

## Stellungnahme

### zum rnv-Dialog bezüglich der Rhein-Neckar-Tram 2020

am 15. Januar 2019

#### Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen, der Arbeitskreis Barrierefreies Heidelberg und die Kommunale Behindertenbeauftragte der Stadt Heidelberg begrüßen, dass die rnv im Rahmen ihres Kundendialogs zur Rhein-Neckar-Tram 2020 die Anregungen aus den Begehungsterminen geprüft hat.

2016 wurden innerhalb der AG barrierefreie Mobilität Rhein-Neckar, in der Behindertenvertretungen der ganzen Metropolregion Rhein-Neckar zusammenarbeiten, Anforderungen zur Beschaffung neuer Fahrzeuge erarbeitet und mit der rnv abgestimmt. Der überwiegende Teil dieser Anforderungen wurde nun berücksichtigt.

Es hat zu öffentlicher Kritik durch Behindertenvertretungen geführt, dass diese nicht von vornherein im Modell berücksichtigt worden waren.

Die o.g. Heidelberger Behindertenvertretungen geben folgende Stellungnahme ab:

- Besonders auf Kritik gestoßen waren die Stufen im Fahrzeuginneren, die durch die drehbaren Fahrgestelle bedingt waren. Diese Höhenunterschiede werden nun in Richtung des Fahrzeugmittelteils stufenlos, d.h. mit Rampen, gestaltet. Dies ist zu begrüßen.
- Bei diesen Rampen ins Mittelteil ist unbedingt ein sicherer, rutschfester Belag zu wählen.
- Ebenfalls positiv gewertet wird die deutlich bessere Ausgestaltung der Sondernutzungsfläche für Rollstühle.
- Ein Gewinn in einer alternden Gesellschaft ist die Mitnahmemöglichkeit für bestimmte Arten von E-Scootern.

*Beirat von Menschen mit Behinderungen, der Arbeitskreis Barrierefreies Heidelberg und die Kommunale Behindertenbeauftragte der Stadt Heidelberg*

- Auch dass in der Gestaltung des Fahrzeugs mehr auf die Anforderungen von Blinden und sehbehinderte Menschen geachtet wird, ist positiv.
- Kritisch gesehen wird nach wie vor die Klapprampe, die an nicht-barrierefrei ausgebauten Bahnsteigen genutzt werden soll. Es gibt eine Reihe von Bahnsteigen (z.B. Bergheimer Straße Heidelberg), die nicht breit genug dafür sind. Daher führt die Klapprampe in diesen Fällen nicht zu mehr Barrierefreiheit. Zu prüfen ist, ob für diese Fälle nicht eine zusätzliche kürzere mobile Rampe im Fahrzeug mitgeführt werden kann.
- Dass die Rampen nun breiter (90 cm) geplant werden, wird begrüßt. Es ist eine Tragkraft von 350 kg zu gewährleisten.
- Es sind ausreichend viele, ausreichend lange und kontrastreich gestaltete Haltestangen vorzusehen, auch im Einstiegsbereich (besonders wichtig für Rollatoren-Nutzende) und für den sicheren Durchgang ins Fahrzeug, insbesondere an den Rampen im Fahrzeuginnenen. Die Haltestangen sind in sicher erreichbaren Abständen anzubringen. Auch an den Plätzen, die für Rollatoren-Nutzende vorgesehen sind, sollten Haltegriffe angebracht werden, um es diesen zu ermöglichen, sicher Platz zu nehmen und aufzustehen.
- Die Kennzeichnungen, welche "Sondernutzungsgruppe" (Menschen im Rollstuhl, mit Rollator, mit Kinderwagen, mit schwerem Gepäck, mit Fahrrad) welchen Eingang ins Fahrzeug wählen soll, sollte an den jeweiligen Türen in Augenhöhe angebracht werden. Dafür ist ein Display nötig, um bei Fahrtrichtungswechsel die richtige Nutzungsgruppe anzeigen zu können.
- Das geforderte und vorgesehene Rollstuhl-Piktogramm auf dem Boden führt bei Richtungsänderung des Fahrzeugs dazu, dass Fahrgäste mit Rad, die die hintere Tür nutzen sollen, sich auf die mit Rollstuhl-Piktogramm gekennzeichnete Sondernutzungsfläche stellen. Das konterkariert alle Bemühungen, die verschiedenen Fahrgäste dafür zu sensibilisieren, welchen Bereich sie nutzen sollen. Evtl. könnte das mit einer Displaylösung variabel gehandhabt werden.
- Es ist zu gewährleisten, dass durch die versetzten Türen passend beim Aufmerksamkeitsfeld der Haltestelle für Blinde gehalten wird.

*Beirat von Menschen mit Behinderungen, der Arbeitskreis Barrierefreies Heidelberg und die Kommunale Behindertenbeauftragte der Stadt Heidelberg*

- Es fällt negativ auf, dass es kaum noch Stauraum unter Sitzen gibt. Dies sollte verbessert werden, damit Gepäck, aber auch Assistenzhunde, unter den Sitzen Platz finden und möglichst wenig Konkurrenz zwischen Fahrgästen mit Gepäck und den Sondernutzungsflächen für Mobilitätseingeschränkte entsteht.
- Bei den 60m-Bahnen wird es nur 2 Rollstuhlplätze geben, was im Gegensatz zu den bisherigen Doppelzügen eine Verschlechterung mit sich bringt. Im Zuge einer alternden Gesellschaft ist das keine zukunftsfähige Lösung, zumal die Anzahl der Rollatoren-Nutzenden steigen wird. Deshalb ist es erforderlich, dass auch an weiteren Türen ein ebenerdiger Einstieg möglich ist.
- Es sollte versucht werden, das Spaltmaß zwischen Bahnsteig und Fahrzeug noch weiter zu reduzieren.

Abgestimmt in einer Sitzung am 17. Januar 2019 mit folgenden Teilnehmenden:

- Beirat von Menschen mit Behinderungen: Sabine Wonka, Melanie Schock, Claudia Richter, Heike Weithäuser
- Arbeitskreis Barrierefreies Heidelberg: Henri Rippl, Eckhard Wolfen, Dieter und Karl-Heinz Riegler
- Büro für Inklusion / Vbl: Martina Laurenz
- Kommunale Behindertenbeauftragte der Stadt Heidelberg: Christina Reiß