

Sparen ohne Verstand:

Blind für Behinderte

Behinderte sollen sich künftig an Automaten quälen – alle Fahrgäste sollen die Umstellung der Automaten zahlen



➤ Behinderte sollen sich nach dem Willen der Bundesregierung künftig ihre Fahrkarten selbst besorgen – auch wenn sie das aufgrund ihrer Behinderung nicht können. Es sei nicht Sache der Bundesregierung, dafür zu sorgen, dass Behinderte diskriminierungsfrei ihren Fahrschein erhalten. Es sei Aufgabe der Verkehrsunternehmen, behindertengerechte Fahrkartenautomaten aufzustellen.

Doch die barrierefreie Gestaltung von Fahrkartenautomaten ist weder technisch noch wirtschaftlich sinnvoll. Die Verkehrsunternehmen sollen ein Vielfaches von dem ausgeben, was die Bundesregierung an der Einschränkung der „Freifahrt“ der Behinderten einspart.

Bilderläuterungen oben: Ein Blinder findet seinen Weg. Künftig muss er auch den Fahrkartenautomaten finden, wenn er von auswärts kommt.

Einige Millionen sparen

Die Bundesregierung muss sparen. Und das tut sie mit dem Rasenmäher, seitdem die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück im Herbst vergangenen Jahres ihr Papier zum Subventionsabbau vorgelegt haben. Als „Subvention“ wurde dort auch die „unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im Nahverkehr“ genannt. Rund 220 Millionen Euro erstattet der Staat dafür an die Verkehrsunternehmen, zehn Prozent davon sollen eingespart werden. Tatsächlich ist dieser kurz auch „Freifahrt“ genannte Nachteilsausgleich für die meisten Behinderten nicht „kostenlos“, sie zahlen dafür 60 Euro im Jahr.

Die Verkehrsunternehmen erhalten für die ausgefallenen Fahrgeldeinnahmen einen Ausgleich aus dem Bundeshaushalt, je nach Region und Umfang der Inanspruchnahme sind das etwa vier bis fünf Prozent der Fahrgelder. Die Zahlungen an die Verkehrs-

unternehmer wurden bereits ohne Änderung des Gesetzes durch die Rechenkünste der Behörden und durch Verschärfung von Verwaltungsvorschriften erheblich gekürzt, ohne dass das in der Öffentlichkeit bekannt geworden wäre. Eigentlich haben die Verkehrsunternehmen ihren Beitrag zur Haushaltskonsolidierung schon geleistet.

Die Verbände schreien ums Geld

Dass niemand, der betroffen ist, sparen will, war zu erwarten. Der Vorschlag, den Eigenbeitrag der Behinderten von 60 auf 80 Euro zu erhöhen, stieß bei den großen Sozialverbänden auf heftigen Widerstand. Als der Plan durch einen Artikel des „Tagespiegel“ die Öffentlichkeit erreichte, war von den Verbänden und auch von vielen Betroffenen allerdings nur das Geschrei ums Geld zu hören. Die tatsächlichen Probleme der geplanten Neuregelung gingen in diesem Geschrei unter.

Wegen dieser einseitig auf den Geldbeutel beschränkten Diskussion waren die Weichen durch die Lobbyisten schon anders gestellt: Der räumliche Geltungsbereich der „Freifahrtberechtigung“ soll auf den Umkreis des Wohnorts oder auf den Verkehrsverbund, in dem der Behinderte lebt, beschränkt werden.

Zu Hause bleiben oder schwarz fahren!

Wer mobil und mit Bahn und Bus „per du“ ist, weiß es: Fahrkarten gibt es im Nahverkehr fast nur noch an Automaten. Mit Fördergeldern wurde diese Entwicklung erheblich beschleunigt.

In immer weniger Straßenbahnen und Bussen werden Fahrscheine verkauft. Immer mehr U- und S-Bahn-Stationen sind gespickt mit Automaten. In den Eisenbahnen des Nahverkehrs gibt es statt der Schaffner nur noch Kontrolleure, die gleich 40 Euro haben wollen, wenn man keine Fahrkarte hat. Und dennoch sollen sich nun auch die Behinderten selbst mit Fahrscheinen versorgen, wenn sie den Umkreis ihres Wohnorts verlassen.

Behindert ist nicht gleich behindert

Das Bild der Behinderten wird in der Öffentlichkeit geprägt vom Rollstuhlfahrer. Jede Bordsteinkante ist für ihn eine Barriere. Es ist kein Wunder, dass die Bedürfnisse dieser Personengruppe einseitig die Vorstellung von dem prägen, was barrierefrei ist. So wird dem angeblich

„Freifahrt“ im Überblick

Gültigkeit	heute	künftig
Busse**	bundesweit	50-km-Umkreis*
S-Bahn, U-Bahn, Tram	bundesweit	50-km-Umkreis*
Nicht bundeseigene Eisenbahnen**	bundesweit	50-km-Umkreis*
DB-Nahverkehrszüge		
Im Verkehrsverbund	bundesweit	nur im Verbund des Wohnorts
Außerhalb Verkehrsverbund	50-km-Umkreis	50-km-Umkreis
DB-Fernverkehr (IC, ICE)	ausgeschlossen	ausgeschlossen

* alternativ im Verkehrsverbund des Wohnorts

Quelle: Presseberichte, amtlich nicht bestätigt

** soweit sie im Nahverkehr fahren

unkundigen Fahrgast erklärt, es gebe doch behindertengerechte Automaten. Behindertengerecht seien sie schon, wenn sie nicht auf einem Sockel stünden.

Der Blinde, der sich mit seinem Langstock durch das Gewühl des Bahnhofs bewegt, fällt schon wesentlich weniger auf. Doch auch seine Behinderung leuchtet noch ein.

Die Sehbehinderten, von denen es in Deutschland allein 500.000 gibt, fallen hingegen nicht auf. Sie bewegen sich selbstbewusst und unauffällig. Erst am Fahrkartenautomaten kommt die Stunde der Wahrheit. Die Displays sind häufig schon für Nichtbehinderte kaum, für den Sehbehinderten meist gar nicht lesbar. Die Schrift ist zu klein. Farben und schlechte Kontraste machen das Erkennen noch schwieriger. Und Informationen auf Papier haben eine Schriftgröße, die für viele Sehbehinderte viel zu klein ist.

Behinderte: mobiler als bekannt

Die Vorstellung, was man für Behinderte tun müsse, wird geprägt von denen, die wenig mobil sind. Für Rollstuhlfahrer bedarf jede größere Reise genauer Planung. Blinde sind erheblich mobiler, aber sie müssen jeden Weg trainieren oder brauchen in fremden Gefilden Unterstützung. Auch sie müssen größere Reisen genau planen. Sehbehinderte sind hingegen so mobil wie jeder andere auch – doch an Automaten scheitern sie. Auch Lernbehinderte kennen grundsätzlich keine Einschränkung der Mobilität. Nur mit Automaten können sie nicht reden, wenn sie eine Fahrkarte brauchen. Doch weil diese Behinderten sich bisher völlig frei und unauffällig im öffentlichen Verkehr bewegt haben, sind sie auch weder im Blick der Verkehrsunternehmen noch im Bewusstsein der Behindertenlobby und -vertreter.



Auch hier müssen Behinderte künftig ihre Geldbörse ziehen. Welche Gestalten stehen um die Ecke?

Wenn diese mobilen Behinderten den öffentlichen Verkehr „kostenlos“ benutzen, kommt Neid auf. Gelegentlich prahlen geistig Behinderte mit der Freifahrt oder benehmen sich in Bahnen und Bussen gründlich daneben und verderben das Bild der anderen, die einen Ausweis vorzeigen. Ist das genügend Grund dafür, für die anderen Behinderten neue Barrieren aufzubauen? Behinderte brauchen für viele Vorgänge deutlich mehr Zeit als die anderen Mitmenschen. Das gilt auch für den Fahrkartenaufkauf – und erst recht am Automaten, an dem schon die nicht behinderten Fahrgäste ihre liebe Not haben.

Diskriminierung beim Fahrkartenaufkauf: bisher fast unbekannt

Eine Diskriminierung Behinderter beim Kauf von Fahrkarten im Nahverkehr ist der Öffentlichkeit so gut wie unbekannt. Das liegt daran, dass praktisch alle Betroffenen über einen Schwerbehindertenausweis mit der dazu notwendigen „Wertmarke“ verfügen, der sie zur „Freifahrt“ berechtigt. Ob in Berlin, Düsseldorf oder Nordhausen – in Bussen und Bahnen ist für sie der Fahrkartenaufkauf kein Thema. Auch in den meisten Nahverkehrszügen der „bunten“ Bahnen gilt diese Regelung uneingeschränkt.

Nur bei der Deutschen Bahn AG ist alles anders. Hier gilt die „Freifahrt“ nur im 50-Kilometer-Umkreis des Wohnorts, und dafür muss der Behinderte ein besonderes „Streckenverzeichnis“ mit sich führen. Darüber hinaus gilt die „Freifahrt“ in allen S-Bahnen und dort, wo Verbundfahrkarte gültig sind. Da die Verbünde ständig wachsen, sind große Teile des Bundesgebiets inzwischen freizügig erreichbar. Aber in Bayern, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern haben Verkehrsverbünde noch Seltenheitswert. Aus diesen Ländern gibt es auch immer wieder Berichte, dass Behinderte als Schwarzfahrer verfolgt werden, weil sie keine Fahrkarte hatten. Doch diese Fälle sind nicht so zahlreich, dass die Öffentlichkeit davon Notiz genommen hätte.

„Keine behindertengerechten Automaten“

Die Deutsche Bahn AG plant keine behindertengerechte Umrüstung ihrer Fahrkartenaufkaufautomaten. „Es gibt keine Pläne für

eine solch kostspielige Umrüstung unserer 10.000 Ticketautomaten“, sagte Bahnsprecher Achim Stauß dem Bielefelder „Westfalen-Blatt“.

Und so werden es wohl auch die anderen Verkehrsunternehmen sehen. Da auch weiterhin der größte Teil der Fahrten von Behinderten im Geltungsbereich des häuslichen Umkreises stattfindet, sind die Mengen, die nach der Neuordnung an Behinderte barrierefrei verkauft werden müssen, extrem gering. Es geht bundesweit vielleicht um 20 Millionen Euro – die Unternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen verkauften jährlich Fahrkarten mit einem Gegenwert von über fünf Milliarden Euro.

Das Ministerium reagiert verbissen

Als der Fahrgastverband PRO BAHN kurz nach Bekanntwerden der Pläne der Bundesregierung auf das Problem der Diskriminierung der behinderten Fahrgäste durch das Vertriebssystem hinwies, reagierte das zuständige Ministerium ungehalten. „Blinde könnten doch auch weiterhin kostenlos eine Begleitperson mitnehmen, wo ist denn da das Problem?“, erklärte Pressesprecher Klaus Vater sinngemäß gegenüber PRO BAHN. Dass Behinderte selbstständig sein möchten, wenn sie das können, war ihm nicht zu vermitteln.

So sehen Reaktionen aus, wenn ein Verband die gewohnten Kreise stört – es war doch schon alles mit der Behindertenlobby ausdiskutiert und abgeklärt.

Und es stellte sich heraus: Die Auffassung, dass es nicht Sache der Bundesregierung sei, für einen behindertengerechten Zugang zum öffentlichen Verkehr zu sorgen, sondern dass dafür die Unternehmen sorgen müssen, das ist feststehende Sprachregelung der Bundesregierung. Dass aber erst die anstehende Neuordnung der „Freifahrtberechtigung“ dieses Problem entstehen lässt, wird gewissenhaft verschwiegen.

Auf Kosten der Wirtschaftlichkeit

Die Verkehrsunternehmen in Stadt und Land – auch die Deutsche Bahn AG – und die Aufgabenträger haben viel dafür getan, die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Sehr viel, was in den letzten Jahren gebaut und verändert wurde, macht Busse und Bahnen für andere Fahr-



Selbst normale Fahrgäste werden an Automaten behindert: durch Sonnenlicht in Immendingen.

gäste ebenfalls attraktiver. Solche Investitionen sind auch für die Unternehmen wirtschaftlich interessant. Und kleine Handreichungen, die mehr Nachdenken und Engagement als Geld kosten, sind schon vielfach umgesetzt worden.

Bei der Frage nach dem barrierefrei nutzbaren Fahrkartenaufkaufautomaten allerdings geht es um große Summen. Zehntausende von Automaten müssten ersetzt werden und barrierefreiere Nachfolger wären doch für viele behinderte Menschen nicht nutzbar, weil die Behinderungen so vielschichtig sind wie das Leben selbst. Das wird bei diesem Beispiel deutlich: Die Information auf einem Automaten, für einen Sehbe-

Sehbehinderte sollen künftig kontrollieren, ob sie den richtigen Fahrkartenaufkaufautomaten haben.



hinderten dreifach vergrößert, benötigt die neunfache Fläche und würde ein ganzes Wartehäuschen füllen.

So bleibt nur die Hoffnung, dass die Verkehrsunternehmen die Brisanz der Forderung im Interesse ihrer behinderten und nicht behinderten Kunden nach dem „behindertengerechten“ Automaten erkennen – und diese Entwicklung abwenden.

Da diese Automaten bezahlt werden müssten, wäre durch deren Entwicklung und Aufstellung die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsunternehmens direkt betroffen. Fahrpreiserhöhungen wären die logische Konsequenz. Die Bundesregierung entlastete sich um geringe Beträge und erhöhte massiv die Lasten aller Nutzer öffentlicher Verkehrsunternehmen.

PRO BAHN hat dem Bundesministerium für Gesundheit und Soziales eine Denkschrift zur Diskriminierung Behinderter durch das Vertriebssystem des öffentlichen Verkehrs zugesandt. Diese Denkschrift steht im Internet zur Verfügung unter:
www.fahrgast-rechte.de > Aktuell .

Barrieren beim Fahrscheinkauf



Der Fahrkartenschein am Automaten erfordert folgende Schritte:

1. Den Automaten/die Verkaufsstelle finden

Das ist schon schwer genug: Versteckte Standorte, mangelhafte Beschilderung, Treppen, Fahrstühle, weite Wege, verkehrsreiche Straßen, Bahnübergänge trennen oft die Haltestelle von der Möglichkeit, einen Fahrschein zu kaufen.

2. Die Beschriftung lesen

Blinde können Schwarzschrift nicht lesen, sie benötigen akustische oder taktile Information. Sehbehinderte benötigen Hilfsmittel zur Vergrößerung und klare, kontrastreiche Beschriftungen.

3. Farben erkennen

Tarifinformationen und Linienpläne nutzen in der Regel Farbinformationen. Bestimmte Sehbehinderungen schränken auch das Farbsehen ein oder heben die Fähigkeit auf, Farben zu erkennen. Für diese Behinderten ist die Information unverständlich.

4. Displays lesen

Computerdisplays sind erheblich schwieriger zu lesen als gedruckte Informationen. Störende Reflexe und mangelnder Kontrast sind die Ursache. Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige benötigen tief liegende Displays.

5. Touchscreens lesen und bedienen

Der Versuch, mit der Hand störende Lichteinflüsse abzudecken, oder der Einsatz einer Lupe führt zu Fehlfunktionen und zu mangelhafter Benutzbarkeit.

6. Tastenbeschriftungen lesen

Tasten, die nicht in Augenhöhe angebracht sind, sind für Sehbehinderte nicht lesbar.

7. Den Inhalt verstehen

Lernbehinderte sind zwar in ihrer Fähigkeit, komplexe Inhalte schnell zu verstehen, eingeschränkt, aber deswegen doch in der Lage, sich in einer nicht gewohnten Umgebung zurechtzufinden – sie fragen sich oft durch. Mit dem Verständnis von Fahrkartenscheinautomaten sind sie aber in aller Regel überfordert.

8. Geld einwerfen oder eine Kreditkarte herausholen

Behinderte vermeiden es, im ungeschützten öffentlichen Bereich ihre Geldbörse herauszunehmen, weil sie – berechnete! – Angst haben, das Opfer von Straftaten zu werden. Behinderte werden genötigt, nun im öffentlichen Straßenraum nach Geld oder Kreditkarte zu suchen. Bisher sind solche Übergriffe nicht bekannt – weil die Behinderten für die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs kein Bargeld brauchen.

9. Den Fahrschein lesen

Der Fahrgast muss an Ort und Stelle kontrollieren, ob der Fahrschein richtig ausgestellt ist. Das ist insbesondere notwendig, um festzustellen, ob der richtige Fahrschein gewählt wurde und ob der Fahrschein noch „entwertet“ werden muss.

10. Den Entwerfer suchen und bedienen

Entwerfer stehen keineswegs immer neben den Automaten. Die Probleme der Seh- und Gehbehinderten beginnen von vorn.

Wie müssen behindertengerechte Automaten aussehen?

- Für Blinde: Braille-Beschriftung, Sprachausgabe, ertastbare Tasten und Beschriftungen.
- Für Sehbehinderte: Großschrift mit dreifacher Vergrößerung, keine tief liegenden Tasten und Elemente.
- Für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige: tief liegendes Display, tief angebrachte Bedienelemente.
- Für motorisch Behinderte: große, leicht zu bedienende Tasten.
- Für Lernbehinderte: eine Person, die die Automaten erklärt.

Die unterschiedlichen Bedürfnisse von Sehbehinderten und Rollstuhlfahrern kennzeichnen das Problem: Wie schon an Fahrstühlen üblich und dort auch vertretbar, ist eine doppelte Anordnung der Bedienelemente notwendig.

Fazit: Die behindertengerechte Gestaltung von Fahrkartenscheinautomaten für den öffentlichen Verkehr ist aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Behinderten weder technisch sinnvoll noch kostengünstig vertretbar.

Nicht jeder hat „Freifahrt“

Die unentgeltliche Beförderung der Schwerbehinderten beruht auf § 145 ff. SGB IX.

Danach gilt die unentgeltliche Beförderung für

schwer behinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind (§ 145 Abs. 1 SGB IX).

Diese Voraussetzung ist so definiert:

In seiner Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt ist, wer infolge einer Einschränkung des Gehvermögens (auch durch innere Leiden oder infolge von Anfällen oder von Störungen der Orientierungsfähigkeit) nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten oder nicht ohne Gefahren für sich oder andere Wegstrecken im Ortsverkehr zurückzulegen vermag, die üblicherweise noch zu Fuß zurückgelegt werden (§ 146 SGB IX).

Diese bisher geltende Regelung stellt – historisch gewachsen – für die unentgeltliche Beförderung einseitig auf die Bewegungseinschränkung behinderter Menschen im innerörtlichen Verkehr ab.

Tatsächlich gilt die unentgeltliche Beförderung aber aufgrund der geltenden Vorschriften bundesweit in allen Nahverkehrsmitteln mit Ausnahme von Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn AG und ihrer Tochtergesellschaften und Subunternehmer, wenn die Züge weder als S-Bahn noch innerhalb von Verkehrsverbänden fahren.



1



2



3

Was ist barrierefrei?

1. *Zwei Stufen behindern Rollstuhlfahrer – aber Sehbehinderte können hier Fahrkarten kaufen.*
2. *Stufenloser Einstieg, ideal für Rollstuhlfahrer. Aber Fahrkarten gibt es beim Fahrer nicht mehr. Müssen Sehbehinderte künftig schwarz fahren?*
3. *Eine gute Idee, den Automaten tiefer zu setzen. Aber Blinden und Sehbehinderten nützt das nichts.*

Von der Kriegsofferhilfe zum Nachteilsausgleich

1944: Die unentgeltliche Beförderung von Kriegsversehrten im Orts- und Nachbarortsverkehr sowie bei den S-Bahnen wird durch eine Verordnung eingeführt.

1966: Die unentgeltliche Beförderung wird durch Gesetz geregelt und auf zivile Behinderte mit geringem Einkommen und auf zivile Blinde ausgedehnt. Die Verkehrsunternehmen erhalten einen Ausgleich.

1980: Die „Freifahrt“ wird ins Schwerbehindertengesetz als Nachteilsausgleich übernommen. Nur noch Behinderte, die im Straßenverkehr benachteiligt sind, können sie in Anspruch

nehmen. In Bussen und städtischen Verkehrsmitteln und bei nicht bundeseigenen Eisenbahnen gilt die Freifahrt bundesweit, in Zügen der Bundesbahn nur im Nahverkehr im Umkreis von 50 Kilometern um den Wohnort und in Verkehrsverbänden.

1994: Die Gleichstellung der Behinderten wird im Grundgesetz verankert.

2001: Die unentgeltliche Beförderung wird mit dem Schwerbehindertengesetz in das Sozialgesetzbuch Teil IX überführt.

2002: Das Behindertengleichstellungsgesetz tritt in Kraft.