



ÖPNV für alle ein Selbsthilfeprojekt im Freistaat Sachsen

Engagement seit Gründung des Landesverbandes

Seit seiner Gründung im Jahre 1991 engagiert sich der Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. (LSKS) im BSK gemeinsam mit den Vereinigungen der Blinden/ Sehbehinderten, der Gehörlosen/ Schwerhörigen und weiteren Selbsthilfeverbänden unter dem Dach der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V. für die schrittweise barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Freistaat Sachsen.

Erster Schritt war eine 1992 geschlossene Vereinbarung mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) die sich u.a. auf die Mitwirkung bei der Gestaltung neu zu beschaffender Niederflurstadtbahnen und –busse sowie bei der Planung und Konzipierung von Haltestellenanlagen bezog.

Dabei wurde von vorn herein Wert darauf gelegt, nicht nur einseitig Forderungen zu stellen, sondern an den vorgesehenen Lösungen aktiv mitzuwirken. Das schloss und schließt ein, für beide Seiten tragbare Kompromisse sowohl bei möglichen Nachrüstungen für die bereits vorhandenen und zunächst weiter zu nutzenden Fahrzeuge und Haltestellenanlagen, als auch für Neubeschaffung und Neubau auszuhandeln.

Diesem Grundsatz ist der LSKS mit seinen Partnern aus den anderen Behindertenbereichen bis heute treu geblieben. Das hat auch ermöglicht, zur Unternehmensspitze der DVB AG sehr enge und konstruktive Kontakte herzustellen, die letztlich u.a. zur Berufung eines Mitarbeiters als Beauftragter für die Belange behinderter Fahrgäste geführt haben.

Mit der Bildung der Verkehrsverbünde in Sachsen erweiterte sich das Tätigkeitsspektrum schrittweise auf die regionalen Busunternehmen und die Deutsche Bahn, speziell auf den Bereich DB Regio und DB Station & Service, bekanntermaßen schwierige Partner.

Dabei wurde zunächst festgestellt, dass offenbar im Sächsischen Wirtschaftsministerium und in den Regierungspräsidien sehr verschwommene Vorstellungen bestanden, was im ÖPNV unter dem Begriff „barrierefrei“ zu verstehen und unter diesem Aspekt zu fördern ist.

Nutzung des ÖPNV durch alle Bürger

Im Sinne der Grundforderung, dass der öffentliche Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Freistaat Sachsen für alle Bürger nutzbar sein muss, wurden folgende Ausgangspunkte definiert:

- eine Voranmeldung des Mitfahrwunsches ist im Bereich des ÖPNV in der Regel nicht erforderlich;
- jeder Haltepunkt, jeder Bahnsteig und jede Haltestelle wird aus dem öffentlichen Verkehrsraum heraus barrierefrei erreicht;
- jeder Haltepunkt, jeder Bahnsteig und jede Haltestelle gestattet das Ein- und Aussteigen bzw. das Ein- und Ausfahren von Fahrgästen im Rollstuhl;

- jedes Verkehrsmittel, jede fahrplanmäßige Verbindung ist nutzbar (bei Fahrgästen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder mit Fahrrad: Wenn einer der vorgesehenen Standplätze verfügbar ist);
- alle verkehrsrelevanten Informationen am und im Verkehrsmittel werden auch in einer für blinde/ sehbehinderte und gehörlose/ ertaubte/ schwerhörige Fahrgäste verständlichen Form bereitgestellt;
- eine Begleitperson ist nicht erforderlich, wenn der Fahrgast das Ein- und Aussteigen bzw. Ein- und Ausfahren ohne eigene Begleitung bewältigen sowie die allgemeingültigen fahrgastbezogenen Anforderungen zur Beförderungssicherheit erfüllen kann.

Technische Forderungen definiert

Generell gefordert wurde und wird der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen im ÖPNV. Die Plattformhöhen der Fahrzeuge sind mit 28 cm (Stadtbahn, Bus mit Kneeling) und mit 55 cm (S-Bahn und Regionalzüge) festgeschrieben.

Für Busse wird eine Mindestbordhöhe im Haltestellenbereich von 10 cm gefordert. Falls auf den Einsatz einer Rampe verzichtet werden soll, beträgt sie 23 cm. Das gilt auch für Stadtbahn- bzw. für gemeinsame Bus-/ Stadtbahnhaltestellen. Für Bahnsteige der S-Bahn und Züge des Regionalverkehrs gilt in Sachsen eine Bahnsteighöhe von 55 cm.

Im Ergebnis umfangreicher Diskussionen wurde vereinbart, unter dem Aspekt „barrierefrei“ am Übergang Bahnsteig – Verkehrsmittel für die Folgejahre zunächst einen Restspalt von 5 cm sowie eine Restschwelle von 5 cm zuzulassen und bei größeren Spalten bzw. Schwellen Rampen bzw. Überfahrbrücken mit einer maximalen Neigung von 8% ohne und von 18% bei Verfügbarkeit von unterwiesenem Personal einzusetzen. Mit Elektrorollstühlen sind Schrägen von 18% problemlos auch ohne Hilfe überwindbar.

Dabei bleibt es den Verkehrsunternehmen überlassen, ob sie einfache, durch das Fahrpersonal manuell ausklappbare/ anlegbare oder Automatikrampen einsetzen.

Fahrzeuggebundene Hebevorrichtungen werden im ÖPNV im Freistaat Sachsen nicht favorisiert. Der Einsatz bleibt im ÖPNV auf die noch im Einsatz befindlichen hochflurigen DB-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 612 beschränkt. Die Nutzung der Hebevorrichtungen ist jedoch nur auf den sechs größeren Bahnhöfen in Sachsen möglich, die noch über stationäres Personal verfügen.

Einigkeit herrscht auch dazu, noch vorhandene hochflurige Altfahrzeuge im Stadtverkehr, z.B. Tatra-Straßenbahnen, aus Kostengründen nicht umzurüsten. Sie sind schrittweise durch Niederflurfahrzeuge zu ersetzen.

Selbsthilfe-Projekt konzipiert

Nach dem Vorliegen erster Ergebnisse entstand die Überlegung, die weitere Tätigkeit zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV in Form eines Selbsthilfeprojektes unter Einbeziehung der wichtigsten Partner fortzuführen.

Dabei wurde von vorn herein davon ausgegangen, dass die barrierefreie Gestaltung des Fernverkehrs durch die Deutsche Bahn und weitere Verkehrsunternehmen als bundesweit zu lösende Aufgabe nicht Gegenstand des Projektes ist, sondern von der Bundesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e.V. sowie vom Nationalen Behindertenrat zu verfolgen ist.

Begonnen wurde wiederum in der Landeshauptstadt Dresden. Dort konnte im Jahre 2000 eine Vereinbarung zum „ÖPNV für alle“ zwischen der LAG Selbsthilfe als Projektträger und der DVB AG mit gegenseitigen Verpflichtungen abgeschlossen werden.

Vergleichbare Aktivitäten, allerdings ohne schlüssige Vereinbarungen, gab und gibt es seit Anfang der 90er Jahre auch in den Städten Chemnitz und Leipzig sowie in einigen ländlichen Regionen des Freistaates.

Das und die in Dresden gesammelten Erfahrung waren letztlich der Ausgangspunkt dafür, unter dem Dach der Landesarbeitsgemeinschaft ein sachsenweites Projekt „ÖPNV für alle“ zu konzipieren und in Angriff zu nehmen, das in erster Linie vom BSK-Landesverband Sachsen getragen wird.

Etappenprogramm

Das Projekt sieht drei räumliche Etappen vor, die sich zunächst auf die Landeshauptstadt Dresden, nachfolgend auf die Verkehrsverbünde Oberelbe (VVO) und Niederschlesische Oberlausitz (ZVON) sowie letztlich auf alle Regionen des Freistaates Sachsen beziehen. Zugleich wurde mit der Definition von zwei zeitlichen Etappen 2003 – 2007 und 2007 – 2015 der Erkenntnis entsprochen, dass zunächst kurzfristig realisierbare, im Wesentlichen die Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge und Einrichtungen betreffende Arbeitsschritte Vorrang vor den im Folgezeitraum zu stellenden Forderungen für Neuanschaffung und Neubau haben sollten.

Zur Bestimmung der Detailziele, zur Diskussion der Arbeitsschritte und zur Ergebniskontrolle wurde unter Regie der LAG Selbsthilfe eine Projektgruppe gebildet, der Vertreter der Selbsthilfevereinigungen, der Verkehrsunternehmen und –verbände, der Stadtverwaltung und die Behindertenbeauftragte der Landeshauptstadt angehören.

Sie tagt zweimal im Jahr. In der Zwischenzeit werden Details des abgestimmten Realisierungsprogramms unter den Partnern kontinuierlich beraten und abgestimmt bzw. neue Überlegungen und Lösungsansätze vorbereitet.

Begleitet wird die Projektgruppe durch die entsprechenden Fachabteilungen des Wirtschafts- und des Sozialministeriums sowie der Regierungspräsidien.

Ergänzend dazu entsteht gegenwärtig eine regionale Projektgruppe im Raum Chemnitz unter Regie des Sozialverbandes VdK. Für den Raum Leipzig laufen entsprechende Vorbereitungen.

Alle Aktivitäten einschl. der Förderungen durch den Freistaat, vorzugsweise aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, werden durch die gemeinsamen Technischen Forderungen begleitet, die den beiden zeitlichen Etappen zugeordnet sind. Sie geben detailliert Auskunft über die von den Fahrzeugen und Haltestellenanlagen zu erfüllenden Parameter. Diese Technischen Forderungen sowie weitere Details zum Projekt einschließlich die dazu erarbeiteten Flyer, können im Internet unter www.interreglife.org im Bereich Leistungen – Projekte & Programme – eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

Beispiele schaffen

Von vorn herein klar war, dass es im Projekt nicht nur um einzelne Städte, Regionen oder Verkehrsunternehmen, sondern um eine komplexe, flächendeckende Lösung im Sinne der Barrierefreiheit für alle Behindertengruppen gehen muss.

Da andererseits die umfänglichen Ziele des Projektes nicht in allen Regionen und bei allen Verkehrsunternehmen gleichzeitig realisiert werden können, bestand und besteht das Ziel daran, durch Beispiele nachzuweisen, dass die konzipierten Ziele mit den verfügbaren finanziellen Mitteln erreichbar sind.

Diese Beispiele sind vor allem in der Landeshauptstadt Dresden geschaffen worden und haben letztlich bewirkt, dass bisher noch zögerliche Verkehrsunternehmen und Kommunen unter Zugzwang geraten sind.

Im innerstädtischen Busverkehr verkehren zwischenzeitlich in nahezu allen sächsischen Kommunen Niederflurbusse mit Kneeling und ausklappbarer Rampe. Im Straßenbahnverkehr der Großstädte werden zunehmend Niederflurstadtbahnwagen eingesetzt und – vor allem in den Stadtzentren - barrierefreie Haltstellen realisiert. Dazu wurde in Dresden neben einem speziellen Busbord mit 20 cm Höhe ein 23 cm-Kombibord entwickelt, der die Nutzung von Bus und Niederflurstadtbahn durch Fahrgäste im Rollstuhl ohne Rampe ermöglicht.

Da die Umgestaltung der Haltstellen jedoch nur schrittweise erfolgen kann, verfügen die Niederflurstadtbahnwagen in der Landeshauptstadt, das sind zurzeit rund 80% aller eingesetzten Straßenbahnen, jeweils an der ersten Plattform zusätzlich über eine ausklappbare Rampe, die das Ein- und Ausfahren mit Rollstuhl auch an solchen Haltstellen ermöglichen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind.

In Dresden wurde zusätzlich das Blindeninformationssystem BLIS eingeführt, das blinden und stark sehbehinderten Fahrgästen mittels eines kleinen Handsenders ermöglicht, beim Fahrpersonal das Öffnen aller Türen zu veranlassen, über die Fahrzeug-Außenlautsprecher Linie und Fahrtziel eines in die Haltestelle einfahrenden Verkehrsmittels mitzuteilen und im Verkehrsmittel die Ansage der folgenden Haltestelle zu wiederholen.

Ein spezielles Aufmerksamkeitsfeld, das an der Spitze von Doppelhaltestellen in den Bodenbelag eingefügt ist, sichert, dass ein nochmaliger Halt des nachrückenden Verkehrsmittels erfolgt, wenn dort ein Fahrgast im Rollstuhl oder ein blinder Fahrgast erkannt wird.

Zum gesamten Problembereich „Fahrgäste mit Behinderung“ wurde ein Schulungsprogramm für das Fahrpersonal erstellt und gemeinsam mit der DVB AG realisiert. Gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen wird für Rollstuhlnutzer vom LSKS, für Blinde und Sehbehinderte vom Blinden- und Sehbehindertenverband Sachsen e.V. (BSVS) ein Mobilitätstraining angeboten, das gut angenommen wird.

Im Bereich der Deutschen Bahn hat die Projektgruppe die Ausstattung der dort vorhandenen Niederflurfahrzeuge (Doppelstockwagen und Dieseltriebwagen VT 642, insgesamt rund 70% der im S-Bahn- und im DB-Regionalverkehr eingesetzten Züge) mit zusätzlichen Rampen/ Überfahrbrücken durchgesetzt.

Sie ermöglichen das Ein- und Ausfahren von Fahrgästen im Rollstuhl in die bzw. aus den Zügen bei Bahnsteighöhen zwischen 38 cm und 76 cm über Schienenoberkante. Damit werden auch Bahnhöfe bzw. Stationen erschlossen, deren Bahnsteige noch nicht mit dem Normmaß von 55 cm ausgestattet sind.

Arbeitsschwerpunkt ist und bleibt jedoch der barrierefreie Ausbau der Zugänge zu den Bahnsteigen sowie der barrierefreie Ausbau der Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm einschließlich der geforderten Leit- und Informationseinrichtungen. Dabei spielen im Freistaat die flächendeckend wirkenden Verkehrsverbünde eine entscheidende Rolle, weil sie auch durch finanzielle Beteiligung maßgeblich zur Sicherung des barrierefreien Zugangs beitragen können.

Probleme erkennen und Lösungen suchen

Ein entscheidendes Problem im Bereich des schienengebundenen Personennahverkehrs besteht darin, dass der Zugbegleiter, falls nicht vorhanden der Lokführer, ohne vorherige Anmeldung des Mitfahrwunsches erst am Haltepunkt erkennt, dass ein Fahrgast mit Hilfebedarf mitfahren möchte.

Das führt an Haltepunkten ohne ständiges Personal zu unerwünschten Verzögerungen insbesondere beim Bereitstellen der Rampe/ Überfahrbrücke und in der Folge zu Zugverspätungen. Außerdem wird trotz Belehrung des Bahnpersonals die erforderliche Hilfe häufig nicht gewährt, so dass behinderte Fahrgäste am Bahnsteig zurückbleiben.

Deshalb untersucht DB Regio auf Veranlassung der Projektgruppe gegenwärtig, ob und in welcher Form eine kurzfristige Übermittlung des Mitfahrwunsches vor Erreichen des betreffenden Haltepunktes möglich ist. Dazu soll die beim Fahrpersonal zwischenzeitlich bundesweit verfügbare Technik, der so genannte Kommunikator genutzt werden, der eine Verbindung mit der Verkehrsleitstelle herstellt.

Der Mitfahrwunsch könnte über ein vom Fahrgast mitgeführtes Handy an die Leitstelle, die sich für Sachsen in Leipzig befindet, übermittelt und von dort unmittelbar an das Fahrpersonal weitergeleitet werden. Damit wäre es bei einer Anmeldung etwa 15 Minuten vor der gewünschten Abfahrt im S-Bahn-Betrieb und von ca. 1 Stunde im Regionalverkehr möglich, u.a. das Anlegen der Rampe/ Überfahrbrücke für Fahrgäste im Rollstuhl an der gewünschten Station vorzubereiten.

Mit einer Einführung dieser Lösung wird ab 2008 gerechnet.

Nur langfristig zu lösen sind die Barriereprobleme im regionalen Überland-Busverkehr, an dem im Freistaat auch kleinere Verkehrsunternehmen beteiligt sind, die mit ihren Fahrzeugen zugleich touristische Leistungen realisieren, daher an Niederflurtechnik wenig interessiert sind. Hier ergibt sich u.a. eine Forderung an die Fahrzeughersteller, solche Niederflurfahrzeuge zu entwickeln und anzubieten, die diesen Nutzungsbedingungen entsprechen.

Schlussfolgerungen

Insgesamt zeigen die bisher im Rahmen des Projektes „ÖPNV für alle“ erreichten Ergebnisse, dass das Projekt auf gutem Wege ist. Ausgangspunkt dafür war und ist vor allem die konstruktive Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und –verbänden, mit den Fachabteilungen der beteiligten Ministerien und Regierungspräsidien, das aktive Mitwirken am Konzipieren von Lösungen sowie die Bereitschaft, auch Kompromisslösungen mitzutragen.

Dabei bewährt sich auch beim Projekt „ÖPNV für alle“ die im Freistaat Sachsen geprägte Grundthese: „Lieber die drittbeste Lösung heute, als die zweitbeste in fünf Jahren und die allerbeste nie“.

In diesem Sinne ist der LSKS gern bereit, seine Erfahrungen bei der Realisierung des Projektes „ÖPNV für alle“ im Freistaat Sachsen anderen Selbsthilfevereinigungen sowie weiteren interessierten Partnern zur Verfügung zu stellen.

Dr. Peter Münzberg

Der Verfasser ist Vorsitzender des Landesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. im BSK und Projektverantwortlicher „ÖPNV für alle“ im Freistaat Sachsen.



Barrierefreie Haltestelle für Straßenbahn und Bus – Dresden-Postplatz



Niederflurstadtbahn Dresden an barrierefreier Haltestelle



Niederflurbus Dresden an barrierefreier Haltestelle



Niederflurstadtbahn Dresden mit Rampe an nicht barrierefreier Haltestelle



Mobilitätstraining in Dresden – Erklärung zur Nutzung der Rampe



Übergabe der ersten BLIS-Handsender (hier im Blindenstock integriert) und Test an einer Niederflurstadtbahn



Anlegbare Überfahrbrücke der DB Regio am einem Dieseltriebwagen VT 642 an Bahnsteig 38 cm über SOK



Doppelstockwagen der DB Regio an einem Bahnsteig 38 cm über SOK – automatische Überfahrbrücke wird ausgefahren