

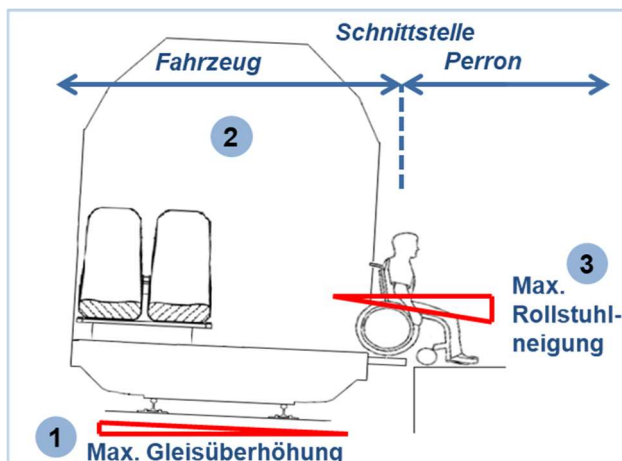


Faktenblatt

Datum 1. Juli 2019

Bahnhof-Perrons in Kurvenlagen und Rollstuhlneigung

In den meisten Kurven des Eisenbahnnetzes sind die Gleise auf der einen Seite leicht erhöht. Dies ermöglicht es den Zügen, mit hoher Geschwindigkeit durch die Kurven zu fahren. Liegt ein Bahnhof bzw. ein Perron in einer Kurve, hat dies aufgrund der Neigung des Zugs Einfluss darauf, ob Rollstuhlfahrende selbständig in die Züge ein- bzw. aus diesen aussteigen können oder ob sie Unterstützung durch Bahn-Personal benötigen.



1.) Wenn ein Gleis in einer Kurve liegt, ist es seitlich überhöht, damit die Züge schnell fahren können.

2.) Befindet sich an dem Gleis ein Perron, muss aus einem geneigten Wagen ausgestiegen werden.

3.) Ein Teil der Rollstuhlfahrenden kann auch bei grösseren Gleisüberhöhungen selbständig ein- und aussteigen. Die anderen werden durch Personal unterstützt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) überarbeitet derzeit technische Regelwerke. Unter anderem schlägt es vor, die Vorgabe nur noch eingeschränkt anzuwenden, dass Rollstühle beim Überbrücken des Spalts zwischen Perron und Zug maximal um 18 Prozent geneigt werden müssen. Dieser Wert wurde 2012 in den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung verankert. Er existiert in dieser Form einzig im öffentlichen Verkehr. Der Wert erlaubt eine seitliche Gleisüberhöhung von lediglich 4 Zentimetern, wie umfangreiche Abklärungen zum Zusammenspiel zwischen Gleisüberhöhung und modernem Rollmaterial ergeben haben. Für Bahnhöfe auf dem

Hauptnetz («systemrelevante Linien»), die in Kurven liegen und durch welche Schnellzüge rasch durchfahren müssen, soll im Normalspurnetz eine Überhöhung von bis zu 7,5 und im Schmalspurnetz von bis zu 6 Zentimeter möglich sein. Für S-Bahn- und Regionalverkehrsstrecken wird der Wert für die maximale Überhöhung tiefer angesetzt, da hier mehr Spielraum bei den Fahrzeiten besteht. Für Bahnhöfe an geraden Strecken soll der Maximalneigungswert von 18 Prozent weiterhin gelten. Mit der neuen Regelung soll Rechtssicherheit geschaffen werden. Es wird sichergestellt, dass die heutigen und künftig geplanten Fahrzeiten eingehalten werden können. Damit besteht Gewähr, dass das Eisenbahnsystem mit Knotenprinzip und Taktfahrplan weiterhin funktioniert. Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes werden weiterhin eingehalten, konkret mit der maximal zulässigen Spaltbreite und dem maximal zulässigen Höhenunterschied zwischen Perron und Fahrzeug bzw. Trittbrett.

Ein Teil der Rollstuhlfahrenden kann zwischen Perron und Fahrzeug auch eine Neigung von über 18 Prozent selbständig überwinden. Eine solche Neigung ist beim Ein- bzw. Ausstieg mit dem Rollstuhl nur auf sehr kurzer Strecke zu befahren. Für diejenigen Rollstuhlfahrenden, denen dies nicht möglich ist, müssen die Transportunternehmen Unterstützung durch ihr Personal anbieten.

Für Bahnhöfe, bei welchen für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes in den nächsten Jahren Anpassungen vorgesehen sind, sind die Auswirkungen auf die Projekte durch die Bahnen zu prüfen.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Kommunikation
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch