



Neues Gesetz:

Gleicher Zugang für alle Fahrgäste

Nach Verabschiedung des Bundesbehinderten-gleichstellungsgesetzes

Von Werner Schuren

➤ Etwa 6,6 Millionen Schwerbehinderte leben zurzeit in Deutschland. Davon sind nur 4,5 Prozent – rund 300.000 – von Geburt an behindert. Acht Prozent unserer Bevölkerung sind schwerbehindert – das zeigt, dass Behindertenpolitik Randbereich politischen Handelns weder sein kann noch sein darf. Deshalb gab es von den Behindertenverbänden lange die Forderung nach einem Gleichstellungsgesetz.

Nach langen Vorbereitungen hat nun am 28. Februar 2002 der Deutsche Bundestag in seiner Sitzung mit großer Mehrheit über Parteigrenzen hinweg das Gleichstellungsgesetz für behinderte Menschen beschlossen. Der Bundesrat hat in seiner abschließenden Lesung am 22. März 2002 dem Gesetz zugestimmt.

Bordsteinkanten und Treppenstufen machen Rollstuhlfahrern die Fortbewegung oft unnötig schwer. Noch beschwerlicher wird es, wenn sie mit Bus oder Bahn fahren wollen. Obwohl viele Verkehrsbetriebe bemüht sind, Fahrzeuge und Stationen leichter zugänglich zu machen und damit auch Eltern mit Kinderwagen oder älteren Menschen das Reisen zu erleichtern, ist die Situation in Deutschland noch immer unbefriedigend. Die Barrierefreiheit für Verkehrsmittel, die etwa in den USA schon lange eine Selbstverständlichkeit ist, wird nun in Deutschland im Gleichstellungsgesetz festgeschrieben. Denn Kernstück des Gesetzes ist die Herstellung einer umfassend verstandenen Barrierefreiheit. Gemeint ist damit nicht

nur die Beseitigung räumlicher Barrieren für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte, sondern auch die Kommunikation blinder und sehbehinderter Menschen. Behinderten Menschen soll ermöglicht werden, alle Lebensbereiche wie bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände und Kommunikationseinrichtungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zu nutzen.

Von barrierefrei gestalteten Lebensbereichen profitieren alle in unserer Gesellschaft – nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch andere Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie beispielsweise Mütter und Väter mit Kinderwagen oder alte Menschen. Diese letzte Personen-

gruppe umfasst nach Aussage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen ca. 20 Prozent der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsunternehmen. Hochgerechnet auf die Gesamtverkehrsleistung sind das ca. vier Prozent aller Fahrten. Aufgrund der fortschreitenden gesellschaftlichen Alterung ist außerdem mit einem Ansteigen dieses Anteils zu rechnen.

Foto oben: Bei den neuen Elektrotriebwagen der Baureihe 425 klappt eine große Lücke zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, auch wenn die Höhe des Wagenfußbodens mit dem Bahnsteig übereinstimmt. Man hat gespürt: Erst die zweite Serie für die S-Bahn Rhein-Neckar erhält Klapptrittstufen.

Probleme bei der Umsetzung

Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung wurde zwar dahin gehend ergänzt, dass die Eisenbahnen verpflichtet sind, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen. Offen bleibt, an welchen Kriterien sich diese Programme orientieren. Bei der Deutschen Bahn AG ist zu erwarten, dass unter dem Aspekt einer angestrebten Börsenfähigkeit des Unternehmens der heutige Zustand lediglich schöngeredet wird. Im Einzelfall ist eher damit zu rechnen, dass durch Auflagen hohe Anforderungen an unliebsame Privatbahnen gestellt werden, die zu deren Diskriminierung führen können. Bei Museumsbahnen wird dies (teilweise mit Erfolg) schon praktiziert.

Die Maßnahmen für einen barrierefreien Ausbau im öffentlichen Verkehr haben unter anderem folgende Wirkungen:

- Verbesserung der Zugangs- und Aufenthaltsqualität für Fahrgäste
- Verkürzung der Fahrgastwechselzeiten (und damit der Reisezeit) bei niveaugleichem Einstieg
- Verlängerung der Fahrgastwechselzeiten (und damit der Reisezeit) bei Nutzung mechanischer Hubeinrichtungen (Kneeling bei Bussen oder Fahrzeuglifte)
- Erhöhung der Bau- und Unterhaltungskosten bei der Infrastruktur (damit verbunden sind höhere Fahrpreise bzw. höhere Zuschüsse durch die öffentliche Hand)
- Erhöhung der Beschaffungs- und Betriebskosten bei Einsatz von Niederflurfahrzeugen

Zu geringe Verbindlichkeit des Gesetzes

In den Artikeln 51 bis 53 des Gleichstellungsgesetzes wurden das Personenbeförderungsgesetz, die Eisenbahnbau- und -betriebsordnung und das Luftverkehrsgesetz ohne konkrete Stichtagsregelungen und Fristen, ab denen Barrierefreiheit zu garantieren sei, geändert. Notwendig wäre, einen konkreten Zeitpunkt zu benennen, ab dem zum Beispiel neu eingesetzte Beförderungsmittel und die in Betrieb genommene Verkehrsinfrastruktur barrierefrei sein müssen. Auch die Konzeption über den Nahver-



Es geht auch anders als beim Elektrotriebwagen 425 (siehe Foto auf S.27): Die Stadtbahnen in Bielefeld bieten an den Hochbahnsteigen einen stufenlosen Einstieg. Aber noch gibt es Haltestellen mitten auf der Straße – Klapptrittstufen machen den Einstieg möglich (Foto oben).



Gleichstellung ist notwendig!



Paderborn Hbf.: erneuerter Bahnsteig und keine Chance, ihn zu erreichen... Umbauten sind ohne staatliche Fördermittel nicht zu realisieren.



Es geht auch anders: Rampen im Bahnhof Göttingen. Die hohen Betriebskosten der Fahrstühle lassen sich einsparen – und vor allem: Die Rampen funktionieren immer.

kehrplan hat Vor- und Nachteile. Der Vorteil besteht darin, dass auch die schrittweise Barrierefreiheit in bereits bestehenden Linien und Haltestellen umgesetzt werden kann. Entscheidender Nachteil ist vor allem, dass die Einzelheiten der Barrierefreiheit allein den regionalen Planungen überlassen bleiben, ohne eine konkrete zeitliche Festlegung durch den Gesetzgeber vorzusehen. So kann die schrittweise Einführung der Barrierefreiheit wegen Unverbindlichkeiten und Öffnungsklauseln möglicherweise noch lange auf sich warten lassen.

Umsetzung bei der Deutschen Bahn AG

Im Fernverkehr der Deutschen Bahn werden Personen mit eingeschränkter Mobilität traditionell benachteiligt. Die Fernverkehrszüge, insbesondere ICE-Züge, sind hinsichtlich des Einstiegs mit schmalen Türen und einer Höhendifferenz Bahnsteig/Fußboden – Fahrzeug von fast 50 Zentimetern alles andere als barrierefrei. Aufgrund technischer Anforderungen werden bis heute alle Züge im Fernverkehr als Hochflurzüge ausgebildet. Durch das derzeit vorherrschende Triebwagenkonzept müssen eine Vielzahl von Aggregaten unterhalb des Fußbodens angebracht werden, was eine Fußbodenhöhe von bis zu 1,25 Metern mit sich bringt. Trotzdem wäre es möglich, zumindest einzelne Wagen mit abgesenktem Fußboden (auf ca. 80 Zentimeter) und rollstuhlgerechten Türbreiten barrierefrei auszubilden. Der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden könnte durch ein Schiebebrett überbrückt werden. Die heute im Fernverkehr übliche Praxis, den Einstieg mit Hilfe eines manuell bedienten Hublifts zu ermöglichen, ist in jeder Beziehung für Fahrgast und Verkehrsunternehmen unbefriedigend.

Inzwischen sind alle ICE-, der größte Teil der Interregio- und 80 Prozent der IC-/EC-Züge mit mindestens einem Rollstuhlstellplatz und einer Behindertentoilette ausgestattet. Diese Plätze würden nach Angaben der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr zu rund zehn Prozent genutzt. Dass es nicht mehr sind, könnte am aufwändigen Einstieg liegen: Wenn Rollstuhlfahrer mit der Bahn reisen wollen, müssen sie ihre Reise 72 Stunden vorher über eine kostenpflichtige „Mobilitätshotline“ anmelden, damit am Bahnsteig eine

Hebebühne bereitgestellt wird und auch Personal da ist, um den Lift zu bedienen. Monatlich werden nach Angaben der Bahn 3.000 Ein-, Um- oder Ausstiegshilfen organisiert. Das ist aber nur an rund 300 der insgesamt 6.000 Bahnhöfe möglich.

Im schienengebundenen Nahverkehr besteht – bis auf wenige Ausnahmen – eine ähnlich unbefriedigende Situation: Die wenigsten der kleineren Bahnhöfe und Haltepunkte sind barrierefrei. Aufgrund fehlenden Personals kann dort auch keine Einstiegshilfe mit Hebebühnen erfolgen. Die eingesetzten Züge sind in der Regel gleichfalls nicht barrierefrei. In nur wenigen Fällen verfügen sie im Nahverkehr über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, die auch an kleineren Bahnhöfen ohne Personal eine Benutzung durch behinderte Fahrgäste ermöglichen.

EU-Busrichtlinie in deutsches Recht umsetzen

Stadtbusse in der Europäischen Union müssen künftig mit Einstiegshilfen für Behinderte ausgestattet werden. Das Europaparlament stimmte am 3. Oktober 2001 einer entsprechenden Richtlinie zu. Danach müssen neu angeschaffte Busse künftig entweder mit Rampen ausgerüstet sein, an Haltestellen abgesenkt werden können oder einen Lift für Rollstuhlfahrer erhalten. Sobald die Richtlinie im EU-Amtsblatt veröffentlicht wird, haben die EU-Staaten 18 Monate Zeit, sie in nationales Recht umzusetzen.

Es bleibt mehr zu tun

Mit der Umrüstung einzelner Bahnen und Busse sowie Bahnhöfe und Haltestellen ist es allerdings nicht getan. Notwendig sei eine lückenlose Anbindung von der Haustür bis zum Zielort, fordern Behindertenverbände. Doch bis zu einer geschlossenen Beförderungskette werden vermutlich noch einige Jahrzehnte ins Land ziehen.

Auch der Fahrgastverband PRO BAHN ist gefordert

Die Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes zum Zweck der Barrierefreiheit fordert auch den Fahrgastverband PRO BAHN. Es gilt, seinen Sachverstand in die Verhandlungen über die Zielvereinbarungen einzubringen. Dieser Aufgabe nimmt sich die Abteilung „Behinderte im öffentlichen Verkehr“ des PRO BAHN-Bundesverbands an. Abteilungssprecherin ist Annette Landauer aus München, die sich der Belange sinnesgeschädigter Fahrgäste annimmt, während sich Werner Schuren aus Winsen/Luhe um die der körperbehinderten Fahrgäste kümmert.

Kontakt zur Abteilung „Behinderte im öffentlichen Verkehr“ über die Bundesgeschäftsstelle, Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Tel.: 0 89/544 562 13, Fax: 0 89/544 562 14

Mehr wissen mit PRO BAHN!

Auf der PRO BAHN-Homepage finden Sie

- aktuelle Informationen → regionale Informationen
- Verbindungen zur Fahrplanauskunft in Deutschland u. weltweit
- die Vorschau auf *derFahrgast*, die PRO BAHN Zeitung
- Materialien zu *derFahrgast* und vieles mehr.

PRO BAHN-Mitglieder haben weitere Vorteile:

Presseschau, Mailinglisten für aktuelle Informationen, Diskussionsforen. Anmeldungen an pb-listmaster@gmx.net. Besuchen Sie uns unter

www.pro-bahn.de

