
Stellungnahme zur Anhörung „Barrierefreiheit im Schienenverkehr“ im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag am 15. Oktober 2018

Einleitung

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und gewährleistet die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Vor dem Hintergrund arbeiten Bund, Ländern und Kommunen sowie die Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs, die im VDV organisiert sind, stets an der Verbesserung von Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen oder anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen. So sind beim barrierefreien Umbau von Bussen und Bahnen sowie Verkehrsanlagen zwischenzeitlich erhebliche Fortschritte erzielt worden. Gemeinsam mit Forschung und Industrie sind vorbildliche technische Lösungen entwickelt worden. Bund und Länder flankieren dies durch verschiedene Finanzierungsregelungen und Förderinstrumentarien.

Dennoch besteht bei der barrierefreien Ausgestaltung von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen Nachholbedarf, zumal sich Ende 2012 Bund und Länder mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf die Zielsetzung eines vollständig barrierefreien Umbaus des Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 verständigten. Zugleich stellt diese Zielsetzung die Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs vor erhebliche Herausforderungen. Einerseits steht dies im Zusammenhang mit der Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren, mit den Investitionszyklen bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen und ferner mit verlässlichen Finanzierungsgrundlagen für einen barrierefreien Umbau. So darf davon ausgegangen werden, dass bei der weiteren Realisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehr noch Gesamtinvestitionskosten in Höhe von rund 20 Mrd. Euro ausstehen.

Kurz: Ohne eine angemessene Gegenfinanzierung und Förderung durch die öffentliche Hand werden die Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs nicht in der Lage sein, die Zielsetzung eines vollständig barrierefreien Umbaus des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 gem. PBefG umzusetzen.

Überblick über den barrierefreien Umbau bei Straßenbahnen

In Deutschland verkehren in über 60 Städten „Straßenbahnen“ in unterschiedlichster Ausprägung. Neben den U-Bahnen in Berlin, Hamburg, München und Nürnberg verkehren eine Vielzahl von Straßenbahnen als „Stadtbahn“ (Köln, Stuttgart, Hannover, Bielefeld etc.) mit Nieder-/Mittelflur- und/oder Hochflurfahrzeugen oder traditionell als „Straßenbahn“ im Straßenraum, z. B. in Berlin, Bremen, Freiburg oder Würzburg. Insgesamt verkehren in Deutschland ca. 6.700 BOStrab-Fahrzeuge, die ca. 6.200 BOStrab-Haltstellen mit insgesamt ca. 16.000 Bahnsteigkanten bedienen. Hier werden gegenwärtig folgende **Strategien** verfolgt:

- Vollständige Umstellung auf Niederflurstraßenbahnen (Mittel- bzw. Hochflurfahrzeuge sind bis zum Austausch im Einsatz, teilweise mit ergänztem barrierefreien Mittelteil bzw. Anhänger) mit angepasster Bahnsteighöhe (z. B. „überfahrbare Kap-Haltestelle bei Haltestellen in Straßenmittellage);

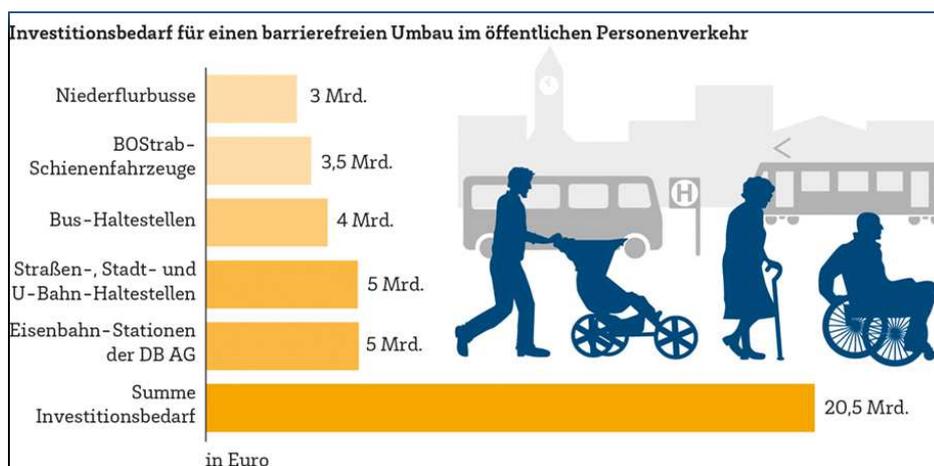
- Trennung des Netzes in einen hochflurigen (Hochflur-Stadtbahnen) und einen niederflurigen (Nieder-/Mittelflur-Stadt- bzw. Straßenbahnen) Bereich mit entsprechender Anpassung der Haltestellenhöhe (z. B. Bonn, Köln);
- vollständige Umstellung auf Hochflur-Straßenbahnen mit entsprechender Anpassung der Haltestellenhöhe (Stuttgart: 100 % umgebaut; Hannover: Klapptrittstufen noch an niedrigen Haltestellen erforderlich);
- Teilerhöhung sowie Kennzeichnung von Bahnsteigbereichen mit barrierefreiem Einstieg zum Mehrzweckbereich (z. B. Hamburger Hochbahn AG).

Als wesentlich schwieriger stellt sich die systemische Abstimmung von **Bahnsteig und Fahrzeugboden** in bestehenden Haltestellen dar, die keine geraden Bahnsteige aufweisen. Auch wenn nach der BOStrab der waagerechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden im ungünstigsten Fall (wie bei gekrümmten Haltestellen) in der Türmitte 25 cm nicht überschreiten darf: eine Barrierefreiheit kann damit nicht hergestellt werden. Deswegen verfolgen die BOStrab-Unternehmen in Deutschland das in der DIN 18040-3 empfohlene Maß von 5 cm Reststufe bzw. -spalte (zwischen Bahnsteig und Fahrzeugfußboden) beim Neubau bzw. Sanierung von BOStrab-Haltestellen. Allerdings besteht die Notwendigkeit, dass je nach Lage (Tunnel/ Straßenraum) und Bauausführung (gerade/gekrümmt) der Haltestellen unterschiedliche Konzepte verfolgt werden müssen. Da Straßenbahnen als Schnellverkehr mit attraktiven Takten verkehren, die zudem sehr geringe Haltestellenaufenthaltszeiten von in der Regel unter 15 Sekunden aufweisen, ist eine systemische Abstimmung zwischen Haltestelle und Fahrzeugfußboden (max. 5 cm Restspalt bei max. 5 cm Reststufe) handlungsleitend für Verkehrsunternehmen.

Obwohl fahrzeuggebundene Einstiegshilfen im Sinne des „**Design for all**“ nicht als barrierefreie Lösung angesehen werden kann, bieten Verkehrsunternehmen für eine Übergangszeit fahrzeuggebundene Einstiegshilfen an, auch wenn hierdurch Haltestellenaufenthaltszeiten verlängert und letztlich Taktverkehre gefährdet werden.

Hoher Investitionsbedarf für einen barrierefreien Umbau

Trotz dieser Initiativen mit Blick auf den Umbau von Haltestellen und die Anschaffung von neuen, zugänglichen Fahrzeugen, besteht immer noch ein erheblicher Investitionsbedarf für einen vollständigen barrierefreien Umbau. So haben VDV-eigene Berechnungen ergeben, dass allein für den Nahverkehr mit Bussen und Bahnen noch Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 20,5 Milliarden Euro ausstehen.



Quelle: VDV-
Politikbrief 01.14

Zu vergleichbaren Ergebnissen kommt eine Studie des Deutschen Institutes für Urbanistik (difu). Hier wurde der Investitionsbedarf für den Bereich der Schienenbahnen im Nahverkehr gem. BOStrab (Fahrzeuge und Infrastruktur) in Höhe von ca. 8,5 Mrd. Euro ermittelt.

Diese vergleichsweise hohen Kosten hängen auch damit zusammen, dass der **Begriff „Barrierefreiheit“** bislang nicht abschließend definiert ist. Während vor Jahrzehnten der Begriff „Barrierefreiheit“ im Wesentlichen mit „Rollstuhlgerecht“ gleichgesetzt wurde, umfasst der Begriff heutzutage alle Menschen, die in jedweder Art in ihrer Mobilität eingeschränkt sind bzw. werden. Daher ist Konsens, dass bei der Umsetzung der Barrierefreiheit das Ziel „**Design for all**“ verfolgt wird.

Barrierefreie Reisekette

Darüber hinaus kommt der Vorabinformation für die Reiseplanung ein hoher Stellenwert zu. Denn insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen mit orthopädischen Hilfsmitteln sind auf eine durchgehend barrierefreie Reisekette angewiesen.

Fahrplanauskunftssysteme sind daher ein wichtiges Serviceangebot für Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr. So berücksichtigen die Fahrplanauskunftssysteme teilweise bereits Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen. Neben der Änderung der Gehgeschwindigkeit bei Umsteigebeziehungen wird beispielsweise auch der Betriebszustand der Aufzüge oder die Sucheinstellung „keine festen Treppen benutzen“ mit einbezogen.

Um eine deutschlandweit durchgängige Fahrplanauskunft anzubieten, wurden die regionalen Fahrplanauskunftssysteme seit 1994 in ein bundesweites System integriert. Dieses Projekt wurde unter dem Namen „**DELFI**“ im Rahmen einer Kooperation der Bundesländer gestartet und vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen von Forschungsprojekten gefördert. Die letzte Erweiterung („**DELFIplus**“) wurde unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer gestartet. DELFIplus versteht sich als Vorhaben zur Erweiterung und Ertüchtigung von DELFI mit Blick auf künftige Anforderungen. Dies umfasst sowohl strategische und organisatorische Aspekte als auch inhaltliche und funktionale Fragestellungen bis hin zu konkreten Umsetzungen. Als wesentliches inhaltliches Thema dieses Forschungsprojektes ist die Auskunft zur Barrierefreiheit deutschlandweiter Verbindungen über DELFI und die Integration von Echtzeitdaten.

Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang ferner die laufende Vernetzungsinitiative **Mobility inside**, die vor über zwei Jahren gestartet worden ist. Diese brancheneigene Vernetzungsinitiative hat sich das Ziel gesetzt, für die Kunden ein durchgängiges Mobilitätsangebot zu schaffen; also einen deutschlandweiten Zugang zum ÖPNV jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen. Jeder Fahrgast kann also in Zukunft die App seines Lieblings- oder Heimatverkehrsunternehmens bzw. -verbundes nutzen und bei allen Teilnehmern von Mobility inside durchgängig mit Bus, Bahn und ergänzenden Mobilitätsangeboten unterwegs sein. Ein nächster wichtiger Schritt ist dabei die im November 2018 geplante Vernetzung der Handyticketsysteme der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Fahrgäste können dann also ab diesem Zeitpunkt mit der App ihres Heimatverkehrsunternehmens bzw. -verbundes auch in den anderen angeschlossenen Regionen fahren.