



Barrierefrei Reisen auf dem Land

Als in diesem Jahr der Bahnhof Lauchhammer eröffnet wurde, gab es eine große mediale Präsenz. Der Bahnhof ist nicht barrierefrei. Lauchhammer ist eine Stadt im Süden Brandenburgs mit 14.000 Einwohnern. Am Bahnhof steigen ca. 300 Reisende am Tag ein und aus. Damit liegt der Bahnhof Lauchhammer unter dem Grenzwert von 1000 Reisenden pro Tag. Dieser Grenzwert wird in der „EU-Verordnung Nr. 1300/2014

über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und

Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) in Anlage B definiert:

Werden bestehende Bahnhöfe mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von maximal 1 000 Personen (abreisende und ankommende Fahrgäste zusammen, gemittelt über zwölf Monate) erneuert oder umgerüstet, müssen für diese Bahnhöfe keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden, die andernfalls zur Bereitstellung eines stufenfreien Wegs erforderlich wären, sofern in einem anderen Bahnhof im

Umkreis von 50 km an derselben Strecke ein hindernisfreier Weg vorhanden ist, der den Anforderungen vollauf entspricht.¹

Jetzt kann überlegt werden, welcher Bahnhof im 50 km Umkreis um Lauchhammer barrierefrei ist ... Zu diesem können dann Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, sprich Menschen, die bspw. einen Kinderwagen dabei haben, Rollstuhl oder Rollator benutzen, schwere Koffer transportieren oder denen es sehr schwerfällt, Treppen zu steigen, fahren, um dann den Zug zu nehmen. Die zynische Frage der Verkehrsmittelwahl zum Alternativbahnhof stelle ich jetzt hier nicht. Die Diskussion wird absurd.

Dass barrierefreie Ausbauten von Bahnhöfen teuer sind, überrascht nicht. Wenn nicht gerade neben dem Bahnhof oder Haltepunkt eine Straße oder ein Fußgängerüberweg schrankengesichert die Fahrbahn kreuzt. Die beiden barrierefreien Lösungen sind Aufzüge und Rampen. Aufzüge haben zudem noch einen hohen Wartungsaufwand und sind ausfallanfällig. Ihre Verfügbarkeit ist eingeschränkt. Rampen brauchen viel Platz. Egal welche der beiden

Lösungen gewählt wird, es muss ein Tunnel oder eine Brücke zur Querung der Gleise errichtet werden.

Der Gesetzgeber, hier die EU, hat einen Rahmen geschaffen, in dem sich die Agierenden bei der Bahnhofsgestaltung bewegen müssen. Dabei spielen Finanzmittel und politische Entscheidungen eine wesentliche Rolle. Dafür müssen die Mittel bereitgestellt werden. Die Bahn als Infrastrukturträgerin und damit auch als Sanierungs- und Bauträgerin kann dies nicht für alle nicht barrierefreien und kleinen Bahnhöfe und Haltepunkte leisten. Wenn die Politik in Form von Bund, Ländern, Kommunen und Aufgabenträgern Barrierefreiheit will, wird sie dafür die Mittel bereitstellen müssen. Die Aufgabenträger haben nach meinem Verständnis die Möglichkeit einzufordern, dass die Öffnungsklausel der TSI PRM nicht angewandt wird. Im Fall von Lauchhammer hieße dies: Der VBB legt fest, dass Bahnstationen nicht mehr nicht barrierefrei ausgestattet werden dürfen. Das kann er nur, wenn die Finanzierung gedeckt ist. Wer ist somit verantwortlich?

Zum Thema haben zwei Agierende im vorliegende Pro und Contra Stellung bezogen. (mm)



IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Kleine Stationen und die barrierefreie Ausgestaltung

Was haben Friedrichswalde in Brandenburg und Bad Hönningen in Rheinland-Pfalz gemeinsam? Hier steigen weniger als 1.000 Reisende am Tag in den Zug. Und diese Reisenden sollten möglichst mobil sein: Denn es gibt keine Aufzüge, kein tastbares Leitsystem, keine Ein- und Ausstiegshilfen. Beide Bahnhöfe gehören zu den sogenannten „kleinen Verkehrsstationen“, und diese sind in der Regel nicht barrierefrei.

In Deutschland gibt es etwa 3.800 solcher Verkehrsstationen, das sind 70 Prozent aller Bahnhöfe, die die Deutsche Bahn betreibt. Sie liegen meist außerhalb von Städten in ländlichen Gebieten. Jeder fünfte ist nur über Stufen zu erreichen und mehr als die Hälfte hat kein tastbares Leitsystem. Wer seine Reise hier starten oder beenden möchte, muss erhebliche Barrieren überwinden. Aufzüge, Blindenschrift oder brauchbare Ansagen: Fehlanzeige. Ein-, Um- und Ausstiegshilfen durch bahneigenes Personal oder Kooperationspartner – die Ausnahme.

In Deutschland leben 7,9 Millionen Menschen mit einer Schwerbehinderung, das sind 9,5 Prozent der Bevölkerung. Bei 1.000 Reisenden am Tag bedeutet das theoretisch 95 Menschen, die tagtäglich frustriert am Bahnhof stehen. Hinzu kommen diejenigen, die mit Rollator, schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrad unterwegs sind. Praktisch bedeutet das: Diese Menschen werden die Bahn selten bis gar nicht nutzen, weil sie ihnen ein selbstbestimmtes, eigenständiges Reisen nicht ermöglicht.

Die Verantwortung dafür trägt die Bundesregierung. Sie nutzt eine Ausnahmeregelung, die in der EU-Verordnung über die technischen Anforderungen der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) steht. Diese erlaubt es der Bahn, kleine Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden nicht barrierefrei umzubauen. Darum bleibt bei den meisten dieser Bahnhöfe alles beim Alten.

Das kann so nicht weitergehen. Damit der Bahnverkehr endlich flächendeckend barrierefrei wird, braucht es deutlich mehr Anstrengungen als bisher. Der Sozialverband VdK fordert ein Modernisierungsprogramm mit einer Laufzeit von zehn Jahren: In dieser Zeit müssen die meisten der kleinen Stationen endlich barrierefrei werden. Und die Bundesregierung muss bei der Aktualisierung des nationalen Umsetzungsplans zur TSI PRM bis 2022 die nationale Regelung der „1.000-Reisende-Bahnhöfe“ endlich streichen.

Diese Aktualisierung ist eine Chance, die es zu nutzen gilt: Menschen mit Behinderungen und Älteren muss es möglich sein, klimafreundlich zu reisen. Nur so können alle sozialverträglich, diskriminierungsfrei und umweltfreundlich im ganzen Land leben.



Verena Bentele

Präsidentin Sozialverband VdK
Deutschland e. V.

In Deutschland leben 7,9 Millionen Menschen mit einer Schwerbehinderung, das sind 9,5 Prozent der Bevölkerung.

Barrierefreiheit ist der DB wichtig, denn sie ist entscheidend für eine größer werdende Zahl unserer Kundinnen und Kunden. Die Bahnhöfe spielen dabei eine große Rolle. Vollständige Barrierefreiheit bedeutet, dass mobilitätseingeschränkte Reisende ohne fremde Hilfe reisen können. Bis das für alle Bahnhöfe soweit ist, brauchen wir noch Zeit. Jedes Jahr bauen wir rund 100 Stationen barrierefrei um. Die DB hat 5.700 Bahnhöfe.

2021 investiert die Deutsche Bahn 1,6 Milliarden Euro in den Neubau und die Erneuerung kundenfreundlicher, barrierefreier Bahnhöfe. Rahmenvereinbarungen mit den Ländern und Sonderprogramme des Bundes beschleunigen auch den barrierefreien Ausbau kleiner Stationen unter 1.000 Reisende.

9.600 Bahnsteige und die dazugehörigen Wege für alle mobilitätseingeschränkten Reisenden barrierefrei zugänglich zu machen, war und ist weiterhin eine sehr große Herausforderung. Durch die verstärkten Investitionstätigkeiten konnten wir in den vergangenen 15 Jahren bereits erhebliche Verbesserungen erreichen. Und wir arbeiten kontinuierlich daran weiter.

- Mehr als 90 Prozent unserer Reisenden gelangen stufenlos zu den 9.600 Bahnsteigen. Rund 85 Prozent der Bahnsteige haben einen stufenlosen Zugang.
- Bei rund zwei Drittel der Bahnsteige wurde eine Bahnsteighöhe erreicht, die beim Einsatz passender Fahrzeuge einen niveaugleichen Einstieg ermöglicht. Über 3.000 niedrige Bahnsteige von 38 cm und darunter (33 Prozent) müssen noch erneuert werden. Bis 2024 packen wir über 300 Bahnsteige an.
- Hörbehinderten, gehörlosen sowie kognitiv eingeschränkten Menschen ist schon heute eine weitgehend selbstständige Nutzung der Bahnhöfe möglich.
- Blinde und sehbehinderte Kunden können bisher rund ein Viertel der Bahnsteige barrierefrei nutzen. Die für diese Kundengruppe wichtigen akustischen Reiseinformationen über Lautsprecher sowie Stufenmarkierungen sind nahezu vollständig (über 90 Prozent) vorhanden. Bei taktilen Leitsystemen und Handlaufschildern an Treppen und Rampen mit ertastbaren Weginformationen zeigt sich noch Handlungsbedarf. Hier holen wir bei der DB weiter kräftig auf: Allein 2020 konnte die Ausstattung der Bahnsteige mit Handlaufschildern gegenüber 2019 verdreifacht werden, Mitte 2021 ist ein Ausstattungsgrad von 36 Prozent erreicht.

Auf www.bahnhof.de und in der App Bahnhof live können sich Kund:innen online über die Ausstattung je Bahnsteig informieren. Hier ist auch der Mobilitätsservice buchbar. Weitere Informationen unter bahn.de/barrierefrei

9.600 Bahnsteige [...] barrierefrei zugänglich zu machen, war und ist [...] eine sehr große Herausforderung.



Christiane Jasper-Ottenhus

Leiterin Grundsätze Infrastruktur
(DB Station&Service AG)