

An die

Abgeordneten der  
Regionsversammlung Hannover

## **Niederflur für die Linie 10 ist barrierefrei !** **Stellungnahme des Bündnisses "Zukunft-Stadtbahn" zum Netzausbau**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

In der Diskussion um Barrierefreiheit bei Hochflur- und Niederflurbahnen wurde behauptet, Hochflurbahnsteige seien für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der Linie 10 (D-Linie) vorteilhafter. Dies ist für den in Hannover vorgesehenen Ausbaustandard nicht nachvollziehbar.

Wenn sich dennoch einige Sozialverbände für das Hochflursystem auch auf der D-Linie aussprechen, dann wohl, weil sie ein Hochflursystem im idealen Endausbauzustand mit unvollständigen Niederflurlösungen vergleichen, die in einigen anderen Städten unter anderen Rahmenbedingungen gewachsen sind. Denn: für eine ausschließlich oberirdische Stadtbahnlinie ist die Niederflurtechnik dem Hochflursystem in Bezug auf Barrierefreiheit eindeutig überlegen.

- Im ganzen übrigen Deutschland werden derzeit die alten Straßenbahnsysteme durch moderne Niederflurbahnen ergänzt und ersetzt. Vor allem Behinderten- und Seniorenverbände sprechen sich dort für Niederflurtechnik aus.
- In Berlin zum Beispiel hat sich die SPD unter Berufung auf die UN-Behindertenkonvention für ein flächendeckendes Niederflurstraßenbahnnetz entschieden.
- Die Stadt Dresden hat mit Behinderten-, Senioren- und Sozialverbänden aus dem Projekt „ÖPNV für alle“ heraus ein Niederflursystem umgesetzt. Ein Kombibahnsteig für Busse und Bahnen hat zudem Umstiegswege verkürzt und die Akzeptanz erhöht. In Dresden können mobilitätseingeschränkte Menschen stufenlos Bahnsteige, Bahnen und Busse erreichen.

In allen anderen deutschen Großstädten, Stuttgart ausgenommen, sprechen sich Verkehrsunternehmen und Verbände für Niederflurbahnen aus. Der große Vorteil von Niederflur liegt in der Vermeidung eines großen Bauwerks. Es sind keine Treppen oder Rampen zu überwinden und die Fallgefahr an der Bahnsteigkante, die vor allem für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer ein großes Risiko darstellt, ist nicht gegeben. Die u.a. in der Limmerstraße für den Hochflurbetrieb erforderlichen Mittelbahnsteige haben im Bahnsteigbereich auf beiden Seiten keine Geländer und werden von mobilitätseingeschränkten Menschen als gefährlich eingestuft. Bei Niederflurbetrieb sind keine Mittelbahnsteige erforderlich. Diese Problematik wurde von den Sozialverbänden bislang nicht ausreichend berücksichtigt.

Mobilitätseingeschränkte sind aber nicht nur die Nutzer, die bspw. einen Rollstuhl benötigen. Für diese vielen Kunden (Besitzer von Kinderwagen, Kunden mit Koffern und Einkaufswagen sowie die zunehmende Zahl älterer Menschen mit Rollator) stellen Rampen erhebliche unnötige Hindernisse dar, die bei feuchter oder winterlicher Witterung zu fast unüberwindbaren Hürden werden.

Bei fast allen Hochbahnsteigen ist die Haltestelle nur an einem Ende über Rampen zu erreichen. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind dabei erhebliche Zusatzwege zu bewältigen.

Als weiteres Argument für Hochflurbahnen wird hervorgehoben, mobilitätseingeschränkte Fahrgäste könnten sich im Fahrgastraum besser bewegen als in Niederflurbahnen. Dieser Nachteil stammt aus der Anfangszeit der Niederflurbahnen (wie z. B. bei den in Kassel eingesetzten lediglich 2,45 Meter breiten Stadtbahn-Typen). Die für die D-Linie vorgesehenen Niederflurbahnen sind 2,65 Meter breit und haben barrierefreie Durchgänge mit einer Breite von 75 Zentimetern. Für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sind ausreichende und wendefähige Mehrzweckräume vorhanden, die auf ganzer Bahnlänge über Doppelflügeltüren erreicht werden können.

Rampen und Hublifte sind bei Hoch- und bei Niederflur in der Vergangenheit dort eingesetzt worden, wo keine Bahnsteige (wie z. B. in Bremen) gebaut wurden. Rampen und Hublifte sind für das Niederflursystem in Hannover nicht notwendig. Mobilitätseingeschränkte Menschen können ohne fremde Hilfe die modernen Niederflurbahnen barrierefrei erreichen.

**Die geplanten Niederflurfahrzeuge sind in Bezug auf die Behindertengerechtigkeit dem aktuellen Silberpfeil und seinem geplanten Nachfolgefahrgang mindestens ebenbürtig. Die Präferenz der Sozialverbände für Hochflurfahrzeuge ist durch Fakten nicht zu belegen.**



Bombardier-Bahn, 2,65 Meter Breite [Quelle: Bombardier]

Der für Hannover geplante Niederflurbahnsteig passt sich städtebaulich ohne Betonsichtbarrieren in die jeweilige Verkehrs- und Straßensituation ein. Durch die niedrige Lage des Bahnsteigs steht der Bahnsteig in direkter Beziehung zu seinem städtebaulichen Umfeld. Schaufensterbummel, Einkauf, Rast und Nahverkehr sind nicht getrennt voneinander sondern profitieren gegenseitig voneinander. Hochbahnsteige hingegen werden wegen ihrer Höhe und Dimensionierung außerhalb der zentralen Laufwege geplant. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen fallen diese zusätzlichen Wege besonders ins Gewicht.

Die gesamte Linie 10 mit Hochbahnsteigen auszurüsten würde noch viele Jahre dauern. Mit der Einführung von Niederflur wird der Einstieg in die Bahn **an allen Haltestellen** sofort verbessert. Das Einsteigen z.B. mit Kinderwagen in die Niederflurbahn wird schon vor Umbau der Haltestelle erleichtert. Unabhängig davon wollen wir natürlich, dass alle Haltestellen durch einen 25cm hohen Bord schnell ganz barrierefrei ausgebaut werden.

Barrierefreiheit fängt nicht erst an der Bahnsteigkante an. Moderne Niederflurbahnssysteme sind in der Betrachtung der gesamten Mobilitätskette zu 100 Prozent barrierefrei.

Zusammenfassend haben moderne Niederflurbahnssystemen mit entsprechenden Bahnsteigen folgende Vorteile für mobilitätseingeschränkte Menschen:

- Niederflurbahnen sind ohne Treppen und Rampen von fast allen Seiten zu erreichen
- auf Niederflurbahnsteigen gibt es keine Absturzgefahr
- Niederflurbahnsteige sind bei jeder Witterung ohne Gefahr erreichbar
- Niederflurbahnsteige können an städtebaulich verdichteten Wohn- und Einkaufsorten erstellt werden
- Niederflurbahnsteige können ohne Umwege erreicht werden
- Niederflurbahnen und Niederflurbusse können an einem Bahnsteig halten (Ausnahmen bestehen nur für einige Bustypen, deren Türen nach Außen aufschlagen)
- Niederflurbahnen bieten ausreichend Platz für Rollstühle und Kinderwagen; sie sind durchgehend auf einer Ebene mit Standard-Rollstühlen befahrbar (75 cm Durchgangsbreite)
- Niederflurbahnen sind 100 Prozent barrierefrei (die für Hannover geplanten Wagen haben wegen der größeren Räder bei den Radkästen in geringem Umfang erhöhte Sitzbereiche)

**Beim Themenfeld „Beweglichkeit in den Fahrzeugen“ sind Hochflur- und Niederflurfahrzeuge gleichwertig, in allen anderen Aspekten (Einstieg, Zuwegung, Realisierungszeitraum) sind die Niederflurfahrzeuge dem Hochflurfahrzeug deutlich überlegen.**

Für das Bündnis "Zukunft-Stadtbahn",

VCD Dr.-Ing. Cay Lienau  
 BIU Dr. Thomas Schwartz  
 SRL Dipl.Ing. Karin Kellner

Und Einzelpersonen wie

Dr. Dieter Apel (Stadt- u. Verkehrsplaner), Dr. Rudolf Menke (Verkehrsplaner), Prof. Dr. Eckart Güldeberg (Stadt- und Regionalplaner), Dr. Daniel Gardemin (Sozialwissenschaftler), Ernst Barkhoff (ehem. Ratsherr), Sonja Eick (ehem. Bezirksbürgermeisterin im Stadtbezirk Mitte)

*Cay Lienau*

*Thomas Schwartz*

*Güldeberg*