

18. Oktober 2016

Wie barrierefrei ist der Öffentliche Verkehr in Berlin? - Behauptungen und Wirklichkeit

Nachstehender Text befasst sich mit der **baulichen Barrierefreiheit** an Verkehrsstationen, Haltestellen und Fahrzeugen. Diese beinhaltet

- den hindernisfreien Weg vom öffentlichen Stadtraum zu allen Teilen der Verkehrsstation, also stufenfrei und absperrungsfrei zu den Bahnsteigen, Fahrkartenverkaufs- und Informationseinrichtungen
- den stufenfreien und spaltfreien Eintritt in das Fahrzeug und
- den stufenfreien Durchgang durch das Fahrzeug.

Die barrierefreie Information und Kommunikation wird hier nicht betrachtet.

1. Barrierefreiheit für alle!

Die rechtlichen Grundlagen der Barrierefreiheit sind im Abschnitt 3. zusammengestellt. Sie beziehen sich aber nur auf Personen, die dauerhaft mobilitätseingeschränkt sind. Fahrgäste mit Kinderwagen, Fahrrädern, schwerem oder sperrigem Gepäck sind davon nicht erfasst. Die geforderte Barrierefreiheit nutzt aber auch diesen und anderen zeitweilig mobilitätseingeschränkten Personen.

Im Bericht Barrierefreiheit des Berliner Senats vom September 2007 heißt es treffend: „Wir sprechen heute von der barrierefreien Stadt – die Begriffe „behindertengerecht“ und „behindertenfreundlich“ gehören der Vergangenheit an, da sie zu einengend sind und letztlich auf nicht mehr zeitgemäße Sonderlösungen für behinderte Menschen abzielen. Barrierefreiheit ist dagegen weit mehr, da sie allen Menschen nutzt. Die Erfahrung zeigt, dass etwa 10 % der Bevölkerung zwingend auf Barrierefreiheit angewiesen sind, 40 % sie als notwendige Unterstützung brauchen und für 100 % sie ganz einfach mehr Komfort bietet.“

Die öffentliche Aufmerksamkeit richtet sich, besonders bei der Eisenbahn und der U-Bahn, vorwiegend nur auf den stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen. Der stufenfreie Eintritt vom Bahnsteig oder der Haltestelle in das Fahrzeug ist nicht nur komfortabler für den Fahrgast, sondern trägt zu einem merklich schnelleren Fahrgastwechsel und einer kürzeren Haltezeit bei und erhöht so die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme.

2. Aktueller Stand

Eisenbahn-Fernverkehr

Im Eisenbahn-Fernverkehr gibt es in ganz Deutschland keine Barrierefreiheit.

Alle ICE-Bauarten und Fernverkehrswagen weisen im Einstiegsbereich zwei bis drei Stufen auf. In Berlin könnte lediglich in Lichtenberg und teilweise am Ostbahnhof am 55 cm hohen Bahnsteig der Steuerwagen der Fernverkehrs-Doppelstockzüge (Twindexx), also ein Wagen pro Zug, stufenfrei betreten werden; dieser besitzt auch eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe für andere Bahnsteighöhen. Diese Züge sind aber nur in sehr geringer Stückzahl vorhanden und zurzeit in Berlin selten eingesetzt.

Fernbusse

Zum 1. Januar 2013 trat die Erlaubnis für uneingeschränkten Fernbusverkehr in Kraft. Dies brachte einen deutlichen Rückschritt bei der Zielsetzung Barrierefreiheit mit sich. Zwar erklärte die ganz große Koalition aus CDU/CSU, FDP, SPD und Grünen, die diese Gesetzänderung beschloss, dass „das neue Angebot auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar“ sein würde. Richtig ist aber, dass die Fernlinienbusse bis zum 31.12.2019 nicht barrierefrei sein müssen, dass neue Fernbusse ab 2016 nur zwei Plätze für Rollstuhlfahrer und die entsprechenden Einstiegshilfen (Hublifte) anzubieten haben und dass es keinerlei Vorgaben für Toiletten für mobilitätseingeschränkte Menschen gibt.

Eisenbahn-Regionalverkehr

Im Eisenbahn-Regionalverkehr ist die Barrierefreiheit ungenügend umgesetzt.

Der Berliner Nahverkehrsplan stellt auch nur fest, dass die meisten der 22 Berliner Regionalbahnhöfe (außer Karlshorst und Schöneweide) „barrierefrei bzw. rollstuhlgerecht zugänglich“ seien und verschweigt die Situation an der Bahnsteigkante. Ein vorhandener Aufzug wird dabei schönfärbend als barrierefrei gewertet. Die Aufzüge sind jedoch störanfällig, die überlangen Reparaturzeiten werden häufig von Fahrgästen kritisiert, so dass bestenfalls von einem zu 80% barrierefreien Zugang die Rede sein kann. (Die DB gibt eine Verfügbarkeit von 85 % an, für Fahrtreppen 89 %.) Einen 100%ig barrierefreien Zugang bieten nur die Bahnhöfe Lichtenberg mit langen Rampen und nur an einem der beiden Eingänge (ebenso Schönefeld im Land Brandenburg) und Ahrensfelde ebenerdig.

Problem Aufzüge oder Rampen oder Fahrtreppen

Wenn es die Platzverhältnisse erlauben, sollten feste Rampen statt Aufzüge errichtet werden. Aufzüge sind teuer (250 000 bis 1 Million Euro), anfällig für Vandalismus und technische Störungen, langsam und wegen ihrer geringen Kapazität mit Stau und langen Wartezeiten der Fahrgäste verbunden. Nur Rampen stellen jederzeit und leistungsfähig den barrierefreien Zugang für alle Arten Mobilitätseingeschränkter her. In Deutschland sind Rampen jedoch nur mit 6 Prozent Neigung zulässig und müssen alle sechs Meter mit Zwischenpodesten ausgestattet sein, damit Rollstuhlfahrer keinen „Anschieber“ brauchen. Kürzere und steilere Rampen würden zumindest die Verfügbarkeit von stufenfreien Zugängen beim Ausfall von Aufzügen gewährleisten, Rollstuhlfahrer wären aber bergauf auf fremde Hilfe angewiesen.

Fahrtreppen können in gleicher Zeit wesentlich mehr Fahrgäste mit Fahrrädern, Kinderwagen, viel Gepäck oder Mobilitätseinschränkungen aufnehmen als Aufzüge, sind aber für Rollstuhlfahrer unüberwindbar. Sie sind zwar auch störanfällig, aber im Falle ihres Stillstands wenigstens noch als Treppe nutzbar.

Die meisten Vorteile dürften geneigte Laufbänder bieten. Sie sind technisch einfacher und billiger als Fahrtreppen und Aufzüge, für Rollstuhlfahrer und bei Störungen nutzbar, leistungsfähig wie Rampen, verlängern allerdings den Weg und erfordern Platz, der oft nicht vorhanden ist.

Der stufenfreie Eintritt in die Fahrzeuge ist nur an 7 von 77 Bahnsteigen (an den 55 cm hohen Bahnsteigen in Lichtenberg, Ahrensfelde und Albrechtshof) in alle dort planmäßig haltenden

Züge und an 21 Bahnsteigen (der Höhen 55 oder 76 cm) in einen geringen Teil der Züge möglich. Gerade die Bahnsteigkanten mit den meisten Ein- und Aussteigern sind für die Fahrzeuge zu hoch und damit nicht stufenfrei. Das liegt daran, dass die DB mit Rückendeckung des Bundesverkehrsministeriums abweichend von der europaweit (besonders Frankreich, Schweiz, Österreich, Tschechien, Schweden) verwirklichten Bahnsteighöhe 55 cm, die zum Niederflureinstieg passt, am historisch und ideologisch entstandenen Dogma der Bahnsteighöhe 76 cm festhält und diese ins deutsche und europäische Regelwerk hineingedrückt hat. Dem Ziel der Barrierefreiheit entgegenwirkend hat die DB in Berlin 59 neue Bahnsteige mit 76 cm Höhe errichtet. Sie begründet das mit dem Einstieg in den ICE (zwei statt drei Stufen), obwohl dieser nur an wenigen Bahnsteigen hält, und mit dem unkomplizierteren Wagenbau bei höherem Wagenfußboden, der aber nur bei einstöckigen Fahrzeugen zutrifft. Stufenfreier Einstieg in Doppelstockzüge, die auf vielen Linien aus Kapazitätsgründen erforderlich sind, ist nur auf Niederflurhöhe 55 cm möglich, in Berlin zurzeit an 7 von 77 Bahnsteigen.

Allerdings verbleibt bei den meisten heutigen Doppelstockwagen ein Spalt von etwa 20 cm. Neuerdings wurden einige Doppelstockwagen mit Überfahrbrücken – so werden ausfahrbare Schiebetritte bezeichnet, die sich auf gleicher Höhe wie der Fahrzeugfußboden im Türbereich befinden und vom Lokführer bedient werden, – beschafft. Die Triebzüge, einstöckige und doppelstöckige, besitzen größtenteils solche Überfahrbrücken, die den Spalt schließen.

Problem Einstiegshilfen

Die DB versucht, die fehlende oder mangelhafte Barrierefreiheit an der Bahnsteigkante mit sogenannten „Einstiegshilfen“ zu überwinden. Der Einsatz eines fahrzeuggebundenen Hublifts dauert mit geübtem Personal mindestens zwei Minuten und erfordert zwei Helfer: innerhalb des Fahrzeugs einen ausgebildeten und berechtigten Bediener des Hublifts und auf dem Bahnsteig einen Helfer, der von dort aus einige Handgriffe vornimmt. Eine „mobile“, das heißt tragbare Rampe (Platte), die auf dem Bahnsteig oder im Fahrzeug stationiert ist, muss das Bahnpersonal von Hand anlegen und wieder verstauen. Damit das Ein- und Aussteigen auf diese Weise funktioniert, muss es meistens vorher angemeldet werden.

Sämtliche Einstiegshilfen können also nur als zeitweilige Ersatzlösungen anerkannt werden. Sie ermöglichen keine selbstbestimmte Mobilität, sondern erfordern fremde Hilfe. Beim Lobpreisen der Einstiegshilfen wird auch unterschlagen, dass in diesem Fall nicht nur für den Rollstuhlfahrer eine besondere Erschwernis vorliegt, sondern kein einziger Fahrgast stufenfrei und spaltfrei einsteigen kann.

Die fahrzeugseitigen Einstiegshilfen sind den bahnsteigseitigen vorzuziehen, weil sie auf allen Bahnsteigen an jeder Stelle eingesetzt werden können.

Der stufenfreie Durchgang durch den ganzen Zug ist in den in Berlin eingesetzten Regionalbahn-Fahrzeugen nicht möglich. Die 2 oder 3 Stufen zu den Sitzgruppen an den Fahrzeugenden stellen kein Problem dar, da diese den Fahrgastfluss nur unwesentlich beeinflussen und die auf Stufenfreiheit angewiesenen Fahrgäste einen großen Teil des Fahrgastraums erreichen können. Ähnlich unproblematisch sind Doppelstockfahrzeuge mit Niederflureinstieg. Störend für viele Fahrgäste sind jedoch Stufen an den Übergängen zwischen den Zugteilen der Gliederzüge, wie sie in der Baureihe 442 anzutreffen sind. Wenn – wie hier – nur die Höhe einer Stufe zu überbrücken ist, sind Rampen im Wagenfußboden – wie sie andernorts vorzufinden sind - die bessere Lösung.

Problem Türöffnungs- und Türschließzeiten

Bei der Eisenbahn wird zwischen „beweglicher Trittstufe“ unterhalb der Türschwelle und „Überfahrbrücke“ in annähernder Türschwelle unterschieden. Die Technischen Spezifikationen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM, siehe Abschnitt 3.)

schreiben im Abschnitt 4.2.2.12.1. vor: „Erst wenn die bewegliche Trittstufe oder die Überfahrbrücke vollständig ausgefahren sind, darf es für die Reisenden möglich sein, diese durch die Türöffnung zu passieren. Gleichermaßen darf die Trittstufe oder Überfahrbrücke erst eingefahren werden, wenn durch die Türöffnung ein Ein- und Aussteigen der Reisenden nicht mehr möglich ist.“ Die technische Lösung dafür heißt TB 0 (Türblockierung bis zur Geschwindigkeit Null). Das Warten auf die Türfreigabe dauert etwa 7 Sekunden, der Türschließvorgang auf diese Weise 9 Sekunden, da mindestens 2 Sekunden vor Beginn des Schließvorgangs ein akustisches und visuelles Signal mit nervenden schrillen Pieptönen beginnen muss und die Software des Zuges das vollendete Schließen zweifelsfrei festgestellt haben muss. Das wünschenswerte Schließen des Spalts zwischen Zug und Bahnsteigkante führt dazu, dass jeder Halt um eine Viertelminute gegenüber der notwendigen Haltezeit ausgedehnt, die Fahrtdauer entsprechend der Haltehäufigkeit verlängert und die Streckendurchlassfähigkeit verringert werden. Das trifft für die in Berlin weit verbreiteten Regionaltriebzüge der Baureihen 442 und 445 zu.

Hier stellt die vermeintlich höhere Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Personen ein großes Hemmnis für einen attraktiven und leistungsfähigen Schienenverkehr dar. Bei Fahrzeugen älterer Bauart lassen sich die Türen schon öffnen, wenn der Triebfahrzeugführer sie freigegeben hat und der Zug noch langsam ausrollt. Unfälle deswegen sind nicht bekannt. Die fortschreitende Erneuerung des Fahrzeugparks der Regionalbahnen wird zu weiteren unattraktiven Wartezeiten und Kapazitätsverminderungen führen, wenn diese fragwürdige Forderung beibehalten wird.

Überlegungen, die negativen Wirkungen der langen Türöffnungs- und Türschließzeiten abzumildern, gehen in die Richtung, die Türen zu spezialisieren: nur bestimmte Türen, z. B. an den Rollstuhlplätzen, übereinstimmend mit der TSI PRM zu gestalten, die meisten aber ohne Überfahrbrücken und möglichst ohne Türblockierung. Das wäre gleichzeitig ein Beitrag, die hohe Störanfälligkeit der Schiebetritte und Überfahrbrücken bei Schnee, Eis und Hitze einzugrenzen und so eine Ursache für Verspätungen und das Absperren von Türen zu beseitigen. Die Wagen mit Rollstuhlplätzen müssten dann immer an derselben Stelle im Zugverband laufen. Allerdings würden damit die Vorteile der Stufen- und Spaltfreiheit für alle stark eingeschränkt.

Die andernorts angewandte Möglichkeit, einen kurzen Abschnitt des Bahnsteigs auf die Einstiegshöhe der Fahrzeuge zu bringen, damit wenigstens eine Tür oder ein Wagen stufenfrei zugänglich ist, wäre nur einsetzbar, wenn alle Züge die gleiche Länge und die gleiche Zusammensetzung hätten. In Berlin müssten dazu Bahnsteigabschnitte abgesenkt werden; das ist schwer durchführbar.

S-Bahn

Von den 132 S-Bahn-Stationen sind nur 13 vollkommen stufenfrei über Rampen zugänglich und 113 mit Aufzügen (laut S-Bahn-Liniennetz 2016). Fälschlicherweise bezeichnen Senat und S-Bahn-GmbH diese Stationen als barrierefrei, ohne die Ausfallquoten der Aufzüge und die Höhenunterschiede an der Bahnsteigkante zu erwähnen. 38 Stationen sind mit Fahrtreppen ausgerüstet, die aufwärts zumindest für Fahrräder, Kinderwagen und die meisten Mobilitätseingeschränkten, außer Rollstuhlfahrer, eine deutliche Erleichterung darstellen, noch mehr, wenn sie auch abwärts führen.

Bei Aufzügen, Rampen, Fahrtreppen und Laufbändern bestehen die gleichen Vor- und Nachteile wie im Regionalverkehr.

Die Situation an den Bahnsteigkanten ist besser als im Regionalverkehr, aber auch nur teilweise barrierefrei. Mehr als die Hälfte der S-Bahnsteige ist 96 cm hoch, der Rest 103 cm (nach Angaben von DB Station&Service 2014 an 54 Stationen). Die Wagenbodenhöhe beträgt 112 und 110 cm bei den älteren Baureihen 480 und 485, 100 cm bei der zahlreichsten

Baureihe 481. In die S-Bahnzüge der Baureihe 481 kann quasi stufenfrei eingestiegen werden, kaum merklich nach oben oder unten. Die Höhenunterschiede von 7, 9, 14 oder 16 cm in die anderen beiden Baureihen sind für die meisten Fahrgäste unproblematisch, aber nicht für Rollstuhlfahrer. Da die Baureihen – außer auf den Nord-Süd-Strecken - weitgehend freizügig eingesetzt werden, ist die Planung einer stufenfreien Reise nicht möglich. Mit der Außerbetriebnahme der älteren Baureihen in den nächsten etwa 10 Jahren werden nur die problemlosen 3 und 4 cm Höhenunterschiede verbleiben.

Der Spalt ist an geraden Bahnsteigkanten vernachlässigbar. Stark gekrümmte Bahnsteige, an denen der Spalt ernsthaft stören würde, gibt es nicht.

Problem Einstiegshilfen

Als Ersatzlösung zum Überwinden des Höhenunterschieds an der Bahnsteigkante verwendet die S-Bahn bahnsteiggebundene tragbare Überfahrrampen, die das Bahnsteigpersonal – soweit noch vorhanden -, meist jedoch der Triebwagenführer anlegt. Die neu zu beschaffenden S-Bahn-Züge sollen an den Türen neben den Führerständen fahrzeuggebundene Rampen erhalten, deren Benutzung in der Regel weniger Zeit erfordern dürfte.

Die gesetzlich geforderte selbstbestimmte Mobilität wird auf diese Weise nicht erreicht, weil fremde Hilfe erforderlich ist.

Stufenfreier Durchgang durch den Wagen oder durch mehrere zusammengekuppelte Wagen ist möglich.

Problem Türöffnungs- und Türschließzeiten

Bei den derzeit eingesetzten älteren S-Bahn-Baureihen 480 und 485 lassen sich die Türen schon öffnen, wenn der Triebfahrzeugführer sie freigegeben hat und der Zug noch langsam ausrollt. Unfälle deswegen sind nicht bekannt. Bei der häufigsten Baureihe 481 beträgt die Wartezeit auf Türfreigabe etwa 3 Sekunden. Da keine Überfahrbrücken vorhanden sind, fallen für deren Ausfahren keine Zeiten an. Die fortschreitende Erneuerung des S-Bahn-Fahrzeugparks wird aber auch hier zu unattraktiven Wartezeiten und Kapazitätsverminderungen führen, wenn die überzogene TSI-PRM-Forderung beibehalten wird.

U-Bahn

Von 173 U-Bahn-Stationen sind nur 9 über Rampen stufenlos zugänglich, 101 mit Aufzügen und 94 mit Fahrtreppen ausgerüstet (BVG-Angaben zum Stand 1. August 2016; Verkehr in Zahlen Berlin 2013). Auch diese bezeichnen Senat und BVG schönfärbend als barrierefrei. Für 2016 ist die Inbetriebnahme von Aufzügen an 5 Stationen, für 2017 an 13 Stationen geplant. 49 weitere Stationen sind noch nicht terminiert, besonders an der U 7, U 2 und U 8.

Bei Aufzügen, Rampen, Fahrtreppen und Laufbändern bestehen die gleichen Vor- und Nachteile wie im Regionalverkehr.

Die Bahnsteige der Berliner U-Bahn sind 90 cm hoch. Dieser Höhe entsprechen die Fußböden der neuen Baureihen H (Großprofil) mit 95 cm sowie HK und IK (Kleinprofil) mit 87,5 cm. Die Fußböden der älteren Baureihen im Großprofil sind 101 cm (GI) und 106 cm (F) hoch, im Kleinprofil (A3) 99 cm; der Höhenunterschied beträgt also 9 bis 16 cm.

Als Ersatzlösung zum Überwinden des Höhenunterschieds an der Bahnsteigkante sind die 110 U-Bahnsteige, an denen eine Rampe oder ein Aufzug vorhanden ist, an beiden Bahnsteigenden mit tragbaren Überfahrrampen ausgerüstet, die der Triebwagenführer anlegt

und wieder verstaubt. Die gesetzlich geforderte selbstbestimmte Mobilität wird auf diese Weise nicht erreicht, weil fremde Hilfe erforderlich ist.

Der Spalt von etwa 5 bis 7 cm bei den neueren Baureihen ist an geraden Bahnsteigkanten vernachlässigbar, bei den älteren Baureihen beträgt er 10 bis 15 cm und überlagert sich mit dem Höhenunterschied. Stark gekrümmte Bahnsteige mit einem Spalt bis zu 20 cm sind nur wenige an der U2 vorhanden (Alexanderplatz, Klosterstraße, Hausvogteiplatz, abschnittsweise Theodor-Heuß-Platz).

Stufenfreier Durchgang durch den Wagen oder durch mehrere zusammengekuppelte Wagen ist möglich.

Straßenbahn

Die Straßenbahnhaltestelle bietet den großen Vorteil, dass sie fast überall vom öffentlichen Straßenraum aus barrierefrei zugänglich ist. An Umsteigebahnhöfen trifft das nur insoweit zu, wie auch die S-Bahn- oder U-Bahn-Station stufenfrei ausgestaltet ist.

Bahnsteige als straßenseitige Voraussetzung für stufenfreien Eintritt sind bei etwa 600 der 800 Richtungshaltestellen (das sind 75 %) vorhanden, aber längst nicht alle in gleicher Höhe wie der Fahrzeugfußboden, sondern mit Höhenunterschieden von etwa 10 bis 20 cm. Nach BVG-Angaben sind bei etwa 520 Richtungshaltestellen (das sind 65 %) die Bordsteine in gleicher Höhe wie der Wagenboden; beobachten kann man aber nur wesentlich weniger. An etwa 200 Richtungshaltestellen auf der Fahrbahn muss selbst zu Niederflurfahrzeugen mindestens eine Stufe von 30 cm überwunden werden. Besonders zu kritisieren ist, dass mehrere Haltestellen der Neubaustrecken in der Bernauer Straße und in der Invalidenstraße ohne Bahnsteige gebaut wurden, so dass auf der Fahrbahn ein- und ausgestiegen werden muss.

Die Straßenbahnen verfügen in der Regel an einer oder mehreren Türen über eine ausklappbare oder absenkbare Überfahrrampe, die der Fahrer mechanisch bedienen muss.

Niederflureinstieg besitzen die 41 GT6-Fahrzeuge und die 109 Flexity (BVG-Zahlenspiegel Stand 31.12.2015), das sind 60 %. Dieser noch immer geringe Anteil ist auf Fehlentscheidungen der BVG in den 1990er Jahren zurückzuführen: Die BVG hat keine Niederflurmittelwagen beschafft und die ohnehin notwendige Modernisierung der Tatra-Fahrzeuge nicht genutzt, um B6-Beiwagen an der Mitteltür abzusenken und KT4D mit einer niederflurigen Sänfte mittig auszustatten. All diese Varianten wurden damals angeboten; mit ihnen wäre wenigstens ein kleiner Teil jedes Straßenbahnzugs stufenfrei betretbar. Der weitgehend gemischte Einsatz der nur über Stufen zugänglichen Tatrawagen und der Niederflurfahrzeuge, der aus dem Fahrplan erkennbar ist, ermöglicht auf den meisten Linien einen stufenfreien Eintritt bei längerer durchschnittlicher Wartezeit.

Der geringe Spalt zwischen Bahnsteig und Wagenfußboden ist vernachlässigbar.

In den Niederflurwagen ist stufenfreier Durchgang möglich.

Bus

Auch die Bushaltestellen sind überall vom öffentlichen Straßenraum aus barrierefrei zugänglich.

An den Haltestellen, die mit extra hohen Bordsteinen oder dem Kasseler Sonderbord ausgerüstet sind, kann in der Regel weitgehend stufenfrei in die Busse eingetreten werden. Angaben darüber, wie hoch deren Anteil ist, sind nur den örtlichen Tiefbauämtern bekannt. An den meisten anderen der insgesamt etwa 6450 Richtungshaltestellen ist je nach Höhe der

Bordsteinkante eine mehr oder weniger große Stufe zu überwinden. Das Absenken der Busse (Kneeling) verringert den Höhenunterschied erheblich.

Die Busse verfügen in der Regel an einer Tür über eine absenk- oder ausklappbare Überfahrrampe, die der Fahrer mechanisch bedienen muss. Busse, bei denen die Rampe per Knopfdruck des Fahrers oder des Fahrgastes ausgefahren wurde, werden nicht mehr eingesetzt, weil diese Vorrichtung sehr störanfällig war (z. B. durch Eis, Schnee und Streusand) und dann keine Beförderung von Rollstuhlfahrern möglich war.

Der stufenfreie Niederflurbereich reicht in der Regel von der vorderen bis zur hinteren Tür. Die Sitzplätze über den Hinterachsen, über den mittleren Achsen der Gelenkbusse und das Obergeschoss der rund 400 Doppelstockbusse (etwa 30 % des Fuhrparks) sind nur über Stufen zugänglich. Der stufenfrei erreichbare Anteil Sitz- und Stellplätze wird als ausreichend eingeschätzt.

Ein Problem stellen die Lichtschranken dar, die das Schließen der Türen verhindern, wenn sich Personen oder Gegenstände im Türbereich befinden. Der Wirkungsbereich der Lichtschranken, der angeblich die Sicherheit erhöhen soll, ist in der Regel unnötig groß und verhindert bei voll besetzten Bussen das zügige Türschließen und Abfahren.

Wenn der Busfahrer bis dicht an die Bordsteinkante heranfährt, bleibt kein Spalt. Falschparker an den Haltestellen verhindern dies oft, der Einstieg von der Fahrbahn ist dann ungleich steiler und für viele Rollstuhlfahrer nicht möglich. Deshalb und wegen Ungenauigkeiten beim Anfahren der Haltestellen kann auf das Mitführen und bedarfsweise Benutzen der Überfahrrampe nicht verzichtet werden.

Sonderfahrdienst

Für mehrere 10.000 mobilitätseingeschränkte Menschen gibt es als Nachfolger vom Telebus den Sonderfahrdienst des Landes Berlin. Damit können innerhalb Berlins mit besonderen Taxen Fahrten für Wege der Freizeitbetätigung unternommen werden. Nötig ist eine Voranmeldung einige Tage vorher, und es wird eine geringe Eigenbeteiligung verlangt. Der Landesrechnungshof kritisiert diese Ausgaben des Landes Berlin und fordert dessen gänzliche Einstellung, da es sich um eine freiwillige Leistung handelt. Der Etat ist immer wieder gekürzt worden, so dass die Anzahl der angebotenen Fahrten zurückging.

3. Begriffserklärung, Rechtsgrundlagen, Ausnahmen

Was bedeutet Barrierefreiheit?

Die gültige Definition im deutschen **Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** vom 1. Mai 2002 (letzte Änderung am 19. Juli 2016) und die amtlichen Erläuterungen dazu lauten:

„Barrierefrei sind bauliche ... Anlagen, Verkehrsmittel, ... Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen ..., wenn sie

... für behinderte Menschen

(Menschen, deren körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweicht und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist)

... zugänglich und nutzbar sind

(z. B. stufenfrei mit dem Rollstuhl, mit Informationen für sinnesbeeinträchtigte Menschen)

... in der allgemein üblichen Weise

(z. B. nicht durch einen Hintereingang)

... ohne besondere Erschwernis
(z. B. ohne vorherige Anmeldung oder Beantragung)

... grundsätzlich ohne fremde Hilfe
(dass z. B. ein Rollstuhlfahrer nicht geschoben oder getragen werden muss. Grundsätzlich heißt aber, wenn das wegen der „Art des Angebotes“ nicht möglich ist, muss der Anbieter die notwendige Hilfe bereitstellen, z. B. eine mobile Rampe im Bus bedienen.)“

Diese Definition stimmt überein mit der EU-Verordnung vom 18. November 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**, englisch: persons with reduced mobility), gültig ab 1. Januar 2015.

Die 1000-Personen-Regelung

Die Pflicht zum Herstellen des barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig wird in der TSI PRM schwerwiegend eingeschränkt. Sie gilt nämlich nur

- a) für neue Stationen
- b) für bestehende Stationen, die erneuert oder umgerüstet werden, mit einem Fahrgastaufkommen von mindestens 1000 Personen pro Tag (abreisende und ankommende zusammen, gemittelt über zwölf Monate) und
- c) für bestehende Stationen, die erneuert oder umgerüstet werden, mit einem Fahrgastaufkommen von weniger als 1000 Personen pro Tag, wenn sich im Umkreis von 50 km an der gleichen Strecke kein hindernisfreier Zugang befindet.

Daraus folgt, dass bestehende Stationen, die nicht barrierefrei zugänglich sind und nicht erneuert oder umgerüstet werden, unbefristet so bleiben dürfen wie sie sind. Werden bestehende Stationen mit weniger als 1000 Fahrgästen am Tag und einem hindernisfreien Zugang im Umkreis von 50 km an der gleichen Strecke erneuert oder umgerüstet, wird nur gefordert, dass der Entwurf der Bahnhofsgestaltung die Möglichkeit enthalten muss, Aufzüge oder Rampen zu einem späteren Zeitpunkt nachzurüsten.

Die widersinnige Ausnahmeregelung bezog sich in der TSI PRM von 2008 noch auf 30 km und wurde 2014 auf 50 km ausgedehnt. Lange Zeit erklärte die DB AG auch alle Bahnhöfe mit weniger als 1000 Ein- und Aussteigern als „stufenfrei“, auch wenn die Bahnsteige nur über Treppen erreicht werden konnten.

DB und Eisenbahnbundesamt haben laut Broschüre „Barrierefrei“ des Bundestagsabgeordneten M. Gastel (B 90/Die Grünen) in einer Vereinbarung bekräftigt, diese Bremse der Barrierefreiheit anzuwenden. Stärker als die Berliner Bahnhöfe sind die Zielbahnhöfe in der Fläche betroffen, zu denen die in Berlin einsteigenden Fahrgäste fahren.

Das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** in der Fassung von Februar 2016 verpflichtet im § 8 Abs. 3 die Aufgabenträger, Nahverkehrspläne aufzustellen. Darin sind „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.“ Der Gesetzgeber ließ aber eine Hintertür: „Die ... genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Die Übergangsbestimmungen in § 62 Abs. 2 lauten: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den ... genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“ Diese Bestimmungen gelten seit 1. Januar 2013. Grundlage ist die **UN-Behindertenrechtskonvention**.

Auch die **Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)** verpflichtet in § 2 Abs. 3 die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Programme zum Erreichen der barrierefreien Gestaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge aufzustellen.

Programme für den Eisenbahnfern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr

Laut Broschüre des Bundestagsabgeordneten M. Gastel (B 90 / Grüne) hat das Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V. (BKB) ein Lastenheft zur Barrierefreiheit im Regionalverkehr zusammengestellt, das sowohl die Europäischen Richtlinien als auch darüber hinausgehende Forderungen enthält. Die Verkehrsministerkonferenz von Bund und Ländern hat jedoch mit Beschluss von April 2011 nur zaghafte „gebeten“, den Anforderungskatalog „so weit wie möglich“ zu berücksichtigen. In der Regel nehmen die Aufgabenträger dieses Lastenheft bei Ausschreibungen auf.

Seit 2002 führte die DB zwei Programme zum Herstellen der Barrierefreiheit durch. Im September 2016 erschien das 3. Programm, das bis 2020 reicht. Es enthält als Ziele für den Fernverkehr die Mitnahmekapazität von mindestens zwei Rollstuhlfahrern je Zug, das „Zwei-Sinne-Prinzip“ und Festhaltungsmöglichkeiten im gesamten Zug. Herausgestellt werden die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, die das Zugpersonal bedient, bei der ICE-Baureihe 407 und beim ICE 4 sowie die beweglichen Überfahrbrücken und die mobile Rampe im Steuerwagen des IC 2 (Doppelstock-IC), außerdem das neu eingeführte Vormeldesystem für Rollstuhlfahrer und weitere durchaus positive Detailverbesserungen. Angekündigt werden modernisierte Wagen zwischen Berlin, Dresden und Prag, die für Rollstuhlfahrer „zugänglich“ sind.

Mit der Formulierung beim ICE 4 „An jeder Einstiegstür wird es einen Schiebetritt zur Spaltüberbrückung zwischen dem Fahrzeug und dem Bahnsteig geben“ wird der Eindruck erweckt, stufen- und spaltfrei eintreten zu können; die zwei oder drei Stufen werden verschwiegen. Für den Steuerwagen des IC 2 wird eingeräumt, dass die „Bahnsteighöhe von 55 cm für Rollstuhlfahrer optimal“ ist, aber falsch behauptet, dass diese Bahnsteighöhe im Einsatzfeld häufig anzutreffen wäre.

Für den Berlin betreffenden Regionalverkehr enthält das 3. Programm keine Maßnahmen, sondern beschreibt nur den Istzustand der Fahrzeugausstattung, so als ob nichts mehr zu verbessern ist. Auf die Mängel an der Schnittstelle Bahnsteig / Fahrzeug wird nicht eingegangen.

Das Kapitel S-Bahn Berlin des 3. Programms widmet sich vorwiegend der aktuellen Information über gestörte Aufzüge, vorbeugenden Kontrollen und der schnellen Störungsbeseitigung. Außer Warschauer Straße wird keine Station konkret genannt, die „stufenfrei erschlossen“ werden soll.

Das Berliner **Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG)** in der Fassung vom Dezember 2010 wiederholt die Definition der Barrierefreiheit, kleidet die Umsetzung aber in § 9 nur in eine Sollvorschrift: „Der öffentliche Personennahverkehr in Berlin soll so gestaltet werden, dass Menschen mit Behinderung ihn nutzen können.“

Der Senat beschloss im Oktober 2014 den **Nahverkehrsplan Berlin 2014 bis 2018**. Dieser nennt als Schwerpunkte die weitere Ausrüstung von S- und U-Bahnhöfen mit Aufzügen und Blindenleitsystemen, Mindesttakte für niederflurige Straßenbahnen sowie den weiteren barrierefreien Haltestellenausbau bei Straßenbahn und Bus. Schönfärbend falsch wird jedoch behauptet: „An straßenbündigen Haltestellen ist die Barrierefreiheit durch den Einsatz fahrzeugseitiger Rampen gewährleistet.“ Das wäre nur dann zutreffend, wenn die

fahrzeugseitige Rampe immer, nicht nur für Rollstühle und Kinderwagen, automatisch angelegt oder ausgefahren wird oder von den Fahrgästen bedient werden kann.

Weiter schreibt der Nahverkehrsplan fest: „In Berlin ist im Bereich Bus aufgrund der enormen Anzahl von Haltestellen eine vollständige Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe bis 2022 nicht möglich. Zum einen sind keine ausreichenden Kapazitäten für die Planungsleistung vorhanden. Auch die erforderlichen finanziellen Mittel für den nötigen Investitionsaufwand stehen nicht zur Verfügung. Zum anderen soll die Umsetzung dieser Vorgaben im Einklang mit einer wirtschaftlichen Bewirtschaftung der Infrastruktur erfolgen und zwar insbesondere unter Berücksichtigung der langen Investitionszyklen.“ Sogar langfristig ist der Berliner Senat nicht gewillt, die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten: „... wird es in Berlin erforderlich sein, von den Ausnahmemöglichkeiten des PBefG in bestimmten Fällen auch dauerhaft Gebrauch zu machen. Der Grund dafür ist, dass verschiedene Haltestellen entweder aus technischen Gründen nicht mit vertretbarem Aufwand umrüstbar sind, weil sie sich in einer komplexen straßenbaulichen Lage befinden; oder die Umrüstung nicht sinnvoll ist ...“.

Deshalb soll bis 2018 der Umrüstbedarf erfasst und katalogisiert werden, damit „trotz unvermeidlicher Verfehlung des Ziels bis 2022“ die größtmögliche Anzahl von Fahrgästen „zeitnah“ – was man als „so spät wie möglich um 2022“ verstehen muss – von den Maßnahmen Nutzen ziehen kann. Im anschließenden Nahverkehrsplan sollen dann die Ausnahmen konkretisiert und begründet werden.

4. Umsetzung und Forderungen

Das Tempo beim Umsetzen der Barrierefreiheit ist zu gering und muss erhöht werden. Dafür sind die finanziellen Mittel bereitzustellen, die weitreichenden Ausnahmeregelungen einzuschränken und höhere Maßstäbe an die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelungen anzulegen.

Das „Erfassen und Katalogisieren“ des Umrüstbedarfs ist zu beschleunigen und unverzüglich abschließen. Dann ist unverzüglich – noch vor Verabschiedung des nächsten Nahverkehrsplans - mit der Umrüstung zu beginnen und ein Terminplan aufzustellen.

Eisenbahnfern- und Regionalverkehr

Die Stufenfreiheit an der Bahnsteigkante im Regionalverkehr und teilweise im Fernverkehr wird auf absehbare Zeit nicht erreichbar sein. Zielführend wäre nur eine bundesweite Lösung mit Verzicht auf das Durchdrücken der Bahnsteighöhe 76 cm. Dazu sind zurzeit weder die DB noch das Bundesverkehrsministerium bereit. In Berlin sind mit den neuen Bahnanlagen auf der Stadtbahn und der Nord-Süd-Strecke weitgehend negative Tatsachen geschaffen worden, die nur langfristig durch aufwändige Umbauten mit Absenken der Bahnsteige rückgängig gemacht werden könnten.

Bei der anstehenden Erneuerung der Bahnsteige in Schöneweide und Karlshorst und den Neubauten in Köpenick, Mahlsdorf, Buckower Chaussee und Karower Kreuz sind – passend zu den Niederflureinstiegen der eingesetzten Züge – 55 cm hohe Bahnsteige zu bauen, um den stufenfreien Eintritt zu gewährleisten. Diese Stationen müssen Fahrtreppen und Rampen oder Aufzüge erhalten.

Die „TB 0“ (Türblockierung bis zur Geschwindigkeit Null) muss geändert werden in „TB 3“ (Türblockierung bis 3 km/h). Dies entspricht der Regelung bei Straßenbahnen, bei denen bis zu 3 km/h die Türen offen sein können; darüber wird automatisch gebremst. Während der Zug noch langsam ausrollt, muss es ab 3 km/h möglich sein, die Türen zu öffnen und gleichzeitig die Überfahrbrücken oder beweglichen Trittstufen auszufahren. Mobilitätseingeschränkte werden trotzdem zur eigenen Sicherheit bis zum Stillstand warten. Für die übrigen Fahrgäste

stellt diese Gleichzeitigkeit der Öffnungsvorgänge kein Problem und auch keine Gefahr dar. Beim Anfahren müssen sich die Trittstufen oder Überfahrbrücken gleichzeitig mit den sich schließenden Türen einziehen lassen. Auf diese Weise wird bei jedem Halt eine Viertelminute eingespart und das Regionalbahnsystem entsprechend leistungsfähiger und attraktiver.

Die TSI PRM muss entsprechend geändert werden.

S-Bahn

Auf 6 Stationen (Yorckstraße, Karl-Bonhoeffer-Klinik, Marienfelde, Gehrenseestraße, Hirschgarten und Wilhelmshagen) muss bis Ende 2021 eine Rampe oder ein Aufzug eingebaut werden. Außerdem ist ein Programm der Nachrüstung von Fahrtreppen aufzustellen.

Die 103 cm hohen Bahnsteige sind beizubehalten, solange die Baureihen 480 und 485 noch in Betrieb sind. Danach sind sie bei anstehenden Umbauten auf 96 cm abzusenken.

Die neuen S-Bahn-Fahrzeuge sind mit TB 3 auszurüsten, nicht mit TB 0. Anderenfalls müssten alle Fahrpläne mit längeren Haltezeiten aufgestellt werden.

U-Bahn

Das Ziel, jede U-Bahn-Station bis Ende 2021 mit einem überwiegend barrierefreien Zugang auszurüsten, ist nur erreichbar, wenn jährlich der Bau von 12 bis 13 Aufzügen fest eingeplant und realisiert wird. Außerdem ist ein Programm der Nachrüstung von Fahrtreppen aufzustellen.

Bei anstehenden Hauptuntersuchungen der Altbau-U-Bahn-Fahrzeuge sollte die technische Machbarkeit geprüft werden, den ersten und letzten Einstiegsbereich auf etwa auf 90 cm entsprechend der Bahnsteighöhe abzusenken.

Straßenbahn

Alle Haltestellen an künftigen Neubaustrecken müssen barrierefrei ausgeführt werden.

Notwendig ist ein Programm, wann welche straßenbündigen Haltestellen umgebaut werden in solche mit Bahnsteigen in Einstiegshöhe und wann welche vorhandenen niedrigen Bahnsteige auf Einstiegshöhe gebracht werden. Dabei sind die Haltestellen erforderlichenfalls an Orte zu verlegen, die dem Fahrgastaufkommen näher kommen, und ist den Fahrgästen Vorrang vor dem Autoverkehr einzuräumen. Das Programm ist finanziell so auszustatten, dass es bis Ende 2021 im wesentlichen verwirklicht werden kann.

Bus

Notwendig ist ein finanziell abgesichertes Programm, wann welche Haltestellen mit dem Kasseler Sonderbord ausgerüstet werden. Vorrangig und spätestens bis Ende 2021 sind Umsteigehaltestellen, Endhaltestellen, andere Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und solche, die ohnehin von Straßenbauarbeiten betroffen sind, umzubauen, im Linienverlauf mindestens jede zweite.

Die Lichtschranken der vorhandenen Busse sind so umzubauen und die Lichtschranken neuer Busse so zu gestalten, dass auch dann, wenn Stehplätze im Türbereich besetzt sind, der automatische Türschließvorgang einsetzen und der Bus ohne Verzögerung abfahren kann.

Sonderfahrdienst

Der Sonderfahrdienst ist in ausreichendem Umfang aufrechtzuerhalten. Das Projekt „InklusionsTaxi – Taxi für alle“ des Sozialverbandes Deutschland (SoVD) könnte eine sinnvolle Weiterentwicklung des Sonderfahrdienstes werden und wird von uns unterstützt.