

Eintreten...

...statt einsteigen



Eintreten statt einsteigen:

Barrierefreiheit an der Bahnsteigkante?

Kritische Bestandsaufnahme und kritische Fragen von Rainer Engel

> Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist in den letzten Jahren ein zentrales Thema geworden. Während bei Umbauten von Bahnhöfen und Bahnsteigen viel investiert wird, liegt die Koordination der Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Bahnsteig im Argen. Nur in wenigen Fällen ist der barrierefreie Zugang zu den Fahrzeugen wirklich gelungen. In (zu) vielen Fällen muss der Fahrgast Fehlinvestitionen feststellen, die durch das Dogma vom 76-cm-Bahnsteig und die Beschaffung von nicht barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen entstanden sind.

Vor allem die Aufgabenträger des Nahverkehrs sind gefordert, der Barrierefreiheit mehr Aufmerksamkeit zu widmen und sich untereinander besser abzustimmen, um das Durcheinander der Bahnsteighöhen einzudämmen.

Was bedeutet Barrierefreiheit?

Barrierefreiheit an der Bahnsteigkante ist gegeben, wenn

- keine Stufen zu überwinden sind, d. h. der Höhenunterschied zwischen Bahnsteigkante und Wagenbodenhöhe im Einstiegsbereich max. 5 cm beträgt,
- der Spalt gering ist, max. 5 cm, und
- die Türen ausreichend breit sind.

Durch die Konstruktionsweise des Fahrzeugs können alle drei Kriterien beeinflusst werden: durch Wagenbodenhöhe, Fahrzeugbreite im Einstiegsbereich, Türbreite und durch feste oder bewegliche Tritte. Durch die Bauweise des Bahnsteigs kann nur der Höhenunterschied zum Einstiegsbereich des Fahrzeugs

Eintreten: Ideal der Niederflur-Doppelstockwagen am 55-cm-Bahnsteig (links oben) ... statt einsteigen: Neigetechnik-Triebwagen VT 612 am 38-cm-Bahnsteig (rechts oben).



Der 76-cm-Bahnsteig macht den Zugang zum ICE nicht barrierefrei: neuer Bahnsteig in Altenbeken (oben), Frankfurt Hbf (links). Die Fahrzeuge sollen jetzt mit Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer nachgerüstet werden. Doch das ist keine Problemlösung.

beeinflusst werden. Die Einbaumaße bezogen auf die Gleismitte sind in den technischen Regelwerken festgelegt.

Als Mindestanforderung an die Barrierefreiheit steht der stufenfreie Einstieg in alle oder fast alle Fahrzeuge, die am Bahnsteig planmäßig halten, im Mittelpunkt. Der stufenfreie Einstieg an nur einer oder wenigen Türen eines Zuges (z. B. bei den Steuerwagen des Doppelstock-Zuges mit Hochflur-Einstieg) kann nicht als barrierefreier Zugang gewertet werden, weil die Ziele – kurze Fahrgastwechselzeit und selbstbestimmtes Reisen mobilitätseingeschränkter Personen – damit nicht erreicht werden.

Warum drängt PRO BAHN auf Barrierefreiheit?

Barrierefreiheit nutzt nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen und ist nicht nur ein Komfortkriterium. Auch Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssten sehr daran interessiert sein, weil ein barrierefreier Zugang maßgeblich zum schnellen und sicheren Fahrgastwechsel und damit zur Leistungsfähigkeit des Systems Eisenbahn beiträgt.

Ziel ist die direkte Stufenfreiheit, nicht über Einstiegshilfen. Einstiegshilfen, gleich ob fahrzeuggebunden oder bahnsteigmobil, sind eine Barriere. Sie widersprechen dem gesetzlich festgelegten Ziel des selbstbestimmten Reisens, erfordern personellen und zeitlichen Aufwand, verlängern die Haltezeit und

führen zu Verspätungen. Sie sind nur eine Zwischenlösung für die Fälle, in denen das Ein- und Aussteigen sonst überhaupt nicht möglich wäre, oder auch eine Dauerlösung für spezielle seltene Fahrzeugtypen.

Wenn die DB, wie sie in diesem Jahr publikumswirksam angekündigt hat, alle neuen Fahrzeuge mit Einstiegshilfen ausrüstet, ist das bestenfalls eine zeitweilige Hilfslösung, damit stark mobilitätseingeschränkte Reisende die vorhandenen Barrieren ohne örtliches Personal und Gerät überwinden und überhaupt mit dem Zug fahren können, aber kein Beitrag zum Erreichen der Barrierefreiheit.

Wie steht es mit den bahnsteigseitigen Voraussetzungen?

Von ca. 12.500 aktiven Bahnsteigkanten (im Weiteren als Bahnsteige bezeichnet) an normalspurigen Eisenbahnstrecken in Deutschland (ohne Gleichstrom-S-Bahn) ist bei ca. 1.800 Bahnsteigen (rund 14 %) der stufenfreie Einstieg in alle planmäßig dort haltenden Züge gewährleistet. An weiteren ca. 600 Bahnsteigen (rund 5 %) kann man in einen Teil der Züge stufenfrei einsteigen, d. h. dort halten planmäßig auch Fahrzeuge mit Stufen im Einstiegsbereich. Diese Bahnsteige sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Lesen Sie weiter auf Seite 30.





Tabelle 1:

Einstieg ohne Stufen

Die Bahnsteige mit stufenfreiem Einstieg teilen sich wie folgt auf die Höhen auf (Zwischenhöhen sind entsprechend der geringeren Differenz zugeordnet):

Bahnsteighöhe	Anzahl	% Anteil	Vorkommensgebiet
38 cm	17	0,1	Regionalstadtbahn Saar, RegioTram Kassel
55 cm	957	7,7	Strecken mit Niederflur-VT oder Doppelstock-Niederflur in allen Ländern außer SH, den Stadtstaaten und Saarland; S-Bahn Leipzig/Halle, Dresden, Magdeburg, Rostock, Ortenau, Breisgau
76 cm	294	2,4	S-Bahn Rhein-Neckar und Hannover, Strecken mit Hochflur-VT in Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein
96 cm	566	4,5	S-Bahn NRW, Frankfurt (M), Stuttgart, Nürnberg, München
Summe	1834	14,7	

Stand Mitte 2005

- 1** *Stufenloser Einstieg in Fernverkehrszüge ist möglich: Schweizer Doppelstock-Intercity am 55-cm-Bahnsteig in Basel. In den am selben Bahnsteig abfahrenden Neigetechnik-ICN muss man allerdings klettern.*
- 2** *Gewaltige Investitionen, um barrierefrei bis auf den Bahnsteig zu gelangen: Am Bahnhof Bramsche wurde der ebenerdige Gleisübergang durch eine Überführung mit Treppen und zwei Aufzügen ersetzt. Doch oft sind die Investitionen nutzlos, weil die Barriere an der Bahnsteigkante nicht beseitigt wird.*
- 3** *Barrierefreiheit teuer bezahlt: Bahnsteige mit S-Bahn-Standard bis tief in die Region, hier im Bahnhof Eicholzheim. Mit der Rhein-Neckar-S-Bahn fährt man fast 90 Minuten bis nach Heidelberg.*

→ **T**abelle 2 enthält die Anzahl der Bahnsteige nach Höhe und Stufenfreiheit mit Stand Mitte 2005. Entsprechend der überwiegenden Nutzung wird nach Fernverkehrsbahnsteigen, Nahverkehrsbahnsteigen, S-Bahnsteigen und Mischbahnsteigen S-Bahn/Nahverkehr unterschieden. Die Nahverkehrsbahnsteige werden weiter eingeteilt in solche an Fernverkehrsstrecken und -stationen (genannt Hauptnetz) und in übrige (genannt Regionalnetz).

Bei den Nutzungstypen fällt auf, dass es keinen einzigen Fernbahnsteig mit stufenfreiem Einstieg gibt; das liegt allerdings an den Fahrzeugen. Von den Nahverkehrsbahnsteigen sind im Regionalnetz 10,7 % stufenfrei (davon 8,4 % auf Höhe 55 cm), im Hauptnetz nur 6,5 % (6 % auf Höhe 55 cm). Die Spitze nehmen erwartungsgemäß die S-Bahnsteige ein, aber auch nur mit ca. 60 % Stufenfreiheit, die sich zu rund 40 % auf 96 cm und je 10 % auf 76 cm und 55 cm Höhe verteilen.

In der Länderauswertung hält Sachsen mit 27,4 % stufenfreien Schnittstellen Bahnsteig/Fahrzeug die Spitze, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern mit 22,2 % und Thüringen mit

21,8 % – alle drei Länder ausschließlich auf Höhe 55 cm. Dann kommt Nordrhein-Westfalen mit 16,7 %, überwiegend im S-Bahn-Netz auf Höhe 96 cm. Schlusslichter sind die Stadtstaaten Hamburg und Bremen – ohne einen einzigen stufenfreien Zugang – sowie Berlin mit nur 5 % (ohne Berücksichtigung der Gleichstrom-S-Bahnen).

Wie sehen die fahrzeugseitigen Voraussetzungen aus?

Fahrzeugseitig ist die Voraussetzung für den stufenfreien Einstieg gegeben, wenn

- die Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich einer der vier üblichen Einstiegshöhen 38, 55, 76 oder 96 cm mit einer Toleranz von max. 5 cm entspricht und
- im Einstiegsbereich des Fahrzeugs keine Stufe vorhanden ist. Die zusätzliche Bedingung für volle Barrierefreiheit besteht darin, dass der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante mit einem beweglichen Trittbrett auf gleicher Höhe wie der

Tabelle 2

Bahnsteighöhen in den Stationen

Bahnsteige für	Bahnsteigkanten mit einer Höhe von			
	≤ 38 cm	55 cm	76 cm	96 cm
Fernzüge	19 %	11 %	70 %	0 %
Nahverkehr Hauptnetz	62 %	12 %	26 %	0 %
Nahverkehr Regionalnetz	73 %	17 %	10 %	0 %
Misch S-Bahn/Nahverkehr	5 %	16 %	69 %	10 %
S-Bahn	3 %	10 %	47 %	40 %
Alle Bahnsteige	58 %	14 %	23 %	5 %

Prozentuale Anteile der Bahnsteighöhen in den Ländern

Bahnsteige in	Bahnsteigkanten mit einer Höhe von			
	≤ 38 cm	55 cm	76 cm	96 cm
Baden-Württemberg	55 %	21 %	20 %	4 %
Bayern	66 %	6 %	20 %	8 %
Berlin	5 %	28 %	62 %	5 %
Brandenburg	63 %	7 %	29 %	1 %
Bremen	28 %	0 %	72 %	0 %
Hamburg	9 %	0 %	87 %	4 %
Hessen	54 %	7 %	29 %	10 %
Niedersachsen	56 %	10 %	34 %	0 %
Nordrhein-Westfalen	44 %	3 %	38 %	15 %
Mecklenburg-Vorpommern	66 %	28 %	6 %	0 %
Rheinland-Pfalz	67 %	16 %	17 %	0 %
Sachsen	61 %	34 %	5 %	0 %
Sachsen-Anhalt	63 %	24 %	13 %	0 %
Saarland	65 %	14 %	21 %	0 %
Schleswig-Holstein	31 %	13 %	56 %	0 %
Thüringen	65 %	32 %	3 %	0 %

Einstiegsbereich und die Bahnsteigfläche überbrückt wird – wie z. B. bei den Elektrotriebwagen 424 und 425.2 und vielen Regioshuttles. Feste Trittbretter sind meist schmaler und überbrücken den Spalt teilweise, aber nicht ausreichend.

Die Gestaltung der Einstiegsbereiche der Fahrzeuge nach Wagenbodenhöhe, Stufen innen, Tritten außen und Spalt ist sehr unterschiedlich. In Tabelle 3 ist eine grobe Schätzung der Wagenanzahl angegeben – genauere Angaben stehen nicht zur Verfügung.

Die Summierung der Fahrzeuganzahl zeigt, dass nur etwa 100 Wageneinheiten (etwa 0,6 %) die Anforderungen an Barrierefreiheit voll erfüllen. Es handelt sich dabei um Elektrotriebwagen des Typs „Flirt“, die in Deutschland bei der SBB im Wiesental zum Einsatz kommen, und Dieseltriebwagen des Typs „Desiro“, die bei der Erzgebirgsbahn (DB-Regio) fahren. Sie sind auf einer Höhe (55 cm) stufenfrei und spaltfrei und freizügig einsetzbar, d. h. auch die ganz niedrigen und die 76-cm-Bahnsteige können angefahren werden (allerdings nicht barrierefrei). Weitere ca. 3.000 Fahrzeuge (rund 18 %) könnten in diese Kategorie aufrücken, wenn sie mit beweglichen Tritten in der Höhe des Einstiegsbereichs ausgerüstet werden, um den Spalt zu überbrücken.

Knapp 5.000 Wageneinheiten (rund 27 %) erfüllen in einem begrenzten Einsatzbereich die Anforderungen stufenfrei und spaltfrei, das sind vor allem die hochflurigen S-Bahnen.

Dem stehen fast 10.000 Wageneinheiten (also mehr als 50 %) gegenüber, die aufgrund ihrer festen Stufen im Einstieg des Fahrzeugs niemandem die Chance des stufenfreien Einstiegs geben. Darunter sind sämtliche Fernverkehrsfahrzeuge. Der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge ist erst in den letzten Jahren beschafft worden.

Tabelle 3

Barrierefreiheit der Fahrzeuge im Einstiegsbereich

Einsatz	Freizügig Anzahl	%	Begrenzt Anteil	%
Stufenfrei, spaltfrei	100	0,6 %	4750	27%
Stufenfrei, mit Spalt	3250	18%	50	0,3%
Mit Stufen	7870	45%	1630	9%

Negativbeispiele für Einstiegsverhältnisse

Im gesamten ICE-Verkehr sind die Einstiegsverhältnisse mit zwei Stufen am 76-cm-Bahnsteig und drei Stufen am 55-cm-Bahnsteig für nicht mobilitätseingeschränkte Reisende ohne großes Gepäck weit entfernt von Barrierefreiheit. Hier lohnt ein Blick in die Schweiz: Der „IC 2000“ (Foto Seite 29) zeigt, wie es besser geht. Auch die in Deutschland nicht akzeptierte Talgo-Technik kann niedrige Einstiege bis in den Hochgeschwindigkeitsbereich hinein anbieten.

Keine barrierefreien Einstiegsverhältnisse sind dort anzutreffen, wo die meisten Reisenden ein- und aussteigen und das meiste Gepäck bewegen: in den großen Knotenbahnhöfen. An



Eine klaffende Lücke zum 76-cm-Bahnsteig (unten) bietet die erste Serie der Elektrotriebwagen der Baureihe 425/426 mit einer im Fahrzeug fest eingebauten Stufe. Mit ihr sollen die 55-cm-Bahnsteige (oben) erreichbar werden. Hier wurde an der falschen Stelle gespart.



den meist 76 cm hohen Bahnsteigen sind fast alle Fahrzeugtypen nur über mehrere Stufen zu erreichen, alternativ oder in Kombination mit Übersteigen eines sehr breiten Spalts.

Eine herausragend schlechte Einstiegsbedingung stellt der sicherheitsgefährdende Spalt bei den Neigetechnik-Triebwagen 610, 611 und 612 an 76-cm-Bahnsteigen dar, gefolgt vom VT 628. Am 55-cm-Bahnsteig haben diese Fahrzeuge zwar drei Stufen Höhenunterschied zum Bahnsteig, der unterste Tritt befindet sich aber in Bahnsteighöhe mit erträglicher Spaltbreite.

Auf den Regionalexpress-Durchmesser-Linien des Landes Brandenburg durch Berlin hindurch sind von Anfang an Niederflur-Doppelstockwagen im Einsatz, die bei 55 cm Bahnsteighöhe den ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen würden. Sie haben sich sehr gut bewährt und bilden auf lange Sicht das Rückgrat des schnellen Regionalverkehrs auf Hauptstrecken. Trotzdem wurden mit großer Beharrlichkeit bei den Strecken- und Bahnhofsneubauten neue 76-cm-Bahnsteige errichtet, die



Vertane Chancen: In Stralsund wurden alle Bahnsteige auf 76 cm Höhe umgebaut, doch hier hält kein einziges Fahrzeug mit 76 cm Fußbodenhöhe. In die Doppelstockzüge aus Richtung Berlin geht es eine Stufe abwärts ...

... genauso wie in die Triebwagen der Ostmecklenburgischen Eisenbahn (Foto) oder der Usedomer Bäderbahn.

nur mit einer Stufe aus dem Wagen heraus nach oben erreicht werden – und dies bei Stationen mit hohen Fahrgastzahlen wie Berlin Alexanderplatz, Friedrichstraße, Potsdam Hbf, Fürstenwalde, Frankfurt (Oder) und Eberswalde. Auch der für seine Kundenfreundlichkeit ausgezeichnete Bahnhof Lübben gehört dazu. Und ständig entstehen neue nicht barrierefreie Bahnsteige an den Strecken Berlin – Frankfurt (Oder), Berlin – Angermünde – Stralsund und Berlin – Rostock. Als Argument dafür musste die „Einheitlichkeit der Bahnsteighöhe an einer Strecke“ erhalten, noch dazu an „Fernverkehrsstrecken“.

Abgesehen davon, dass es in Deutschland keine Fernverkehrsfahrzeuge (außer den vier Talgo-Nachtzügen) mit barrierefreiem Einstieg gibt, weder auf Höhe 76 noch 55, halten die Fernverkehrszüge zum einen an den vielen Unterwegsstationen nicht, auch nicht in Alexanderplatz, Friedrichstraße und Fürstenwalde, zum anderen hat die DB den Fernverkehr Berlin – Rostock eingestellt.

Auch die ausgebaute Strecke Berlin – Hamburg ist von der weitgehenden Verhinderung der barrierefreien Einstiegsmöglichkeiten betroffen. Die RE-Linien Hamburg – Hagenow Land – Schwerin – Rostock und Wismar – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin verkehren mit Niederflur-Doppelstockwagen, die Regionalbahn Hagenow – Ludwigslust – Neustrelitz mit niederflurigen Regioshuttles. Trotzdem wurden solche Knoten wie Ludwigslust und Wittenberge und die meisten Unterwegsbahnhöfe mit 76-cm-Bahnsteigen ausgestattet. Bei den zuletzt fertiggestellten Stationen Friesack und Paulinenaue deutet sich mit 55-cm-Bahnsteigen die notwendige Trendwende zum barrierefreien Einstieg an.

Auf der Strecke Münster – Gronau – Enschede sind Talent-Triebwagen der BR 643 im Einsatz, die in ihrer ursprünglichen Ausführung 59 cm Einstiegshöhe ohne Stufen hatten und sehr

gut zu 55-cm-Bahnsteigen passten. Die neueren Bahnsteige wurden auf 76 cm Höhe gebracht, die älteren sind 38 cm hoch oder noch weniger. Anstatt nun schrittweise die niedrigen Bahnsteige auf 55 cm zu erhöhen und so nach und nach stufenfreie Einstiegsverhältnisse zu schaffen, wurden die Fahrzeuge umgebaut – die beiden Endsektionen der dreiteiligen Talente wurden auf 76-cm-Einstiegshöhe gebracht, aber nicht etwa so, dass außen bewegliche Trittstufen angebracht wurden, damit man wenigstens die 76-cm-Bahnsteige barrierefrei und die 38-cm-Bahnsteige mit der Zwischenstufe in Höhe 55 erreichen kann. Nein, innen wurden feste Stufen auf Höhe 55 eingebaut, so dass wegen des viel zu großen Spalts, der dadurch entsteht, nicht einmal mehr die 76-cm-Bahnsteige stufenfrei erreichbar sind, sondern die Barrierefreiheit vollkommen verbaut wurde. Auch das verbliebene Mittelteil mit 590 mm Einstiegshöhe nutzt nichts, weil es keine passenden Bahnsteige gibt.

Die Bahnsteige der Strecke Weinheim – Fürth im Odenwald sind durchgehend auf 55 cm erhöht worden. Der mögliche Vorteil wird aber mit dem Einsatz von Triebwagen der Baureihe 628 mit drei Stufen im Eingangsbereich verschenkt. Das Gleiche trifft auf den Korridor Mainz – Alzey – Monsheim – Bad Dürkheim – Neustadt (Weinstraße) zu, der weitgehend auf 55 cm Bahnsteighöhe gebracht wurde, aber noch überwiegend mit 628 bedient wird – zukunftsweisende Infrastrukturinvestitionen, aber offenbar fehlt noch das Geld für passende Fahrzeuge. Dagegen trifft man auf den Achsen Koblenz – Trier und Koblenz – Mainz moderne Niederflur-Doppelstockwagen an, aber die meisten Bahnsteige sind noch 38 oder weniger cm tief. Die Strecke Biederitz – Loburg wurde fast vollständig mit neuen 55-cm-Bahnsteigen ausgerüstet. Im Einsatz sind aber VT 628 mit drei Stufen im Eingangsbereich. Dafür fahren die stufenfrei zu besteigenden VT 642 auf mehreren anderen Strecken im Magdeburger Raum, die noch weitgehend 38-cm-

und noch niedrigere Bahnsteige haben. Hier ließe sich nach Fahrzeugtausch eine ganze Strecke barrierefrei bedienen.

Bei den letzten drei Beispielen besteht die Hoffnung, dass im Rahmen anstehender Ausschreibungen der Fahrzeugeinsatz auf die modernisierten Bahnsteige abgestimmt wird.

In Stralsund halten Niederflur-Doppelstockwagen, niederflurige 646.1 der UBB und IC-Wagen. Hier haben sich beim Neubau die 76-cm-Befürworter mit dem Ergebnis durchgesetzt, dass kein einziger Reisender stufenfrei ein- oder aussteigen kann.

Die Usedomer Bäderbahn hat viele Bahnsteige ihres Stammbetzes auf einer Höhe von 38 cm erneuert, um Kosten zu sparen. Die Stufe zum niederflurigen 646.1 ist nicht hoch und wurde von den lokalen Behindertenverbänden sogar ausgezeichnet, weil Benutzer von Elektrorollstühlen die Stufe bewältigen können. Die Chance des ebenerdigen Einstiegs, wichtig vor allem für ältere Kurgäste, wurde vertan.

Bielefeld hatte sechs Bahnsteigkanten älterer Bauart, von denen immerhin zwei – sei es gewollt, durch Bahnsteigabsenkung oder häufiges Stopfen der Gleise – eine Höhe von etwa 60 cm hatten und so den stufenfreien Einstieg in die Niederflur-Talente der Eurobahn gestatteten. Zur Zeit werden alle Bahnsteige saniert und auch dieser Bahnsteig auf 76 cm angehoben. Damit geht der barrierefreie Zugang für die Niederflur-Talente

verloren, während die 76-cm-Talente der Nordwestbahn nun an allen Bahnsteigen ebenerdig erreichbar werden.

In Königs Wusterhausen gab es eine frühere S-Bahn-Kante mit 96 cm Höhe, die seit Leistungsvergabe an die ODEG von niederflurigen Regioshuttles und bedarfsweise von Niederflur-Doppelstockwagen benutzt wird. Der 40-cm-Höhenunterschied wurde jetzt mit erheblicher Verspätung endlich beseitigt, aber nicht etwa auf Null, sondern nur auf die Hälfte. Getreu dem 76-cm-Dogma wurde ein nagelneuer Bahnsteig mit massiven Absperrgittern, vier Rampen und fünf Doppelstufen zum gegenüberliegenden 96-cm-S-Bahnsteig gebaut und die Chance der Barrierefreiheit sinnlos vertan.

Bahnsteigerhöhungen stehen z. B. in Dresden Hbf, Dresden-Neustadt und Gießen an. Angesichts des hohen Anteils an Niederflurfahrzeugen (Doppelstockwagen der S-Bahn Dresden, 642 bzw. GTW 2/6) wären 76-cm-Bahnsteige ein Schlag gegen die Barrierefreiheit, der allerdings sehr stark befürchtet werden muss. Fehlentscheidungen für die 2006 in Betrieb gehenden Berliner Bahnhöfe Lehrter Bahnhof, Potsdamer Platz, Papestraße, Lichterfelde Ost und Gesundbrunnen sind schon getroffen worden.

Auch durch Fahrzeugneubeschaffungen werden neue anti-barrierefreie Verhältnisse geschaffen: Obwohl es seit Jahren bewährte Niederflur-Doppelstockwagen gibt, hat z. B. Metronom Doppelstockwagen mit Stufeneinstiegen beschafft.

Positivbeispiele für barrierefreie Einstiegsverhältnisse

Ein sehr gutes Beispiel für fast vollständig barrierefreie Einstiegsverhältnisse stellt der Hauptbahnhof Rostock dar. Alle Bahnsteige wurden in 55 cm Höhe neu gebaut. Auf den elektrifizierten Regional-express-Linien und der Rostocker S-Bahn verkehren Niederflur-Doppelstockwagen, auf den dieselbetriebenen Nebenbahnen die Desiro-Triebwagen BR 642 mit 575 mm Einstiegshöhe. Lediglich die IC-Linie Hamburg – Stralsund im 2-h-Takt ist wegen ihrer Stufen im Einstiegsbereich nicht barrierefrei zu besteigen, aber das wäre sie auch bei 76 cm Bahnsteighöhe nicht. Dass die Fernverkehrsreisenden drei statt zwei Stufen überwinden müssen (im 2-h-Takt) fällt im Vergleich zu den Vorteilen bei acht Nahverkehrslinien ins Umland mit Stunden- bis 7,5-Min-Takten nicht ins Gewicht. Die Bahnsteige im Umland sind schon zum Teil auf 55 cm erhöht worden, die niedrigeren können mit einer Schrittstufe nach unten betreten werden.

Der Hauptbahnhof Schwerin, der gerade erneuert wird, zieht in gleicher Weise nach und ist dann mit seinen 55-cm-Bahnsteigen stufenfrei für fast alle Nahverkehrslinien betretbar.



In Bielefeld werden die Bahnsteige umgebaut, der fast niveaugleiche Einstieg in die Eurobahn geht verloren. Wegen der von 20 bis 76 cm reichenden Bahnsteighöhen hatte sich der Aufgabenträger für Fahrzeuge mit 55 cm Bodenhöhe entschieden.

Zusammenhängende Liniennetze auf der Basis von Niederflurfahrzeugen und 55 cm Bahnsteighöhe gibt es zum Beispiel auch

- bei der Südthüringen-Bahn auf den Strecken Sonneberg – Eisfeld und Sonneberg – Neuhaus am Rennweg mit Regio-shuttle. Im weiteren Linienverlauf Eisfeld – Meiningen – Eisenach mit meist noch sehr niedrigen Bahnsteigen werden die beweglichen Schiebetritte auf 408 mm Höhe als Zwischenstufe ausgefahren,
- bei den S-Bahnen der ehemaligen Reichsbahn mit Niederflur-Doppelstockwagen der DB Regio. Ein Teil der Bahnsteige, der im Mischbetrieb mit weiterführendem Regionalverkehr benutzt wird, passt gut zu den dort häufig eingesetzten 642,
- bei der Erzgebirgsbahn-Strecke Chemnitz – Aue mit 642 und überwiegend neu gebauten 55-cm-Bahnsteigen,
- beim Ringzug, der in Baden-Württemberg von der Hohenzollerischen Landesbahn mit Regioshuttle befahren wird (Strecke Bräunlingen – Donaueschingen – Villingen – Rottweil – Tuttlingen – Blumberg Zollhaus und Fridingen),
- bei der Breisgau-S-Bahn, deren Bahnsteige an den Strecken Freiburg – Gottenheim – Breisach und Gottenheim – Endingen – Breisach mit Ausnahme des Freiburger Hauptbahnhofs überwiegend auf 55 cm Höhe gebracht wurden und damit zu den Regioshuttles stufenfrei passen.

Auf einer Reihe von Einzelstrecken passen Bahnsteighöhe und Fahrzeug-Einstiegshöhe auf niederflurigem Niveau ebenfalls zusammen, zum Beispiel

- bei der Dreieichbahn Dreieich-Buchschlag – Ober Roden – Dieburg, die von der DB Regio mit niederflurigen GTW 2/6 der Baureihe 646.2 betrieben wird,
- mit gleichem Fahrzeug auf der modernisierten Strecke Friedberg – Friedrichsdorf in Hessen,
- auf der Sachsenmagistrale Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof mit Niederflur-Doppelstockwagen der DB Regio sowie Desiro und Regiosprinter der Vogtlandbahn (lediglich bei den im RE-Verkehr eingesetzten 612 müssen Stufen erklommen werden),
- auf der Strecke Ulm – Friedrichshafen mit Einsatz von Regioshuttles der RAB und des Seehäsele.

All diese Beispiele haben gemeinsam, dass es innerhalb des Fahrzeugs im Einstiegsbereich keine Stufen gibt, der 55-cm-Bahnsteig ohne Stufen betreten werden kann und die niedrigeren Bahnsteige mit einer Schrittstufe nach unten direkt oder mit einer ausfahrbaren Zwischenstufe auf Höhe von etwa 40 cm erreicht werden können. Es bleibt aber selbst bei Höhengleichheit der waagerechte Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahnsteig. Hier bietet der höhenverstellbare bewegliche Schiebetritt der niederflurigen Zweisystemtriebwagen der AVG Abhilfe. Diese Fahrzeuge, ab Nr. 838 der Serie aufwärts, fahren



1 Das Sonneberger Netz in Thüringen: auch bei der Barrierefreiheit vorbildlich.

2 Barrierefreies Konzept: der Ringzug, Haltepunkt Bräunlingen Bahnhof.

3 Stadtbahn Karlsruhe: in Heilbronn, Bahnhofsvorplatz vor dem Hauptbahnhof am 55-cm-Bahnsteig barrierefrei einsteigen, dank Schiebetritt.





S-Bahn und dennoch nicht barrierefrei: 96-cm-Fahrzeug am 76-cm-Bahnsteig in Riedstadt-Goddelau.

u. a. auf den Strecken Heilbronn – Eppingen – Karlsruhe und Karlsruhe – Rastatt – Freudenstadt, an denen die meisten Bahnsteige auf 55 cm erhöht oder neu gebaut wurden. Auf dieser Höhe schließt der ausfahrbare Tritt den Spalt waagrecht; an den wenigen verbliebenen niedrigeren Bahnsteigen fährt er auf Höhe 40 aus und stellt damit die Zwischenstufe her. Selbst an 76-cm-Bahnsteigen wie in Karlsruhe Hbf ist er begrenzt nützlich, wenn er sich eine Stufe tiefer als die Bahnsteigfläche befindet, weil er die Tiefe des Spalts, in den man hineinfallen kann, verringert. Dieses Fahrzeugstufensystem bedarf dringend der Nachahmung, um die völlige Barrierefreiheit, nämlich Stufen- und Spaltfreiheit, zu erreichen.

Dass die Hochbahnsteige des Karlsruher Hbf nur mit einem Schritt nach oben betreten werden können, ist ein Wermutstropfen im AVG-System. Man stelle sich aber den umgekehrten Weg vor, wie er von gewissen DB-Kreisen gefordert wird: Dann wäre wegen der einen – gewiss bedeutenden – Station mit den aus alter Zeit vorhandenen Hochbahnsteigen ein Fahrzeug mit passendem hohem Einstieg beschafft worden und alle neuen Stationen wären ebenso hoch angelegt worden. Nicht auszudenken, welchen Flächenmehrverbrauch und wie viel Euro mehr dies gekostet hätte. Dazu käme die Einschränkung, dass man auf dem gesamten Linienvorlauf keine noch vorhandenen ganz niedrigen Bahnsteige mehr ohne Umbau hätte anfahren können, wie z. B. den Bahnhof Rastatt.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass es auch auf der Höhe 76 Beispiele für den stufenfreien Fahrzeugzugang gibt. Da wären zu nennen:

- die Bayerische Oberlandbahn von München mit den drei Linienästen nach Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell, auf

denen nun wieder die Integral-Triebzüge mit durchgehend 76 cm hohem Fußboden verkehren. Schiebetritte auf Höhe 60 cm ermöglichen das Anfahren der wenigen verbliebenen niedrigen Bahnsteige, z. B. in Tegernsee,

- die Strecken der Nord-Ostseebahn Kiel – Husum, der Schleswig-Holstein-Bahn Neumünster – Heide und der Nordbahn Neumünster – Bad Oldesloe, auf denen „Lint 41“ mit Hochflur eingesetzt sind, allerdings mit Schiebetritten auf Höhe 60, so dass auch die 38-cm-Bahnsteige z. B. in Jübek, Owschlag und zwischen Bad Seegeberg und Bad Oldesloe (mit zwei Stufen) bedient werden können,
- der Haller Willem der Nordwestbahn von Bielefeld nach Dissen-Bad Rothenfelde und seit Juni 2005 bis Osnabrück mit hochflurigen Talent-Triebwagen und 76-cm-Bahnsteigen,
- die Euregio Bahn Heerlen – Aachen – Stolberg (Rheinland) mit den Flügeln nach Stolberg Stadt und Weisweiler. Die hier eingesetzten Talent-Triebwagen 643.2 haben 76-cm-Einstieg und Schiebetritte auf Höhe 60, die erneuerten Bahnsteige 76 cm Höhe,
- der Prignitz-Express zwischen Hennigsdorf, Neuruppin und Wittstock, den die DB Regio mit GTW 2/6 der BR 646.0 fährt. Auch dieser hat Schiebetritte bei 60 cm, so dass die Verlängerung nach Wittenberge und der Flügel nach Rheinsberg überwiegend mit 38-cm-Bahnsteigen möglich sind. Aber die hierfür passenden 76-cm-Bahnsteige in Neuruppin, Hennigsdorf und den anderen Berliner Vorortbahnhöfen passen wieder nicht zu den ebenfalls fahrenden Niederflur-Doppelstockwagen und den Regioshuttles der PEG,
- die Schönbuchbahn Böblingen – Schönbuch mit der Sonderbauart des hochflurigen Regioshuttle
- und nicht zu vergessen die ausgedehnten Liniennetze der S-Bahnen Hannover und Rhein Neckar. Die hier eingesetzten Triebzüge der BR 424 (im Rhein-Neckar-Gebiet 425.2 genannt) besitzen durchgehend 798-mm-Wagenboden und schmale Klapptritte auf dieser Höhe, mit denen sie den Spalt zu den neu errichteten bzw. erhöhten 76-cm-Bahnsteigen weitgehend überbrücken. Vor Einsatzbeginn mussten aber alle Bahnsteige entsprechend erhöht werden,
- die sich in Vorbereitung befindende Marschbahn Hamburg – Westerland. Angesichts der vorhandenen 32 Bahnsteige der Höhe 76 und nur 14 der Höhe 55 ist die Entscheidung zur Neubeschaffung von hochflurigen Wagen mit 80 cm Wagenbodenhöhe und einer beweglichen Außenstufe verständlich. Gegenüber den einstöckigen Nahverkehrswagen mit Stufen („Silberlinge“ und ähnliche Bauarten) stellt dies einen deutlichen Fortschritt für lokbespannte Züge dar. Für einen Inselbetrieb in einem 76er-Bahnsteig-Netz sind diese Wagen durchaus geeignet, für einen barrierefreien Verkehr sind sie aber deutschlandweit nicht universell und europaweit gar nicht einsetzbar.

Der Vollständigkeit halber sind noch die S-Bahn-Systeme auf 96-cm-Niveau zu erwähnen. Wenn möglich werden die Bahnsteige 96 cm hoch gebaut, so dass sowohl die Altfahrzeuge 420 und x-Wagen als auch die neuen 423 stufenfrei mit geringem Spalt zugänglich sind – so geschehen bei den neuen Strecken der letzten Zeit Offenbach Ost – Ober Roden, Essen Steele – Wuppertal Vohwinkel, Köln – Düren und zum



Bruchsal, Bahnsteig 1: Ein Teil ist für die 55-cm-Fahrzeuge der AVG abgesenkt. Da aber nur ein Bahnsteig für durchgehende AVG-Züge zur Verfügung steht, ist die Konstruktion ein neu geschaffener betrieblicher Zwangspunkt.

Teil im Bereich der Flughafenschleife Köln. Hierzu gehört auch die Diesel-S-Bahn Kaarster See – Neuß – Düsseldorf – Mettmann, die mit 96-cm-Talenten an 96-cm-Bahnsteigen hält, allerdings auch entsprechend lange Rampen im Zugangsbereich der Bahnsteige erfordert. Leider müssen immer wieder Kompromisse wegen des Mischbetriebs mit anderen Nahverkehrsfahrzeugen und bedingt Güterverkehr eingegangen werden. Deshalb wurden die Bahnsteige an den neuen S-Bahn-Strecken Frankfurt (Main) – Riedstadt-Goddelau und Troisdorf – Au (Sieg) nur auf 76 cm erhöht und sind damit nicht barrierefrei. Dass sich 96 cm hohe Bahnsteige allerdings auch mit durchgehendem Fernverkehr, Regionalverkehr und (bedingt) mit Güterverkehr vertragen, zeigt die Strecke Böblingen – Herrenberg.

Selbst 96-cm-Bahnsteige sind keine Garantie für Barrierefreiheit, wie sich bei AKN und FKE (Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn) zeigt. In die VT 2 E und VT A muss man noch eine weitere Stufe innerhalb des Fahrzeugs hochsteigen. Diese Fahrzeuge sind adaptierte U-Bahn-Fahrzeuge. Die Originale verkehren im geschlossenen Netz mit noch höheren Bahnsteigen.

Einen noch geringen Beitrag zum barrierefreien Einstieg leisten die Regionalstadtbahnen wie die Saarbahn an 38-cm-Bahnsteigen und passender Einstiegshöhe. Mit der Kasseler Regiotram ist dieses Modell dabei, sich auszuweiten, hier werden die meisten Bahnsteige aber auch durch Fahrzeuge mit anderer Einstiegshöhe (646.2 und 628) angefahren. Im Meterspurbereich hält der Combino duo mit 30 cm Einstiegshöhe an ebenso hohen Bahnsteigen zwischen Nordhausen und Ilfeld.

Das Problem der aneinander grenzenden Höhensysteme

Was macht man nun, wenn zwei Systeme mit verschiedenen Einstiegshöhen aneinander stoßen? In Bruchsal und Karlsruhe-Durlach hat man dafür eine nahe liegende und gute Lösung gefunden: Die neu gebauten Bahnsteige haben einen 76-cm-

Teil, an dem die S-Bahn nach Heidelberg – Mannheim hält, und einen 55-cm-Teil für die AVG-Züge. Beide Bahnsteigabschnitte sind der jeweiligen Zuglänge angepasst und mit einer flachen Rampe verbunden.

Die notwendigen Bahnsteigerhöhungen vor der Einführung von S-Bahn-Linien stellen zunehmend ein finanzielles Problem dar. Um dies aufzuschieben, aber trotzdem recht schnell den Gebrauchswert S-Bahn anbieten zu können, wurde bei der Linienverlängerung der Hannoverschen S-Bahn über Bad Pyrmont hinaus nach Paderborn ein sehr fragwürdiger Weg gegangen. Anstelle der zweiten Zugeinheit 424 wird eine Einheit 425.0 in den Zugverband eingestellt, der ab Hameln allein weiterfährt. Mit seiner im Fahrzeug liegenden Stufe bei 55 cm kann er zwar vier Stationen mit 38-cm-Bahnsteigen zwischen Bad Pyrmont und Altenbeken barrierefrei bedienen, aber die Barrierefreiheit auf dem viel längeren Laufweg von Benne-mühlen über Hannover bis Bad Pyrmont wurde zunichte gemacht. Viel sinnvoller wäre gewesen, die BR 425 und 426 von vornherein mit beweglichen Schiebetritten eine Stufe unter dem Wagenbodenniveau 798 mm zu versehen, um wenigstens eine Bahnsteighöhe, hier 76, stufenfrei anfahren zu können und auch um das Loch der innen liegenden Stufe zu vermeiden, das gerade im Weichenbereich der Bahnhöfe, wenn sich die Reisenden an der Tür versammeln, eine Unfallgefahr bei ruckartigen Bewegungen darstellt. So ist mit den neuesten elektrischen Triebzügen, die in relativ großer Stückzahl beschafft wurden, auf lange Sicht bei keiner Bahnsteighöhe ein barrierefreier Zugang möglich. Hier wurde an der falschen Stelle gespart.

Nachdem es mit der BR 424 nun S-Bahn-Fahrzeuge mit durchgehend 800 mm Wagenbodenhöhe gibt, bietet sich an, bei anstehenden Erweiterungen bestehender Wechselstrom-S-Bahnnetze auf das 76-cm-Niveau umzustellen. In diese Richtung wird in Nürnberg geplant. Auf den künftigen Linien nach Ansbach und Neumarkt (Oberpfalz) sollen die Bahnsteige nur auf 76 cm erhöht und Fahrzeuge gleicher Einstiegshöhe beschafft werden.

Ein schwieriges Problem stellen Ballungsräume dar, in denen ein Teil der S-Bahnsteige (tendenziell 96 cm) gemeinsam mit Regionalverkehrszügen genutzt werden sollen, die in der Fläche Niederflureinstieg erfordern.

Bahnsteig-Neubauten und -Erhöhungen in der letzten Zeit

In den letzten Jahren wurden zahlreiche vorhandene Bahnsteige erhöht oder neu gebaut: 2003 und 2004 jeweils etwa 350 Bahnsteige, überwiegend für neue und völlig überarbeitete Stationen. Im ersten Halbjahr 2005 wurden noch 60 Bahnsteige neu errichtet. Im Zusammenspiel mit den Fahrzeugen wurden dabei nur jeweils etwa 80 % der Stationen barrierefrei – Tendenz abnehmend, weil nur bei den großen Maßnahmen Fahrzeugbeschaffung und Bahnsteigbau koordiniert wurde. Schwerpunkte waren:

- 2003 die S-Bahnen Rhein-Neckar (76 cm), Köln – Düren, Essen – Wuppertal und Rodgau (jeweils 96 cm) und ein Teil des Hohenzollern-Ringzugs (55 cm) sowie
- 2004 die S-Bahnen Leipzig – Halle, Dresden und Basel (je 55 cm), die AVG-Erweiterungen nach Freudenstadt (55 cm), der zweite Teil des Hohenzollern-Ringzugs (55 cm) und die S-Bahn Köln Flughafen – Au (Sieg) (76 cm).

Ähnliche Großaktionen sind jedoch für 2005 und die nächsten Jahre nicht abzusehen.

Rechnet man überschlägig, dass von den ca. 5.000 erhöhten Bahnsteigen (55 und höher) ca. 3.600 in den letzten 30 Jahren entstanden sind, entspricht das einem durchschnittlichen Zuwachs von 120 Bahnsteigen pro Jahr. Legt man diese Zahl und die nicht besser werdenden Finanzierungsmöglichkeiten für die Erhöhung von ca. 7.200 niedrigen Bahnsteigen (38 cm und niedriger) zugrunde, so wird es noch mehr als 50 Jahre dauern, bis alle niedrigen Bahn-

steige auf mindestens 55 cm erhöht werden und damit zumindest die Voraussetzung für den barrierefreien Zugang bieten.

Wie kann der stufenfreie Einstieg überall erreicht werden?

An 14 % der Bahnsteige wird stufenfrei gehalten, an weiteren 5 % teilweise. Durch Fahrzeugbeschaffung und veränderte Fahrzeugeinsatzdisposition ließe sich der Anteil noch um einige Prozentpunkte erhöhen.

Aber noch etwa 7.200 niedrige Bahnsteige müssen erhöht werden und es ist zu entscheiden, auf welches Niveau.

Da nicht absehbar ist, dass für den Fernverkehr Fahrzeuge mit Niederflureinstieg entwickelt und eingesetzt werden, muss sich die Höhe neuer Bahnsteige ausschließlich nach dem Nahverkehr, der ohnehin den größten Anteil am Fahrgastaufkommen hat, richten. So ist es zu begrüßen, dass der Fernverkehrshalt Jena Paradies im Rahmen des Neubaus mit 55-cm-Bahnsteigen ausgerüstet wird, passend zu den dort verkehrenden Niederflur-Doppelstockwagen und 641. Und es gilt zu erreichen, dass sich auch in Dresden Hbf, Dresden-Neustadt, Erfurt und Gießen, wo Umbaumaßnahmen anstehen, die künftige Bahnsteighöhe nach den überwiegenden niederflurigen Doppelstockwagen, 642 und Regioshuttles bzw. GTW 2/6, richten wird.

Aber auch für den Fernverkehr ist es an der Zeit, nicht nur auf Einstiegshilfen zu setzen, sondern sich Gedanken zu machen, wie den mobilitätsbehinderten Fahrgästen der direkte stufenfreie Einstieg – zumindest übergangsweise in einen Wagen im Zugverband – ermöglicht wird. Lösungsansätze bieten der Schweizer IC 2000, die schwedische Version des „Lirex“, „Flirt“, „Itino“ und die Marschbahnwagen, aber auch Talgo-Züge. Beim TGV Duplex führen allerdings zwei Stufen in das Untergeschoß hinunter, die durch eine Rampe ersetzt werden müssten.



Hochflur-Doppelstockwagen sind am 76-cm-Bahnsteig genauso wenig barrierefrei erreichbar wie die zugehörigen Niederflur-Steuerwagen: Frankfurt (Main) Hbf.

Getrennte Netze sind sinnvoll

Nachdem mit Bahnsteigbauten und Fahrzeugbeschaffungen Fakten geschaffen sind, die nicht einfach rückgängig gemacht werden können, ist es auch nicht sinnvoll, unbedingt eine einheitliche Bahnsteig- und Einstiegshöhe im gesamten Netz anzustreben.

Auch innerhalb der großen Knotenbahnhöfe müssen nicht alle Bahnsteige gleich hoch sein, denn sie sind ohnehin auf bestimmte Angebotslinien und damit auf bestimmte Fahrzeuge spezialisiert. Vielmehr ist die Einheitlichkeit in zusammenhängenden Teilnetzen oder linienweise anzustreben. Dabei sollte regional an den jeweiligen Ist-Zustand angeknüpft werden. Die Kölner Verkehrsbetriebe haben beispielsweise mit ihrem U-Bahn-Netz die Konsequenzen gezogen und teilen ihr Netz jetzt in einen Hochflur- und einen Niederflurteil – ein vorbildlicher Weg aus dem Dilemma.

Niederflur-Fahrzeuge sind europaweit auf dem Vormarsch. Auch für Geschwindigkeiten im Bereich 120 bis 160 km/h sind inzwischen elektrische Triebzüge wie „Nina“ und „Flirt“ und als Dieseltriebzug der „Itino“ auf dem Markt (auch der „Talent“ ist für 160 km/h konzipiert), für starke Verkehrsströme haben sich die Doppelstock-Niederflurwagen bestens

bewährt. Es ist kein großer Nachteil, wenn sich nicht alle Motoren und Hilfsaggregate im Niederflurteil unterbringen lassen und deshalb teilweise ein höherer Wagenboden und Stufen innerhalb des Fahrzeugs erforderlich werden.

Dem stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug gebührt der Vorrang vor dem stufenfreien Durchgang durch das Fahrzeug. Idealziel ist zwar beides gleichzeitig, aber Stufen im Innenbereich schränken die Beweglichkeit der Mobilitätsbehinderten weniger ein und hemmen den schnellen Fahrgastwechsel weniger als Stufen im Einstiegsbereich. Für das Niederflurprinzip bedeutet das: 100 % muss nicht sein, Hauptsache an jedem Einstieg und mit ausreichendem Verteilbereich. Erreicht wird damit aber der unschätzbare Vorteil, dass mit diesen Fahrzeugen auch die vielen noch niedrigen Bahnsteige in der Fläche angefahren werden können.

Wo im Fahrzeuginneren nur eine Stufe zu überwinden ist, sollten auf jeden Fall Rampen gegenüber Stufen bevorzugt werden. Beim Talent gibt es z. B. beide Ausführungen, der Fahrzeughalter ist hier gefordert. Unverständlicherweise hat sich die ÖBB für die Stufenvariante entschieden.

Vieles spricht also dafür, dass die Barrierefreiheit am schnellsten zunehmen wird, wenn Niederflurfahrzeuge und 55-cm-Bahnsteige zur Regel werden. In territorial oder linienweise begrenzten Ausnahmen lässt sich die Stufenfreiheit auf 76-cm-Niveau erreichen: wo wie im Schleswig-Holsteiner Regionalnetz schon ausgedehnte Anwendungsgebiete bestehen oder wo wegen Mischbetrieb des Nahverkehrs mit S-Bahnen Kompromisse eingegangen werden müssen.

Kleinere Beiträge zur Erhöhung der Barrierefreiheit an der Bahnsteigkante sind,

- den Einsatz vorhandener Fahrzeuge mit Niederflureinstieg auf Strecken mit hohem Anteil von 55-cm-Bahnsteigen zu konzentrieren,
 - bei Fahrzeugen mit Niederflureinstieg bewegliche Tritte in gleicher Höhe anzubringen, um den Spalt zu schließen und
 - bei einer Höhe von 80 cm im Einstiegsbereich feste Innenstufen durch bewegliche Außentritte auf Höhe 60 cm zu ersetzen (besonders beim 425, 426 und 643-Umbau-Endteil).
- Größeres Engagement wird von den Aufgabenträgern und Fahrzeughaltern hinsichtlich der Weiterentwicklung der Fahrzeuge und der Beschaffung geeigneter Fahrzeuge auf dem internationalen Markt erwartet.

Offene Fragen

- Wann besinnt sich die DB darauf, dass auch sie verpflichtet ist, bei Bahnsteigbauten und Fahrzeugbeschaffungen das Behindertengleichstellungsgesetz einzuhalten?
- Wie lange lassen sich die Behindertenverbände diese Fehlentwicklung noch gefallen und sich mit Einstiegshilfen abspeisen?
- Was unternehmen Eisenbahnbundesamt und Aufgabenträger gegen die fortwährenden Verstöße gegen das Behindertengleichstellungsgesetz?
- Wie nutzen die Finanziere von Bahnsteigen und Fahrzeugen in den Ländern die ihnen gegebenen Einflussmöglichkeiten?

Antworten nimmt PRO BAHN gern entgegen.



Foto oben: Fast ideale Verhältnisse: gerades Gleis, gleich hoher Bahnsteig, kleiner Spalt.

Foto unten: Bei den Fahrzeugen der Rhein-Neckar-S-Bahn wird der Spalt durch einen Schiebetritt teilweise geschlossen.