

BARRIEREFREIE MOBILITÄT

MATTHIAS GASTEL MdB



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



DANKSAGUNGEN

Vielen Dank an all die Menschen mit oder ohne Handicap, die an der Umfrage teilgenommen haben oder Beiträge zu dieser Broschüre geliefert haben.

Mein besonderer Dank geht an:

Andra Paethe, Nord-Ostseebahn NOB

Felix Berschin, Nahverkehrsberatung Südwest

Ingrid Gottstein, Fahrgastbeirat Ostalbkreis

Jakob Jurczyk-Bäumer, Wissenschaftlicher Mitarbeiter von Matthias Gastel

Katrin Seiler, ehemalige Wissenschaftliche Mitarbeiterin von Matthias Gastel

Marc-Oliver Klett, Beauftragter des Landkreises Reutlingen

für die Belange von Menschen mit Behinderungen

Max Bleif, Sprecher LAG Behindertenpolitik,

Grüne Baden-Württemberg

Michael Embery, Stadt Reutlingen

Winfried Specht, Blinden- und

Sehbehindertenverband

Ulf-D. Schwarz, Geschäftsstellenleiter

Bundesverband Selbsthilfe

Körperbehinderter e.V.

Ulla Kenntner, Selbstständige

Fachkraft im Bereich Fotografie



Ulla Kenntner mit ihrer mobilen Rampe am Rollstuhl.

INHALT

DANKSAGUNGEN 03

VORWORT 06

ALLGEMEINE RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN 08

Begriffsbestimmungen	8
UN-Behindertenrechtskonvention	8
Europäische Fahrgastrechteverordnung	9
Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG)	9
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	12
Finanzierung der Umsetzung der Barrierefreiheit	14
Die amerikanische Gesetzgebung zur Barrierefreiheit	15

BARRIEREFREIHEIT 17

BEI DER BAHN ERFAHRUNGSBERICHT

Rechtlicher Rahmen für Bahnen	18
Stand der Umsetzung	22
Reisezentren und Serviceangebote	22
Bahnhöfe und Verkehrsstationen	25
Züge im Fernverkehr	37
Züge im Regionalverkehr ERFAHRUNGSBERICHT	38
Ein Negativ-Beispiel: Barrieren im ländlichen Raum	39
Ein Positiv-Beispiel: Die Nord-Ostsee-Bahn	40
Finanzierung	42

BARRIEREFREIHEIT 43

IM LINIENBUSVERKEHR ERFAHRUNGSBERICHT

Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV	43
Forschungsprojekt für eine mobile Reiseassistenz	46
Mitnahmen von e-Scootern	47
Der FLEXIBUS in Oberschwaben	48
Mobilitätsbegleiter in Reutlingen ERFAHRUNGSBERICHT	48
Programme für barrierefreien Busverkehr in Baden-Württemberg	50

BARRIEREFREIHEIT IM FERNBUSVERKEHR 51

Rechtlicher Rahmen für Fernbusse	51
Stand der Umsetzung ERFAHRUNGSBERICHT	52

BARRIEREFREIER 56

LANGSAMVERKEHR IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Blinde und sehbehinderte Menschen im öffentlichen Raum	57
Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Raum	64

EINSCHRÄNKUNGEN IM INDIVIDUALVERKEHR 68

ERFAHRUNGSBERICHT

ANMERKUNGEN & QUELLEN 70

Liebe Leserin, lieber Leser!

Ein selbstbestimmtes Leben ist für die meisten Menschen selbstverständlich. Menschen mit Behinderung werden jedoch häufig Barrieren in den Weg gelegt. Die volle Teilhabe an der Gesellschaft wird diesen Menschen dadurch erheblich erschwert. Selbstbestimmung heißt, auch ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe mobil sein zu können. Doch Busse und Bahnen im Nah- wie im Fernverkehr sind oftmals - wenn überhaupt - insbesondere für Menschen im Rollstuhl nur eingeschränkt und mit Hilfe anderer Personen nutzbar. Auch für Menschen mit Sehbehinderung bestehen beim Zugang und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel noch immer Hürden.

In Deutschland leben über zehn Millionen Menschen mit Behinderung¹. Und jeder kann ganz plötzlich selber betroffen sein - zeitlich begrenzt (beispielsweise nach einem Unfall) oder dauerhaft. Menschen mit Behinderung sind häufig in besonderer Weise - auch für die Bewältigung kurzer Strecken - auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Barrierefrei zugängliche Busse und Bahnen sind dann eine Voraussetzung für die Ausübung einer Berufstätigkeit, die Teilhabe am öffentlichen Leben, die Pflege sozialer Kontakte und die Fahrt in den Urlaub.

In Zukunft werden aufgrund der demographischen Entwicklung der Anteil älterer Menschen und von Menschen mit Behinderung an der Gesamtbevölkerung stark ansteigen. Dieser Personenkreis wird überdurchschnittlich häufig den öffentlichen Personenverkehr nutzen wollen und müssen. Busse, Bahnen und Bahnhöfe sind dafür jedoch noch ebenso wenig ausreichend beschaffen wie viele Wege oder Zugänge zu öffentlichen und privaten Gebäuden.

„Barrierefreiheit“ verstehe ich umfassend. Dazu gehören neben den Zugängen zu Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie zu den Verkehrsmitteln auch geeignete Toiletten, visuelle und gesprochene Fahrgastinformationen und leicht zugängliche und verständliche Fahrkartenautomaten. In den nächsten Jahren wird sich viel verändern müssen, um den rechtlichen Anforderungen und gesellschaftlichen Notwendigkeiten nachzukommen. Dies erfordert große Anstrengungen und wird nicht ohne zusätzliche Investitionen funktionieren. Davon profitieren dann keineswegs ausschließlich Menschen mit Behinderung, sondern auch Reisende, die Kinderwagen, viel Gepäck oder Fahrräder mitführen.

In dieser Broschüre erläutere ich die rechtlichen Rahmenbedingungen für barrierefreie Mobilität, analysiere den derzeitigen Stand der Umsetzung bei den einzelnen Verkehrsmitteln, stelle positive wie negative Beispiele vor und formuliere politische Forderungen. Um vertiefte Einblicke in die Lebenswirklichkeiten von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu bekommen, habe ich eine Umfrage unter Betroffenen durchgeführt, diese in Form von Gesprächen eingebunden und auch den Sachverstand von Behindertenverbänden eingeholt. Dennoch erhebt diese Broschüre keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Ich freue mich, wenn diese Zusammenstellung dazu beiträgt, das Bewusstsein für die Anforderungen an barrierefreie Mobilität zu schärfen und sie bei Verantwortlichen im Bund, bei der Deutschen Bahn AG und anderen Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Bundesländern und Kommunen Verbreitung findet.

Ihr


Matthias Gastel MdB

Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestags

ALLGEMEINE RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden in der Bundesrepublik bestimmt durch die UN-Behindertenrechtskonvention, die EU-Fahrgastrechteverordnung, das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes, das Personenbeförderungsgesetz und die Gesetzgebungen der Bundesländer. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert:

„Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist.“

Was unter eingeschränkter Mobilität verstanden werden kann, definiert die EU-Verordnung Nr. 1300/2014²: *„Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, effektiven und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind.“*

UN-BEHINDERTENRECHTSKONVENTION

Gemäß Artikel 9 UN-Behindertenrechtskonvention („Zugänglichkeit“) soll Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle

Teilhabe in allen Lebensbereichen durch den gleichberechtigten Zugang u.a. zu Transportmitteln ermöglicht werden. Absatz 2 konkretisiert die Handlungsbedarfe. Hierzu zählen zum Beispiel geeignete Maßnahmen, um Mindeststandards und Leitlinien zur Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen zu schaffen oder um den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien zu fördern.

EUROPÄISCHE FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG

Die wichtigste Verordnung der EU ist die Fahrgastrechteverordnung (EG-Verordnung 1371/2007), die u.a. das Ziel hat, *„die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen.“* Unter einer Vielzahl von Regelungen finden sich im Kapitel V auch solche für mobilitätseingeschränkte Personen, die Anspruch auf Beförderung (Art. 19) und Informationen (Art. 20), Zugänglichkeit (Art. 21) und Hilfeleistungen am Bahnhof und im Zug (Art. 22) haben.

BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGS- GESETZ DES BUNDES (BGG)

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) hat zum Ziel, *„die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“*

Das Gesetz definiert in § 4 die Barrierefreiheit wie folgt: *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn*

sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Für den öffentlichen Verkehr ist insbesondere der § 8 von Bedeutung, der die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr fordert. Dort wird u.a. in Abs. 2 gefordert, dass *„öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr (...) nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.“*

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes wird flankiert von den Gleichstellungsgesetzen der Länder, die vergleichbare Regelungen in Kraft gesetzt haben. // www.gruenlink.de/1738

In Deutschland vertreten eine Reihe von Verbänden die Interessen von Menschen mit Behinderung, die die bestehende Gesetzeslage als unzureichend kritisieren, um eine vollständige gesellschaftliche Teilhabe der Behinderten zu gewähren. Beispielsweise fordert der Deutsche Behindertenrat eine *„gesetzgeberische Gesamtstrategie sowie ein Disability Mainstreaming³ in allen Ministerien. Änderungen sind nicht nur im BGG, sondern auch in anderen Gesetzen (...) erforderlich. (...) Überdies müssen zahlreiche Fachgesetze, die zeitgleich mit Inkrafttreten des BGG geändert wurden (z.B. im Verkehrsbereich), dringend überarbeitet werden.“*

Was weder die Gesetze noch die Behindertenverbände auflösen können, sind die unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderung und Menschen, die im Rollstuhl oder mit Rollator unterwegs sind: Die einen benötigen Wege mit Kanten, um sich zu orientieren, für die anderen stellen Kanten aber schwer überwindbare Hürden dar.

Beispiel Baden-Württemberg

Am 1. Januar 2015 trat in Baden-Württemberg das Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Kraft. Als Beispiel für eine positive legislative Umsetzung kann der Aktionsplan der grün-roten Regierung in Baden-Württemberg dienen, der u.a. die folgenden Maßnahmen im Verkehrsbereich vorsieht:

- Infrastrukturmaßnahmen werden nur dann gefördert, wenn sie im Sinne von § 7 Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) barrierefrei sind.
- Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wird einen eigenständigen Förderetat auch für die barrierefreie Nachrüstung enthalten.
- Nur die Anschaffung von niederflurigen Linienbussen wird gefördert.
- Ein Bahnstationsmodernisierungsprogramm sieht vor, dass 62 Bahnstationen im Land bis 2018 verbessert werden durch Modernisierung, barrierefreien Ausbau, Verbesserung der Betriebsqualität und Information der Reisenden.
- Die Nachfolge für das Bahnstationsmodernisierungsprogramm I wurde in der grün-schwarzen Koalitionsvereinbarung festgeschrieben. Abschluss des 5. Ausführungsvertrags zum S-Bahnvertrag und sodann mobilitätsgerechter Ausbau von 40 Stationen/Bahnsteigen der S-Bahn Stuttgart.
- Neuausschreibung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit klaren Vorgaben für die Barrierefreiheit.
- Eine Stationsdatenbank zur Ermittlung der barrierefreien Zugangsmöglichkeiten wurde bereits 2013 eingerichtet. Diese wird seit 2015 als App angeboten.

PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)

Anforderungen an die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 geregelt. Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Omnibussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im PBefG ist die Verpflichtung enthalten, Belange mobilitätseingeschränkter Personen in Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen und eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit im Nahverkehr zu schaffen. Die vollständige Barrierefreiheit wird zum 01.01.2022 vorgeschrieben. Allerdings wird von verschiedenen Seiten, so vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) darauf hingewiesen, dass das PBefG unbestimmte Rechtsbegriffe enthält und dadurch Interpretationsspielräume lässt. Darunter fällt der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“.

Kritische Würdigung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG): „Im Grunde stellt das PBefG eine Überforderung der für die Umsetzung Verantwortlichen dar, weil die darin formulierten Ansprüche nicht vollständig erfüllbar sind. Das Gesetz führt dazu, dass von wohlmeinenden Interessenvertretern Maximalforderungen aufgestellt werden, die in der Praxis nicht umsetzbar sind. Viele der Maßnahmen mit dem höchsten Nutzen und vergleichsweise geringen Kosten sind bereits umgesetzt oder befinden sich in Planung. Weitere müssen noch angepackt werden. Am Ende jedoch ist die Frage unvermeidlich, wie mit Maßnahmen verfahren wird, die nur mit sehr hohem Aufwand umsetzbar sind, aber wenigen Betroffenen helfen. Dafür braucht es Kompromisse zwischen den Forderungen nach vollständiger Barrierefreiheit einerseits und flexiblen, kreativen Optionen zur Umsetzung andererseits – auch wenn diese nicht alle zufrieden stellen werden und nicht dem Wortlaut des Gesetzes entsprechen. Dafür wird momentan die EU-Dienstleistungsrichtlinie entwickelt.“

// Felix Berschin, Nahverkehrsberater

Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen in den Nahverkehrsplänen

Ein wichtiges Planungswerkzeug für die Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und damit auch zur Umsetzung der Vorgaben für die Barrierefreiheit sind die Nahverkehrspläne. Diese werden alle fünf Jahre von den Aufgabenträgern (Landkreise mit den Städten und Gemeinden) bzw. deren Verkehrsgesellschaften fortgeschrieben. Für die Erstellung der Pläne müssen die Behindertenbeauftragten und die Verkehrsunternehmen einbezogen werden. Die Landesarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik der Grünen in Baden-Württemberg fordert, dass *„schon bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen Behindertenbeauftragte – soweit überhaupt vorhanden – frühzeitig einbezogen und deren Vorschläge in der Planung mit berücksichtigt werden. Sind keine Behindertenbeauftragten vor Ort, müssen örtliche Behindertenverbände oder Einzelpersonen mit Behinderung in die Planung miteinbezogen werden. Soweit wegen Schwere und Größe einzelner Rollstuhlmodelle kein Transport im ÖPNV kurzfristig ermöglicht werden kann, müssen Taxi- oder Krankenwagenbetreiber verpflichtet werden, zumindest ein Fahrzeug in ihren Fuhrpark aufzunehmen, das auch Personen mit Elektrorollstühlen befördern oder Liegendtransporte durchführen kann. Ein Ausgleich für diese Betreiber kann über steuerliche Anreize für Investitionen oder direkte Investitionszuschüsse erreicht werden.“*

Es ist allerdings auf zwei wesentliche Einschränkung hinzuweisen: Die Nahverkehrspläne sind erstens rechtlich unverbindlich. Die konkrete Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Barrierefreiheit können daher nicht eingeklagt werden. Und zweitens sind eigenwirtschaftliche Busverkehre nicht den Vorgaben der Nahverkehrspläne und damit auch nicht den Vorgaben zur Barrierefreiheit nach dem PBefG unterworfen.

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] Frist [01.01.2022] gilt nicht, sofern in dem

*Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“*

// Auszug aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG § 8, Abs. 3)

FINANZIERUNG DER UMSETZUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Die Finanzierung der Umsetzung der Barrierefreiheit ist bisher völlig unklar. Auf eine Kleine Anfrage der Grünen erklärte die Bundesregierung, dass sie keine Kenntnisse über den Investitionsbedarf für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit habe⁵. Dies widerspricht dem Grundsatz, dass bei dem Erlass von Gesetzen in der Regel eine Kostenabschätzung notwendig ist. Die Bundesregierung sieht grundsätzlich die Länder in der Verantwortung für die Umsetzung des Gesetzes. Für die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV seien die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verantwortlich.

DIE AMERIKANISCHE GESETZGEBUNG ZUR BARRIEREFREIHEIT

Das Gesetz „Americans with Disabilities Act“ haben die USA radikal verändert. Durch ein Machtwort des Gesetzgebers wurde das Land in kurzer Zeit barrierefrei und behindertengerecht. In der neueren Politikgeschichte gibt es wenige Beispiele für eine derart erfolgreiche politische Weichenstellung. „ADA“ lautet das Kürzel des Gesetzes, das jeder Amerikaner kennt. Zwar sah ADA gewisse Übergangsfristen vor, und erst die eine und andere Musterklage mit horrenden Bußgeldern setzte die volle Veränderungsdynamik des Gesetzes frei. Aber die Geschwindigkeit, mit der Bahnsteige, Züge, Bürogebäude, Restaurants, Schulen, Kirchen, Schwimmbäder, Theater, Busse, Universitäten, Hotels und Behörden umgebaut wurden, ist bis heute schlichtweg verblüffend. Auch die berühmten „curb cuts“, die Abflachungen der Bürgersteige an den Ecken, um Rollstuhlfahrern eine reibungslose Überquerung der Straße zu ermöglichen, wurden unverzüglich in Angriff genommen - eine gigantische Aufgabe in einem Land mit 300 Millionen Einwohnern. Die Bewegungsmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung wuchsen in ungeahntem Maße. Außerdem profitierten von den Veränderungen auch Eltern mit Kinderwagen, Radfahrende, Skater, Senioren mit Rollator und viele andere.

Wie genau ist dieses politische Wunder gelungen? Entscheidend war einerseits, dass das Gesetz von Anfang an keinen Unterschied machte zwischen staatlichen Einrichtungen und privaten Anbietern. Barrierefreiheit sollte für das gesamte öffentliche Leben durchgesetzt werden. Hoteliers, Restaurantbesitzer und private Reiseunternehmen wurden von Beginn an auf den gleichen Standard verpflichtet wie Ämter, Universitäten und Museen.

Deutschland ist davon noch meilenweit entfernt. Obwohl die Infrastruktur hierzulande den amerikanischen Verhältnissen in fast jeder Hinsicht überlegen ist, beträgt der Entwicklungsrückstand bei der Barrierefreiheit Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte. Nirgendwo in Deutschland kann man sich auf einen barrierefreien

Zugang, eine Behindertentoilette oder abgeflachte Bordsteinkanten verlassen - geschweige denn auf Hilfsmittel für Seh- oder Hörgeschädigte. „Der Kardinalfehler in Deutschland“, sagt Ilja Seifert [vom Allgemeinen Behindertenverband], „liegt darin, dass der private Sektor nicht mit einbezogen wird. Viele Bestimmungen gelten nur in Bundesbehörden, aber das Leben der Menschen spielt sich nun einmal nicht nur in Behörden ab, sondern im Supermarkt, im Restaurant, beim Friseur und so weiter.“ Hinzu kommt das Kompetenzgerangel zwischen Bund, Ländern und Kommunen und die leidige Frage der Kostenübernahme.

Doch jenseits aller rechtlichen und politischen Handicaps: Warum in einem der reichsten Länder der Welt nach Jahren immer neuer Steuer-Rekordeinnahmen nicht endlich entschlossen der behindertengerechte Umbau in Angriff genommen wird, bleibt völlig unverständlich. Sollte es wirklich am Geld liegen, ist vermutlich ein Denkfehler im Spiel. Denn auch das us-amerikanische Behindertengesetz wurde vor dem Inkrafttreten 1990 vor allem mit dem Argument bekämpft, auf öffentliche Haushalte und private Unternehmer kämen enorme Kosten zu. Heute argumentiert in Amerika niemand mehr so. Das liegt vor allem daran, dass die Kosten sich in den meisten Fällen als kluge Investition herausgestellt haben. Denn in einer rasch alternden Gesellschaft, in der immer mehr Menschen früher oder später mit Einschränkungen leben müssen, steigt auch die Zahl derjenigen, die von ausgeräumten Hindernissen profitieren.

// aus der Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 15.11.2015⁶

BARRIEREFREIHEIT

BEI DER BAHN

ERFAHRUNGEN EINES MENSCHEN

MIT BEHINDERUNG:

„Ich habe eine Oberschenkelamputation am linken Bein, die mich erheblich in meiner Mobilität einschränkt. Im Alltag kann ich fußläufig nicht die nächste Bushaltestelle erreichen und zum Bahnhof sind es drei Kilometer. Meinen Arbeitsplatz kann ich mit dem ÖPNV auch nicht erreichen, weil die Bushaltestelle zu weit entfernt liegt. Gehbehinderte Menschen können oft nicht hunderte von Metern am Stück gehen. Außerdem fährt der Bus auf dem Lande selten. Der Bahnsteig in Bopfingen (Ostalbkreis) ist so schräg, dass ich den Unterschenkel der Prothese nicht durchschwingen kann. Er bleibt mit der Fußspitze an der Schräge hängen. Ich kann das auch nicht durch ein Hochziehen der Hüfte ausgleichen. Ich muss rückwärts auf dem Bahnsteig gehen bis zum Übergang zum Bahnhofsgebäude. Beim Rückwärtsgehen ist dann meine Prothese auf der niedrigeren Seite der Schräge. Beim Einsteigen in einen Bus oder Zug habe ich erhebliche Schwierigkeiten, wenn ich hohe Stufen überwinden muss, was daran liegt, dass die Bushaltestelle oder der Bahnsteig zu niedrig ist oder bei Niederflurzügen der Bahnsteig zu hoch. Im Zug habe ich zu wenig Beinfreiheit und längeres Sitzen ist für mich unmöglich. Das Umsteigen ist für mich sehr problematisch, wenn keine Aufzüge vorhanden oder diese kaputt sind.“

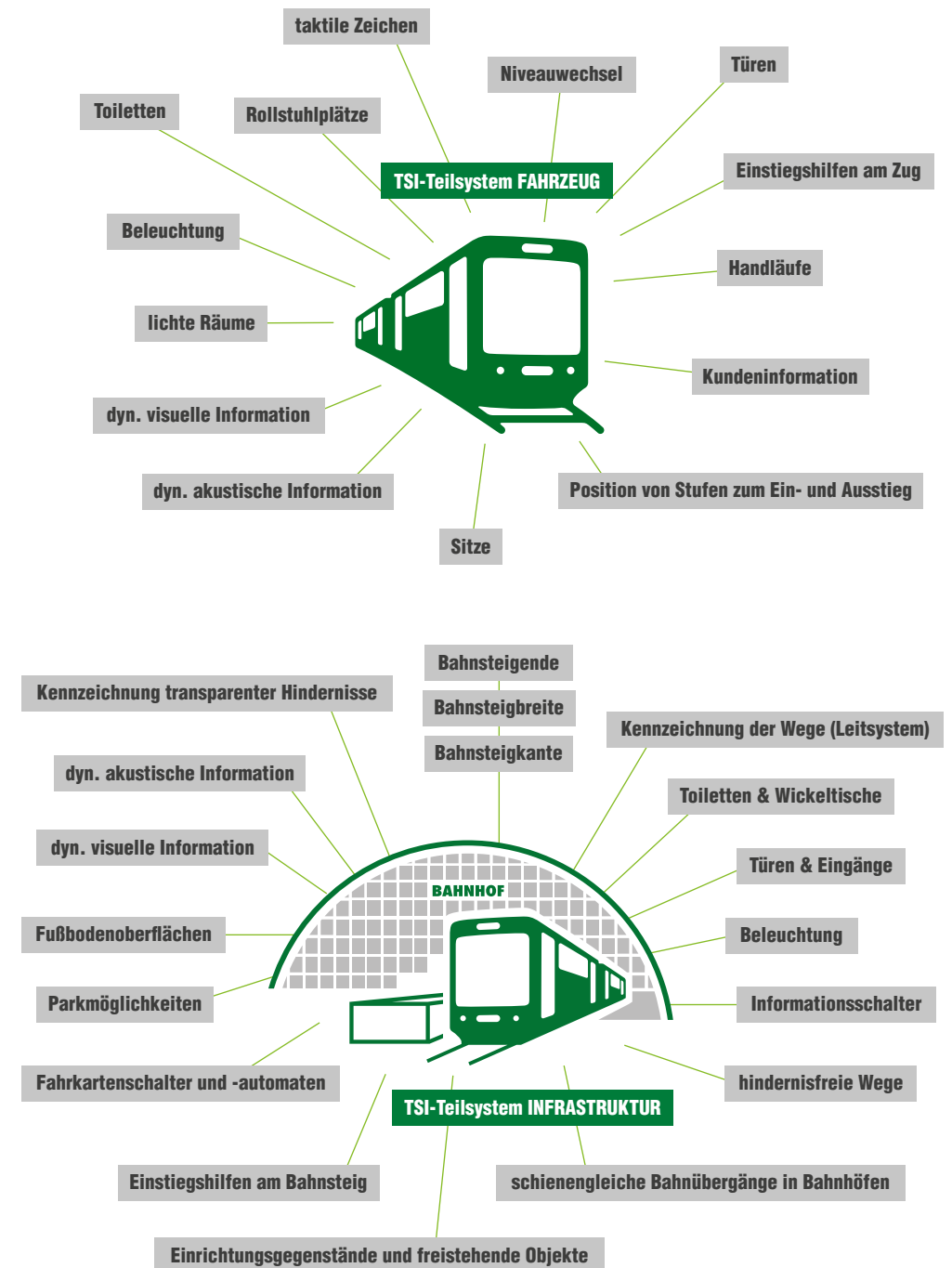
RECHTLICHER RAHMEN FÜR BAHNEN

Der rechtliche Rahmen für die Barrierefreiheit wird gegeben durch die EU-Verordnung „Technische Spezifikation für die Interoperabilität von Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und die „Eisenbahnbau- und Betriebsordnung“ (EBO). Weiterhin sind in diesem Kapitel interne Regelwerke der Bahn und Vorschläge der Behindertenverbände, die die gesetzlichen Vorgaben spezifizieren, aufgeführt.

Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)

Die Anforderungen für die Zugänglichkeit mobilitätseingeschränkter Personen sind im Rahmen der EU-Richtlinie zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems in der TSI PRM genau festgeschrieben worden. Diese Verordnung gilt für alle Strecken der Transeuropäischen Netze (TEN) in den Mitgliedsstaaten und ist für große Teilbereiche bindend. Im deutschen Bahnnetz sind 16.000 Strecken-Kilometer (49 Prozent) und 2.300 Bahnstationen (42 Prozent) dem TEN zuzuordnen. Das 69 Seiten umfassende Dokument bezieht sich auf die Teilsysteme Infrastruktur und Fahrzeuge im transeuropäischen Eisenbahnverkehr und beinhaltet die in Abbildung 1 dargestellten funktionalen und technischen Spezifikationen. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass ein Bestandsregister erstellt und umgesetzt wird und erstellt einen nationalen Umsetzungsplan.

Die TSI PRM ist ohne gleichberechtigte Beteiligung der Interessenvertretungen behinderter Menschen entstanden und wird von den deutschen Behindertenverbänden seit langem kritisiert.



Die „1.000er-Regel“ für kleine Bahnhöfe

Ein wichtiger Teil einer Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn (DB) und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) auf Grundlage der TSI PRM ist die sogenannte „1.000er-Regel“. Werden bestehende Bahnhöfe mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von weniger als 1.000 ab- und anreisenden Fahrgästen (gemittelt über zwölf Monate) erneuert oder umgerüstet, müssen für diese Bahnhöfe keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden, sofern in einem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 Kilometer an derselben Strecke ein hindernisfreier Zugang vorhanden ist. In solchen Fällen muss der Entwurf der Bahnhofsgestaltung die Möglichkeit beinhalten, Aufzüge und/oder Rampen zu einem späteren Zeitpunkt nachzurüsten, um den Bahnhof für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich zu machen.

Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)

Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung regelt unter anderem die Barrierefreiheit für „regelspurige Eisenbahnen“ in Deutschland. Sie gilt nicht für nicht-öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

In § 2 Abs. 3 wird die Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegt, ein Programm zu erstellen, in dem dargestellt wird, wie die barrierefreie Gestaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge erreicht werden soll. *„Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies schließt die Aufstellung eines Betriebsprogramms mit den entsprechenden Fahrzeugen ein, deren Einstellung in dem jeweiligen Zug bekannt zu machen ist.“* Die Aufstellung

der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von Verbänden, die in § 13 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannt sind.

Paragraph 13 EBO regelt die Vorgaben für Bahnsteige und Rampen wie folgt: *„Bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen sollen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,76 Meter über Schienenoberkante gelegt werden; Höhen von unter 0,38 Meter und über 0,96 Meter sind unzulässig. Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen (gemeint sind S-Bahnen) halten, sollen auf eine Höhe von 0,96 Meter über Schienenoberkante gelegt werden. Im Gleisbogen ist auf die Überhöhung Rücksicht zu nehmen.“*

Lastenheft des Bundeskompetenzzentrums Barrierefreiheit für den Regionalverkehr

Im Regionalverkehr legen die Bundesländer für jede einzelne Linie fest, welchen Anforderungen die Eisenbahnunternehmen genügen müssen, die die Linie betreiben wollen. Bei der Ausstattung der Fahrzeuge orientieren sie sich, ebenso wie die Betreiber und Fahrzeughersteller, an europäischen Vorgaben. Da das Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e.V. (BKB) diese als unzureichend kritisiert, hat es ein Lastenheft zur Barrierefreiheit im Regionalverkehr⁷ zusammengestellt, das sowohl die Europäischen Richtlinien als auch darüber hinausgehende Forderungen enthält. Die Verkehrsministerkonferenz von Bund und Ländern hat mit Beschluss von April 2011 gebeten, den Anforderungskatalog „so weit wie möglich“ zu berücksichtigen. Die Aufgabenträger sollen mit den Herstellern von Schienenpersonennahverkehrs-Fahrzeugen die Anforderungen erörtern, um zu einer einheitlichen Standardisierung zu kommen. In der Regel wird dieses Lastenheft als ein Kriterium bei Ausschreibungen durch die Aufgabenträger aufgenommen.

Die Deutsche Bahn (DB) Station & Service hat ein nationales Regelwerk für das Bauen von Personenbahnhöfen erstellt: Die Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe

planen“. Das Bau- und Planungsregelwerk basiert hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit auf den Grundlagen und Maßstäben der europäischen TSI PRM und ergänzend - soweit erforderlich - auf nationalen Normen des barrierefreien Bauens.

STAND DER UMSETZUNG

Seit 2002 führt die DB zwei freiwillige Programme⁸ für die Herstellung von Barrierefreiheit durch. Eine Bewertung der ergriffenen Maßnahmen erfolgt alle fünf Jahre. Die Programme werden begleitet vom Dialog mit Behindertenvertretern in einer Arbeitsgruppe. Die Gespräche werden durch das Büro des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, das Referat UI 31 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation und das Eisenbahnbundesamt kontinuierlich begleitet. Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter, der auch an dem Dialog beteiligt ist, hält diesen Dialog nach eigenen Aussagen für „sehr wichtig“. Leider fehle in dieser Arbeitsgemeinschaft „eine verbindliche Ankoppelung an den Vorstand der DB“.

REISEZENTREN UND SERVICEANGEBOTE

Das Serviceangebot der Deutschen Bahn für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Sehbehinderungen umfasst nach eigenen Angaben die hier im Schaubild zu sehenden Bereiche. Auf der Internetseite der Bahn können diese detailliert eingesehen werden: www.gruenlink.de/179k

MOBILITÄTSSERVICE-ZENTRALE

- für mobilitätseingeschränkte Reisende bietet die Deutsche Bahn AG Angebote und Services für Beratung bei der Reiseplanung, Sitzplatzreservierung oder Fahrplanauskunft
- 2013 wurden über 570.000 Hilfestellung organisiert
- Voraussetzung für diese Hilfestellung ist die Voranmeldung der Fahrt bei der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) bis 20 Uhr des Vortages

EINSTIEGSHILFEN

- Personenfernverkehr: Hublifte oder Rampe als mobile Einstiegshilfen
- Personennahverkehr: Einstiegshilfen (Hublifte, automatische Rampen, manuelle Überfahrbrücken) sind bereits in vielen Zügen integriert, um auch kleinerer und mittelgroßer Bahnhöfe nutzen zu können.

SITZPLATZRESERVIERUNG

- Eine Sitzreservierung ist für mobilitätseingeschränkte Reisende besonders wichtig, da es manchmal schwer sein kann, einen Sitzplatz im Zug zu finden.
- Außerdem sind die speziellen Plätze für Rollstuhl oder mit Hilfsmitteln nur in begrenzter Anzahl verfügbar

FAHRPLANAUSKUNFT

- Auskünfte per Telefon, mobiles Reiseportal **m.bahn.de** und App für Mobiltelefone
- Von unterwegs können Fahrpläne, Routenplaner, Navigation, aktuelle Ankunftszeiten und Ticketbuchung in einer praktischen App auf dem Handy genutzt werden.

AKUSTISCHE UND VISUELLE HINWEISE

- Akustische und visuelle Hinweise
- Informationsgestaltung gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip
- Dynamische Informationen, z.B. dyn. Schriftanzeiger mit Synchronisierung der akustischen und visuellen Information
- Aufzüge mit akustischen Informationen
- Induktive Hörschleifen in Reisezentren, die für Hörgeräteträger die Sprache der MitarbeiterInnen gegenüber dem Umgebungsgeräusch verstärkt

ERWEITERTE HILFELEISTUNG OHNE SERVICEPERSONAL

- Es stehen in ca. 300 Bahnhöfen DB-MitarbeiterInnen, HelferInnen der Bahnhofsmmission und anderer sozialer Dienste bereit, um vor Ort weiter zu helfen. Dabei sind alle Hilfen durch die MitarbeiterInnen der DB und der Bahnhofsmmission kostenlos.
- Zusätzlich zu den mit Personal besetzten Bahnhöfen wird an 65 Standorten je nach Bedarf ein Mitarbeiter zur Hilfeleistung entsandt.
- Es stehen nicht an jedem Bahnhof und nicht zu jeder Zeit Hilfeleistungen zur Verfügung. Auskünfte darüber können bei der Mobilitätsservice-Zentrale erfragt werden.

Reisezentren

Vor dem Reiseantritt führt der Weg auch für Menschen mit Behinderungen häufig erst einmal ins Reisezentrum im Bahnhof. Die Barrierefreiheit der über 400 DB-Reisezentren gestaltet sich aktuell wie folgt⁹:

- 19% verfügen über induktive Hörschleifen
- 16% sind gemäß TSI PRM ausgestattet
- 14% der Reisezentren sind mit einer höhenverstellbaren Kundentischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile (ertastbare) Leitsystem ausgestattet
- 13% verfügen über ein taktiles Leitsystem, allerdings sind nur 5% der Reisezentren an das taktile Leitsystem im Bahnhof angebunden
- 10% können ein barrierefreies Aufrufsystem vorweisen

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass bei den Reisezentren noch ein erheblicher Nachholbedarf besteht, bevor dort eine vollständige Barrierefreiheit erreicht ist.

Fahrkartenautomaten

Eine weitere Hürde für Menschen mit Behinderung stellen die Fahrkartenautomaten dar. Nach Auskunft der DB AG waren Ende des Jahres 2015 rund 6.700 stationäre Automaten im Einsatz. Mitte 2015 hat die DB einen Rahmenvertrag mit Automatenherstellern für einen Automaten neuester Generation gezeichnet, der die technischen Spezifikationen der TSI PRM erfüllt. Ein Zeitplan für die Aufrüstung aller Automaten ist nicht bekannt.

Die Kontaktstelle für Behindertenangelegenheiten bei der DB

Die Deutsche Bahn hat die Position einer Behindertenbeauftragten geschaffen, die eine konzernübergreifende Funktion ausübt. Ihr Dienstsitz befindet sich in Frankfurt am Main.

BAHNHÖFE UND VERKEHRSSTATIONEN

Die DB Station & Service AG hat 2012 aufgrund neuer gesetzlicher Bestimmungen ein nationales Regelwerk für das Bauen von Personenbahnhöfen erstellt: Die Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“. Das Bau- und Planungsregelwerk basiert hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit auf den Grundlagen und Maßstäben der europäischen TSI PRM und ergänzend - soweit erforderlich - auf nationalen Normen des barrierefreien Bauens. In wie weit dieses bisher umgesetzt wurde, wird in den folgenden Abschnitten erläutert.

Zugang zu Bahnhof und Bahnsteigen für mobilitätseingeschränkte Menschen

Für mobilitätseingeschränkte Reisende ist der barrierefreie Zugang auf das Bahnhofsgelände essentiell. Besonders wichtig sind die Bahnsteigzugänge, welche möglichst ohne Stufen erreicht werden sollten. Stufenfreiheit ist gemäß der EU-Richtlinie TSI PRM eines von mehreren Kriterien, die Barrierefreiheit kennzeichnen. Derzeit sind bei 74 Prozent der rund 5.400 Bahnhöfe alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar. Nach Planungen der Deutschen Bahn sollen bis 2023 die letzten neun Fernverkehrsbahnhöfe einen stufenfreien Zugang bis zum Bahnsteig erhalten. Damit wären die wichtigsten 50 Fernverkehrsbahnhöfe vollständig umgebaut. Da die Bahn nur ca. 100 Stationen pro Jahr neu- bzw. umbaut, kann die Dauer für einen vollständig barrierefreien Umbau mit der derzeitigen Realisierungsgeschwindigkeit auf 40(!) Jahre geschätzt werden.

An rund einem Drittel der Stationen mit Personenunter-/überführungen stellen Treppen derzeit den einzigen Zugang zum Bahnsteig dar. Nach Angaben der DB erhalten insgesamt jedoch 93 Prozent aller Reisenden stufenfreien Zutritt zum Zug. Zur stufenfreien Erschließung dieser Bahnsteige sind Aufzüge oder lange Rampen erforderlich. Aufzüge sind ein wesentlicher, aber auch kostenintensiver Bestandteil des stufenfreien Ausbaus von Stationen. Der Einbau eines neuen Aufzugs kostet in der Regel mindestens 250.000 Euro, oft auch eine Million. Die DB AG hat momentan 2.000 Aufzüge in Betrieb.

Viele Mobilitätseingeschränkte berichten über die häufigen Betriebsstörungen von Rolltreppen und Fahrstühlen. Die DB gibt die Verfügbarkeit der Fahrtreppen und Aufzüge mit 89 bzw. 85 Prozent an. Im Jahr 2016 möchte die DB diese Werte in Ballungsräumen auf über 97 Prozent verbessern. Dies soll durch eine Ausweitung der Entstörbereitschaften, eine Zustandsüberwachung in Echtzeit und eine verbesserte Ersatzteillogistik der Instandhaltungsdienstleister erreicht werden. Da Ausfälle nicht völlig ausgeschlossen werden können, will die DB ab 2017 ein Informationssystem zur Verfügung stellen, das online über Verfügbarkeitseinschränkungen und alternative Wege informiert.

Ein weiterer Nachteil der Aufzüge ist deren geringe Kapazität, die dazu führt, dass kurze Umsteigezeiten, wie sie beispielsweise bei einem integralen (vertakteten) Fahrplan geplant werden, häufig nicht ausreichen, um den Anschlusszug zu erreichen. Rampen haben dagegen eine höhere Leistungsfähigkeit, sind kaum störanfällig und haben eine hohe Vandalismusresistenz. Die Bahnhöfe der DB verfügen über 790 Rampen. Sie werden daher dort bevorzugt eingesetzt, wo es die Platzverhältnisse erlauben. Gemäß der deutschen Normen zur Barrierefreiheit ist eine Rampe mit maximal sechs Prozent Neigung zulässig und muss mindestens alle sechs Meter mit Zwischenpodesten ausgestattet sein. Aufgrund dieser Vorgaben können Rampen eine Länge von 60 bis 150 Meter aufweisen und benötigen viel Platz, der insbesondere in Stadtlagen häufig nicht vorhanden ist. In der Schweiz findet aus diesem Grunde momentan eine intensive Diskussion darüber statt, ob kürzere und steilere Rampen machbar sind. In der Schweiz sind

in Ausnahmefällen Steigungen um bis zu 12 Prozent zulässig. Diese würden zwar keine Barrierefreiheit erbringen, aber zumindest die Verfügbarkeit von stufenfreien Zugängen beim Ausfall von Aufzügen gewährleisten. Insbesondere bei gering frequentierten Stationen wäre das eine wirtschaftlich darstellbare Ergänzung. Kosten fallen bei Rampen für Reinigung und Winterdienst an.

Barrierefreier Umbau von kleinen Bahnstationen

Als Beispiel für einen barrierefreien Ausbau kann der Bahnhof Hergatz im Landkreis Lindau am Bodensee dienen. Während der Sanierung wurde sowohl ein Aufzug, als auch eine kleine Rampe zum Bahnsteig gebaut. Im Falle von Hergatz ist die Redundanz sinnvoll, weil die Rampe sehr kostengünstig errichtet werden konnte und als Alternative für den Aufzug dienen kann, falls dieser ausfällt.

Deutschlandweit gibt es nach Angaben der Deutschen Bahn AG rund 5.400 Bahnhöfe, die von der DB Station & Service AG betrieben werden. Davon weisen rund 3.500 (65 Prozent) weniger als 1.000 Reisende pro Tag auf. Die meisten dieser Bahnhöfe befinden sich in Bayern (17 Prozent), gefolgt von Baden-Württemberg (11 Prozent), Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Rheinland-Pfalz mit jeweils neun Prozent.

Die Priorisierung des barrierefreien Umbaus von kleinen Bahnstationen erfolgt nach der bereits erwähnten „1.000er-Regel“, die durch eine Vereinbarung zwischen der DB und dem Eisenbahnbundesamt zustande kam. Danach ist eine flächendeckende Ausstattung mit Aufzügen und Rampen nur an Verkehrsstationen mit mindestens 1.000 Reisenden am Tag vorgesehen. Zwar können Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag im örtlichen Bedarfsfall entsprechend ausgerüstet werden, z.B. wenn sich in Stationsnähe eine Behinderteneinrichtung oder ein Seniorenheim befindet oder die nächste barrierefreie Station mehr als 50 Kilometer entfernt liegt. Dies ist aber nicht zwingend vorgeschrieben.

Dieses Verfahren benachteiligt den ländlichen Raum und widerspricht damit dem Postulat der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“, das im Grundgesetz verankert ist. Die Forderung lautet daher, den barrierefreien Umbau von Stationen schneller vorantreiben und damit die Benachteiligung des ländlichen Raums abzubauen. Zwar müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden Halt in einem Bahnhof Stationsentgelte an den Infrastrukturbetreiber entrichten, es gibt aber bei DB Station & Service keine im Detail definierte Gegenleistung. Auf eine kleine Anfrage antwortete die Bundesregierung, dass *„die Ausgestaltung ... dem Betreiber des Personenbahnhofs überlassen [bleibt]. Das unterliegt der Aufsicht der Bundesnetzagentur.“*

Für den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen mit bis zu 1.000 Reisenden am Tag gibt es seitens des Bundes keine geregelte Förderung. Aus diesem Grund hat das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2015 ein kleines, befristetes Förderprogramm¹⁰ für den Umbau kleiner Bahnhöfe im ländlichen Raum aufgelegt. Der Bund stellt 50 Millionen Euro (später auf 80 Millionen Euro erhöht) zur Verfügung, um kleine Stationen barrierefrei zu gestalten. Da nur 50 Prozent der Kosten über dieses Programm gefördert werden, kann es als Versuch gewertet werden, die Verantwortung des Bundes und der Deutschen Bahn für die Barrierefreiheit nach unten zu delegieren. Darüber hinaus mag das mit 80 Millionen Euro ausgestattete Programm ein Anfang sein, es wird aber bei Weitem nicht ausreichen. Derzeit plant die Bundesregierung kein neues Förderprogramm.

Die Bedingungen des Programms wurden so eng gefasst, dass die wenigsten der dringend notwendigen Maßnahmen eine Chance auf Realisierung hatten. Ein Förderkriterium war, dass die Umbauten bis Ende 2018 umgesetzt werden. Da für die meisten Kleinbahnhöfe aber keine Planungen, geschweige denn Planfeststellungsbeschlüsse für die Aufhöhung zu niedriger Bahnsteige vorhanden sind, kommt das Förderprogramm nur an sehr wenigen Orten an. Beispiel: Im Rems-Murr-Kreis beantragte das Land Baden-Württemberg für 14 Bahnhöfe Sanierungsmittel. Nicht ein einziger davon bekommt auch nur einen Cent

vom Bund. Dagegen vertritt die Bundesregierung die Ansicht, *„dass sich viele Maßnahmenvorschläge der Länder auch ohne bereits vorliegende Planungen bis Ende 2018 realisieren lassen.“*¹¹

Von den Bundesländern wurden 416 Maßnahmen zur barrierefreien Modernisierung von Kleinbahnhöfen angemeldet, davon alleine 105 aus Baden-Württemberg, die Stationen mit mindestens 1.000 Reisenden pro Tag oder Stationen (Anzahl 68) der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) betreffen. Ein Kritikpunkt ist die Tatsache, dass der Bund die Vorauswahl der Bahnhöfe der DB AG überlassen hat und damit seine politischen Einflussmöglichkeiten nicht voll genutzt hat. Baden-Württemberg hat vorgeschlagen, auch die Verkehrsstationen nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) und die Verkehrsstationen mit 1.000 oder mehr Ein- und Aussteigern pro Tag in das Programm aufzunehmen. Die Bundesregierung hat allerdings die Förderbedingungen nur unwesentlich abgeändert. Im Ergebnis werden nur drei (!) Kleinbahnhöfe in Baden-Württemberg ins Förderprogramm des Bundes aufgenommen – trotz des großen Umbaubedarfes.

Für die größeren Bahnhöfe mit mindestens 1.000 Reisenden am Tag darf die Deutsche Bahn Mittel verwenden, die sie nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) vom Bund erhält. Auf eine kleine Anfrage konnte die Bundesregierung nicht mitteilen, wieviel Mittel im Jahr 2015 in den barrierefreien Umbau von größeren Bahnhöfen geflossen ist. Es ist anzunehmen, dass das Geld für die Sanierung maroder Brücken und Tunnel, nicht aber in den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen fließt. Hinzu kommt, dass die LuFV-Mittel für Ersatzinvestitionen vorgesehen sind, also im Regelfall erst dann eingesetzt werden dürfen, wenn Anlagen abgängig sind.

MEINE POLITISCHEN FORDERUNGEN:

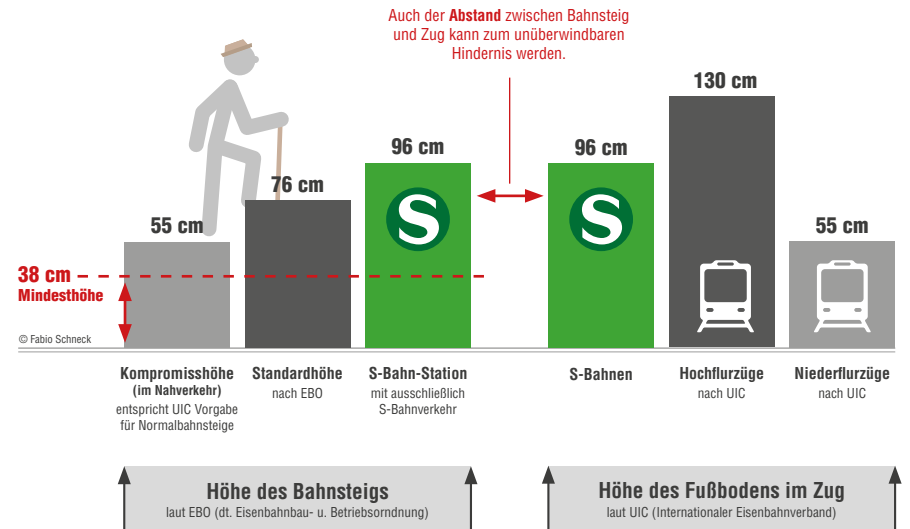
Mein Vorschlag für die Kleinbahnhöfe ist, dass der Bund fünf Jahre in Folge je 50 Millionen Euro zur Verfügung stellt. Jedoch wird auch dieser Betrag nicht ausreichen, um alle Kleinbahnhöfe barrierefrei zu gestalten. Daher ist zu prüfen, ob auf aufwändige Planfeststellungsverfahren für Bahnsteigaufhöhungen verzichtet werden kann und ob kostengünstige Baumaßnahmen möglich sind.

Die LuFV ist dahingehend zu verändern, dass der Bund seinem Bahnkonzern eine Zielvorgabe darüber macht, wie viele Bahnhöfe pro Jahr barrierefrei umzubauen sind. Die Bundeszuschüsse sind entsprechend zu erhöhen.

Bahnsteighöhen

Unangepasste Bahnsteighöhen stellen erhebliche Hürden für den barrierefreien Zugang in die Züge dar. Die Lücke zwischen Bahnsteig und Zug kann ein weiteres nur schwer oder auch überhaupt nicht überwindbares Hindernis für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung darstellen.

Die unterschiedlichen Bahnsteighöhen erklären sich durch das historisch gewachsene Bahnnetz. Die Standardhöhe laut Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) liegt bei 76 Zentimetern, gemessen ab der Schienenoberkante. Die Mindesthöhe beträgt 38 Zentimeter. In Stationen, in denen nur S-Bahnen halten, darf die Bahnsteighöhe 96 Zentimeter betragen. Zusätzlich gibt der Internationale Eisenbahnverband UIC die Höhe für Normalbahnsteige mit 55 Zentimeter an, die bisweilen auch als Kompromisshöhe bezeichnet wird.



Im S-Bahnverkehr gibt es die Besonderheit, dass viele Bahnsteige eine Höhe von 96 Zentimetern aufweisen, wie dies auch in der Region Stuttgart üblich ist. In Deutschland setzt sich bei den S-Bahnen jedoch zunehmend eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter durch. Diese Vielfalt an Bahnsteighöhen hat sich über die lange Eisenbahngeschichte entwickelt und lässt sich in überschaubaren Zeiträumen nicht harmonisieren.

Beispiel Bahnsteige am Bodensee

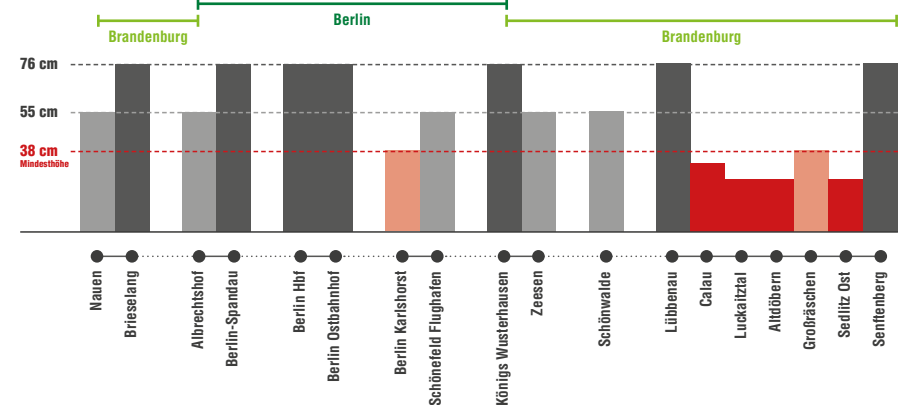
Die Bodenseegürtelbahn führt von Radolfzell über Friedrichshafen bis nach Lindau. Auf dieser Bahnstrecke verfügen viele Bahnsteige nicht über eine Höhe von 55 Zentimetern, die für einen barrierefreien Einstieg notwendig sind. In Friedrichshafen sind die Bahnsteige beispielsweise nur 36 bis 38 Zentimeter hoch. Der Seehas fährt von Engen über Radolfzell am Bodensee bis nach Konstanz. In Reichenau und Hegne sind die Bahnsteige nur 20-32 Zentimeter hoch und nicht befestigt, in Mühlhausen sind es sogar nur 18 Zentimeter. Die Aufhöhung der Bahnsteige in den oben genannten Orten ist seitens der Deutschen Bahn in der Planung.



Bahnhof Nonnenhorn bei Lindau - hier ist keine Bahnsteigerhöhung geplant.

Eine Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen ist aufgrund der unterschiedlichen Vorgaben schwierig. Dies gilt insbesondere dann, wenn S-Bahnen und Regionalzüge an einem Bahnsteig halten müssen. An etwa einem Drittel aller S-Bahn-Stationen ist dies der Fall. Bahnsteige müssen aufgehört werden, was erhebliche Kosten mit sich bringt und langfristig müssen Fahrzeugflotten mit einheitlicher Fußbodenhöhe angeschafft werden. Beispielsweise kostet die Erhöhung eines Bahnsteigs grob gerechnet eine Million Euro. Die hohen Kosten und die langen Planungshorizonte für Infrastrukturen lassen es sinnvoll erscheinen, wenn die Fahrzeuge an die Infrastruktur angepasst werden. Die DB bereitet den stufenfreien Einstieg in den Zug durch eine Bahnsteigerhöhung von 4.000 niedrigen Bahnsteigen auf standardmäßig 55 oder 76 Zentimeter gemäß TSI PRM vor.

UNTERSCHIEDLICHE BAHNSTEIGHÖHEN (Am Beispiel der Strecke: Nauen - Berlin - Senftenberg)



© Fabio Schneck

Ein zusätzliches bürokratisches Hindernis ist die Tatsache, dass die Deutsche Bahn für die Aufhöhung von Bahnsteigen in der Regel langwierige Planfeststellungsverfahren durchführen muss. Auf Anfrage stellte die Bundesregierung klar, dass die Verfahren aufgrund gesetzlicher Vorgaben notwendig wären, sie aber durch möglichst einheitliche Lösungen bei den betroffenen Verkehrsstationen schneller durchlaufen werden könnten. Nähere Angaben dazu, wie diese Lösungen aussehen könnten, machte sie nicht.

Eine kostengünstige Variante ist die partielle Aufhöhung von Bahnsteigen, wie sie beispielsweise in Böblingen errichtet wurde. Der Bahnsteig 1 hat zwei Abschnitte: 47 Meter mit 38 Zentimeter und 90 Meter mit 76 Zentimeter Höhe. Mobilitätseingeschränkte können an definierten Stellen ohne Höhenunterschiede in den Zug gelangen. Die Bundesregierung sieht Anwendungsmöglichkeiten auf Bahnstationen mit einem geringen Aufkommen an Reisenden, allerdings sind eine höhere Unfallgefahr und die geringere Flexibilität bei dem Fahrzeugeinsatz negativ zu bewerten. Auch die Fachpresse sieht Teilaufhöhungen skeptisch und verweist darauf, dass der Zug nicht in jedem Bahnhof mit derselben Türe am aufgehöhten Bahnsteigbereich halten kann. Teilaufhöhungen könnten deswegen nur als „Notlösungen“ an einzelnen Haltestellen akzeptabel sein, keineswegs aber die Basis für eine Regellösung darstellen. Stattdessen könnten in den Türbereichen der Züge installierte Drehklapprampen eine gute Übergangslösung sein, bis alle Haltestellen ausgebaut sind.¹²

MEINE POLITISCHE FORDERUNG:

Das Problem der Kompatibilität von Bahnsteig und Fahrzeug (Spalt, Höhendifferenz) muss in jedem Fall überall gelöst werden. Als Lösungen bieten sich – je nach örtlicher Situation - Bahnsteigaufhöhungen, Schiebeübertritte, Fahrrampen, Hublifter oder Faltrampen an.

Hublifter an Bahnhöfen

Zum Ausgleich der unterschiedlichen Höhen von Bahnsteigen und Zügen werden von der DB mancherorts Hublifter an Bahnhöfen bereitgestellt. Aktuelle Modelle werden manuell von einer Person bedient. Das Heben und Absenken der Plattform erfolgt mittels Hydraulik über eine Fußpumpe oder auch elektrisch mittels Batterie. Der Hublift wird am Bahnsteig in die Nähe der Einstiegstür des Wagens gezogen. Über ein heruntergeklapptes Rampenblech erreicht der Rollstuhlbenutzer die Plattform. Das Rampenblech wird wieder hoch geklappt, die Plattform auf die Höhe des Fahrzeugbodens des Einstiegsbereiches gebracht, der Hublift dann soweit erforderlich noch etwas verschoben und das zweite Rampenblech zur Wagentür hin heruntergeklappt. Der Hublift darf nur von ausgebildetem Servicepersonal bedient werden. Dieses steht nur an bestimmten Bahnhöfen bereit und der Bedarf muss 24 Stunden vor Inanspruchnahme bei der DB angemeldet werden. Leider teilt die Deutsche Bahn im Internet nicht mit, wo diese Lifte verfügbar sind. Voraussetzung für den Service ist, dass es überhaupt Personal an dem Bahnhof gibt, das den Lift bedienen kann. 2015 wurden rund 41.000 vorangemeldete Reisende im Nahverkehr von Kundenbetreuern und Triebfahrzeugführern mittels der fahrzeuggebundenen Ein-/Ausstiegshilfen beim Reisen unterstützt.



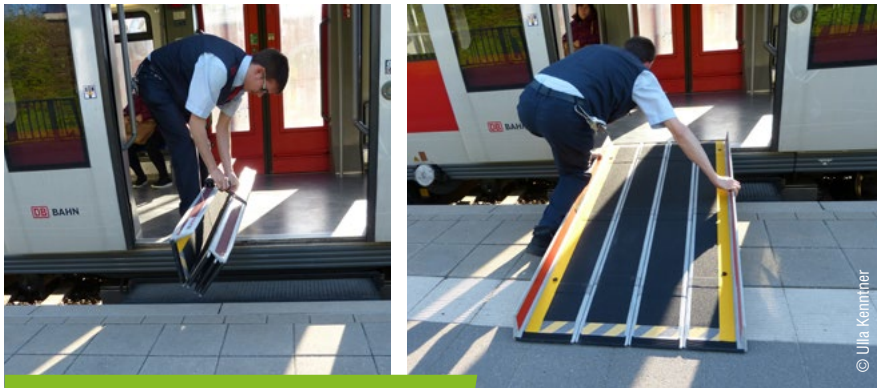
Mit dem Hublift in den ICE 3.

Die aufwändige Funktionsweise eines Hubliftes wird in diesem Video sehr deutlich vor Augen geführt: www.gruenlink.de/1743

Ersatzweise können in Fällen mit geringer Höhendifferenz Faltrampen eingesetzt werden, wie sie die Züge der Schweizer SBB und einzelne Züge in Deutschland mitführen. Alternativ können die Faltrampen auch an den Bahnsteigenden bereit gestellt werden (Beispiel Berlin).

Paragraph 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes fordert, dass die Anlagen „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Dieses trifft für den Hublifter offensichtlich nicht zu. Dagegen argumentiert die Bundesregierung, dass „aus Gründen der Sicherheit (...) es unerlässlich [ist], dass (...) Einstiegshilfen (...) nur durch eingewiesenes Personal bedient werden dürfen“. ¹³

Bis zum flächendeckenden Einsatz des ICE 4 wird die DB weiterhin personenbediente Einstiegshilfen an den Fernverkehrsbahnhöfen bereitstellen und dem steigenden Bedarf mit zusätzlichen 40 Vollzeitkräften in der Mobilitätshilfe Rechnung tragen.



Eine mobile Faltrampe im Einsatz.

ZÜGE IM FERNVERKEHR

Als erste Fahrzeuge der DB-Fernverkehr verfügen die neuen 12 ICE 3-Triebzüge ab 2014 über einen Hublift für Rollstuhlfahrer. Dieser Lift kann – ebenso wie der Hublift am Bahnhof – nur durch ausgebildetes Personal bedient werden. Darüber hinaus werden die Zuverlässigkeit und die relativ lange Einstiegsdauer immer wieder kritisiert. Der Rollstuhlbereich in den Zügen ist großzügig gestaltet, die beiden Rollstuhlplätze sind mit einem Hubtisch sowie einem Servicrufknopf ausgestattet. Ein taktiles Leitsystem unter anderem mit Fußbodenleisten und taktilen Sitzplatznummern hilft sehbehinderten und blinden Fahrgästen. Zusätzlich wurden in längeren Gängen Haltestangen angebracht, die gangseitigen Sitze mit Haltegriffen versehen und die Trittstufen sowie Innentüren kontrastreicher gestaltet.

Im Rahmen einer umfangreichen Modernisierung der ICE 2-Züge baute die DB AG 44 Triebwagen barrierefrei um, die ähnliche Einrichtungen wie der ICE 3 erhalten haben. Allerdings wird in die alten Züge kein Hublift eingebaut. Der neue Doppelstock-IC 2, der seit Ende 2015 eingesetzt wird, bietet einen verbesserten Einstieg für Rollstuhlfahrer. Bei einem Bahnsteig mit 55 Zentimetern Höhe ist der niveaugleiche Einstieg möglich, bei Bahnsteigen von 38 und 76 Zentimetern hilft eine automatische Rampe bei der Höhenüberbrückung. Darüber hinaus ist der Zug für sehbehinderte Reisende mit Piktogrammen, Wegeleitung in den Vorräumen in Braille- bzw. taktiler Schrift sowie kontrastreicher Gestaltung ausgestattet.

ZÜGE IM REGIONALVERKEHR

Der Regionalverkehr in Deutschland wird von den Ländern ausgeschrieben. Daher treten große Unterschiede in der Umsetzung der Barrierefreiheit auf. Positiv zu bewerten ist, dass im Rahmen einer wettbewerblichen Vergabe mehr Neufahrzeuge angeschafft werden, die den Vorgaben für die Barrierefreiheit genügen.

ERFAHRUNGEN EINES MENSCHEN

MIT BEHINDERUNG:

"Einstieg in normales Zugabteil zu eng und zu hoch (2 Stufen). Mitfahrt von Reutlingen nach Stuttgart im Fahrradabteil. Ich bin doch kein Gepäckstück!!"

"Spontanes Nutzen der Bahn ist nicht möglich, weil jede Fahrt spätestens am Vortag bei der Mobilitätsservicezentrale angemeldet werden muss."

"Ob wie geplant gefahren werden kann, steht erst am Tag der Reise fest, weil die Lokleitung ihre Informationen dann heraus gibt."

"Immer wieder sind die Onlineauskünfte der Bahn bzgl. Barrierefreiheit der Fahrzeuge falsch, weil kurzfristige Änderungen nicht weitergeleitet oder eingepflegt werden."

EIN NEGATIV-BEISPIEL: FÜR BARRIEREN IM LÄNDLICHEN RAUM DIE BRENTZTALBAHN (ULM - AALEN)

Der Bahnhof in Sontheim an der Brenz hat weniger als 1.000 Fahrgäste am Tag, erhielt aber auf Betreiben der Gemeinde einen Zugang zu den Gleisen, der auch für Rollstuhlfahrer geeignet ist. Im Regelbetrieb wird die Brenztalbahn von modernen Niederflurzügen des Typs VT650 RegioShuttle bedient, die das ebenerdige Einfahren mit einem Rollstuhl über eine von Fahrgast mitgebrachte Rampe(!) ermöglicht. Da diese Züge jedoch wartungsanfällig sind, werden sie nicht selten von alten Zügen des Typs VT628 ersetzt, die nur über Stufen und schmale Zugänge zu betreten sind. Ein Rollstuhlfahrer kann diese Züge auch mit Hilfe nicht nutzen. Ein elektrisch betriebener Rollstuhl hat ein Gewicht von 150 Kilogramm und kann nur mit Hilfe einer Kurbelhebebühne in den VT628 gehoben werden. Da diese nur mit geschultem Personal bedient werden darf, die Züge der Brenztalbahn aber in der Regel keinen Zugbegleiter haben, die kleinen Bahnhöfe nicht mit Personal besetzt sind und auch nicht über Hublifter verfügen, ist der Zutritt für Rollstuhlfahrer in die Ersatzzüge nicht möglich. Dennoch klebt auf dem VT628 das Piktogramm eines Rollstuhls, weil der Zug mit einer behindertengerechten Toilette ausgestattet ist.



Der VT628 mit Stufen.



Der VT644 hat wie der VT650 einen stufenlosen Einstieg.

In einem Matthias Gastel geschilderten Fall wurde die Fahrt regelkonform am Vortag bei der Mobilitätsservice-Zentrale der DB (MSZ) angemeldet, doch der Fahrgast erhielt zweimal eine falsche Auskunft über den eingesetzten Zug. Da der Zugführer auch nicht helfen konnte, musste der Rollstuhlfahrer ein Taxi zum nächsten großen Bahnhof nehmen und die Ankunft verzögerte sich um zwei Stunden, bei einer Fahrzeit von anderthalb Stunden. Der Fahrpreis für das Taxi in Höhe von 75 Euro wurde zunächst aus eigener Tasche ausgelegt, um dann von der Bahn erstattet zu werden. Aus einem Antwortschreiben der DB an Matthias Gastel, MdB geht hervor, dass auch künftig kein durchgehender Einsatz niederfluriger Züge vorgesehen ist.

Die Deutsche Bahn kann nicht im Voraus sagen, welche Verbindungen mit Zügen gefahren werden, die über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen verfügen. Aus der schriftlichen Reiseverbindung, die von der DB-Mobilitätsservice-Zentrale für einen Fahrgast im Rollstuhl erstellt wurde: „*Uns liegen keine Informationen vor, ob die oben genannten Züge über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügen.*“

EIN POSITIV-BEISPIEL: DIE NORD-OSTSEE-BAHN

Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB)¹⁴ bedient die Strecke von Hamburg über Husum bis nach Westerland auf der Nordseeinsel Sylt mit Niederflurwagen, die für Mobilitätseingeschränkte gut zu betreten und befahren sind. Fast alle Stationen an der Bahnstrecke sind entsprechend umgebaut bzw. befinden sich in der Sanierung. Jedes Verkehrsunternehmen ist heutzutage verpflichtet, ein Barrierefreiheitsprogramm anzufertigen. Die Nord-Ostsee-Bahn war 2007 ein Vorreiter, die ihr Mobilitätsprogramm¹⁵ in Zusammenarbeit mit sechs Behindertenverbänden erarbeitete. In dem Programm wird zunächst grundsätzlich der Begriff Barrierefreiheit im Kontext zum schienengebundenen Nahverkehr erörtert. Dabei kristallisiert sich – neben der Berücksichtigung von räumlichen und kommunikativen Barrieren – die besondere Bedeutung der verhaltensbedingten „Barrieren im Kopf“ heraus. Im Programm werden die bereits umgesetzten und

zukünftig geplanten Maßnahmen der NOB mit dem Ergebnis dargestellt, dass die unterschiedlichen Nutzungsansprüche der mobilitätseingeschränkten Personen ein breit gefächertes Spektrum an Maßnahmen erforderlich machen. Dies bezieht sich sowohl auf infrastrukturelle als auch auf kommunikative und serviceorientierte Maßnahmen. So müssen, neben der Erfüllung von grundsätzlichen Mindeststandards, auch individuelle und flexible Lösungen geschaffen werden. Barrierefreiheit wird als ständig zu optimierender Aufgabenprozess verstanden, der nur gemeinsam mit den vielen Kooperationspartnern der NOB umzusetzen ist.

Als Konsequenz dieses Programms werden die Mitarbeiter regelmäßig im Umgang mit Menschen mit Behinderung geschult. Die Schulung dauert einen Tag und wird von Mitarbeitern des Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. durchgeführt.



Nord-Ostsee-Bahn (NOB)

FINANZIERUNG

Die Umsetzung der Zielvorgabe des PBefG für die vollständige Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis zum Jahr 2022 stellt eine große Herausforderung an die Politik und die Infrastrukturverantwortlichen, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung des ambitionierten Ziels, dar.

Dies sei am Beispiel des barrierefreien Umbaus einer S-Bahn-Haltestelle beschrieben. Je nach Anzahl der Bahnsteige (Mittel- oder Seitenlage) sind ein oder zwei barrierefreie Aufzüge erforderlich. Die Kosten pro Aufzug betragen je nach Rahmenbedingungen (zur Verfügung stehender Platz, Höhendifferenz, Grundwasserstand, bestehende Rohre und Kabel, Restriktionen durch Straßenverkehrslagen, etc.) 0,6 bis 1,2 Millionen Euro, im Extremfall bis zu drei Millionen Euro. Zusätzlich Kosten entstehen durch die Erhöhung der Bahnsteige, um ein niveaugleiches Einsteigen zu ermöglichen. Die Kosten pro Bahnsteig können je nach Länge und Aufwand zwischen 150.000 Euro und einer Million Euro betragen. Insgesamt ergeben sich Umbaukosten in einer Bandbreite von einer dreiviertel Million bis zu 4,4 Millionen Euro pro Haltestelle. In der Folgerechnung soll optimistisch von durchschnittlich 1,5 Millionen Euro pro Haltestelle ausgegangen werden.

Die Schnellbahnhaltestellen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) können als ein Beispiel für den Handlungs- und Finanzierungsaufwand dienen. Aktuell sind in Hamburg 80 Prozent (41 von 53) der S-Bahn-Stationen und 60 Prozent der U-Bahn-Stationen (47 von 82) barrierefrei ausgebaut. Um auch die 47 noch nicht barrierefreien Stationen umzubauen, sind geschätzt mindestens 70 Millionen Euro erforderlich.

Die Deutsche Bahn schätzt die Kosten dafür, alle Bahnhöfe in Deutschland stufenfrei umzubauen, auf 10 Milliarden Euro. Die Anzahl der Aufzüge müsste dafür gegenüber dem heutigen Bestand verdreifacht werden.

BARRIEREFREIHEIT IM LINIENBUSVERKEHR

STANDARDS DER BARRIEREFREIHEIT FÜR DEN ÖPNV

Eine Arbeitsgruppe des Deutschen Behindertenrates (DBR) hat Standards für die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen, Betriebsabläufen und Fahrgastinformationen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erarbeitet.¹⁶ Ziel ist es, eine weitestgehend selbstständige Nutzung der Verkehrssysteme seitens der im Anforderungskatalog skizzierten Personengruppen mit Nutzungsschwierigkeiten zu ermöglichen:



Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im Busverkehr ist das Zusammenspiel von Fahrzeug und Infrastruktur oftmals unbefriedigend. Als problematisch erweist es sich immer wieder, wenn Busbuchten zu kurz sind und die Busse nicht in voller Länge, ohne einen Spalt zum Bussteig zu bilden, an den Bordstein heranfahren können. Darüber hinaus fehlen oft die geeigneten Hochborde. Die Infrastruktur muss also so beschaffen sein, dass weder ein Abstand noch ein Höhenunterschied zwischen Bus und Bussteig besteht.

Der Kassler Sonderbord

Bei der Planung von barrierefreien Haltestellen bildet der Kasseler Sonderbord an der Schnittstelle zwischen Haltestelle und Fahrzeug ein wichtiges Glied der barrierefreien Mobilitätskette. Ein Busbord ist ein Betonprofil, das an Haltestellen, an denen Niederflurfahrzeuge (Busse, Straßenbahnen oder Stadtbahnen) halten, als Randstein verwendet wird. Der abgerundete Bordstein wurde in Kassel entwickelt und ist namensgebend für die heute übliche Bauform. Die optimal reduzierten Abstände zwischen Fahrzeug und Haltestellen sowie die Höhe des Bussteiges machen den Ein- und Ausstieg bequem und sicher für alle. Durch seine auffallend helle Farbe erfüllt der Profilstein die Forderung nach einer deutlichen Markierung der Bordsteinkante.



Der Kasseler Sonderbord.

Neu, aber nicht zu Ende gedacht

Im Rahmen der Landesgartenschau Baden-Württemberg im Jahr 2014 und der damit verbundenen Planungen in Schwäbisch Gmünd wurden der Bahnhof und die Umgebung umgestaltet. Die Bahn führte ab 2013 eine umfangreiche Sanierung des Bahnhofgeländes durch, die insgesamt 6,4 Millionen Euro kosteten. Obwohl der architektonisch anspruchsvoll gestaltete Busbahnhof ebenerdig ist, hat er dennoch kleine Kantsteine, die für Rollatoren ein Hindernis darstellen können. Aufgrund des Verzichtes auf erhöhte Busbahnsteige ist der Einstieg für Rollstuhlfahrer nur schwer möglich.



Busbahnhof in Schwäbisch Gmünd ohne Busbahnsteige.

ERFAHRUNGEN EINES MENSCHEN MIT BEHINDERUNG:

„Im öffentlichen Nahverkehr werden in unserem Gebiet überwiegend Reisebusse eingesetzt und keine Niederflerbusse mit Neigetechnik. Außerhalb der Städte sind auch noch nicht barrierefreie Busse im Einsatz. Eine Stelle, die darüber Auskunft erteilt, ob Busse mit Rampe fahren, gibt es nicht. Ich kann in meiner Stadt nur sehr wenige Strecken mit dem ÖPNV fahren, weil viele Haltestellen am Anfang von Steigungen liegen. Die Berge komme ich dann mit dem Rollstuhl nicht hoch.“

In der Praxis zeigen sich noch weitere Probleme, die weniger mit Infrastruktur zu tun haben. Nicht selten werden Busdienstleistungen vom Anbieter an günstigere Subunternehmer ausgedient. Diese fahren in vielen Fällen nicht mit behindertengerechten Bussen, sondern mit Reisebussen, die keine oder eine nur sehr schwere Zugänglichkeit für Mobilitätseingeschränkte haben. Durch einen entsprechenden Passus in der nächsten Ausschreibung der Linie könnte dies verhindert werden, jedoch stößt ein solches Verfahren in der Praxis auf den massiven Widerstand der kleinen Busunternehmen, die sich eine Erneuerung ihres Fahrzeugparkes nicht leisten können. Hier widersprechen sich die Ziele der Förderung von Klein- und Mittelunternehmen und die Barrierefreiheit.

FORSCHUNGSPROJEKT FÜR EINE MOBILE REISEASSISTENZ

Der möglichst uneingeschränkte Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln auch für Fahrgäste mit sensorischen Einschränkungen oder eingeschränkter Mobilität setzt barrierefreie Zugänge, aber auch barrierefreie Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln voraus. Das Forschungsprojekt „aim4it“ (accessible and inclusive mobility for all with individual travel assistance) integriert eine smartphonegestützte Reiseassistenzanwendung in bestehende Hintergrundsysteme des ÖPNV. So gewährleistet das System, dass das Anschlussverkehrsmittel (meist ein Bus) ggf. länger wartet, wenn ein Fahrgast mit Mobilitätseinschränkung zusteigen möchte. Fahrgäste mit Einschränkungen der Sehfähigkeit können sich über Außenlautsprecher der Fahrzeuge die Linienbezeichnung und die Fahrtrichtung ansagen lassen.

www.gruenlink.de/175a

MITNAHMEN VON E-SCOOTERN

Technische Entwicklungen stellen zunehmende Anforderungen an die Busunternehmen. Die Krankenkassen bezahlen mittlerweile sog. e-Scooter für Menschen mit Gehbehinderungen. Diese Fahrzeuge erweitern die Mobilitätsoptionen für Menschen mit Gehbehinderungen erheblich. Sie werden unter § 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung als motorisierte Krankenfahrstühle aufgeführt. Ihr Gewicht kann 300 Kilogramm betragen. Dadurch kamen Bedenken hinsichtlich der Beförderungssicherheit auf. Einzelne Busunternehmen schließen e-Scooter von der Beförderung aus.

Zu diesem Verfahren gibt es unterschiedliche Urteile vom Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, das das Beförderungsverbot der e-Scooter als rechtmäßig erachtete und vom Oberlandesgericht Schleswig, welches das Beförderungsverbot als rechtswidrig ansah. In ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen¹⁷ verwies die Bundesregierung auf noch laufende Studien zur Transportsicherheit und die Zuständigkeit der Länder. Rechtsunsicherheiten bestünden nicht, teilte die Bundesregierung erstaunlicherweise mit und verwies auf die laufenden Rechtsstreitigkeiten.



e-Scooter für Menschen mit Gehbehinderungen.

DER FLEXIBUS IN OBERSCHWABEN

Der Flexibus ist ein modernes Personentransportkonzept im öffentlichen Nahverkehr, das in mehreren Orten des Verkehrsverbundes Mittelschwaben betrieben wird. Das Prinzip ist denkbar einfach: Auf der Seite www.flexibus.net findet man die Telefonnummer für die entsprechende Region. Auf Wunsch holt der Flexibus dann den Fahrgast an einer nahe gelegenen Haltestelle ab und bringt ihn/sie an die gewünschte Haltestelle und auch wieder nach Hause. Beispielsweise bedient der Bus in den Städten Günzburg und Leibheim über 560 Haltestellen. Die Beförderung von Menschen im Rollstuhl und in Kinderwagen sowie von Gehhilfen ist in dem Kleinbus möglich.

MOBILITÄTSBEGLEITER IN REUTLINGEN

Die Stadt Reutlingen hat sich entschieden, die Barrierefreiheit im ÖPNV durch die Sensibilisierung und das Training von Fahrgästen zu verbessern. Ziel des Trainings ist es, den Teilnehmern Einblick in die Schwierigkeiten von Menschen mit Behinderungen zu geben, technische Optionen der Hilfe zu vermitteln und zu praktischer Unterstützung anzuleiten. Die Mobilitätsbegleiter sollen als gutes Vorbild dienen und anderen Mitbürgern die Hemmungen nehmen, auch Menschen mit Behinderungen in ihrer Mobilität zu unterstützen.

Das Training umfasst drei halbe Tage und vermittelt zunächst allgemeine Kenntnisse zu den Problemen von Menschen mit Behinderungen bei ihrer Mobilität. Am zweiten Tag werden praktische Übungen im Bus, mit Rollstuhl, Rollator und Simulationsanzug gemacht. Der dritte Tag dient der Beschäftigung mit Fragen der Kommunikation mit Menschen unterschiedlicher Behinderungen und anderen Fahrgästen, die zum Nachahmen angeregt werden sollen.

Das Programm wurde 2014 mit 30 Fahrgästen der Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft RSV, die sich auf ein Anschreiben gemeldet hatten, und 2015 mit 28 Jugendlichen durchgeführt. Es gab viele positive Rückmeldungen von allen

Seiten. Jeder Teilnehmer erhielt ein Zertifikat. Die Kosten beliefen sich auf ca. 16.000 Euro je Training und erforderten eine Zehntel Personalstelle. Das Projekt wurde 2014 als eines der 45 innovativsten Projekte vom Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren gefördert. Zusätzlich führt die RSV Trainingsmaßnahmen für ihre Busfahrer durch.



Mobilitätsbegleiterin in Reutlingen

ERFAHRUNGEN VON MOBILITÄTSBEGLEITER/INNEN:

„Manchmal lehnen Menschen mein Hilfsangebot ab und sind unfreundlich. Die Schulung und Nachtreffen sind hilfreich, auch mit Enttäuschung umzugehen.“

„Durch die Schulungen bin ich offener und selbstbewusster im Umgang mit Menschen mit Behinderungen geworden.“

„Jetzt weiß ich, wie ich mich verhalten soll und gehe selbstbewusster an die Sache heran.“

„In einem überfüllten Bus ist die Theorie schwieriger umzusetzen.“

„Ich erfahre Dankbarkeit (für mein Tun), dass es Menschen gibt, die helfen.“

PROGRAMME FÜR BARRIEREFREIEN BUSVERKEHR IN BADEN-WÜRTTEMBERG

In den Jahren 2014 und 2015 förderte das Land Baden-Württemberg den Umbau von Bushaltestellen und den Kauf von barrierefreien Bussen. Damit konnte jede zweite Haltestelle, für die ein Förderantrag gestellt wurde, barrierefrei umgebaut werden. Dieses Programm kostete 15 Millionen Euro. Weitere 10 Millionen will das Land 2016 für ein Busförderprogramm aufwenden.¹⁸

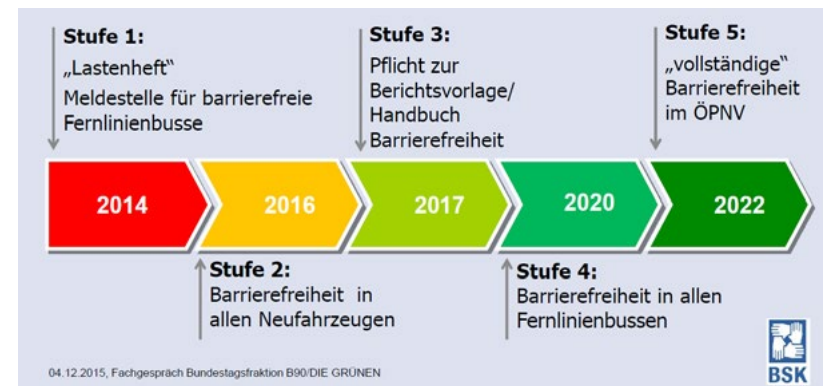
Im Fokus des Förderprogramms stehen barrierefreie Neufahrzeuge, die der aktuellen Abgasnorm (EURO VI) entsprechen. Gefördert werden ausschließlich niederflurige Fahrzeuge, die zudem das Zwei-Sinne-Prinzip berücksichtigen. Das bedeutet, dass in den Bussen visuelle und akustische Informationsquellen vorhanden sein müssen. Die Förderung von barrierefreien und niederflurigen Doppelstockbussen ist ebenfalls möglich. Außerdem werden Zusatzausstattungen zur Fahrradmitnahme bezuschusst, um die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bus und Fahrrad besser zu vernetzen.

BARRIEREFREIHEIT IM FERNBUSVERKEHR

RECHTLICHER RAHMEN FÜR FERNBUSSE

Der Fernbusmarkt in Deutschland wurde zum 1. Januar 2013 durch die schwarz-gelbe Bundesregierung liberalisiert. Bis dahin war der nationale Fernbuslinienverkehr bis auf wenige Ausnahmen untersagt, um die Bahn im Fernverkehr vor der Buskonkurrenz zu schützen. Seit der Liberalisierung hat sich der Fernbusmarkt dynamisch entwickelt: Die Zahl der Passagiere stieg von 8 Millionen im Jahr 2013 auf knapp 16 Millionen in 2014 und mindestens 20 Millionen im Jahr 2015. Die Anzahl der Fernbuslinien vervierfachte sich zwischen Anfang 2013 und Anfang 2015.

Parallel zur Liberalisierung des Fernbusmarktes wurde festgelegt, dass ab dem Jahr 2016 neue Fernbusse und ab 2020 alle Fernbusse mindestens zwei Stellplätze für Rollstuhlfahrer und einen barrierefreien Zugang in die Busse besitzen müssen. (Siehe Grafik unten.) Dadurch wurden die Empfehlungen des Anhangs VII der EU-Richtlinie 2001/85/EG über die Bauvorschriften für Omnibusse in Deutschland umgesetzt. Die grüne Bundestagsfraktion unterstützte die Liberalisierung des Fernbusmarktes und setzt sich für weitreichende barrierefreie Mobilität ein.



STAND DER UMSETZUNG

Für die Umsetzung der Vorgaben hat der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) im Herbst 2013 eine Steuerungsgruppe ins Leben gerufen, an der sich Bushersteller, Fernlinienbus-Betreiber und Verbände der Behindertenselbsthilfe beteiligten. Es entwickelte sich eine intensive Diskussion, bei der sich die junge Fernbusbranche überfordert fühlte. Streitpunkte waren die Fristen zur Einführung der Barrierefreiheit, Mehrkosten durch die Regelungen, die Anzahl der Rollstuhlplätze, Sicherheitsnormen für Rollstühle, Kompensationszahlungen des Bundes für Begleitpersonen und Reservierungen für Mobilitätseingeschränkte. Die Steuerungsgruppe löste sich im Sommer 2014 auf, ohne einen Konsens gefunden zu haben. Der BSK veröffentlichte ein Lastenheft, dass aber nicht von allen Beteiligten mitgetragen wurde. Thematisiert werden unter anderem Kennzeichnung der Fahrzeuge, Anordnung der Ein- und Ausstiege, Türen, Stufen, Durchgangsbreiten, aber auch Rollstuhlstellplätze und Einstiegshilfen. Das Heft zum herunterladen: www.gruenlink.de/1744

Daraufhin wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, die notwendigen Arbeitsschritte zur Erstellung des Handbuchs in die Wege zu leiten. Die Bundesregierung schiebt die Verantwortung auf eine nachgeordnete Behörde, anstelle sich stärker als Vermittlerin in dem festgefahrenen Konflikt einzubringen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) hatte Ende 2015 noch versucht, flexible Änderungen an den für das Jahr 2016 geltenden Vorgaben vorzunehmen. Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter BSK und die Verbände des Deutschen Behindertenrates sowie die fachlich zuständigen Bundestagsabgeordneten konnte der BDO davon jedoch nicht überzeugen.

Zwei kleine Anfragen der Grünen¹⁹ deckten große Wissenslücken der Bundesregierung hinsichtlich der Problemlage von Fernbussen auf: Es ist ihr weder bekannt, wie viele Fernbushaltestellen vollständig barrierefrei sind, noch wie viele barrierefreie Fernlinienbusse aktuell zugelassen sind, oder ob barrierefreie Fernlinienbusse im grenzüberschreitenden Fernlinienbusverkehr im Einsatz sind.

(Un-)geeignete Rollstühle

Die Krankenkassen in Deutschland finanzieren meist nur einfache Rollstühle, die nicht für die Beförderung von Personen in Kraftfahrzeugen entwickelt wurden. Diese Rollstühle können auch mit effektiven Rückhaltesystemen nicht sicher befestigt werden, geschweige denn die darin sitzenden Personen sichern (in Pkw gilt die Anschnallpflicht!). Nach Angaben des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer sind momentan nur 20 Prozent der auf dem Markt befindlichen Rollstuhlmodelle dafür zugelassen. Seit dem Jahr 2014 prüft der Spitzenverband Bund der Krankenkassen bei Anträgen zur Aufnahme von Rollstühlen in das Hilfsmittelverzeichnis, ob die Rollstühle als Fahrzeugsitz eingesetzt werden können. 2015 wurden 200 neue Rollstuhlmodelle, die über entsprechende Sicherungssysteme verfügen, ins Hilfsmittelverzeichnis aufgenommen (von ca. 1.400). Unklar bleibt aber, wie das Hilfsmittelverzeichnis an dieser Stelle fortgeschrieben wird. Außerdem bleiben die Bestandsrollstühle problematisch. Da die gesetzlichen Krankenversicherungen keine Nachrüstkosten übernehmen, wird es noch mindestens 10 Jahre dauern, bis der Großteil aller Rollstühle ein entsprechendes Sicherungssystem aufweist.

ERFAHRUNGEN EINES MENSCHEN

MIT BEHINDERUNG:

"Fernbusse sind für Rollifahrer ungeeignet, zu eng. Habe in Norwegen Reisebusse für Rollifahrer gesehen. Daran sollten wir uns ein Beispiel nehmen. Busse mit Hebebühne und Behinderten-WC."

In dieser Diskussion sollte auch Beachtung finden, dass Rollstühle für lange Fahrten unbequem werden können und Mobilitätsbehinderte es oft vorziehen - falls möglich - in den Bussesseln zu reisen. Der Rollstuhl kann derweil vom

Fahrer im Gepäckraum verstaut werden. Dennoch ist es für die auf einen Rollstuhl angewiesenen Reisenden unerlässlich, dass für die Beförderung in Fernbussen schnell Rechtssicherheit geschaffen wird. Rechtlichen Klärungsbedarf gibt es auch beim Mitführen von Sauerstoffflaschen in Fernbussen. Dies ist laut der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) gesetzlich verboten, obwohl viele Menschen mit Behinderung auf die zusätzliche Sauerstoffversorgung medizinisch angewiesen sind. Hingewiesen werden muss darauf, dass die Einrichtung behindertengerechter WC wegen des enormen Platzbedarfes in Bussen nicht vorgeschrieben werden kann. Problematisch ist ferner die fehlende durchgängige Barrierefreiheit in Bezug auf die gesamte Reisekette. Dies liegt insbesondere an vielen schlecht ausgebauten Busterminals, deren Umbau aufgrund unklarer Zuständigkeiten nicht schnell genug vorankommt.

Dennoch sollte die Gesamtsituation bei den Fernbusse nicht zu negativ bewertet werden, denn sie haben gegenüber anderen öffentlichen Verkehrsmitteln einige Vorteile für Menschen mit Behinderungen:

- Relativ hohe Servicedichte durch die gute Ansprechbarkeit eines Fahrers, der auch beim Ein- oder Aussteigen behilflich ist sein kann
- Lange Strecken ohne Umsteigen, was für Menschen mit Behinderungen eine erhebliche Erleichterung darstellt
- Dichtes Netz und Haltestellen auch in ländlichen Räumen (beispielsweise in Titisee-Neustadt oder in Tettnang)
- Gute Zugänglichkeit der Busse für Mobilitätseingeschränkte: Doppeldeckerbusse sind grundsätzlich Niederflurbusse und Reisebusse haben oft einen Hublift.
- Im Gegensatz zur Deutschen Bahn sind die Informationen der privaten Busbetreiber in der Regel verfügbar und korrekt.

MEINE POLITISCHEN FORDERUNGEN:

- *Fahrgastfreundliche Umsetzung der Vorgaben ab 2016*
- *Bundesregierung soll stärker als Vermittler zwischen Bus- und Behindertenverbänden auftreten*
- *Bundesregierung muss Regelung schaffen, dass alle Rollstuhlfahrer rechts- und verkehrssicher befördert werden können*
- *Krankenkassen sollen zertifizierte, transportsichere Rollstühle finanzieren*
- *Klärung der Zuständigkeit für Busterminals*
- *Schaffung einer europäischen Regelung, die die deutschen Standards zu barrierefreiem Fernbusverkehr auf die EU-Ebenen überträgt*

BARRIEREFREIHEIT

IM LANGSAMVERKEHR

IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Fußverkehr ist eine wesentliche Säule nachhaltiger Mobilität. Er ist klimafreundlich, gesundheitsfördernd, leise und stellt keine Preisfrage dar. Für Menschen mit Behinderungen erhält er eine besondere Bedeutung, da die Angebote des öffentlichen Verkehrs nur fußläufig (ggf. mit Rollator oder einem Rollstuhl) erreicht werden können. Barrierefreie Zugänge sind dabei essentiell. Eine der Herausforderungen für die Verkehrspolitik und die Stadtplanung ist der demografische Wandel. Dieser verlangt, die Mobilität und die gesellschaftliche Teilhabe einer zunehmenden Anzahl älterer BürgerInnen zu erhalten und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Auf eine Kleine Anfrage²⁰ antwortete die Bundesregierung: *„Im Hinblick auf die älteren und mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürger ist es der Bundesregierung ein Anliegen, dass für eine möglichst barrierefreie Mobilität im öffentlichen Raum gesorgt wird.“* Allerdings konnte die Bundesregierung in ihren Antworten nicht darlegen, wie sie dieses Anliegen umsetzen möchte, sondern verwies lediglich auf die Zuständigkeit der Kommunen und die existierenden Normen und Regelwerke. Die relevanten Punkte dieser Anfrage waren:

- Verbesserung der Nutzbarkeit von Wegen mit Kopfsteinpflaster für Menschen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind
- Verringerung des Unfallrisikos von Fußgängern bei Fahrbahnenüberquerungen
- Angemessenheit der Vorgaben zu Grünphasen und Räumzeiten für Fußgänger
- Wege und Fahrbahnüberquerungen sind allzu häufig durch Autos und Lieferfahrzeuge zugeparkt
- Werbeschilder oder Mülltonnen auf den Gehwegen

BLINDE UND SEHBEHINDERTE MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Blinde und sehbehinderte Menschen können eine Reihe von Hilfen selber nutzen, um sich im öffentlichen Raum zu orientieren. Dazu zählen der Blindenstock für die taktile und akustische Nutzung, der Blindenhund und diverse elektronische Navigationshilfen. Es werden Trainingsprogramme angeboten, um die Anwendung der Hilfsmittel zu üben. Besondere Schwierigkeiten haben Blinde und Sehbehinderte auf größeren Plätzen, bei der Überquerung von Straßen und beim Zugang zum öffentlichen Personenverkehr.

Da blinde Menschen Schwierigkeiten haben, ohne räumliche Orientierungshilfen eine Strecke zurückzulegen, stellen insbesondere große Plätze eine Barriere dar. Abhilfe kann die öffentliche Hand durch die Anlage von taktilen Blindenleitlinien schaffen. Die großräumige Orientierung in einer Stadt kann durch taktile Karten für Sehbehinderte erleichtert werden.

Akustische und taktile Hilfen an Ampeln

Für die Überquerung von Straßen werden akustische oder taktile Signale an Ampeln verwendet. Während die taktilen Signale durch Vibration an der Ampelsäule Sehbehinderten die Grünphase für Fußgänger anzeigen, können akustische Signale dem Fußgänger zusätzlich auch die Richtung für eine sichere Überquerung der Kreuzung angeben. Allerdings ist die Lautstärke oft - aus Lärmschutzgründen - so niedrig eingestellt, dass die Signale vom Verkehrslärm übertönt werden. Wichtig für die Anlage von Blindenleitsystemen in öffentlichen Räumen ist die lückenlose Verfügbarkeit. Damit ist gemeint, dass z.B. nicht nur der Bahnhof mit Blindenleitlinien ausgestattet ist, sondern auch der Zugang zum Bahnhof und der Weg in das Stadtzentrum. Dieses ist deshalb oft nicht gegeben, weil für die unterschiedlichen Bereiche verschiedene Stellen zuständig sind. Beispielsweise wurde in Ludwigsburg die Unterführung unter dem Bahnhof saniert und mit einer Leitlinie ausgestattet, während der privatisierte Bahnhof selber keine Orientierungshilfen für Menschen mit Sehbehinderung bietet.

Mobile Navigationsgeräte und -anwendungen

Im Zeitalter der digitalen Vernetzung und der Smartphones stellt sich die Frage, ob nicht andere innovative technische Lösungen möglich sind, die es erlauben, dass Sehbehinderte mit elektronischen Geräten durch öffentliche Räume navigieren können. Die technischen Entwicklungen ermöglichen Sehbehinderten in Außenräumen eine satellitengestützte Routenführung mit akustischer Rückmeldung an den Nutzer, ob er den gewünschten Weg einschlägt. Die bekannten, auch von sehenden Nutzern verwendeten Anwendungen wie Navigator, GoogleMaps, ape@map, etc. sind auch für Sehbehinderte und Blinde geeignet und können von Menschen mit Behinderungen individuell eingestellt werden. Allerdings ist die Nutzung mit einigen Unsicherheiten verbunden: Beispielsweise ist die Satellitenortung auf dem Bürgersteig aufgrund der Nähe zu Häusern unsicherer als in der Straßenmitte. Daher müssen Informationen immer mit der Wirklichkeit abgeglichen werden. Dieses ist für Sehbehinderte mit einem Rest Sehkraft erheblich einfacher als für blinde Menschen. Deshalb finden Navigations-Apps bei Ersteren größere Akzeptanz. Aus diesen Gründen sollten neben dieser technischen Lösung die herkömmlichen Blindenleitsysteme erhalten bleiben. Die Stiftung Warentest hat im Sommer 2016 zehn Apps für blinde und sehbehinderte Menschen getestet bzw. durch Angehörige der beiden Zielgruppen testen lassen. Fazit: Die Apps erweitern die Möglichkeiten, eigenständig zu Fuß mobil zu sein, enorm.

BlindSquare

BlindSquare ist eine bei blinden und sehbehinderten Menschen sehr beliebte iPhone-App und basiert auf satellitengestützter Ortung (GPS). Sie beschreibt die Umgebung und sagt Straßenkreuzungen und wichtige Punkte an, während sich die Anwender fortbewegen. In Verbindung mit externen, kostenlosen Navigations-Apps bietet BlindSquare viele Informationen, die blinde und sehbehinderte Menschen benötigen, um sich unterwegs unabhängig orientieren zu können. BlindSquare hat eine eigene Sprachausgabe und sagt öffentliche Punkte (POI), Kreuzungen und vom Nutzer gespeicherte Punkte mit einer eigenen Stimme an. Auf die wichtigsten

Funktionen von BlindSquare kann über das Audiomenü mit jedem Headset zugegriffen werden, das Apples Musikwiedergabesteuerung unterstützt. Wer mit BlindSquare unterwegs ist, braucht also keine winzigen Tasten auf dem Bildschirm zu suchen, weil viele Funktionen über die Tasten des Headsets oder des Bluetooth-Lautsprechers verfügbar sind. In einer neueren Version ist BlindSquare auch für die Navigation in Innenräumen geeignet. Unter www.gruenlink.de/175k gibt es eine ausführliche Beschreibung darüber, welche Optionen Blind Square bietet.

Handhabung von Smartphones und Navigationsgeräten

Ein nicht zu unterschätzendes Problem ist die komplizierte Handhabung der Smartphones, bei der sich der Benutzer durch verschiedene Menüs klicken muss, um die Anwendung wie gewünscht zu nutzen. Grundsätzlich ist die Akzeptanz von Smartphones bei älteren Menschen geringer. Einerseits nehmen Sehprobleme im Alter zu, andererseits wird mit dem Nachwachsen der jüngeren Smartphone-Nutzer die Akzeptanz langfristig steigen. Als Alternative bieten sich heute schon spezialisierte elektronische Navigationsgeräte an, die mit wenigen Handgriffen bedient werden können, wie zum Beispiel „Kaptan“. Dabei handelt es sich um ein sprechendes GPS-System für die Hosentasche, das kein Display besitzt, sondern die Navigationsanweisungen allein per Sprache ausgibt – sogar im Text-to-Speech-Modus, also mit der Angabe der Straßennamen. Auch die Eingabe des Zielortes erfolgt ausschließlich über Sprache. Das Gerät wurde hauptsächlich für Fußgänger oder Fahrradfahrer konzipiert, wird aber auch von Sehbehinderten und Blinden gerne verwendet. Es bietet auch die Möglichkeit, sich in rund 200 europäischen Städten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Ziel leiten zu lassen.

Navigation in Gebäuden

Für Innenräume gibt es eine neudeutsch „Indoor-Navigation“ genannte Wegführung, die von lokalen Funkfeuern (GPS-Beacons) geleitet wird. Diese Technologie ist zurzeit noch in der Erforschung und es gibt noch keine

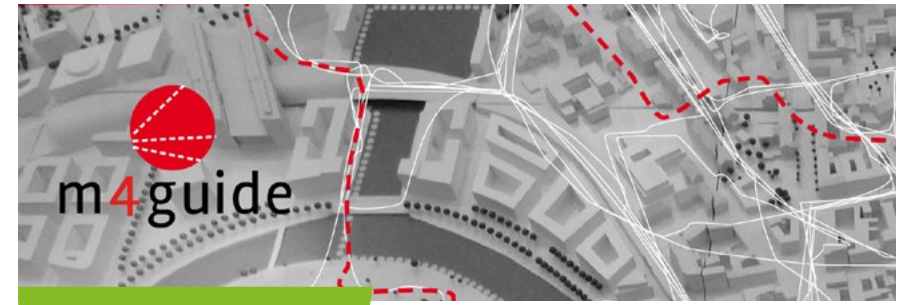
Implementierung. Dafür muss ein erheblicher Aufwand betrieben werden: Räume müssen vermessen, Pläne eingescannt und digitalisiert werden, die Information bereit- und die Beacons aufgestellt werden. In öffentlichen Gebäuden wie Bahnhöfen könnte die Implementierung eine Win-Win Situation mit sich bringen: Sehbehinderte können sich selbstständiger bewegen, ohne auf externe Hilfe angewiesen zu sein und die öffentliche Hand kann Personal vor Ort für andere Aufgaben einsetzen.

Das Projekt m4guide (Mobile Multi-Modal Mobility Guide)

Ziel des Projekts m4guide ist die Entwicklung und praktische Erprobung eines durchgängigen Reise-, Informations- und Zielführungssystems mit Hilfe eines handelsüblichen Smartphones. Pilotgebiete sind Berlin-Mitte sowie der Stadt- und Landkreis Soest. Es hat die folgenden Ziele:

1. die genaue Ortung der Person außerhalb von Gebäuden
2. die genaue Indoor-Ortung und Navigation mit dem nahtlosen Übergang vom Outdoor- in den Indoor-Bereich
3. eine Lösung für die Berechnung der Gesamtroute (Fußgängerwege inner- und außerhalb von Gebäuden und im ÖV) zu entwickeln und alle Daten in einem multimodalen Routing zu synchronisieren

Die Kombination vorhandener und die Entwicklung weiterer Ortungs- und Navigationsverfahren ist Aufgabe im m4guide-Projekt, um sicher, selbständig und einfach mit dem Smartphone in neuen städtischen Umgebungen die eigene Mobilität deutlich zu erhöhen.



Screenshot von www.m4guide.de

Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung im öffentlichen Verkehr

Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist einerseits der Weg bis zur Haltestelle, aber auch die Gestaltung des Bahnhofs / der Haltestelle von großer Bedeutung. Zu den Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte in den Bahnhöfen und Haltestellen zählen:

- Taktile Handläufe mit ertastbaren Informationen in Braille- und Prismenschrift (ertastbare Normalschrift)
- Taktile Bodenbeläge, auf Bahnsteigen und in Zugangsbereichen, um den sicheren Wegelauf zu markieren. Sehbehinderte Reisende werden somit in die Lage versetzt, Richtungsinformationen mittels der Füße oder eines Blindenstocks wahrzunehmen.
- Dynamische Kundeninformation nach dem Drei-Sinne-Prinzip: Sehen - Hören - Fühlen
- Für sehbehinderte Kunden ist überdies eine kontrastreiche Gestaltung der Wegführung - auch in den Zügen und Bussen - wichtig.

Bisher hat die Bahn nur 46 Prozent ihrer 9.600 Bahnsteige mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Beispielsweise hat keine S-Bahnstation im Stuttgarter Stadtgebiet ein durchgehendes Blindenleitsystem. Die Klettpassage und der Rotebühlplatz sind für Blinde und stark sehbehinderte Menschen schwierig zu durchqueren, weil Orientierungsmarken fehlen. Diese Orte können von Blinden bestenfalls dann begangen werden, wenn sie vorher unter Begleitung erforscht wurden. Beide Passagen wurden zu Zeiten gebaut, als es für Barrierefreiheit noch keinerlei Sensibilität und keine Vorgaben gab. Es ist geplant, diese Stationen zu verbessern und auf den Stand zu bringen, wie er bei den Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) heute bereits die Praxis ist.



Negativbeispiel: Ein Blindenleitsystem im Bahnhof von Würzburg führt blinde Menschen geradewegs auf eine Wand zu.

Allerdings gibt es auch Beispiele dafür, dass die Belange von Menschen mit Sehbehinderung nicht immer zu Ende gedacht werden. Davon zeugt das Foto oben.

Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bisher zirka 4.120 Bahnsteige mit einem taktilen Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet. Zudem gibt es in einigen Bahnhöfen an den Treppen zu den Bahnsteigen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Brailleschrift und in den Bahnhofshallen Tafeln mit taktilen, mit der Hand ertastbaren Lageplänen. Darüber hinaus verfügen alle neu eingebauten Aufzüge über tastbare Bedienelemente sowie über ein Sprachmodul. Eine dynamische Kundeninformation ist dann für Menschen mit Sehbehinderungen nützlich, wenn sie nicht nur visuell, sondern auch akustisch regelmäßig aktualisierte Informationen bereitstellt. Dazu zählen Lautsprecheranlagen, Fahrgastinformationsanlagen, Info-Stelen oder dynamische Schriftanzeiger. Die DB AG betreibt 6.200 dynamische Schriftanzeiger, auf denen wichtige Informationen z.B. über Fahrplanabweichungen sowohl visuell über das Display als auch akustisch über integrierte Lautsprecher ausgegeben werden. // Quelle: DB AG



Gerät für akustische ÖPNV-Informationen.

Lautsprecheransagen sind eine wichtige Ergänzung zu den taktilen Orientierungshilfen an öffentlichen Haltestellen. Die wichtigen Informationen an den Haltestellen sind, welche Bahn oder welcher Bus wann und wo fährt und ob es Störungen gibt. Leider bieten viele der kleinen Bahnhöfe der DB diesen Service nicht an. Bei größeren Bahnhöfen sind die Ansagen aufgrund vieler Nebengeräusche oft unverständlich. Im Zug sind Ansagen zu den Haltestellen und den Umsteigeoptionen wichtig.

MENSCHEN MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Im öffentlichen Raum kann die Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte mit einer Reihe von Maßnahmen gewährleistet werden, die hier aber nicht detailliert dargestellt werden können, zumal sie in den vorherigen Kapiteln schon Erwähnung fanden. Neben der Verfügbarkeit von Rampen, Aufzügen und Bordsteinabsenkungen ist für Mobilitätseingeschränkte die Information von großer Bedeutung, welche Orte im Stadtraum barrierefrei erreicht werden können.

Open Data-Systeme (frei nutzbare Datendienste)

Unter Open Data" versteht man frei nutzbare öffentliche Daten. Dazu wurde die Webseite www.wheelmap.org von den Sozialhelden e.V. entwickelt, die auch als App für Smartphones zur Verfügung steht. Wheelmap ist eine Karte zum Suchen und Finden rollstuhlgerechter Orte. Von Wheelmap gibt es mehr als 560.000 markierte Orte weltweit und mehr als 50.000 Personen nutzen die Dienstleistung pro Monat. Wie bei Wikipedia oder OpenStreetMap kann jeder mitmachen und weltweit öffentlich zugängliche Orte entsprechend ihrer Rollstuhlgerechtigkeit markieren. Markiert wird nach dem einfachen Ampelsystem:



VOLL
rollstuhlgeeignet



TEILWEISE
rollstuhlgeeignet



NICHT
rollstuhlgeeignet



bisher UNMARKIERTE Orte
Diese können von jedem schnell & einfach markiert werden.

Die gemeinsam gesammelten Informationen sind frei zugänglich und einfach zu verstehen. Neben der Markierung der Rollstuhlgerechtigkeit können auch Fotos zu einem Ort hochgeladen oder besondere Hinweise in Kommentarform verfasst werden. So ergibt sich ein noch umfassenderes Bild der Rollstuhl-gerechtigkeit des Ortes und Nutzer können besser abwägen, ob der Ort für sie zugänglich ist. Dieses Beispiel verdeutlicht auch, welche Potentiale open data Systeme bieten, bei denen eine große Anzahl von Nutzern die Möglichkeit erhält, Informationen einzuspeisen.



Screenshots von www.wheelmap.org

Runder Tisch Barrierefreies Reutlingen

Ziel dieses Runden Tisches ist es, das Thema Barrierefreiheit in allen Bereichen und Ämtern der Stadtverwaltung zu verbreiten (sog. Mainstreaming), um so die Behandlung von Themen der Inklusion und Barrierefreiheit im gesamtstädtischen Kontext zu ermöglichen. Daran nehmen Mitarbeiter/innen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen, der Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft, Expertinnen und Experten in eigener Sache sowie Behindertenverbände teil. Das Gremium hat die folgenden Aufgaben:

- Einbringung von (städtischen) Themen durch Expertinnen und Experten und Behindertenverbänden in eigener Sache
- Einbringung von (städtischen) Themen und Planungen der Verwaltung, welche die Belange von Menschen mit Behinderung besonders betreffen
- Herstellen von Transparenz des Verwaltungshandelns
- Nutzung von Beteiligungsstrukturen des Runden Tisches
- Nutzung des „Expertenwissens“ des Runden Tisches insbesondere der Erfahrungen der Expertinnen und Experten in eigener Sache

Der Runde Tisch tagt mindestens viermal im Jahr. Jede Sitzung wird protokolliert, der Umsetzungsstand der Themen wird regelmäßig aufgerufen und geprüft.

www.gruenlink.de/1755

Stadtführer und Wegweiser in Süddeutschen Städten

Auf der Webseite www.huerdenlos.de finden sich Stadtführer und Wegweiser für Menschen mit Behinderungen in 13 Städten Süddeutschlands. Die GSP Software GmbH bietet Städten, Landkreisen und Gemeinden an, in kurzer Zeit einen qualifizierten Stadtführer und Wegweiser für Menschen mit Behinderung und Senioren zu erstellen. In wenigen übersichtlichen Formularen sind die wichtigsten Zugangsbeschreibungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Senioren) aufzunehmen. Dies sind hier insbesondere Verkehrsmittel, die Parkplatzsituation, die Gebäudezugänge, Aufzüge und Behindertentoiletten. In Kurzbeschreibungen können zu allen Handicaps (Mobilität, Sehen, Hören, Verstehen, chronische Erkrankungen) Informationen und Bilder hinterlegt werden. Die Website bietet viele Features, ist individualisierbar und legt besonderen Wert auf die Bedienbarkeit sowie übersichtliche und qualitativ hochwertige Informationen.



Screenshot von www.huerdenlos.de

EINSCHRÄNKUNGEN IM INDIVIDUALVERKEHR

ERFAHRUNGEN EINES MENSCHEN MIT BEHINDERUNG:

"Ich bin seit Geburt mehrfach schwerbehindert. Öffentlichen Nahverkehr kann ich auf dem Land nicht nutzen. Fahrdienst ist zu teuer. Da es auch innerhalb Deutschlands oft keinen barrierefreien ÖPNV gibt, fahre ich mit meinem Fahrzeug, das ich umbauen ließ. Der Schwenkhubsitz ist eine große Erleichterung, war nur nicht besonders günstig. Der Umbau des privaten Pkws musste komplett selbst bezahlt werden. Umbauten an privaten Pkw müssen gefördert werden. Wenigstens dann, wenn wie in meinem Fall, die Nutzung des ÖPNV nicht möglich ist. Es gibt nur ein Rollitaxi für das ganze Ostallgäu. Ich kann z.B. kein normales Taxi benutzen, weil ich aus dem Rollstuhl nicht mehr auf einen Beifahrersitz umsteigen kann. Sonderfahrdienste, wo man im Rolli sitzenbleiben kann, gibt es, sind aber sauteuer. Die Zustiege in Taxis werden immer höher, so dass der Einstieg für Rollifahrer kaum noch möglich ist. Auch haben immer weniger Autos Griffe, an denen man sich festhalten kann. "



Behindertentransporter mit Rollstuhlrampe.

ANMERKUNGEN & QUELLEN

- 1 Daten aus dem Jahr 2013 // www.gruenlink.de/1739
- 2 Verordnung (EU) Nr. 1300/2014, Anhang Nr. 2.2
- 3 "Disability Mainstreaming" ist eine umfassende Strategie zur Förderung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, die alle unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen auf allen gesellschaftlichen Ebenen berücksichtigt.
- 4 VDV-Mitteilung Nr. 7038
- 5 Kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 18/7772 des Dt. Bundestages vom 04.03.2016
- 6 Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 15.11.2015 (Nr. 46, S.13)
Leicht überarbeitet und gekürzt wiedergegeben.
- 7 Lastenheft zur Barrierefreiheit im Regionalverkehr // www.gruenlink.de/1787
- 8 Das letzte Programm wurde im Jahr 2012 vorgestellt. // www.gruenlink.de/1789
- 9 Kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 18/7772 des Dt. Bundestages vom 04.03.2016
- 10 Förderprogramm zum barrierefreien Umbau von Bahnhöfen // www.gruenlink.de/1791
- 11 Kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 18/7176 des Dt. Bundestages vom 28.12.2015
- 12 „Der Nahverkehr“, Organ des VDV, Mai 2016
- 13 Kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 18/7772 des Dt. Bundestages vom 04.03.2016
- 14 Zugehörig zu Transdev GmbH, ehemals Veolia.
- 15 Mobilitätsprogramm der Nord-Ostsee-Bahn // www.gruenlink.de/179t
- 16 Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV // www.gruenlink.de/17a5
- 17 Kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 18/7176 des Dt. Bundestages vom 28.12.2015
- 18 Busförderprogramm 2016 Baden-Württemberg // www.gruenlink.de/17ac
- 19 Zwei Kleine Anfragen der Grünen: Drucksachen 18/7772 vom 04.03.2016 und 18/8634 vom 01.06.2016 des Dt. Bundestages
- 20 Kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 18/6937 vom 10.12.2015 des Dt. Bundestages



IMPRESSUM

VERANTWORTLICH IM SINNE DES PRESSERECHTS:

Matthias Gastel MdB
Regionalbüro Baden-Württemberg
Aicher Straße 2, 70794 Filderstadt
www.matthias-gastel.de

ZUSAMMENSTELLUNG:

Dr. Niklas Sieber
Heidestraße 47, 70469 Stuttgart
www.niklas-sieber.de

GESTALTUNG:

Fabio Schneck
Filderstraße 102, 73734 Esslingen
www.fabio-schneck.com

DRUCK:

dieUmweltDruckerei GmbH
www.dieUmweltDruckerei.de

Klimaneutral gedruckt auf
100% Recyclingpapier.

AUFLAGE:

1. Auflage
August 2016
500 Stück

MATTHIAS GASTEL MdB

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

MATTHIAS-GASTEL.DE