



BSK Position zu den unterschiedlichen Bahnsteighöhen bei der Deutschen Bahn AG und dem Nahverkehr der Bundesländer

Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) vertritt vor allem die Interessen von Rollstuhlnutzer/-innen und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen. Dabei sehen wir die barrierefreie Mobilität als notwendige Querschnittsaufgabe, um die Teilhabe von Menschen mit Behinderung zu ermöglichen und sicher zu stellen.

In diesem Zusammenhang beziehen wir uns auf die UN-Behindertenrechtskonvention (v.a. Artikel 9 Barrierefreiheit und 20 Persönliche Mobilität), das BGG (v.a. § 4 Barrierefreiheit) und die entsprechenden Landes-Behindertengleichstellungsgesetze und sehen die Deutsche Bahn AG, die Bundesländer und die Auftraggeber des Nahverkehrs gesetzlich in der Pflicht.

Grundsätzlich begrüßt der BSK die aktuelle Diskussion um Barrierefreiheit und die unterschiedlichen Bahnsteighöhen. Mit Besorgnis nehmen wir zur Kenntnis, dass schnelle, aber einschneidende Entscheidungen ohne ausreichende Mitwirkung aller relevanten Akteure, darunter die Verbände der Behindertenselbsthilfe, getroffen werden sollen, die auf Jahrzehnte hinaus Auswirkungen hätten. Eine aktive Einbindung der Verbände der Behindertenselbsthilfe ist daher unerlässlich, um die bestehende Barrierefreiheit nicht zusätzlich zu negieren

Das oberste Ziel der nun angestoßenen Diskussion muss sein, einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg möglichst überall zu erreichen. Der Zug muss zur Bahnsteighöhe passen und umgekehrt!

Mit der aktuellen Fragestellung um unterschiedliche Bahnsteighöhen haben sich die beiden BSK-Fachteams Mobilität und Bauen sowie das Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“ auseinandergesetzt und folgende Einzelaspekte herausgearbeitet:

- Eine umfassende Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg in den Zügen des Fern- und Nahverkehrs ist sicherzustellen bzw. fehlende

Barrierefreiheit in einem festen Zeitrahmen zu beseitigen. Dabei steht vor allem der sichere, niveaugleiche Ein- und Ausstieg in die Züge im Vordergrund, damit „Verkehrsmittel ... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe ... zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4 BGG).

- Die bisherigen Bahnsteighöhen von 55 cm und 76 cm sind nebeneinander zulässig und gewollt. In geschlossenen Systemen darf nur eine einheitliche Bahnsteighöhe mit passenden Fahrzeugen genutzt werden. Bis zum Jahr 2030 sollen nur noch diese beiden Bahnsteighöhen zulässig sein. Vor allem für die „alte“ Bahnsteighöhe von 38 cm muss es einen Masterplan geben, um diese anzupassen.
- Die ausschließliche Festlegung der Bahnsteighöhen auf 76 cm sieht der BSK sehr kritisch, da dies eine Verschlechterung der Barrierefreiheit nach sich ziehen würde. Die Besonderheiten des Nahverkehrs der jeweiligen Bundesländer sind zu beachten, für die eine Bahnsteighöhe i.d.R. von 55 cm weiterhin gelten soll. Wir fordern daher die individuellen Bahnsteighöhen beizubehalten, da die Züge entsprechend angeschafft wurden und damit eine wesentlich bessere bzw. selbständigere Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist.

Ansonsten sehen wir folgende Probleme:

- a) risikoreicher Höhenunterschied, der ohne fremde Hilfe nicht zu überwinden wäre
- b) zeitaufwendige Hilfeleistung durch zusätzliches Personal, was den Betriebsablauf/ Fahrplan verzögern könnte
- c) kritische Rampensteigung vom 76er Bahnsteig auf 55er Höhe mit 1,5 m.

Im Sinne der Teilhabe und der UN-BRK muss darauf geachtet werden, dass diese Kriterien erfüllt werden und es mobilitätseingeschränkten Personen möglich ist, selbständig durch einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg in und aus dem Zug zu gelangen.

- Vor allem an Knotenpunkten des Fern- und Nahverkehrs ist der Übergang von unterschiedlichen Bahnsteighöhen so zu gestalten und zu organisieren, dass die bestehenden Systeme weiterhin von Fahrgästen mit Behinderung barrierefrei und ohne fremde Hilfe ge-



- nutzt werden können. Deshalb müssen die verschiedenen Bahnhöfe entsprechend individuell behandelt werden, um nicht ganze, mit Fahrzeugen abgestimmte Bauvorhaben in Frage zu stellen.
- Integrierte Lösungen (Bahnsteige mit 55 cm und 76 cm) sind zu entwickeln und umzusetzen. Als Beispiele dient hier die Bahnsteige an den Bahnhöfen in Neumünster und Friedrichstadt.
 - Die einschlägigen Bauvorschriften, wie die DIN 18040-3 oder 32984 in Verbindung mit der DIN 32984 und DIN 32975 u.a. sind einzuhalten und umzusetzen.
 - Für Strecken, bei denen einvernehmlich zwischen Bund, DB Station & Service AG, DB Netz und den Bundesländern eine Umstellung der Bahnsteighöhe vereinbart wird, sind Umbau – und Finanzierungspläne zu entwickeln, dass die Laufzeiten von Verkehrsverträgen und den Lebenszyklus der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden. Während der Umstellungsphase ist ein möglichst hoher Grad an Barrierefreiheit für alle Fahrgäste sicher zu stellen.
 - Die Abstimmung zwischen den Bereichen Bahnhof-Infrastruktur (v.a. Bahnsteigbeschaffenheit) und den Betreibern (Fahrzeugbeschaffung) ist so miteinander verbindlich zu verzahnen, dass das Ziel eines niveaugleichen Ein- und Ausstieges möglichst überall erreicht wird.

Wir hoffen, dass wir mit diesen Positionen gemeinsam in den Dialog eintreten können und freuen uns sehr auf eine Rückmeldung von Ihnen.

Unsere Kontaktdaten:

Julia Walter
Referat für Barrierefreiheit
Kurfürstenstr. 131
10785 Berlin
Tel.: 030-8145268-51
Mail: julia.walter@bsk-ev.org

Ulf-D. Schwarz
Geschäftsstellenleiter
Altkrautheimer Str. 20
74238 Krautheim
Tel.: 06294-4281-11
Mail: ulf.schwarz@bsk-ev.org