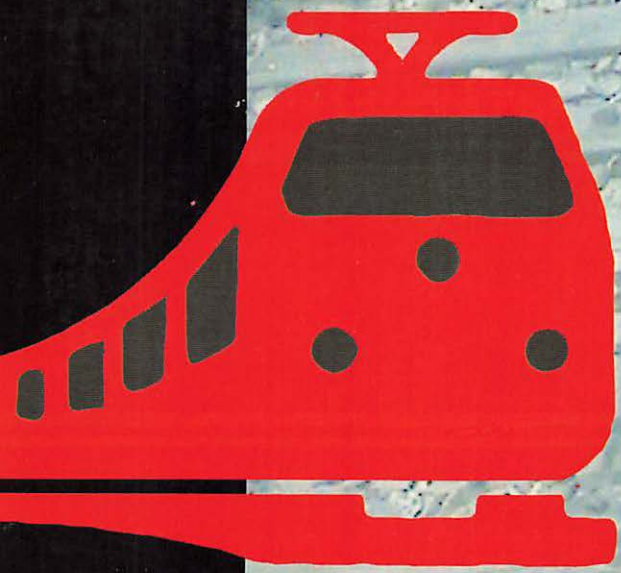
Antje Henninger / Gusti Steiner

Handbuch der Ignoranz

Schwarzbuch „Deutsche Bahn AG"



Herausgegeben von MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.

AG SPAK Bücher
Arbeitsgemeinschaft sozialpolitischer Arbeitskreise

Impressum

Herausgeber:

MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.

Autorinnen:

Antje Henninger, Gusti Steiner

Endredaktion und Layout:

Antje Henninger, Alexandra Franz, Birgit Rothenberg,

Natascha Schlenstedt, Gusti Steiner

Anschrift:

MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.

Roseggerstr. 36, 44137 Dortmund

Tel. 0231/ 91 28 375

Fax: 0231/ 91 28 377

Internet: www.mobile-dortmund.de

Dortmund, Januar 2003

Verlag:

Die Veröffentlichung erscheint als M 151 in der Reihe der Materialien der AG SPAK

AG SPAK Bücher Tel. 07308/ 91 92 61

Holzheimer Str. 7 Fax: 07308/ 91 90 95

89233 Neu-Ulm www.leibi.de/spak-buecher.de

Auslieferung für den Buchhandel: SOVA Frankfurt, Fax 069 / 41 02 80

ISBN 3-930830-36-1

Herstellung: Digitaldruck Leibi.de www.leibi.de/digital

Die Deutsche Bibliothek – ZIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei der Deutschen Bibliothek erhältlich

Dieses Handbuch ist auch in digitalisierter Form erhältlich

MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V. (Hg.)

Antje Henninger
Gusti Steiner

Schwarzbuch „Deutsche Bahn AG“
Handbuch der Ignoranz

AG SPAK Bücher

Liebe Freundinnen und Freunde, liebe Gegnerinnen und Gegner!

Dieses Buch nimmt die Tradition der sechziger und siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts auf. Damals gab es zu vielen politischen Themen Schwarzbücher, die sich kritisch mit Institutionen auseinander setzten. Auch in den jährlichen Berichten des Bundesrechnungshofs und der Landesrechnungshöfe findet sich bis heute eine ähnliche Struktur der Berichterstattung, nur dass es dort allein um die finanzielle Verschwendung öffentlicher Mittel geht.

Dieses Schwarzbuch „Deutsche Bahn AG" beschäftigt sich nicht mit der Vergeudung von Geld, sondern zeigt anhand der letzten 30 Jahren, wie die frühere „Bundesbahn" bzw. die heutige „Deutsche Bahn AG" mit beeinträchtigten Menschen umgeht, was dieser Verkehrsbetrieb für die Teilhabe dieses Personenkreises tut oder nicht tut.

Wir betrachten als Mitglieder der Politischen Behindertenselbsthilfe die Eisenbahngeschichte unter unserem spezifischen Aspekt und wollen der Bahn in der Bundesrepublik und verantwortlichen Politikerinnen* vor Augen führen, dass es zukünftig mit der Politik der Deutschen Bahn AG nicht so weitergehen kann, wie das in den vergangenen 30 Jahren war.

Gleichzeitig hoffen wir, dass sich viele Medien durch das Erscheinen dieses Schwarzbuches nach Inkrafttreten des Bundesgleichstellungsgesetzes am 1. Mai 2002 mit dieser Materie unter dem Eindruck von Schwarzbuch und Bundesgleichstellungsgesetz auseinandersetzen werden und zu dem gleichen Ergebnis wie wir gelangen: Es muss in den nächsten Jahren anders laufen.

Antje Henninger, Gusti Steiner und viele durch die Bahn behinderte Fahrgäste haben gemeinsam an diesem Buch gearbeitet. Die beiden Autorin-

* Aus Gründen besserer Lesbarkeit verwenden wir die weibliche Form, wobei der männliche Part jeweils mitgedacht ist. Die Erfahrungsberichte weichen von diesem Schema ab, weil dort die Autorinnen die Form bestimmten.

nen verantworten den Buchinhalt, die Erfahrungsberichte der behinderten Reisenden stehen in deren jeweiliger Verantwortung. Gusti Steiner hat Jahrzehnte lang Materialien zum Thema dieses Buches gesammelt.* Antje Henninger hat eine große Anzahl Cartoons gezeichnet, sie entstanden nach ihren eigenen Ideen oder sind Ergebnis gemeinsamer Diskussionen. Bei Sichtung und Strukturierung des Quellenmaterials war Anja Tillmann beteiligt. Natascha Schlenstedt war in die Erstellung des Schwarzbuches als Arbeitsassistentin eingebunden, Alexandra Franz und Birgit Rothenberg haben in der Endredaktion mitgewirkt.

Es wurden Schriftart, Schriftgröße und Zeilenabstand für dieses Buch so gewählt, das es möglichst viele Leserinnen problemlos lesen können. Blinde und hochgradig sehbehinderte Interessierte können beim Herausgeber eine adaptierte Fassung erhalten.

Die Autorinnen wünschen „gute" Lektüre und hoffen, dass ein ähnliches Buch der Ignoranz in 30 Jahren nicht noch einmal erstellt werden muss.

Dortmund, den 22. Dezember 2002

Antje Henninger
Gusti Steiner

* „DB-Archiv", Privatbesitz Gusti Steiner

Inhaltsverzeichnis

I Einleitung **11**

Was heißt hier behindert? oder:
Die Lähmung ist nicht die Behinderung 13

Was die Bahn unter Behinderung versteht – oder:
Schuld sind immer die anderen 17

Wer umsonst fährt, hat nicht zu kritisieren

II Die Bahn – der Behinderer **23**

Mobilitätsbehinderte 23

Waggongebundene Einstiegshilfen in der Bundesrepublik
und in ganz Europa

Die Bahn und ihr Behindertenproblem 29

Die Katze beißt sich in den Schwanz – oder:
Immer eine gute Ausrede

III Die Bahn und die Technik **37**

Die Bahn und ihre für Rollstuhlfahrer geeigneten Züge 37

Vision ohne Biss

Unverhohlene Drohung

Der Waggonklau geht um

Die schönste Ausrede der Deutschen Bahn AG:
Es ist verboten, einen Waggon auszutauschen

Im Sonderzug nach Pankow

Mit dem ICE wird alles gut – oder:
Der Mythos Barrierefreiheit durch neue Technik 44

Testfahrt

Horschesemol, ich hätt' da mal gern ein Problem!

Bahn AG: Schikane gegen Behinderte

Doppelstockwagen bei der DB AG – oder:
Der lange Weg zu einer rollstuhlgerechten Lösung 57

S-Bahn-Systeme bei der Bahn 59

Protokoll einer Testfahrt

Kompromisse bei der Bahn – oder:
Wenn der Zug nicht zum Bahnsteig passt 63

Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen 65

Sonntags nie

Eine Beschwerde

Willkommen in Dortmund?

Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste

Viele Wege führen nach Rom

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen 72

Selbstbestimmung und Selbsthilfe

Tausendmal schockiert – noch immer nix passiert

Wie versprochen – so gebrochen 79

Bahn 1975 – Der Gepäckwagen als Sonderabteil

Bahn 1992 – Dann nehme ich doch lieber den Gepäckwagen

IV Die Bahn, das Geld und die Politik 83

Die Bahn und das Geld 83

Nachhilfe für den Zugbegleiter

Der Landtag NRW ist nicht zufrieden mit der Bahn

Umsetzen nicht hinhalten

Bahnchef verkauft Preissteigerung als Vergünstigung 87

Die Bahn und die Politik 88

Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages rügt die Deutsche Bahn

Bahn AG ohne Konzept

V Die Bahn als Serviceunternehmen 93

Service – der Weg zum Erfolg

Was suchen Sie denn zu dieser nachtschlafenden Zeit noch auf der Straße

Diskriminierung noch und nöcher

Information statt Veränderung 101

Serviceunternehmen Bahn – oder:
Wie man effektiv behindert und am Ende doch der Held ist 101

Aus der Sicht einer Begleitperson

Wenn die Kundin nicht zur Bahn passt – oder:
Was Kundinnenenfreundlichkeit bei der Bahn wirklich bedeutet 112

Der Kunde ist König – aber Werner König ist kein Kunde

Das Fahrrad geht dem Menschen vor

Labyrinth Unentgeltliche Beförderung 115

Selbstbestimmung

VI Die Bahn und das Bundesgleichstellungsgesetz 119

Elementare Menschenrechte

Gleichstellungsverpflichtung auch für die Deutsche Bahn AG

Störung im Betriebsablauf

Durchbruch bei der Deutschen Bahn

VII Die Bahn und ihre Langzeitstrategien **133**

Teile und herrsche 133

Andere Verkehrsbetriebe sind auch nicht besser – keine Entschuldigung für die Bahn AG I

Andere Verkehrsbetriebe sind auch nicht besser – keine Entschuldigung für die Bahn AG II

Tarnen und Täuschen? 138

Dr. Aengenendt legt den Vorsitz nieder

Wenn man einem Ochsen ins Horn kneift

Flexibilität – eine Forderung unserer Zeit

VIII Nachwort aus der Feder der Deutschen Bahn AG **143**

Quellenverzeichnis 145

Abkürzungsverzeichnis 146

Autorinnen 148

Anmerkungen 149

I Einleitung

Die Politische Behindertenselbsthilfe hat Anfang der siebziger Jahre des vorherigen Jahrhunderts damit begonnen, die Öffentlichkeit auf die Barrieren, die Behinderten* entgegenstanden, aufmerksam zu machen. Sie hat dabei – im politischen Raum agierend und agitierend – deren Beseitigung unter der Voraussetzung der Abschaffung der Fremdbestimmung in diesem Lebensbereich gefordert. Schon 1974 kam die Deutsche Bundesbahn auf die Selbsthilfegruppe in Frankfurt am Main, den VHS-Kurs „Bewältigung der Umwelt"[1], zu und schlug Kooperation zum Zwecke der Verbesserung der Teilhabe Behinderter in diesem Bereich der Mobilität vor. Das Kooperationsangebot wurde angenommen – führte aber zu nichts. In den Folgejahren kämpften viele Gruppen in der Bundesrepublik im politischen Konfliktfeld für umfassende Teilhabe im Gesamtbereich der Mobilität unter dem Motto „BUS UND BAHN FÜR ALLE". Dieser Wahlspruch begleitete 30 Jahre die Auseinandersetzung mit den Eisenbahnbetrieben, aber auch mit den lokalen Verkehrsbetrieben. Wir merkten nach wenigen Jahren, dass die damalige Deutsche Bundesbahn bzw. die heutige Deutsche Bahn AG (DB AG) unsere Forderung nicht einfach in den Wind schlug, wie das viele örtliche Verkehrsbetriebe taten. Vielmehr gingen die jeweiligen Verantwortlichen der Bahn auf unsere Forderungen ein und gaben uns auf subtile Weise immer wieder das Gefühl, es täte sich etwas in unserem Anliegen, obwohl das auf gar keine Weise der Fall war. Am deutlichsten wurde uns das, als eine Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) ein Konzept unter der Leitung des rollstuhl-

* Wir sprechen von „Behinderten" und nicht von „behinderten Menschen" oder „Menschen mit Behinderungen", weil das für uns ein falsches Signal setzen würde: Wir sind in dieser Gesellschaft struktureller und offener Gewalt ausgesetzt. Das nimmt uns Verwirklichungschancen, nimmt uns elementare Menschenrechte oder stellt sie unter Kostenvorbehalt. Man kann unter solchen Voraussetzungen unserer Meinung nach die Wirklichkeit nicht durch den Zusatz „Mensch" beschönigen oder verschleiern. Der Begriff „Menschen mit Behinderungen" schafft neben dem bereits Gesagten eine unzulässige Verknüpfung zwischen dem Individuum und der Behinderung als gesellschaftlich zu wertendes Phänomen. Dieser Schritt führt zu einer absolut unzulässigen Definition, der die kaschierende Absicht auf die Stirn geschrieben ist.

fahrenden Städtebauplaners Dr. Aengenendt[2] vorlegte und die damalige Deutsche Bundesbahn dieses Konzept nicht umsetzte. Dr. Aengenendt legte danach, 1988, den Vorsitz der Arbeitsgruppe nieder und begründete seinen Schritt damit, dass alle Planungsaufgaben gelöst seien und nur noch die Umsetzung dieses Konzepts ausstehe. Wir erkannten recht schnell, dass die Bahn insgesamt dazu neigte, sich einen modernistischen Anstrich zu geben, sich aber mit ihrer Realität weit von diesem Image entfernt befand.

Schon vor 30 Jahren war der Bau einer Magnetschwebebahn in der Diskussion und förderte das Image der Bahn als „modernes Verkehrsunternehmen". Noch heute steht die erste Linie dieses Konstruktionsprinzips aus. Ähnlich betrieb die Bahn diese Imagepflege unter den Aspekten „sauber", „pünktlich", „fortschrittlich" und „behindertenfreundlich". Wir und unsere Forderungen waren Mittel zum Zweck, nur einen Eindruck zu erwekken, jedoch die Gestaltung der Wirklichkeit kaum zu verbessern.

In diesem Buch finden sich von den geschichtlichen Abrissen über die leidvollen Erfahrungsberichte einzelner Nutzerinnen bis zum unfreiwilligen Schlusswort aus der Feder der Deutschen Bahn AG zahlreiche Belege für diese Einschätzung. Die Deutsche Bahn AG entblödet sich nicht, im März 2002 zu behaupten, durch „[...] die neue Partnerschaft mit dem Behindertensportverband [...] auch die Reisebedürfnisse von Menschen mit körperlichem Handicap besser kennen lernen [...]"[3] zu wollen. Drei Monate später nimmt sie die neue Ruhrtalbahn bei Wetter in Betrieb und obgleich das Bundesgleichstellungsgesetz vorher in Kraft getreten ist, können Rollstuhlfahrerinnen aus Wetter diese Strecke nicht benutzen. In Wetter leben ca. 2000 körperbehinderte Männer und Frauen in den Orthopädischen Anstalten Volmarstein sowie in freier Wildbahn. Deren Isolation wird durch den Schritt der Deutschen Bahn AG in die Absurdität gesteigert. Es steht zu befürchten, dass die Deutsche Bahn AG auch unter der Wirkungskraft des Bundesgleichstellungsgesetzes den betroffenen „Fahrgästen" ein „X" für ein „U" vormachen will.[4]

Diese 30 Jahre der Ignoranz haben unsere Meinung, dass wir nicht behindert sind, sondern durch die Bahn AG und andere behindert werden, nicht nur bestätigt, sondern geholfen, diese Erkenntnis zum wissenschaftlichen Paradigma zu erheben.[5] Wir müssen davon ausgehen und wir gehen davon aus, dass die Deutsche Bahn in den vergangenen 30 Jahren durch ihr Verhalten damit eine schwere Niederlage errungen hat. Harry Baus vom Servicezentrum für behinderte Studierende in Bochum – selbst Rollstuhlfahrer – bringt es auf den Punkt: „Ich werde seit 30 Jahren verarscht".[6]

An diesem Handbuch der Ignoranz haben viele Betroffene mitgearbeitet: Beeinträchtigte Menschen in vielen Städten der Bundesrepublik während der vergangenen 30 Jahre, aufrechte Journalistinnen, die in Solidarität aus ihrem Herzen keine Mördergrube gemacht haben, viele Medien, die trotz Imagepflege der Bahn immer wieder über die Wahrheit berichteten,[7] viele Nutzerinnen, die ihre Erfahrungen in diesem Buch zur Verfügung stellten, und letztlich, könnte man sagen, sicherlich auch die Bahn selbst durch ihre enthüllende Ignoranz.

Was heißt hier behindert? oder: Die Lähmung ist nicht die Behinderung

Was ist denn die Behinderung? Fast alle meinen, das ist doch ganz klar. Weil wir so unsere Erfahrungen mit dieser Klarheit haben, benennen wir lieber einmal am Anfang, was wir unter Behinderung verstehen. Wir sagen in der Politischen Behindertenselbsthilfe „Die Lähmung ist nicht die Behinderung"[8] und stimmen damit mit dem Erklärungsmodell der Weltgesundheitsorganisation (WHO) überein.

Die WHO unterscheidet in ihrer Definition von 1980 (deutsche Fassung von 1990 und 1995) die Begriffe:

- Schädigung – eine organische Veränderung bei einem Menschen,
- Beeinträchtigung – damit ist eine Einschränkung oder der Verlust von Fähigkeiten und Fertigkeiten eines Menschen gemeint,

- Behinderung – der Begriff für eine Benachteiligung eines Menschen im gesellschaftlichen Leben.

Im Alltag ist es weniger wichtig zu wissen, was ein Mitmensch vielleicht für eine organische Schädigung hat und einen medizinischen Fachbegriff dafür zu kennen. Aber die Unterscheidung zwischen einer Beeinträchtigung und einer Behinderung ist durchaus von Bedeutung.

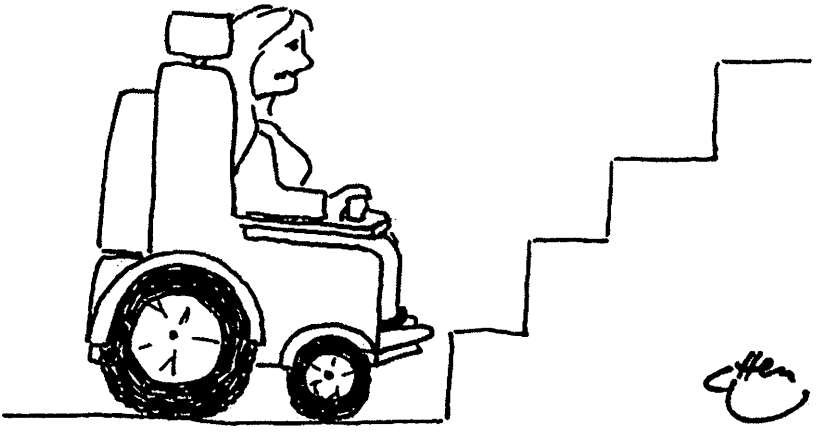
Eine Beeinträchtigung ist eine von vielen Eigenschaften eines Menschen. Frau Müller-Maier z.B.

- interessiert sich für Literatur und Kunst,
- kocht gern mit Freunden,
- kann Anrufbeantworter nicht leiden,
- lernt gerade spanisch,
- kann nicht laufen, nicht Motorrad fahren (das findet sie manchmal schon schade) und nicht Fußball spielen (das stört sie überhaupt nicht),
- hat ein Händchen für Pflanzen,
- versteht sich nicht mit ihrem Nachbarn,
- kennt sich mit Kräutern aus,
- kann kleine Dinge nicht gut greifen,
- raucht...

Viele Beeinträchtigungen können mit Hilfsmitteln ausgeglichen werden. Frau Müller-Maier bewegt sich z.B. mit Hilfe eines Elektro-Rollstuhls fort, arbeitet am Computer mit einer Spezialtastatur und benutzt Stifte, Pinsel und Besteck mit breiteren Griffen. Außerdem arbeitet bei ihr stundenweise eine Persönliche Assistentin, die nach Anleitung von Frau Müller-Maier im Haushalt und bei der Körperpflege hilft.

Behinderung ist im Unterschied zur Beeinträchtigung ein gesellschaftliches Phänomen, das nicht naturgegeben ist, sondern von Gesellschaft und somit von Menschen konstruiert wird.

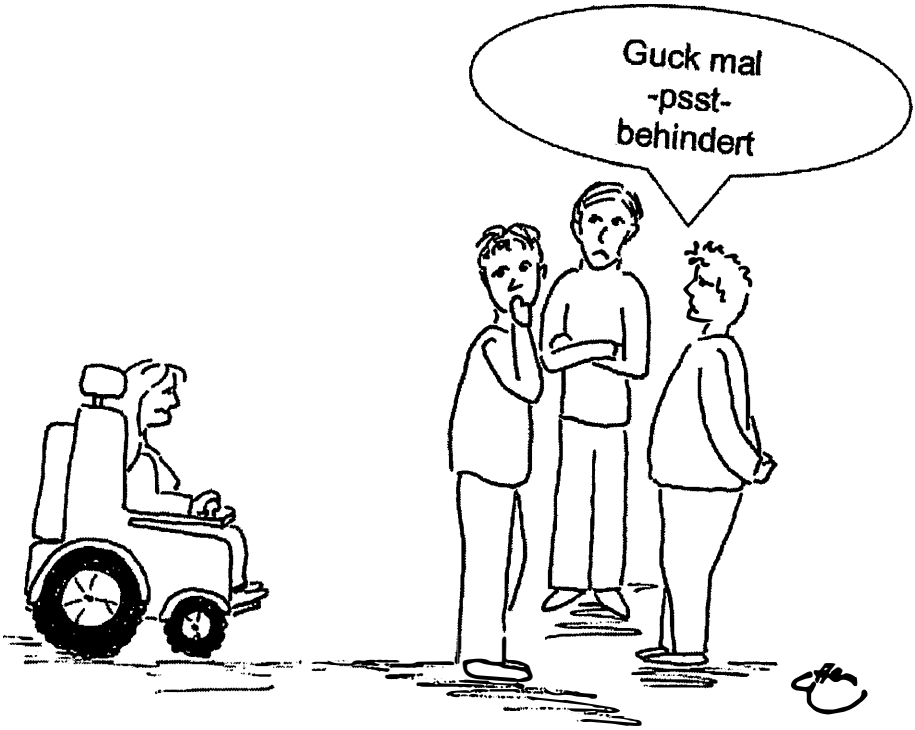
Die Behinderung bzw. Benachteiligung betrifft zwar den ganzen Menschen, kommt aber in unterschiedlichen Situationen abweichend häufig und verschieden stark zum Tragen.



Im Moment wird Frau Müller-Maier ganz offensichtlich deutlich behindert. So etwas passiert ihr oft, auch wenn sie in anderen Situationen wiederum weniger oder auch gar nicht behindert wird.

Obwohl Behinderungen situationsabhängig entstehen, können Bereiche abgesteckt werden, in denen Betroffene immer wieder zu kämpfen haben, z.B.:

- bauliche Barrieren,
- gestalterische Barrieren in Medien und Informationssystemen (z.B. schlecht lesbare Fahrpläne, Internetseiten),
- strukturelle Benachteiligungen,
- Diskriminierung durch Einstellungen und Verhalten anderer Menschen.

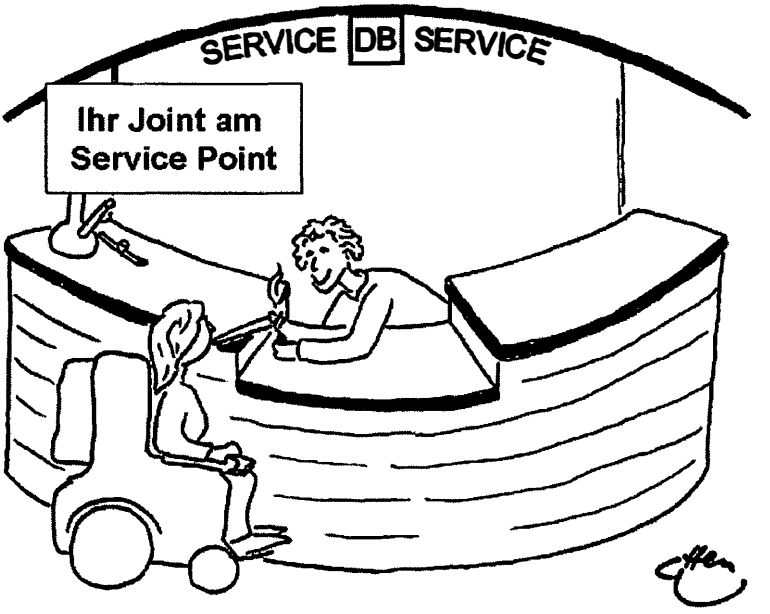


Beeinträchtigungen sollen mit gesetzlich geregelten Nachteilsausgleichen kompensiert werden, z.B. mit Leistungen der Eingliederungshilfe, dem Blindengeld oder auch durch verschiedene Preisermäßigungen. Diese gesetzlichen Regelungen ermöglichen Menschen, Beeinträchtigungen ein Stück weit ausgleichen zu können. Ein „Ausgleich" für Ausschluss und Benachteiligung – also für Behinderung – ist es nicht: Behinderungen müssen beseitigt werden, damit die Teilhabe beeinträchtigter Menschen an der Gesellschaft garantiert ist.

In diesem Buch geht es uns um Behinderungen durch die Eisenbahn, die abgebaut werden können und müssen.

Was die Bahn unter Behinderung versteht – oder: Schuld sind immer die anderen

Das Verständnis der Bahn von Behinderung scheint sich ganz erheblich von unserem und dem der WHO zu unterscheiden. So fasst sie unter den Begriff Behinderung eher Einschränkungen oder den Verlust von Fähigkeiten und Fertigkeiten eines Menschen – was die WHO treffend mit Beeinträchtigung umschreibt. Das Bewusstsein für Benachteiligungen eines Menschen im gesellschaftlichen Leben fehlt der Bahn anscheinend gänzlich, da sie Reisende mit Beeinträchtigungen selbst massiv behindert und das als persönliches Problem der betroffenen Reisenden ansieht. Wenn also eine Rollstuhlfahrerin nicht in den Zug kommt, weil die Tür zu schmal ist und Stufen überwunden werden müssten, sieht die Bahn das nicht als Benachteiligung bzw. Diskriminierung, sondern als persönliches Problem dieses armen, bedauernswerten Menschen. Ritterlich bietet sie Hilfen und besonderen „Service" an – in der Regel umständliche Prozeduren, die ein spontanes, selbstbestimmtes Reisen in Würde unmöglich machen.



Zuweilen bekommen durch die Bahn behinderte Reisende auf Anfragen oder Beschwerden hin auch Antworten wie diese: „Wir wünschen ihnen weiterhin viel Erfolg bei ihrer Arbeit, denn auch uns ist daran gelegen, im Rahmen unserer Möglichkeiten behinderte Menschen ihre Behinderung vergessen zu lassen".[9]

So entzieht sich die Bahn der so wichtigen Unterscheidung zwischen einer Beeinträchtigung eines Menschen und seiner Behinderung – sicherlich aus gutem bzw. schlechtem Grund, müsste sie doch sonst einsehen, dass sie selbst Behinderung schafft und einen Teil ihrer Kundinnen diskriminiert. Dann müsste die Bahn handeln und die Versäumnisse der letzten ca. 30 Jahre aufarbeiten. Im Zuge der Bahnhofsumbauten und Waggonneuanschaffungen, die es in dieser Zeit gegeben hat, wären barrierefreie Lösungen möglich gewesen, wenn die Bahn das gewollt hätte.[10] Doch die Bahn zieht es vor, das nicht wahrhaben zu wollen – zumindest nicht öffentlich.

Außerdem sind Menschen mit Beeinträchtigungen keine Kundinnen, um die sich die Bahn besonders bemühen müsste – Geld für deren theoretische Beförderung bekommt die Bahn sowieso von Bund und Land, unabhängig davon, ob diese Personen nun tatsächlich reisen oder nicht.[11] Darüber hinaus benötigten sie auch relativ viel Platz, den die Bahn lieber so voll wie möglich mit zusätzlich zahlenden Kundinnen stopft. Daher ist es für die Bahn durchaus profitabel, Menschen mit Beeinträchtigungen weiter zu behindern und von einer tatsächlichen Bahnnutzung auszuschließen – durch Treppen, zu enge Türen, fehlende Blindenleitsysteme, nicht für alle nutzbar gestaltete Informationsmöglichkeiten, umständliche Prozeduren und die immer wieder durch Bahnmitarbeiterinnen transportierte arrogante Einstellung, Behinderte hätten sich angesichts der besonderen Mühen und Serviceangebote der Bahn nun wirklich nicht zu beschweren.

Wer umsonst fährt, hat nicht zu kritisieren

Deutsche Bahn AG
Regionaler Ansprechpartner Nahverkehr
Lyoner Str. 15

D-60528 Frankfurt

Donnerstag, 20. September 2001

Sehr geehrte Damen und Herren!

[...] 11. September 2001! Ich sitze an diesem Tag um 13.37 Uhr im Regionalexpress 14 181, der uns, meine Tochter und mich, von Marburg nach Frankfurt bringen soll. Bei der Fahrkartenkontrolle weise ich den Schaffner verärgert darauf hin, dass wir – nicht zum erstenmal – in unmittelbarer Nähe unseres Abteils nur defekte Toiletten vorfinden könnten. Zur Antwort bekomme ich, dass es immerhin auch noch funktionierende WC's gebe, wenn auch fast am anderen Ende des nicht kurzen Zuges. Ich könne meinen Platz nötigenfalls ja wechseln. Wer, wie ich, viel mit der Bahn unterwegs ist, erfährt eine derart gleichgültige Reaktion und taktlose Behandlung nicht selten. Und dennoch würde ich über das Erlebte hier nicht reden, hätte die Geschichte nicht ein bitteres Ende gefunden, das den Bereich persönlicher Betroffenheit verlässt. Schon im Gehen begriffen, wendet sich der Schaffner noch einmal um und sagt mir in geradezu kaltschnäuziger Ruhe etwa das Folgende: Eines kann ich mir nicht verkneifen: Sie fahren hier umsonst und sollten deshalb mit Kritik besonders zurückhaltend sein.

Diese so unverhohlen geäußerte Einstellung ist auch gegenüber jedem nichtbehinderten Fahrgast eine unerhörte Taktlosigkeit, die Ihren Mitarbeiter mindestens zu einer psychologischen Nachschulung

verpflichten sollte, im Wiederholungsfall aber dessen Entfernung aus dem Kundenverkehr zur Folge haben müsste.

Ich bin kriegsblind und empfinde es deshalb gegenüber meiner Person, aber auch in unbedingter Solidarität mit allen vergleichbar schwer Behinderten als zutiefst beleidigend, sich fragwürdiger Vorurteile willen, die keiner aus der Masse der sogenannten Normalsinnigen auch nur für eine Woche in Anspruch nehmen möchte, wenn damit gleichzeitig die Akzeptierung unseres Schicksals verbunden wäre, derart herabwürdigend behandeln zu lassen. Ich erwarte daher von Ihnen eine exemplarische Reaktion gegenüber Ihrem Mitarbeiter, von deren Ergebnis ich eine Publizierung des Vorgefallenen in Funk und Presse abhängig machen werde.

Ich bedanke mich für Ihre Bemühungen und verbleibe mit freundlichem Gruß als Ihr

Alois Büchel

Die Bahn AG bestätigt unter gleichem Datum den Eingang des Schreibens und bittet um etwas Geduld.

Zwei Monate später beschwert sich Herr Büchel, dass er noch nichts von der Deutschen Bahn Gruppe gehört hat und droht damit, den Vorfall zu publizieren.

Am folgenden Tag reagiert die DB Regio AG und bittet um Entschuldigung. Sie bedauert, dass es zu einer Eskalation gekommen ist.

Herr Büchel veröffentlicht darauf folgenden Text:

Sind wir schon wieder so weit? – Ein bitteres Erlebnis an einem schwarzen Tag.

11. September 2001! Ich sitze an diesem apokalyptischen Tag im Regionalexpress 14 181, der uns, meine Tochter und mich, von Mar-

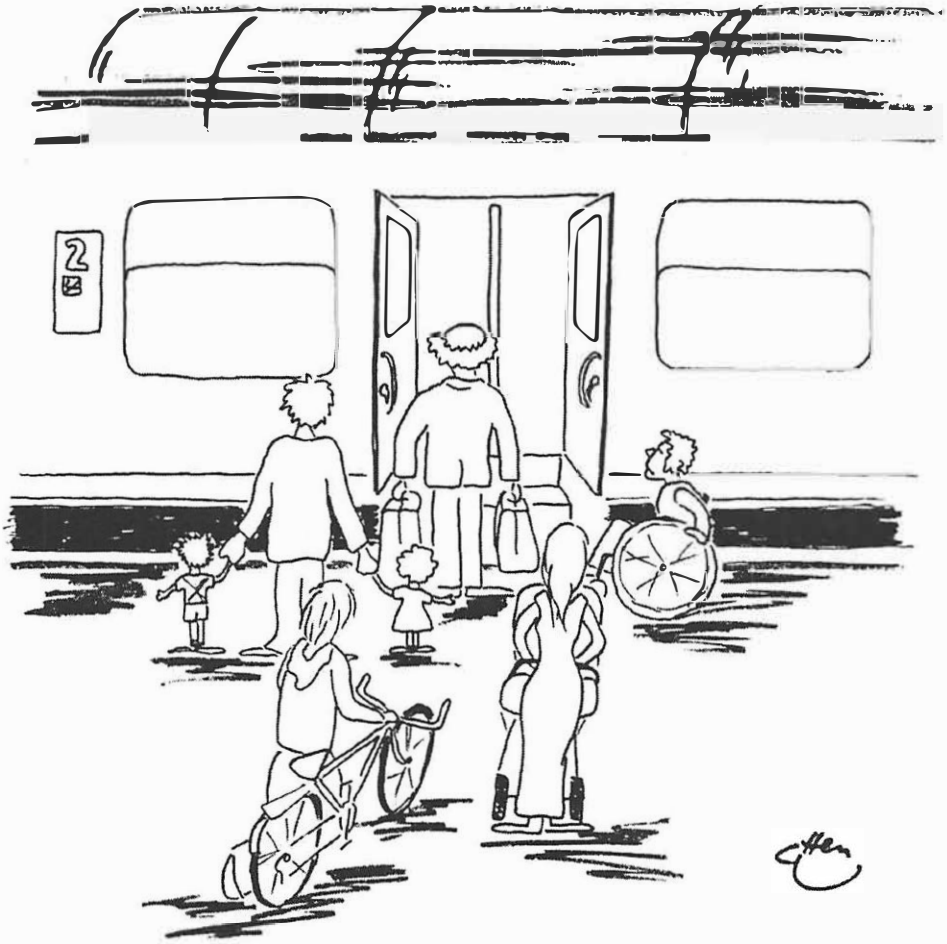
burg nach Frankfurt bringen soll. Bei der Fahrkartenkontrolle weise ich den Schaffner verärgert darauf hin, dass wir – nicht zum erstenmal – in unmittelbarere Nähe unseres Abteils nur defekte Toiletten vorfinden könnten. Zur Antwort bekomme ich, dass es immerhin auch noch funktionierende WC's gebe, wenn auch fast am anderen Ende des nicht kurzen Zuges. Ich könne meinen Platz ja wechseln. Wer, wie ich, viel mit der Bahn unterwegs ist, erfährt eine derart gleichgültige Reaktion und taktlose Behandlung nicht selten. Und dennoch würde ich über das Erlebte hier nicht reden, hätte die Geschichte nicht ein bitteres Ende gefunden, das den Bereich persönlicher Betroffenheit verlässt. Schon im Gehen begriffen, wendet sich der Schaffner noch einmal um und sagt mir in geradezu kaltschnäuziger Ruhe etwa das Folgende: Sie fahren hier umsonst und sollten deshalb mit Kritik besonders zurückhaltend sein.

„Die meisten Blinden sind sanft, freundlich, heiter, mitteilend", schrieb Friedrich Rochlitz 1824 in seinem Essay „Über blinde Musiker". Mag diese Behauptung durch die realen Erfahrungen solide untermauert sein, die der Autor mit Blinden gemacht zu haben glaubt, so führt uns eine tiefergehende Analyse seines Urteils zu der Erkenntnis, dass der Mensch nie einen Platz für die Vorstellung hatte, ein Behinderter dürfe sich exponieren. Behinderung ist Strafe, die vom Betroffenen durch ein angemessen unauffälliges, gegebenenfalls auch demütig-devotes Verhalten akzeptiert werden muss. Kommt, wie im geschilderten Fall, dann auch noch der Neidkomplex unrühmlich ins Spiel, sind wir tatsächlich wieder so weit, dass wir uns mit dem ausdrücklichen Verweis auf unsere Behinderung das Recht zur kritischen Stellungnahme bestreiten lassen müssen.

Alois Büchl

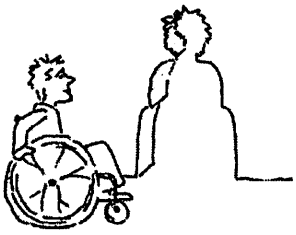
Erfahrungsbericht

II Die Bahn – der Behinderer

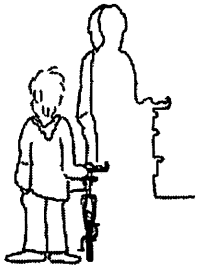


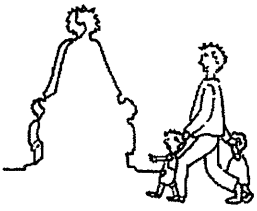
Mobilitätsbehinderte

Nicht nur Rollstuhlfahrerinnen sondern eine große Zahl Menschen werden bei dem Versuch zu reisen mehr oder weniger deutlich behindert. Zu diesen mobilitätsbehinderten Menschen gehören nach einer Definition des Bundesministeriums für Verkehr:[1]



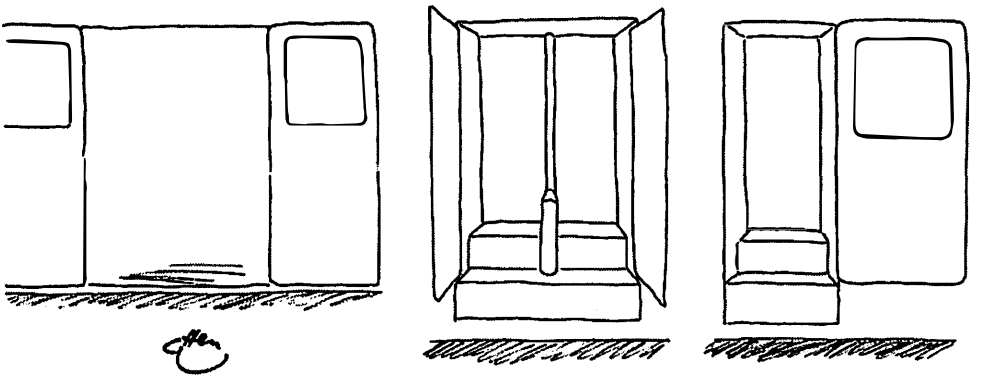
- ältere Menschen,
- Menschen mit Bewegungsbeeinträchtigungen,
- Schwangere,
- Menschen mit Wahrnehmungsbeeinträchtigungen,
- kleinwüchsige und großwüchsige Menschen,
- Menschen mit Sprachbeeinträchtigungen,
- Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck,
- Menschen mit geistigen Beeinträchtigungen,
- übergewichtige Menschen,
- Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen,
- Kinder,
- Menschen mit chronischen Erkrankungen,
- Analphabeten,
- Menschen mit vorübergehenden Unfallfolgen oder postoperativen Beeinträchtigungen.





Wahrscheinlich ist jede Leserin dieses Buches schon einmal mobilitätsbehindert gewesen oder wird es zumindest irgendwann einmal sein. So wurde auch auf der 1. Internationalen Fachkonferenz „Zug um Zug in die Zukunft: Barrierefrei für alle!" am 23.02.2000 die gesamte Bevölkerung als potentiell mobilitätsbehindert eingestuft. Udo Sonnenburg von der ALSTROM LHB GmbH (Waggonherstellerfirma) führte in seinem Vortrag dazu aus, dass Verbesserungen für Mobilitätsbehinderte im engeren Sinne, also z.B. Rollstuhlfahrerinnen, von allen genutzt werden können und

daher eine gesteigerte Nutzungsqualität bedeuten. Er verwies auch auf verschiedene Untersuchungen, so z.B. auf den UIC-Abschlußbericht „Mobilität für alle: Bahn für alle"[2] von 1996, die darin auch eine Möglichkeit für einen Kundinnenzuwachs im öffentlichen Nahverkehr von bis zu 50 % sehen.



Theoretisch sieht das auch die Deutsche Bahn AG ein. Mira Weiste und Thomas Dahinten formulierten es in ihrem Vortrag[3] auf der Fachkonferenz sinngemäß so: Die Gestaltung nach den Ansprüchen der Schwächsten erfüllt auch alle anderen Anforderungen. Bei der Bahn heißt das „Universal Design". Es soll „komfortables Reisen für alle" und ein „neues Image/ neue Kunden" bringen.

Praktisch ist die Bahn jedoch weit von diesem Ziel als reale Bedingung entfernt und läuft bis zum heutigen Tage in die falsche Richtung, denn sie setzte in den letzten Jahren weiter auf bahnsteiggebundene Einstiegshilfen.[4] Es wird, selbst wenn die Bahn ihr Konzept ändert, Jahrzehnte dauern, bis der letzte Waggon ausgetauscht oder umgerüstet ist.

Waggongebundene Einstiegshilfen in der Bundesrepublik und in ganz Europa

Seit nahezu dreißig Jahren hält die Deutsche Bundesbahn, später die Deutsche Bahn AG RollstuhlfahrerInnen, Personen mit Kinderwagen, gehbehinderte und alte Menschen mit ihren Forderungen, die Züge

gleichberechtigt mit anderen Fahrgästen benutzen zu können, hin!

Die Forderungen wurden Anfang der siebziger Jahre an die Bundesbahn gerichtet. Vorher transportierte die Bahn RollstuhlfahrerInnen zusammen mit Kleintieren, Fahrrädern und PKW-Ersatzteilen im Gepäckwagen. Die Verantwortlichen behaupteten – gegen besseres Wissen –, dass Eisenbahnwaggons nicht für den Einstieg von RollstuhlfahrerInnen konstruiert oder umgebaut werden könnten, weil die „Statik des Waggonbaus" das nicht zuließe. Der Unsinn musste in mühevoller Kleinarbeit entlarvt werden.

Abb. 1

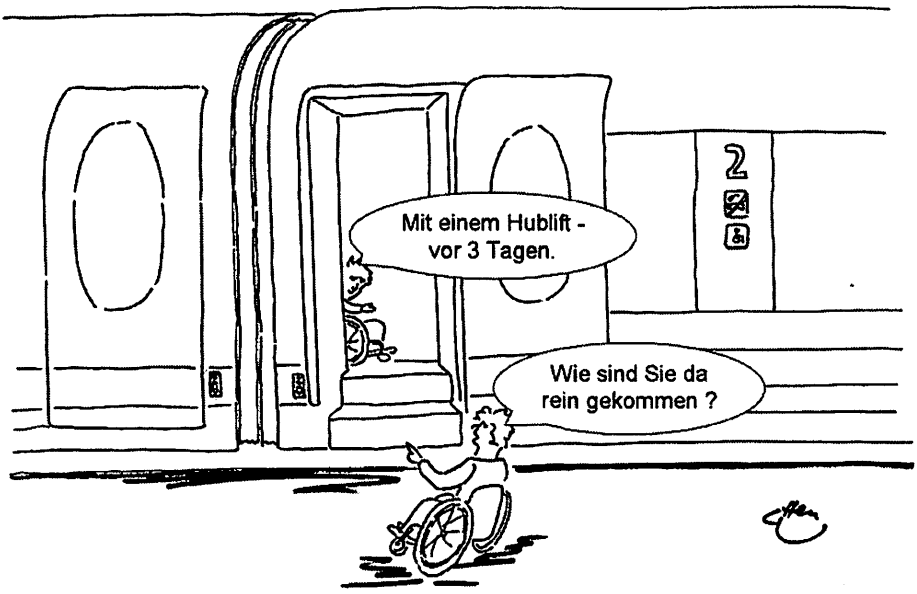
Als das Drängen der Betroffenen stärker wurde, wählte die Deutsche Bundesbahn ein mehr als merkwürdiges Verfahren, um RollstuhlfahrerInnen „entgegenzukommen". Nicht die Eisenbahnwaggons wurden behindertengerecht geplant und gestaltet, sondern die Behinderten wurden bundesbahngerecht zugerichtet: RollstuhlfahrerInnen

wurden auf ein sackkarrenähnliches Gefährt geschnallt, ihres Rollstuhles beraubt auf dieser Sackkarre in den Waggon befördert und standen dort, wenn sie nicht auf einen Sitzplatz umsteigen konnten, an die Sackkarre gefesselt, still in einem Eckchen. Rollstuhlfahrende Bahnkunden waren einer menschenunwürdigen Prozedur ausgeliefert.

Über all die Jahre hatten Behinderte der Politischen Behindertenbewegung rollstuhlgerechte Waggons mit Rollstuhlstellplätzen, einer Behindertentoilette und einer Einstiegshilfe am Waggon – beispielsweise einem Lift – gefordert. Die Bundesbahn ignorierte einen Teil dieser Forderungen und gab nach langen Jahren einen Waggon mit Rollstuhltoilette und Rollstuhlstellplatz in Auftrag. Diese Lösung entsprach einem Haus ohne Aufzug, in dessen erster Etage eine barrierefreie Toilette zu finden ist. Die Toilette ist benutzbar, aber nicht erreichbar!

Das merkten auch die Verantwortlichen der Bundesbahn. Statt jedoch den Waggon durch einen waggongebundenen Lift zugänglich zu machen, verfielen die hohen Herren auf eine weitere unsinnige Strategie: An den Bahnhöfen großer Städte hielt die Bahn mobile Einstiegshilfen parat! Die RollstuhlfahrerIn, die mit dem Zug wegfahren wollte,

konnte das immer noch nicht spontan tun. Sie musste und muss noch heute lange vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof sein, sie musste und muss noch heute die mobile Einstiegshilfe ordern und organisieren, dass die Außenhebebühne an ihren Waggon gebracht wurde, damit sie dort in den Waggon gehievt werden konnte. Oft fand man die Einstiegshilfe nicht. Der Zug verließ den Bahnhof ohne die RollstuhlfahrerIn. Schlimmer noch bei der Ankunft. Die Einstiegshilfe konnte bei der notwendigen Ankündigung der Ankunft nicht rechtzeitig gefunden werden. Also brauste der Zug mit der RollstuhlfahrerIn zum nächsten Bahnhof. Fand sich dort eine Ausstiegshilfe bzw. eine Einstiegshilfe, war der Gegenzug zu besteigen, und es ging zurück an den eigentlichen Zielort. Günstigenfalls hatte man dort bis dahin die Ausstiegshilfe parat, die RollstuhlfahrerIn konnte den Zug verlassen, war am Ziel ihrer Reise und erhielt von der Bahn AG bestenfalls eine Entschuldigung mit einem Gutschein für den Speisewagen als Entschädigung. Aber der Speisewagen war für sie nicht erreichbar. Äußerst geschickt von der Bundesbahn: es entstanden so keine Mehrkosten durch die Nutzung des Gutscheins.



So stellt sich die Situation für RollstuhlfahrerInnen noch heute dar – nur dass heute die Einstiegshilfen an einem Bahnsteig deponiert werden, damit man sie leichter findet.

Auf die naheliegende Idee, einen Lift am Waggon durch das immer anwesende Zugbegleitpersonal bedienen zu lassen, kam die Bahn in der Bundesrepublik nicht. Damit wären Spontaneinstiege bzw. -ausstiege von RollstuhlfahrerInnen offensichtlich zu einfach zu bewältigen.

Wir fordern Orientierungshilfen für Sehgeschädigte und waggongebundene Einstiegshilfen bei der Deutschen Bahn AG und in ganz Europa!

Interessengemeinschaft behinderter und nichtbehinderter Studierender (IbS) Dortmund 1999[5]

Die Bahn und ihr Behindertenproblem

Ungefähr seit Anfang der 70er hat die Bahn – damals noch Deutsche Bundesbahn – ein Behindertenproblem: Menschen mit Beeinträchtigungen machten die Bahn darauf aufmerksam, dass diese sie massiv behindert und forderten, diesen unhaltbaren Zustand zu verändern.

Doch die Deutsche Bundesbahn und später ihre Nachfolgerin die Deutsche Bahn AG setzte und setzt auf „Behindertensicherheit" – dabei handelt es sich aber nicht etwa um Sicherheit **für** Behinderte, sondern um Sicherheit **vor** Behinderten, also den Ausschluss von der Beförderung, um sich nicht mit ihnen auseinander setzen zu müssen.

Neben konkreten praktischen Möglichkeiten im Sinne der „Behindertensicherheit", die auch in diesem Buch vorgestellt werden, entwickelte die Bahn im Laufe der Jahre vielfältige Abwehr- und Vertröstungsstrategien:

1. Zunächst wurde behauptet, dass ein barrierefreier Einstieg nicht möglich sei, da die „Statik des Waggonbaus" das nicht zuließe. Dieser Unsinn musste in mühevoller Kleinarbeit entlarvt werden.[6] Auch wenn dieses Argument so für die Bahn heute nicht mehr haltbar ist, arbeitet sie weiterhin

Abb. 2

Meine Damen und Herren...

...das Problem der Behinderten...

...ahm, das Behindertenproblem...

...das ist ein Problem...

...das uns behindert...

sehr erfolgreich mit der Strategie, dies oder jenes sei „technisch nicht machbar". Natürlich ist auch das jeweils zu widerlegen, trotzdem hält sich dieses Vorgehen hartnäckig. Gern wird hierbei auch auf „Sicherheitsgründe" verwiesen.

2. Ein altes, aber auch heute immer noch sehr beliebtes Argument der Bahn ist das fehlende Geld. Alle Bahnhöfe barrierefrei zu gestalten sei unbezahlbar, so z.B. Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG in einem Gespräch mit der Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund" am 22.06.1994 in Dortmund.[7] Die dafür von der Bahn veranschlagten Summen werden bei verschiedenen Gelegenheiten höchst unterschiedlich beziffert.

Zweifellos ist es teurer, behindernde Bahnhöfe, Bahnsteige und Züge um- und nachzurüsten, als gleich barrierefrei zu bauen bzw. entsprechende Produkte (Waggons) bei den Herstellerfirmen zu bestellen. Das hält die Bahn jedoch nicht davon ab, neue nicht für alle Reisende zugängliche Züge in Dienst zu nehmen (die uns dann für ca. 30 Jahre erhalten bleiben und für diese Zeit weitgehende „Behindertensicherheit" garantieren) oder nur über Treppen zu erreichende S-Bahn-Stationen zu bauen, deren Bahnsteighöhe nicht zur S-Bahn-Wagenhöhe passt, so z.B. die S 5 im Ruhrgebiet zwischen Dortmund – Witten – Hagen (eingeweiht am 29.05.1994). Dem entgegen – so Hans Gores im oben erwähnten Gespräch – würden die Belange

von Menschen mit Beeinträchtigungen bei allen Um- und Neubauten berücksichtigt. Da stimmt doch was nicht.

Was die Bahn beim Thema Geld nicht erwähnt: Es ist nicht einmal ihr Geld, was sie ausgeben müsste, sondern es handelt sich dabei überwiegend um Bundes- und Landesmittel.[8]

3. Seit der Privatisierung und Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in Deutsche Bahn AG bzw. DB AG erfreut sich die Strategie, die Bahn sei für dieses oder jenes „nicht zuständig", immer größerer Beliebtheit. So wird, besonders im Nahverkehrsbereich, der „Schwarze Peter" den jeweiligen Landesregierungen und Verkehrsverbünden zu- und von denen wieder zurückgeschoben.

So argumentiert die DB AG z.B. gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen, dass sie beim weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes als Generalunternehmen in fremdem Auftrag handle und das Land und der dortige Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Besteller für die Finanzierung zuständig wären. Das Land NRW lehnt es aber ab, angesichts der komplett öffentlichen Finanzierung durch Bund und Land, weitere, von der Bahn geforderte Planungs- und Folgekosten zu tragen.[9]

Auch der VRR beeilt sich zu versichern, „daß die Entscheidung, wo niveaugleiche Bahnsteige errichtet werden, allein bei der Deutschen Bahn AG lag und liegt. Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur liegen in der Verantwortung der Eigentümer und Betreiber".[10]

...und uns allen auf die Nerven, ähm, an die Nieren –...

...wollte sagen: uns alle angeht –...

...Ich würde deswegen die Beseitigung der...

...–äh–Behinderten–äh–...

...des Behindertenproblems vorschlagen...

...sobald wir das gelöst haben...

...Ich danke Ihnen für Ihr Gottvertrauen!

4. Des öfteren behauptet die Bahn, bestimmte Verbesserungen seien schon in Planung. Das ist leider schwer nachzuprüfen und heißt in der Regel überhaupt nichts. So plante die DB AG beispielsweise 1994 Personenaufzüge für vier Stationen der S-Bahn-Linie 5 (Dortmund-Witten-Hagen) „in absehbarer Zeit"[11] – was immer das auch heißen mochte. Im selben Jahr konkretisierte die Bahn ihre Planungen für zwei der Stationen und prophezeite die Fertigstellung für Mai 1995. Drei andere Stationen auf dieser S-Bahn-Linie wurden als Provisorien bezeichnet und sollten durch andere Stationen ersetzt werden – „in vsl. 3 Jahren",[12] also 1997. 1995 führt die Bahn dazu aus, „daß zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vollständigen Ausbaumaßnahmen (vsl. 1998) sämtliche Stationen behindertengerecht ausgestattet sein werden".[13] Weitere S-Bahn-Stationen im Ruhrgebiet sollten bis März 1995 (Dortmund Hbf) bzw. Oktober 1996 (Essen Hbf) einen Aufzug bekommen.

Diese Kleckermethode einer zeitlichen Staffelung der Fertigstellung von rollstuhlgerechten Maßnahmen auf einer Strecke kann von Betroffenen nicht als Konzept akzeptiert werden, weil die Strecke für sie nicht systematisch benutzbar, sondern nur zufällig nutzbar ist – und das für viele Jahre. Diese zeitliche Reihung schafft mehr Probleme als sie beseitigt![14]

5. Immer wieder verblüfft die Bahn auch mit der These, Bahnhöfe, Bahnsteige und Züge seien bereits barrierefrei und einzelne Forderungen schon umgesetzt. An zahlreichen Zügen des Nah- und Fernverkehrs, die über einen Stellplatz für Rollstuhlfahrerinnen und evtl. sogar über eine zugängliche Toilette, nicht aber über einen niveaugleichen und ausreichend breiten Einstieg verfügen, prangt z.B. folgendes Symbol, dem in der Bahn-Broschüre „Informationen für behinderte Reisende" die nebenstehende Bedeutung zugeschrieben wird:

Körperbehinderte: Hindernisfreie Zu- und Ausgänge, rollstuhlgerechte Einrichtungen[15]

Für Züge mit beschriebener Einstiegssituation kann man hier von „unwahr" reden.

In einem Brief der DB AG Geschäftsbereich Nahverkehr vom 04.04.1995 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV stellte die Bahn allgemein fest, „daß im Bereich des VRR inzwischen grundsätzlich alle für die Aufnahme eines S-Bahn-Verkehrs neu zu bauenden oder umzubauenden Stationen behindertengerecht gestaltet, d.h. mit Zugangsmöglichkeiten über Aufzüge oder Rampen, Leiteinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte sowie Bahnsteighöhen von 96 cm über Schienenoberkante (SO) ausgerüstet werden".[16] Der ehemalige NRW-Verkehrsministers Franz-Josef Kniola legt sich in seiner Antwort auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994 genauer fest: „S-Bahn-Stationen an neuen S-Bahn-Strecken werden seit 1985 grundsätzlich mit behindertengerechten Zugängen ausgestattet. Dies betrifft die laufenden Vorhaben S 4, S 5, S 9 und S 13".[17]

Die am 29.05.1994 eingeweihte S 5 betrifft dies ganz sicher nicht.

6. Eine verbreitete Strategie ist auch die Behauptung, barrierefreie Einrichtungen würden sowieso nicht oder nicht in einem den Aufwand rechtfertigenden Maße in Anspruch genommen. Die Bahn lässt kaum eine Gelegenheit ungenutzt, sich darüber zu beklagen, dass Stellplätze für Rollstuhlfahrer, denen immerhin normale Sitze geopfert würden, nur zu 15 % ausgelastet seien.[18]

Das wird sich auch nicht ändern, solange an die barrierefreien Einrichtungen kein Herankommen ist, da sie nur über eine schmale Tür mit Treppen zu erreichen sind...

Beharrlich weigert sich die Bahn auch, zur Kenntnis zu nehmen, dass ein niveaugleicher und ausreichend breiter Einstieg allen Fahrgästen zugute käme und nicht nur eine Investition zu Gunsten einer nach Meinung der DB AG anscheinend zu vernachlässigenden Minderheit darstellt.

7. Grundsätzlich wird bei der Bahn in der Auseinandersetzung mit Forderungen, behindernde Zustände zu verändern, zunächst erst einmal die Sachlage geprüft. Das ist an sich nichts Schlimmes, dauert aber in der Regel so lange, dass es sich dabei wohl um eine eigenständige Abwehr- und Vertröstungsstrategie der Bahn handelt. Eine solche Verzögerungstaktik legt für eine ganze Weile recht erfolgreich eine sachliche Auseinandersetzung lahm.

Generell kann wohl davon ausgegangen werden, dass die Bahn weiter an ihrer „Behindertensicherheit" festhalten will, anders sind ihre Bleibt-uns-vom-Hals-Strategien über nunmehr 30 Jahre nicht zu bewerten.

Die sieben Abwehr- und Vertröstungsstrategien der Bahn im Umgang mit Menschen, die sie behindert – oder: Gründe und Garantien für „Behindertensicherheit" – Sicherheit <u>vor</u> Behinderten:

1. Das ist technisch nicht machbar!
2. Das ist nicht bezahlbar!
3. Dafür sind wir nicht zuständig!
4. Das ist in Planung!
5. Das ist bereits barrierefrei!
6. Das wird sowieso nicht genutzt!
7. Wir werden das prüfen!

Da die Betroffenen aber weiterhin ihre Rechte einfordern und sich nicht so einfach vertrösten lassen, wird die Bahn auch weiterhin ein Behindertenproblem haben.

Die Katze beißt sich in den Schwanz oder: Immer eine gute Ausrede

Die Bahn rechtfertigt ihr Minikontingent an Rolliplätzen damit, dass so wenige von uns fahren.

Dennoch wünscht die Bahn AG von allen Fahrgästen möglichst Reservierungen – auch von Rollstuhl-Fahrern. Ich bin Rolli-Fahrerin, bei meinen Reservierungen, die ich fast immer sehr lange im Voraus tätige, verfolgt mich das „Reservierungspech": Ich reservierte für den 28.8.01 im ICE Kassel Wilhelmshöhe nach Stuttgart einen Rollstuhlplatz, aber Rollstuhlplätze waren schon ausgebucht. Die gleiche Chose am 29.8.01 im ICE Stuttgart – München. Am 2.9.01 im ICE München Hbf nach Kassel Wilhelmshöhe! Reservierungsversuch! Und wieder, alle Plätze belegt!

Offensichtlich fahren die meisten heimlich – die Hunde!

Ulrike Rittner

Erfahrungsbericht

III Die Bahn und die Technik

Die Bahn und ihre „für Rollstuhlfahrer geeigneten Züge“[1]

Die Deutsche Bahn AG stellt sich in ihrer Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende“[2] als kundinnenfreundliches Serviceunternehmen dar, das eine ganze Menge „Hilfen“ anbietet und über eine mindestens genau so große Menge „für Rollstuhlfahrer geeigneter Züge“ verfügt. Anscheinend ist der Bahn nicht klar, was Service bedeutet – nämlich nicht Hilfen zur Überwindung selbstgemachter Benachteiligungen. Ebenso wenig scheint bekannt zu sein, was ein barrierefreier Zug bzw. Waggon ist.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation fasst in einer Broschüre[3] ihre Anforderungen an einen barrierefreien Eisenbahnwagen des Personennah- und Fernverkehrs zusammen:

- Einstieg
  - fahrzeuggebundener Hublift,
  - Eingangstüren mit einer lichten Breite von mindestens 90 cm (nach DIN-Norm 18 024 Teil I für barrierefreies Bauen),
  - Stufen entsprechend DIN-Norm für Treppen in öffentlichen Gebäuden,
  - Bewegungsfläche am oberen Ende des Einstiegs 150 x 150 cm (nach DIN-Norm 18 024 Teil I für barrierefreies Bauen).
- Gang
  - lichte Breite des Ganges an allen Stellen mindestens 90 cm sowie möglichst Wendemöglichkeit (150x150 cm) für einen Rollstuhlfahrer an mindestens einer Stelle des Ganges,
  - Innentüren mit einer lichten Breite von mindestens 90 cm und einer leichtgängigen Bauart (besser selbsttätige Bauart wie im ICE) unter Berücksichtigung einer kontrastreichen Gestaltung.

- Sitzplätze
  - zwei Stellplätze für Rollstuhlfahrer; einer davon nach Möglichkeit an der Längsseite eines Tisches; der Stellplatz sollte eine Abmessung von 150 x150 cm (besser 160 x160 cm) haben,
  - höhen- und neigungsverstellbarer Sitz zum Umsetzen für den Rollstuhlfahrer am Rand, aber außerhalb der Stellfläche für den Rollstuhl,
  - Sitz für eine Begleitperson am Rand, aber außerhalb der Stellfläche für den Rollstuhl,
  - Ruftaste in unmittelbarer Umgebung des Stellplatzes für Rollstuhlbenutzer, mit der in Notfällen das Zugpersonal verständigt werden kann; die Taste sollte in einer Höhe von 85 cm und 50 cm aus Ecken angebracht, nicht versenkt, nicht scharfkantig, kontrastreich und taktil erfassbar gestaltet sein und muss eine erkennbare Rückmeldung signalisieren.
- Sitzplatzkennzeichnung
- Toiletten
  - Gestaltung und Ausrüstung der Toilette unter vollständiger Einhaltung und Anwendung der DIN-Norm 18 024 Teil II.
- Gepäckunterbringung in Sitznähe (nicht oberhalb des Sitzes)
- rutschhemmende Bodenbeläge
- ausreichende Beleuchtung
- Information
  - barrierefreie Eisenbahnwagen müssen deutlich von außen mit Piktogrammen als solche gekennzeichnet sein,
  - Informationsvermittlung durch Display oberhalb der Eingangstüren zum Fahrgastraum, von beiden Seiten ablesbar (Gestaltung entsprechend DIN-Norm 18 024 Teil I) und durch deutliche Lautsprecherdurchsagen,
  - kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung aller ständig vorhandenen Informationen (entsprechend DIN-Norm 18 024 Teil II),
  - deutliche Kennzeichnung von Glasflächen und reflektierenden Flächen.

Die Beschränkung auf zwei Rollstuhlstellplätze hält Touring Wandern Berlin allerdings für falsch, da so Gruppenreisen von Rollstuhlfahrerinnen nicht möglich sind.

Vision ohne Biss

„Mit Enttäuschung mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass das von der Bundesarbeitsgemeinschaft Rehabilitation (BAR) erarbeitete „Anforderungsprofil für einen barrierefreien innovativen Eisenbahnwagen" vom Oktober 1998 auch nicht die bestehenden Probleme lösen wird. Dieses visionäre Konzept lässt sogar zu, dass unverändert die Rollstuhl-Stellplätze im Eisenbahnwagen auf zwei begrenzt sind."

Touring Wandern Berlin, 24. Juli 2001

Vor der Verschrottung einer großen Anzahl der 170 Reise-Kombi-Wagen im Jahr 2001 und einmalig anlässlich der documenta in Kassel 1997[4] war es der Bahn möglich, auch Gruppen von Rollstuhlreisenden zu befördern.

Unverhohlene Drohung

„Jede Fahrt kann die letzte sein." Die Bahn AG kündigt damit die für Rollstuhl-FahrerInnen bittere ersatzlose Verschrottung einer großen Anzahl der 170 Reise-Kombi-Wagen an.

Touring Wandern Berlin, 24. Juli 2001

2001 bietet die Bahn an, Gruppen aufzuteilen und paarweise zu befördern. Das ist je nach Strecke z.B. im Zweistundentakt möglich und führte zunächst dazu, dass der günstigere Gruppentarif nicht mehr gilt...[5] Dieses Problem konnte die ARD-Sendung MONITOR aber klären.[6] Mittlerweile schreibt sich die Bahn diese selbstverständliche Lösung eines von

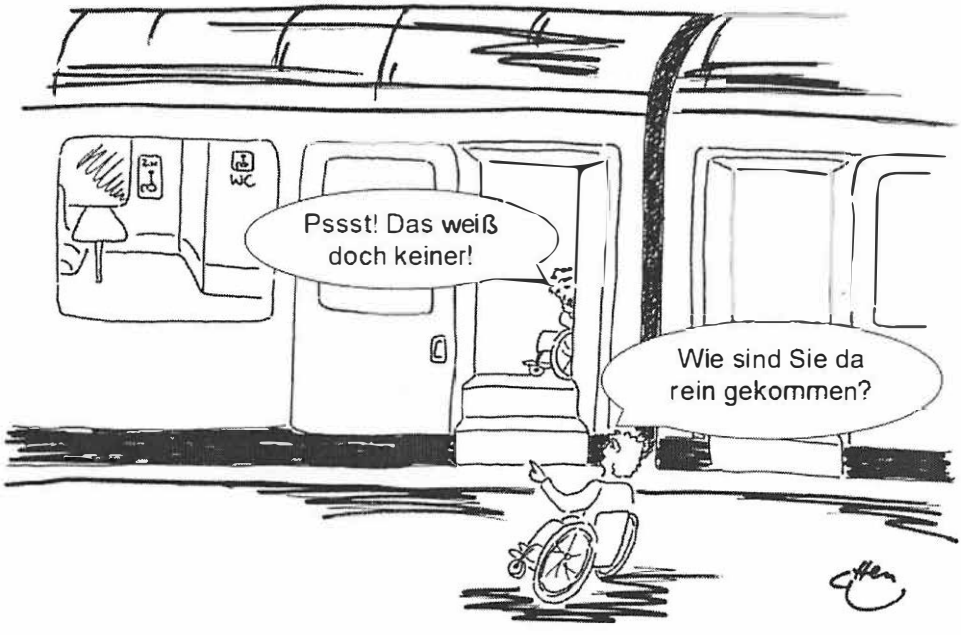
ihr selbst verursachten Problems auch als besondere Vergünstigung auf ihre Fahnen...[7]

Die Bahn bezeichnet als „für Rollstuhlfahrer geeignete Züge":[8]

- ICE 1,
- ICE 2,
- ICE 3,
- ICE Neigetechnik,
- IC/EC (Steuerwagen, Großraumwagen oder Bistro-Wagen) bei ca. 80 % der Züge,
- IR (Snack-Point-Wagen),
- Metropolitan (Wagen 7).

Ein bisschen geeignet sind anscheinend folgende Züge:

- DB AutoZug (hier muss die Reisende allerdings einen zusammenklappbaren Rollstuhl besitzen und diesen auch mal verlassen können, um durch schmale Türen in den Liege- oder Schlafwagen zu gelangen – die Bahn nennt das „behindertenfreundlich"),
- „immer mehr Nahverkehrszüge" (Mehrzweckabteil, Doppelstocksteuerwagen).



Bis auf den Doppelstocksteuerwagen verfügen keine der aufgezählten Waggontypen über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Eine Einstiegsbreite von 90 cm bieten nach Angaben der DB AG in der Informationsbroschüre von 2001[9] die ICE-Wagen, 130 cm der Triebwagen 628/928 und 146,6 cm der Doppelstockwagen.

Eine lichte Breite des Ganges an allen Stellen von mindestens 90 cm oder gar eine Wendemöglichkeit (150 x 150 cm) für eine Rollstuhlfahrerin an mindestens einer Stelle des Ganges sind wenn überhaupt, dann eventuell vielleicht mit etwas Glück in den Mehrzweckabteilen für Fahrräder, Rollstuhlreisende und schweres Gepäck (in den Sitzwagentypen, im Triebwagen 628/928 und im Doppelstockwagen) zu finden.

Zwei Rollstuhlstellplätze (die für Gruppenreisen noch zu wenig sind) gibt es noch in ICE-Wagen der 1. Generation, ab der 2. Generation wurde auf einen Platz reduziert. Auch hier ist der meiste Platz noch in den erwähnten Mehrzweckabteilen der Sitzwagen, Triebwagen und Doppelstockwagen.

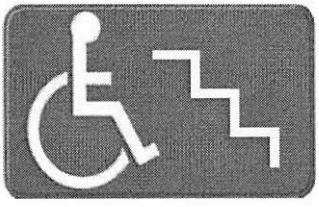
Bis auf den Triebwagen 628/928 verfügen alle der erwähnten Wagentypen laut Bahn über eine „rollstuhlgängige Toilette". Angaben zu deren Größe oder Bauart nach DIN-Norm 18 024 Teil II macht die Bahn nicht. In ihrer Informationsbroschüre von 2002 enthält sich die Bahn gänzlich genauerer Angaben.

Im Informationsbereich ist die Bahn so innovativ, dass sie sich dabei selbst überholt. So prangen Rollstuhlsymbole an allen erwähnten Wagentypen, die laut Broschüre bedeuten:[10]

Körperbehinderte: Hindernisfreie Zu- und Ausgänge, rollstuhlgerechte Einrichtungen

Das trifft jedoch nur für den Doppelstockwagen zu, der über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe verfügt. Für alle anderen so genannten „für

Rollstuhlfahrer geeigneten Züge" empfehlen wir dieses Symbol:



Körperbehinderte: Hindernisse auf dem Wege zu den Zu- und Ausgängen. Keine Barrierefreiheit! ACHTUNG![11]

Die Bahn verfügt also tatsächlich über eine ganze Menge potentiell barrierefreier Züge bzw. Waggons, die jedoch nicht zugänglich sind. Mögliche Lösungen für dieses Dilemma, an dem die Bahn sich allerdings nicht unbedingt stört, stellen wir (die Autorinnen) im Beitrag „Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen" dar.

Der Waggonklau geht um

„Auf der Strecke Weimar – Berlin wundert sich der Lokomotivführer, wer seinen Reisekombiwagen abgekoppelt hat. An seinem Zug fehlte der angekündigte IC-Großraumwagen mit Rollstuhlstellplatz und -toilette. Für sieben Rollstuhlfahrer heißt es: ‚Bitte zurückbleiben!' Nach zwei Stunden wollen weitere sieben Rollstuhlreisende nach Hause fahren. Alle 14 werden in den Zug gepfercht, man konnte als RollstuhlfahrerIn nicht mehr aufs Klo."

Spontanzusammenschluß
MOBILITÄT FÜR BEHINDERTE
Mai 2001

Theoretisch kann die Bahn auch vorhersagen, wann an welchen Zügen an welchen Stellen solche Waggons hängen und Platzreservierungen dafür vornehmen. Praktisch funktioniert das oft nicht, das heißt, der gebuchte Platz ist samt Waggon nicht vorhanden oder zum Glück nur an einer ganz anderen Stelle im Zug als im Wagenstandsanzeiger zu lesen.

Die schönste Ausrede der Deutschen Bahn AG: Es ist verboten, einen Waggon auszutauschen

„Strecke Berlin – Wittenberg: Wenn wir zur Beförderung eines Rollstuhlfahrers den IC-Großraumwagen an den Zug hängten, bekäme er Überlänge und es stünden dann nicht mehr alle Wagen am Bahnsteig."

Spontanzusammenschluß
MOBILITÄT FÜR BEHINDERTE
Mai 2001

Im Sonderzug nach Pankow

Sieben Rollstuhlfahrer[12] waren versöhnt, die Bahn AG wollte alles wieder gut machen und auf den ersten Blick klappte das auch. Wochen vorher wollten sie von Berlin aus nach Rostock und nach Dänemark fahren. Aber der aus Dresden angeforderte Wagen für Rollstuhlfahrer traf in Berlin nicht ein. Sie beschwerten sich bei der Bahn. Die Bahn entschuldigte sich und versprach Besserung: Das sollte nie wieder vorkommen.

Diesmal stand der Sonderzug in vorbildlicher Weise den Betroffenen zur Verfügung. Sie stiegen ein und fuhren zur Reha-Messe nach Frankfurt am Main. Doch als sie die Heimreise antreten wollten, fehlte der Wagen für Rollstuhlfahrer im InterRegio von Frankfurt nach Berlin. Der defekte Waggon stand irgendwo auf dem Abstellgleis, der InterRegio fuhr ohne sie in die Heimat. Zuerst sollte der alte, erprobte Gepäckwagen für sie an einen Zug gekoppelt werden. Doch die Kälte des Wagens mitten im Oktober veranlasste den Verantwortlichen der Bahn AG auf den Doppelstockwagen der Bundesbahn zurückzugreifen, er wurde hinter der Lokomotive an einen „Sonderzug nach Pankow" angehängt. Es kam unterwegs zu einigen unerwarteten „Zwischenstopps", der Reisebegleiter versuchte die Rollstuhlfahrer durch warme Getränke, Kekse und belegte Brötchen bei Laune zu halten. Das konnte nicht gelingen: Der Blasendruck der

Fahrgäste stieg im Quadrat der Entfernung von Frankfurt, und es gab an Bord keine Rollstuhltoilette. Trotzdem erreichte der Zug nachts um 2 Uhr den Bahnhof Zoo, aber die Zugbegleitung wusste bei der Ankunft nicht, wie ihre Reisenden aus dem Doppelstockwagen „ausgeladen" werden sollten. Es fehlten notwendige Ausstiegshilfen.

Wie die vorhergeplante Fahrt nach Rostock und Dänemark endete das Abenteuer mit einem Fiasko. Die Bahn AG entschuldigte sich, gelobte Besserung. Die geprellten Kunden denken über Schmerzensgeldklagen gegen die Bahn AG nach.

Mit dem ICE wird alles gut – oder: Der Mythos Barrierefreiheit durch neue Technik

„Wenn wir erst einmal den ICE haben, dann wird auch die Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer realisiert",[13] so zitierte die Zeitschrift „Leben und Weg" sinngemäß die Deutsche Bundesbahn der 80er Jahre.

1983 schon einmal vom Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages aufgefordert, sich mit Lösungen für das Einstiegsproblem zu befassen, ließ die Bahn am 02.06.1991 den ICE auf die Kundschaft los. Nun ja – nicht auf die ganze Kundschaft, denn für ca. 50 Millionen DM (ca. 25,6 Millionen €) pro Zug hatte die Bahn zwar nette Spielereien wie ein UKW-Bord-Radio und in die Vordersitze integrierte Bildschirme einbauen lassen, nicht aber einen integrierten Hublift zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Fußboden im Zug. Dies sind in Kassel beispielsweise 36 cm. An akzeptable Sitzmöglichkeiten und eine zugängliche Toilette hatte die Deutsche Bundesbahn gedacht, sie waren nur nicht erreichbar...

„Modernste Technik, gepaart mit Muskelkraft, scheint bis zum heutigen Tag das Konzept der Bundesbahn zu sein. [...] Warum denn eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, bei der DB gibt's noch richtige Männer, die es verstehen zuzupacken", so Leben und Weg 1991.[14]

Auch heute noch setzt die DB AG auf diese Firmenpolitik, auch wenn sie, wie Erlebnisse behinderter Reisender immer wieder zeigen, wohl einige Mitarbeiter erst einmal auf Linie bringen muss.[15]

Die Muskelkraftvariante, also das Hinein- oder Hinausheben von Rollstuhlfahrerinnen in bzw. aus Zügen, ist jedoch entwürdigend, gefährlich und bei schweren Elektrorollstühlen kaum möglich.

Am 03.03.1992 gab es dann ein Gespräch der ICE-Projektleitung und der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG mit der Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund" – während der Fahrt in einem ICE zwischen Hannover und Frankfurt/ Main. Hatte sich die Bahn das wohl gut überlegt?

Die Mitglieder des Arbeitskreises, einige selbst Rollstuhlfahrer, reisten zunächst nach Hannover. Dazu hatten sie sich in Dortmund bei der Bahnhofs-

DIE GESCHICHTE DER VERSCHIEDENEN ICE-GENERATIONEN BEI DER BAHN ZEIGT FASZINIERENDE PARALLELEN ZUR DER VON STAR TREK. ES WURDE BISHER NICHT WISSENSCHAFTLICH UNTERSUCHT, ABER MÖGLICHERWEISE GIBT ES EINEN ZUSAMMENHANG IM SINNE EINES PARALLELUNIVERSUMS.

mission vorangemeldet und konnten mit einem Hublift in den Zug einsteigen. Der in Hannover vorangemeldete Ausstieg klappte auch. Hier standen drei Mitarbeiterinnen des Service-Teams mit sehr steilen Alurampen bereit. Beim Einstieg in den ICE wurden die Service-Team-Mitarbeiterinnen erst einmal durch eine „unangemeldete" Rollstuhlfahrerin, die per Muskelkraft „ausstieg", verblüfft. Eine andere musste durch die Dortmunder Reservierung ins Schwerbehindertenabteil ausweichen, und noch eine weitere stieg gar während der Fahrt nach Frankfurt – ebenfalls „unangemeldet" – zu.

Nun fand das Gespräch statt – allerdings nicht wie geplant im Konferenzabteil, da die Abteiltür keine Rollstuhlbreite – und übrigens auch keine ISO-Norm-Breite – hatte.

Im Gespräch bestätigten die Bahnvertreter zwar auch die Nachteile durch nicht-waggongebundene Einstiegshilfen, wie z.B. hoher Organisationsaufwand ohne Garantie, dass es auch klappt, keine Spontanfahrten, keine Abend- oder Nachtfahrten, z.T. keine Sonntagsfahrten etc. Zu den Plänen der Deutschen Bundesbahn zur Verbesserung der Lage berichteten sie dann jedoch nur über die geplanten Anschaffungen bahnhofgebundener Einstiegshilfen. Langfristiges Ziel sei es, so die Bahnvertreter, jeden Bahnsteig, mit Priorität der IC-/ EC-/ ICE-Bahnhöfe, mit Einstiegshilfen auszustatten.

Da hat sich die Bahn aber eine Menge vorgenommen... Wäre es nicht einfacher, an jedem Zug einen Waggon mit einer waggongebundenen Einstiegshilfe auszustatten, die dann durch das sowieso im Zug anwesende Zugbegleitpersonal bedient wird? Nun gut, dieser Vorschlag wurde der Bahn oft genug unterbreitet...

Die DB-Vertreter hielten es für möglich, bei der nächsten ICE-Serie Änderungen einzuplanen. So sollten für die ICE-Ost-West-Verbindung Berlin-Köln fahrzeuggebundene Einstiegshilfen ins Auge gefasst werden. Als unproblematisch sahen sie die Beseitigung kleinerer Mängel an, wie z.B. Türöffner, Bordinfo, Telefon zu hoch, Zugang zu Bistro- und Konferenzabteil zu eng, WC-Fußboden zu glatt etc.

In Frankfurt/ Main angekommen standen zwei Mitarbeiterinnen des Service-Teams bereit, der Ausstieg klappte. Beim EC, der für die Rückfahrt geplant und reserviert war, fehlte jedoch das Rollstuhlabteil, so dass die Mitglieder des Arbeitskreises den Zug eine Stunde später nehmen mussten. Dadurch war in Dortmund die Voranmeldung für den Ausstieg hinfällig geworden...[16]

Testfahrt

Die Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund" vereinbarte am 3.3.1992 eine Testfahrt mit der ICE-Projektleitung und der Kontaktstelle der Deutschen Bundesbahn für Behinderte. Die Fahrt ging von Dortmund aus nach Hannover, von Hannover mit dem ICE nach Frankfurt und von Frankfurt wieder zurück nach Dortmund. Die Rundreise war von der Deutschen Bundesbahn im Detail vorbereitet, die Fahrgäste der Arbeitsgruppe setzten sich aus Gehbehinderten, einem Rollstuhlfahrer und einer motorisch uneingeschränkten Frau zusammen. Trotz der Intensivplanung der Bahn stellten sich alle Ereignisse ein, die auch sonst behinderte Reisende der Bundesbahn erleben:

- Der Ausstieg in Hannover war durch eine zu kurze und damit sehr steile Alurampe absolut gefährlich.
- Beim Einstieg in Hannover in den ICE nach Frankfurt war das Schwerbehindertenabteil durch Rollstuhlfahrer besetzt – trotz der Vorplanung dieser Testfahrt.
- Bei der Rückfahrt von Frankfurt nach Dortmund fehlte im vorgeplanten Zug der IC-Großraumwagen mit Rollstuhlabteil und Rollstuhltoilette.

Die Arbeitsgruppe meldete neben diesen Vorkommnissen ihre grundlegende Kritik über Details im WC-Bereich, die Benutzbarkeit des Bistro- und Konferenz-Bereichs an. Bis heute – zehn Jahre danach – gibt es keine grundlegende Abhilfe.

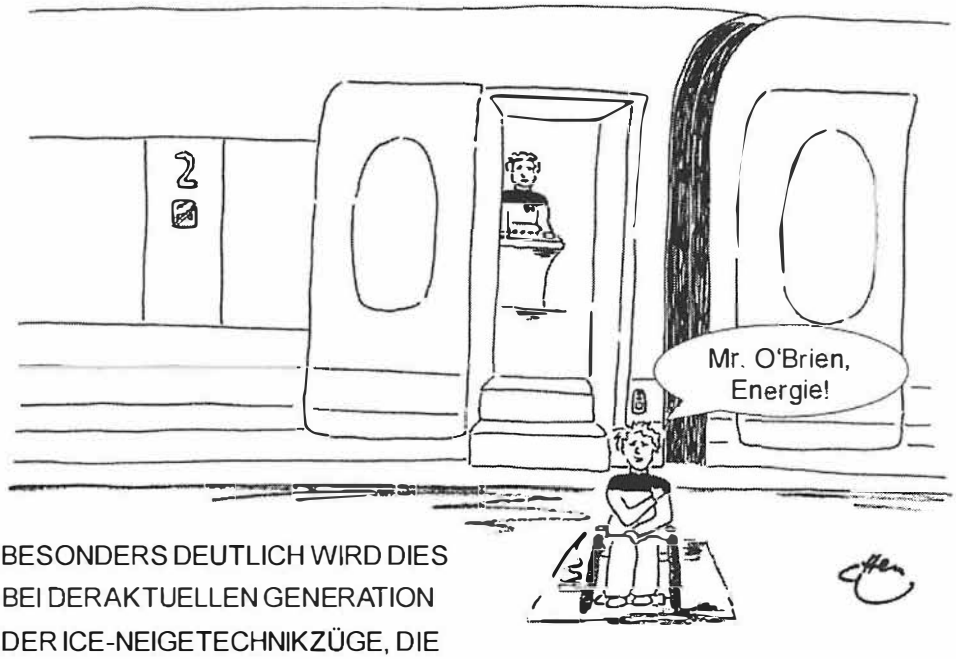
Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des
Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund"

Erfahrungsbericht

1994 wurde die zweite ICE-Generation in Betrieb genommen – wieder ohne fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Zugegeben – „ins Auge gefasst" heißt nicht viel, besonders bei der Bahn...

Am 24.02. des Jahres hatte der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages ausdrücklich befürwortet, künftig in allen neu zu bestellenden ICE-Zügen zuggebundene Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer vorzusehen.[17] Inzwischen war aus der Deutschen Bundesbahn jedoch die Deutsche Bahn AG – ein Privatunternehmen – geworden, für das der Petitionsausschuss nicht weisungsberechtigt sei, wie sich die neue DB AG beeilte zu versichern.[18]

Am 22.06.1994 fand in Dortmund ein weiteres Gespräch zwischen Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG und der Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund" statt.



BESONDERS DEUTLICH WIRD DIES BEI DER AKTUELLEN GENERATION DER ICE-NEIGETECHNIKZÜGE, DIE TROTZ MODERNSTER TECHNIK NOCH EINEN LANGEN WEG NACH HAUSE ZUR BARRIEREFREIHEIT VOR SICH HABEN.

Wieder einmal ließ die Bahn erklären, dass sie bahnsteig- bzw. bahnhofgebundene Einstiegshilfen favorisiert und eifrig weiter anschafft. So behauptete Herr Gores, dass Ende 1994 alle Bahnhöfe mit dem neuen Hublift ausgestattet wären – eine gewagte These: 2002 sind laut der Bahn-Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende" (Stand: März 2002) noch nicht einmal alle Bahnhöfe des Fernverkehrs mit Hubliften oder Rampen ausgerüstet,[19] von kleineren Bahnhöfen ganz zu schweigen...

Wieder wurden die Nachteile nicht-waggongebundener Einstiegshilfen erklärt. Herr Gores antwortete, wir müssten mit Kompromissen und Pannen leben, die DB AG bemühe sich redlich...[20] Das redliche Bemühen der Bahn-Mitarbeiterinnen bestätigt auch Dr. Corina Zolle vom Zentrum für Selbstbestimmtes Leben in Mainz,[21] aber dieses redliche Bemühen der Mitarbeiterinnen müsste durch ein Gesamtkonzept der Bahn auch zum Erfolg führen. Redliches Bemühen der Bahn-Mitarbeiterinnen ist gut, aber eine Fahrt der Rollstuhlfahrerinnen, die klappt, wäre besser.

ABER WIE DIE BESATZUNG DES RAUMSCHIFFS GEBEN AUCH WIR DIE HOFFNUNG NICHT AUF, DASS WIR ES SCHAFFEN WERDEN.

Inzwischen erfreut die Bahn einen Teil ihrer Kundinnen mit einer weiteren ICE-Generation, dem ICE mit Neigetechnik – auch ohne fahrzeuggebundene Einstiegshilfe und mit nur noch einem statt zwei Rollstuhlstellplätzen.

Wie bereits 1995 in der Zeitschrift „Paraplegiker" zu lesen, gäbe es ja eigentlich einen Lift, der mit sechs Schrauben in jeden ICE eingebaut werden kann...[22]

Der Bahn neuestes Projekt und Mythos, der Metrorapid, soll ja angeblich auch barrierefrei sein... Angesichts der Tatsache, dass er ein eigenes Gleis- und Bahnsteigsystem benötigt, sollte es möglich sein, die beiden Systeme aufeinander abzustimmen und einen niveaugleichen Einstieg ohne großen Spalt zwischen Bahnsteig und Waggon zu gewährleisten, aber dessen sollten wir uns nicht allzu sicher sein, nur, weil es vielleicht nahe liegt. Schließlich handelt es sich hierbei um ein Projekt der DB AG...

Horschesemol, ich hätt' da mal gern ein Problem!

Ausgangssituation: Eine Wochenendtour zur Ausstellung „Der imperfekte Mensch" im Deutschen Hygienemuseum in Dresden, irgendwann im Juni 2001, mit 20 Leuten, davon acht Rollstuhlfahrer. Aus unserer reichhaltigen Erfahrung wissen wir, dass im neuen ICE mit Neigetechnik nur noch ein Stellplatz für Rollstuhlfahrer eingerichtet ist. Trotzdem versuchen wir unser Glück. Vielleicht hat die Deutsche Bahn ja ein Einsehen.

Ein Anruf bei einer äußerst hilfsbereiten Mitarbeiterin des Reisebüros der Deutschen Bahn lässt uns erfahren, dass wir einfach unsere Wünsche äußern müssen, die Bahn bemüht sich dann sowohl um die Beförderung als auch um die Unterbringung in einem zentral gelegenen und barrierefreien Hotel in Dresden. Die Fahrtkosten für eine derart große Gruppe würden einfach pro Person zwischen 40 und 90 DM betragen, abhängig davon, ob alle eine BahnCard haben oder nicht. Mein Hinweis, dass ich Probleme bei der Beförderung befürchte,

wurde damit abgetan, dass dafür eine andere Stelle zuständig sei. Bereits kurze Zeit später wurden mir diverse Hotels in Dresden vorgeschlagen, die möglicherweise geeignet sein könnten, und die auch in unserem vorgesehenen Kostenrahmen lagen. Also starteten wir die Ausschreibung.

Einige Tage später erhielt ich einen Anruf von Herrn Muscheid von der Deutschen Bahn, er hatte die Problematik des Transportes von acht Rollstuhlfahrern in einem ICE mit Neigetechnik nach Dresden festgestellt. Er teilte uns mit, er und seine Mitarbeiter hätten sich eingehend mit dem Problem auseinandergesetzt, es tue ihm außerordentlich leid, aber er sehe keine Möglichkeit, uns mit der Deutschen Bahn nach Dresden zu befördern. In den ICE nach Dresden passten maximal zwei Rollstühle, außerdem sei es unmöglich, bei einem Aufenthalt von nur zwei Minuten in Frankfurt acht Rollstuhlfahrer zu verladen. Er bedauere dies sehr, aber wir sollten uns nach einer anderen Transportmöglichkeit umsehen.

Kurze Zeit später ein weiteres Gespräch: nach weiterer eingehender Prüfung hätten sie eine Möglichkeit gefunden, uns nach Dresden zu bringen, allerdings müssten wir einige Strapazen auf uns nehmen. Er schlug uns vor, von Mainz über das Ruhrgebiet nach Dresden zu fahren, im Fahrradabteil. Dieses sei zwar nicht besonders komfortabel, aber doch immerhin beheizt. Allerdings gibt es in diesem Abteil keine Sitzplätze, was bedeutet, dass unsere nicht rollstuhlfahrenden Begleiter und Begleiterinnen in einem anderen Abteil sitzen müssten. Außerdem gäbe es vom Fahrradabteil aus keine Anbindung an eine Behindertentoilette. Die Reise dauere zirka zehn Stunden. Ich versicherte ihm, dass wir diese Bedingungen nicht für zumutbar hielten und sagte die Fahrt ab.

Am nächsten Tag ein neuerlicher Anruf: Uns wurde vorgeschlagen, dass alle nichtbehinderten Mitreisenden sowie zwei der Rollstuhlfahrer mit dem ersten Zug nach Dresden fahren sollten, die verbleibenden sechs Rollstuhlfahrer könnten dann im Zweistundenrhythmus jeweils paarweise nachkommen. Die letzten beiden würden etwa um 20:00 in Dresden anreisen. Ich war versucht, dieses Angebot anzunehmen,

schließlich lag uns der Besuch in Dresden sehr am Herzen. Doch nun kam der Hammer: den günstigen Gruppentarif könne natürlich nur die erste Gruppe in Anspruch nehmen; die später Nachkommenden müssten mit Fahrtkosten zwischen 200 und 300 DM für die einfache Strecke rechnen. Auf meinen Einwand, dass es doch nicht zu unseren finanziellen Lasten gehen könne, wenn die Deutsche Bahn nicht in der Lage sei, eine Gruppe von acht Rollstuhlfahrern zu transportieren, wurde mir bedauernd erwidert, so sei nun mal die Vorschrift.

Wir haben diese Art zu reisen nun endgültig abgeblasen und versuchen per Flugzeug nach Dresden zu kommen.

Sollte ich ein Zeugnis für die Mitarbeiter der Bahn erstellen, so würde es lauten:

Er hat sich stets bemüht!

Dr. Corina Zolle,
ZsL Mainz

Erfahrungsbericht

Beitrag: Bahn AG: Schikane gegen Behinderte

Bericht: Ralph Hötte

Datum: 17.05.2001

Klaus Bednarz: „Die Deutsche Bahn AG. In den vergangenen Jahren gab es nicht gerade wenige Anlässe, kritisch über die Bahn zu berichten – schwere Unfälle, Streckenstilllegungen, Zugstreichungen, Verspätungschaos, usw., usw. Doch das, was wir in unserem nächsten Bericht zeigen, ist an Absurdität und Kundenfeindlichkeit wohl kaum noch zu übertreffen: Es geht um die Reise-Bedingungen für Behinderte bei der Deutschen Bahn. Nach außen hin gibt sich die Bahn AG behindertenfreundlich – in

bunten Informationsbroschüren wird das offizielle Bahn-Motto für Behinderte gefeiert, das da lautet: 'Grünes Licht für Reisen auf der Schiene'. Doch was Behinderte wirklich erleben, wenn sie mit der Deutschen Bahn reisen wollen, zeigt der Bericht von Ralph Hötte."

Die Deutsche Bahn AG im Jahr 2001: Zusätzliche Hochgeschwindigkeitsstrecken und immer modernere und schnellere Züge. Die Bahn setzt vor allem auf den Personenfernverkehr und verspricht den Fahrgästen immer bequemeres Reisen, ob im Zugabteil oder auf den Bahnhöfen.

Und das Versprechen für immer mehr Komfort bei der Bahn soll auch für behinderte Fahrgäste gelten, vor allem für Rollstuhlfahrer.

Corina Zolle, 35 Jahre alt, hat – gemeinsam mit anderen Rollstuhlfahrern – vor einigen Jahren in Mainz das „Zentrum für selbstbestimmtes Leben" gegründet. Ihren erlernten Beruf, Molekular-Biologin, übt sie derzeit nicht aus, da die Arbeit hier – Beratung von Gehbehinderten bei Fragen persönlicher Betreuung – sie voll in Anspruch nimmt.

Die Nachfrage nach Beratung und Schulung für Gehbehinderte in verschiedenen Lebenssituationen ist groß; die Mitarbeiter im „Zentrum für selbstbestimmtes Leben" sind dementsprechend ausgelastet.

So kommt Corina Zolles Idee, den diesjährigen Betriebsausflug schon frühzeitig zu organisieren, bei den Kollegen sofort gut an. Als Reiseziel für ein verlängertes Wochenende im Juni schlägt Corina Zolle Dresden vor.

Mit insgesamt acht Rollstuhlfahrern wird im Februar der Beschluss gefasst, für den Wochenend-Trip nach Dresden die notwendigen Reise-Vorbereitungen zu treffen. Und um die kümmert sich Corina Zolle selbst. Für Hin- und Rückfahrt zum Betriebsausflug nach Dresden erscheint ihr die Deutsche Bahn als besonders geeignete Reisemöglichkeit.

Corina Zolle: „Bahn fahren ist für uns die einfachste Alternative nach Dresden zu kommen, denn das Problem ist auch, dass einige Leute aus unserer Gruppe gar kein Auto haben oder eben keinen Fahrer, der das

Auto fahren könnte. Und so bleibt für uns eben die Alternative Bahn oder Flugzeug und Flugzeug ist natürlich sehr teuer."

Und so sähe die kürzeste Bahn-Reise nach Dresden aus: über Weimar und Leipzig in einer Fahrzeit von fünf Stunden.

Um mit der Bahn nach Dresden zu kommen, wendet sich Corina Zolle an ein DB-Reisebüro, schließlich bietet das zurzeit Wochenend-Ausflüge nach Dresden an. Doch kurze Zeit nach der Anfrage bei der Bahn die Überraschung:

Corina Zolle: „Ich bekam nach etwa einer Woche die Nachricht, dass es unmöglich ist, acht Rollstuhlfahrer im Zug nach Dresden zu transportieren, weil einfach nicht genug Platz vorhanden ist."

Und so sieht die Situation aus für Rollstuhlfahrer in den modernsten Zugabteilen der Bahn. Es gibt gerade mal einen Stellplatz für Rollstuhlfahrer – und das pro Zug.

Die Bahn AG hat jüngst ihr Angebot für Rollstuhlfahrer zurückgefahren: Im ICE der ersten Generation gibt es noch zwei Plätze für Rollstuhlfahrer, bei den neueren ICEs hat die Bahn das Angebot um 50 Prozent gekürzt.

Die Zentrale der Deutschen Bahn AG in Frankfurt. Wie steht man hier dazu, der Rollstuhlfahrer-Gruppe aus Mainz für ihre geplante Reise nach Dresden mit der Bahn eine Absage gemacht zu haben?

Kornelia Kneissl, Deutsche Bahn AG: „Den Behinderten ist zunächst erst mal eine Absage gemacht worden. Es ist aber dann – nach einigen Tagen – noch eine weitere, noch ein weiterer Vorschlag gekommen. Ich denke, daran merkt man einfach, die Betroffenen waren sehr engagiert und wollten tatsächlich den Behinderten da eine gute Lösung bieten."

Mit einem Vorschlag der Bahn den Behinderten eine gute Lösung bieten?

Kurze Zeit nach der Absage meldet sich das Mainzer DB-Reisebüro tatsächlich bei der Rollstuhlfahrer-Gruppe. Neue Hoffnung für Corina Zolle und ihre Kollegen, doch noch den Betriebsausflug mit der Bahn machen zu können. Und das sind die Einzelheiten des Vorschlags der Bahn.

Corina Zolle: „Wir müssten leider bei dieser Fahrt, so sagte uns die Bahn, auch ein bisschen auf Komfort verzichten, denn der Transport sei nur möglich im Fahrradabteil. Im Fahrradabteil seien leider auch keine Sitze, das bedeutet für unsere Begleitpersonen, dass sie in einem anderen Abteil sitzen müssen, und es sei leider auch nicht möglich, dass wir zur Toilette könnten, denn es gibt keine Anbindung vom Fahrradabteil zur Toilette."

Das Angebot der Bahn: Weil auf direktem Weg von Mainz nach Dresden kein Zug mit Fahrradabteil fährt, schlägt die Bahn vor, über das Ruhrgebiet und Hannover nach Dresden zu fahren, denn hier gibt es einen Zug mit Fahrradabteil. Auf dieser Route würde die Fahrzeit für die Behinderten zehn Stunden dauern. Und vom Fahrradabteil gibt es keinen Zugang zu einer Behinderten-Toilette.

Reporter: „Finden Sie denn, dass man es als gute Lösung überhaupt vorschlagen kann, dass Behinderte ohne Zugang zur Toilette zehn Stunden im Fahrradabteil reisen?"

Kornelia Kneissl, Deutsche Bahn AG: „Das ist eine Alternative gewesen. Die ist deshalb unterbreitet worden, weil man ja Behinderten in irgendeiner Form eine Möglichkeit bieten möchte. Das ist sicher für die Gruppe dann kein attraktives Angebot gewesen, aber ich denke, man sollte all das sehen als Bemühen um eine gute Lösung."

Das Bemühen der Bahn AG um eine gute Lösung führt noch zu einem weiteren Vorschlag an die Rollstuhlfahrer aus Mainz. Schließlich erinnert sich die Bahn an ihr Versprechen, auch für Rollstuhlfahrer ein komfortables Reiseunternehmen zu sein.

Corina Zolle: „In diesem Vorschlag wurde uns empfohlen, wir sollten nunmehr paarweise nach Dresden reisen, das heißt, die ersten beiden wären morgens um acht Uhr in Mainz los gefahren, die letzten beiden kommen dann abends um acht Uhr in Dresden an. Wir waren jetzt versucht, diesen Vorschlag anzunehmen, weil uns diese Reise nach Dres-

den natürlich sehr am Herzen gelegen hat. Aber, jetzt kam die Zusatzinformation der Deutschen Bahn: Dadurch, dass wir paarweise fahren, sind wir keine Gruppe mehr und dadurch können wir auch keinen Gruppentarif mehr bekommen."

Nach den Vorstellungen der Bahn könnten die Rollstuhl-Fahrer also doch noch auf der kurzen Strecke nach Dresden fahren. In verschiedenen Zügen, jeweils zu zweit.

Aber, weil die Gruppe dadurch nicht mehr gemeinsam reist, gibt es keinen Gruppentarif mehr. Der Fahrpreis für die Gruppe würde sich dann von 520 auf 1110 Mark erhöhen.

Die Bahn selbst will die Gruppe für die Dresden-Fahrt aus Platzmangel in Paare aufteilen und verweigert dann noch das günstige Gruppen-Ticket. So sind eben die Bestimmungen der Deutschen Bahn AG.

Kornelia Kneissl, Deutsche Bahn AG: „Die Regeln der Bahn für Gruppentarife schreiben vor, dass ein Gruppentarif nur dann anwendbar ist, wenn die Gruppe gemeinsam reist."

Die Regeln der Deutschen Bahn AG und ihre Reise-Bedingungen für Behinderte. Da werden wohl noch viele Rollstuhlfahrer Züge nur von außen sehen.

Klaus Bednarz: „Kurz vor unserer Sendung hat die Bahn AG den Rollstuhlfahrern in Mainz nun angeboten, bei der paarweisen Zugfahrt doch den günstigeren Gruppentarif zu gewähren und erklärt, dass es ab sofort für alle Behindertengruppen den Gruppentarif geben soll. Alle anderen Behinderungen für Behinderte bei der Bahn jedoch sollen unverändert bleiben. Vielleicht macht sich Herr Mehdorn ja mal selbst ein Bild – zehn Stunden im Rollstuhl, im Gepäckraum, ohne Toilette."

Da weiß die Bahn Abhilfe

Gruppen mit Rollstuhlfahrern können auch den Gruppentarif nutzen, wenn sie aufgrund ungünstiger Platzverhältnisse nicht gemeinsam in einem Zug reisen. Wir bitten allerdings um Verständnis dafür, dass wir nicht alle unsere Züge auf Gruppenreisen für Rollstuhlfahrer umrüsten können. Das ist wirtschaftlich nicht darstellbar.[23]

Doppelstockwagen bei der DB AG – oder: Der lange Weg zu einer rollstuhlgerechten Lösung

1993 machte ein Gerücht über die Anschaffung von Doppelstockwagen bei der Deutschen Bundesbahn in Nordrhein-Westfalen die Runde. Die Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund" fragte sich und die Bahn, ob diese neuen Züge wohl zugänglich sein würden oder nicht. Die Bahn beruhigte mit dem Hinweis, die Züge würden im Ruhrgebiet gar nicht eingesetzt. Das sprach wohl eher für nicht zugänglich, aber es sollte ja angeblich gar nicht dazu kommen – jedenfalls nicht in NRW...

1994 entnahm die Arbeitsgruppe der Presse, dass nun doch zwei Doppelstockzüge im Ruhrgebiet Probe laufen sollten. Sie fragte nochmals bei der Bahn nach und erhielt Folgendes als Antwort:

„Bei Ihrem damaligen Schreiben bezog sich der Einsatz von Doppelstockwagen auf InterRegio-Züge." – Ach sooo!

„Wir planen allerdings den Einsatz dieser Fahrzeuge auf den Regional-SchnellBahn-Linien Aachen – Bielefeld, Hagen – Düsseldorf und Düsseldorf – Emmerich." – Das ist natürlich etwas anderes!

„Daß diese Fahrzeuge behindertengerecht gestaltet sind, entnehmen Sie bitte der Ablichtung eines Prospekts der Waggonbau Görlitz GmbH, wo diese Fahrzeuge hergestellt werden".[24]

Aus besagter Ablichtung ging zwar hervor, dass es Stellplätze für Rollstuhlfahrerinnen sowie eine barrierefreie Toilette gibt, wie Rollstuhlreisende aber in den Wagen hineinkommen sollten, blieb unklar. Und tatsächlich erwies sich der Einstieg als unüberwindbares Hindernis. Bei diesem Zug lag der Fahrzeugboden zwar nicht wesentlich oberhalb des Bahnsteiges wie sonst die Regel in dieser Region, sondern 10 cm unterhalb, aber das machte die Sache nicht einfacher. Hier konnte die Bahn auch mit ihren bahnsteiggebundenen Hubliften nichts anfangen und Behinderte wurden noch effektiver ausgesperrt als bei den anderen Zügen. Zudem bildeten Zug und Bahnsteigkante noch einen 20 cm breiten Spalt. Außen am Zug prangte zumindest schon einmal das Rollstuhlsymbol...[25].

Körperbehinderte: Hindernisfreie Zu- und Ausgänge, rollstuhlgerechte Einrichtungen[26]

Die besagte Waggonherstellerfirma bot aber durchaus verschiedene Varianten an und arbeitete an der Realisierung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen bzw. Überfahrbrücken. Die Firma wies in ihrer Stellungnahme jedoch auch darauf hin, dass vor allem die Bestellerin, also die DB AG „von der Notwendigkeit dieser Hilfen überzeugt und bereit sein [muss], den finanziellen Mehraufwand zu tragen".[27] Dieser finanzielle Mehraufwand dürfte allerdings nicht wirklich ein finanzieller Mehraufwand sein – wie wir im Kapitel „Die Bahn, das Geld und die Politik" darlegen.

Ein Bahnsprecher betonte gegenüber der Zeitung Ruhr-Nachrichten, diese Wagen würden gar nicht zum Einsatz kommen, da es in NRW Wagen mit einem hohem Einstieg von 115 cm geben solle – also doch wieder

die alte Lösung zum Nach-oben-klettern (39 cm z.B. in Dortmund, bis zu 79 cm an niedrigeren Bahnsteigen). Der Bahnsprecher versprach aber noch, die Bahn denke darüber nach, wie eine behindertengerechte Lösung aussehen könnte...[28]

Doch zunächst stellte die Bahn eben diese nicht zugänglichen Wagen wieder zum Testen der Öffentlichkeit und der Politprominenz, z.B. vertreten durch den damaligen NRW-Verkehrsminister Franz-Josef Kniola, vor – diesmal im S-Bahn-Verkehr. Rollstuhlfahrerinnen konnten und durften aber nicht mitfahren – dabei konnte sich die Deutsche Bahn AG getrost auf die unzugänglichen Wagen verlassen.[29]

Für den S-Bahnverkehr haben sich die Doppelstockwagen Gott sei Dank nicht bewährt. Da die Doppelstockwagen nur über jeweils zwei Türen pro Waggon verfügen,[30] würde der Einstieg der Fahrgäste deutlich längere Haltezeiten von S-Bahnen erfordern.

Seit 1995 werden Rampen in Doppelstockzüge Görlitzer Bauart eingebaut[31] und zwischenzeitlich sind die Doppelstock-RegionalSchnellBahnen im Ruhrgebiet auch zugänglich, sofern der Waggon mit der Rampe angehängt ist.

Gehbehinderte mit Gehstützen sind über die Lösung der Rampe im Waggon (siehe oben) nicht glücklich, weil das Aufsetzen der Armstützen oder der Stöcke eine ziemlich unsichere Sache ist: Sie finden auf der Schräge keinen Halt und die Betroffenen können durch Wegrutschen der Gehhilfen stürzen.

S-Bahn-Systeme bei der Bahn

S-Bahnen gehören theoretisch zu den immer noch am ehesten nutzbaren Zügen der Bahn – wohlgemerkt theoretisch, denn auch hier gibt es je nach Region verschiedene Haken.

Laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sollen Bahnsteige, an denen ausschließlich S-Bahnen halten, eine Höhe von 96 cm über Schienenoberkante aufweisen. Damit ist bei entsprechender Waggonhöhe ein niveaugleicher Einstieg zu erreichen und laut Bundesverkehrsministerium in „den großen S-Bahn-Systemen (z.B. München, Frankfurt/Main, Stuttgart) [...] erreicht worden"[32]. Inwieweit das für jede S-Bahn-Station stimmt, entzieht sich unserer Kenntnis. Im Ruhrgebiet trifft es für einige Städte zu, für andere nicht, denn – und jetzt kommt der Haken – die EBO bezieht sich hier nur auf Bahnsteige, an denen **ausschließlich** S-Bahnen halten. Oft müssen diese aber andere Bahnsteige mitbenutzen, die höchstens 76 cm (über Schienenoberkante) hoch sind oder noch niedriger.

Außerdem ist zumindest im Ruhrgebiet ein Spalt zwischen S-Bahn-Wagen und Bahnsteig die Regel. Oft ist dieser groß genug, um die Vorderräder sowohl von Hand- als auch von Elektrorollstühlen, Kinderwagenräder, Erwachsenenfüße und ganze Kleinkinder darin verschwinden zu lassen.

Ein generelles Problem – nicht nur von S-Bahn-Systemen – ist die Zugänglichkeit bzw. Nicht-Zugänglichkeit der Bahnsteige. NRW-Verkehrsminister Franz-Josef Kniola behauptete zwar in seiner Antwort auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994, dass „S-Bahn-Stationen an neuen S-Bahn-Strecken [...] seit 1985 grundsätzlich mit behindertengerechten Zugängen ausgestattet"[33] würden und auch die DB AG lässt sich 1995 zu einer solch unvorsichtigen Äußerung hinreißen,[34] aber für die am 29.05.1994 eingeweihte S 5 (Dortmund-Witten-Hagen) galt das ganz sicher nicht.[35]

Dabei hatte die Bahn 1995 sogar Kriterien für „behindertengerecht" benannt: „Zugangsmöglichkeiten über Aufzüge oder Rampen, Leiteinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte sowie Bahnsteighöhen von 96 cm über Schienenoberkante (SO)". Ob diese Kriterien ihr wohl erst anhand der Fehler bei der 1994 eingeweihten S-Bahn-Linie 5 eingefallen sind?

Aus dem Protokoll einer Bereisung der neuen Strecke:

Protokoll einer Testfahrt

„**Dortmund Hbf**:

- Hochbahnsteig (960 mm ü. SOK [=über Schienenoberkante]);
- Zu-/Ausgang nur über Gepäckaufzug, Rolltreppe oder feste Treppe möglich;
- keine Orientierungshilfen für Blinde;
- keine Rufanlage, um vom Bahnsteig aus Personal für Aufzug anfordern zu können;
- Stufen vor der Bahnhofsmission.

DO-Barop:

- Bahnsteig in Regelbauform (760 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang nur über feste Treppe möglich;
- keine Orientierungshilfen für Blinde.

[...]

DO-Kruckel:

- Bahnsteig in Regelbauform (760 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang ebenerdig neben einem Bahnübergang (Schranke);
- keine Orientierungshilfen für Blinde.

Anm.: Die Bahnsteige wurden für den S-Bahn-Verkehr von 380 mm auf 760 mm über SOK angehoben – warum nicht auf 960 mm?

Witten-Annen-Nord:

- Hochbahnsteig (960 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang nur über feste Treppe möglich;
- Orientierungshilfen für Blinde (Rillenplatten im Bahnsteigbelag, farblich abgesetzt).

Witten Hbf:

- Hochbahnsteig (960 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang nur über feste Treppe möglich;
- Orientierungshilfen für Blinde (Rillenplatten im Bahnsteigbelag, farblich abgesetzt).

[...]

Wetter/Ruhr:

- Hochbahnsteig (960 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang nur über feste Treppe möglich;
- Orientierungshilfen für Blinde (Rillenplatten im Bahnsteigbelag, farblich abgesetzt).

[...]

HA-Vorhalle:

- Bahnsteig in Regelbauform (760 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang nur über feste Treppe möglich;
- keine Orientierungshilfen für Blinde.

Anm.: Die Bahnsteige wurden für den S-Bahn-Verkehr von 380 mm auf 760 mm über SOK angehoben – warum nicht auf 960 mm?

Hagen Hbf:

- Hochbahnsteig (960 mm ü. SOK);
- Zu-/Ausgang nur über feste Treppe oder Gepäckaufzug möglich;
- Orientierungshilfen für Blinde (Rillenplatten im Bahnsteigbelag, farblich abgesetzt);
- keine Rufanlage, um vom Bahnsteig aus Personal für Aufzug anfordern zu können.

[...][36]

Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

Bei dieser S-Bahnlinie kamen Reisende mit Beeinträchtigungen also **entweder** auf den Bahnsteig **oder** in die S-Bahn, also effektiv nirgendwohin.

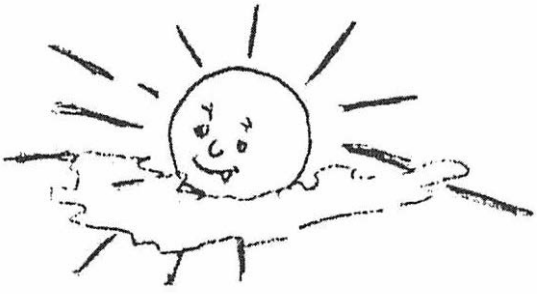
Da S-Bahn-Systeme zum Nahverkehr gehören, schiebt die Bahn den „Schwarzen Peter" in der Regel den Verkehrsverbünden oder auch, wenn es um Gelder geht, den Landesregierungen zu. So argumentiert die DB AG z.B. gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen, dass sie beim weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes als Generalunternehmer in fremdem Auftrag handle und das Land und der dortige Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Besteller für die Finanzierung zuständig seien,[37] wohingegen der VRR „die Entscheidung, wo niveaugleiche Bahnsteige errichtet werden, allein bei der Deutschen Bahn AG" sieht, da „Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur [...] in der Verantwortung der Eigentümer und Betreiber"[38] liegen...

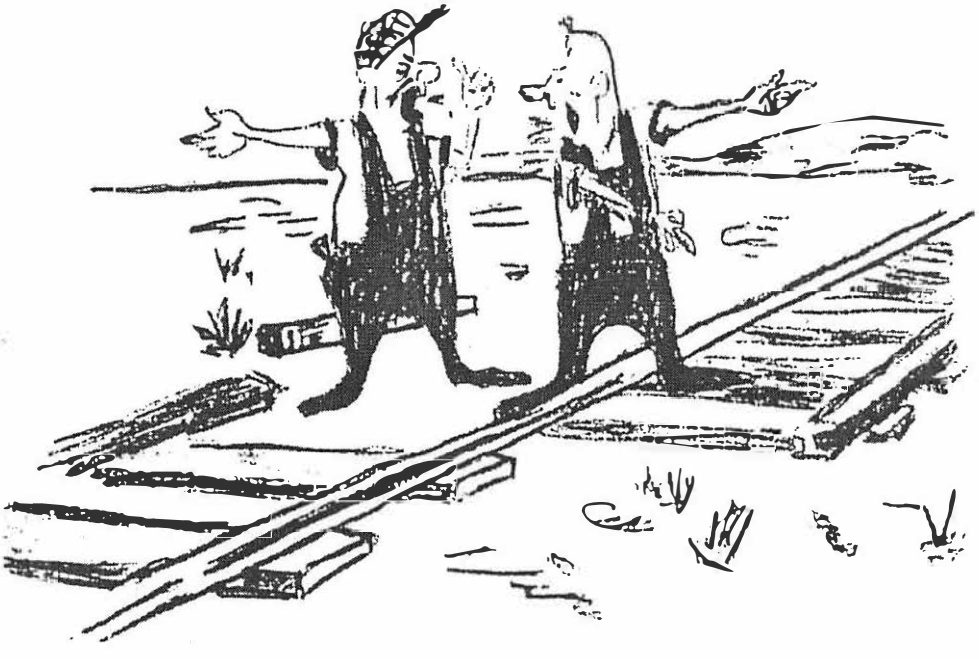
Kompromisse bei der Bahn – oder: Wenn der Zug nicht zum Bahnsteig passt

Die Deutsche Bahn hat es in den langen Jahren ihres Bestehens bis heute nicht geschafft, ihre zahlreichen Zug- und Bahnsteigvarianten auf **ein** sinnvolles Maß zu bringen, auch nicht, nachdem Anfang der 70er Jahre Behinderte darauf aufmerksam machten. Das ist schon erstaunlich – wurden doch im Laufe der Jahre zahlreiche Bahnhöfe umgestaltet und viele Zugreihen neu angeschafft – anscheinend jedoch mit ebenso vielen unterschiedlichen Maßen wie vorher...

So berichten die Ruhr-Nachrichten über die 2001 in Betrieb genommenen Züge der Baureihe 425: „An vielen Bahnhöfen muss beim Betreten des Zuges eine beachtliche Hürde gemeistert werden. Entweder geht es satte 20 bis 30 Zentimeter in die Tiefe, oder aber es darf in anderer Richtung geklettert werden. Und das bei einer Haltedauer von manchmal nicht einmal 20 Sekunden".

Abb. 3





UND WIEDER IST EIN TAG VOLLBRACHT,

UND WIEDER IST NUR MIST GEMACHT.

GUT' NACHT, SCHLAFT WOHL IHR SORGEN,

LECKT MICH AM ARSCH BIS MORGEN!

UND MORGEN MIT DEMSELBEN FLEISSE

GEHT'S WIEDER AN DIESELBE SCHEISSE.

„Nicht zu vermeiden" heißt es dazu von der Bahn... und: „Wir müssen noch immer mit Bahnsteighöhen von 21, 38, 55, 76 und 97 Zentimetern leben. Will man mit einem neuen Zug in Serie gehen, muss man sich irgendwann auf ein Maß einigen". Und das tat die Bahn dann auch, indem sie die Baureihe 425 für die „goldene Mitte", also 55 Zentimeter konzipierte. Was daran golden sein soll, bleibt offen, denn künftig strebt die Bahn nach eigenen Angaben eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern an. Warum, so fragten die Ruhr-Nachrichten sich und Manfred Pietschmann, Bahn-Pressesprecher, nun also neue Züge für 55 Zentimeter? „Um jetzt noch die ganz niedrigen Bahnsteige bedienen zu können", so Herr Pietschmann. Fahrzeugbau sei schließlich immer auch ein Kompromiss.[39]

Der Sozialverband Deutschland merkt dazu an, dass es hier durchaus sinnvoller gewesen wäre, die Züge direkt für 76 Zentimeter auszulegen und die niedrigeren Bahnsteige unter Zuhilfenahme fahrzeuggebundener Einstiegshilfen zu bedienen, anstatt neue Züge zu kaufen, die im selben Moment schon wieder veraltet sind. Ausgereifte Modelle mit diesen Hilfen sind bereits auf dem Markt, und die Industrie wartet nur auf grünes Licht, so Norbert Berentz, Sozialreferent beim Sozialverband.[40]

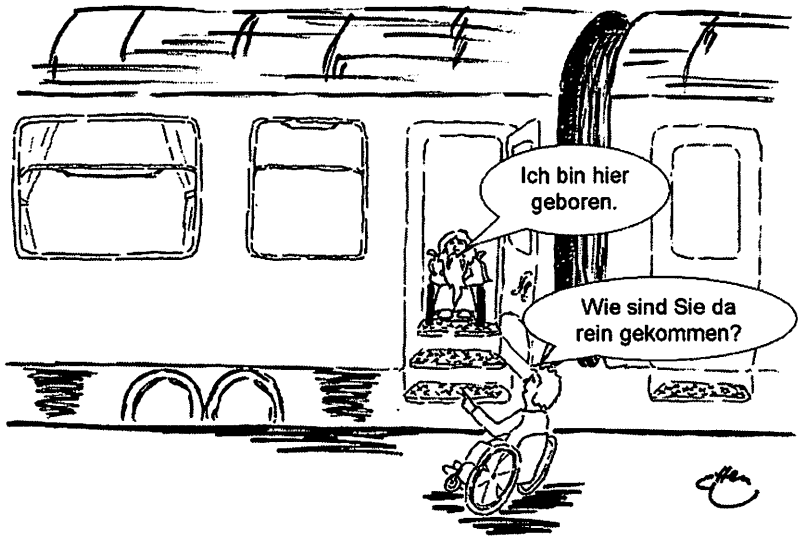
Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen

Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen wie Hublifte oder Rampen sind, wie der Name schon sagt, an den Bahnsteig gebunden bzw. stehen auf ihm herum. Wirklich bahnsteiggebundene Einstiegshilfen sind aber vergleichsweise selten – das hieße nämlich, dass auf jedem Bahnsteig eines Bahnhofes eine zur Verfügung steht. Häufiger, wenn auch längst nicht auf jedem Bahnhof bundesweit, gibt es bahnhofgebundene Einstiegshilfen, also eine pro Bahnhof. Oft werden diese jedoch wie bahnsteiggebundene gehandhabt, also nicht auf einen anderen Bahnsteig geholt, wenn sie dort gebraucht werden. Der hierfür häufigst genannte Grund ist, dass es zu lange dauern würde und der Zug nicht so lange warten könne.

Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen müssen vom Bahnhofspersonal bedient werden und stehen schon deshalb nur an Bahnhöfen, die über solches verfügen, und auch nur während dessen Dienstzeit zur Verfügung. Daher sind Reisen von bzw. in kleinere Orte, Reisen am Abend oder in der Nacht sowie Reisen am Wochenende schon grundsätzlich ein Problem.

Sonntags nie

Waltraud David beklagt als blinde Rollstuhlfahrerin und Vorstandsmitglied der „People First Bewegung" in Deutschland Ende 2000 in einer Pressemitteilung, dass an Zügen automatische, waggongebundene Einstiegshilfen fehlen. In ihrer Heimat – im Saarland – gäbe es sonntags nur am Saarbrücker Bahnhof die bahnsteiggebundenen Einstiegshilfen: „Ich muss am Wochenende nach meiner Vorstandstätigkeit in Kassel bis Saarbrücken fahren und dort in einen Zug umsteigen, der auf dem Rückweg in Neunkirchen auf dem einzigen für Menschen im Rollstuhl geeigneten Bahnsteig hält."



Der Vorstand der Vereinigung fordert für Menschen im Rollstuhl die Beseitigung solcher Barrieren. Das Benachteiligungsverbot im Grundgesetz müsse von der Bahn AG umgesetzt werden.[41]

Erfahrungsbericht

Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen bzw. der Reisewunsch müssen ca. drei Tage vorher bei den betreffenden Bahnhöfen oder über eine so genannte Mobilitätshotline der Deutschen Bahn AG angemeldet werden.[42] Das macht spontanes Reisen unmöglich und heißt noch lange nicht, dass auch wirklich alles klappt, wie zahlreiche Erlebnisberichte in diesem Buch zeigen.

Eine Beschwerde

Sehr geehrte Damen und Herren,

am Dienstag, den 31.08.2001, kam ich mit dem ICE aus Kassel Wilhelmshöhe auf dem Münchener Hauptbahnhof an. Ich bin Rollstuhl-Fahrerin und habe meine Ankunft vorangemeldet. Doch ich wartete vergeblich auf die Ausstiegshilfe. Auf meine Beschwerde am Service-Point teilte mir der Schalterbeamte mit: Auf einem anderen Bahnsteig benötigte ein anderer behinderter Fahrgast Hilfe. Deshalb konnte man mir aus personellen Gründen nicht helfen.

DAS HALTE ICH FÜR EINEN SKANDAL!!!

Ist das Ein- und Aussteigen behinderter Fahrgäste ein Lotterie-Spiel? Ich bin sehr empört und erwarte Abhilfe.

Mit zur Zeit unfreundlichen Grüßen

Ulrike Rittner

P.S.
Vom Waggon zum Service-Point halfen mir glücklicherweise andere Fahrgäste aus dem Zug. Einen Rolli-Fahrer aus dem Zug zu heben, ist eine gefährliche Sache.

Anmerkung von den Autorinnen:
Und wieder schickte die Bahn AG zwei Gutscheine für den Speisewagen!

Erfahrungsbericht

Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen sind theoretisch auch Ausstiegshilfen, aber der Name Einstiegshilfen ist schon zutreffend, denn während der Einstieg meist durch eigene Organisation relativ sicher planbar ist, gibt es wesentlich häufiger Pannen beim Ausstieg. Der kann nämlich nicht selbst vor Ort organisiert werden, hier müssen sich Reisende auf die Zusicherungen der Bahn verlassen – und sind dann oft verlassen...

Willkommen in Dortmund?

„Willkommen in Dortmund" hatte ich auf einem Werbeplakat im Hauptbahnhof gelesen, als ich mit dem Zug – von Hamburg kommend – dort eintraf. Ob ich als Rollifahrerin wirklich so „willkommen" war, daran hatte ich meine Zweifel. Schließlich wusste ich gar nicht, wie ich in diese Stadt gelangen sollte, denn die erforderliche Aussteighilfe war trotz Zusicherung nicht da.

Die Schaffnerin in dem Intercity war sehr damit beschäftigt gewesen, ob jeder Fahrgast auch den richtigen Fahrausweis vorzeigen konnte. Trotzdem hatte ich sie gebeten, im Dortmunder Hauptbahnhof noch einmal die bereits georderte Aussteighilfe (sprich Rampe) zu bestellen. Wer sie schließlich vergessen hat, weiß ich nicht. Wie gut, dass ich in Begleitung war und meine Freundin laut genug über den Bahnsteig rufen konnte, so dass ein Bahn-Mitarbeiter kam. Er meinte: „Das kriegen wir schon, die heben wir mal eben 'raus..."

Ich lasse mich grundsätzlich nicht tragen, was ich ihm unmissverständlich zu verstehen gab. Er verschwand. Meine Freundin blieb am Zug stehen, mit einem Bein im Zug, mit einem auf dem Bahnsteig, so dass der IC eben nicht nach Köln weiterfahren konnte. Wir warteten.

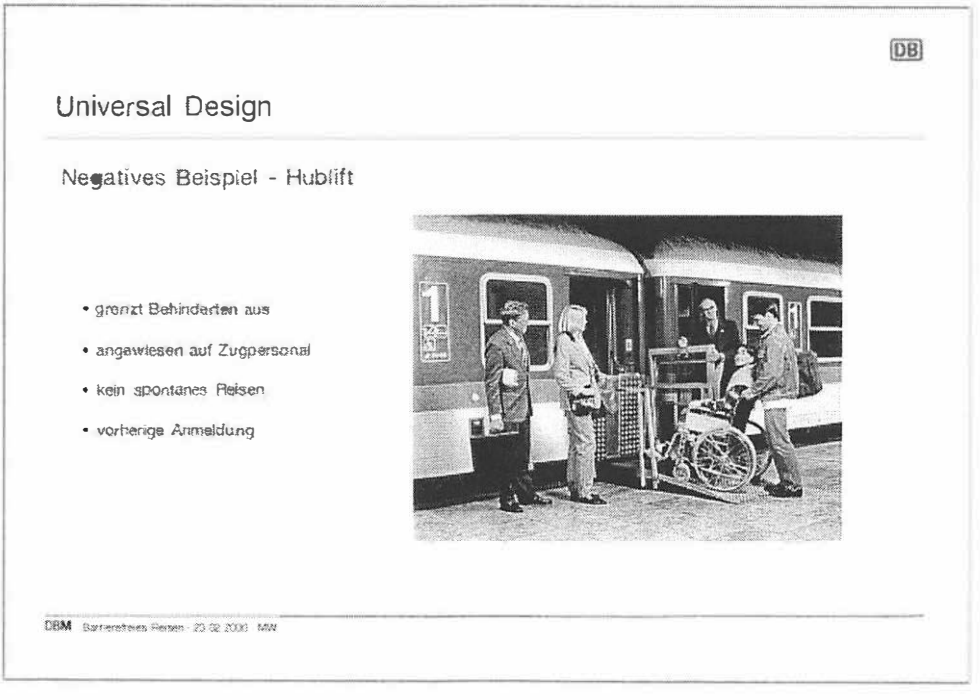
Nach einiger Zeit erbarmte sich schließlich eine Mitarbeiterin der Bahn mit der entsprechenden Rampe und half mir, dass ich aus dem Zug aussteigen konnte. Sie brachte mich auch mit dem Lastenaufzug vom Bahnsteig durch die Gänge mit Müllcontainern zum Ausgang.

Heidrun Sudhoff

Erfahrungsbericht

Auf der 1. Internationalen Fachkonferenz „Zug um Zug in die Zukunft: Barrierefrei für alle!“ am 23.02.2000 nennt die Deutsche Bahn AG selbst den Hublift als negatives Beispiel:

Abb. 4



Wie die zahlreichen Erlebnisberichte in diesem Buch zeigen, ist in der Liste der Gründe für eine Abschaffung dieses Unsinns stark untertrieben worden.

Trotzdem setzt die Bahn weiterhin auf bahnsteiggebundene Einstiegshilfen und „punktgenaues Halten“. Wie das „punktgenaue Halten“ funktionieren soll, wo es bereits jetzt jede Menge unterschiedlichster Zug- und Bahnsteigmaße gibt, wo kaum ein Zug zum Bahnsteig passt und umgekehrt, bleibt unklar.

Zudem kommt es im Einsatz der bahnsteiggebundenen Einstiegs- bzw. Ausstiegshilfen immer wieder zu kaum nachvollziehbaren Schwierigkeiten, die dazu führen, dass ein Bahnhof für rollstuhlfahrende Menschen weder als Einstiegs- noch als Ausstiegsbahnhof zu nutzen ist. In dem nachfolgen-

den Bericht z.B. wird die Einstiegshilfe auf Grund eines befürchteten Defekts des Überfahrblechs verweigert, aus Sicherheitsgründen. Kaum zu glauben, dass es anscheinend keinerlei Möglichkeiten gibt, kurzfristig „unbedenklichen" Ersatz zu beschaffen.

Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste

1994. Die DB AG ignoriert weiter beharrlich die Forderung nach fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen und eine diesbezügliche Empfehlung des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages.[43]

Am Oberhausener Hauptbahnhof musste nun ein Rollstuhlfahrer feststellen, dass ihm auch die bahnsteiggebundene Einstiegshilfe – in diesem Fall eine Rampe – verweigert wurde. Dies geschehe auf Grund einer Dienstanweisung aus Sicherheitsgründen, so die Oberhausener Servicemitarbeiterinnen.

Die Bahn prüfte auf eine schriftliche Anfrage des Betroffenen zunächst die Sachlage und antwortete Folgendes:[44]

„Es ist richtig, daß eine Anweisung erlassen worden ist, die die Benutzung der mobilen Einsteigehilfen untersagt. Hintergrund dafür war, daß man hat feststellen müssen, daß einige der bei uns eingesetzten breitenverstellbaren Überfahrbleche nicht ganz sicher waren. Es kam schon zu einigen Verbiegungen und Einrissen.

Die notwendigen Verstärkungen der Überfahrbleche werden zur Zeit im Werk Duisburg durchgeführt. Ziel ist es, diese Hilfen so schnell wie möglich wieder zum Einsatz zu bringen."

So weit so gut. Aber das war noch nicht alles:

„Aufgrund der Überprüfung anläßlich ihres Schreibens sind wir aber darauf aufmerksam geworden, daß das in Oberhausen Hbf vorhandene Überfahrblech keiner derartigen Überarbeitung bedarf. Es wurde daher veranlaßt, die mobile Einsteigehilfe im Bahnhof Oberhausen Hbf ab sofort wieder zur Benutzung freizugeben."

Und als wäre das noch nicht genug der Ignoranz, schließt die freundliche Bahnmitarbeiterin mit einem Dank für den Hinweis und:

„Wir wünschen ihnen weiterhin viel Erfolg bei Ihrer Arbeit, denn auch uns ist daran gelegen, im Rahmen unserer Möglichkeiten behinderte Menschen ihre Behinderung vergessen zu lassen."

Wie will die DB AG das wohl umsetzen, besonders angesichts ihres Beharrens auf bahnsteiggebundene Einstiegshilfen? Zur Erinnerung: „Behinderte Menschen" sind Menschen, die behindert bzw. benachteiligt werden. Wie, wenn nicht durch Abschaffung der Benachteiligung, ist es zu schaffen, dass ein Mensch vergisst, dass er – durch die Bahn – behindert wird???

Zu fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen äußerte sich die Bahn lange nicht, dafür gibt es aber schon seit geraumer Zeit verschiedene Ideen von Waggonherstellerfirmen.[45] In einer Veröffentlichung der Bahn AG aus dem Jahr 2002[46] wird erstaunlicherweise tatsächlich von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen berichtet. Angeblich sollen sie bei Neubestellungen von Waggons mitgeordert werden. Wir sind gespannt.

Viele Wege führen nach Rom

„Wir halten es für fatal die Forderung massiv und ausschließlich auf die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe festzulegen."

Touring Wandern Berlin, 24. Juli 2001

Dass die Mehrzahl der Betroffenen den Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen befürworten, lässt sich auf dem Hintergrund der ganz offensichtlich vorliegenden Mängel der bahnsteiggebundenen Einstiegshilfen gut nachvollziehen:

Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen

- befinden sich in der Regel nicht am richtigen Bahnsteig,
- sind häufig zugeparkt oder zugestellt,
- sind zuweilen unauffindbar,
- werden oft aus Zeitgründen nicht herangeschafft,
- werden vereinzelt gerade von einer anderen Person benutzt,
- sind manchmal kaputt,
- dürfen schon mal auf Grund einer Dienstanweisung nicht benutzt werden,
- ...

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen wie Schwenklifte oder ausfahrbare Rampen und Überfahrbleche sind, wie der Name schon sagt, an den Waggon gebunden. Daher sind sie für diesen Waggon jederzeit verfügbar und müssen nicht vorbestellt und herbeigeholt werden. Außerdem befinden sie sich automatisch am richtigen Waggon (auch das kann von entscheidender Bedeutung sein[47]).

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen werden vom sowieso anwesenden Zugbegleitpersonal bedient und sind daher unabhängig von Vorhandensein und Dienstzeiten des Bahnhofspersonals. Somit sind spontane Reisen, auch nachts oder am Wochenende, möglich.

Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen sind nicht nur theoretisch (wie die bahnsteiggebundenen), sondern ganz praktisch auch Ausstiegshilfen, denn sie fahren ja mit zum Ziel- bzw. Umsteigebahnhof und stehen auch dort sicher zur Verfügung.

Selbstbestimmung und Selbsthilfe

Ich war in den vergangenen 30 Jahren häufig mit der Bundesbahn unterwegs – vor allem auf längeren Strecken. Seitdem es die bahnhof-

gebundenen Ein- und Ausstiegshilfen gibt, kam ich wiederholt in die Verlegenheit, dass beim Ausstieg am Zielbahnhof die Ausstiegshilfe nicht pünktlich am Waggon auftauchte.

Aus der Angst heraus, nicht aus dem Zug zu kommen und weiterfahren zu müssen, suchte ich mir immer einen jüngeren Mitfahrgast und fragte ihn: „Würdest du gerne einmal die Notbremse ziehen?" Ich hatte anfangs nicht damit gerechnet, welche Begeisterung ich mit dieser Frage auslöste. Ich versicherte den Mitfahrern, dass ich für alle Folgen der Notbremsung die Verantwortung übernähme. Leider oder Gott-sei-Dank kam es nie zum Äußersten. Die Ausstiegsrampe wurde immer noch rechtzeitig herbeigeschafft.

Gusti Steiner

Erfahrungsbericht

Es gibt bereits verschiedene Ideen und Angebote der Waggonherstellerfirmen, an deren Verbesserung ständig weiter gearbeitet wird. Die Herstellerfirmen haben auch erkannt, dass die Innovationen billig sein müssen, da die Bahn zu großen Investitionen nicht bereit ist.[48]

Die Firmen ALSTOM LHB und BOMBARDIER stellten auf der 1. Internationalen Fachkonferenz „Zug um Zug in die Zukunft: Barrierefrei für alle!" am 23.02.2000 in Dortmund verschiedene fahrzeuggebundene Einstiegshilfen vor,[49] z.B. Lifte für Russland 1993 (BOMBARDIER), Hubschwenklift für Baureihen 424 und 425 der ET-Familie (BOMBARDIER) und Rampen für Doppelstockzüge (BOMBARDIER).

Die Rampen werden seit 1995 in Doppelstockzüge Görlitzer Bauart eingebaut, könnten aber auch bei anderen Doppelstockwagen sowie bei der Modernisierung von Doppelstock- und einstöckigen Reisezugwagen eingesetzt werden.

1999 wurden die Rampen durch eine neue Konstruktion verbessert. Ziel ist es, den Rampenwinkel weiter zu verringern.

1995 war in der Zeitschrift „Paraplegiker"[50] zu lesen, dass die Firma MBB Förder- und Hebesysteme GmbH einen Lift entwickelt hatte, der mit sechs Schrauben in jeden ICE eingebaut werden kann.[51]

Tatsächlich finden sich fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (Rampen) in Doppelstockwagen Görlitzer Bauart, die z.B. in Nordrhein-Westfalen zwischen Aachen und Bielefeld unterwegs sind. Andere Züge der Deutschen Bahn AG bleiben von diesen Lösungen anscheinend weiter völlig unbelastet und damit behindertensicher, also sicher vor Behinderten. Schließlich setzt die DB AG ja auf bahnsteiggebundene Einstiegshilfen, wie sie immer wieder versichert.[52]

Tausendmal schockiert – noch immer nix passiert

Die Aufgabenstellung war relativ einfach: Ich wollte mit meinem Auto von Bramsche nach Herford fahren – früh morgens -, dort um 8:32 Uhr den Zug nach Kassel-Wilhelmshöhe nehmen, am nächsten Tag dieselbe Strecke mit der Bahn zurück und mit dem PKW von Herford nach Bad Salzuflen; nachts oder am darauffolgenden Morgen gedachte ich, mit dem PKW nach Bramsche zurückzufahren. Als Rollstuhlfahrerin hatte ich die komplette Tour über die Mobilitätszentrale in Saarbrücken planen lassen. Alles war aufs Beste gemanagt: Die Züge waren im Blick auf Schwerbehindertenplatz-Reservierung ausgewählt, genügend Zeit zum Umsteigen war eingeplant, ich verfügte über eine Vorgangsnummer, eine Kundennummer und eine Abholnummer. Das Arrangement hatte in der Vorbereitung erheblich Zeit in Anspruch genommen! Na gut! Zumindest konnte ich sicher sein, dass alles reibungslos klappt. Längst weiß ich, dass Bahn AG und Spontanreise einer Rollstuhlfahrerin zwei Welten sind.

Dennoch konnte ich eine gewisse Skepsis, ob dieses Abenteuer Bahn AG auch gelingen würde, nicht ganz überwinden. Ich erkundigte mich telefonisch in Herford und Bad Salzuflen. In Herford sollte der Bahnhof in der Stadt ausgeschildert sein, neben dem Bahnhof gäbe es ein Parkhaus, in dem ich mein Auto über Nacht lassen könnte. Denkste Puppe!

Als ich morgens pünktlich um 8:00 Uhr in Herford einfuhr, entdeckte ich nicht ein einziges Schild mit der Aufschrift Bahnhof. Nachdem mir Bauarbeiter netterweise den Weg gewiesen hatten, suchte ich vergeblich nach dem ausgeschilderten Parkhaus. Das nächste in Bahnhofsnähe entpuppte sich als Fata Morgana: Nur für die Angestellten einer Firma und am Wochenende verschlossen – sehr günstig! Denn es war Freitag Morgen und ich plante, samstags mein Auto wieder abzuholen. Rolliparkplätze waren nicht vorhanden, trotzdem hatte ich bereits geparkt und es war mir gelungen auszusteigen, um per Rolli das beschriebene Parkhaus zu suchen. Ich verlor so wertvolle Zeit und sah meinen Zug im Geist schon ohne mich entschwinden. Schließlich fand ich das mir empfohlene Parkhaus unbeschildert jenseits einer großen Kreuzung in der entgegengesetzten Richtung. Ich zurück, rein in meine Kiste, zum ersehnten Parkhaus. Auch dort keine Rolliparkplätze, egal, raus aus der Kiste und zum Ausgang gespurtet. Doch dort... erwartete mich eine Treppe! Und daneben eine kurze, zu steile Selbstmörderrampe mit einem Lichtmast aus Metall mitten im Weg. Superklasse. Was tun? Wieder mussten Bauarbeiter helfen und mich schwupp! die Treppe hinauf ziehen (das mit dem Helfen kann auch böse in's Auge gehen). Über die Kreuzung, den Bürgersteig entlang, in die Bahnhofshalle – dort stand ein erstaunter Servicebeamter, der nicht mehr mit mir gerechnet hatte. Wir hatten noch drei Minuten bis zur Abfahrt... „Schnell", keuchte ich, „das schaffen wir! Ich bin eine sportliche Rollifahrerin, gehen Sie flott vor!" Das tat der Mann auch netterweise. „Haben Sie den Zugführer angerufen, dass wir kommen?" war meine nächste Frage. Die Antwort war nicht präzise, offenbar glaubte mein Vorgeher nicht daran, dass wir es noch schaffen könnten. „Bitte, rufen Sie ihn noch mal an, wir sind doch so gut wie da!" bat ich, und der Mann begann, an seinem Handgerät herumzufummeln. Als wir aus Katakomben und Lastenaufzug auf den Bahnsteig hinaus kamen, verließ der Zug gerade das Gelände – eine Minute früher, und es hätte geklappt! Ich war geplättet. Wäre denn die eine Minute nicht noch drin gewesen? Meine Anspannung entlud sich in einem verbalen Gewitter. Die telefonischen Auskünfte waren falsch gewesen, das Parkhaus eine Falle, der heiße Draht zum Zugführer zu kalt... Ich war pünktlich gewe-

sen und doch hatte es nicht gereicht. Ohne die Behinderungen durch die Bahn AG wäre das nicht passiert. Ich spürte ohnmächtige Wut. Meine Terminplanung war im Dutt, mein Abholer, mit dem ich an einem Projekt zusammen arbeitete, musste benachrichtigt werden. Und das alles nur wegen unüberlegter, schnodderiger Auskünfte! Im DB-Reisezentrum tat ich anschließend ebenfalls meine Kritik kund, um mir den Satz anhören zu müssen: „Da kann ich aber nichts dafür..." Wie oft habe ich den schon bei der Bahn gehört? Ich telefonierte genervt – aber immerhin auf Kosten der Bahn, wenigstens etwas – mit meinem Abholer und vereinbarte einen neuen Zug mit ihm. Erst hieß es, ich müsste zwei Stunden warten, dann fand sich eine Verbindung, die zwar langsamer war als die ursprüngliche, jedoch nur eine halbe Stunde später fuhr. In Fahrt gekommen fragte ich nach Ruheraum und Großraumtoilette des Bahnhofs. Die Antwort: „Nicht vorhanden!" Also benutzte ich die herkömmliche Damentoilette, die alt und heruntergekommen war. Ich konnte die engen WC-Kabinen zum Kathederisieren nicht benutzen, so stand ich vor dem zentralen Waschbecken im Vorraum der Toiletten – ohne Seife, ohne Papier, ohne Ablage – direkt zu sehen von der Bahnhofshalle aus, sobald jemand die Tür öffnete – echt prickelnd. Meine Laune stieg. Was den Ruheraum betrifft, so habe ich ehrlich gesagt noch nie einen in Bahnhöfen gesichtet – jeder Flughafen hat Sanitäts-, Ruhe- und Aufenthaltsräume!

Das Umsteigen in Hannover klappte dieses Mal. Obgleich ich auch dort anderes erlebt habe. Nie vergessen werde ich den Servicebeamten, der mich dort einmal in Empfang genommen hatte, mir meine Reisetasche auf den Schoß packte und mich trotz offenen Protestes mit den gönnerhaften Worten davon schob: „Lassen Sie mal, ich weiß, wie man mit Behinderten umgeht". In Kassel hoben mich schließlich drei Servicebeamte per Muskelkraft aus dem Zug. Der Hublift war anderweitig im Einsatz und die Zeit war zu knapp. Vor dem Bahnhof: Keine Schwerbehindertenparkplätze. Mein Kollege hatte daher am Busbahnhof geparkt und vom Kasseler Hochbord aus konnte ich halbwegs bequem in seinen Wagen einsteigen.

Die Rückreise einen Tag später gestaltete sich leider noch aufregender als die Hinreise. Bei hochsommerlichen Temperaturen setzte mich

der Bahnangestellte der ehemaligen Bahnhofspolizei trotz mehrmaligen Nachfragens in den falschen Waggon. Der Zug war sehr voll, ich bemerkte den Irrtum trotzdem sofort und wollte reklamieren, doch mein Ansprechpartner war schon verschwunden. Ein anderer Mann in Bahneruniform ging am Zug entlang, ihn sprach ich an, ich hätte ein Problem. „Ich auch", war seine unfreundliche Antwort und ohne Aufschub setzte er seinen Weg fort. Das machte mich mal wieder sprachlos, jedoch nur drei Sekunden, dann bat ich einen Mitreisenden, der Zugbegleiterin, die mit ihrer Kelle in einiger Entfernung draußen am Zug stand, Bescheid zu sagen. Das tat er, aber sie rührte sich nicht vom Fleck. Erst eine ganze Weile später – nach Abfahrt des Zuges – kam sie zu mir und erklärte, sie hätte ihren Posten nicht verlassen können, da sie sonst bei Türenschluss hätte ausgeschlossen werden können. Na ja. Ich erklärte ihr mein Dilemma und auch, dass ich mal ein Örtchen aufsuchen müsste. Doch leider befand sich die Großraumtoilette des Zuges ebenfalls im anderen Waggon. Trotz großzügiger Hilfsangebote weigerte ich mich, die kleine Kabine vor Ort zu benutzen – was auch nie funktioniert hätte. Zum Glück war der nächste Bahnhof in 20 Minuten erreicht und die – wie sich erwies – fähige Schaffnerin organisierte im Vorfeld meinen Transport in den richtigen Waggon. Sogar einen Getränkegutschein schenkte sie mir als Trostpflaster – so etwas hatte ich noch nicht erlebt!

Mein nächstes „Testobjekt" war die ICE-Großraumtoilette – interessant fand ich zum Beispiel die Verriegelung. Normalerweise schließt und blockiert die Tür, wenn man innen auf den roten Knopf drückt. Doch als nach dieser Aktion die Tür auf einmal sperrangelweit aufging und eine erschreckte blonde Dame vor mir stand, merkte ich, dass es unter dem roten Schalter noch eine extra Taste mit der Aufschrift „Verriegelung" gab. Nicht in rot. Nun gut. Ich verriegelte endgültig und tat was zu tun war, nicht ohne zum Abschluss nach einem Abfalleimer zu suchen und nur so etwas wie einen Aschenbecher zu finden. Ansonsten: Sehr chic!

Wir erreichten Hannover, und da unser Zug Verspätung hatte, er hatte auf ein paar Nachzügler gewartet, waren alle Anschlüsse weg. Hurra! Das Personal konnte sich vor Beschwerden und Fragen kaum

retten. Zwei Servicedamen brachten mich auf einen Bahnsteig, von dem eine knappe Stunde später ein Regionalzug nach Herford abfahren sollte. Inwieweit dieser allerdings rollstuhltauglich war, wussten sie nicht... und eine entsprechende Toilette im Zug sei eher unwahrscheinlich. Nun ja, wir fanden einen Waggon ohne Zwischenstufen, in den ich relativ unproblematisch herein konnte und in dem ich mich auf einen vorhandenen Sitz umsetzen konnte. Und dann fiel mir ein: Au wei, in Herford sollte um diese Uhrzeit keiner mehr sein, und ein Bahnbeamter aus Bielefeld war extra dorthin bestellt worden, um mich aus dem Zug zu holen. Und nun hatten wir Verspätung... Der ebenfalls (!) fähige Schaffner konnte dieses Problem tollerweise über Funk lösen und der Servicemann in Herford mich über eine Stunde später als geplant hubliften und durch die Katakomben bis vor den Bahnhof führen.

Doppelt gerädert eierte ich zum Parkhaus zurück, um dieses verschlossen vorzufinden. Der Aufzug rührte sich nicht. Die Rufanlage reagierte nicht. Ich suchte nach angegebenen Notrufnummern. Da ging zum Glück die Tür der angegliederten Diskothek auf und der Hausmeister der Anlage trat heraus, stellte den Aufzug an und öffnete die Schranke der Ausfahrt für mich. Das Parkhaus wurde gerade umgebaut, und er konnte mir den Weg aus der Stadt heraus erklären – vor der Ausfahrt war nämlich eine Baustelle ohne Hinweisschilder... und ich doch total ortsunkundig.

Ich fuhr mit meinem Auto zum Empfang nach Bad Salzuflen, froh, die Reise überhaupt zu Ende gebracht zu haben. Es war noch immer brüllend heiß, ich ging erst mal duschen, auch wenn meine Verspätung dadurch noch zunahm... das machte den Kohl nun auch nicht mehr fett. Immerhin, zwei fähige Bahnbedienstete hatte ich an diesem Wochenende kennen gelernt, leider durfte der Schaffner der Regionalbahn jedoch keine Getränke- oder sonstige Gutscheine verteilen. Bei der Masse Gutscheine, die hätte verteilt werden müssen, würde es der Bahn so auch nie gelingen, ihre Zahlen zu verbessern...

Silke Schwarz

Erfahrungsbericht

Wie versprochen – so gebrochen

Bahnsprecher: Die Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen werden bei allen Um- und Neubauten berücksichtigt...[53] – doch: Bremer Hauptbahnhof trotz Neugestaltung nicht barrierefrei.

Anlässlich der feierlichen Eröffnung des neu gestalteten Bremer Hauptbahnhofes am 09.11.2001 musste sich die Deutsche Bahn AG mit Protesten zahlreicher Bremer Behindertenverbände auseinander setzen. Diese protestierten nämlich gegen das ignorante Verhalten der Bahn gegenüber Menschen mit Beeinträchtigungen.

Beharrlich hatte die DB AG Bauberatungen, Gesprächsangebote, Hinweise und Warnungen der Bremer Verbände während der Planungs- und Bauphase zurückgewiesen. Schließlich kam das dabei heraus:

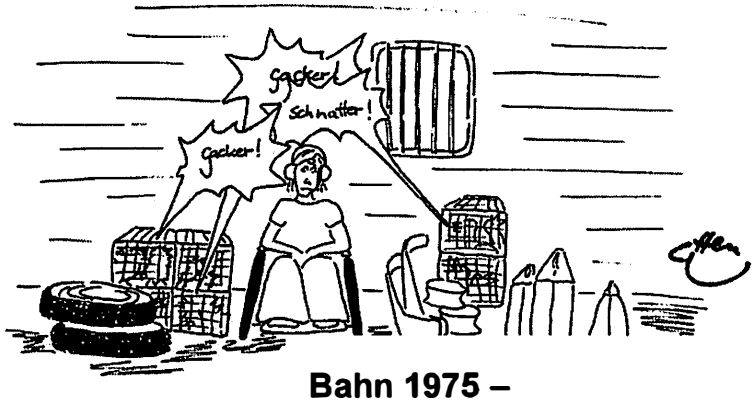
Es gibt zwar ein tastbares Orientierungsmodell des Bahnhofes für Blinde – fragt sich nur, wie diese es finden sollen, denn weder in der Bahnhofshalle noch in der Unterführung zu den Bahngleisen gibt es ein Blindenleitsystem...

Es wurde kein Fax oder Schreibtelefon für Gehörlose eingerichtet...

Die Aufzüge zu den Bahngleisen sind für viele Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer nicht selbständig nutzbar, da die Bewegungsflächen im Fahrkorb falsch berechnet wurden...

Das WC-Center entspricht nicht den Bedürfnissen mobilitätsbeeinträchtigter Menschen...

Die Bremer Behindertenverbände boten dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG Hartmut Mehdorn in einem persönlichen Gespräch an, eine Mängeldokumentation zu erstellen. Herr Mehdorn sicherte zu, sich um die Angelegenheit kümmern zu wollen.[54] Was das bedeutet, wird sich zeigen...



Bahn 1975 – Der Gepäckwagen als Sonderabteil

Die Transportarbeiter, die Frachtarbeiter, heben einen dann in den Wagen hinein. Das ist also eine sehr, für mein Gefühl, gefährliche Sache, denn ich habe immer dabei die Angst, ein kleines Kippen nach vorn, und ich falle aus dem Stuhl heraus. Und ich habe schon die unmöglichsten Situationen erlebt, also Armlehnen heraus und ich halt mich jetzt schon immer krampfhaft mit dem linken Arm an der Rückenlehne fest sonst, das ist also eines der unangenehmsten Gefühle und dann die Reise natürlich im Gepäckwagen, die hat durchaus entwürdigende Züge in Gemeinschaft mit verderblichem Frischfleisch, Autoersatzteilen, Expressgütern und die Waren sind meistens auch hochgestapelt, und ich hab das erlebt, auf einer Fahrt am Rhein entlang, dort saßen dann bis zwei Meter vierzig hoch Kartons und die kamen immer ganz gefährlich ins Schwanken, und der Postschaffner, der Bahnschaffner, sah das auch, sagte immer: „Ei, der Bursche bremst aber auch heute wieder!" und hat es aber nicht da weg geräumt, und dann sind auch die Kisten zusammengebrochen, ja und hinter mir zu Boden gestürzt. Sagt der: „Äh, brauchen sie keine Angst zu haben, ist nur Trikotage drin." Und dann sagte er mir, als wir in Oberhausen hielten: „Ja, jetzt haben sie aber Glück, dass sie hier nicht aussteigen wollen, denn in Oberhausen ist der Bahnsteig zu kurz, da können wir auch kein Gepäck und kein Frachtgut ausladen."

Gusti Steiner[55]

Erfahrungsbericht

Bahn 1992 – Dann nehme ich doch lieber den Gepäckwagen

Im Juli 1992 versuchte Ursula Lehmann, Elektrorollstuhlfahrerin, mit der Bahn zu reisen. Schon der Einstieg verzögerte sich, da zwar ein Mann mit Handkurbel auf dem Bahnsteig war, die zugehörige Hubkarre aber noch fehlte. „Nachdem man die Aktion des Einsteigens heil überstanden hat, überzeugt der IC mit gewissem Komfort. [...] Nur der Horror vor dem Aus- bzw. Umsteigen schleicht mit. [Und das zu Recht, wie sich zeigen sollte; Anm. der Autorinnen.] Jeder sich nähernde Kilometer läßt Angst vor Schmerzen, Sturz oder unsachgemäßen Griffen aufkommen."

Im ersten Umsteigebahnhof fehlte dann auch die Ausstiegshilfe. Frau Lehmann wurde herausgetragen – „ [...] Mit dem E-Stuhl ein wahrer Trapez-Akt. Dafür gab die Caritas-Schwester eine Preisfrage auf: ‚Warum reisen Sie nicht mit einem Mann?'[..]". Für die Weiterfahrt entschied sich Frau Lehmann für den vertrauten, menschenunwürdigen Gepäckwagen ohne Komfort, Service und WC. „[...] Es ist peinlich, als reisender Mensch auf der Gepäckkarre hoch zu thronen, um als ‚Spezialgut' auf die Verladung zu warten. Nun saß ich wieder hinter schmutzigen, vergitterten Fenstern, trüber Deckenbeleuchtung, laut klappernden, nicht schließenden Innen- und Außentüren, sowieso kein Sitzplatz für die Begleitperson. [...]

Die rasante Entwicklung, Tempo und integraler Takt interessieren mich so wenig. ICH WILL DOCH NUR DURCH DIE TÜR!!!!"

Ursula Lehmann[56]

Erfahrungsbericht

IV Die Bahn, das Geld und die Politik

Die Bahn und das Geld

Eines der liebsten Argumente der Deutschen Bahn zur Verteidigung der andauernden Benachteiligung eines großen Teils ihrer Kundschaft ist das fehlende Geld. Die barrierefreie Gestaltung aller Bahnhöfe beispielsweise hält Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG für unbezahlbar, wie er in einem Gespräch mit der Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund" am 22.06.1994 in Dortmund äußerte.

Dabei tut die Bahn in der Öffentlichkeit so, als müsste sie als Unternehmen selbst in Barrierefreiheit investieren und die so genannte „Unentgeltliche Beförderung" von Menschen mit Beeinträchtigungen finanzieren. Was viele nicht wissen: das lässt die Bahn zwar gut aussehen, stimmt aber überhaupt nicht.

Die so genannte „Unentgeltliche Beförderung" stellt die DB AG so dar: „Schwerbehinderte Menschen erhalten bei Reisen mit der Bahn laut Gesetz eine Reihe von Vergünstigungen. Sie heißen „Nachteilsausgleich" und sind an bestimmte Bedingungen geknüpft." Diese Unverschämtheit veröffentlicht die Bahn in ihrer Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende".[1]

Zur Erinnerung:

Nachteilsausgleiche sind beispielsweise gesetzlich geregelte Leistungen oder Preisnachlässe, durch die persönliche Beeinträchtigungen und manchmal auch gesellschaftlich geschaffene Behinderungen bzw. Benachteiligungen ausgeglichen werden sollen. Die Bahn nennt frecherweise solche Nachteilsausgleiche „Vergünstigungen", das ist eine Unverschämtheit, die ihrerseits die Qualität einer weiteren Dis-

kriminierung aufweist. Behinderte werden durch keinen Nachteilsausgleich besser gestellt als Nichtbehinderte.

Was die Bahn in ihrer Broschüre nicht erwähnt: diese von ihr so genannten „Vergünstigungen" kosten sie keinen Cent, da Bund und Länder nach § 65 des Schwerbehindertengesetzes die Aufwendungen für die „Unentgeltliche Beförderung" tragen. Im Gegenteil dürfte die DB AG sogar Gewinne daraus ziehen, da Behinderte ja nicht wirklich mit der Bahn reisen können und die Zahlungen von Bund und Ländern nicht an tatsächlichen Fahrten orientiert sind, sondern an einer errechneten Zahl potentieller Nutzerinnen.[2]

Dies ist leider auch ein Beispiel dafür, dass Nachteilsausgleiche in der Praxis nicht so funktionieren, dass Menschen mit Beeinträchtigungen ein normales Leben führen können wie ihre nichtbehinderten Mitmenschen.

Die „Unentgeltliche Beförderung" – die ja nicht wirklich unentgeltlich ist, da Bund und Land dafür bezahlen und häufig zusätzlich eine Wertmarke erworben werden muss – wird von der DB AG so kompliziert gestaltet, dass sie noch nicht einmal von Bahnmitarbeiterinnen verstanden wird, wie Erlebnisberichte zeigen.[3]

Nachhilfe für Zugbegleiter

Ich habe immer die aktuellsten Informationen/ Daten zur Freifahrtberechtigung Schwerbehinderter in InterRegio und Nahverkehr aus dem Internet bei Zugfahrten dabei und kann dadurch Missverständnisse und falsches Wissen der Kontrolleure relativ diplomatisch ausgleichen. Zumeist sind diese dann einsichtig, wenn sie amtliche Informationen/ Daten zu Gesicht bekommen, denn die Quelle der Information ist klar ausgewiesen. Aber ich habe auf meinen Reisen mit der Bahn auch manches Mal Gehörlose erlebt, die aus ähnlichen Situationen heraus sich mit dem Zugbegleitpersonal gestritten hatten, nur weil dieses falsch informiert war.

Joachim Schäffler

Erfahrungsbericht

Die Investitionen in Barrierefreiheit tätigt auch nicht die Bahn, sondern ebenfalls Bund und Länder. 1988 und 1989 wurden beispielsweise zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der damaligen Bundesbahn „Verträge über die Nachrüstung von S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Anlagen" über jeweils 25 Millionen DM (ca. 12,8 Millionen €) geschlossen. Diese Gelder stellte zu 60 % der Bund und zu 40 % das Land zur Verfügung, zusätzlich übernahm das Land 7 % der zuwendungsfähigen Kosten für Planung und Bauaufsicht.

1994 wurde über weitere Nachrüstungen und den Ausbau des S-Bahn-Netzes verhandelt. Dabei verlangte die DB AG die Übernahme sämtlicher Planungskosten und die Vorfinanzierung der Vorplanungen vor Vertragsabschluss durch Dritte, da sie nach ihrer Auffassung als Generalunternehmer in fremdem Auftrag handele. Außerdem forderte sie die öffentliche Finanzierung von Folgekosten, konnte aber dem Land gegenüber nicht schlüssig die Folgekosten beispielsweise einer Bahnsteigaufhöhung begründen. Dies lehnte das Land NRW ab.[4]

Weitere Verhandlungen folgten, auch weitere Förderprogramme des Landes.

Der Landtag NRW ist nicht zufrieden mit der Bahn

„Ich habe das Thema behindertengerechter S-Bahnausbau heute zum Thema einer mündlichen Frage im Plenum gemacht. Die Antwort liegt bereits schriftlich vor und zeigt deutlich, dass der Hemmschuh auf seiten der Bundesbahn liegt. Auf Landesseite stehen die Mittel eigentlich bereit."

Gisela Nacken (Bündnis 90/Die Grünen)[5]

Das Privatunternehmen DB AG, das als solches Beschlüsse des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages als irrelevant zurückweist,[6] lässt sich also Umbauten und so genannte „Serviceleistungen" und „Ver-

günstigungen" für Menschen, die sie behindert, von Bund und Ländern bezahlen, betont trotzdem immer wieder, dass sie kein Geld dafür hat.

Obwohl die Waggonherstellerfirmen an kostengünstigen innovativen Lösungen für barrierefreie Züge arbeiten,[7] werden auch weiterhin Züge mit Barrieren angeschafft,[8] die uns ca. 30 Jahre erhalten bleiben. Für diese 30 Jahre sind zusätzliche Maßnahmen zur Überwindung der Barrieren – im Bahnjargon „Serviceleistungen" – nötig, und zwar an allen Bahnhöfen, an denen diese Züge halten, da die Bahn ja auf bahnsteiggebundene statt fahrzeuggebundene Einstiegshilfen setzt.[9] Ob das wirklich kostengünstiger ist, bleibt zu bezweifeln.

Umsetzen nicht hinhalten

[...] Der Vorsitzende der BAGH, Dr. Hans Aengenendt, seit sieben Jahren zugleich der Arbeitsgruppe „Behindertengerechter Öffentlicher Verkehr" (AGböV), hat deshalb in der Sitzung am 31. Mai 1988 folgendes erklärt: „Die Möglichkeiten des Aushandelns technischer Lösungen für behindertengerechte Verkehrsangebote sind erschöpft. Die Lösungsvorschläge für den gesamten öffentlichen Verkehr liegen auf dem Tisch. Leider haben jedoch die Entscheidungsträger des öffentlichen Verkehrs davon bisher kaum Kenntnis benommen. Ich empfehle der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation Frankfurt die Auflösung der Arbeitsgruppe „Behindertengerechter Öffentlicher Verkehr" und lege hiermit das Amt des Vorsitzenden nieder.

Zugleich appelliere ich an die Behindertenverbände zur Durchsetzung der Lösungsvorschläge nunmehr ihre Möglichkeiten des unmittelbaren Einwirkens auf die Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs mit allem Nachdruck zu nutzen."

Dr. Aengenenendt[10]

Obwohl Verbände Betroffener der DB AG vielerorts immer wieder Hilfe bei der Planung barrierefreier Umbauten anbieten und möglichst im Vor-

hinein das Gespräch suchen, baut die Bahn nicht barrierefrei um bzw. neu.[11] Nachträgliche Korrekturen sind dabei auf jeden Fall teurer als gleich barrierefrei zu bauen.

Möglicherweise ist das der Bahn aber gar nicht sooo wichtig, schließlich ist es ja nicht ihr Geld, auch wenn sie es gern so aussehen lässt...

Bahnchef verkauft Preissteigerung als Vergünstigung

Ältere Menschen und Behinderte konnten bei der Bahn AG den Senioren-Ausweis „BahnCard S" erwerben. Sie fuhren dann zum halben Preis. Zum 15. Dezember 2002 führte die Bahn AG ein neues Tarifsystem ein. Frühbucher erhalten gestaffelte Preisnachlässe zwischen 10 und 40 %, Inhaberinnen des Senioren-Ausweises dürfen nur noch mit einem 25%igen Nachlass rechnen, können aber diesen Preisnachlass mit dem Frühbuchersystem kombinieren. Das ist eine ziemliche Verschlechterung ihrer Fahrpreise: Ihre Kosten für die Fahrkarte erhöhen sich um 50 %, denn ältere und beeinträchtigte Menschen sind auf Grund ihrer Gesundheitsbedingungen oft nicht in der Lage, eine Woche im Voraus zu buchen.

Der Sozialverband VdK protestierte gegenüber Herrn Mehdorn, dem Vorsitzenden der Deutschen Bahn AG, gegen diese Verschlechterung und forderte seine Mitglieder auf, viele Protestbriefe zu schreiben.[12] Die Deutsche Bahn AG nahm den Ball auf und antwortete, dass gerade Ältere und Behinderte zu den Nutznießerinnen dieser Veränderung zählten, weil sie über genügend Zeit verfügten, früh zu buchen.[13] An diesem Punkt wird deutlich, dass Herr Mehdorn die Lebenslage Älterer und Behinderter nicht kennt. Entfällt nämlich aus Gesundheitsgründen die Kombination mit Frühbuchung, stellt sich ein erheblicher Nachteil ein.

Das Bahnfahren konnte ursprünglich mit dem Senioren-Ausweis zum halben Fahrpreis bewerkstelligt werden, nach dieser Änderung müssen die Leute ohne Frühbucherrabatt 75 % zahlen. Das sind doch nach Adam

Riese nachher 50 % mehr als vorher! Sollte Herr Mehdorn auf Grund dieser schwachen Rechenleistungen zum Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG untauglich sein?

Stiftung Warentest[14] setzte sich in der Dezemberausgabe 2002 in einem Testbericht mit der neuen Tarifgestaltung der Deutschen Bahn AG auseinander und gibt unter der Überschrift „Viele fahren schlechter"[15] den Tipp, Kosten durch Gruppenfahrten zu sparen. Für Rollstuhlfahrerinnen kämen dann natürlich in erster Linie Gruppenfahrten mit „Fußgängerinnen" in Frage. Solche Kombinationen lassen sich im Bekannten- und Freundinnenkreis, direkt am Bahnhof oder auch im Internet (z.B. unter www.ticket-teilen.de, www.kartenfuchs.de, www.ticket-mit-fahrer.de) finden.

Die Bahn und die Politik

Schon mehrfach, auch vor der Privatisierung 1994, wurde die Deutsche Bundesbahn bzw. Deutsche Bahn AG vom Deutschen Bundestag zum Nach- und Umdenken bezüglich ihrer Diskriminierung von Menschen mit Beeinträchtigungen aufgefordert. 1983 verlangte der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages von der Deutschen Bundesbahn, sich mit Lösungen für das Einstiegsproblem zu befassen.[16] 1987 und 1988 setzte sich der Ausschuss weiter nachdrücklich für eine Berücksichtigung von Menschen mit Beeinträchtigungen in den Zügen der Bahn ein, woraufhin IC-Großraumwagen in Dienst genommen wurden, die im Inneren nutzbar waren.[17] Das Einstiegsproblem war damit jedoch immer noch nicht gelöst.

Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages rügt die Deutsche Bahn

Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts rief eine Rollstuhlfahrerin aufgrund ihrer Negativerfahrungen mit der Deutschen

Bahn den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages an. Der Ausschuss erkannte die eine oder andere Bemühung der Deutschen Bundesbahn um Verbesserung der Situation behinderter Fahrgäste an.

„Nach Auffassung des Petitionsausschußes besteht trotzdem kein Grund zur Zufriedenheit, wie die praktischen Erfahrungen der Petentin erneut deutlich machen. Es sind weitere wesentliche technische Verbesserungen erforderlich, wobei auch erhebliche zusätzliche Kosten in Kauf genommen werden müssen".[18]

1994 hatte der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages es ausdrücklich befürwortet, künftig in allen neu zu bestellenden ICE-Zügen zuggebundene Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrerinnen vorzusehen. „Es ist erforderlich, den Zugang zum einzelnen IC- und ICE- Waggon so zu gestalten, daß der Rollstuhlfahrer auch dann in den Waggon gelangen kann, wenn fremde Hilfe nicht verfügbar ist", so das Parlament, und: „Solange dies nicht der Fall ist, muß im übrigen Hilfe für Schwerbehinderte auf den Bahnhöfen flächendeckend und zu jeder Tageszeit möglich sein".[19] Beide Forderungen sind bis heute nicht umgesetzt.

Das Bundesverkehrsministerium, dem der Beschluss zur Erwägung vorgelegt wurde, erwog aber bis zur Bahnprivatisierung, dass es fahrzeuggebundene Einstiegshilfen nicht geben werde (so 1993 die Antwort auf eine Anfrage der SPD-Fraktion), und nach der Bahnprivatisierung, dass es rein unternehmerische Entscheidungen der DB AG nicht beeinflussen wolle und dürfe.[20]

Einerseits sieht das die Bahn genauso, wie Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG betonte, andererseits meint sie, wenn fahrzeuggebundene Einstiegshilfen klarer politischer Wille seien, „wären wir ja schön dumm, wenn wir diese zusätzliche Serviceleistung nicht anbieten würden. Denn dann müßte die Politik ja auch das Geld dafür zu Verfügung stellen".[21]

Damit fasste Gores die damals wie heute aktuelle Bahnpolitik prägnant zusammen:

> Den Nicht-Ausschluss von der Beförderung für bestimmte Personengruppen nennen wir „zusätzliche Serviceleistung" der DB AG, und das Geld dafür lassen wir uns von der Politik zur Verfügung stellen, die uns aber ansonsten nichts vorzuschreiben hat.[22]

Seit 1995 befasste sich der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages mit der Einstiegssituation der S-Bahnen in Nordrhein-Westfalen. In den Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr vom 21.07.1995 und der DB AG vom 04.04.1995, der Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994 und dem Beschluss des Petitionsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen vom 09.03.1999 heißt es auch nahezu wortgleich, dass neu zu bauende bzw. umzubauende S-Bahnsteige grundsätzlich „behindertengerecht" gestaltet werden.[23] Das bezieht sich leider nur auf Bahnsteige, an denen **ausschließlich** S-Bahnen halten – die Bahn kann sich also immer wieder auf Mischbetriebsgleise berufen, an denen auch andere Züge fahren und die 20 cm und noch tiefer als das S-Bahn-Einstiegsniveau sein dürfen. Und selbst bei solchen reinen S-Bahnsteigen hat dies nur theoretischen Wert, wie im Ruhrgebiet immer wieder zu erleben war und ist.[24]

Im Jahr 2000 beschloss der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages, zur Petition von 1993 (Beschluss 1994) weitere Stellungnahmen einzuholen. Wieder einmal bekräftigt die DB AG ihre Entscheidung für bahnsteiggebundene Einstiegshilfen, und wieder einmal sieht sich das Verkehrsministerium nicht in der Lage, der DB AG als privatrechtlich organisiertem Unternehmen fahrzeuggebundene Einstiegshilfen vorzuschreiben. Diesen Ausführungen konnte sich der Petitionsausschuss nicht anschließen. Er hofft nun auf Richtlinien der EU.[25]

Es ist schon erstaunlich, wie wenig Einflussmöglichkeiten die Politik an ihre der DB AG zur Verfügung gestellten Gelder knüpft[26] und wie dreist die Bahn ihre eigene Firmenpolitik, die Hans Gores schon 1994 so treffend auf den Punkt brachte, auf Kosten nicht unwesentlicher Teile ihrer Kundschaft ungehindert betreibt.

„Die Bundesregierung will aus dem ‚Zukunftsprogramm' rund 6 Milliarden Mark* [ca. 3,07 Milliarden Euro; Anm. der Autorinnen] in den Ausbau der Schienenwege investieren. Damit wird die Bahn erstmals in der Geschichte der Republik genauso stark vom Staat unterstützt, wie der Straßenbau. Mit fast 100 Milliarden Mark [ca. 51,13 Milliarden Euro] sollen die größten Übel in den kommenden fünf Jahren beseitigt werden, und der gesamte Sanierungsrückstand aufgeholt werden.

Noch immer gibt es keine Pläne der DEUTSCHEN BAHN AG (DB AG), wie das eingeschränkte und diskriminierende Angebot für Rollstuhlfahrer verbessert wird. Wie von 6.000 Bahnhöfen endlich 5.600 Bahnhöfe zugänglich und die Gestaltung von Eisenbahnwagons barrierefrei gemacht werden."

Spontanzusammenschluß MOBILITÄT FÜR BEHINDERTE
Mai 2001[27]

* 6.000.000.000 DM [Anm. der Autorinnen: Hätte jemand seit Christi Geburt täglich 8.211 DM (ca. 4198 €) ausgegeben, wäre das heute eine Summe – ohne Zinseszins – von 6 Milliarden Mark (ca. 3,07 Milliarden Euro)]

V Die Bahn als Serviceunternehmen

Service – der Weg zum Erfolg

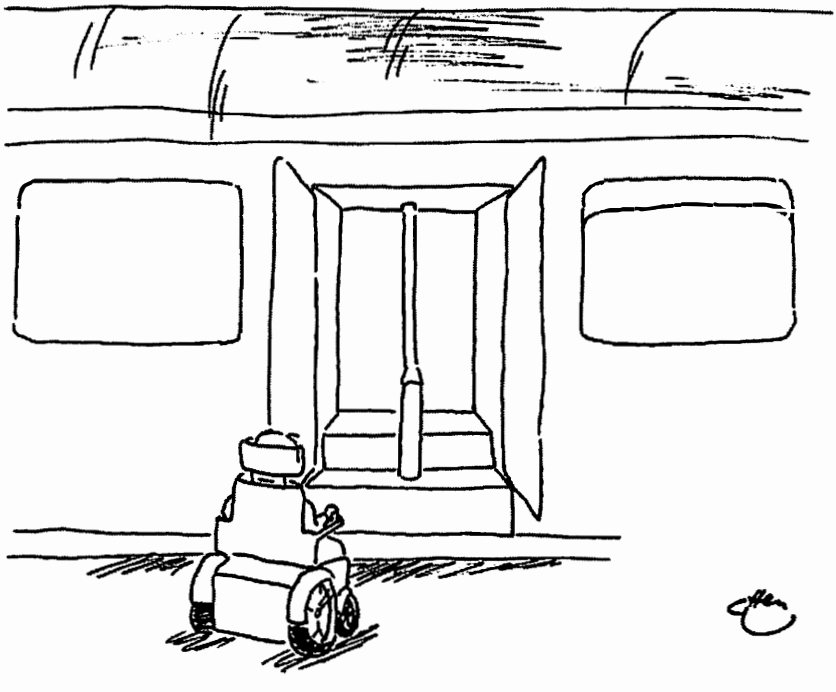
Eine Bahnfahrt, die ist lustig...

Oder... auch nicht!

Ein Sommertag im Juni 2001. Zwei Tage zuvor eine Platzreservierung und der übliche Check der Einstiegshilfen an Umsteige- u. Zielbahnhof. Alles kein Problem! Wenn die junge Dame am ServicePoint gewusst hätte, was ich zwei Tage später wusste, hätte sie mir sicherlich keine schöne Reise gewünscht.

Morgens um 8 Uhr war die Welt noch in Ordnung, die Sonne schien und die Stadt ohne Stufen in Ost-Westfalen rief. Rechtzeitig kamen mein Freund Harald in seinem E-Rollstuhl und ich mit meinem Aktiv-Rolli in Duisburg HBF an. Der Einstieg gestaltete sich so, wie wir uns das Ganze vorgestellt hatten. Die Rampe war nicht nur pünktlich am richtigen Ort sondern auch an der richtigen Stelle. Im Hand- bzw. Kurbelumdrehen waren wir mit unseren Rollstühlen im Waggon. Auf unseren Plätzen saßen eine Frau und ihren beiden Kinder, und ein Kinderwagen stand dort, wo eigentlich einer unserer Stühle stehen sollte. Generös verzichteten wir darauf, dass sie den bzw. die Plätze räumte, da der Weg nach Dortmund nicht lang war. Dort klappte dann auch der Umstieg tadellos. Unser Waggon war bis auf uns leer. Eine Anfrage beim Schaffner, ob denn in Bad Oeynhausen (B.O.) alles vorbereitet sei, schaffte zunächst etwas Verwirrung und dann telefonische Aktivität. Nach einiger Zeit erfuhren wir, dass dort niemand sein konnte, da die Rampe von einem anderen Bahnhof erst dorthin gebracht werden musste. Wieso mussten wir dann bei der Anmeldung den Zielbahnhof angeben, um die dortigen Umstiegshilfen zu prüfen? Wie uns der Schaffner erzählte, sollen 15 Telefonate geführt worden sein, da man erst herausfinden musste, wie die Rampe nach B.O. kommen und vor allem von woher diese kommen sollte. Dort

angekommen, stellte sich heraus, dass der Mann mit der Rampe, wie er beiläufig erzählte, nur wenige Minuten Zeit hatte, mit seiner Rampe den nächsten Zug nach B.O. zu erwischen. Was wäre wohl geschehen, wenn er das nicht rechtzeitig geschafft hätte? Wären wir dann in der glücklichen Situation gewesen, den Zug im Bahnhof bis zum Eintreffen der Rampe besetzt zu halten? Hätte der Zugführer solange gewartet? Oder wäre es zumutbar gewesen, bis zur nächsten Station mit Rampe weiter zu fahren und dann in die Gegenrichtung zurück?



Misstrauisch geworden, fragten wir bereits nach unserer Ankunft, ob für die am Abend geplante Rückfahrt alles vorbereitet sein würde. Man wolle sich darum kümmern, war die Antwort. Beruhigt und entspannt genossen wir den Tag, die Sonne und die Wärme.

Wieder waren wir rechtzeitig, d.h. eine halbe Stunde vor der planmäßigen Abfahrt am Bahnhof, und nach einer Weile kam dann auch der Mann mit der Rampe, und das Schicksal nahm seinen Lauf. Wir warteten gemeinsam am Bahnsteig an der geplanten Stelle für den Ein-

stieg, und das erste Problem war bereits direkt nach der Zugeinfahrt sichtbar. Wir warteten wohl an der falschen Stelle. Sicherlich hundert Meter zurück stellte sich dann das zweite Problem. Der ganze Zug stand irgendwie „falsch", und das Zugpersonal wusste von nichts. Von unserer Bahnsteigseite gab es keinen Zugang zu einem Rollstuhlplatz oder im Zug gab es gar keine. Die Antwort auf die Frage wird wohl der Vorstand der Deutsche Bahn AG wissen, ich jedoch nicht. Die Lösung sah zunächst unkonventionell, aber machbar aus. Wir wurden mit unseren Rollstühlen in einen Waggoneinstieg gestellt und dann sollte es weitergehen. Ging es, der geneigte Leser wird es bereits vermuten, jedoch nicht. Der große E-Stuhl passte weder durch die linke noch durch die rechte Tür. Herr Mehdorn möge doch einmal einen Selbstversuch mit einem solchen Stuhl machen. Er wird schnell bemerken, dass ein Rad immer bedrohlich über den Einstiegsstufen schwebt, weil die ebene Fläche an sich bereits sehr knapp bemessen ist. Weil der E-Stuhl nicht weiterkam, kam auch das Personal nicht weiter. Man hat dann nichts anderes gemacht, als uns unserem Schicksal überlassen, da ich aus Gründen der Solidarität bei meinem Freund blieb. Wir standen, besser: saßen mit unseren Stühlen auf der Verbindung zweier Waggons. Unter bzw. neben uns die Metallklappe, die den gefahrlosen Übertritt ermöglicht, aber alles andere ist als schalldicht. Neben uns die Tür, mit der man diesen Übertritt zum nächsten Waggon verschließen kann. Offen! Ich dachte an einen Defekt, da ein Schlauch von oben herabbaumelte. Da wir für die Rückfahrt eine direkte Verbindung hatten, standen uns knapp zwei Stunden Fahrt bevor. Toilette? Fehlanzeige. Im Einstiegsbereich an jedem Haltepunkt der übliche Betrieb von Menschen mit Gepäck, dass nur ganz selten gegen die Rollstühle klapperte. Schlimmer war jedoch der infernalische Lärm, der beim Poltern über unebene Schienen und vor allem beim Bremsen entsteht. Vom pfeifenden Fahrgeräusch, ebenfalls von respektabler Lautstärke, nicht zu reden. Vom Personal war selten jemand zu sehen, und niemand kam auf die Idee, die Tür zu schließen. Erst eine halbe Stunde vor der Ankunft fragte ich den Schaffner, ob denn die Tür defekt sei. War sie natürlich nicht. Mit einem besonderen Schlüssel war das Problem ein wenig kleiner,

da mit einem Dreh die Automatik eingeschaltet wurde. Wieso kam eigentlich niemand vorher auf die Idee, von sich aus zu fragen? Bei der Gelegenheit fragten wir dann auch gleich, ob in Duisburg alles vorbereitet sei. Er wolle sich darum kümmern, meinte er sinngemäß, und wir erinnerten uns an die Hinfahrt. Nach einiger Zeit erfuhren wir vom Schaffner, dass der Ausstieg in Duisburg gemeldet sei, und der Mann ward danach nicht mehr gesehen.

Das Finale in Duisburg. Auf unserer Seite konnte man nicht viel sehen und schon gar keine Rampe in Rosa. Eine Mitreisende, die ich kurzerhand zur Kundschafterin ernannte, sollte am Bahnsteig nach einer Rampe, in zartem Rosa lackiert, Ausschau halten. Kurz darauf tauchten erst die Mitarbeiter und dann auch die Rampe auf, die an der „richtigen" Stelle, auf jeden Fall nicht bei uns am Waggon gewartet hatten. Bei dieser Gelegenheit stellt sich zum wiederholten Male die Frage, was passiert wäre, wenn die Leute uns nicht „gefunden" hätten und der Zugführer, der ohnehin mit Verspätungen kämpfte, zur Abfahrt gedrängt hätte.

Nachdem diese Fahrt nun beendet war, wollten wir uns nicht kampflos geschlagen geben, da uns schließlich immer noch die Ohren „klingelten". Am ServicePoint erhielten wir nur die Auskunft, dass man uns in Duisburg nicht weiterhelfen könne, und man verwies uns an eine Stelle in Köln. Ich habe mir dann auch die Homepage der Bahn angeschaut und die Bilder dort stimmten mit meiner Erfahrung nur bedingt überein. Der abgebildete Mann im Rolli hatte schier unendlich viel Platz und wirkte sehr entspannt. Einen direkten Kontakt zum Vorstand, dem eigentlichen Grund der Suche, habe ich leider nicht gefunden. Ich schrieb daraufhin eine detaillierte E-Mail, die an die Stelle weitergeleitet wurde, die uns auch in Duisburg genannt wurde. Dann geschah lange Zeit wenig, man könnte auch sagen: Nichts!

Dann tauchte wider Erwarten doch noch ein Brief auf, mit der Entschuldigung für die lange Wartezeit (Urlaubszeit...) und dem Bedauern über die Vorkommnisse während unserer Zugreise. Ferner wolle man sich bemühen, in Zukunft solche Dinge zu vermeiden. Dem Schreiben lag ein Reisegutschein über DM 40,- bei. Allerdings hätte

dieser nicht ausgereicht, die Reise zu wiederholen, da die von uns gezahlten Zuschläge nicht berücksichtigt wurden. Ich schrieb daraufhin eine weitere Nachricht mit der Frage, wie man so etwas denn in Zukunft vermeiden wolle. Die Antwort stellte mich jedoch nicht recht zufrieden, da diese sinngemäß nicht über eine Verbesserung der Organisation hinausging. Notwendig aber wären grundlegende Strukturverbesserungen...

Claus Orlowski

Erfahrungsbericht

Was suchen Sie denn zu dieser nachtschlafenden Zeit noch auf der Straße

Für einen Rolli-Fahrer ergibt sich an Bahnhöfen eine ganz andere Perspektive als für einen Läufer – das fängt schon beim Tresen am ServicePoint an, der so hoch ist, dass eigentlich nur der Läufer sich mit den Bahnangestellten unterhalten kann. Und am ServicePoint müssen immer alle Fahrten von Rolli-Fahrern angemeldet werden, weil diese ja nicht alleine in den Zug kommen.

Wir fahren gelegentlich von Mainz ins nahegelegene Frankfurt. Mit der S-Bahn dauert das eine Dreiviertelstunde. In Frankfurt gibt es einige Haltesstellen, wo man – relativ sicher – mit dem Rollstuhl aus der S-Bahn kommt und dann die Station mit Aufzügen verlassen kann. Allerdings sind die meisten Stationen nicht besetzt, weshalb wir alle Fahrten am Hauptbahnhof anmelden müssen (das Frankfurter Bahnhofsviertel ist grauenhaft!). Und das müssen wir, wenn wir in Mainz die S-Bahn verlassen wollen. Dort wird gerade der Hauptbahnhof renoviert.

Die Renovierung des Mainzer Hauptbahnhofs ist ein Kapitel für sich. Zum Beispiel hat man die Bahnsteige nicht erhöht – angeblich deshalb nicht, weil sie auf eine S-Bahn mit Rampe hoffen. Wir fürchten, dass wir noch sehr lange jeden Ausstiegswunsch in Mainz Stunden vorher anmelden müssen. Wir wohnen in Mainz, da ist so was natürlich ziemlich bescheuert.

Wenn wir aussteigen wollen, müssen zwei Leute von der Bahn mit einer Hebebühne anrücken. Meistens sind sie am anderen Ende des Bahnsteigs, und wir haben den Horror, dass sie uns nicht rauslassen. Uns wird dann vorgeworfen, in Frankfurt am ServicePoint falsche Angaben gemacht zu haben. Dann mäkeln sie am E-Rolli rum, das wäre kein normaler Rollstuhl.

Wir wurden sogar in aggressivem Ton gefragt, warum wir erst so spät nach Hause kämen – wir sind zwei erwachsene Menschen im Alter von 30 und 37 Jahren, und es war nachts um halb eins!

Manfred Keitel, Thomas Richter

Erfahrungsbericht

Diskriminierung noch und nöcher

Am Freitag, 04.02.2000, im D 352 auf der Fahrt von Bonn Hbf (Abfahrt: 9.01 Uhr) nach Köln Hbf (Ankunft: 9.25 Uhr):

Vom 4. - 6. Februar 2000 fand in Magdeburg das Jahrestreffen des „Netzwerks gegen Selektion durch Pränataldiagnostik" statt. Für die Fahrt dorthin hatte ich mir als zeitlich und preislich günstigste Variante einen D-Schnellzug ausgewählt, der von Köln aus direkt nach Magdeburg fährt, und in dem ich meine Freifahrtberechtigung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ausnützen konnte. Um nach Köln zu kommen, wählte ich den von Prag kommenden Nachtzug nach Dortmund aus.

Ich kam am Freitag, 04.02.2000, rechtzeitig zum Bonner Hauptbahnhof, so dass ich noch Zeit hatte, zum ServicePoint zu gehen, um einen Servicemitarbeiter zu fragen, ob er mir mit meinem Rollator in den Zug hilft.

Der D-Zug 352 nach Köln fuhr ein. Genau an der Tür, an der ich einsteigen wollte, stieg der Zugführer aus. Ich bat ihn, mir bzw. dem Servicemitarbeiter zu helfen, meinen Rollator in den Zug zu heben. Er sagte, der Zug sei nicht mit dem Schwerbehindertenausweis benutzbar, forderte mich auf, ich solle den nächsten Regionalexpress

nehmen und wollte mir die Mitfahrt verweigern. Die Tür (= Schiebetür) war so eingestellt, dass sie zufällt, wenn sie nicht offengehalten wird. In meiner Panik, den Anschlusszug in Köln zu verpassen, bekam ich die Tür mühsam auf, sprang in den Zug und setzte den Servicemitarbeiter und den Schaffner dadurch unter Zugzwang, mir den Rollator jetzt endlich in den Zug zu heben – was sie auch taten.

Sofort nach Abfahrt des Zuges kam der Zugführer zur Fahrkartenkontrolle. Ich zeigte ihm meine Fahrkarte bzw. einen Reiseplan, aus dem hervorging, dass ich nach Magdeburg fahren wollte, und mein Streckenverzeichnis, mit dem ich im Umkreis von 50 km um meinen Wohnort (= Bonn) in Nahverkehrszügen, Schnellzügen und InterRegios unentgeltlich fahren darf. Er behauptete, diese Regelung gelte nicht in diesem Zug. Auf meine Frage, warum, antwortete er: „Weil ich es so sage!". Ich bat um eine Fahrkarte, die er mir aber nicht verkaufen wollte. Mit einem Zehn-Mark-Schein in der Hand lief ich ihm ein paar Meter nach. Weit kam ich nicht, denn er schlug eine Zwischentür hinter sich zu. Ich steckte den Zehn-Mark-Schein durch einen Türspalt und forderte lautstark, mir eine Fahrkarte zu verkaufen.

Am anderen Ende des Schnellzugwagens sah ich die Kollegin des Zugführers Fahrkarten kontrollieren. Ich ging zu ihr, fragte sie, ob das Streckenverzeichnis in diesem Zug gilt, was sie verneinte. Auf meine Bitte hin verkaufte sie mir für DM 5,20 + DM 3,00 (Schnellzug-Zuschlag) eine Fahrkarte von Bonn Hbf nach Köln Hbf. Ich sagte ihr, dass ihr Kollege mir keine Fahrkarte verkaufen wollte und fragte sie nach dem Namen des Zugführers. Sie sagte, er heiße Herr S. Ich ging zu meinem Rollator zurück.

(Beide Bahnbediensteten erlagen in bezug auf die Fahrkarte m. E. einem Denkfehler: Als Nacht-Schnellzug ist der Zug nicht für Fahrscheine des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg freigegeben, wohl aber zur Benutzung mit meinem Streckenverzeichnis. Es wäre allenfalls korrekt gewesen, mir einen Schnellzug-Zuschlag abzuverlangen.)

Da ich a) in dem Waggon-Vorraum saß, der direkt an das Dienstabteil angrenzte, da wir b) noch nicht in Köln waren, da ich c) ja gemerkt hatte, dass die Schaffnerin mich eben trotz meiner Sprechbehinderung

verstanden hatte, und da ich d) mir seit einiger Zeit vorgenommen habe, direkt zu klären, was zu klären ist, und nicht wie ich es zu oft mache – einen Brief „nachzuschieben", klopfte ich beim Dienstabteil an, fragte die Schaffnerin nach dem Abfahrtgleis meines Anschlusszuges mit dem Hintergedanken, dass der danebensitzende Zugführer dann endlich begreifen würde, dass ich diesen Zug bekommen musste, um meinen Anschluss in Köln zu bekommen. Ich fragte sie, ob sie mir sagen könne, warum ihr Kollege mir die Mitfahrt verweigern wollte. Patzig entgegnete sie mir, ich solle ihn doch selber fragen, worauf ich ihr erwiderte, dass sie mich verstehe, ihr Kollege aber nicht – Ich sprach nun den Zugführer direkt an, der unser Gespräch ja mitgehört hatte, und daher wusste, was ich von ihm wollte. Er entgegnete mir, es sei nicht klar gewesen, dass ich eine Fahrkarte kaufen wollte. Auf meine Gegenrede, davon sei beim Einsteigen überhaupt nicht die Rede gewesen, schrie er mich an, ich solle sofort das Abteil verlassen, was ich dann auch tat.

Im Dienstabteil sah ich das Namensschild des Zugführers an seiner Dienstjacke: Er heißt Herr M. – und keineswegs Herr S. Die Schaffnerin hatte mich angelogen!

Die Deutsche Bahn AG, bei der ich mich umgehend, d.h. drei Tage nach dem Vorfall, beschwerte und die Einleitung einer Dienstaufsichtsbeschwerde gegen Herrn M. verlangte, ließ sich viel Zeit mit einer Reaktion. In einem Antwortschreiben vom 13.04.2000 – also zwei Monate später – ist von „Missverständnissen" die Rede, zu denen es gekommen sei. Nachfolgend werden die Ereignisse während der Zugfahrt so beschrieben, wie sie die beiden betroffenen BahnmitarbeiterInnen offenbar vor der Beschwerdestelle geschildert hatten – so, dass die beiden gut dastehen; eine brillant erfundene Darstellung, die nur nichts mit den tatsächlichen Geschehnissen zu tun hat! Eine nochmalige Eingabe, in der ich die Absurdität der Ausführungen des Zugpersonals als Lüge zu entlarven versuchte, blieb erfolglos.

Martin Seidler

Erfahrungsbericht

Information statt Veränderung

Die Deutsche Bundesbahn bzw. die Bahn AG gibt in regelmäßigen Abständen Informationen heraus, um behinderte Fahrgäste in der Theorie auf ihre Bahnfahrt vorzubereiten. Unter den Stichpunkten „Services, Züge, Ansprechpartner" liegt im Mai 2001[1] ein solches Heftchen vor.

Im Vorwort zu dieser Schrift wendet sich die Bahn an Mobilitätsbehinderte und bietet Beratung und Hilfe bei der Organisation einer Reise an. Scheinbar geht es aber nur um die zuverlässige Organisation, dass es mit einer zuverlässigen Reise sehr häufig nicht klappt, belegen die Erfahrungsberichte in diesem Buch. Was nutzen eine MobilitätsServiceZentrale, Informationen zum Buchen, Reservierung und Voranmeldung, wenn die Reisen nicht auch umgesetzt werden können. Ein Streckenverzeichnis ist gut, doch eine gelungene Reise ist besser!

Die neueste Ausgabe dieser Informationsschrift von März 2002[2] bleibt auf der Informationsebene, unterscheidet sich im Wesentlichen durch eine andere Struktur und eine veränderte Aufmachung. Ob für Betroffene die Reisen jetzt besser klappen, bleibt dahingestellt.

Der Titel erwähnt zwar mobilitätseingeschränkte Reisende – dieser Begriff ist korrekt – aber es muss sich noch herausstellen, ob diese Fahrgäste von der Eisenbahn weiterhin mobilitätsbehindert werden.

Serviceunternehmen Bahn – oder: Wie man effektiv behindert und am Ende doch der Held ist

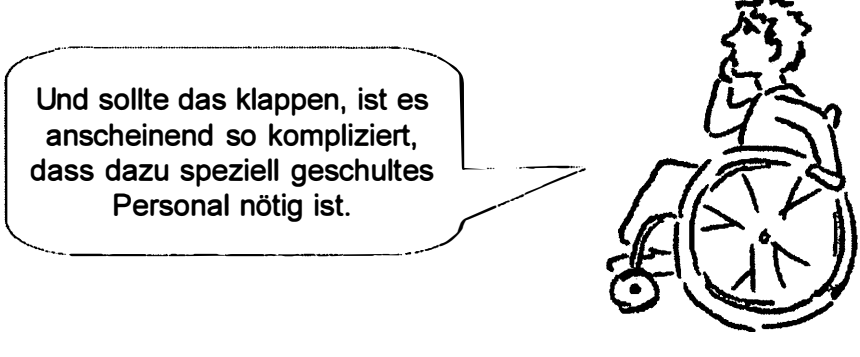
Unter dem Titel „Unser Service" beschreibt die Bahn, was ein Teil ihrer Kundinnen alles tun muss, um mit ihr reisen zu können – in ihrer Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende":[3]

„Beratung und Buchung

[In der Broschüre von 2001 wurde dieses Kapitel noch so eingeleitet: „Der wichtigste Rat, den wir Ihnen geben können:" – und wir denken, dieser Rat hat nichts an Aktualität eingebüßt; Anm. der Autorinnen.]

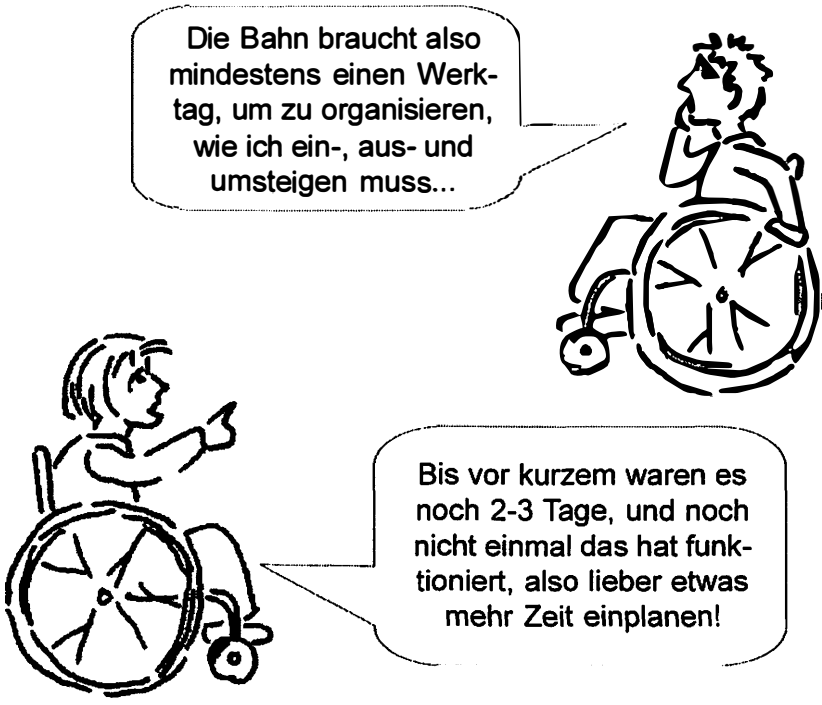
Wenden Sie sich bei allen Fragen zur Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Zügen für Behinderte sowie bei der Auswahl des richtigen Zuges an die Hotline unserer Mobilitäts-ServiceZentrale. Sind die Züge geeignet? Reichen die Umsteigezeiten?

– Unsere geschulten Mitarbeiter beraten Sie richtig und umfassend. Hier genügt ein Telefongespräch, um nicht nur alle Auskünfte, sondern auch gleich die notwendigen Reservierungen und Fahrkarten aus einer Hand zu bekommen. Die Unterlagen können Ihnen per Post zugeschickt oder am Bahnhof hinterlegt werden.



Hilfe beim Reisen durch die MobilitätsServiceZentrale

Rufen Sie uns an, wenn Sie Hilfe beim Ein-, Um- oder Aussteigen benötigen oder Sie z. B. auf den Rollstuhl angewiesen, blind oder sehbehindert sind.
[2001 noch der dringlichere Hinweis: „Anrufen sollten Sie aber unbedingt" – auch dieser Rat sollte immer noch unbedingt befolgt werden; Anm. der Autorinnen.] Mit einem Vorlauf von mindestens ein Werktag organisieren wir alles Notwendige.



Falls Sie Ihre Reise kurzfristig ändern, bitten wir um eine kurze Nachricht, damit wir die disponierte Hilfe stornieren können.

01805-512 512
MobilitätsServiceZentrale
Montag bis Freitag 8–20 Uhr
Samstag 8–14 Uhr
(Gebühr: 0,12 EUR/Min.)

Sie können sich auch unter der Nummer 06 81-9 35 96 50 per Fax anmelden. Dafür benötigen wir die nachfolgend aufgelisteten Angaben.

Sie erreichen uns jetzt auch im Internet unter
www.bahn.de/mobilitaetseingeschraenkte

Ihre Anmeldung

Diese Angaben brauchen wir von Ihnen bei telefonischer Anmeldung oder Anfrage über das Internet. Die mit * gekennzeichneten Punkte sind für die Bearbeitung zwingend notwendig, um Rückfragen zu vermeiden.

1. Frau/Herr
2. Vorname/Name*
3. Straße
4. PLZ
5. Ort
6. Telefon*
7. Fax
8. E-Mail
9. Reisen Sie in Begleitung*
   Ja (Personenzahl) Nein
10. Sind Hilfsmittel vorhanden?
    (Rollstuhl, Rollator, Dreirad etc.)?*
11. Benötigen Sie einen Gepäckträger?
    Ja (Anzahl der Gepäckstücke) Nein*
12. Ist die Bereitstellung von
    Hilfsmitteln notwendig, z.B.
    Rollstuhl, technische Einstiegshilfe?*
13. Treffpunkt*
14. Datum des Reisetages*

15. Abfahrtsbahnhof? Abfahrtszeit?
    Wagen- und Platznummer? Umsteigebahnhöfe?
16. Ankunftsbahnhof, Ankunftszeit *

Hinweis: Im Umgang mit Ihren persönlichen Daten werden selbstverständlich alle Vorgaben des Datenschutzes beachtet.

Ihre Reise

Für den Zeitpunkt, an dem Sie bei der Abreise Hilfe benötigen, vereinbaren wir mit Ihnen einen Treffpunkt. Das kann z.B. der Bahnhofseingang oder der ServicePoint sein. Dort wartet ein Betreuer auf Sie [...]

[in der Broschüre von 2001 hieß es noch weiter:
„der Sie z.B. begleitet – wenn nötig auch auf Wegen, die für den normalen Publikumsverkehr gesperrt sind." – und das ist auch immer noch so; Anm. der Autorinnen.]

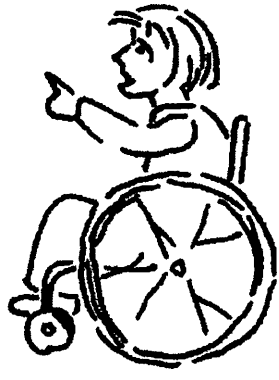
Auf den folgenden Seiten finden Sie viele nützliche Tipps für die Vorbereitung Ihrer Reise."

Wege, die für den normalen Publikumsverkehr gesperrt sind – zum normalen Publikum gehöre ich anscheinend nicht. Na, dann bin ich mal gespannt...

Ich kann also nicht einfach zum Bahnhof kommen, eine Fahrkarte kaufen und den nächsten Zug nehmen, sondern muss mindestens einen Werktag, besser 2-3 Tage, vorher planen lassen, ob und wie ich überhaupt mit der Bahn fahren kann. Dazu muss ich persönliche Angaben machen und mich dann auch noch mit einem Betreuer verabreden, der mich zum Zug bringt.

Das alles ist mir sehr unangenehm. Und so eine umständliche und entwürdigende Prozedur nennen die auch noch Service!!!

Oh, und dabei haben Sie ja noch nicht einmal den Service genossen, im Hublift hochgekurbelt über allen Reisenden zu thronen und den Zugverspätungen zu lauschen.



**„Mobilität trotz Handicap:
Dafür setzen wir uns ein.**

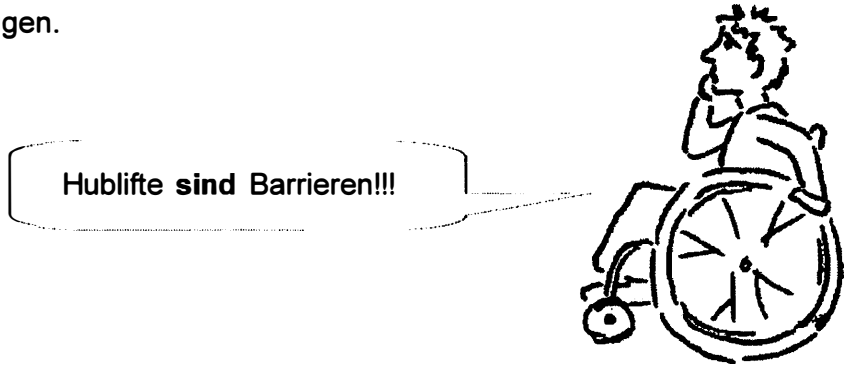
Mobilität ohne Einschränkungen – das will die Bahn besonders auch für Menschen ermöglichen, die ohnehin schon mit Einschränkungen leben müssen. So haben wir für Behinderte eine Vielzahl praktischer Erleichterungen für die Reise geschaffen. Unser Ziel:

Die Bahn soll eine bessere Alternative für Menschen mit Handicap werden.

Willkommen bei der Bahn.

In den vergangenen Jahren haben wir bereits eine Vielzahl von Barrieren – wo immer technisch möglich – abgebaut und neue Hilfsmittel installiert.

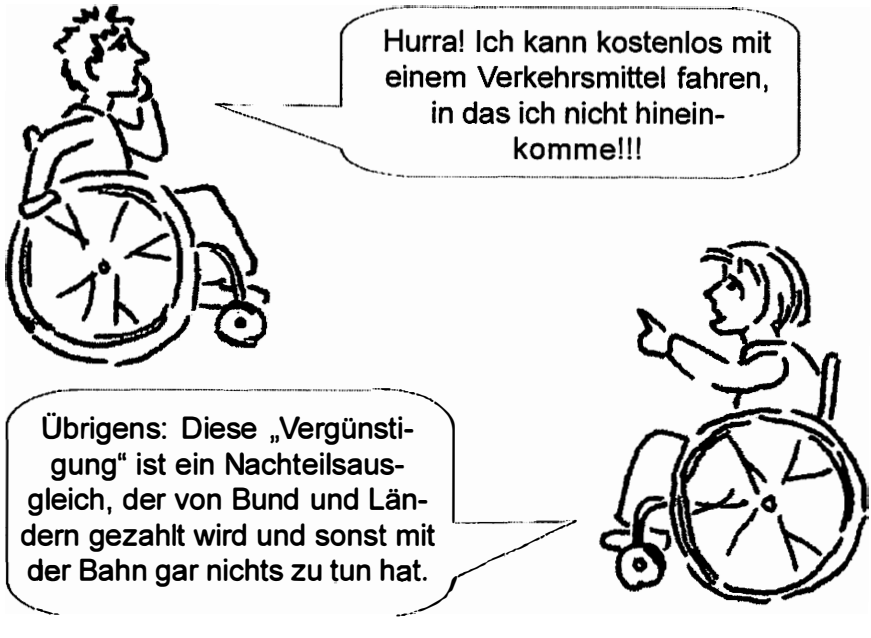
anderem Hublifte in zahlreichen Bahnhöfen genauso wie spezielle Einstiegstüren, Sitzplätze und behindertenfreundliche Toiletten in Zügen.



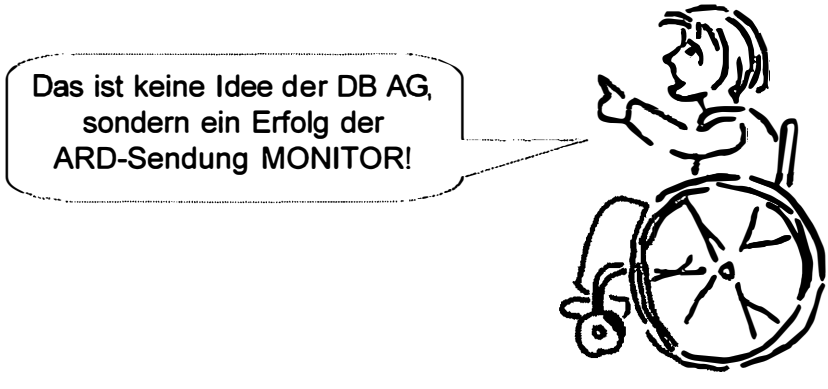
Bestimmte Sitzplätze werden Schwerbehinderten vorrangig zur Verfügung gestellt. Ein weiteres Beispiel: unsere Hilfestellung für sehbehinderte oder blinde Menschen. Hier sorgen z.B. spezielle Markierungen oder optimierte Lautsprecher für eine bessere Orientierung in Bahnhöfen.

Schwerbehinderte erhalten bei der Bahn eine Reihe von Vergünstigungen.

So ist für schwerbehinderte Bahnkunden die Fahrt in bestimmten Zügen, insbesondere im Nahverkehr, kostenlos.

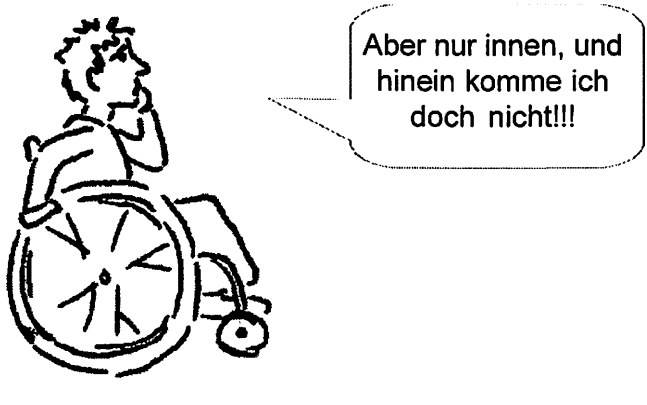


Eine Begleitperson fährt in allen Zügen kostenlos, wenn im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „B" eingetragen ist. Gruppen mit Rollstuhlfahrern können auch dann den Gruppentarif nutzen, wenn sie aufgrund ungünstiger Platzverhältnisse nicht gemeinsam in einem Zug reisen. Wir bitten allerdings um Verständnis dafür, dass wir nicht alle unsere Züge auf Gruppenreisen für Rollstuhlfahrer umrüsten können. Das ist wirtschaftlich nicht darstellbar.



Natürlich wissen wir, dass wir an vielen Stellen noch etwas tun müssen. Aber unser Service wird stetig ausgebaut.

Nahezu alle Fernzüge und der Großteil der Züge des Nahverkehrs sind bereits für Rollstuhlfahrer und natürlich auch für andere Schwerbehinderte geeignet.



Unsere Modernisierungsoffensive, durch die zum Beispiel der veraltete Fahrzeugpark und viele Bahnhöfe auf den neuesten Stand gebracht werden, wird das Angebot noch deutlich verbessern.

Mobil trotz Handicap – dafür machen wir uns stark:

Die Bahn fördert seit diesem Jahr aktiv den Deutschen Behindertensportverband (DBS) sowie dessen vielfältige Aktivitäten und Angebote – eine Aufgabe, die im gemeinsamen Interesse unserer Gesellschaft liegt.

Wir sind da, wenn man uns braucht.

Unsere Mobilitätsservicezentrale (Tel. 0 18 05/51 25 12) berät Menschen mit Handicap persönlich und sorgt für entsprechende Unterstützung. Über das Internet ist in Kürze auch die Anmeldung des Ein-, Um- und Aussteigeservice möglich.

Detaillierte Infos enthält unsere Broschüre „Informationen für behinderte Reisende", die in allen DB-Reisezentren und Reisebüros mit DB-Lizenz kostenlos ausliegt.

Informationen unter: www.bahn.de/fakten"

Aus der Sicht einer Begleitperson

Ich komme immer mehr zu der Meinung, dass die Behinderungen absichtlich gestaltet und aufrecht erhalten werden, um Behinderte in die Rolle des nörgelnden Sündenbocks zu drängen, dem man dann aber trotzdem großherzig hilft. Es ist gut fürs Image, wenn drei Bahnangestellte einen Rollifahrer verladen – seht her, wir scheuen keinen Einsatz, um selbst diesen armen nervigen Krüppel auf die Reise zu schicken!

Thomas Richter

Erfahrungsbericht

Wenn die Kundin nicht zur Bahn passt – oder: Was Kundinnenfreundlichkeit bei der Bahn wirklich bedeutet

Die Bahn will ein hohes Maß an Kundinnenfreundlichkeit erreichen – das ist jedenfalls eines ihrer immer wieder erklärten Ziele.

> „Die Deutsche Bahn AG versteht sich noch mehr als früher als Dienstleistungsunternehmen, das Kundenwünsche zufrieden stellt. Die privatrechtliche Organisation wird uns hierbei noch mehr Handlungsspielraum geben und uns unbürokratisches Handeln ermöglichen".[5]

Was aber tun, wenn die Kundin nicht zur DB AG passt? Nun, dazu hat die Bahn schon ein paar Ideen – die Kundinnen werden einfach bahnfreundlich gestaltet:

Nach dem Transport von Rollstuhlfahrerinnen im kalten Gepäckwagen[6] war die erste Lösung dieser Art für Rollstuhlfahrerinnen der damals noch Deutschen Bundesbahn ein sackkarrenähnliches Gerät, auf das geschnallt der Transport ins Zugabteil und auch die Reise im Zug erfolgte.

2002 schrieb die DB AG in ihrer Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende":[7]

„➔ Bitte beachten Sie:
Ihr Rollstuhl sollte die Maße der ISO-Norm (Breite max. 700 mm, Länge max. 1.200 mm) sowie das Gewicht von max. 200 kg [2001 waren noch 250 kg erlaubt; Anmerkung der Autorinnen] nicht überschreiten."

Damit geht die Bahn in ihrer Vorstellung zurück in die Geschichte und knüpft an eine unrealistische Norm-Rollstuhlfahrerin an.

Abb. 5

Müttern mit Kleinkindern empfiehlt die Bahn in ihrer Zeitschrift „mobil" 3/2002 die Anschaffung eines bestimmten Sportwagens:[8]

„**Eine Hand fürs Baby**.
Reisen mit einem Kleinkind wird oft zur Last – für Mutter und Mitreisende. Der Kinderwagen versperrt den Gang, ihn zusammenzuklappen fällt schwer, wenn man gleichzeitig das Kind halten muss. Hilfe kommt von der Firma [...] mit einem One-Hand-Fold-System. Mit einer Hand kann der Buggy oder der Kinderwagen zusammengefaltet werden, um ihn in der ICE-Garderobe zu verstauen, die andere bleibt frei für das Kind."

Mal ganz von der Ignoranz dieser freundlichen Empfehlung abgesehen – dumm ist nur, dass eine so ausgerüstete Bahnkundin – mit einem Kind auf dem einen Arm und dem Buggy oder Kinderwagen unter dem anderen – nicht mehr durch eine ICE-Tür passt... Außerdem: In welche Hand kommt das Gepäck? Hier unterlässt es die Bahn, weitere praktische Empfehlungen zu geben, beispielsweise über Rucksäcke.

Das Bahn-System zur Optimierung der Kundinnenfreundlichkeit bzw. der Kundinnen ist also durchaus noch ausbaufähig.

Die Bahn

„Unser Ziel: Keiner unserer Kunden soll mehr als fünf Minuten warten!"

Slogan der Deutschen Bundesbahn 1993.[9]

Der Kunde ist König – aber Werner König ist kein Kunde

Im November 1994 geht der frisch examinierte Diplom-Informatiker Werner König – er bewegt sich im Elektrorollstuhl – mit der Deutschen Bahn AG auf Bewerbungsreise. Abends kehrt er mit dem IC 26 „Joseph Haydn" von Frankfurt am Main zurück zu seinem Wohnort Dortmund. Bei dieser Rückreise fehlt entgegen der Wagenstandsanzeige der rollstuhlgerechte Großraumwagen: Werner König steht irgendwo vor einer Toilette wild im Waggon-Gelände. Bei der Abreise in Frankfurt hatte er in Dortmund die Ausstiegshilfe geordert, aber bei der Ankunft in Dortmund fehlte die Hebebühne, die ihn aus dem Waggon hätte hieven sollen. Herr König versuchte den rotbemützten Bahnbeamten vom Bahnsteig auf seine Notlage aufmerksam zu machen. Der aber ignoriert ihn anfangs, so dass ein Fahrgast zu ihm geschickt werden musste. Der Bahnbedienstete kam daraufhin, wusste offensichtlich, worum es ging und bemerkte nur lakonisch, die Hebebühne wäre verschwunden. Auf die Rückfrage, wie er denn aus dem Zug kommen solle, wusste der Beamte eine Antwort: „Sie müssen nach Münster weiterfahren!" Die Frage, ob es denn eine Ausstiegshilfe in Dortmund gäbe, wenn er von Münster zurück komme, verneinte der Bahnbedienstete. Die Weiterfahrt nach Münster konnte keine Lösung für das Problem sein. Als die Bahnhofsmission sich zu der Szene gesellte und vorschlug, ihn aus dem Zug zu holen, erwiderte der Beamte: „Wollen Sie den etwa da heraustragen? Also, ich mache da nicht mit. Der Zug kann auch nicht ewig warten." Schließ-

lich wurde Werner König unter den Blicken der umstehenden Bahnbediensteten von Passanten aus dem Zug getragen.

Werner König beschwerte sich bei der Bahn AG über dieses Husarenstück. Die Bahn bedauerte sehr, bat recht herzlich für das Verhalten des Mitarbeiters um Entschuldigung und schickte ihm als „kleine Versöhnungsgeste [...] zwei Verzehrgutscheine der Mitropa AG".[10] Ausgesprochen geschickt: Herr König kommt mit seinem Elektrorollstuhl nicht in den Speisewagen, der von der Mitropa AG bewirtschaftet wird. Eine Versöhnungsgeste, die die Bahn nichts kostete.

Erfahrungsbericht

Das Fahrrad geht dem Menschen vor

Berlin Halle: Es wird einem Rollstuhlfahrer der Kauf der Fahrkarte verweigert, weil sonst die Fahrräder nicht genug Platz haben.

Spontanzusammenschluß, MOBILITÄT FÜR BEHINDERTE[11]

Labyrinth „Unentgeltliche Beförderung"

Ein gesetzlich geregelter Nachteilsausgleich,[12] der Beeinträchtigungen kompensieren soll, ist die sogenannte „Unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr", die der 13. Abschnitt des Schwerbehindertengesetzes (SchwbG) regelt.[13]

Schwerbehinderte im Sinne dieses Gesetzes können unter bestimmten Voraussetzungen auf bestimmten Strecken und in bestimmten Verkehrsmitteln öffentlicher Personenverkehrsunternehmen, also auch der Deutschen Bahn, unentgeltlich fahren, da Bund und Länder die Kosten übernehmen[14] – was sich in der Bahnbroschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende" wie ein Service der Bahn liest und von der Bahn auch „Vergünstigung" genannt wird.[15]

Dieser „Service" ist jedoch reichlich kompliziert gestaltet.

Zu den Voraussetzungen gehören:

- ein gültiger Schwerbehindertenausweis,
- eine gültige Wertmarke.

Das ist noch nicht besonders schwierig.

Zu den für diesen Personenkreis unentgeltlich zu benutzenden Strecken gehören:

- Strecken, die im Streckenverzeichnis der Betroffenen stehen (das sind Nahverkehrs-, InterRegio- und D-Zug-Strecken im Umkreis von 50 km vom Wohnsitz),
- Strecken der Verkehrsverbünde (386 Strecken).[16]

Eigentlich ist auch das nicht so kompliziert, bringt aber schon einige Bahnangestellte aus der Fassung, wie Erlebnisberichte zeigen.

Zu den unentgeltlich zu benutzenden Verkehrsmitteln gehören:

- Nahverkehrszüge der DB AG, also InterRegioExpress-, RegionalExpress-, RegionalBahn-, StadtExpress-Züge und S-Bahnen, sowie anderer Betreiber,
- Verkehrsmittel der Verkehrsverbünde (Busse, Straßenbahnen etc.),
- Bodensee-Fähren im Bereich Überlinger See.

InterRegio- und D-Züge, die für den jeweiligen Verkehrsverbund freigegeben sind, sind laut der Broschüre von 2002[17] nicht mehr unentgeltlich, sondern gegen einen Fernverkehrszuschlag zu benutzen.

Bis auf die Frage, ob ein InterRegio- oder D-Zug im konkreten Fall nun freigegeben ist oder nicht, dürfte auch das nicht so ein Problem sein, wie oft daraus gemacht wird.

Das eigentlich Komplizierte sind aber auch nicht die einzelnen Komponenten Voraussetzungen, Strecken und Züge, sondern deren Kombination, da allen dreien Rechnung getragen werden muss. In der Regel wissen dabei die Betroffenen besser Bescheid als die Bahnangestellten, mit denen sie es zu tun bekommen, da sie sich immer wieder damit beschäf-

tigen und ihre Ansprüche gegenüber besagten Bahnangestellten nachweisen müssen.

Selbstbestimmung

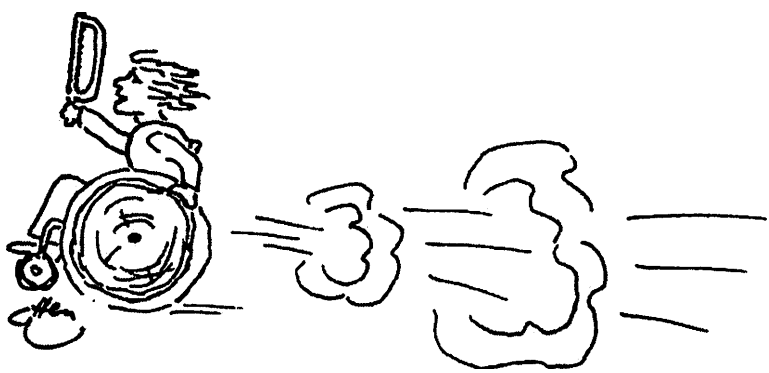
Ich fahre oft Bahn und möchte daher meine „Vergünstigungen" voll ausnutzen. In den vergangenen Jahren sind ja immer mehr Verkehrsverbünde entstanden, in denen mensch mit der Wertmarke unentgeltlich fahren kann. Ich habe mir fast schon die Finger wund geschrieben, um zu erfahren, in welchen Zügen die unentgeltliche Beförderung gilt, d.h. insbesondere: Ob InterRegio-Züge in Verkehrsverbünde einbezogen sind oder nicht. Keine Stelle konnte mir bis dato eine entsprechende Übersicht zusenden – es gäbe keine.

Inzwischen entscheide ich selber, wo ich frei fahre. Wenn der/ die SchaffnerIn motzt, soll er/ sie mir schwarz auf weiß zeigen, warum ich eine Fahrkarte benötige. Und das kann er/ sie nicht!

Martin Seidler

Rat von den Autorinnen: siehe oben!
Ansonsten: Selbstbestimmung ist besser als Fremdbestimmung

Erfahrungsbericht



VI Die Bahn und das Bundesgleichstellungsgesetz

Elementare Menschenrechte

Internationale LIGA für Menschenrechte [...]

An den Vorstand der DB AG
[...]

24.11.1998

BEHINDERTE REISENDE

Sehr geehrte Herren,

eine nicht unbeträchtliche Häufung von Beschwerden mobilitätsbehinderter Menschen wegen Nicht-Bereitstellung geeigneter Wagentypen der DB AG, sowie die generelle Ablehnung von Fahrten für Rollstuhlreisende, veranlassen uns zu protestieren.

Menschen mit Behinderungen dürfen nicht benachteiligt werden und haben einen verfassungsrechtlichen Anspruch auf Gleichbehandlung. Das heißt, dass sie in den Reisemöglichkeiten bei der DB AG nicht ausgegrenzt werden dürfen. Diese Vorkommnisse aber machen Defizite bei der DB deutlich, die keine gleichberechtigten Lebensbedingungen garantieren.

Angesichts der letzten Ereignisse [...] indem die Züge nicht mit dem bestätigten, reservierten Wagen verstärkt waren und die inhumanen Alternativen eines **Packwagens: ohne Heizung + WC, mit vergitterten Fenstern bzw. Sehschlitzen, mit trüber Beleuchtung und ohne Betreuer-Sitzen, das grenzt an Verachtung.**

Offenbar hat das UNTERNEHMEN ZUKUNFT jegliches Augenmaß für eine zuverlässige, menschenwürdige Mobilität verloren. [...]

Die LIGA unterstützt die vorbehaltlose Forderung elementarer Menschenrechte. Wir erwarten, dass Sie die Wahrnehmung Ihrer Beför-

derungspflicht auch für behinderte Reisende gewährleisten. Bitte teilen Sie uns mit, wie Sie dies zukünftig dauerhaft mit höchster Priorität umsetzen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Fanny-Michaela Reisin
Präsidentin[1]

Im Frühjahr 2002 verabschiedete der Deutsche Bundestag ein Gleichstellungsgesetz und leitete es an den Bundesrat weiter. Am 1. Mai desselben Jahres trat das Gesetz in Kraft.

Im August 2001 hatten Behinderte aus Dortmund, die es satt hatten, dass die Deutsche Bundesbahn bzw. die Bahn AG die Probleme mit mobilitätsbehinderten Fahrgästen aussitzt und nichts, aber auch gar nichts Grundlegendes verändert, kein Konzept besitzt, wie die Misere für diese Fahrgäste innerhalb einer festgelegten Zeitspanne von beispielsweise fünf Jahren zu beseitigen wäre, anlässlich der RailTec-Messe 2001 das nachfolgende Flugblatt an die Übeltäter Deutsche Bahn AG gerichtet:

Gleichstellungsverpflichtung auch für die Deutsche Bahn AG

„§ 4 Barrierefreiheit

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestalte-

te Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (Zitat Entwurf des Deutschen Bundesgleichstellungsgesetzes vom 31.08.01)

Nach dem Entwurf des Deutschen Bundesgleichstellungsgesetzes wird auch die Deutsche Bahn AG verpflichtet, in ihrem Verantwortungsbereich endlich umfassend Barrierefreiheit zu realisieren. Nicht nur Betroffene wissen, dass dies seit langem kein technisches Problem mehr ist. Barrierefreiheit bedeutet für den Bereich der Deutschen Bahn AG:

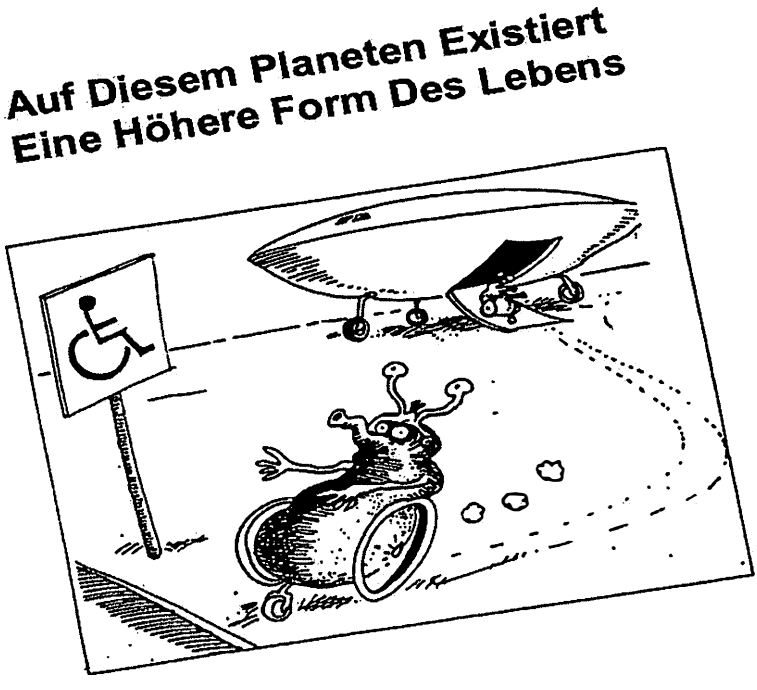
- ausreichend dimensionierte Personenaufzüge mit Paralleltastatur, Braillebeschriftung, Sprachausgabe und kontrastreicher Gestaltung an jedem Bahnsteig
- akustische und visuelle Orientierungshilfen auf dem gesamten Bahnhofsgelände. Dazu gehören nicht nur akustische und visuelle Hinweise über Gleisänderungen
- fahrzeuggebundene Einstiegshilfen an allen Personenzügen, akustische ebenso wie visuelle Hinweise darüber, auf welcher Seite sich der Ausstieg befindet
- usw.

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind der Deutschen Bahn AG schon seit Jahrzehnten bekannt. Seit vielen Jahren sind die technischen Probleme gelöst. Schon in der Vergangenheit hinderte die Verantwortlichen nichts daran, alle Personenzüge und alle Bahnhöfe im Rahmen ohnehin geplanter Neuanschaffungen und Umbauten barrierefrei zu gestalten. Wären sie so vorgegangen, spielten die zusätzlichen Kosten eine sehr untergeordnete Rolle. Dass nun Versäumnisse aus Jahrzehnten nachgeholt werden müssen, kann kein Argument gegen eine umfassende Barrierefreiheit sein.

Wir fordern: Endlich Deutsche Bahn für alle!

Esther Schmidt/ MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.[2]

Abb. 6



Unbestätigten Gerüchten zufolge soll die Deutsche Bahn AG im Vorfeld zum Bundesgleichstellungsgesetz bei der Bundesregierung mit dem Hinweis vorstellig geworden sein, dass Bundesgleichstellungsgesetz könne ja nicht für die Bahn AG gelten, weil die Bahn AG ja mittlerweile ein privates Unternehmen wie die Firma Müller GmbH & Co KG wäre. Für den zivilen Bereich müsse doch erst ein Antidiskriminierungsgesetz entstehen.

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. April 2002 bestätigte in dem Artikel „Wahlschablonen und ein Anrecht auf Gebärdendolmetscher. Das Behindertengleichstellungsgesetz tritt in Kraft" dieses Vorkommnis: „Die Deutsche Bahn sieht sich durch das neue Gesetz nicht gefordert, grundlegende Veränderungen vorzunehmen. Laut Achim Stauß, stellvertretender Bahnsprecher für Personenverkehr, bestehe schon seit Jahren ein Dialog mit Behindertenverbänden. Im Telefonservice sei schon eine Zentrale als Ansprechstelle für mobil eingeschränkte Personen eingerichtet,

deren spezielle Reisewünsche organisiert werden. Die Einstiege in InterCityExpress-Züge seien zwar nicht ebenerdig, doch gebe es Rampen oder Hublifte. Auch gebe es in allen InterCity-Expreß-Zügen für Rollstuhlfahrer spezielle Bereiche in unmittelbarer Nähe von behindertengerechten Toiletten. Diese Bereiche können reserviert werden und bieten auch Platz für eine Begleitperson. Auch in allen InterRegios und in 85 Prozent aller InterCity-Züge gebe es diese Flächen. ‚Enormer Nachholbedarf besteht allerdings in der Umgestaltung vieler Bahnhöfe', sagt Stauß. 85 Jahre seien die etwa 6000 Bahnhöfe alt. Damals habe man noch nicht behindertengerecht gebaut. Auch sei es im nachhinein äußerst aufwendig, Bahnhöfe behindertengerecht umzubauen. Als Auftraggeber zahlten die Länder zwar diesen Umbau eines Bahnhofs, aber nicht die Wartung. Gerade dieser Posten verursache aber erhebliche Kosten, zum Beispiel durch die Stromkosten für den Betrieb der Lifte".[3]

Der Mitautor dieses Schwarzbuches – Gusti Steiner – kann bezeugen, dass die Bahn AG ihre 85-Jahre-Ausrede um 30 Jahre verkürzen muss, weil in diesen vergangenen drei Jahrzehnten die Bundesbahn bzw. die Deutsche Bahn AG genau wusste, worum es gegenüber behinderten Fahrgästen ging und geht. So lange kann der „Dialog mit Behindertenverbänden" belegt werden. Vermutlich findet sich auch einer der letzten kriegsbeschädigten Bahnreisenden, der das Gleiche für die vergangenen 60 Jahre bestätigen könnte.

Die Gerüchteküche sagt, dass die Bahn AG mit diesem Konzept bei der Bundesregierung abgeblitzt wäre. Keiner weiß so genau nicht, wie es war, und was dabei herausgekommen ist.

Störung im Betriebsablauf

Ich bin Rollstuhlfahrerin und kann an Gehstöcken noch kurze Strecken zurücklegen. Am 15. September 2002 hatte ich gegen 17 Uhr in Magdeburg Hauptbahnhof gemeinsam mit Herrn Orlowski – er ist stark gehbehindert –, mit dem IC 625 die Rückfahrt nach Duisburg

angetreten. Wir haben dort die von uns gewünschte und reservierte Einstiegshilfe in Anspruch genommen. Gebucht hatten wir Plätze im Wagen 11, Sitzplatz 51. Offensichtlich sind wir, wie sich später in Duisburg herausstellen sollte, in Magdeburg bereits auf den zweiten im Zug befindlichen Rollstuhlplatz gebracht worden. Damit wurde der erste Akt in diesem Trauerspiel eingeleitet. Kurz hinter Dortmund baten wir den Schaffner darum, in Duisburg nachzufragen, ob dort die Einstiegshilfe für uns tatsächlich bereitgestellt wird. Eine solche Rückfrage im Zug hat sich bei vorangegangenen Bahnfahrten als hilfreiche Maßnahme gegen „Vergesslichkeit" bei der Bahn AG erwiesen. Nach einiger Zeit kehrte der Schaffner zu uns zurück und erklärte, dass in Duisburg alles Notwendige veranlasst worden ist. Er erklärte sich darüber hinaus bereit, bis zur Ankunft in Duisburg bei uns zu bleiben, um uns ggf. zu helfen. Soweit so gut!

Während der Einfahrt, gegen 21 Uhr 25, war in der Umgebung des Wagens in dem wir saßen, von einer Ausstiegs-/ Einstiegshilfe nichts zu sehen. Nach dem Halt schaute der Schaffner sich dann auf dem Bahnsteig um und kehrte mit dem Hinweis, dass er keine Einstiegshilfe finden konnte und dass er uns nun ohne Hilfsmittel aus dem Zug helfen müsse, zurück. Wie wir später erfuhren, war Frau Wilhelms, eine Bahnbedienstete, mit der Rampe dort, wo wir hätten sitzen müssen und wartete ihrerseits vergebens.

Ich sagte dem Schaffner dann, wie er mir die Stufen hinab helfen könne. Er reichte mir darauf dann den Arm und ich gelangte, etwas wackelig stehend, auf den Bahnsteig. Während er mir half sagte ich ihm auch noch, dass es die Hauptsache sei, dass der Zug nicht losfährt. Im Brustton der Überzeugung antwortete er, dass der Zug nicht abfahren würde, solange er nicht ein entsprechendes Zeichen gegeben hat. Um meinen Stand zu stabilisieren, benötigte ich dann meine Gehstöcke. Mein Begleiter, Herr Orlowski, reichte ihm diese Gehstöcke über meinen noch im Eingang des Waggons stehenden Rollstuhl hinweg, während dessen mir der Schaffner noch mit seinem Arm etwas Halt gab. Als dieser mir gerade meine Gehhilfen geben wollte, geschah genau das, was nicht passieren durfte: Der Zug setzte sich in Bewegung!

An dieser Stelle begannen sich die Ereignisse zu überstürzen. Der Schaffner wartete nicht ab, bis ich meinen Stand stabilisiert hatte, sondern sagte zu mir ich solle ihn los lassen und sprang in den bereits rollenden Waggon. Da ich noch nicht stabil gestanden hatte und sonst keinen Halt fand, stürzte ich, in ummittelbarer Nähe des rollenden Zuges, der Länge nach auf den Bahnsteig. Glücklicherweise bin ich aber auf die dem Zug abgewandte Seite gefallen.

Es bedarf Ihrerseits sicher keiner besonders ausgeprägten Phantasie, sich vorzustellen, was hätte passieren können!

Ein weiteres mögliches Szenario möchte ich noch zu bedenken geben. Was wäre geschehen, wenn der Rollstuhllift samt Rollstuhl mit seiner in den Waggon hineingeklappten Ladefläche in eine solche Situation gerät und das Bedienpersonal nicht geistesgegenwärtig richtig reagiert?

Während ich auf dem Bahnsteig lag und nicht selbstständig aufstehen konnte, machte sich der Zug, gemeinsam mit Herrn Orlowski – der eigentlich nach mir mit Hilfe des Schaffners aussteigen sollte – auf den Weg nach Düsseldorf, dem nächsten Halt. Ein zufällig in Duisburg anwesendes Ehepaar hat mir dann geholfen und das Bahnpersonal verständigt. Durch den Sturz hatten meine Hose und meine Jacke Löcher, meine Uhr tiefe Kratzer, ein Ohrclip war verschwunden und ich hatte einige blaue Flecken, Prellungen. Noch am Abend suchte ich ein Krankenhaus zur ersten Untersuchung auf.

Die Reihe der Unzulänglichkeiten ist aber noch nicht zu Ende! Das Bahnhofspersonal und die Zugbegleiter waren von der Situation offensichtlich überfordert. Im Zug wurde meinem Begleiter vom Schaffner eine „Gutschrift" für die Weiterfahrt nach Düsseldorf angeboten. Dabei murmelte der Mann immer wieder zu sich selbst: „Wie konnte der Zugchef ohne mein Signal abfahren?" Das sei ja ganz unmöglich! Er rief den Zugchef und nach dessen Eintreffen begann eine Auseinandersetzung darüber, dass der Schaffner ihn, den Zugchef, nicht ordnungsgemäß über die Belegung mit einem Rollstuhlfahrer informiert hätte. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfte er noch angenommen haben, Herr Orlowski sei die Person, die zu dem Rollstuhl ge-

hört. Erst als dieser ihn darauf aufmerksam machte, dass die Rollstuhlfahrerin – ohne ihren Rollstuhl – auf dem Bahnsteig von Gleis vier in Duisburg auf dem Boden liegt und dass dies keineswegs damit zu tun habe, dass der Schaffner, wen auch immer, darüber informiert oder dies unterlassen habe. Vielmehr liege es einzig und allein daran, dass er – der Zugchef – nicht alle Zeichen abgewartet habe. Er trage die Verantwortung dafür, dass der Zug sich erst dann in Bewegung setzen könne, wenn alle Zugbegleiter ihr Zeichen gegeben hätten. Danach wechselte der Zugchef die Rolle. Die Position des Vorgesetzten wechselte zu der des Hilflosen. Als Indiz für diese Vermutung mag gelten, dass Herrn Orlowski vier Mitropa-Gutscheine in die Hand gedrückt wurden. Wer hätte in dieser Situation an Kaffee denken können? Auf welcher Strecke hätte mein Begleiter diesen genießen können, während er im Unklaren darüber war, was mit mir passiert ist. Außer meinem Sturz hat er nichts mehr sehen können. Er musste die Verantwortlichen im Zug erst darauf aufmerksam machen, dass man in Duisburg nachfragen könne, ob man dort bereits konkrete Informationen über mein Befinden habe. Nach kurzer Zeit bekam er dann die Nachricht, dass „nichts passiert" wäre.

Immerhin brachte man es fertig, die „Rückreise" meines Begleiters von Düsseldorf nach Duisburg zu organisieren. Und man hatte sich mehrfach entschuldigt. Die Erklärung für den Vorfall war, dass man in Duisburg den Zug nicht in voller Länge übersehen könne. Wenn man aber eine Situation nicht überblicken kann – meine ich -, muss man Vorschriften wie das Abwarten der Signale der Zugbegleiter besonders sorgfältig einhalten!

Auf dem Bahnsteig selbst hat sich das beteiligte Personal bei meiner „Bergung" auch nicht mit Ruhm bekleckert. Zufällig war die Frau des wartenden Ehepaares ebenfalls Rollstuhlfahrerin und „lieh" mir ihren Stuhl, da ich mich selbst kaum bewegen konnte, während sich der Mann auf die Suche nach einem Bediensteten machte. Er fand Frau W., die auch den Ausstieg bewerkstelligen sollte, aber unverrichteter Dinge wieder gegangen war, weil wir an einer anderen als der reservierten Stelle des Zuges platziert worden waren. Die fand die Situation zwar bedauerlich, fragte aber nicht einmal danach, wie

es mir gehe oder ob ich einen Arzt brauche. Ansonsten verwies sie mich mehrfach darauf, dass sie sich keiner Schuld bewusst sei. Dass sie in diesem Augenblick repräsentativ für die gesamte „Deutsche Bahn AG" handelte, dürfte ihr, ungeachtet der Tatsache der rechtlichen Trennung von Stations- und Zugpersonal, nicht bewusst geworden sein. Das fehlende Einfühlungsvermögen für einen Mitmenschen in seinem Schrecken gibt der Angelegenheit eine besondere Note. Das Ehepaar, das mich erst nach der Rückkehr meines Begleiters allein lassen wollte, versäumte natürlich den Anschlusszug, was Frau W. „überhaupt nicht verstehen" konnte. Da die späteren Züge wegen des schwierigen Ausstiegs in Mönchen-Gladbach nur eingeschränkt bzw. mit Umleitungen genutzt werden konnten, mussten sie sich auch noch anhören, dass sie ja einen früheren Zug hätten nehmen können. Ein Wort des Dankes von den Bahnangestellten fiel niemandem ein.

Am Tag darauf sprachen wir mit dem Sicherheitschef des Bahnhofs. Er sagte uns, dass diese ganze Angelegenheit nicht einmal im Tagesbericht erwähnt worden war. Die Bahn führt aber andererseits das Wort Sicherheit oft im Munde. Auch die Transportleitung wusste von nichts. Hätte es eine Eintragung erst gegeben, wenn die Fahrgäste im Zinksarg den Bahnhof verlassen?

Diese Schilderung kann durch mehrere Zeugen und Zeuginnen belegt werden.

Uns stellt sich die Frage, was wird auf Konzernebene unternommen, um weitere Vorfälle dieser Art in Zukunft zu vermeiden?

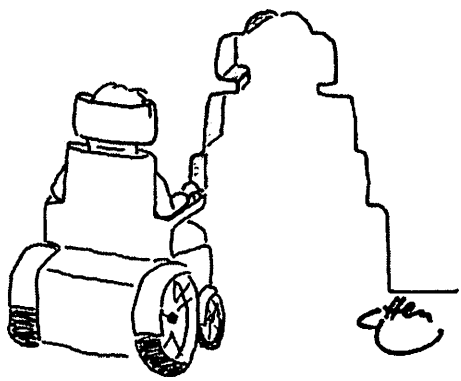
Konstantina Katsarou

Erfahrungsbericht

Wir bleiben da skeptisch: Wir denken eher, dass die Deutsche Bahn AG bei ihrer jahrelangen Praxis bleibt, nämlich ein Image vorzugeben, dem sie nicht gerecht wird. Angesichts der Erfahrungen, die eine Betroffene in dem vorstehenden Bericht schildert, wird die im Jahr 2002 nach wie vor vorhandene Unzulänglichkeit der Bahn und ihrer Mitarbeiterinnen im Um-

gang mit den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Reisenden, bezüglich einer funktionierenden Organisation von Bahnfahrten wie auch im persönlichen Kontakt mit den Betroffenen selbst deutlich.

Horst Frehe – ein Altkämpfer der Politischen Behindertenselbsthilfe – sieht in einem Statement zu 100 Tagen Bundesgleichstellungsgesetz die Strategie der Deutschen Bahn AG optimistischer.



Durchbruch bei der Deutschen Bahn

Statement zu 100 Tage Bundesgleichstellungsgesetz von Horst Frehe

Bonn (kobinet) Nachdem die ersten 100 Tage des Bundesgleichstellungsgesetzes für Behinderte hinter uns liegen, haben die kobinetnachrichten eine Reihe von VertreterInnen des Deutschen Behindertenrates und in diesem Bereich Engagierten um Kurzstatements zu deren Einschätzung zur Umsetzung des Gesetzes gefragt. Wir beginnen heute mit dem Statement von Horst Frehe, der für die Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland – ISL e.V. dem Sprecherrat des Deutschen Behindertenrates angehört und als erster auf die Anfrage reagiert hat.

„Die verhältnismäßige Stille hinsichtlich der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ist m.E. eher oberflächlich, denn seit dem 1. Mai wurden eine ganze Reihe von Initiativen voran getrieben. Viele Behinderteninitiativen in den Ländern kümmern sich zum

Beispiel ganz intensiv um die Entwicklung von Landesgleichstellungsgesetzen. Dieser Prozess geht gut voran, so dass wir im nächsten Jahr wahrscheinlich eine Reihe neuer Landesgleichstellungsgesetze sehen werden.

Vor kurzem war ich bei einem Gespräch mit der Deutschen Bahn AG, bei dem sehr gut deutlich wurde, dass der Geist des Gleichstellungsgesetzes langsam aber sicher greift. Die Deutsche Bahn AG wird ab 2004 alle IC-Züge durch eine neue Zuggeneration ersetzen und diese mit fahrzeuggebundenen Einstieghilfen ausstatten. Der neue Hochgeschwindigkeitszug HTE hat ab 2010 die Einstieghilfe im Lastenheft. Die Renovierung des ICE 1 ab übernächstem Jahr wird mit einer fahrzeuggebundenen Einstieghilfe verbunden. Für die ICE 2, 3 und ICE-T werden Lösungen des nachträglichen Einbaus geprüft. Offensichtlich ist bei der Deutschen Bahn AG eine Grundsatzentscheidung für fahrzeuggebundene Einstieghilfen nach der Verabschiedung des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes getroffen worden. Wenn dies so umgesetzt wird, wäre das ein Durchbruch, von dem viele an der Entwicklung des Gesetzes Beteiligte nicht zu träumen gewagt haben.

Zudem engagieren sich in vielen Verkehrsverbünden Leute, um die Nahverkehrspläne mitzugestalten. Hier muss dringend eine Abstimmung erfolgen, so dass die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung und Berücksichtigung der Belange Behinderter auch konsequent vollzogen wird. Jetzt befinden wir uns also in den Mühlen der Ebenen, Zielvereinbarungen, Nahverkehrspläne, Programme zur Umsetzung des Gesetzes usw. müssen jetzt nach und nach ausgearbeitet und vereinbart werden. Das braucht seine Zeit. Eine erste Schulung für Thüringer Behindertenverbände hat deutlich gemacht, dass es noch sehr viel Unsicherheit gegenüber den Instrumenten des Behindertengleichstellungsgesetze gibt, hier tun eine umfassende Aufklärungsarbeit und Schulungen dringend Not".[4]

Im September 2002 veröffentlicht die Deutsche Bahn AG in ihrer Zeitschrift mobil einen Beitrag unter dem Thema „Bahnfahren mit Handicap",[5] der unserer Meinung nach durch die Überschrift zugibt, dass die Behinderungen, also die Barrieren, bei der Bahn auch weiterhin bestehen bleiben: „Die Bahn bekennt sich zur gesellschaftlichen Verantwortung für mobilitätseingeschränkte Reisende. Zum 1. Juli wurde eine Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten eingerichtet. Aufgabe der zentralen Anlaufstelle in Frankfurt/ Main ist es, im permanenten Dialog und in intensiver Zusammenarbeit mit internen Themenverantwortlichen sowie Behindertenverbänden und politischen Gremien das Reisen für alle Mobilitätseingeschränkten attraktiver zu machen. Deutschlands größter Verkehrskonzern hat begonnen, Konzepte für den barrierefreien Zugang zu Bahnsteigen und -zügen zu entwickeln,[6] dazu zählen unter anderem auch [bei Neubestellungen] fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bei der Mobilitätsservicezentrale können behinderte Fahrgäste telefonisch und seit kurzem auch per Internet Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen vorbestellen. [...]"

Wir fürchten, dass zur Imagepflege eine PR-Kampagne gestartet wird, die für Jahre Barrieren belässt und wir als die Mobilitätsbehinderten haben sie – wie in der Vergangenheit – zu umschiffen. Eisenbahnwaggons leben Jahrzehnte. Selbst wenn bei Neubeschaffung in Zukunft Waggons mit Einstiegshilfen angeschafft werden sollten, haben wir Jahrzehnte Wagen mit Barrieren und solche ohne Barrieren auf der Schiene, und wir müssen mit dieser Situation klar kommen. Also bleibt die Barriere über Jahrzehnte erhalten.

Unsere Befürchtungen bestätigten sich auf der Messe RehaCare International Ende Oktober 2002 in Düsseldorf. Der Stand der Deutschen Bahn AG präsentierte ein Standplakat, wobei das Thema von der Bahn unter dem Titel „Mobilität trotz Handicap" mit folgendem Text behandelt wurde:

„Mobilität ohne Einschränkungen – das will die Bahn besonders auch für Menschen ermöglichen, die ohnehin schon mit Einschränkungen leben

müssen. So haben wir für behinderte Menschen eine Vielzahl praktischer Erleichterungen für die Reise geschaffen.

Unser Ziel: Die Bahn soll eine bessere Alternative für Menschen mit Handicap werden."

Hier wird ganz deutlich, dass die Bahn die Behinderung, die Barriere nicht sich und ihren behindernden Bedingungen zuschreibt, sondern einfach zum Bestandteil eines beeinträchtigten Menschen macht. Die Absicht ist unverkennbar: Verbesserungen an von der Bahn selbst gemachten Barrieren werden als „Erleichterungen für den Fahrgast mit Handicap" bezeichnet. Es ist an keiner Stelle davon die Rede, dass die Barrieren, die Handicaps seitens der Bahn verschwinden.

Unser Pessimismus ist nicht gänzlich auszuräumen, obwohl wir uns wünschen, bei der Einschätzung der Situation zu irren.

VII Die Bahn und ihre Langzeitstrategien

Teile und herrsche

Am 21.09.1981 – mitten im Nationalen Jahr des Internationalen Jahres der Behinderten – hielt auf einem Symposium „Behinderte Menschen im öffentlichen Verkehr" der Verbandsdirektor und geschäftsführendes Präsidialmitglied des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) in Köln ein Referat zum Thema „Maßnahmen für Behinderte im öffentlichen Personennahverkehr aus der Sicht der öffentlichen Verkehrsunternehmen".[1] In diesem Vortrag stellte Prof. Dr.-Ing. Girnau im Prinzip fest, dass es zwei Gruppen von Behinderten gibt: Die eine Gruppe habe leichte Schwierigkeiten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die andere Gruppe – beispielsweise auch Rollstuhlfahrer – hätten sehr große Probleme bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Der ersten Gruppe müsse man durch Erleichterungen entgegenkommen, für die zweite Gruppe könnte man bei der Vielschichtigkeit der Problemstellungen nichts tun. Zwischen den Zeilen klingt immer wieder die Absicht an, die Zielgruppe der Mobilitätsbehinderten zu teilen, um sie zu beherrschen. Für die einen werde die Integration im Personenverkehr angestrebt, die anderen müsse man auf Sonderfahrdienste innerhalb der Städte verweisen.

Sollte die Deutsche Bundesbahn und später die Deutsche Bahn AG möglicherweise von dieser Unsinnsideologie angesteckt sein? Hat man diesen Gedankengang vielleicht übernommen, es nur nie so deutlich zum Ausdruck gebracht, wie es Girnau unverblümt tat? Dann würde die Bahn AG seit Jahren eine Strategie verfolgen, die hieße, den leichter Behinderten entgegenkommen, den anderen so lange beweisen, dass sie nicht fahren können, bis sie es sein lassen und resignierend aufgeben? Auch das wäre denkbar, ließe aber all die Beteuerungen in einem ganz anderen Licht erscheinen. Älteren Menschen, leicht Gehbehinderten wäre dann die Einbeziehung in den öffentlichen Verkehr über kurz oder lang gegeben, der Rest sehr schwer Mobilitätsbehinderter bliebe auf der Strecke.

Eine solche Spaltung in zwei Zielgruppen, die man seitens der Bundesbahn bzw. Deutschen Bahn AG unterschiedlich bedient – den einen entgegenkommen, die anderen abschrecken – hätte nichts mit Gleichstellung aller Behinderten zu tun. Sowohl die Strategie des Nichtstuns als auch der Spaltung in diese zwei Gruppen wäre ein Verstoß gegen das Grundgesetz, das in Artikel 3 Absatz 3 ein Benachteiligungsverbot für Behinderte ausspricht und in gar keiner Weise das Nichtstun oder die Spaltung in leicht Behinderte und schwer Behinderte rechtfertigt. Sollte die Bahn AG möglicherweise solchen Strategien anhängen, müssten wir uns mit ihr nicht länger herumschlagen, die Bahn AG wäre dann ein „Fall für den Verfassungsschutz". Sie käme dann auf die Liste der verfassungswidrigen Organisationen, erhielte keinerlei öffentliche Mittel mehr und würde vom Verfassungsschutz der Bundesrepublik Deutschland beobachtet und jährlich informierte uns der Verfassungsschutzbericht über die Umtriebe dieser Organisation. Ein Schwarzbuch dieser Art wäre überflüssig – die Berichterstattung erfolgte jährlich automatisch.

Andere Verkehrsbetriebe sind auch nicht besser – keine Entschuldigung für die Bahn AG I (aus Sicht eines Betroffenen)

Ein Brief an die Behindertenkoordinatorin der Stadt Karlsruhe:

Sehr geehrte Frau Warth-Loos

am 11.11.00 hatte ich einen beruflichen Termin in Karlsruhe-Durlach. Da ich Rollstuhlfahrer bin, habe ich mich vorab erkundigt, wie die öffentlichen Verkehrsmittel beschaffen sind und ob es einen Taxiservice gibt, der Rollstuhlfahrer transportieren kann. Ich bekam die Auskunft, dass die Karlsruher Straßenbahnen in der Regel Niederflurfahrzeuge sind; außerdem gäbe es einen 24-Stunden-Dienst verschiedener Taxiunternehmen mit rollstuhlzugänglichen Fahrzeugen.

Als ich um 14 Uhr am Karlsruher Hauptbahnhof in die Straßenbahn einsteigen wollte, mußte ich feststellen, daß keine einzige Straßenbahn zugänglich ist. Es gab weder Rampen noch erhöhte Bordsteine. Von mehreren Straßenbahnfahrern wurde ich davongejagt. Auf meine Bitte im KVV-Informationsstand, mir weiterzuhelfen, wurde ich beleidigt und hinausgeworfen. Ohne Hilfe von Bahnpolizei und Bahnhofsmission wäre es mir nicht möglich gewesen, nach Durlach zu gelangen. Diese organisierten endlich einen Fahrdienst, den ich bezahlen mußte, obwohl ich eine gültige Fahrkarte besaß. Mit zwei Stunden Verspätung kam ich dann endlich in Durlach an.

Die Rückfahrt um 2 Uhr Nachts gestaltete sich noch schwieriger. Der versprochene 24-Stunden-Service der Taxiunternehmen entpuppte sich als Lüge. Nach über einer Stunde voller ergebnisloser Telephonate („wir haben kein Rollstuhltaxi", „unser Rollstuhltaxi muß vorbestellt werden", oder es wurde einfach kommentarlos aufgelegt etc.) mußten wir wieder die Polizei um Hilfe bitten. Die schaffte es zwar, ein Taxi zu organisieren, das auch rasch kam. Dieses Fahrzeug war aber nicht rollstuhltauglich, und so wurde ich vom Taxifahrer wie ein Gegenstand mehrmals in das viel zu kleine Fahrzeug gequetscht, wobei ich mir Kopfverletzungen sowie Zerrungen zuzog. Zu guter Letzt wurde klar, daß das Taxi ungeeignet war, und ich mußte es davonfahren lassen – wobei die Anfahrtszeit bezahlt werden mußte und ich permanente Beleidigungen und wüste Beschimpfungen des Taxifahrers über mich ergehen lassen mußte.

Schließlich blieb nur noch die ungeeignete Straßenbahn. Normalerweise kann man meinen Elektrorollstuhl nicht heben oder tragen. Nun gab es aber keine andere Möglichkeit, denn ich mußte ja in mein Hotel in der Innenstadt. Ich muß dabei erwähnen, daß meine Behinderung durch zu lange Kälteeinwirkung zunimmt und die körperlichen Schäden nicht rückgängig gemacht werden können. Also mußten fünf Kollegen mithelfen, mich samt Rollstuhl in die Straßenbahn zu hieven. Dabei wurde der Elektrorollstuhl verbogen.

Da ich eventuell vorhabe, mich in Zukunft häufiger in Karlsruhe beruflich zu engagieren, kann ich solche Zustände natürlich nicht akzeptie-

ren. Ich möchte Sie also hiermit bitten, mir und allen anderen Rollstuhlfahrern zu helfen.

Dem KVV-Unternehmen muß untersagt werden, ihre Fahrzeuge Niederflurfahrzeuge zu nennen, solange deren Niederflure sich auf unerreichbarer Höhe befinden, denn sonst ist ja jede Vorab-Information sinnlos. Außerdem möchte ich die Kosten für die Taxifahrt erstattet bekommen (Quittung liegt bei). Im übrigen möchte ich Sie bitten mir mitzuteilen, wem ich die Rechnung für die Reparatur meines Rollstuhles zukommen lassen kann, denn ich kann es mir nicht leisten, für Schäden aufzukommen, die durch die skandalösen Zustände in Ihrer Stadt entstanden sind. Auch ist eine Entschädigung für die körperlichen Verletzungen angemessen.

Ich möchte Ihnen noch mitteilen, daß ich meine Erfahrungen im Internet weitergegeben habe, um andere Rollstuhlfahrer vor einem Besuch in Karlsruhe zu warnen, und um die Falschinformationen von KVV und Taxiunternehmen richtigzustellen.

Mit nicht sehr freundlichen Grüßen

Manfred Keitel

Anlagen:

Rückporto
Rechnung des Taxiunternehmens

Erfahrungsbericht

Andere Verkehrsbetriebe sind auch nicht besser – keine Entschuldigung für die Bahn AG II (aus Sicht einer Begleitperson)

Hier noch einige Erfahrungen und Beobachtungen:

Stuttgart: Die Straßenbahnen sind Niederflurbahnen, viele Bahnsteige erhöht, so dass man bequem mit dem Rolli reinfahren kann. Geht

aber nicht, denn in jedem Eingangsbereich der Bahn ist eine Stange in der Mitte angebracht – die übrigens auch für Läufer zu nix gut ist.

Berlin: Die meisten Haltestellen der U-Bahnen sind unerreichbar für Rollifahrer. Trotzdem sind überall Notrufknöpfe mit Rollisymbol auf den Bahnsteigen. Diese auffälligen Notrufanlagen sind offensichtlich nicht für Behinderte da, denn die werden dort nie sein. Ich glaube, sie wurden für die Nichtbehinderten installiert. Aber warum?

Wiesbaden: Ohne Hebelift ist es nicht möglich, als Rollifahrer in Züge und vor allem die S-Bahn zu gelangen. Leider wird im (Hauptstadt-) Bahnhof abends um 21 Uhr Feierabend gemacht. Dann ist auch niemand mehr da, der den Hebelift bedienen kann. Wir haben noch Glück, nach Mainz kommen wir dann mit dem Bus. Andere behinderte Reisende aber müssen Wiesbaden bis 21 Uhr erreicht oder verlassen haben.

Alzey: Ist am Wochenende für Rollifahrer unerreichbar und steht hier stellvertretend für viele andere Kleinstädte. Die Bahnhöfe sind nicht oder nur teilweise besetzt und die Züge und Bahnsteige so konzipiert, dass ein Rollifahrer auf Hebelifte angewiesen ist, die dann aber niemand bedienen kann.

Noch ein Beispiel: Wir wollten abends in Mainz mit dem Bus fahren und trafen an der Haltestelle am Hauptbahnhof eine Nachbarin, die ebenfalls mit E-Rolli unterwegs ist. Es war großes Gedränge, mehrere Busse kamen gleichzeitig, und unser Bus stand ganz hinten. Auf dem schmalen Bussteig, mit dem vielen Gedränge, war es schwierig, mit dem Rolli zum Bus zu gelangen, außerdem stand der Bus so weit hinten, wo kein Bussteig mehr war und es mit der Rampe zu steil geworden wäre. Die Nachbarin bat mich, zum Bus zu gehen und den Busfahrer zu bitten, vorn noch mal anzuhalten. Das tat ich dann freundlich und höflich, und der Busfahrer nickte mir verstehend zu. Dann ging ich wieder zurück, die Busse fuhren an, einer nach dem anderen fuhr los, der letzte – unser Bus – machte aber keine Anzeichen, anzuhalten, so dass ich an die Scheibe klopfte, als er vorbeifuhr. Der Busfahrer fing sofort an, mich zu beschimpfen, stoppte dann aber den

Bus, mich immer noch beschimpfend öffnete er die Tür und kam heraus. Erst jetzt schien er die beiden Rollifahrer zu bemerken. Trotzdem blieb ich der Sündenbock.

Thomas Richter

Erfahrungsbericht

Tarnen und Täuschen?

Der Paraplegiker berichtete in seinem Heft 3/1995 davon, dass in Absprache mit der Deutschen Bahn AG bei der „MBB Förder- und Hebesysteme GmbH" im Werk Hoyenkamp in der Nähe von Bremen ein waggongebundener Lift entwickelt wurde, der nachträglich mit sechs Schrauben in jeden ICE eingebaut werden kann.[2] Diese sehr engagierte Zeitschrift querschnittgelähmter Rollstuhlfahrerinnen verknüpfte damals diese Entwicklung mit der Frage „Denkt die Bahn um?". Heute – sieben Jahre später – lässt sich der Gedanke nicht gänzlich verdrängen, ob die Bahn AG damals einen Versuchsballon startete, der davon ablenken sollte, dass man seit 30 Jahren nichts tut, um Mobilitätsbehinderten im Schienenverkehr die Barrieren zu nehmen. Behinderte und Rollstuhlfahrerinnen gab es natürlich auch schon vor diesem Zeitraum von 30 Jahren, den wir in diesem Buch dokumentieren. Schon vor dieser Zeit müssen die Probleme vorhanden und bewusst gewesen sein. Lassen wir uns in unserer berechtigten Forderung und Sehnsucht nach Gleichstellung immer wieder durch solche Ballons unseren kritischen Geist vernebeln?

Waggons haben erfahrungsgemäß eine Lebensdauer von 30 Jahren. Hätte die Deutsche Bundesbahn 1973 systematisch begonnen, nach einem umfassenden Konzept die Barrieren im Waggon und beim Einstieg in den Waggon zu beseitigen, könnten wir mit Erscheinen des Buches sehr ungehindert dieses öffentliche Verkehrsmittel benutzen – vorausgesetzt, die Barrieren in den Bahnhofsbereichen wären in diesem Zeitraum ebenfalls beseitigt worden. Das hätte man ohne Schwierigkeiten tun können,

weil in dieser Zeit so viele bauliche Veränderungen angefallen sind, dass es heute weitgehend gelöste Probleme wären.

Hätte die Bundesbahn 1988 diesen Prozess begonnen, als Dr. Aengenendt den Vorsitz der BAR Arbeitsgruppe niederlegte,[3] weil alle technischen Fragen gelöst waren und nur die Umsetzung der Lösungen ausstand, könnten wir in den kommenden Jahren diesen Erfolg feiern.

Dr. Aengenendt legt den Vorsitz nieder

Anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung 1988 in Hamburg hat die Arbeitsgruppe „Behindertengerechter Öffentlicher Verkehr" (AGböV) ihre 15. Arbeitssitzung abgehalten. Diese Arbeitsgruppe war ein Sachverständigengremium der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation Frankfurt. Ihr gehörten Vertreterinnen sowohl der Behindertenverbände als auch der Öffentlichen Verkehrsbetriebe und der Bundesregierung an. Die Bundesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte" (BAG-H) und die Landesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte" in Hamburg nahmen die Beratungsergebnisse zum Anlass, folgende Presseerklärung abzugeben:

Die Forderungen der Behindertenverbände nach ungehindertem Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben die Verkehrsbetriebe seit vielen Jahren unter Hinweis auf wirtschaftliche und technische Schwierigkeiten abgelehnt. Das oben genannte Sachverständigengremium hat diese Schwierigkeiten sieben Jahre lang erörtert und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß es keinen (!) stichhaltigen Grund gibt, die behindertengerechte Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel noch weiter hinauszuzögern. Das gilt um so mehr, als inzwischen durch Repräsentativerhebungen festgestellt worden ist, daß 12 % der Wohnbevölkerung im Bundesgebiet so schwer mobilitätsbehindert ist, dass sie öffentliche Verkehrsmittel gar nicht oder nur mit Schwierigkeiten nutzen kann. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe klagen seit Jahren über rückläufige Fahrgastzahlen und sind zum Ausgleich ihrer Milliardendefizite auf öffentliche Zuschüsse angewiesen. Die Bundesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte" und die Landes-

9 vgl. Kniola, Franz-Josef: Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994

10 Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Brief vom 22.11.1994 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

11 Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz: Brief vom 27.07.1994 an DB AG Geschäftsbereich Nahverkehr

12 Deutsche Bahn AG: Protokoll eines Gespräches mit der Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV am 29.09.1994 in Dortmund

13 Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr: Brief vom 04.04.1995 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

14 siehe Beitrag „S-Bahn Systeme bei der Bahn" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

15 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.67

16 Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr: Brief vom 04.04.1995 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

17 Kniola, Franz-Josef: Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994

18 vgl. Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG in: fairkehr 4/94, S.20

III Die Bahn und die Technik

1 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.12

2 vgl. Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002

3 vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) (Hrsg.): Anforderungsprofil für einen barrierefreien innovativen Eisenbahnwagen des Personennah- und -fernverkehrs. Frankfurt/ Main 2000

4 siehe Kapitel „Die Bahn AG und ihre Langzeitstrategien"

5 siehe Beitrag von Dr. Corina Zolle/ ZsL Mainz: „Horschesemol, ich hätt' da mal gern ein Problem" in diesem Kapitel

6 siehe Beitrag von Ralph Hötte/ MONITOR: „Bahn AG: Schikane gegen Behinderte" in diesem Kapitel

7 siehe Kapitel „Die Bahn als Serviceunternehmen"

8 vgl. Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002

9 Deutsche Bahn AG: Informationen für behinderte Reisende. Frankfurt/ Main 2001, S.21

10 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.69

11 designed by Antje Henninger

12 Berliner Zeitung: Im „Sonderzug" von Frankfurt nach Berlin. o.D.

13 Unter der Lupe: ICE: Rohrpost mit Barrieren. in: Leben und Weg 4/1991, S.30

14 Unter der Lupe: ICE: Rohrpost mit Barrieren. in: Leben und Weg 4/1991, S.30

15 siehe Beitrag „Der Kunde ist König – aber Werner König ist kein Kunde" im Kapitel „Die Bahn als Serviceunternehmen"

16 vgl. Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund": Protokoll des Gesprächs mit der ICE-Projektleitung und der Kontaktstelle für Behinderten-

fragen der DB AG am 03.03.1992 während der Fahrt in einem ICE zwischen Hannover und Frankfurt/ Main

17 Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages: Beschlußempfehlung vom 24.02.1994. Pet 5-12-12-931-54020, Prt.Nr. 12/68

18 vgl. Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund": Protokoll des Gesprächs mit Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG am 22.06.1994 in Dortmund

19 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.18

20 Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund": Protokoll des Gesprächs mit Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG am 22.06.1994 in Dortmund

21 siehe Beitrag von Dr. Corina Zolle/ ZsL Mainz: „Horschensemol, ich hätt´ da gern ein Problem!" in diesem Kapitel; siehe Beitrag von Ralph Hötte/ MONITOR: „Bahn AG: Schikane gegen Behinderte" in diesem Kapitel

22 vgl. Schwarz, Klaus: Denkt die Bahn um? in: Paraplegiker 3/1995; siehe Beitrag „Tarnen und Täuschen?" im Kapitel „Die Bahn und ihre Langzeitstrategien"

23 aus einer Anzeige: „Die Bahn DB –Mobilität trotz Handicap: Dafür setzen wir uns ein", Absatz: – Behinderte Menschen erhalten bei der Bahn eine Reihe von Vergünstigungen. In: Paraplegiker 4/2002, S.11

24 Deutsche Bahn AG, Zentralbereich Konzernkommunikation: Brief vom 23.02.1994 an die Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund", Antwort auf: Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund": Brief vom 15.02.1994 an die Bundesbahnbezirksdirektion Essen

25 vgl. MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.: Pressemitteilung vom 13.06.1994

26 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.67

27 Waggonbau Görlitz GmbH: Brief vom 01.09.1994 an Arnd Hellinger (Mitglied der Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV)

28 Ruhr-Nachrichten: Bahn beruhigt Rollstuhlfahrer. 17.06.1994

29 vgl. Dortmunder probieren´s mit Doppeldeckern auf Schiene. Start des Tests auf der S-Bahn war von Protesten begleitet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 08.08.1994; Streit um S-Bahn der Zukunft: Behinderte ließen Dampf ab. In: Westfälische Rundschau vom 08.08.1994; Hille, Monika: Zweistöckige S-Bahnen gegen den Platzmangel. In: Westfälische Rundschau vom 08.08.1994

30 Lindgrün – die Hoffnung der S-Bahn. Doppelstöcker ab heute im Einsatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 08.08.1994

31 Dittrich, Jochen: Innovationen beim Ein- und Ausstieg: Unterschiedliche Bahnsteighöhen als technische Herausforderung – Lösungswege bei BOMBARDIER TRANSPORTATION. Vortrag zur 1. Internationalen Fachkonferenz „Zug um Zug in die Zukunft: Barrierefrei für alle!" am 23.02.2000 in Dortmund

32 Bundesminister für Verkehr: Stellungnahme zum Schreiben der Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV, übersandt durch den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages am 06.02.1996

33 Kniola, Franz-Josef: Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche

Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994

34 Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr: Brief vom 04.04.1995 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

35 siehe Beitrag „Die Bahn und ihr Behindertenproblem" im Kapitel „Die Bahn – der Behinderer"

36 Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV: Protokoll einer Bereisung der S-Bahn-Linie „S 5" (Dortmund-Witten-Hagen), 24.06.1994

37 vgl. Kniola, Franz-Josef: Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994

38 Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Brief vom 22.11.1994 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

39 vgl. den Artikel Hürden für Behinderte. In: Ruhmachrichten vom 24.07.2001

40 siehe Beitrag „Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen" in diesem Kapitel; siehe Beitrag „Was suchen Sie denn zu dieser nachtschlafenden Zeit noch auf der Straße" im Kapitel „Die Bahn als Serviceunternehmen"

41 dpa/ lhe: Verband kritisiert Fehlen automatischer Hilfen bei der Bahn AG. Nov. 2000

42 vgl. Deutsche Bahn AG: Informationen für behinderte Reisende. Frankfurt/Main 2001. In ihrer neuen Broschüre „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende" von 2002 behauptet die Bahn, sie würde das innerhalb eines Werktags schaffen, aber Erfahrungsberichte gutgläubiger Reisender, die sich darauf verlassen, stehen noch aus.

43 Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages: Beschlußempfehlung vom 24.02.1994. Pet 5-12-12-931-54020, Prt.Nr. 12/68

44 DB AG, Kundenbetreuung Reiseverkehr: Brief vom 29.06.1994 an die Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund"

45 siehe Beitrag „Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen" in diesem Kapitel

46 vgl. Deutsche Bahn AG: mobil 09/02. Hamburg 2002, S.43

47 siehe Beitrag „Tausendmal schockiert" in diesem Kapitel

48 siehe Kapitel „Die Bahn, das Geld und die Politik"

49 Sonnenburg, Udo: Innovationen beim Ein- und Ausstieg: Unterschiedliche Bahnsteighöhen als technische Herausforderung. Vortrag zur 1. Internationalen Fachkonferenz „Zug um Zug in die Zukunft: Barrierefrei für alle!" am 23.02. 2000 in Dortmund;

Dittrich, Jochen: Innovationen beim Ein- und Ausstieg: Unterschiedliche Bahnsteighöhen als technische Herausforderung – Lösungswege bei BOMBARDIER TRANSPORTATION. Vortrag zur 1. Internationalen Fachkonferenz „Zug um Zug in die Zukunft: Barrierefrei für alle!" am 23.02.2000 in Dortmund

50 vgl. Schwarz, Klaus: Denkt die Bahn um? in: Paraplegiker 3/1995, S. 6

51 siehe Beitrag „Tarnen und Täuschen?" im Kapitel „Die Bahn und ihre Langzeitstrategien"

52 siehe Beitrag „Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen" in diesem Kapitel

53 vgl. Arbeitsgruppe „Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises „Der behinderte Mensch in Dortmund": Protokoll des Gesprächs mit Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG am 22.06.1994 in Dortmund

54 vgl. Keck, Hans-Peter: Deutsche Bahn lässt Blinde suchen. Bremer Haupt-

bahnhof: Trotz Neugestaltung nicht barrierefrei. In: Selbsthilfe 4/2001, S.41

55 Steiner, Gusti: Abschrift eines Tonbandprotokolls, veröffentlicht im Medienpaket „Mit Behinderungen muß gerechnet werden". Frankfurt/Main 1975

56 Lehmann, Ursula: Bahn 1992 – „Ich will doch nur durch die Tür". In: Leben und Weg 6/1992

IV Die Bahn, das Geld und die Politik

1 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.30

2 Schwerbehindertengesetz (SchwbG) i. d. Fass. d. Bek. v. 26.08.1986 (BGBl. I S.1421, 1550)

3 siehe Beitrag „Labyrinth ‚Unentgeltliche Beförderung'" im Kapitel „Die Bahn als Serviceunternehmen"

4 vgl. Kniola, Franz-Josef: Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.1994

5 mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/ Die Grünen vom 08.06.1994

6 vgl. Arbeitsgruppe "Kultur, Verkehr, Freizeit" des Aktionskreises "Der behinderte Mensch in Dortmund": Protokoll des Gesprächs mit Hans Gores von der Kontaktstelle für Behindertenfragen der DB AG am 22.06.1994 in Dortmund

7 siehe Beitrag „Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

8 siehe z.B. Beitrag „Mit dem ICE wird alles gut – oder: Der Mythos Barrierefreiheit durch neue Technik" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

9 siehe Beitrag „Bahnsteiggebundene Einstiegshilfen" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

10 „Dr. Aengenendt legt den Vorsitz nieder". In: REHAB-report Heft 4, Juli 1988, S.231

11 siehe Beitrag „Wie versprochen – so gebrochen" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

12 vgl. Hier irrt Bahnchef Hartmut Mehdoml Neues Preissystem benachteiligt behinderte Menschen – BahnCard S unbedingt erhalten. In: VdK-Zeitung April 2002, S.2

13 vgl. Antwortbrief der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdom, Vorsitzender des Vorstandes, April 2002

14 vgl. Mehdorn und die Mängelliste. Stiftung Warentest kritisiert das neue Preissystem/ Bahnchef weist Vorwürfe zurück. In: Ruhr-Nachrichten vom 22. November 2002

15 Viele fahren schlechter. In: test 12/2002, S.78-81

16 Unter der Lupe: ICE: Rohrpost mit Barrieren. in: Leben und Weg 4/1991, S.30

17 Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages: Beschlußempfehlung vom 24.02.1994. Pet 5-12-12-931-54020, Prt.Nr. 12/68

18 Petitionsausschuß kritisiert die Deutschen Bahnen. In: Paraplegiker 3/1993, S.44

19 Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages: Beschlußempfehlung vom 24.02.1994. Pet 5-12-12-931-54020, Prt.Nr. 12/68

20 vgl. Bröer, Guido: Der kleine Unterschied. in: fairkehr 4/94, S.18-21

21 zit. nach Bröer, Guido: Der kleine Unterschied. in: fairkehr 4/94, S.21

22 Vorschlag für einen DB-Slogan von den Autorinnen dieses Buches, angelehnt an die Aussagen im Artikel von Guido

Bröer „Der kleine Unterschied". In: fairkehr 4/94, S.21

23 Bundesminister für Verkehr: Stellungnahme vom 21.07.1995 zur Eingabe der Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV, übersandt durch den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages am 16.08.1995

Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr: Brief vom 04.04.1995 an die Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

Kniola, Franz-Josef: Antwort des NRW-Verkehrsministers auf die mündliche Anfrage Nr. 580 der Abgeordneten Gisela Nacken, Bündnis 90/die Grünen vom 08.06.1994

Landtag Nordrhein-Westfalen: Fax vom 11.03.1999 zur Eingabe der Bürgerinitiative zur Gleichstellung Behinderter im ÖPNV

24 siehe auch Beitrag „S-Bahn-Systeme bei der Bahn" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

25 Blickpunkt Bundestag: Petitionsausschuss einig. Mobilität der Behinderten bei der Bahn verbessern. 7/2000, S.80

26 siehe auch Beitrag „Die Bahn und das Geld" im Kapitel „Die Bahn, das Geld und die Politik"

27 Spontanzusammenschluß MOBILITÄT FÜR BEHINDERTE, Berlin 2001

V Die Bahn als Serviceunternehmen

1 Deutsche Bahn AG: Informationen für behinderte Reisende. Frankfurt/ Main 2001

2 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002

3 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, ergänzt durch Cartoons der Autorinnen;

Deutsche Bahn AG: Informationen für behinderte Reisende. Frankfurt/ Main 2001

4 Deutsche Bahn AG: Mobilität trotz Handicap: Dafür setzen wir uns ein. Werbung. http://www.bahn.de/imperia/md/content/pdf/diverse/15.pdf

5 Die Bahn wird attraktiver. Interview mit dem Leiter der DB-Niederlassung München, Dr. Horst Petry. In: VdK-Zeitung Juni 1994, S.8f

6 siehe auch Beitrag „Bahn 1975 – Der Gepäckwagen als Sonderabteil" im Kapitel „Die Bahn und die Technik"

7 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.33;

Deutsche Bahn AG: Informationen für behinderte Reisende. Frankfurt/ Main 2001, S.34

8 Deutsche Bahn AG: mobil 03/02. Hamburg 2002, S.68

9 Slogan der Deutschen Bundesbahn 1993, zitiert nach Leben und Weg 2/1993, S.25

10 Deutsche Bahn AG, Kundenbetreuung Reiseverkehr: Brief vom 03.01.1995 an Werner König

11 vgl. Spontanzusammenschluß MOBILITÄT FÜR BEHINDERTE, Berlin 2001

12 siehe auch Beitrag „Die Bahn und das Geld" im Kapitel „Die Bahn, das Geld und die Politik"

13 Schwerbehindertengesetz (SchwbG) i. d. Fass. d. Bek. v. 26.08.1986 (BGBl. I S.1421, 1550)

14 siehe auch Beitrag „Die Bahn und das Geld" im Kapitel „Die Bahn, das Geld und die Politik"

15 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002, S.30ff

16 vgl. Deutsche Bahn AG: „Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende" 2002; Deutsche Bahn AG: „Übersichtskarte zum Entfernungsanzeiger"

17 Deutsche Bahn AG: Informationen für mobilitätseingeschränkte Reisende. Frankfurt/ Main 2002

VI Die Bahn und das Bundesgleichstellungsgesetz

1 Auszug aus einem Brief der Internationalen Liga für Menschenrechte an den Vorstand der DB AG vom 24.11.1998; Hervorhebungen im Original

2 MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.: Gleichstellungsverpflichtung auch für die Deutsche Bahn AG (Flugblatt anlässlich der RailTec). Dortmund 2001; Hervorhebungen im Original

3 Storm, Linde: Wahlschablonen und ein Anrecht auf Gebärdendolmetscher. Das Behindertengleichstellungsgesetz tritt in Kraft. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.04.2002

4 Statement von Horst Frehe, Mitglied des Sprecherrates des Deutschen Behindertenrates. omp, kobinet-nachrichten vom 08.08.2002

5 Deutsche Bahn AG: mobil 09/2002, S.43

6 siehe Beitrag „Dr. Aengenendt legt den Vorsitz nieder" im Kapitel „Die Bahn und ihre Langzeitstrategien"

VII Die Bahn und ihre Langzeitstrategien

1 vgl. Girnau, Prof. Dr. Ing. Günter: Maßnahmen für Behinderte im öffentlichen Personennahverkehr aus der Sicht der öffentlichen Verkehrsunternehmen. Bielefeld 1981

2 Schwarz, Klaus: Denkt die Bahn um? Einbaulift für den ICE. In: Paraplegiker, 3/1995, S.6

3 siehe Beitrag „Dr. Aengenendt legt den Vorsitz nieder" im Kapitel „Die Bahn und ihre Langzeitstrategien"

4 „Dr. Aengenendt legt den Vorsitz nieder". In: REHAB-report Heft 4 Juli 1988, S.231

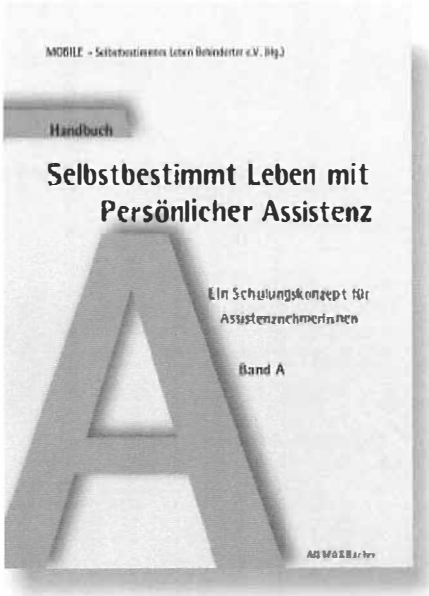
5 Auszug aus einem Brief der Touring Wandern Berlin an MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V. vom 24.07.2001

6 Auszug aus einem Brief der Touring Wandern Berlin an MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V. vom 24.07.2001

VIII Nachwort aus der Feder der Deutschen Bahn AG

1 kurz notiert, DB mobil 03/ 02, S.53

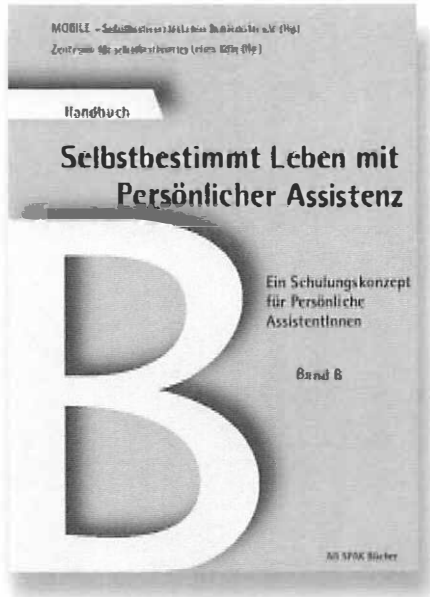
BAND A



MOBILE (Hg)
Selbstbestimmt Leben mit Persönlicher Assistenz
Band A – Ein Schulungskonzept für
Assistenz nehmerInnen
ISBN 3-930830-26-4 – 666 Seiten – € 20,00

Der Band A des Handbuchs ist ein Schulungskonzept für AssistenznehmerInnen.
Dieses Schulungskonzept gliedert sich in einen inhaltlichen und einen methodischen Teil sowie in eine Materialsammlung. Der inhaltliche Teil bearbeitet eine Vielzahl theoretischer Grundlagen, beispielsweise „Das Modell der Persönlichen Assistenz - Eine Einführung für Persönliche AssistentInnen", „Rechte und Pflichten der Persönlichen AssistentInnen als ArbeitnehmerInnen" und „Die Beziehung zwischen AssistenznehmerIn und Persönlicher AssistentIn". Der methodische Teil beinhaltet u.a. 17 Schulungsbausteine, beispielsweise „Spielregeln - Rechte und Pflichten der Persönlichen Assistentin", „Der erste Eindruck zählt - Das persönliche Bewerbungsgespräch", „Wie hätten Sie's denn gerne - Arbeiten nach Anleitung" oder „Persönliche Assistenz und Privatsphäre - Umgang mit der Schweigepflicht". Die Sammlung unterschiedlicher Materialien reicht von konkreten Handreichungen über Formulare bis hin zu Tabellen mit weitreichenden Informationen. Das Glossar am Ende des Handbuchs hat das Ziel, die Begrifflichkeiten im Zusammenhang mit Persönlicher Assistenz zu klären, zu rehistorisieren sowie zu radikalisieren.

BAND B



MOBILE /ZSL Köln (Hg.)
Selbstbestimmt Leben mit Persönlicher Assistenz
Band B – Ein Schulungskonzept
für Persönliche AssistentInnen
ISBN 3-930830-29-9 – 406 Seiten – € 17,50

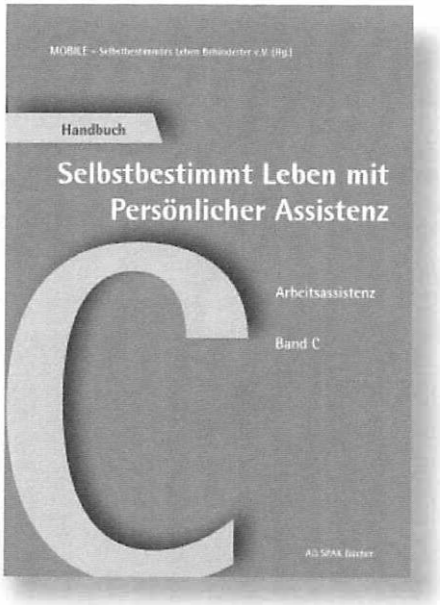
Der Band B geht den Fragen Persönlicher AssistentInnen und solche, die es werden wollen, nach.

- MitarbeiterInnen Ambulanter Dienste und anderer Einrichtungen,
- professionelle BeraterInnen und TeamerInnen, die die Gruppenschulung durchführen,
- Personen, die in der politischen Selbsthilfe behinderter Menschen tätig

AG SPAK Bücher
Arbeitsgemeinschaft
sozialpolitischer Arbeitskreise

Holzheimer Str. 7
89233 Neu-Ulm
Fax 07308-919095
www.leibi.de/spak-buecher

BAND C – in Vorbereitung



Ergänzungsband des Handbuchs „Selbstbestimmt Leben mit Persönlicher Assistenz" zum Thema Arbeitsassistenz

Arbeitsassistenz ist ein wichtiges und aktuelles Thema für schwerbehinderte Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer mit Bedarf an Persönlicher Assistenz. Mit dem im SGB IX verankerten Anspruch auf Arbeitsassistenz wurde eine seit langem bestehende Forderung der Politischen Selbsthilfebewegung behinderter Menschen erfüllt. Doch der Rechtsanspruch alleine hilft nur bedingt weiter. Die AssistenznehmerInnen müssen auch wissen, wie sie diesen Anspruch umsetzen können und was Arbeitsassistenz für ihren Arbeitsalltag bedeutet. Dazu gehört die Frage, was Arbeitsassistenz ist. Wichtig ist auch das rechtliche und tatsächliche Verhältnis zwischen der ArbeitgeberIn, der schwerbehinderten MitarbeiterIn und der Persönlichen AssistentIn. Ein nicht zu unterschätzender Aspekt ist auch die Vermeidung von Konflikten am Arbeitsplatz, die im Zusammenhang mit der Arbeitsassistenz stehen können. Die mit der Einführung des Rechtsanspruches auf Arbeitsassistenz zusammenhängenden Neuerungen führen auf Seiten der Betroffenen zu einem Informations-, Beratungs- und Schulungsbedarf, der im Rahmen der geplanten Ergänzung des Handbuchs „Selbstbestimmt Leben mit Persönlicher Assistenz" baldmöglichst aufgegriffen und abgedeckt werden soll.

AG SPAK Bücher
Arbeitsgemeinschaft
sozialpolitischer Arbeitskreise

Holzheimer Str. 7
89233 Neu-Ulm
Fax 07308-919095
www.leibi.de/spak-buecher

Alexandra Franz
Selbstbestimmt Leben mit Persönlicher Assistenz – Eine alternative Lebensform behinderter Frauen
ISBN 3-930830-33-7 – 151 Seiten – € 14,00

Hinter den Begriffen der Selbstbestimmung und der Persönlichen Assistenz stehen umfassende Konzepte der Politischen Selbsthilfe behinderter Menschen. In der bisherigen Diskussion wurden beide Themenkreise jedoch kaum unter Berücksichtigung frauenspezifischer Fragestellungen diskutiert. Doch was bedeutet es für behinderte Frauen, selbstbestimmt zu leben? Welche Erfahrungen und Wünsche haben behinderte Frauen, die ihren Hilfebedarf über Persönliche Assistenz abdecken? Alexandra Franz hat unter diesen Fragestellungen Aussagen behinderter Frauen untersucht und zum Ausgangspunkt ihrer Überlegungen gemacht. Ein feministischer Ansatz, der wichtige Erkenntnisse zum Zusammenhang zwischen Selbstbestimmung, Behinderung und Geschlecht aufzeigt sowie neue Forschungsperspektiven eröffnet.

Dieses Buch nimmt die Tradition der sechziger und siebziger Jahre auf. Damals gab es zu vielen politischen Themen Schwarzbücher, die sich kritisch mit Institutionen auseinander setzten.

Das Schwarzbuch „Deutsche Bahn AG" zeigt, wie die „Bundesbahn" bzw. die „Deutsche Bahn AG" seit Jahrzehnten mit behinderten Menschen und deren Mobilitätsproblemen umgeht: Was getan wurde oder vielmehr nicht getan wurde. Aktuelle Erfahrungsberichte behinderter Fahrgäste werden den gänzlich unzulänglichen Aktivitäten der Bahn gegenüber gestellt.

Angesichts des Sozialgesetzbuches IX und seiner Bestimmung über die Teilhabe behinderter Menschen in der Gesellschaft aus dem Jahr 2001 und unter Berücksichtigung des Bundesgleichstellungsgesetzes aus dem Jahr 2002 muss sich bei der Bahn AG etwas ändern: Sie muss unverzüglich ein umfassendes Konzept zur Teilhabe Behinderter am Bundesbahnverkehr entwickeln und verwirklichen, sie darf nicht länger nur so tun als täte sie etwas für Behinderte. Die bisher verfolgte Hinhaltetaktik der Bahn AG kann nicht länger hingenommen werden. Dazu leistet dieses Buch einen Beitrag.

ISBN 3-930830-36-1

BUS UND BAHN FÜR ALLE!