

Mittwoch, 13. Mai 2026

Antrag zur Sitzung der Kommission für Mobilität und Verkehr am 29.05.2026

Sehr geehrter Herr Schwanitz,

Hiermit stellt die Fraktion Freie Wähler & Volt gemäß § 13 der Geschäftsordnung des Regionalrats Köln folgenden Antrag:

Europäische Standards für barrierefreien Schienenverkehr im Regierungsbezirk Köln

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln spricht sich dafür aus und bittet die zuständigen Stellen – insbesondere DB InfraGO, go.Rheinland sowie die SPNV-Aufgabenträger –, sicherzustellen, dass:

1. **Planmäßige Wartungs- und Erneuerungsmaßnahmen an Aufzügen** an Knotenpunkten des regionalen Schienen- und ÖPNV-Netzes frühzeitig auch in den Reise-Apps angekündigt werden - mindestens 4 Wochen im Voraus, sodass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ihre Reise rechtzeitig umplanen oder Alternativverbindungen nutzen können.
2. **Ersatzlösungen** für die Dauer von Aufzugsausfällen oder -sanierungen verbindlich bereitgestellt werden – z. B. durch temporäre mobile Aufzüge am Gleis oder durch koordinierte Begleitservices mit ausreichend Personal vor Ort. Der Regionalrat empfiehlt, bei Wartungsarbeiten, die länger als fünf Werktage dauern, den Einsatz temporärer mobiler Aufzüge zu prüfen – wie in den Niederlanden und Großbritannien bereits praktiziert – und diese Möglichkeit in die Planungsstandards der NRW-Grundsatzvereinbarung aufzunehmen.
3. **Vandalismus-Schäden an Aufzügen** schnellstmöglich behoben werden und die Schadenszeiten transparent kommuniziert werden – auch digital und in Echtzeit in Fahrgast-Apps.
4. Die **barrierefreie Reisekette** im Sinne der geltenden Rechtsnormen (PBefG § 8 Abs. 3, UN-BRK Art. 20, TSI PRM, EU-Fahrgastrechteverordnung 2021/782) als verbindlicher Standard betrachtet wird, der auch bei Instandhaltungsmaßnahmen nicht unterbrochen werden darf.

5. Der Regionalrat die Landesregierung NRW und die SPNV-Zweckverbände (go.Rheinland, VRR, NWL) bittet, im Rahmen der laufenden „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“ (2019–2030) einen verbindlichen Standard für **Ersatzmaßnahmen bei Aufzugsausfall** zu definieren und umzusetzen..
6. Der Regionalrat nimmt zur Kenntnis, dass in den Niederlanden (ProRail), der Schweiz (SBB) und Großbritannien (CrossRail) verbindliche Standards für den Erhalt barrierefreier Zugänglichkeit auch während Bauphasen eingeführt wurden. Er bittet die zuständigen Stellen, sich an diesen Vorbildern zu orientieren.

Begründung

Ausgangslage und Anlass

Am Bahnhof Köln Messe/Deutz – einem zentralen Knotenpunkt des Fern-, Regional- und S-Bahnverkehrs im Regierungsbezirk Köln – wird der Aufzug zu den Gleisen 9 und 10 seit April 2026 erneuert. Die Bauarbeiten sollen planmäßig bis zum dritten Quartal 2026 andauern. Damit entfällt für mehrere Monate der einzige rollstuhlgerechte Zugang zu diesen S-Bahn-Gleisen – ohne dass eine adäquate Ersatzlösung am Bahnhof selbst bereitgestellt wird. Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen wird lediglich empfohlen, die Mobilitätsservice-Zentrale der Deutschen Bahn zu kontaktieren. Vor Ort konnte die Fraktion feststellen, dass am Gleis, nicht aber am Zugang / Treppenaufgang Hilfspersonal vor Ort ist. Die Gleise 1-8 haben keinen stufenlosen Ab- bzw. Zugang zum Gleis. Auf <https://www.bahnhof.de/koeln-messe-deutz/ausstattung-barrierefreiheit> wird auf den in Reparatur befindlichen Aufzug nicht hingewiesen. Der stufenfreie Zugang zu den Gleisen 9 und 10 wird als vorhanden angezeigt. Es finden sich auf der Webseite des Bahnhofs keine direkten Hinweise, auf die Reparatur des Aufzuges.



DB Bahnhof wählen Service Entdecken

← Köln Messe/Deutz

Ausstattung für Barrierefreiheit

Die nachfolgend genannten Ausstattungsmerkmale dienen der **barrierefreien Zugänglichkeit** der Bahnsteige.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an den Mobilitätsservice unter 030 65212888 (Ortstarif) oder per E-Mail an msz@deutschebahn.com. Unsere Kolleg:innen sind montags bis freitags von 06:00 bis 22:00 Uhr sowie samstags, sonntags und an Feiertagen von 08:00 bis 20:00 Uhr für Sie erreichbar.

Bitte wählen Sie ein Gleis aus, um zu erfahren, welche Merkmale der weitreichenden Barrierefreiheit erfüllt sind.

Gleis wählen

Gleis 9 ▼

Stufenfreier Zugang	✓ vorhanden
Zuganzeiger	✓ vorhanden
Lautsprecheranlage	✓ vorhanden

Screenshot vom 13.05.2026 / <https://www.bahnhof.de/koeln-messe-deutz/ausstattung-barrierefreiheit?gleis=9>

An NRW-Bahnhöfen kommt es regelmäßig zu Aufzugsstörungen, sowohl durch technische Defekte als auch durch mutwillige Beschädigung. Neben Wartung und Alterung trägt Vandalismus wesentlich zur eingeschränkten Verfügbarkeit bei. Menschen, die auf Aufzüge angewiesen sind – Rollstuhlfahrende, ältere Menschen, Reisende mit Kinderwagen, Personen mit schwerem Gepäck oder vorübergehenden Einschränkungen – verlieren ihren gleichberechtigten Zugang zum Schienennetz.

Auch wenn der Regionalrat keine direkte Weisungsbefugnis gegenüber DB InfraGO oder go.Rheinland hat, kommt ihm gemäß § 9 Abs. 2 LPIG NRW eine wichtige beratende Funktion zu und er kann Prioritäten bei Förderprogrammen setzen sowie Vorschläge an Land und Zweckverbände richten.

Rechtlicher Rahmen durch europäisch verankerter Anspruch

Die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr ist ein europäisch und national verbindlich geregeltes Recht auf allen Ebenen.

Europäische Ebene

- Die **TSI PRM** (Technische Spezifikation für Interoperabilität – Personen mit eingeschränkter Mobilität, EU-Verordnung Nr. 1300/2014, überarbeitet 2019) ist das zentrale europäische Regelwerk für Barrierefreiheit im Bahnverkehr und gilt für das gesamte europäische Eisenbahnnetz. Sie definiert u. a. Anforderungen an Aufzüge, Bahnsteighöhen, hindernisfreie Wege und verlangt nationale Umsetzungspläne zur schrittweisen Beseitigung aller Barrieren. ¹
- Die **EU-Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782** (in Kraft seit 7. Juni 2023) verpflichtet Eisenbahnunternehmen zur Nichtdiskriminierung von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, zur rechtzeitigen Bereitstellung barrierefreier Informationen und zur Hilfeleistung. Artikel 8 verpflichtet zur Information über die Einstellung von Diensten. ²
- Die **UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)**, von Deutschland 2009 ratifiziert, verpflichtet in Artikel 20 zur Sicherstellung persönlicher Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit. ³

Bundesebene

- Das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 Abs. 3** schreibt vor, dass Nahverkehrspläne die Belange mobilitäts- und sensorisch eingeschränkter Menschen berücksichtigen, mit dem gesetzlichen Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022. Dieses Ziel ist bislang nicht erreicht. ⁴
- Das **Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)** sowie das **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** verpflichten Eisenbahnunternehmen, Programme zur weitreichenden Umsetzung von Barrierefreiheit aufzulegen. ⁵

Landesebene NRW

¹ <https://fops.de/wp-content/uploads/2023/11/FE70.0898-Anhang-1-Grundlagenanalyse.pdf>
https://accessible-eu-centre.ec.europa.eu/accessible-railway-stations-barrierefreie-bahnhofe-germany_en
https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/TSI/tsi_node.html
² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32021R0782>
³ <https://www.behindertenbeauftragter.de/DE/AS/rechtliches/un-brk/un-brk-node.html>
⁴ https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_8.html
⁵ <https://www.gesetze-im-internet.de/bfsg/> & <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/>

- Die **Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW** befindet sich seit dem 7. November 2019 in Umsetzung. Bis Ende 2024 sind von den rund 1.800 Bahnsteigkanten im Land erst 1.060 Kanten umgebaut oder ohne Umbaubedarf, bis 2030 sollen weitere 758 folgen. Laut Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage der SPD (Drucksache 18/13684, April 2025) liegen für den kommunalen ÖPNV keine vollständigen Daten vor, da keine Meldepflicht durch die Kommunen besteht.⁶
- Das Institut für Menschenrechte empfiehlt der Landesregierung NRW ausdrücklich, **Standards zum Lückenschluss im ÖPNV bei Unterbrechung der Reisekette** festzulegen und bei Neuabschluss von Verkehrsverträgen Barrierefreiheit als Bedingung zu verankern.⁷

Betroffene

Aufzugsausfälle treffen Menschen, für die das Treppensteigen aus unterschiedlichen Gründen keine Option ist.

- **Rollstuhlfahrende** (manuell wie elektrisch) – oft ohne jede Alternative
- **Menschen mit vorübergehenden Einschränkungen** (wie z.B. Krücken, Gips, Reha)
- **Ältere Menschen**, deren Selbstständigkeit und Teilhabe direkt von funktionierender Infrastruktur abhängt
- **Eltern mit Kinderwagen**, insbesondere Alleinreisende
- **Reisende mit schwerem Gepäck** (Koffer, Instrumente, Transportmittel)
- **Blinde und sehbehinderte Menschen**, die auf taktile Leitsysteme und barrierefreie Zugänge angewiesen sind

Für all diese Gruppen bedeutet ein ausgefallener Aufzug nicht eine Unannehmlichkeit, sondern den faktischen Ausschluss aus dem öffentlichen Verkehr. Dies widerspricht dem Geist und dem Buchstaben der UN-BRK sowie dem Ziel barrierefreier Reiseketten.

⁶ <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD18-13684.pdf>

⁷ https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Fact_Sheet/Factsheet_NRW_Recht_auf_Mobilitaet.pdf

Europäische Best-Practice-Beispiele

Andere europäische Länder zeigen, dass Barrierefreiheit auch während Wartungsarbeiten aufrechterhalten werden kann:

2016: Niederlande – Temporäre Aufzüge am Bahnhof (ProRail / Reco Lift Solutions)

Am Bahnhof **Amsterdam Sloterdijk** installierte ProRail bei der Aufzugserneuerung zwei temporäre Personenaufzüge (RECO Plug & Play), die innerhalb einer einzigen Nacht – in nur drei Stunden Nettobauzeit – aufgestellt wurden. Das System basiert auf dem Plug-and-Play-Prinzip: Der komplette Aufzug wird in einem einzigen Hubvorgang installiert. So blieb der barrierefreie Gleiszugang während der gesamten Bauzeit erhalten. (Datum ergänzen, wann war das?)

2021: Gleiches erfolgte am Bahnhof **Geldermalsen**, wo ein provisorischer Personenaufzug innerhalb eines Arbeitstages einsatzbereit war. Auch am Bahnhof **Schiphol** wurden bei einer mehrmonatigen Aufzugsrenovierung (Januar–April) Ersatzmaßnahmen eingesetzt: Reisenden mit Behinderungen wurde ein NS Travel Assistance-Service angeboten, der Taxi-Transfers zu alternativen Bahnhöfen organisierte. (Datum ergänzen, wann war das?)

2023: Deutschland (Region Berlin) – Temporärer Außenaufzug

Am Bahnhof **Wünsdorf-Waldstadt** (Berliner Umland) installierte Reco Lift Solutions innerhalb einer Woche nach Auftragserteilung einen temporären Außenaufzug im Fußgängertunnel, der den barrierefreien Zugang zu beiden Bahnsteigseiten wiederherstellte. (Datum ergänzen, wann war das?)

Großbritannien – CrossRail London

Im Rahmen des CrossRail-Umbaus am Bahnhof **Custom House** in London wurde ein temporärer Aufzug als kosteneffiziente Übergangslösung eingesetzt.

Schweiz – SBB Ersatz- und Übergangslösungen:

Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) bieten an allen Bahnhöfen, die (noch) nicht vollständig barrierefrei sind, organisatorische Ersatzlösungen an: Personalhilfe beim Ein- und Aussteigen, Mobilift/Faltrampe (Vorankündigung 1 Stunde), oder Shuttle-Fahrdienst zum nächsten barrierefreien Bahnhof (Vorankündigung 2 Stunden). Ab 2024 gilt dieses System schweizweit für alle nicht barrierefreien Bahnhöfe. Entscheidend: Das Konzept für Hilfestellungen ist standardisiert, transparent kommuniziert und im digitalen Fahrplan integriert.⁸

Österreich – ÖBB Etappenplanung:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben in ihrem Umsetzungsplan festgelegt, dass an allen

⁸ https://www.enableme.ch/countrys/switzerland/sponsors-partner/sbb/behindertenbeirat-sbb_jahresbericht-2022.pdf

Bahnhöfen mit über 1.000 Reisenden pro Tag die Barrierefreiheit bis 2025 hergestellt wird. Dabei gelten Übergangsmaßnahmen als verbindlicher Bestandteil – nicht als optionaler Goodwill.

Handlungsrahmen des Regionalrats

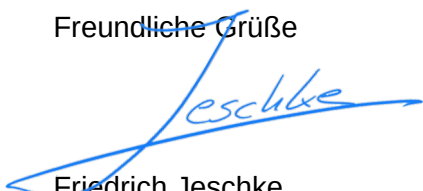
Gemäß § 9 Abs. 2 LPIG NRW berät die Regionalplanungsbehörde gemeinsam mit dem Regionalrat raumbedeutsame und strukturwirksame Planungen, darunter ausdrücklich den Verkehr. Gemäß § 9 Abs. 3 LPIG kann der Regionalrat Vorschläge für Förderprogramme und -maßnahmen von regionaler Bedeutung unterbreiten, wobei das zuständige Ministerium bei Abweichung eine Begründung schuldet.

Die Geschäftsordnung des Regionalrats (2026) hält fest, dass die Kommission für Mobilität und Verkehr u. a. Fragen des Bahn- und Schienenverkehrs berät – einschließlich Großmaßnahmen im Bahnbereich. Der Regionalrat kann zudem die Bezirksregierung um Auskunft über Förderprogramme und Maßnahmen ersuchen.

Ein Antrag des Regionalrats, der sich positiv und konstruktiv für Mindeststandards bei der Aufrechterhaltung barrierefreier Infrastruktur ausspricht, ist daher ein legitimes und wirksames Instrument – auch wenn die Durchführungsentscheidungen bei der DB und den Zweckverbänden liegen.

Für eventuelle Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Friedrich Jeschke
Co-Vorsitzender

Walter Leo Schreinemacher
Co-Vorsitzender