

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus, Postfach 71 28, 24171 Kiel

Minister

An den Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Doktor Andreas Tietze, Mitglied des Landtages
Landeshaus
24105 Kiel

An den Schleswig-Holsteinischen Landtag
Der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung
Herrn Ulrich Hase
Postfach 7121
24171 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/4615

21. August 2020

Sehr geehrter Herr Dr. Tietze, sehr geehrter Herr Hase,

mit Datum vom 27. März 2019 hatte das Land Schleswig-Holstein der DB Regio den Zuschlag für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Elektronetz Ost erteilt. Hierbei handelt es sich um die Verkehrsleistungen auf den Strecken Hamburg Hbf – Lübeck Hbf, Lübeck Hbf – Neustadt (Holst)/ Puttgarden und Lübeck Hbf – Lübeck Travemünde Strand im Zeitraum von Dezember 2022 bis Dezember 2035. Die von DB Regio in der Ausschreibung angebotenen Fahrzeuge kommen von der Firma Stadler. Beschafft werden 18 Doppelstocktriebwagen des Typs Stadler KISS. Die Fahrzeuge sollen unabhängig von dem im Vergabeverfahren zu ermittelnden Unternehmen auch im Folgeverkehrsvertrag ab Dezember 2035 zum Einsatz kommen.

Bezüglich dieser Fahrzeuge hat es in den letzten Monaten eine intensive öffentliche und politische Diskussion gegeben. Verbände und Einzelpersonen haben kritisiert, dass die Rampen im Einstiegsbereich zum Mehrzweckabteil eine zu hohe Neigung aufweisen und mindestens für einen Teil der Mobilitätsbehinderten, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, nur mit fremder Hilfe nutzbar sind. Dies widerspricht der UN-Behindertenrechtskonvention und daraus abgeleiteter gesetzlicher Regelungen in Deutschland, wonach mobilitätsbehinderten Menschen eine selbstbestimmte und selbständige Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden soll.

Gleichzeitig erfüllen die Fahrzeuge die für die barrierefreie Gestaltung von Schienenfahrzeugen relevante EU-Norm (TSI PRM), welche im Vergabeverfahren vom Land vorgegeben wurde.

In der Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 27. November 2019 haben wir dieses Thema erörtert. Ich hatte Ihnen zugesagt, dass wir Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit prüfen werden.

Stadler, DB Regio und NAH.SH haben in der Folge gemeinsam nach Lösungen gesucht, um die Rampen im Einstiegsbereich zum Mehrzweckabteil mit geringeren Neigungen zu gestalten. Hierbei wurde eine Lösung gefunden, welche die Situation für mobilitätsbehinderte Reisende verbessert, die von Seiten der Verbände geforderten Werte jedoch nicht vollständig erreicht.

Alle Rampen hatten nach der ursprünglichen Planung von Stadler eine TSI-konforme Steigung von 15 Prozent, durch die vorgestellten Anpassungen können jedoch alle Rampensteigungen verringert werden. Die erste Rampe für den Einstieg konnte auf 9 Prozent abgeflacht werden, die zweite Rampe auf 12 Prozent und die Dritte auf 6 Prozent durch eine deutliche Verlängerung. Durch die Verlängerung der ersten Rampe musste das Podest im Einstiegsbereich auf eine Breite von einem Meter verkleinert werden. Durch das Anheben des Podestes beziehungsweise des ersten Rollstuhlbereiches wird die Deckenhöhe in diesen Bereichen nur noch 1,91 Meter erreichen. Somit ist das Ergebnis ein Kompromiss welcher für einige Fahrgäste immer noch eine Einschränkung darstellt, für viele jedoch eine erhebliche Verbesserung bringt. Auf Grund der Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Deckenhöhe, den zur Verfügung stehenden Innenraum des Fahrzeuges und die Bahnsteighöhe ist keine andere Lösung zu realisieren.

Aus der Änderung der Fahrzeuge zum jetzigen Zeitpunkt ergeben sich folgende Mehrkosten, die in Vereinbarungen mit den jeweiligen Unternehmen festgehalten werden:

- circa 1,2 Millionen Euro für Neukonstruktion und technische Umsetzung durch Stadler
- circa 3,2 Millionen Euro für die Folgen bei der Betriebseinführung durch DB Regio

Die Mehrkosten bei DB Regio ergeben sich unter anderem dadurch, dass aufgrund der Änderungen, der Probetrieb, der bisher mit den ersten Fahrzeugen ab Mitte 2022 geplant war, erst etwa einen Monat vor Fahrplanwechsel starten kann. Der Probetrieb muss nun teilweise parallel zum Regelbetrieb stattfinden. Deshalb ist es notwendig, dass bis Mitte 2023 zusätzliche Gebrauchtfahrzeuge, das heißt die bisher eingesetzten Doppelstockzüge zum Einsatz kommen. Weitere Mehrkosten ergeben sich daraus, dass die Fahrgastzählungen im Übergangszeitraum manuell durchgeführt und die Triebfahrzeugführer in kürzerer Zeit ausgebildet werden müssen.

Durch den Einsatz der Gebrauchtfahrzeuge werden vom Betriebsstart im Dezember 2022 bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2023 die Fahrpläne des Fahrplans wie vor Dezember 2022 bedient. Der Halbstundentakt zwischen Lübeck und Lübeck-Travemünde kann somit erst ab Juni 2023 angeboten werden.

Die oben beschriebenen Mehrkosten von insgesamt circa 4,4 Millionen Euro (Anteil Land Schleswig-Holstein: 3,61 Millionen Euro; Anteil Freie und Hansestadt Hamburg 792 Tausend Euro) sind ins Verhältnis zu setzen zu den Gesamtkosten der Fahrzeuge in Höhe von circa 225 Millionen Euro, welche für eine Einsatzdauer in Schleswig-Holstein

von 30 Jahren beschafft werden. Ich finde, in Anbetracht der Umstände haben wir einen angemessenen Kompromiss finden können.

Die oben beschriebenen Vereinbarungen mit Stadler und DB Regio sind am 30. März 2020 von Seiten der NAH.SH - nach Prüfung durch das Verkehrsministerium - im Rahmen des Verkehrsvertragsmanagements unterzeichnet worden. Mit diesem Schreiben möchte ich Sie daher über Änderungen und die hierzu getroffenen Vereinbarungen lediglich informieren, eine formelle Zustimmung ist nicht notwendig. Bei der Erarbeitung der o. g. Lösung standen die Mitarbeiter der NAH.SH und des Ministeriums im Dialog mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, Herrn Ulrich Hase und seinen Mitarbeitern. Herr Hase, hierfür danke ich Ihnen und Ihren Mitarbeitern.

Ich hatte Ihnen im Wirtschaftsausschuss vom 27. November 2019 ebenso zugesagt, das Thema Barrierefreiheit von Fahrzeugen des Schienen-Personen-Nahverkehrs im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz zu erörtern. Eine ertragreiche Diskussion wäre in der Ende März aufgrund der Corona-Krise als kurze Telefonkonferenz durchgeführten letzten Verkehrsministerkonferenz nicht möglich gewesen, weshalb wir planen, diesen Tagesordnungspunkt bei der nächsten Verkehrsministerkonferenz im Herbst dieses Jahres einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Unterschrift Dr. Bernd Buchholz