

## **Arbeitsgruppe Barrierefreie BRB :**

**Ehrenamtliche Behindertenbeauftragte der Landkreise, Seniorenbeauftragte und Inklusionsbotschafter. Nunmehr eine schnell wachsende Zahl engagierter Bürger und Vertretergruppen von Senioren und Behinderten.**

Die Behindertenbeauftragten vertreten im Landkreis Miesbach ungefähr 7500 Mitbürger, im Landkreis Bad Tölz- Wolfratshausen 10.000 , im Landkreis München 25.000 und in der Landeshauptstadt 113.000.

Die Gruppe der Senioren und ihrer Vertreter ist noch ungleich größer.

Die Vertreter der Gruppe wurden von vielen Bürgern auf die bestehenden und nicht akzeptablen realen und überprüfbaren Defizite hingewiesen mit der eindeutigen Bitte und Aufforderung hier für Ihre Belange aktiv tätig zu werden .

## ***Fragen und Klarstellungen zur Informationsveranstaltung „Runder Tisch“ für Bürgermeister und einem geladenen Landtagsabgeordneten***

### **Grundsätzliche Betrachtungen zum LINT 54:**

**22 der eingesetzten Züge wurden ursprünglich von Transdev, der Muttergesellschaft der BRB gekauft. Sie wurden an Alpha Trains als Neubauzüge weiterverkauft und langfristig von der BRB rückgemietet ( Sale-and-lease-back). Weitere 9 Züge hat Alpha Trains direkt von Alstom erworben (Quelle: <https://www.eurailpress.de/nachrichten/fahrzeuge-komponenten/detail/news/alpha-trains-uebernahme-aller-31-lint-54-der-bobtransdev.html>- abgerufen am 03.10.2020)**

### **Alpha Trains ist eine in Luxemburg ansässige Leasinggesellschaft für Schienenfahrzeuge.**

Der LINT 54 ist im Gegensatz zum Vorgängermodell zweigliedrig ( statt Integral fünfgliedrig). Der Kurvenradius in Gmund reizt hier wohl das Maximum der benötigten 125 Meter aus . Um also mit der bestehenden Länge um die Kurven zu kommen muss er schmaler sein. Somit entsteht an jedem Bahnsteig eine klaffende Lücke .Bei uns an den meisten Bahnsteigen ist also der Abstand zwischen Bahn und Bahnsteig 37 Zentimeter.

Den LINT 54 gibt es in 2 auf Deutschen Strecken betriebenen Versionen : einer Version 54 und in einer Version 54H ( zum Beispiel: <http://www.vias-online.de/data/lint54.pdf>- abgerufen am 3.10.2020) Die Bezeichnung bezieht sich auf die Bahnsteighöhen. Die **Version 54** ist auf eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern ausgelegt, die **Version 54H** auf eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter .Ist ein Modell einmal in Deutschland zugelassen , gilt dies für alle Modelle ,sagen Eisenbahnfachleute. Sonst würden die Modelle nicht auf weiteren Strecken in Deutschland fahren dürfen. ( Diese Information wird gerade beim EBA , dem Eisenbahnbundesamt zur Faktenlage angefragt) .Das Innenleben des Zuges wird

nach unseren Informationen getrennt zur allgemeinen Zulassung gesehen und bewertet. Auch hier haben wir eine schriftliche Auskunft angefordert.

Neben der Frage ob ein schmales , langes Modell hier richtig war.( Problem Kurvenquietschen) , hat „Unser“ Zug also grundsätzlich schon einmal die falsche Höhe. Dies wird ausgeglichen durch einen komplexen Ausbau des Innenlebens:

*Durch ein Podest-System mit Treppen und Rampen wird versucht die Problematik der falschen Grundhöhe auszugleichen.* Deshalb auf der einen Seite die steile Rampe Richtung WC/Rollstuhlplatz und auf der anderen Seite die Treppe um auf das Podest zu kommen. Dieser Teil des Zuges wurde somit angehoben um wenigstens am anderen Ausgang einen allzu großen Höhenunterschied zu vermeiden.

### **Was immer bleibt ist die Problematik des breiten Spaltes beim Ein- und Aussteigen:**

Hier fährt ein *von außen am Zug angebrachtes Riffelblech* an jeder Haltestelle aus. Dies ist bedingt durch die Fahrzeughöhe tiefer als der Bahnsteig. An der Einstiegstelle mit Podest nur gering, beim Zugteil mit Treppe zum Podest und Rampe zum WC ist der Höhenunterschied der zur klaffenden Lücke zum Bahnsteig hinzukommt über 20 cm. Das Riffelblech dient anscheinend allein dem Zweck nicht bis zum Gleiskörper durchzufallen. Es ist ein bewegliches Hilfspodest und kann nicht ohne weiteres betreten werden. Die Funktionalität im Winter und auch bei Nässe wird schon jetzt kritisch gesehen. Der sportliche übergroße Schritt für fußläufige Passagiere jeder Altersgruppe vom Baby zum Senior bleibt immer **37 cm**.

**Fakt ist:** während des Planungsprozesses wurde das bestehende Modell in seiner nun eingesetzten Form keinem Senioren- oder Behindertenvertreter vorgeführt. .

Auch hier unbedingt nötige Testfahrten im Oberland mit Testgruppen ( Familien, Senioren, Rollator- und Rollstuhlfahrer, Gäste mit Gepäck , Fahrradmitnahme ) wurde im Oberland nicht durchgeführt. Kommunale Entscheidungsträger und Gremien haben den LINT in der nun vorstehenden Version erst bei der Einführung gesehen. Und dies bei einem Produkt das über ein Jahrzehnt ein maßgeblicher Teil des ÖPNV im Oberland darstellen soll.

Die für das Oberland als nicht mehr tragbar gesehenen Integral – Züge sind verkauft und fahren nun in Kürze in einem anderen Bundesland auf einer hoch frequentierten Strecke (<https://www.lok-report.de/news/deutschland/aus-den-laendern/item/20431-nrw-erste-integral-triebwagen-bei-der-regiobahn-eingetroffen.html>- abgerufen am 3.10.2020)

Ob Sie im Oberland nicht auch optimal gewartet (leider wurde das Werk in Lenggries geschlossen) bis zu einer optimalen Zuglösung hätten gefahren werden können darf durchaus zur Frage stehen.

## **Barrierefreiheit LINT 54:**

Die Gesetzgebung hat es eindeutig definiert :

Im Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetz (9.Juli2003) steht:

Art. 4 Barrierefreiheit

Barrierefrei ist, was für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und **grundsätzlich ohne fremde Hilfe** auffindbar, **zugänglich** und nutzbar ist. An der Barrierefreiheit fehlt es, wenn Menschen mit Behinderung die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel unmöglich ist, verweigert oder erschwert wird.

Das die BRB hier ein Serviceversprechen zu aktiven Hilfe abgibt, ja abgeben muss (zu Lasten der eigenen Angestellten) kann nicht über die Tatsache hinwegtäuschen: **ohne Hilfe kann zu keiner Zeit ein selbstständiges Einsteigen dargestellt werden**. Momentan muss die Rampe mittels eines Speziälschlüssels ( siehe Anlage) vom Zugbegleiter geholt und vor der Abfahrt verstaut werden. Auch wenn hier an einer neuen Lösung gearbeitet wird, die Gesetzeslage wird nicht erfüllt. Ein nicht tragbarer Rückschritt bei der gesetzmäßig definierten Gleichstellung behinderter Mitbürger.

## **Hier einige Erläuterungen zu den sogenannten Fakten der BRB:**

### **Einstiegssituation:**

26 von 28 Bahnhöfen haben bereits jetzt Bahnsteige mit 76 cm Höhe.

Dazu gibt es ein Bahnsteighöhenkonzept Bayern.

Tegernsee stellt dies bis Ende 2021 dar- nur an der Donnersbergerbrücke wird dieses Kriterium nicht erfüllt.

### **Innenbereich:**

Die zu steile Neigung der Rampe von über 12%

Dies bezieht sich auf die steile und schmale Rampe für Rollstuhlfahrer hinunter auf die WC Seite und dem Rollstuhlplatz Diese muss übrigens auch von allen anderen Fahrgästen hinuntergerutscht werden!

Dies kann leicht von unabhängigen Fachleuten nachgemessen werden.

Fakt ist: Sie ist eng und schmal- viele Rollstühle können sie nicht nutzen, da sie mit dem Fußteil aufschlagen. Ebenso ist die Bedienbarkeit ein echtes Problem , Bergab schwer zu bremsen- bergauf schlicht zum schieben zu steil. Für Senioren im Übrigen auch eine echte Gefahrenquelle. Besonders wenn sie durch die Witterung nass ist

### **Rollstuhlzugang :**

**ausschließlich durch anzufordernde, manuell angebrachte Rampen möglich.**

TSI- PRM erlaubt hier einen Spalt von 7,5 cm Breite und 5 cm Höhe.

Das Modell 54H schließt diesen Spalt wenigstens in der Höhe des Bahnsteiges nahezu bündig.

### **Kennzeichnung Rollstuhlbereich:**

Dies wurde auf unser Betreiben bereits verbessert.

### **Begleitersitze:**

Der Fußraum der Begleitersitze ist auf der Rampe und der Fußabstellbereich ist somit Teil der allgemeinen Verkehrsfläche und Durchgangsfläche zu WC oder Ausgang. Bei jedem Gast der hier durchgeht muss entsprechend der Sitz verlassen werden. Kein gleicher Komfort wie in TSI-PRM festgelegt.

### **Position der Rollstühle vor dem WC :**

**WC- Türen sind keinesfalls wie geschrieben in der Regel geschlossen, naturgemäß müssen diese dem Bestimmungszweck entsprechend sehr oft geöffnet werden.** Den naturgemäß entweichenden Gerüchen kann sich der Rollstuhlfahrer mangels anderer Optionen zu keiner Zeit entziehen.

Vor-dem-WC-sitzen: Rollstuhlfahrer haben **ausschließlich** Stelloptionen in unmittelbarer Nähe zum WC.

Rollstuhlfahrer müssen stets, laut TSI-PRM mit oder gegen die Fahrtrichtung stehen , um nicht umzukippen. Der Plan der BRB zeigt den Rollstuhl quer zur Fahrtrichtung. Viele Menschen benötigen durch ihr Krankheitsbild einen direkten Blickkontakt- dieser kann hier nicht dargestellt werden.

### **Schwelle zur Toilette:**

Die Schwelle der Toilette besteht aus zwei Komponenten: sichtbare Wulst und Laufschiene. Diese bilden ein Gebinde und ergeben zusammen ungefähr 3,5 cm, dies mag für nicht Eingeschränkte ein kleiner Unterschied sein, nicht aber für Rollstuhlnutzer und es ist nicht TSI-PRM konform. Es gibt bessere Lösungen für Schiebetüren.

**Der Notrufknopf wurde von uns nicht kritisiert- er wurde begrüßt.**

### **Zugang zum barrierefreien Bereich:**

Durch den schmäleren Zug im Vergleich zum Vorgängermodell kann ein Rollstuhlfahrer lediglich einen Ein- und Ausgang über die Rampe nutzen. Der Durchgang an der Toilette kann mangels Breite nicht genutzt werden. Was ist bei Notlagen oder Türdefekten?

Die Neigung der Rampe wurde mit einem anderen Neigungswinkel nachgemessen, was ist korrekt?

Siehe Diskrepanz von Plan und Realität der Rampe.

Rampe ist zu schmal und zu steil. Sie ist auch für Fußgänger ein Gefahrenpotential.

Bei LINT 54 H benötigt man diese Rampe nicht.

### **Beschaffung falsche Fahrzeugversion:**

Der LINT 54H ist TSI-PRM konform zugelassen und anderenorts im Einsatz (mindestens seit 2015).

Gehen hier übereilte Bestellvorgänge und mangelnde Vorausplanung zu einem momentan geplanten jahrzehntelangen Lasten der Nutzer?

Der "Innenausbau" nach TSI-PRM ist für jedes Modell darstellbar.

### **Brandschutz:**

Fahrgäste im Rollstuhl fühlen sich durch das Fehlen eines zweiten Ausgangs unsicher.

Auch wenn dieser Zug so zugelassen ist, so haben Fahrgäste im Rollstuhl lediglich die Türen oberhalb der Rampe zur Verfügung und auch schon im Falle einer Türstörung keine Möglichkeit den Zug zu verlassen.

*Erwiderungen durch die Tatsache der bestehenden behindertengerechten Toilette, können die Tatsache nicht widerlegen, es bleibt Fakt.*

### **Mobilitätsgarantie:**

Fährt ein Rollstuhlfahrer ohne Anmeldung mit der BRB, hat er keine Ansprüche auf Durchsetzung seiner Fahrgastrechte. Diese Problematik wurde dem Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz zur rechtlichen Klärung vorgelegt.

Als Beispiel zur Verdeutlichung: Im Falle eines Zugausfalls, oder einer Streckenstörung wird ein Schienenersatzverkehr bereitgestellt. Berichte über stehengelassenen Rollstuhlgäste, die mühsam einen Weitertransport suchen müssen, liegen den Behindertenbeauftragten vor.

### **Eigenständiger Einstieg und Ausstieg von allein reisenden Rollstuhlfahrern:**

Laut dem Bayerischen Gesetz zur Gleichstellung( siehe Punkt „Barrierefreiheit des LINT“ von Menschen mit Behinderung ist ein eigenständiges Zu- und Aussteigen ohne zwingende Hilfestellung zu gewährleisten.

#### **Dies ist nicht erfüllt.**

Hier wird die Wahrnehmung von Nicht- Betroffenen falsch dargestellt.

Die Erfahrungen der BRB **deckt sich zu keinem Zeitpunkt mit dem realen Empfinden** Betroffener.

**Auf diese Feststellung wird ganz besonders Wert gelegt.**

#### **Schlussbemerkung:**

Die BRB versucht die unstrittig festgestellten Defizite teilweise zu verbessern.

Dies hilft aber nicht über die Tatsache hinweg das hier der „falsche“ Zug bestellt wurde.

#### **Fakt ist:**

Das momentan eingesetzte Produkt darf nur als suboptimale und stets defizitäre Lösung in einer kurzen Übergangszeit dienen.

Der avisierte Zeitraum von 10-12 Jahren ( oder auch mehr) wird keinesfalls akzeptiert.

„Eine Premiumregion verdient auch ein Premiumprodukt“( Zitat Anton Grafwallner).

Die in der Anlage beigefügten Bilder sind freigegeben und dürfen genutzt werden.

**Gerne können Termine zur gemeinsamen Selbsterfahrung und für Informationsabende (Corona konform) angefragt werden.**

Auch für telefonische und schriftliche Rückfragen und weitere Auskünfte stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Stellvertretend für die ehrenamtlich tätige Arbeitsgruppe:

Gisela Hölscher: [GiselaHoelscher@gmx.net](mailto:GiselaHoelscher@gmx.net)

Bärbel Sokat: [B.Sokat@gmx.de](mailto:B.Sokat@gmx.de)

Anton Grafwallner: [anton.grafwallner@t-online.de](mailto:anton.grafwallner@t-online.de)

Ralph Seifert :[Ralph-Seifert@t-online.de](mailto:Ralph-Seifert@t-online.de)

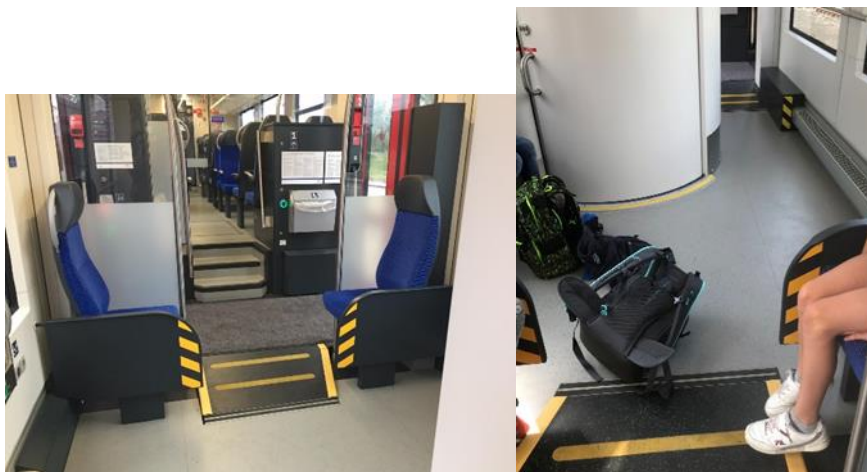
Markus Ertl: [markus@ertl-lenggries.de](mailto:markus@ertl-lenggries.de)



Hier sieht man sehr gut die Spalt- Problematik:

Unter der manuell angelegten Rollstuhl- Rampe sieht man die im Text benannte Riffelplatte. Auch die Höhendifferenz sieht man sehr klar.

Auch für Fahrradfahrer ist es durchaus schwierig und sieht nicht sehr sicher aus.



Eingangsbereich:

Auf der einen Seite geht es das Podest mit engen Treppen hinauf.

Hinter dem Begleitersitz ist im „Schwarzen Kasten“ die Rollstuhlrampe verschlossen aufbewahrt.

Die steile Rampe am Begleitersitz vorbei (selbst bei einem kleinen Kind ragen die Beine wie hier zu sehen auf die Rampe – Verkehrsfläche für alle hinein) ist der einzig mögliche Zugang und Ausgang zum und vom Rollstuhlbereich.



Hier sieht man noch einmal die Problematik der Begleitersitze und der Rampe.

Die Rampe ist auch für Senioren (Rollatoren, Gehhilfen ) gefährlich.

Am Ende der Rampe, sind rechts und links die Rollstuhlplätze.

Da die Rollstühle breiter als die Klappsitze sind und oft ausladende Fußstützen haben, erkennt man auch hier die Problematik. Letztendlich sitzt der Rollstuhlfahrer direkt vor dem WC.

Auch sieht man den schmalen Gang an der Toilette vorbei.

Bedingt durch den schmalen und langen Zug kommt hier kein Rollstuhl vorbei und es gibt somit auch keinen zweiten Fluchtweg.



Gemessen wurde hier am „Rollstuhleingang“, der aber natürlich von allen Fahrgästen mitbenutzt wird, die Höhe von Riffelblech zum Bahnsteig und die Lücke äußerste Bahnsteigkante zum äußersten Rand des LINT.