

Barrierefreiheit im ÖPNV

– eine Herausforderung für die nächsten zehn Jahre –



Foto: Züricher Verkehrsverbund

Niederflurbahn mit Spaltüberbrückung in Zürich

Bielefeld, im August 2013

Autoren:

Wolfgang Baum, Vorsitzender des Beirates für Behindertenfragen Bielefeld

Dr. Godehard Franzen, Vorsitzender von Bielefeld pro Nahverkehr e. V.

1. Bewusstseinswandel und neuer rechtlicher Rahmen

In den letzten drei Jahrzehnten hat sich das Bewusstsein gewaltig verändert, wenn es um Menschen mit Behinderungen und deren Teilhabe am Leben geht. Vor allem in den westlich geprägten Ländern gilt: Das Recht aller Menschen auf gleichberechtigte und ungehinderte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist breit anerkannt, wenn auch noch lange nicht umgesetzt. Ein Meilenstein in der Entwicklung war der Beschluss des Bundestages vom 6. September 1994, mit dem das Grundgesetz in Art. 3, Abs. (3) um den Satz ergänzt wurde: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“ Welche Folgerungen aus diesem einfachen und klaren Satz zu ziehen seien, darüber ist vor und nach dem Bundestagsbeschluss mitunter sehr kontrovers diskutiert worden. Es hat fast acht Jahre gedauert, bis der Bundestag das „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ (Behindertengleichstellungsgesetz BGG) verabschiedete. Es trat am 1. Mai 2002 in Kraft. Am 11. Dezember 2003 verabschiedete dann der Landtag NRW das „Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze“ (Behindertengleichstellungsgesetz NRW, BGG NRW).

Ein zentrales Ziel, das im BGG und im BGG NRW formuliert wird, ist die Herstellung von Barrierefreiheit, insbesondere bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieses Ziel fand sich nach und nach in diversen Gesetzen, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften und Förderrichtlinien wieder, die mit der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zu tun hatten. So heißt es z. B. im ÖPNVG NRW in § 2 Grundsätze, unter Ziff. (8):

Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.

Ein weiterer Meilenstein in der Entwicklung stellt die UN-Behindertenrechtskonvention dar (Convention on the Rights of Persons with Disabilities CRPD), die am 13.12.2006 als Resolution 61/106 durch die Generalversammlung der UNO verabschiedet wurde und am 03.05.2008 in Kraft trat. Deutschland hat die Konvention am 30.03.2007 unterzeichnet. Die Ratifizierung trat am 26.03.2009 in Kraft. Für die EU ist die Konvention am 22. Januar 2011 in Kraft getreten. Die Behindertenrechtskonvention leitet insofern eine qualitativ neue Phase ein, als sie den Begriff der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen umfassender begreift, als dies vorher durch die nationalen Rechtsnormen geschehen war. Ziel ist letztlich die Normalität des gemeinsamen Lebens von Menschen mit und ohne Behinderungen. Dies wird mit dem zentralen Schlüsselbegriff *Inklusion* umschrieben.

Die UN-Konvention behandelt das Thema *Barrierefreiheit* in Artikel 8. In der amtlichen Übersetzung wird dort der englische Begriff *Accessibility* mit *Zugänglichkeit* übersetzt.

Die positive Entwicklung der beiden letzten Jahrzehnte wurde nicht zuletzt dadurch getragen und ermöglicht, dass die Behindertenbewegung in Deutschland (ähnlich wie in den USA die *Independent-Living*-Bewegung, was im übertragenen Sinne *Selbstbestimmtes Leben* bedeutet) immer mehr an Einfluss gewinnt. Behinderte Menschen setzen sich als Experten in eigener Sache für ihre Rechte und Bedürfnisse ein. Sie nutzen die Möglichkeit, an den Gesetzen mitzuarbeiten.

2. Neue Qualität: Fristvorgabe durch die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Die in Deutschland geltenden Rechtsnormen geben das Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV vor. Dies hat erhebliche Wirkung entfaltet. So sind in Bielefeld beispielsweise inzwischen 48 von 62 Stadtbahnhaltestellen mit barrierefreien Hochbahnsteigen ausgestattet. Von besonderer Bedeutung ist die Bindung von öffentlichen Fördermitteln an die Sicherstellung von Barrierefreiheit. Leider werden dennoch immer wieder Verkehrsanlagen mit öffentlichen Mitteln neu oder umgebaut, bei denen z. B. die Haltestellen nicht barrierefrei sind. So wurde beim Expo-Projekt „Haller Willem – mehr als eine Bahnsteigkante“ zwar im Bf Brackwede ein Hochbahnsteig für niveaugleichen Ein- und Ausstieg gebaut, der aber nur über eine Treppe erreicht werden kann. Auch bei dem 2011 abgeschlossenen und mit öffentlichen Mitteln geförderten Umbau der Detmolder Str. in Bielefeld sind zwar zwei Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen ausgestattet worden, aber bei zwei Haltestellen fehlen sie weiterhin.

Bis zum 31.12.2012 gab es keine verbindliche Vorgabe, bis wann das Ziel der Barrierefreiheit umgesetzt sein soll.

Am 01.01.2013 trat eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft, mit der zum ersten Mal eine Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit festgelegt wird. In § 8 Abs. (3), Satz 3 heißt es:

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.

In den drei anschließenden Sätzen geht es um eine Ausnahmemöglichkeit und Beteiligungsrechte der Menschen mit Behinderungen und ihrer Verbände und Vertretungen:

Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. 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.

Die Fristsetzung im PBefG wurde von den Behindertenverbänden als entscheidender Schritt einhellig begrüßt, auch wenn das Gesetz Ausnahmen zulässt und nur einen eingeschränkten Zuständigkeitsbereich hat (dazu mehr in Abschnitt 4.).

3. Was ist eigentlich „Barrierefreiheit“?

Im Alltagsverständnis wird meist von Barrierefreiheit gesprochen, wenn die Haltestellen und Fahrzeuge des ÖPNV für Rollstuhlfahrer ohne Schwellen und Stufen erreichbar sind. Das ist ein eingeschränktes Verständnis. Die gültigen Gesetzesnormen begreifen Barrierefreiheit weit umfassender. Wir stützen uns im Folgenden auf die Ausführungen des „Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen“, Hubert Hüppe, MdB:

http://www.behindertenbeauftragter.de/DE/Themen/Barrierefreiheit/WasistBarrierefreiheit/WasistBarrierefreiheit_node.html

Wörtliche Zitate werden kursiv geschrieben. Hubert Hüppe trifft einleitend folgende allgemeine Feststellung:

„Barrierefreiheit“ bedeutet einen umfassenden Zugang und uneingeschränkte Nutzungschancen aller gestalteten Lebensbereiche. Barrierefreiheit ist keine Speziallösung für Menschen mit Behinderungen, aber für gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben unverzichtbar.

Er verweist sodann auf § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG). Dort wird Barrierefreiheit wie folgt beschrieben:

„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.“

Hubert Hüppe erläutert die im Gesetzestext verwendeten Begriffe wie folgt:

Gestaltete Lebensbereiche

Alles, was von Menschen gestaltet wird, sollte auf Barrierefreiheit ausgerichtet sein. So sollte es Menschen mit Behinderung nicht nur möglich sein, z.B. problemlos alle Gebäude und Wege zu benutzen, sondern z.B. auch Automaten, Handys oder Internetseiten. Nicht dazu gehören natürliche Lebensbereiche, z.B. ein Wald, ein Sandstrand, eine Felswand. Sobald der Mensch jedoch gestaltend eingreift, kann wieder für Barrierefreiheit gesorgt werden, z.B. in Form eines Waldweges, eines Bootssteiges oder einer Seilbahn.

Zugänglich und nutzbar

Eine Einrichtung muss nicht nur (z.B. stufenlos mit dem Rollstuhl) erreicht werden, sondern auch sinnvoll genutzt werden können (z.B. indem Informationen auch für sinnesbeeinträchtigte Menschen verfügbar sind).

In der allgemein üblichen Weise

Ist beispielsweise der Vordereingang nicht für Menschen im Rollstuhl nutzbar und werden diese auf einen Hintereingang verwiesen, ist der Zugang nicht „in der allgemein üblichen Weise“ gewährleistet.

Ohne besondere Erschwernis

Zugang und Nutzung sollen für behinderte Menschen ohne komplizierte Vorkehrungen möglich sein, z.B. ohne langwierige vorherige Anmeldung oder Beantragung.

Grundsätzlich ohne fremde Hilfe

Es ist immer die Lösung zu wählen, mit der möglichst viele behinderte Menschen eine Einrichtung allein nutzen können.

Beispiele:

- Ein blinder Mensch kann ein Gerät mit Hilfe einer akustischen Ausgabe allein bedienen,
- eine Rollstuhlfahrerin kann einen Ort selbst erreichen und muss nicht getragen oder geschoben werden.

Ist dies wegen der Art der Behinderung oder der Art des Angebotes nicht möglich, so ist Barrierefreiheit nur dann gegeben, wenn der Anbieter die notwendige Hilfe bereitstellt (beispielsweise Bedienung der mobilen Rampe eines Busses) bzw. der Mensch mit Behinderung die notwendigen Hilfsmittel oder Assistenzpersonen (z.B. Blindenführhund, Dolmetscher) mitnehmen und einsetzen darf.

Barrierefreiheit bedeutet z.B. für blinde, sehbehinderte, gehörlose und schwerhörige Menschen, dass das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet wird. D.h.: Alles was sichtbar ist, muss auch hörbar sein (Blinde und Sehbehinderte), alles was hörbar ist, muss auch sichtbar sein (Gehörlose und Schwerhörige).

Wichtig für blinde Menschen im öffentlichen Raum ist eine taktile Führung, für sehbehinderte Menschen ist eine kontrastreiche Führung und Umgebung hilfreich.

Körperbehinderte Menschen brauchen eine Umwelt ohne Stufen und breite Eingangstüren. Ebenso werden Rampen oder Aufzüge benötigt.

Geistig- oder lernbehinderte Menschen verstehen unter Barrierefreiheit, dass alle Informationen auch in leichter oder einfacher Sprache verfasst sind.

Mit der dargestellten Begriffsbestimmung von Barrierefreiheit allein ist es nicht getan. Die einzelnen Aspekte und Belange müssen durch Normen konkretisiert werden. Dies ist ein komplexes Thema. Im Mai 2013 ist der Entwurf der DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ veröffentlicht worden. Diese DIN-Norm macht konkrete Vorgaben für alle oben angesprochenen Aspekte der Barrierefreiheit, soweit es sich um die Gestaltung baulicher Anlagen (einschließlich „Möblierung“) handelt. Die Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen wird nicht behandelt. Wann die DIN 18040-3 in Kraft gesetzt wird, steht noch nicht fest. Mit dem In-Kraft-Treten allein ist es auch noch nicht getan, da die DIN-Norm selbst keine verbindliche Vorgabe ist. Dazu bedürfte es entsprechender verbindlicher Vorgaben, z. B. durch die Landesbauordnungen.

4. Die Konsequenzen der Fristsetzung des PBefG

Die Vorschriften des PBefG gelten für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen (einschließlich Hoch- und U-Bahnen), Obussen und Kraftfahrzeugen (Bussen). Sie gelten nicht für den lokalen bzw. regionalen Eisenbahnverkehr, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), schon gar nicht für den Eisenbahnfernverkehr. Für die Bahnhöfe und Haltepunkte von DB Station & Service und die Fahrzeuge der DB und privater Eisenbahnunternehmen gilt zwar auch die allgemeine Zielsetzung der Barrierefreiheit gemäß § 4 BGG, eine Fristvorgabe für die Umsetzung der Barrierefreiheit gibt es aber für den SPNV nicht. Das ist sehr bedauerlich. In welchem existierenden Gesetz oder welchen existierenden Gesetzen eine solche Fristvorgabe verankert werden könnte oder müsste, entzieht sich unserer Beurteilung. In das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) ließe sich vermutlich eine entsprechende Vorgabe einbauen. Hilfreich wären zweifellos auch klare Vorgaben in den ÖPNV-Gesetzen der Länder. Bei der im letzten Jahr verabschiedeten Novelle des ÖPNVG-NRW haben es Landesregierung und Parlament abgelehnt, die

Vorgaben hinsichtlich der Barrierefreiheit deutlicher zu fassen, obwohl verschiedene Experten bei der öffentlichen Anhörung Vorschläge dazu unterbreitet haben. Die Landesregierung war nicht einmal bereit, den Vorschlag zu übernehmen, dass bei Neubau und wesentlichen Änderungen die Anlagen barrierefrei gestaltet werden müssen. Das ist mehr als bedauerlich. Steuerungsinstrument bleiben weiterhin lediglich die Bedingungen zur Investitionsförderung, wirksamer wären aber klare gesetzliche Vorgaben.

In § 8 Abs. (3) Satz 4 des PBefG werden Ausnahmen zugelassen. Sie müssen im Nahverkehrsplan (NVP) konkret benannt und begründet werden. Wir gehen davon aus, dass von der Ausnahmemöglichkeit zurückhaltend und nur aus wirklich wichtigem Grunde Gebrauch gemacht wird. Als wichtigen Grund sehen wir es beispielsweise an, wenn sich eine Stadtbahnhaltestelle wegen nicht einhaltbarer technischer Vorgaben, z. B. vorgeschriebene Abstände oder Mindestbreiten, nicht als Hochbahnsteig umbauen lässt. Wird das im NVP geltend gemacht, muss aber zugleich das Ziel festgehalten werden, die entsprechende Stadtbahnlinie hinsichtlich der Position der Haltestellen zu überplanen, damit zu einem späteren Zeitpunkt alle Haltestellen als Hochbahnsteige gestaltet werden können. Als wichtiger Grund werden sicher auch fehlende Finanzierungsmittel genannt werden. Dazu mehr in Abschnitt 5.

Der NVP ist mit der sog. Regionalisierung als Steuerungsinstrument für den kommunalen ÖPNV und den SPNV eingeführt worden. Für NRW sind die Aufgaben, die Ziele und die Aufstellung im ÖPNVG NRW geregelt. Zunächst war vorgesehen, dass der NVP alle fünf Jahre fortzuschreiben sei. Diese Vorgabe ist inzwischen fallengelassen worden. Im Gesetz ist lediglich festgeschrieben, dass der NVP bei Bedarf fortzuschreiben sei. Bielefeld hat den 1. NVP 1998 aufgestellt, der 2. folgte 2007. In 2009 und 2011 sind zwei Ergänzungen dazu gekommen, die aktuelle Planungen betrafen. Der 2. NVP für Bielefeld enthält kein eigenes Kapitel, das sich mit dem Thema Barrierefreiheit beschäftigt. Der Status Quo wird nicht beschrieben, also welche Haltestellen für welche Nutzergruppen barrierefrei sind und welche nicht. In Abschnitt 2.1.5 „Stationsqualität“ werden für die Busse die Anforderungen an „behindertengerechte Systemhaltestellen“ näher beschrieben. Die Beschreibung bleibt allerdings bei qualitativen Aussagen. Quantifizierende Aussagen z. B. zu Spaltbreiten oder –höhen oder Aufstellflächen fehlen. Immerhin wird als Ziel definiert, *„dass sämtliche Haltestellen, auch die an Straßen mit unbefestigten Seitenstreifen gelegenen, im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als behindertengerechte Niederflersystemhaltestellen ausgebaut werden.“* Konkretisiert durch ein Handlungsprogramm wird das aber nicht. Im Hinblick auf die Stadtbahn findet sich auf S. 22 lediglich der Hinweis: *„Haltestellen der Stadtbahn sind, wenn städtebaulich und verkehrstechnisch möglich, grundsätzlich als Hochbahnsteig anzulegen.“* Handlungsorientierte Aussagen oder Festlegungen finden sich auch hier nicht.

Insgesamt ist festzuhalten, dass der aktuelle NVP für Bielefeld im Hinblick auf das Thema Barrierefreiheit dringend der Überarbeitung und Ergänzung bedarf.

Es ist zu begrüßen, dass die Verwaltung im August 2011 – nach Beauftragung durch die politischen Gremien – ein „Konzept zum Ausbau barrierefreier Stadtbahnhaltestellen“ vorgelegt hat. In dem Konzept wurden drei (von vierzehn) Haltestellen als 1. Priorität vorgeschlagen. Die politischen Gremien folgten dem Vorschlag mit der Ergänzung, dass eine barrierefreie Haltestelle in der Brackweder Hauptstraße ebenfalls 1. Priorität habe. Seit den entsprechenden politischen Beschlüssen sind inzwischen fast 1 ½ Jahre vergangen. Die Planungen sind noch weit von der Einleitung von Planfeststellungsverfahren entfernt.

Angesichts der Fristsetzung durch das PBefG müssen die Planungen mit sehr viel mehr Nachdruck vorangetrieben werden.

5. Es fehlt ein Förderprogramm

So sehr die Fristsetzung durch das PBfG zu begrüßen ist, so sehr ist zu kritisieren, dass der Bundesgesetzgeber sich bei der Verabschiedung des Gesetzes vor der Frage gedrückt hat, wie die Umsetzung finanziert werden soll. Die Kommunen kämpfen seit Jahren um die Durchsetzung des sog. Konnexitätsprinzips. Damit ist gemeint, dass der Bund bzw. das Land bei der Verabschiedung eines Bundes- bzw. Landesgesetzes auch die finanziellen Mittel bereitstellt, die zur Umsetzung des Gesetzes erforderlich sind. Gegen dieses Prinzip wird mit der Verabschiedung der PBfG-Novelle – mal wieder – eklatant verstoßen.

Über den Finanzbedarf für die Umsetzung von Barrierefreiheit – entsprechend der PBfG-Vorgabe – bis zum 01.01.2022 gibt es nach unserer Kenntnis keine belastbaren Schätzungen. Dass er enorm sein wird, daran kann jedoch kein Zweifel bestehen.

„Bielefeld pro Nahverkehr“ hat in einem Brief vom 20.02.2013 dem Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer vorgetragen, dass die Umsetzung der PBfG-Vorgabe erhebliche Finanzmittel erfordern werde und nur gelingen könne, wenn der Bund ein entsprechendes Förderprogramm auflege. Der Minister weist jedoch in seinem Antwortschreiben vom 12.03.2013 jede Finanzverantwortung für die Umsetzung von sich: *„Im Hinblick auf die Finanzierung der Umsetzung dieser Zielvorgaben vertrete ich allerdings eine andere Auffassung. Die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen.“* Und abschließend stellt der Minister fest: *„Die Länder haben der PBfG-Novelle Ende 2012 im Bundesrat zugestimmt. Es liegt nun in der Verantwortung der Aufgabenträger, die entsprechenden bundesgesetzlichen Vorgaben umzusetzen.“*

„Bielefeld pro Nahverkehr“ hat das Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers dem Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, Michael Groschek, mit der Bitte vorgelegt, aus seiner *„Sicht darzustellen, wie die Vorgabe des PBfG umgesetzt werden kann und welchen Beitrag das Land NRW dazu leisten wird.“* Der Verein hat dabei an den Zwischenbericht der ÖPNV-Zukunftskommission NRW erinnert, die nicht zuletzt im Hinblick auf die Herstellung von Barrierefreiheit auf schwerwiegende Finanzierungsdefizite aufmerksam gemacht hat, und an die jüngst vorgenommene Kürzung der Investitionspauschale, die den Zweckverbänden für Infrastrukturmaßnahmen zusteht. Mit Schreiben vom 24.04.2013 macht der Minister allgemeine Ausführung zur ÖPNV-Förderung des Landes, insbesondere in Bezug auf den SPNV. Konkrete Aussagen zu der aufgeworfenen Finanzierungsproblematik fehlen. Abschließend stellt der Minister fest: *„Mir ist natürlich bewusst, dass zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit noch weitere Mittel erforderlich sind, die allerdings nicht nur aus Landesgeldern bestehen können. Deswegen drängt Nordrhein-Westfalen bei der Bundesregierung darauf, die Entflechtungsmittel nicht nur weiter zu gewähren, sondern diese nach einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz auf rund 1,9 Mrd. Euro aufzustocken.“* Am 19. Juni 2013 haben sich Bund und Länder darauf verständigt, dass die sog. Entflechtungsmittel bis 2019 in unveränderter Höhe weiter gezahlt werden. Der Bund zahlt den Ländern jährlich 1,33 Milliarden Euro für den Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur, rund die Hälfte davon fließt in den ÖPNV. Das Ziel des Landesverkehrsministers, die Fördersumme auf 1,9 Mrd. Euro aufzustocken, wurde also nicht erreicht.

Die Situation ist völlig unbefriedigend. Die Kommunen werden angesichts ihrer überwiegend schwierigen Haushaltslage nur in sehr begrenztem Umfang Finanzmittel zur Verfügung stellen können. Auch die kommunalen Verkehrsunternehmen, die ja ausnahmslos nicht kostendeckend arbeiten können, haben nur sehr enge Handlungsspielräume. Ohne

zusätzliche Förderung durch Bund und Land ist zu erwarten, dass das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 weit verfehlt wird und in den Nahverkehrsplänen lange Listen mit Ausnahmen stehen werden, die mit fehlenden Finanzen begründet werden.

6. Einige Praxisbeispiele

Wir wollen im Folgenden einige Probleme und Handlungserfordernisse, aber auch gute Lösungen anhand konkreter Beispiele dokumentieren, vor allem im Hinblick auf die Leserinnen und Leser, die mit der Thematik nicht sonderlich vertraut sind. Diese kleine Dokumentation stellt keine umfassende Problemanalyse dar. Die Fotos sind nicht mit der Intention ausgewählt, Missstände anzuprangern, sondern um auf Probleme aufmerksam zu machen, die ein nicht behinderter Mensch kaum wahrnimmt:

Bild 1 und 2

Fahrzeug Nordwestbahn (Haller Willem), Bf Brackwede: Der Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugkante ist mehr als 20 cm. Die ausgefahrene Trittstufe ist mindestens 15 cm unter der Bahnsteigkante. Sie dient der Unfallverhütung, nicht der Spaltüberbrückung. Auch ein Elektrorollstuhl mit großen Lenkrädern kann den Spalt nicht überwinden.

In dem Fahrzeug befand sich an einer Tür eine an der Wand befestigte Rampe für Rollstuhlfahrer, die vom Zugführer oder – falls vorhanden – vom Zugbegleiter über den Spalt gelegt werden muss. Die Tür war außen nicht markiert.





Bild 3

Fahrzeug Eurobahn, Hbf Bielefeld: Die ausgefahrene Trittstufe passt zur Bahnsteighöhe. Die Spaltbreite liegt deutlich unter 10 cm. Gute Lösung. Allerdings: Bei einer anderen Bahnsteighöhe funktioniert es nicht.

Bild 4

Fahrzeug DB Regio (einstöckig) am Hbf: breiter Spalt, eine Stufe. Für Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe unüberwindlich.



Bild 5 und 6

Niederflurfahrzeug des Züricher Verkehrsverbunds (ZVV): Die „Minirampe“ zur Spaltüberbrückung klappt automatisch herunter, wenn die Tür öffnet – eine außerordentlich komfortable Lösung. Nach Auskunft des ZVV arbeitet die Spaltüberbrückung sehr zuverlässig. Diese Lösung wurde insbesondere gewählt, um auch in Abschnitten mit engerem Kurvenradius Haltestellen platzieren zu können.



Bild 7

Niederflurbus am Jahnplatz: Die Haltestelle ist aufgepflastert (Kap-Haltestelle), und der Bus ist abgesenkt. Trotzdem ist der Niveauunterschied für einen Rollstuhl zu hoch. Es geht nur mit der ausklappbaren Rampe.



Bild 8

Niederflurbus an der Haltestelle „Normannenstraße“: Die Aufstellfläche ist auf Fahrbahnniveau, der Bus ist abgesenkt. Der Niveauunterschied ist größer als 20 cm. Auch Menschen mit Rollator kommen i. d. R. ohne fremde Hilfe nicht in den Bus.

Bild 9

Haltestelle Normannenstraße: Eine der 14 nicht barrierefreien Stadtbahnhaltestellen. Menschen mit Rollator oder Kinderwagen kommen ohne fremde Hilfe nicht ins Fahrzeug. Bei Rollstühlen ist es selbst mit zwei starken Männern schwierig.

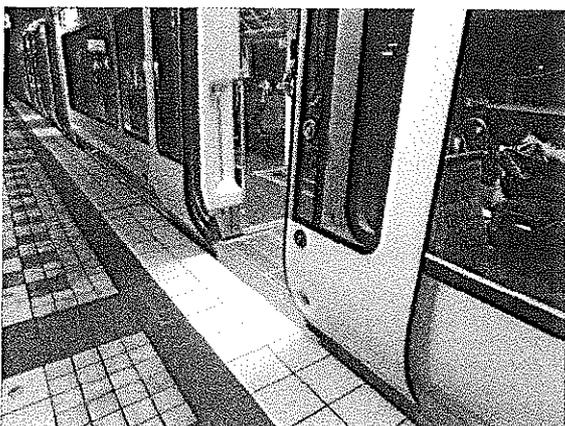


Bild 10

Vamos in der Haltestelle Hbf: Die Spaltbreite unterliegt nur geringen Schwankungen. Die Spalthöhe (= Niveauunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig) hängt von mehreren Faktoren ab und kann mehrere Zentimeter variieren. Der Spalt ist für die üblichen Rollstühle ohne fremde Hilfe überwindbar. Bei Rollstühlen mit kleinen Lenkrädern kann es passieren, dass sich die Lenkräder querstellen und in dem Spalt hängen bleiben.

Bild 11

Info in Blindenschrift am Hbf: An den Handläufen der Treppen vom Fahrgasttunnel zu den Bahnsteigen sind entsprechende Schilder aufgeklebt – eine gute Sache. Problem: Die aufgeklebten Folien sind Vandalismus anfällig – die meisten waren stark beschädigt bzw. ganz abgezogen.

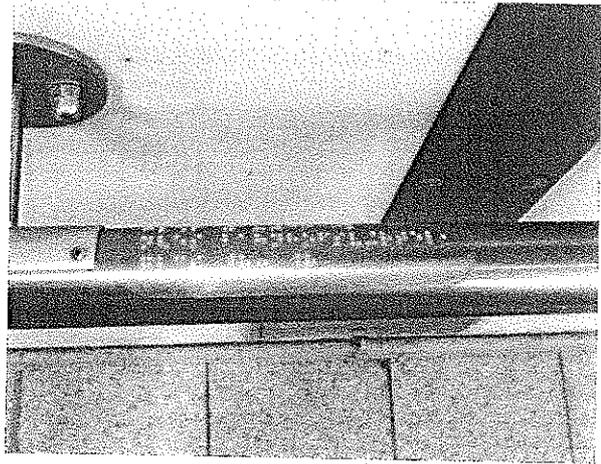


Bild 12 und 13

Dynamische Fahrgastinformationen am Hbf und am Jahnplatz: Sehr nützliches Angebot für die meisten Fahrgäste. Für blinde oder sehbehinderte Menschen fehlt ein entsprechendes akustisches Angebot. Umgekehrt fehlt zu den Lautsprecherdurchsagen z. B. wegen Betriebsstörungen ein komplementäres visuelles Angebot für taube oder hörgeschädigte Menschen. Das Zwei-Sinne-Prinzip ist hier noch nicht umgesetzt.



7. Fazit und Handlungserfordernisse

Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen ist der barrierefreie Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln eine unverzichtbare Voraussetzung zur gleichberechtigten Teilhabe am Leben. Es ist ein Meilenstein im gesellschaftlichen Umgang mit Menschen mit Behinderungen, dass zum ersten Mal durch ein Gesetz eine Frist gesetzt wurde, bis wann die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden muss. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt hierfür in § 8 Abs. 3 den 01.01.2022 fest.

Leider gibt es zwei erhebliche Einschränkungen bzw. Umsetzungserschwernisse:

- Die Vorgaben des PBefG gelten nur für den Personentransport mit Straßenbahnen (einschließlich U- und Hochbahnen), Obussen und Kraftfahrzeugen, sie gelten nicht für die Eisenbahn, weder für den Fern- noch für den Nahverkehr (SPNV).
- Es fehlen Förderprogramme von Bund und Ländern zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022. Die existierenden Förderprogramme reichen dafür nicht aus.

Wir fordern die Abgeordneten in Bund und Land, die zuständigen Minister, die Vertreter der Kommunen und die Führungen der einschlägigen Verbände und Organisationen auf, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass auch für die Personenbeförderung mit der Eisenbahn eine gesetzliche Frist zur Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit festgesetzt wird und dass Bund und Länder ein Förderprogramm zur Umsetzung der Barrierefreiheit auflegen.

Die Verpflichtung, bis zum 01.01.2022 für den kommunalen ÖPNV vollständige Barrierefreiheit zu schaffen, stellt eine große Herausforderung dar. Das gilt insbesondere, wenn man den durch das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes umfassend definierten Begriff der Barrierefreiheit zugrunde legt. Es geht ja nicht „nur“ um den stufenfreien Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen, sondern es geht auch darum, Barrieren für sensorisch eingeschränkte Menschen zu beseitigen. So steht die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips noch am Anfang. Und die Bereitstellung von Fahrgastinformationen auch in einfacher Sprache ist weitgehend Neuland.

Wir halten es deshalb für notwendig, dass umgehend mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Bielefeld begonnen wird. Es muss eine umfassende Bestandsaufnahme durchgeführt werden. Sodann muss ein Zielkonzept mit definierten Standards entwickelt werden, aus dem dann ein Handlungskonzept abgeleitet wird, das den Finanzbedarf darstellt und mit Umsetzungsterminen unterlegt ist. Wir fordern Rat, Verwaltung und moBiel auf, eine solche Fortschreibung des Nahverkehrsplans unverzüglich einzuleiten.

Bielefeld ist eine Stadt, in der wegen der großen diakonischen Einrichtungen, dem Evangelischen Johanneswerk und den von Bodelschwingschen Stiftungen Bethel, überdurchschnittlich viele Menschen mit Behinderungen leben. Bielefeld hat sich gegenüber diesen Menschen immer besonders verpflichtet gefühlt, zur Verbesserung ihrer Lebensbedingungen beizutragen. Barrierefreiheit im ÖPNV ist dafür eine entscheidende Voraussetzung. Sie nutzt aber nicht nur den Menschen mit Behinderungen, sondern allen Menschen, insbesondere den Älteren, deren Anzahl durch den demographischen Wandel wächst und die oft mühsamer gehen und schlechter sehen und hören können. Bielefeld wirbt damit, besonders behinderten- und seniorenfreundlich zu sein. Es wäre deshalb sehr zu wünschen, dass Bielefeld bei der Umsetzung des Ziels der Barrierefreiheit im ÖPNV eine Vorreiterrolle spielt.