

8. Dezember 2020

Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr

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 absperzungsfrei zu den Bahnsteigen, Fahrkartenverkaufs-, Service- und Informationseinrichtungen
- den stufenfreien und spaltfreien Eintritt in das Fahrzeug und
- den stufenfreien Durchgang durch das Fahrzeug.

Die barrierefreie Information und Kommunikation werden hier nicht betrachtet.

1. Barrierefreiheit für alle!

Die rechtlichen Grundlagen der Barrierefreiheit sind im Abschnitt 3. zusammengestellt. Sie beziehen sich zum Teil aber nur auf Personen, die dauerhaft mobilitätseingeschränkt sind. Die Barrierefreiheit ist aber auch für Fahrgäste mit Kinderwagen, Fahrrädern, schwerem oder sperrigem Gepäck sowie für zeitweilig mobilitätseingeschränkte Personen wichtig.

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 aber ebenso wichtig; er 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. Regelungen im Nahverkehrsplan und aktueller Stand

Der **Berliner Nahverkehrsplan für 2019 bis 2023** enthält umfangreiche und aussagekräftige Einschätzungen, Vorgaben und Begründungen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Darin wird festgestellt: Etwa 9,5 % der Bevölkerung sind auf die Barrierefreiheit angewiesen, 35 % brauchen diese als Unterstützung, weil sie mobilitätseingeschränkt sind; sie bietet aber auch allen anderen Fahrgästen bessere Nutzungsmöglichkeiten und Komfort.

Eisenbahn-Fernverkehr

Im Eisenbahn-Fernverkehr gibt es in Deutschland fast keine Barrierefreiheit. Alle ICE-Bauarten und Fernverkehrswagen weisen im Einstiegsbereich zwei bis drei Stufen auf. Seltene Ausnahmen sind:

- Twindex-Doppelstockzüge (IC 2) führen einen Steuerwagen mit Niederflureinstieg mit. Derzeit sind sie in Berlin planmäßig nicht eingesetzt.

- KISS-Doppelstockzüge auf der IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden mit Niederflureinstiegen an allen Wagen konnten bisher nur in Schönefeld (im Land Brandenburg) stufenfrei benutzt werden, in Berlin und jetzt am Flughafenbahnhof BER wegen der Hochbahnsteige nicht.
- Ab Dezember 2023 sollen auf der Linie Berlin – Amsterdam Talgo-Züge (ECx) mit Hocheinstieg eingesetzt werden, in die an den Hochbahnsteigen am Hauptbahnhof, am Zoo, in Spandau und zum Teil am Ostbahnhof stufenfrei eingetreten werden kann.

Fernbusse

2013 trat die Erlaubnis für uneingeschränkten Fernbusverkehr in Kraft. Dies brachte einen deutlichen Rückschritt bei der Zielsetzung Barrierefreiheit mit sich.

Seit 2020 müssen die Fernbusse zwar zwei Plätze für Rollstuhlfahrer anbieten, aber in den meisten Fällen besteht ein Höhenunterschied und ein Spalt zwischen Bussteig und Fußboden, der nur mit fremder Hilfe durch Hublift oder tragbare Rampe zu überwinden ist.

Eisenbahn-Regionalverkehr

Im Eisenbahn-Regionalverkehr ist die Barrierefreiheit trotz kleiner Fortschritte immer noch ungenügend umgesetzt.

Der Berliner Nahverkehrsplan stellt auch nur fest, dass 21 der 22 Berliner Regionalbahnhöfe (außer 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 Reparaturzeiten oft lang. Die DB gibt eine Ausfallrate von 3 % an (ebenso für Fahrtreppen), die sich in den letzten Jahren verringert habe. Einen 100%ig barrierefreien Zugang bieten nur Lichtenberg (mit langen Rampen an einem der beiden Eingänge), Ahrensfelde (ebenerdig) und Schönefeld (im Land Brandenburg, jetzt BER Terminal 5 und selten bedient) an.

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. Völlig absurd ist eine neue Richtlinie (DIN EN 115-2 2020-02), nach der „zur Erhöhung der Sicherheit“ das Gehen auf Rolltreppen sowie die Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern untersagt ist.

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, fallen aber wahrscheinlich auch unter das Benutzungsverbot nach der neuen Richtlinie.

Bedenken, die die BVG gegen Rampen, Fahrtreppen und Laufbänder geäußert hat, sind im Abschnitt U-Bahn aufgeführt.

Der stufenfreie Eintritt in die Fahrzeuge ist nur an 2 von 81 Bahnsteigen in Albrechtshof in alle dort planmäßig haltenden Züge und an 39 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 am deutschen Sonderweg mit dem Dogma der Bahnsteighöhe 76 cm. (Besonders Frankreich, die Schweiz, Österreich, Tschechien und Schweden verwirklichten die Bahnsteighöhe 55 cm, die zum Niederflureinstieg passt.) Dem Ziel der Barrierefreiheit entgegenwirkend hat die DB in Berlin 63 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.

Vollkommen stufenfreier Einstieg in Doppelstockzüge, die auf vielen Linien aus Kapazitätsgründen erforderlich sind, ist nur auf Niederflurhöhe 55 cm möglich.

Allerdings verbleibt bei den meisten heutigen Doppelstockwagen ein Spalt von etwa 20 cm. Neuerdings werden 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.

Der Nahverkehrsplan schreibt als Standard weiterhin die 76 cm Bahnsteighöhe vor und dass zu prüfen ist, ob an ausgewählten Stationen alternativ 55 cm zulässig sein können. Zulässig sind sie jedoch schon heute, man muss sie nur wollen.

Stattdessen werden ab Dezember 2022 auf der RE-Linie 1 Magdeburg – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) neue Triebzüge der Bauart Desiro HC („High Capacity“, hohe Kapazität) eingesetzt. Diese sollen drei Wagen mit Hochflureinstiegen mit minimaler Stufe (3 bis 4 cm) und einen Wagen mit je einem Hoch- und einem Niederflureinstieg erhalten, so dass Rollstuhlfahrer an beiden Bahnsteighöhen nahezu stufenfrei ein- und ausrollen können und die Fahrgäste an 7 von 8 Türen an den Hochbahnsteigen stufenfrei ein- und austreten können und an einigen Bahnsteigen im Umland an einer Tür.

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.

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.

Ziel laut Nahverkehrsplan ist richtigerweise „der Verzicht auf personalbediente mechanische oder elektrische Rampen als Regellösung... Sie sind aber als Rückfallebene ... weiterhin und dauerhaft erforderlich.“ Für diesen Fall enthält der Nahverkehrsplan Ziel- und Toleranzwerte für Reststufen und Restspalte.

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 Regionalverkehrs-Fahrzeugen nicht möglich. Die zwei oder drei 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. Sehr ungünstig sind die PESA-Fahrzeuge der Baureihe 632 mit mehreren Stufen am Durchgang zwischen den beiden Wagen.

Problem Türöffnungs- und Türschließzeiten

Bei der Eisenbahn wird zwischen „beweglicher Trittstufe“ unterhalb der Türschwelle und „Überfahrbrücke“ in annähernder Türschwellenhöhe 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. Gleichmaßen 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, im Ausland auch bei neueren Fahrzeugen, 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.

Die „TB 0“ 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.

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, zweckmäßigerweise in der Nähe des Führerstands, falls doch mal Hilfe benötigt wird. Allerdings würden damit die Vorteile der Stufen- und Spaltfreiheit für alle stark eingeschränkt.

S-Bahn

Von den 132 S-Bahn-Stationen auf Berliner Stadtgebiet sind nur 13 vollkommen stufenfrei ebenerdig oder über Rampen zugänglich und 113 mit Aufzügen. Seit 2016 gibt es hierbei keinen Fortschritt. Marienfelde hat im Rahmen des Wiederaufbaus der Dresdener Bahn eine Perspektive. Zu Nöldnerplatz, Gehrenseestraße, Hirschgarten, Wilhelmshagen und Karl-Bonhoefer Nervenklinik sind keine Umbautermine bekannt und im Nahverkehrsplan keine Aussagen enthalten.

Fälschlicherweise werden die Stationen mit Aufzug als barrierefrei bezeichnet, ohne die Ausfallquoten der Aufzüge und die Höhenunterschiede an der Bahnsteigkante zu erwähnen. Bei einem Teil dieser Stationen sind nicht alle Zugänge barrierefrei, sondern zum Beispiel nur an einem Bahnsteigende. 38 Stationen, nur eine mehr als 2016, sind mit Fahrtreppen ausgerüstet, die aufwärts zumindest für Fahrräder, Kinderwagen und die meisten Mobilitätseingeschränkten, außer Rollstuhlfahrer, eine deutliche Erleichterung darstellen.

Bei Aufzügen, Rampen, Fahrtreppen und Laufbändern bestehen die gleichen Vor- und Nachteile wie im Regionalverkehr. Bedenken, die die BVG gegen Rampen, Fahrtreppen und Laufbänder geäußert hat, sind im Abschnitt U-Bahn aufgeführt.

Die Situation an den Bahnsteigkanten ist besser als im Regionalverkehr, aber auch nur teilweise barrierefrei. Mehr als 80 % der S-Bahnsteige sind 96 cm hoch, der Rest – das sind etwa 50 Bahnsteige – 103 cm.

Die Wagenbodenhöhe beträgt 112 und 110 cm bei den älteren Baureihen 480 und 485, 100 cm bei der zahlreichsten Baureihe 481 und bei den künftigen Baureihen 483/484. In die S-Bahnzüge der Baureihe 481 kann nahezu 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 schwierig. Bei der Baureihe 480 besitzen die Türen am Mehrzweckabteil eine Wulst, die beim Türöffnen ausrollt und so den Spalt und den Höhenunterschied überbrückt. Mit der Außerbetriebnahme der Baureihen 480 und 485 in den nächsten etwa 10 Jahren werden nur die eher problemlosen 3 und 4 cm Höhenunterschiede verbleiben.

Das Problem der 103 cm hohen Bahnsteige wird im Nahverkehrsplan nicht konkret angesprochen, sondern lediglich festgestellt, dass auch nach 2022 bei den Baureihen 480 und 485 die zulässigen Reststufenhöhen nicht eingehalten werden können. Die Stolpergefahr beim Aussteigen aus der Baureihe 481 am 103 cm hohen Bahnsteig wird nicht erwähnt.

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. Diese legt in der Regel der Triebwagenführer an. Die neu zu beschaffenden Baureihen 483/484 sollen an den Türen neben den Führerständen spezielle Rollstuhlbereiche und fahrzeuggebundene Rampen erhalten. Deren Benutzung dürfte in der Regel weniger Zeit erfordern.

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 Ausfahrten 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.

Das zentrale Öffnen der Türen durch den Fahrer wird seit langem mit dem Ziel kürzerer Haltezeiten gefordert. Jetzt wird es als Corona-Gesundheitsschutzmaßnahme bei den Baureihen 480 und 481 in der Regel angewendet, aber oft genug verspätet, oder es wird ganz vergessen.

U-Bahn

Von 173 U-Bahn-Stationen sind nur 9 über Rampen stufenfrei zugänglich, 115 mit Aufzügen und 94 mit Fahrtreppen ausgerüstet. Auch diese bezeichnen Senat und BVG schönfärbend als barrierefrei. 49 Stationen sind noch nicht stufenfrei zugänglich; davon will die BVG 8 Stationen an der U2, U6, U7 und U8 dauerhaft so belassen, bei vielen der verbleibenden 41 Stationen rechnet sie damit, dass sie den Termin 01.01.2022 nicht einhalten wird.

Bei Aufzügen, Rampen, Fahrtreppen und Laufbändern bestehen die gleichen Vor- und Nachteile wie im Regionalverkehr. Darüber hinaus äußert die BVG weitere Bedenken:

Für geheingeschränkte Personen, die ohne Rollstuhl unterwegs sind, seien Rampen nur bedingt eine Hilfe, da recht weite Wegstrecken bis zum Bahnsteig erforderlich sind. Langjährige Beobachtungen hätten ergeben, dass die meisten mobilitätsbeeinträchtigten Menschen lieber mit Mühe eine Treppe nutzen als eine Rampe, die wesentlich längere Laufwege erfordert.

Die Benutzung von Fahrtreppen sei für Menschen mit Rollatoren, Fahrrädern, Kinderwagen, großem Gepäck, teils auch für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen, die nicht mehr schnell reagieren können, gefährlich. Die Unfallgefahr sei erheblich, vor allem abwärts und wenn gleichzeitig Gepäck transportiert wird (z.B. auf Rollatoren und Fahrrädern). Wenn auf Fahrtreppen ein Nothalt ausgelöst wird, fällt die Bremsreaktion recht heftig aus, und Kinderwagen, Fahrräder und Rollatoren könnten ins Rutschen geraten.

Laufbänder (oder Fahrsteige) seien nicht geeignet, da sie entweder direkt der Witterung ausgesetzt sind oder Fahrgäste mit nassen Schuhen oder Splitt an den Schuhen auf die

Laufbänder gehen könnten. Die Unfallgefahr sei hoch, so dass die Laufbänder auf allen U-Bahnhöfen, die damit ausgestattet waren, wieder abgebaut wurden.

Die Bahnsteige im Kleinprofil-Netz sind 85 cm hoch, wie der Standard im Nahverkehrsplan vorschreibt. Dazu passen die Fußbodenhöhen der neuen Baureihen HK und IK mit 87,5 cm. Zu den älteren Baureihen mit 99 cm Fußbodenhöhe bestehen 14 cm Höhenunterschied.

Im Großprofil-Netz sind die meisten Bahnsteige 92,5 cm hoch, wie im Nahverkehrsplan als Standard festgelegt, ältere 90 cm. Die Fußböden der neuen Baureihe H und der künftigen Baureihe J sind 95 cm hoch, die der älteren Baureihen 101 cm (GI) und 106 cm (F). Der Höhenunterschied beträgt also bis zu 16 cm, bei der im Großprofil-Netz eingesetzten Kleinprofil-Baureihe IK 5 cm.

Der Nahverkehrsplan schreibt Reststufen und Restspalte nur für neu zu beschaffende Fahrzeuge vor; bei diesen werden sie eingehalten. Als Ersatzlösung zum Überwinden des Höhenunterschieds zu Bestandsfahrzeugen sind die 110 U-Bahnsteige, an denen eine Rampe oder ein Aufzug vorhanden ist, an beiden Bahnsteigenden mit tragbaren Überfahrampen ausgerüstet, die der Triebwagenführer anlegt und wieder verstaut. 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 auch für die meisten Rollstuhlfahrer problemlos überwindbar und somit vernachlässigbar. Bei den älteren Baureihen beträgt er allerdings 10 bis 15 cm, dazu kommt der Höhenunterschied. Stark gekrümmte Bahnsteige mit einem Spalt bis zu 20 cm sind nur wenige an der U2 vorhanden (Alexanderplatz, Klosterstraße, Hausvogteiplatz, Theodor-Heuß-Platz). Dazu sagt der Nahverkehrsplan aus, dass die Lücken sich nicht mit vertretbarem Aufwand reduzieren lassen, dauerhaft eine größere Spaltbreite zulässig ist und akustische Warnhinweise erfolgen sollen.

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 ausgestattet ist.

Straßenseitige Voraussetzung für den stufenfreien Eintritt in die Fahrzeuge sind Bahnsteige in etwa gleicher Höhe wie die Wagenböden. 2015 gab die BVG an, dass bei etwa 600 der 800 Richtungshaltestellen (75 %) Bahnsteige vorhanden sind. Diese befanden sich aber längst nicht alle in gleicher Höhe wie der Fahrzeugfußboden, sondern mit Höhenunterschieden von etwa 10 bis 20 cm. Bei etwa 520 Richtungshaltestellen (65 %) seien die Bordsteine in gleicher Höhe wie der Wagenboden. An etwa 200 Richtungshaltestellen auf der Fahrbahn musste 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.

Im Zahlenspiegel 2020 behauptet die BVG, 530 von 803 Richtungshaltestellen (rund 70 %) seien barrierefrei. Eine ergänzende Auskunft ergab, dass damit gemeint sei, sie hätten mindestens 21 cm hohe Bordsteine und ein Blindenleitsystem. Selbst bei der im Nahverkehrsplan als Standard geforderten Höhe von 22 cm verbleibt jedoch eine Stufe von 8 bzw. 7,5 cm bis zur Einstiegshöhe 30 cm bei den GT6N-Triebwagen und 29,5 cm beim Flexity. Beobachten kann man auch 3 bis 5 cm hohe Reststufen. Die Barrierefreiheit bezieht sich also nur auf den Zugang, nicht auf den Eintritt.

Laut Nahverkehrsplan wird das Ziel verfolgt, jährlich etwa 20 Haltestellen barrierefrei auszubauen und die nach 2021 verbleibenden 200 Haltestellen bis 2025. Anderes sei wegen bürokratischer Verfahren und Personalmangel der Bezirke nicht annähernd realistisch. Nicht genannt wird die Ursache, dass jahrelang nichts getan und viel zu spät mit dem Umbau angefangen wurde. Und offenbar soll es bei der Reststufe bleiben, bis vielleicht irgendwann Straßenbahnen mit etwa 22 cm Einstiegshöhe wie zum Beispiel der ULF beschafft werden. Da sich die Haltestellen im öffentlichen Straßenland befinden, sind die Bezirke und der Senat für den barrierefreien Ausbau zuständig.

Bei Neubau, Umbau und Grundinstandsetzung von Haltestellen fordert der Nahverkehrsplan sogenannte Kaps, entweder mit verschwenkten Gleisen oder vom übrigen Verkehr überfahrbar, als Regellösung und möglichst gemeinsame Haltestellen bei parallel fahrenden Buslinien. Die Bahnsteighöhe 22 cm über die gesamte Bahnsteiglänge ist nur bei Haltestellen an eigenen Bahnkörpern und überfahrbaren Haltestellenkaps Standard, bei baulich schwierigen Randbedingungen nur im vorderen Teil auf mindestens 10 m Länge. Das Ziel, alle Richtungshaltestellen mit Bahnsteigen oder überfahrbaren Kaps auszurüsten, ist – gesetzwidrig – nicht Standard. Ein vollständiger barrierefreier Ausbau sei bis 01.01.2022 nicht realistisch, man wolle jedoch das Ausbautempo deutlich steigern, aber erst in der Laufzeit des Nahverkehrsplans – also bis Ende 2023 – die dafür „erforderlichen personellen, fachlichen und finanziellen Voraussetzungen schaffen“.

Die Fahrzeugtypen GT6 und Flexity – das sind etwa 90 % der rund 400 Triebwagen – besitzen Niederflureinstieg. Mit der noch laufenden Neubeschaffung der Flexity hat sich der Niederfluranteil in den letzten Jahren merklich erhöht (von 60 % im Jahre 2015). Die 40 Trawagen mit Stufeneinstieg werden mit den Niederflurwagen gemischt eingesetzt. Ihr Einsatz ist im Fahrplan erkennbar und ermöglicht auf allen Linien einen Eintritt mit Reststufe 8 cm bei längerer durchschnittlicher Wartezeit.

Im Nahverkehrsplan wird für mindestens eine Tür eine fahrzeuggebundene, mechanisch oder elektrisch betriebene „Einstiegshilfe“ gefordert, vorzugsweise automatisch, ansonsten personalbedient. In der Regel verfügen die Straßenbahnen an einer oder mehreren Türen über eine ausklappbare oder absenkbare Überfahrrampe, die der Fahrer mechanisch bedienen muss. Die gesetzlich geforderte selbstbestimmte Mobilität wird auf diese Weise nicht erreicht, weil fremde Hilfe erforderlich ist.

Der geringe Spalt zwischen Bahnsteig und Wagenfußboden ist vernachlässigbar.

In den Niederflurwagen ist stufenfreier Durchgang möglich, aber nicht für alle handelsüblichen Rollstuhlbreiten.

Bus

Die Bushaltestellen sind überall vom öffentlichen Straßenraum aus barrierefrei zugänglich.

Der Nahverkehrsplan schreibt 22 cm Bordsteinhöhe im Bereich der ersten beiden Türen vor, für die Restlänge oder in Ausnahmefällen für die gesamte Länge 16 cm. Bei Neu- oder Umbau sollen die Bushaltestellen als vorgezogenes Kap oder als eigener Bahnsteig sowie als Formstein mit Spurführung (Kasseler Bord) ausgeführt werden. An solchen Haltestellen kann in der Regel weitgehend stufenfrei in die Busse eingetreten werden, wenn der Busfahrer den Bus seitlich absenkt (Kneeling).

Wie weit diese Standards verwirklicht sind, darüber gibt die BVG im Zahlenspiegel 2020 nur sehr verschwommen Auskunft: „Es gibt nahezu 6.500 Bushaltestellen in Berlin. Nicht alle sind barrierefrei. ... Seit 2020 testen wir eine Bushaltestelle, die 22 cm hoch ist.“ Im Nahverkehrsplan ist von rund 6.000 noch nicht barrierefreien Bushaltestellen zu lesen, das sind 92 %. Dort ist je nach Höhe der Bordsteinkante eine mehr oder weniger große Stufe zu überwinden. Das

Absenken der Busse (Kneeling) verringert den Höhenunterschied erheblich; laut Nahverkehrsplan darf dieser höchstens 27 cm betragen.

Da sich die Haltestellen im öffentlichen Straßenland befinden, sind die Bezirke und der Senat für den barrierefreien Ausbau zuständig. Die formulierten Ausbauziele sind mager: Bis Ende 2021 soll eine Prioritätenliste aufgestellt werden. Im vorangehenden Nahverkehrsplan wurde 2018 als Termin vorgegeben und nicht eingehalten. Ab 2023 sollen jährlich 200 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Also lässt man sich noch rund 30 Jahre Zeit damit. Als Grund wird angeführt, dass zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe (01.01.2022) „kurzfristig Kapazitäten für die Planungsleistung in einem Umfang aufzubauen (wären), die nur für sehr kurze Zeit benötigt würde“. Ebenso sei es bei der Bereitstellung der finanziellen Mittel. Außerdem gäbe es einen hohen Abstimmungsaufwand mit den „jeweiligen generellen Überlegungen zur weiteren Straßenraumgestaltung und Straßenraumaufteilung“.

Im Nahverkehrsplan wird für mindestens eine Tür eine fahrzeuggebundene, mechanisch oder elektrisch betriebene „Einstiegshilfe“ gefordert, vorzugsweise automatisch, ansonsten personalbedient. In der Regel verfügen die Busse 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 mehr 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 275 Doppelstockbusse (etwa 18 % 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 kann auf das Mitführen und bedarfsweise Benutzen der Überfahrrampe nicht verzichtet werden. Mehr Fahrbahnmarkierungen im Haltestellenbereich und Kontrolle der Freihaltung sind notwendig.

Sonderfahrdienst

Für erheblich mobilitätseingeschränkte Menschen gibt es den Sonderfahrdienst des Landes Berlin (SFD). Damit können mit besonderen Taxis Fahrten für Wege der Freizeitbetätigung und Erholung unternommen werden. Auf Antrag erhalten die Teilnehmer eine Magnetkarte. Die Fahrten sind anzumelden. Der Fahrpreis liegt in der Größenordnung eines Einzelfahrscheins.

Außerdem gibt es den Fahrdienst des Deutschen Roten Kreuzes für körperlich oder geistig behinderte Menschen und für solche, die durch besondere Umstände keine öffentlichen Verkehrsmittel oder Taxis benutzen können.

3. Begriffserklärung, Rechtsgrundlagen, Ausnahmen

Internationales Recht

Übergeordnetes Völkerrecht ist die **UN-Behindertenrechtskonvention**, die in Deutschland am 26. März 2009 in Kraft trat.

Für die Europäische Union gilt die **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, geändert am 16. Mai 2019.

Bundesrecht

Im deutschen **Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** vom 1. Mai 2002 (letzte Änderung am 10. Juli 2018) ist Barrierefreiheit wie folgt definiert:

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

... für Menschen mit Behinderungen

(Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können. Als langfristig gilt ein Zeitraum, der mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate andauert.)

... 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. Das wird auch mit dem Nachsatz „Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ ausgedrückt.)

... auffindbar, zugänglich und nutzbar sind

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

Die TSI PRM enthält im wesentlichen die gleiche Definition, erfasst aber auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität, z. B. aufgrund ihres Alters, und auch mit vorübergehenden Beeinträchtigungen.

Seit 1. Januar 2013 (auch in der aktuellen Fassung von Februar 2016) verpflichtet das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** 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.“

Auch neun Jahre nach dem Beschluss der gesetzlichen Verpflichtung macht der bis 2023 gültige Berliner Nahverkehrsplan von diesen Ausnahmemöglichkeiten ausgiebig Gebrauch.

Die **Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)** verpflichtet in § 2 Abs. 3 die Eisenbahnen, Programme „zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen“. Man beachte die Einschränkung „möglichst weitreichende“.

Schwerwiegende Ausnahmen im Eisenbahnverkehr

Die Pflicht zum Herstellen des barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig wird in der TSI PRM mit der **1000-Personen-Regelung** 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 erneuert oder umgerüstet und befindet sich im Umkreis von 50 km an der gleichen Strecke ein hindernisfreier Zugang, wird nur gefordert, dass der Entwurf der Bahnhofsgestaltung die Möglichkeit enthalten muss, Aufzüge oder Rampen zu einem späteren Zeitpunkt nachzurüsten.

Die DB begründet diese Einschränkungen im **Nationalen Umsetzungsplan zur TSI PRM** vom März 2017 wie folgt: „Ziel dieser Priorisierungsregelung ist, ... die größtmögliche Zahl der Reisenden zu erfassen. Zwar werden ... nur 33 % aller Bahnhöfe erfasst, ... aber etwa 94 % der Reisenden je Tag erreicht. ... Derzeit ist noch in gut einem Viertel der Personenbahnhöfe mit mehr als 1000 Reisenden (entspricht 8 % aller Personenbahnhöfe) im Zuge der Erneuerung ein Teil der Bahnsteige ... stufenfrei zugänglich zu machen. Damit können 14 % aller Reisenden je Tag zusätzlich erreicht werden, während ... in der Gruppe der niedrig frequentierten Personenbahnhöfe mit bis höchstens 1000 Reisenden je Tag lediglich 1 % der Reisenden erreicht würden. ... Bei einer gleichbleibenden Realisierungsquote von ca. 40 Bahnsteigen im Jahr wird die Gruppe der stark frequentierten Bahnhöfe in ca. 15 Jahren vollständig barrierefrei ausgebaut sein. So werden die zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Sinne des Reisenden ... priorisiert, um das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen zu erreichen.“

Nur bei besonderem Bedarf (zum Beispiel Seniorenheim, Behindertenwerkstatt oder Blindenschule) will die DB auch Personenbahnhöfe mit weniger als 1000 Reisenden pro Tag stufenfrei ausbauen.

Der Nationale Umsetzungsplan zur TSI PRM ist 10 Jahre gültig und soll nach 5 Jahren, also 2022, überprüft werden.

Stärker als die Berliner Bahnhöfe sind die Zielbahnhöfe in der Fläche betroffen, zu denen die in Berlin einsteigenden Fahrgäste fahren.

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

Seit 2002 führte die DB zwei Programme zum Herstellen der Barrierefreiheit durch. Das dritte Programm vom September 2016 reicht bis 2020. 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 sei. 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, den vorbeugenden Kontrollen und der schnellen Störungsbeseitigung. Außer Warschauer Straße wird keine Station konkret genannt, die „stufenfrei erschlossen“ werden soll.

Ob es nach 2020 ein weiteres Programm geben soll, ist nicht bekannt.

Landesrecht

Das Berliner **Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG)** in der Fassung vom März 2019 wiederholt eine ältere Definition der Barrierefreiheit, kleidet die Sicherung der Mobilität aber in § 9 nur in eine Sollvorschrift: „Der öffentliche Personennahverkehr in Berlin soll so gestaltet werden, dass Menschen mit Behinderung ihn nutzen können.“ Es bildet die rechtliche Grundlage für den Sonderfahrdienst.

Nach § 3 (Mobilität für alle) des **Berliner Mobilitätsgesetzes** vom 5. Juli 2018 soll „Mobilität ... unabhängig von ... persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen ... gewährleistet werden.“ Der § 31 dieses Gesetzes (Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV) regelt die Verantwortlichkeit der Baulastträger und Verkehrsunternehmen für den barrierefreien Ausbau und verweist auf den Nahverkehrsplan, der die Einzelheiten regeln soll.

Auf den **Berliner Nahverkehrsplan 2019 bis 2023** wurde im Zusammenhang mit der Analyse des Istzustandes im Abschnitt 2 eingegangen. Dort sind auch die zahlreichen schwerwiegenden und langfristigen Ausnahmen beschrieben.

4. Umsetzung und Forderungen

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

Eisenbahnfern- und Regionalverkehr

Die Stufenfreiheit an der Bahnsteigkante im Regional- und Fernverkehr wird auf absehbare Zeit nur punktuell und eingeschränkt erreichbar sein. Zu viele negative Tatsachen wurden in den letzten Jahren geschaffen. Weder die DB noch das Bundesverkehrsministerium sind bereit, auf das Durchdrücken der Bahnsteighöhe 76 cm zu verzichten.

Die Trennung in Hochflurnetze (mit 76-cm-Bahnsteigen und Fahrzeugen mit 76-cm-Einstieg) und Niederflurnetze (mit 55-cm-Bahnsteigen und Fahrzeugen mit 55-cm-Einstieg) ist nur in wenigen Fällen zielführend, weil mehr Direktverbindungen mit Wagendurchlauf und wenig Umsteigezwängen die Angebotsqualität verbessern und die Fahrzeuge möglichst freizügig eingesetzt werden sollen.

Zum Abmildern der Fehler in der Bahnsteiginfrastruktur wird bis auf weiteres nur dieser Ausweg gesehen:

- Einsatz von Wagen mit einer Hochflur- und einer Niederflurtür, die im Innern stufenfrei verbunden sind (hier Kombieinstiegswagen genannt). Hierfür eignen sich einstöckige Wagen besser, weil bei Doppelstockwagen trotz steiler Innenrampe eine kleine Reststufe verbleibt.
- In jedem Zugverband mindestens ein Kombieinstiegswagen mit Mehrzweckabteil.
- Je nach Einsatzgebiet erforderlichenfalls mehrere Kombieinstiegswagen im Zugverband.

Auf eine Änderung der TSI PRM hinsichtlich der Verkürzung der Türöffnungs- und Türschließzeiten muss hingewirkt werden. Solange die TSI PRM die überlangen Türöffnungs- und Türschließzeiten durch Türblockierung TB 0 und durch das Bewegen von Überfahrbrücken und Türen nacheinander vorschreibt, bleibt als ein Ausweg, nur die Rollstuhltüren mit beweglichen Überfahrbrücken und die übrigen Türen mit festen oder gar keinen Trittstufen auszurüsten und den verbleibenden Restspalt hinzunehmen.

S-Bahn

Mehr Tempo ist erforderlich, die noch fehlenden 5 Stationen mit einer Rampe oder einem Aufzug auszurüsten. Außerdem ist ein Programm der Nachrüstung von Fahrtreppen aufzustellen.

Die 103 cm hohen Bahnsteige können dort beibehalten werden, wo 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 so aufgestellt werden, dass sie längere Haltezeiten vorsehen.

U-Bahn

Notwendig ist ein personell und finanziell abgesichertes Programm zum Aufholen des Rückstands beim Ausrüsten der noch fehlenden 49 Stationen mit Aufzügen oder Rampen. 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 personell und finanziell abgesichertes 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.

Bus

Notwendig ist ein personell und finanziell abgesichertes Programm, wann welche Haltestellen mit dem Kasseler Sonderbord ausgerüstet werden. Vorrangig sind Umsteigehaltestellen, Endhaltestellen, andere Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und solche, die ohnehin von Straßenbauarbeiten betroffen sind, umzubauen, im Linienvverlauf 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.