

Paartalbahn-Bahnsteige: Barrierefrei oder stufenfrei?



Eine öffentliche Darstellung mittels Dritter oder die Verbreitung dieser Datei durch Dritte, oder Auszüge daraus, ist nicht erlaubt. Stand: 02/2021

Barrieren abbauen:

- Europäische Richtlinie TSI PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im transeuropäischen Eisenbahnverkehr) als übernationales Regelwerk für barrierefreies Bauen in und an Bahnhöfen.
- Alle neu angeschafften Züge des Fern- und Regionalverkehrs sind mit Einstiegshilfen ausgerüstet.
- Rampen und Aufzüge helfen Fahrgästen die Bahnsteige stufenfrei zu erreichen.
- Bahnsteige werden nach und nach auf europäische Standardmaße erhöht. Dadurch wird ein barrierefreier Einstieg in Züge ermöglicht. Dieser ist aber erst gewährleistet, wenn alle haltenden Züge eine passende Wagenbodenhöhe haben oder fahrzeugseitige Vorrichtungen die Lücke zwischen Bahnsteig und Fahrzeug überwinden. (...)

55 cm? oder 76 cm?



Grafik: Thüriger Allgemeine 2018

38 cm sind bei Neubau- und Ausbaustrecken nicht mehr zulässig.

55 cm nur bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. zu geringer Platz; hoher Bauaufwand)

76 cm ist EBO Standard seit 1904. Ziel: Stufenfreiheit und Barrierefreiheit vom Bahnsteig in den Zug.

Was ist gemeint?

- Vereinfacht dargestellt, gibt es zwei Schnittstellen im öffentlichen Bereich für die Barrierefreiheit / Stufenfreiheit.
- 1. Zugang vom öffentlichen Verkehrsraum zum Bahnsteig.
- 2. Zugang vom Bahnsteig zum Schienenfahrzeug.
- Ideal: 1 und 2 stufenfrei + barrierefrei
- Eine **76 cm Neubau-Bahnsteighöhe** ist genauso stufen- und barrierefrei, wenn diese mit Zügen mit **76 cm** Bodenhöhe bedient werden können. Daher möchte die EVU eine einheitliche Bahnsteig- und Fahrzeugbodenhöhe haben. Dies ist im Zuglinienverlauf mit einer Bahnsteighöhe von **55 cm** nicht immer möglich.

„Wir bauen später den neuen Bahnsteig in Brunnen auf 76 cm um!“ Wer bezahlt?

(...)

**Wie ist der Zeitplan für die Umsetzung für die Anpassung der
Bahnsteighöhen? (...)**

Grundsätzlich gilt, dass die Höhenanpassung der Bestandsbahnsteige immer erst dann durchgeführt wird, wenn ein Bahnsteig oder sein Belag aus technischen Gründen saniert werden muss. Es wird also kein Bahnsteig vor Ende seiner Nutzungsdauer abgerissen. (...)

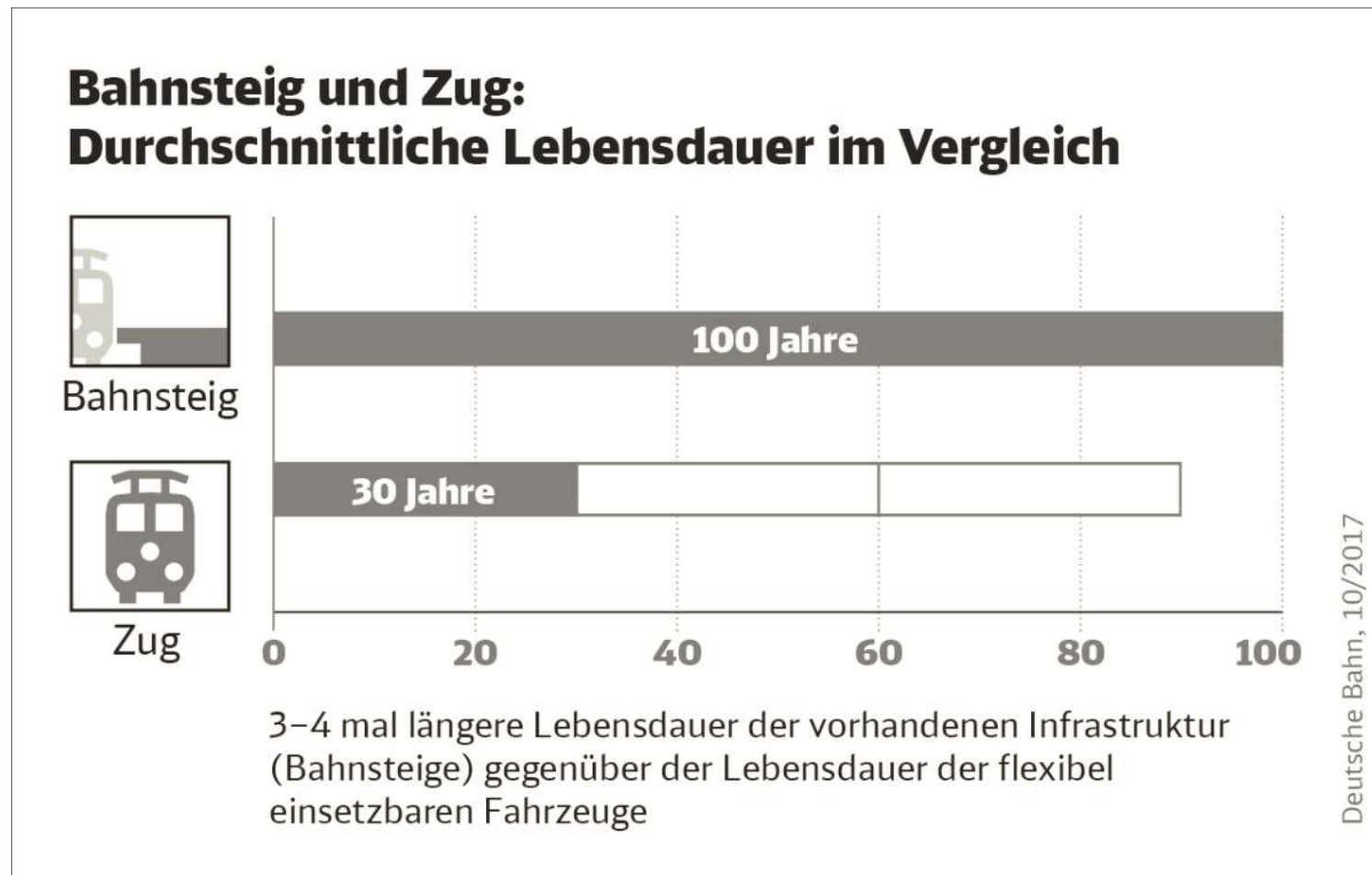
Quelle: Deutsche Bahn AG, Themendienst Bahnsteighöhen 01/2018 (Auszug)

Hervorhebung: BüMobil e.V.

Frage:

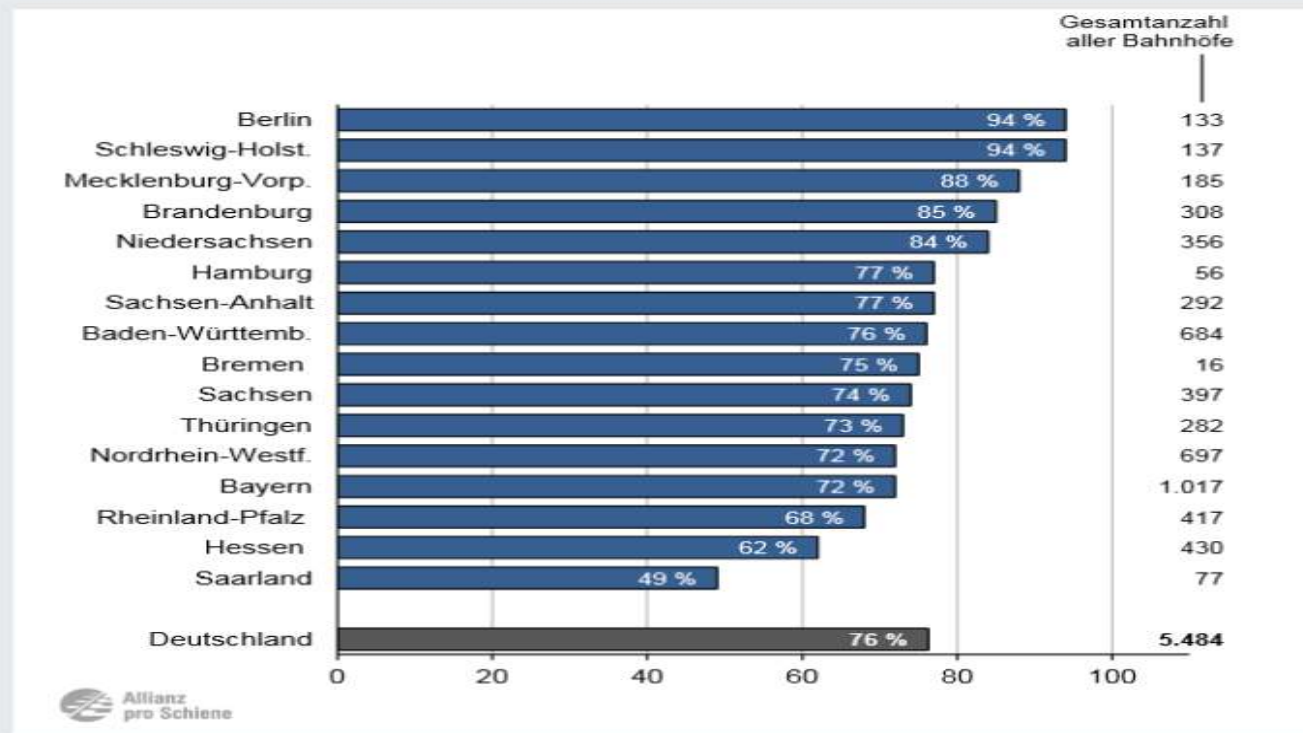
Wer bezahlt also die politisch versprochene Nachrüstung der Paartalbahnsteige (Brunnen) und anderer Bahnsteige von 55 cm auf 76 cm?
Die DB AG offensichtlich nicht. Oder erst in 100 Jahren?

Lebensdauer von Bahnsteig und Zug



EU-Musterregion Bayern?

Stufenfreie Bahnhöfe in Deutschland Anteil in Prozent, 2015



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von DB Station&Service AG: Bahnhöfe in Deutschland 2015

Wie andere Bundesländer Bahnsteiganlagen bauen:

Barrierefreier und stufenfreier Bahnsteig mit einheitlichem Bahnsteig und Fahrzeugkonzept



Bildquelle: Der Rheinland-Pfalz-Takt - Dienstbetreiber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Rollstuhlgerecht ins Schienenfahrzeug mit ausfahrbaren Fahrzeugboden mit „0“ cm Höhenunterschied.

Wie andere Bundesländer Bahnsteiganlagen bauen: Barrierefreier und stufenfreier Bahnsteig mit automatischer Überfahrbrücke



Bildquelle: Der Rheinland-Pfalz-Takt - Dienstbetreiber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Vorbildlich Rheinland-Pfalz. Stufenfreier und barrierefreier Bahnsteig.

Rollstuhlgerecht ins Schienenfahrzeug mit ausfahrbaren Fahrzeugboden mit „0“ cm Höhenunterschied.

Wie andere Bundesländer Bahnsteiganlagen bauen: Barrierefreier und stufenfreier Bahnsteig mit manueller Überfahrbrücke



Bildquelle: Thüringer Allgemeine 2018

Rollstuhlgerecht ins Schienenfahrzeug mit manueller Überfahrbrücke.

BEG Bahnsteighöhenziel 2009 Bayern



Ausschnitt Grafikquelle : BEG Bahnsteighöhenziel 2009 (Abfrage 03/2009). Quelle Bahnsteighöhen: DB AG – Stationsausstattungsdatenbank 03/2019

BRB Linienverlauf Augsburg -Oberhausen – Ingolstadt Hbf – Eichstätt Stadt

Blau: 55 cm Bahnsteighöhe bei Neubau vorgesehen in Bayern (meist Altbestand: 20 – 38 cm)

Grün: 76 cm Bahnsteighöhe Neu im Bestand oder zum Umbau auf 76 cm vorgesehen .

Bemerkung:

Einige Strecken (z.B. Geltendorf – Memmingen – Lindau) wurden bereits (teilweise) auf 76 cm angehoben, obwohl diese in der Grafik 2009 noch mit Zielbahnsteighöhe 55 cm eingezeichnet sind.

Der BEG-Grafikauszug 2009 ist veraltet und vermittelt ggf. einen irreführenden Eindruck einer zielgerichteten Bahnsteigsanierungsbemühung in Bayern. Tatsächlich sind die meisten 55 cm und einige 76 cm noch mit den alten 20 – 38 cm bayerischen Gründerzeit-Bahnsteighöhen ausgestattet. Auf dem Papier sieht es logisch aus. In der Realität ist es oft ein Hindernis.

RB 13 + RB 14 Linienbahnhöfe

	Bestand 2021 DB AG Bahnsteighöhe / Bahnsteigzugang			Bahnsteighöhenplanungsstand Bayern 55 cm (Stand: BEG 2009, Fahrzeugbodenhöhe ca. 55 cm)		Bahnsteigbestand bei 55 cm Fahrzeugbodenhöhe
	(cm)	barrierefrei*	stufenfrei ³	76 cm Planung	stufenfrei ³ / barrierefrei	
• A-Oberhausen	28-38	Nein	Nein	Ja / Ja	Nein/?	76 cm vorgesehen. #
• Augsburg Hbf (KBS 983)	76 (38)	Ja	Nein	Ja / Ja	Nein/Ja	76 cm im Bau vrsl. bis 2023
• A-Haunstetterstr_ (KBS 985)	55	Ja	Ja	Ja / Ja	Ja/Ja	55 cm Gl. 1+2 (76 cm Gl. 3+4)
• A-Hochzoll	76	Ja	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm
• Friedberg	18-20	Ja	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm in Planung. Vrsl. 2025+X
• Dasing	22-34	Ja	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Obergrießbach	24	Ja	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Aichach	12-24	Nur Gleis 1	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Radersdorf	24	Nur Gleis 1	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Schrobenhausen	22	Nur Gleis 1	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Brunnen	55	Ja	Ja	Ja / Ja	Ja	55 cm
• Ingolstadt Hbf (KBS900 + 990)	76	Ja	Nein	Ja / Ja	Ja Gl. 1 / Nein Gl. 2-7	55 cm nur Gl. 1. 76 cm Gl. 2-7
• Ingolstadt Nord	76	Ja	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm
• Ingolstadt Audi	76	Ja	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm
• Gaimersheim	24	Nur Gleis 2	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm in Planung. Vrsl. 2024+X Jahre.
• Eitensheim	38	Ja	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm vorgesehen. #
• Tauberfeld	34	Nur Gleis 1	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm vorgesehen. #
• Adelschlag	38	Nur Gleis 1	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm vorgesehen. #
• Eichstätt Bahnhof(KBS990+991)	26-38	Nur Gleis 1	Nein	Ja / Ja	Nein	76 cm vorgesehen. #
• Wasserzell ²	38	Nein	Nein	? ² / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Rebendorf-Hofmühle	38	Ja	Nein	Ja / Ja	Ja/?	55 cm vorgesehen. #
• Eichstätt Stadt	55	Ja	Ja	Ja / Ja	Ja	55 cm



Fett: ITF-Nah- und Fernverkehrsumstiegsbahnhof

³Kein stufenfreier Einstieg von Bahnsteigkante in den Zug (Ca. 21 cm Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Fahrzeug).

Unterschiedliche Bahnsteighöhen ist verfehlte echte Stufen- und Barrierefreiheit: 55 cm Fahrzeugbodenhöhe und 76 cm Fahrzeugbodenhöhe halten auch zukünftig an 55/76 cm Bahnsteighöhe. Damit ist keine umfassende und zukunftsfähige Barrierefreiheit möglich.

Planungsvorhaben DB AG mit einheitliche Bahnsteighöhe 76 cm und mit einheitlichen stufenfreiem Fahrzeugkonzept mit 76 cm Fahrzeugbodenhöhe ist echte Barrierefreiheit.

KBS 900 + 990 von München - Ingolstadt - Eichstätt Bahnhof – Treuchtlingen – Ansbach – Würzburg durchgehend mit 76 cm Bahnsteighöhe ausgebaut oder 76 cm als Neubau vorgesehen.

Derzeit keine Neubauplanungen und Finanzierung absehbar.

²Wasserzell: Sehr schwierige örtliche topographische Lage. Sehr hoher finanzieller Aufwand und hoher Bauaufwand.

Datenquelle:

*DB AG, Station&Service Stationsdatenbank, Abruf Barrierefreiheit 10/2018 (Abweichende Angaben zur Barrierefreiheit zu BEG Stationsdatenbank möglich)

BEG / Freistaat Bayern: Planungsstand Paartalbahn BEG Planung Zielbahnsteighöhe 55/76 cm vom 01.12.2009.

Stand: 19.01.2021. Alle Angaben ohne Gewähr.

Wie Bayern Streckenbahnsteiganlagen plant

Meist barrierefreier Bahnsteigzugang. Jedoch erwartet eine 21 cm Stufe die Fahrgäste für ca. weitere 25 - 50 Jahre mit optimierten Zügen für 55 cm Bahnsteighöhe in den 76 cm Bahnsteighöhenbahnhöfen: Augsburg-Oberhausen (76), Augsburg Hbf, Augsburg-Hochzoll, Ingolstadt Hbf (Gl. 2-6), Ingolstadt-Audi, Ingolstadt Nord, Gaimersheim (76), Eitensheim (76), Tauberfeld, Adelschlag (76), Eichstätt Bahnhof (Gl. 2-4, 76)

An den Bahnhöfen mit dem hohem Fahrgastwechsel wird dieses Hindernis daher bleiben. Ist dies sinnvoll und richtig?

Bildnachweis: H.Marxmüller 2019 (Zug mit 55 cm Bodenhöhe, M1H 101 li, und MIH Gleis 5)



Barrierefreier Altbau-Bahnsteigzugang vorhanden? Ja.
Stufenfrei zwischen Altbau-Bahnsteig und Zug? Nein
in
Friedberg (55 cm geplant), Dasing, Obergriesbach, Aichach, Radersdorf, Schrobenhausen.
Derzeit ist dort kein stufenfreier und kein barrierefreier Neubau absehbar.

Bildnachweis: H.Marxmüller 2019 (Zug mit 55 cm Bodenhöhe)



„Alle BRB Züge halten in Ingolstadt am 55 cm Bahnsteig“ (?)

- Nein! Nicht alle BRB-Züge in Ingolstadt Hbf können aus betrieblichen Gründen am einzigem(!) 55 cm Bahnsteig Gleis 1 halten.
Das Gleis 1 steht nicht exklusiv für die BRB mit 55 cm Fahrzeugbodenhöhe zur Verfügung, sondern wird auch von anderen Zügen genutzt (Teilweise mit 76 cm Fahrzeugbodenhöhe).
Eine vereinfachte BRB Zugzählung ergibt folgende Bahnsteigbelegung an den Bahnsteigen:
- 76 cm Bahnsteighöhe Gleis 2-7 mit ca. 14 Fahrten (Mo – So)
- 55 cm Bahnsteighöhe Gleis 1 mit ca. 53 Fahrten (Mo – So)
Es müssen Züge mit 76 cm Bodenhöhe am 55 cm Bahnsteig halten = Keine Barrierefreiheit.
55 cm macht also auch anderen Zügen beim Thema Barrierefreiheit große Probleme.
- Ebenso beispielhaft ist hier der bayerische Bahnsteighöhenmischmasch von 20-38/55/76 cm bei der Donautalbahnlinie von Ulm Hbf 36 – Donauwörth 36/76 – Ingolstadt Hbf 76 – Regensburg Hbf 76 nach Landshut 30/76 und Plattling 38/76. Auch hier muss ein Zugkonzept mittels Stufen und Tritten diese verschiedenen bayerischen Bahnsteighöhen bewältigen. Es ist kein zukunftsfähiges Bahnsteigsystem in Bayern erkennbar.

Datenquelle: DB AG, Station&Service Infrastruktur. Abfrage 03/2019. Abfrage DB AG, Fahrplanjahr 03/2019 (Angaben ohne Gewähr)

Sonderlösung mit 60 cm Fahrzeugbodenhöhe?

Auch keine stufenfreie Lösung zur 55 cm Fahrzeugbodenhöhe der Paartalbahn. Das Stufenproblem bleibt bestehen.

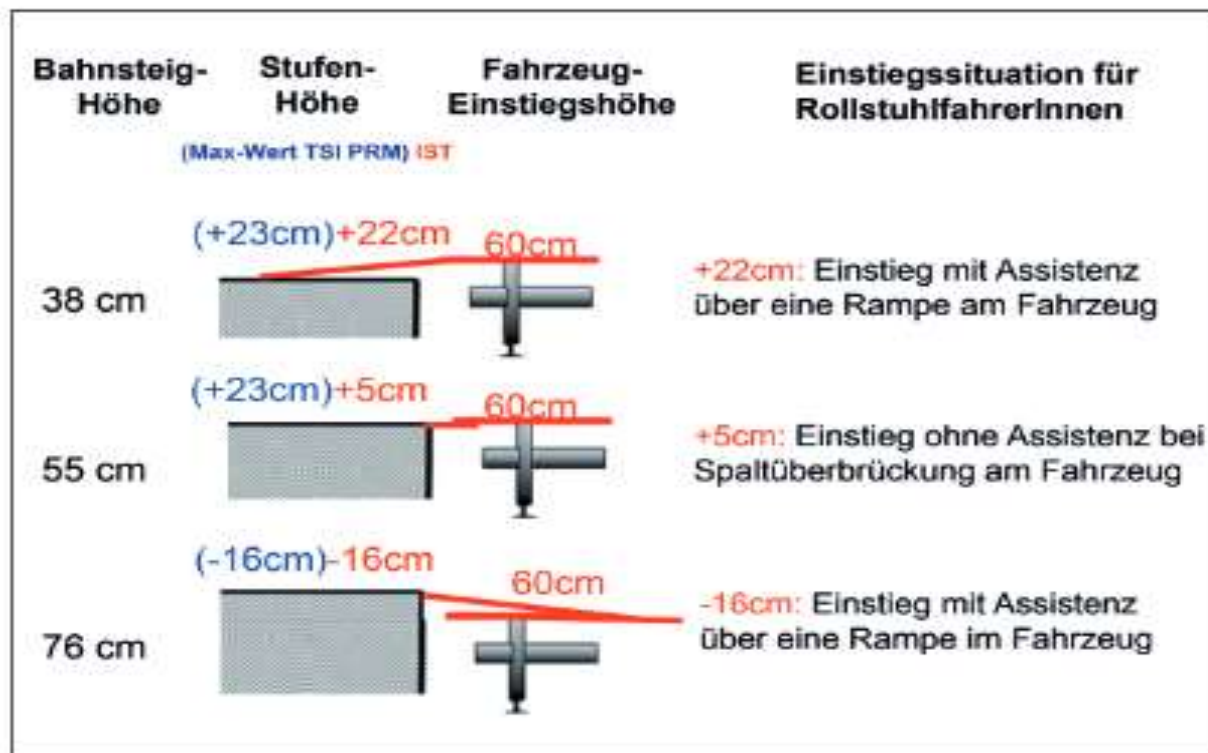


BILD 3:

Fahrzeugeinstiegshöhe 60 cm an diversen Bahnsteighöhen bei gering frequentierten Regionalverkehrs-Linien

(Grafik: DB AG Gesamtsystem Bahn (TSS))

Folgen eines verfehlten Bahnsteigkonzeptes

Gemischte Bahnsteighöhe 55 / 76 cm im BRB Linienverlauf A-Oberhausen – Ingolstadt Hbf - Eichstätt Stadt

Nachteile 55 cm Bahnsteighöhe in Bayern und anderen Bundesländern

- 21 cm Höhenunterschied in den Umstiegsknotenbahnhöfen in den 76 cm Bahnsteigbahnhöfen. U.a. Augsburg und Ingolstadt und damit keine echte Barrierefreiheit / Stufenfreiheit im RB 13 + RB 14 Linienverlauf.
- Ebenso umgekehrt keine Stufenfreiheit bei Fahrzeugbodenhöhe für 76 cm. Auch bei Bahnsteigen mit 55 cm mit 21 cm tiefer Stufe.
- Fahrzeugsonderrüstung für den Streckenbedarf wegen wechselnder Bahnsteighöhen > Kostensteigerung.
- Höhere Kosten bei der Fahrzeugbeschaffung ggf. mittels ausfahrbarer Trittstufenausrüstung > Kostensteigerung.
- Sonderrüstung der Züge mit automatischen Trittstufen. Damit erhöhte Haltezeitbedarf und Störanfälligkeit und in Folge längere Reisezeit > **Kostensteigerung.**
- Unterschiedliche Zugbodenhöhen in Bayern mit 55/60/76 cm erforderlich > Kostensteigerung.
- Kein einheitliches und schlüssiges Bahnsteigneubaukonzept und Streckenbetriebskonzept möglich > **Kostensteigerung.**
- Zeithorizont: Keine Stufenfreiheit auf der Paartalbahn bis vrsl. 2075 – 2100 > **Kostensteigerung.**

Vorteile Einheitsbahnsteighöhe 76 cm nach EBO

- Stufenfreiheit mit „0“ cm (echte Stufen- und Barrierefreiheit) zwischen Bahnsteig und Fahrzeug.
- Einheitliche Fahrzeugbodenhöhe und Fahrzeugausrüstung für 76 cm Bahnsteighöhen im bayerischen Schienennetz > **Kostenminderung.**
- Keine (ausfahrbare und damit störanfällige) Trittstufensonderausrüstung erforderlich und schnellere Betriebsablauf (kürzerer Haltestellenaufenthalt) möglich > **Kostenminderung.**
- Einheitliche technische Fahrzeugausstattung (ohne automatische Stufen) senkt Beschaffungs- und Betriebskosten.
- Vereinfachter Fahrzeugtausch für den Streckenbedarf in Störfällen und bei Bedarfsänderung > **Kostenminderung.**
- Senken der Betriebskosten durch vereinfachte und einheitliche Eisenbahnverkehrsabwicklung.
- Zeithorizont: Konzeptumsetzung innerhalb von max. 10 Jahren möglich.
- Einheitliches und schlüssiges Bahnsteigneubaukonzept und Streckenbetriebskonzept möglich > **Kostenminderung.**