

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	15.02.2022

Kosten durch Trittstufen in Hochflurstadtbahnen

hier: Anfrage der SPD-Fraktion in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.11.2021, TOP 5.2.2

Fragen:

1. Welche Mehrkosten entstehen bei einer Ausschreibung von Stadtbahnwagen mit Trittstufen gegenüber Stadtbahnen ohne Trittstufen? Zur Hilfe können gerne Betriebe mit Stadtbahnen ohne Trittstufen herangezogen werden (z.B. Stuttgart, Bochum).
2. Welche Instandhaltungskosten verursachen Trittstufen im Durchschnitt und wie häufig fallen sie an?
3. Welche Kosten entstehen beim Ausbau der letzten niedrigen Bahnsteige, deren Ausbau noch nicht im Nahverkehrsplan beschrieben ist, und in welchem zeitlichen Horizont sind diese Stationen umrüstbar?
4. Wieso forcieren die Stadt und die KVB nicht den Ausbau, um künftig bei der Beschaffung zu sparen, und sind Lösungen mit nur teilweiser Ausführung von Trittstufen, wie in Bielefeld, auch in Köln möglich?

Antwort der Verwaltung:

Antwort zu Frage 1:

Da nach Angabe der KVB bislang keine hochflurigen Fahrzeuge ohne Trittstufen ausgeschrieben wurden, können keine Angaben gemacht werden, ob hiermit Mehrkosten verbunden wären und wenn ja, in welcher Höhe. Ein Vergleich mit anderen Betrieben ist aufgrund der generell sehr unterschiedlichen Anforderungen an die Fahrzeuge zum einen nicht möglich, zum anderen stehen sie auch nicht zur Verfügung, da Informationen über Angebotspreise vertraulich behandelt werden.

Antwort zu Frage 2:

Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfungen entstehen für die Instandhaltung der Trittstufen pro Fahrzeug und Jahr ca. 3.500 €.

Antwort zu Frage 3:

Die genauen Kosten der Bahnsteiganhebungen können erst nach Beginn der konkreten Planung genauer beziffert werden. Aufgrund der Größe und Komplexität der laufenden und geplanten Maßnah-

men zur Herstellung der Barrierefreiheit kann derzeit kein Fertigstellungsdatum genannt werden.

Antwort zu Frage 4:

Die Stadt Köln verfolgt zusammen mit der KVB das Ziel einen vollständig barrierefreien ÖPNV zu erreichen mit einer hohen Priorität. Aufgrund der bereit stehenden personellen Ressourcen und den begrenzten Fördermittelkontingenten kann die Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV jedoch nur schrittweise umgesetzt werden.

Gemäß § 8 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), sind „öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten“. Mit Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) aus dem Jahre 2013, wurde die **Zielsetzung** formuliert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erreichen.

Laut PBefG sind im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan ist darzustellen, wie ein vollständig barrierefreier ÖPNV bis 2022 hergestellt werden kann. Ist es nicht möglich, eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, sind Abweichungen darzustellen und zu begründen. Im 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln, der den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Köln bildet, ist unter Kapitel 8.2.3 nachzulesen, dass „sich mit den bereit stehenden personellen Ressourcen und den begrenzten Fördermittelkontingenten die Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 jedoch auf keinen Fall erreichen lässt. Es muss eine Priorisierung nach den bedeutsamsten Maßnahmen vorgenommen werden mit dem Ziel, die Barrierefreiheit an allen Stadtbahnhaltestellen nach und nach herzustellen.“

Ein Teilverzicht auf Trittstufen in den Fahrzeugen kommt zunächst wegen der Fahrgastnachfrage nicht in Betracht, da damit die Fahrgastwechselzeiten erheblich zunehmen würden. So müssten auch die Türsteuerungen angepasst werden, da an den Türen ohne Trittstufen aufgrund des Höhenunterschieds von 55 cm an unausgebauten Haltestellen in Köln kein Fahrgastwechsel möglich wäre.

Ergänzender Hinweis:

Ergänzend ist anzumerken, dass im Gegensatz zu den genannten Betrieben in Bielefeld, Bochum und Stuttgart in Köln ein geteiltes Liniennetz betrieben wird. Es sind sowohl Hochflur- als auch Niederflurbahnsteige vorhanden. Durch die Ausrüstung der Hochflurfahrzeuge mit Trittstufen können diese bei Bedarf wahlfrei im Netz eingesetzt werden, so beispielsweise im Stadionverkehr (Verbindung Stadion – Hauptbahnhof, was mit Niederflurfahrzeugen nicht möglich ist). Auch werden die Linien 16 und 18 bei Störungen im zentralen Innenstadtunnel über die Ringstrecke umgeleitet. Ein Fahrgastwechsel ohne Trittstufen wäre hier nicht möglich. Auch weist die Ausstattung mit Trittstufen große Vorteile bei sonstigen Streckensperrungen, beispielsweise durch Bauarbeiten auf, da die Hochflurfahrzeuge ggf. zu Wendemöglichkeiten im Niederflurnetz umgeleitet werden und hierbei auch eine Fahrgastbeförderung möglich ist.

Weiterhin bieten die Fahrzeuge im Evakuierungsfall auf der freien Strecke erhebliche Vorteile. Müssen die Fahrzeuge abseits der Haltestelle evakuiert werden, kann dies relativ problemlos mit Hilfe der Trittstufen erfolgen. Würden die Fahrzeuge über keine Trittstufen verfügen, müssten die Fahrgäste einen Höhenunterschied von 1 m überwinden.

Gez. Egerer