

Züge alt und Züge neu

Veranstaltung 175 Jahre Eisenbahn in Rheinland-Pfalz und Gedanken zur Barrierefreiheit

Vor nunmehr 175 Jahren sind die ersten Eisenbahnstrecken im heutigen Rheinland-Pfalz in Betrieb gegangen. Es geht um die beiden Jubiläumstrecken Ludwigshafen – Neustadt/Weinstraße und Schifferstadt – Speyer aus dem Jahr 1847. Das Jubiläum wurde mit dem Eisenbahnmuseum in Neustadt an der Weinstraße und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Deutschen Weinlesefest gefeiert.

Los gingen die Veranstaltungen am 30. September 2022 in Ludwigshafen am Rhein im Hauptbahnhof für geladene Gäste mit Grußworten vom Stehpult und einer offiziellen Jubiläumsfahrt in einem dreiteiligen Triebzug für Oberleitungs- und Batteriebetrieb vom Hersteller Stadler. Mit an Bord waren Mobilitätsministerin Katrin Eder aus Rheinland-Pfalz und der Landesbeauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Matthias Rösch.



Abbildung 1: Flirt Akku nach der Ankunft in Neustadt (Weinstraße) Hauptbahnhof neben dem Museum auf Gleis 5

Der Flirt Akku war am Vortag aus Richtung Erfurt nach Ludwigshafen gekommen und hatte in gesicherter Umgebung bei der S-Bahn Rhein-Neckar übernachtet. Triebzüge vergleichbar diesem wurden für mehrere Strecken in Rheinland-Pfalz bestellt. Sie werden jedoch nur zweiteilig sein und vom Design her und bei der Inneneinrichtung anders aussehen.

Als Einstiegshöhe wurde 600 mm bestellt, die Anordnung der Rollstuhlplätze ist unterschiedlich. Die Triebzüge können, wie der Prototyp, unter der Oberleitung fahren und dabei ihre Traktionsbatterien aufladen und damit dann auf nicht elektrifizierten Strecken weiter fahren. Zusätzlich sind Oberleitungsinseln geplant. Gemeint sind damit kurze Ab-

schnitte mit Oberleitung in ausgewählten Endbahnhöfen. Dort kann dann zwischen Ankunft und Rückfahrt ebenfalls nachgeladen werden. Im Sinne der Umwelt wird dann lokal ohne Abgase gefahren.



Abbildung 2: Einer von zwei Rollstuhlplätzen im Prototyp Flirt Akku. Ausnahmsweise ist die tatsächliche Ausstattung nicht so wichtig, die Serienausführung wird anders.

Wie zu erwarten war, ergaben sich aus Sicht der Fahrgäste bei dieser Fahrt im Akku-Modus über Schifferstadt keine fühlbaren Unterschiede zu bisherigen Elektro-Triebzügen.

Nach Ankunft am Ziel des Sonderzuges in Neustadt (Weinstraße) Hauptbahnhof gab es einen weiteren neuen Zug zu besichtigen.



Abbildung 3: Einstiegsverhältnisse mit Faltrampe für Rollstühle in einen Coradia Polyvalent von CAF bei 76 cm Bahnsteighöhe

Der ausgestellte Triebzug vom Hersteller CAF (das steht für Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles)

vom Typ „Coradia Polyvalent“ ist für grenzüberschreitende Personenzüge zwischen der Région Grand-Est in Frankreich und den benachbarten Bundesländern Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Baden-Württemberg vorgesehen.

Besonderheit ist die Möglichkeit, unter den zwei Bahnstrom-Systemen 25 kV 50 Hz in Frankreich und 15 kV 16,6 Hz in Deutschland oder mit Dieselantrieb zu fahren. Folglich müssen die Sicherungssysteme für die unterschiedlichen Strecken vorhanden sein. Ansonsten gibt es ähnliche Züge schon für Fahrten innerhalb von Frankreich, dort auch als Régiolis bezeichnet und damals noch von Alstom geliefert.

Im angrenzenden Eisenbahnmuseum gab es dann den Festakt für das Bahnjubiläum mit der Festrede von Ministerpräsidentin Malu Dreyer und Statements weiterer, für den Schienenpersonenverkehr tätiger Personen, darunter Landrat Dr. Fritz Brechtel als Verbandsvorsteher des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz. Sein Unternehmen wird die bestellten Akku-Züge betreiben.



Abbildung 4: Malu Dreyer, Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz mit Marc Weigel, Oberbürgermeister der Stadt Neustadt/Weinstraße und dem Goldenen Buch der Stadt



Abbildung 5: Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn beim Festakt 175 Jahre Eisenbahn in Rheinland-Pfalz

Mit Blick auf die Örtlichkeit, das Pfalzbahn-Museum, gab es den Hinweis auf die Arbeit im Ehrenamt, ohne den der Erhalt von historischen Verkehrsmitteln nicht mehr vorstellbar ist. Es ist da nicht anders, als bei den Organisationen der Menschen mit Behinderung – ohne die Ehrenamtlichen läuft es nicht. Ohne diese Freiwilligen wäre der Zugang über das Gleis nicht aufgeschüttet und geöffnet gewesen und Menschen im Rollstuhl wären nicht zu der Festrede gekommen. Dieser Zugang ins Museum besteht nur während solcher Veranstaltungen. Deutschland, wir schreiben das Jahr 2022. Ok, es geht um das Feiern. Ein kleiner und leckerer Imbiss wurde den Gästen angeboten.

Am Rande der Eröffnungsfeier gab es, wie das so ist, Gespräche zwischen den Teilnehmern aus ganz unterschiedlichen Bereichen. Dabei wurden verschiedenste Themen gestreift, auch solche, die für Mobilitätseingeschränkte und besonders Menschen im Rollstuhl bedeutsam sind.

Ob steilere Rampen in Bahnhöfen im Vergleich zu Aufzügen, die immer wieder Vandalen ausgesetzt wären, keine Option wären? Als Beispiel wurde mir die Schweiz genannt. Nun, in einem Bahnhof in Zürich hatte ich auf einer Rampe, die ich allein nie und nimmer geschafft hätte, eine Fehlermeldung am E-Fix-Antrieb meines Rollstuhls. Überhitzung war der Grund, wegen der er aufgegeben hatte. Nicht schaffbare Rampen sind kein Ersatz für Aufzüge, die Vorgaben wie in der DIN 18040-1 sind nicht übertrieben großzügig, auf „Abkühlung“ des Antriebs warten ist kein Spaß für die Betroffenen. Seitens der Ehrenamtlichen aus dem Zugbetrieb kamen Überlegungen, wie man zumindest einzelne Wagen eines Zuges zugänglicher machen könnte. Andere Themen: Arbeiten an Gleisen mit Auswirkungen auf die Einstiegsituation durch das Aufschottern und Stopfen, umzubauen Bahnhöfe am Rand der Pfalz mit den Schwierigkeiten für mehr Barrierefreiheit in absehbarem Zeitrahmen, Zuständigkeiten an der Schnittstelle Bahnhofsareal - Vorplatz und selbst auf getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe an Straßenquerungen kam das Gespräch. Das ist die Lösung, bei der Menschen mit Rollstuhl eine gut nutzbare Nullabsenkung vorfinden und für Blinde und Sehbehinderte mit Langstock eine besser tastbare Kante vorhanden ist.

Schienenersatzverkehr (SEV) ist für viele Menschen im Rollstuhl mit schon persönlich gemachten, unangenehmen Erfahrungen verknüpft, weil dabei barrierefreie Reiseketten brechen. Das kam sogar in zwei kurzen Gesprächen vor. Umfangreicher SEV will gut vorbereitet sein, damit Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, egal ob Blinde oder Menschen im Rollstuhl, nicht „an der Strecke“ bleiben.

Passend dazu gab es Anfang September 2022 eine Pressemitteilung vom Bundesverband SchienenNahverkehr, in dem die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr vertreten sind.

Gäbe es mehr Gespräche mit den Verantwortlichen von Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und der Politik, beispielsweise am Rande solcher Events oder gar planmäßig, die Position derer, die für die Menschen mit Behinderung auf Barrierefreiheit achten, würde mehr Gehör finden. Im Vordergrund sollte nicht „will haben“ stehen, den damit angestrebten Zweck vermitteln bringt das erforderliche Verstehen. Die Normen führen zahlreiche Vorgaben für einzelne Eigenschaften auf, lassen aber für nicht selbst Betroffene doch zu viel offen.

Abends konnte mit eintretender Dämmerung eine Aufstellung der Lokomotiven für die geplanten Sonderzüge der Folgetage vor der Lokhalle im ehemaligen Betriebswerk besucht und fotografiert werden. Angestrahlt waren die für viele junge und alte Besucher eine Attraktion. Gelände mit viel Schotter ist nicht gemacht für Menschen im Rollstuhl, doch die Mühe war es mir wert. Dankeschön den Schiebehelfern.



Abbildung 6: Sonderzug mit Dampflok 58 311 der Ulmer Eisenbahnfreunde in Neustadt (Weinstraße) Hauptbahnhof bei der Ankunft aus Bad Dürkheim

Anschließend bis zum 5. Oktober 2022 gab es ein buntes Jubiläumsprogramm mit vielen Attraktionen in und rund um Neustadt/Weinstraße. Dazu zählten Dampfzugfahrten mit Wagen aus den 1930er und 1960er Jahren, das Deutsche Weinlesefest, Pendelfahrten mit Straßenbahn-Fahrzeugen aus den 1960er Jahren vom Hersteller Düwag von Bad Dürkheim in Richtung Ludwigshafen am Rhein und das gut besuchte Kinderfest im Eisenbahnmuseum. Auch in den vergangenen Jahren hatten Großveranstaltungen in Neustadt mit Dampfzügen Anziehungskraft weit über die Region hinaus. Das Land hat die Bedeutung für den Tourismus erkannt.



Abbildung 7: Plakat zum Kinderfest im Museum und Diesel-Lok V 100 1019 im Hintergrund

Mit der ganzen Familie mit einem Dampfzug fahren war für die Kinder faszinierend und für den Geldbeutel erschwinglich, weil viele der Fahrten mit regulären Fahrkarten wie denen des Verkehrsverbundes benutzbar waren. Regen ist in anderem Zusammenhang wichtig, Regen gab es an zwei Tagen reichlich.

Viele ältere Menschen haben sich schon früher für die Eisenbahn interessiert und werfen gerne hin und wieder einen Blick auf Züge von damals. Organisationen der Menschen mit Behinderungen haben, vorsichtig ausgedrückt, nicht nur junge Mitglieder und manche ältere und jetzt im Rollstuhl sitzende Person denkt durchaus gern an die Züge seiner Jugend. An glänzende Augen einer älteren Frau erinnere ich mich noch heute. Sie erzählte mir dabei an einem Dampfzug stehend von der Fahrt zur Schule in solchen alten Wagen.



Abbildung 8: Stufen an zweiachsigen Wagen eines Sonderzuges im Bahnhof Bad Dürkheim. Einfach war das Einsteigen nicht mal bei der hier vorhandenen 38 cm Bahnsteighöhe.

Ältere Züge, wie die an den Folgetagen eingesetzten Dampfzüge, sind zwar in Deutschland kaum für Menschen mit erheblichen Mobilitätseinschränkun-

gen nutzbar, manche Menschen sitzen zwar nun im Rollstuhl und genießen einfach den Anblick solcher Züge der früheren Jahre. Nostalgie. Für die Fahrt mit der Bahn sind sie aber auf nicht nur moderne, sondern auch barrierefrei zugängliche und nutzbare Züge angewiesen. Genau für dieses Thema interessiere ich mich besonders.

Weniger schön für Menschen im Rollstuhl wie mich ist das, was in den Sonderfahrplänen steht: „Die historischen Züge sind nicht barrierefrei. Eine Fahrradmitnahme ist daher nicht möglich.“ Anders als schon vor vielen Jahren bei Reisen in die USA sind Museumszüge in Deutschland eher nicht für die Mitnahme von Menschen mit Behinderungen, besonders solche im Rollstuhl, ausgelegt. Aus eigenen Mitteln ist der nachträgliche Einbau von Hubliften und der Aufwand für die Zulassung für die Museumsbahnen nicht zu stemmen. Natürlich ist dabei, wie beim Denkmalschutz alter Gebäude, darauf zu achten, das Aussehen nicht unangemessen zu beeinträchtigen.

Nein, barrierefrei waren die Züge einst nicht, doch das wurde nicht mal so benannt. Der Umgang mit Behinderten hat sich über die Jahre verändert in einem für die Betroffenen quälend langsamen Prozess.



Abbildung 9: Ausgefahrener Schiebetritt des Triebwagens 622 044 im Bahnhof Bad Dürkheim an einem Bahnsteig mit 55 cm Höhe, besser als einst und doch noch „Luft“ am Spalt. Bei meiner Heimfahrt versagte der Schiebetritt und ich musste auf die Faltrampe für meinen Rollstuhl warten.

Erst spät kam die Idee auf, eine Personenunterführung im Bahnhof nur mit Treppenaufgängen sei nicht für alle gut, die Bahnsteighöhe und Stufen am Einstieg wären nicht die allerbeste Lösung mit Blick auf weniger mobile Mitmenschen und auch die Ausstattung der Züge müsse den inzwischen erkannten Bedarfen besser entsprechen. Bilder von Menschen im Rollstuhl in einem spärlich beleuchteten und nicht beheizbaren Packwagen, das gab es durchaus noch in

den 1990er Jahren. Ohne wirkliche Fenster für den Blick nach draußen und „natürlich“ keine nutzbare Toilette.

Um so mehr achten manche Mitglieder in Organisationen der Menschen mit Behinderungen darauf, was sich bei der gebauten Umgebung, im Öffentlichen Verkehrs- und Freiraum, bei Bahnsteigen und neuen Zügen bei der Barrierefreiheit tut. Klar, aus Sicht der Betroffenen erschreckend wenig. Im Rahmen der Beteiligung werden die Verantwortlichen manchmal noch vor der Fertigstellung mit dem bekannt gemacht, was hinsichtlich Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe für Menschen mit Behinderungen davon zu halten ist. Sogar mit erklärenden Worten, wieso das der Fall ist. Angeblich ist es ja nie zu spät, doch nachträgliche Änderungen sind, soweit überhaupt möglich, in aller Regel teuer. Teurer jedenfalls, als es gleich richtig zu machen.



Abbildung 10: Diesel-Triebwagen 622 044 der DB (ein Alstom LINT 54 aus dem Jahr 2015) und der grüne Wagen 36 404 Esn (Gattung BCi-28, Hersteller Westwaggon, gebaut 1929) in Bad Dürkheim

Epilog + Appell. Ein Bild im Artikel zeigt den Flirt Akku in Neustadt neben dem Museum (Abb. 1). Für alle Bahnsteige des Hauptbahnhofs wird die Bahnsteighöhe 76 cm angegeben, von den nicht mit erhöhten und nicht genutzten Enden mit 38 cm Höhe wie dem links im genannten Bild abgesehen. Der Prototyp Flirt Akku ist für die Höhe 76 cm vorgesehen, die Serien-Triebzüge sind für 55 cm Bahnsteighöhe bestellt. Für viele Stationen entlang der Strecken ist das in Ordnung, in Neustadt werden ein Teil der Diesel-Triebzüge für 55 cm Bahnsteighöhe durch Akku-Triebzüge für 55 cm Bahnsteighöhe ersetzt, es bleibt also bei einer wenig befriedigenden Einstiegssituation, vergleichbar der am gezeigten Triebzug für den Verkehr nach Frankreich (Abb. 3). Das konzeptlose Bahnsteighöhenkonzept lässt gera-

de an den von vielen Menschen mit und ohne Rollstuhl genutzten Umsteige-Stationen grüßen.

Der Rollstuhlplatz im gezeigten Prototyp erscheint doch großzügig (Abb. 2)? Wer auf Details achtet, fragt nach einem Taster, der den Ausstiegswunsch signalisiert (aussteigen wollen ist weniger ein Fall für einen Notruf!) und schaut nach Haltemöglichkeiten für das subjektive Sicherheitsempfinden der Menschen im Rollstuhl und erreichbaren Kleiderhaken und vielen weiteren Details. Auch der Platz für die Begleitperson des Rollstuhlfahrers und dessen Anordnung ist dann wichtig, mit Blick auf die einschlägige Norm ohnehin und nach dem Verstehen des Zwecks um so mehr.

Beim gezeigten Einstieg in den Triebzug von CAF befinden sich die beiden Rollstuhlplätze weiter links und werden nach Passieren des Gangs entlang der Universaltoilette erreicht. Die an den Enden scharfen seitlichen Kanten der Faltrampe sind nicht der Grund für die Hütchen am Zugang, Stolperstellen im Zug werden nicht so deutlich gezeigt. Die Ausstattung innen ist noch nicht für das Einsatzgebiet fertig, so fehlen Beschriftungen. Das ist leichter lösbar als die Frage, wie es weiter geht, wenn ein Mensch im Rollstuhl an den Rollstuhlplätzen eintrifft und diese be-

legt vorfindet. Die Fläche zum Wenden ist nämlich dann auch belegt.

Mit Blick auf die Bahnsteigkante in Bad Dürkheim (Abb. 9), werden nicht nur Blinde die taktilen Elemente nicht sehen - dieses Bodenleitsystem gibt es nicht. Bei Veranstaltungen halten nicht nur Sonderzüge am 38 cm hohen Bahnsteig für Gleis 1 in Bad Dürkheim (Abb. 8). Die regulär dort verkehrenden Diesel-Triebzüge haben jedoch um die 60 cm Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich. Bahnsteige umbauen kostet Geld, sie nicht umzubauen, belässt es bei den Barrieren.

Übrigens: nicht jeder ist für die Bühne gemacht und nicht jede Bühne ist für jeden gemacht. Die provisorisch aufgebaute Bühne beim Festakt hatte nur Stufen als Zugang (Abb. 5). Unkritisch für die vorgesehenen Redner und Rednerinnen. Wer auf Barrierefreiheit achtet, dem springt das aber ins Auge. Das geht bei jedem Thema, wenn man erst entsprechend sensibilisiert ist. Und nun der Apell: Weil Barrierefreiheit ein Querschnittsthema ist, hat jede und jeder in seinem Wirkungskreis die Möglichkeit, die Welt ein ganz klein bisschen besser werden zu lassen. Machen Sie mit.

Text + Fotos: Bernd Kittendorf