

***Barrierefreiheit im Öffentlichen  
Personennahverkehr (ÖPNV) in der  
Region Stuttgart***

**Ergebnisse eines Runden Tisches mit  
Betroffenen zum Problembereich  
Fahrzeugzugang bei S-Bahnen**

Kerstin Pauls (Hrsg.)

**Nr. 190/ Juni 2001**

**Arbeitsbericht**

ISBN 3-934629-42-3

ISSN 0945-9553

***Akademie für Technikfolgenabschätzung  
in Baden-Württemberg***

Industriestr. 5, 70565 Stuttgart  
Tel.: 0711 • 9063-0, Fax: 0711 • 9063-299  
E-Mail: [info@ta-akademie.de](mailto:info@ta-akademie.de)  
Internet: <http://www.ta-akademie.de>

Ansprechpartner: Kerstin Pauls Tel. 0711 • 9063-115  
E-Mail: [kerstin.pauls@ta-akademie.de](mailto:kerstin.pauls@ta-akademie.de)

Die *Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg* gibt in loser Folge Aufsätze und Vorträge von Mitarbeitern sowie ausgewählte Zwischen- und Abschlußberichte von durchgeführten Forschungsprojekten als *Arbeitsberichte der TA-Akademie* heraus. Diese Reihe hat das Ziel, der jeweils interessierten Fachöffentlichkeit und dem breiten Publikum Gelegenheit zu kritischer Würdigung und Begleitung der Arbeit der Akademie zu geben. Anregungen und Kommentare zu den publizierten Arbeiten sind deshalb jederzeit willkommen.

## Vorwort

In Deutschland ist unumstritten, daß auch mobilitätsbehinderte Personen den öffentlichen Nahverkehr möglichst ohne Schwierigkeiten nutzen können sollen, und dieses Ziel wird in vielen Regelungen für die Gestaltung von Fahrzeugen und Anlagen des öffentlichen Verkehrs auch explizit genannt: so ist beispielweise eine investive Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) nur dann förderfähig, wenn sie die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt. Die Leitlinie für die Gestaltung des ÖPNV für Baden-Württemberg fordert, daß bei der Verkehrsinfrastruktur, den Fahrzeugen und Verkehrsangeboten im ÖPNV die Belange von Familien mit Kindern, von Frauen und auch von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, besonders berücksichtigt werden sollen, und die Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) so anzuwenden sind, daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird.

Die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs – gerade auch in Stuttgart – haben sich in den vergangenen Jahren aktiv bemüht, diese Ziele in der Praxis umzusetzen. Ein besonderes Problem stellt hier die S-Bahn dar, für die der Verband Region Stuttgart 1996 die Zuständigkeit übernommen hat, und die den Anforderungen an einen barrierefreien Zugang damals in vielen Fällen noch nicht entsprach. Hier war und ist der Verband bestrebt, die noch vorhandenen Barrieren beim Zugang vor allem zu Bahnhöfen und Bahnsteigen zügig abzubauen. Er hat dazu nicht nur eine Studie von der SWITCH Transit Consult durchführen lassen, sondern auch bereits im Vorfeld das Gespräch mit potentiell Betroffenen gesucht. Im Rahmen der Vorstellung der Ergebnisse der Studie entstand der Wunsch, die Gespräche mit Betroffenen zu intensivieren. In Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart hat dann die Akademie für Technikfolgenabschätzung die Aufgabe übernommen, einen Runden Tisch mit Betroffenen zum Problembereich Fahrzeugzugang bei S-Bahnen zu organisieren und durchzuführen.

In der Diskussion konnten Probleme an vielen Stellen im S-Bahnnetz identifiziert und deren Lösungsmöglichkeiten erörtert werden. Es zeigte sich aber auch, daß der Kreis der „mobilitätsbehinderten Personen“ noch keineswegs befriedigend zu beschreiben ist, und daß sich die Verbesserungen im ÖPNV noch überwiegend an Behinderten im Sinne von Rollstuhlfahrenden orientieren.

An dieser Stelle danken wir Frau Monika Herrmann, die während ihrer Zeit an der Akademie den Runden Tisch vorbereitet und organisiert hat und die dieses Thema zu einem Teil der Akademiearbeit gemacht hat.

D. Schade



## **Inhaltsverzeichnis**

<i>Vorwort</i> .....	<i>1</i>
<b>1</b> <i>Barrierefreiheit und Mobilität</i> .....	<b>1</b>
<b>1.1</b> Begriffsdefinition Mobilität.....	<b>1</b>
<b>1.2</b> Begriffsdefinition Barrierefreiheit.....	<b>1</b>
<b>1.3</b> Behinderte im engeren Sinne .....	<b>2</b>
<b>1.4</b> Mobilitätsbehinderte.....	<b>3</b>
<b>2</b> <i>Rechtliche Grundlagen</i> .....	<b>5</b>
<b>2.1</b> Vorgaben in der Europäischen Union.....	<b>5</b>
<b>2.2</b> Vorgaben auf Bundesebene.....	<b>6</b>
<b>2.3</b> Vorgaben in Baden-Württemberg.....	<b>7</b>
<b>2.4</b> Praktische Bedeutung des Diskriminierungsschutzes .....	<b>8</b>
<b>2.5</b> Öffentliche Einrichtungen und Daseinsvorsorge .....	<b>9</b>
<b>3</b> <i>Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV</i> .....	<b>11</b>
<b>3.1</b> Sicht der Verkehrsunternehmen .....	<b>11</b>
<b>3.2</b> Anforderungen aus Sicht der Betroffenen.....	<b>12</b>
<b>3.3</b> Synthese .....	<b>14</b>
<b>4</b> <i>Barrierefreiheit in der Region Stuttgart</i> .....	<b>17</b>
<b>4.1</b> Unterschiedliche Systeme und Barrierefreiheit .....	<b>17</b>
4.1.1 Bus .....	17
4.1.2 Straßenbahn.....	18
4.1.3 U-Bahn/Stadtbahn .....	18
4.1.4 S-Bahn.....	19
<b>4.2</b> Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart.....	<b>19</b>
4.2.1 Stuttgarter Straßenbahnen AG - SSB .....	20
4.2.2 S-Bahn und Verband Region Stuttgart .....	22
4.2.3 Besonderheiten bei der S-Bahn .....	23

<b>5</b>	<b><i>Runder Tisch: Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität</i></b> .....	<b>27</b>
5.1	<b>Der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger</b> .....	<b>27</b>
5.2	<b>Diskussion</b> (nach dem Beitrag von Herrn Dr. Weber).....	<b>30</b>
5.3	<b>Barrierefreie Mobilität im S-Bahn-Netz Stuttgart</b> .....	<b>35</b>
5.4	<b>Diskussion</b> (nach dem Beitrag von Herrn Himmelmann).....	<b>40</b>
<b>6</b>	<b><i>Erarbeitung eines Anforderungsprofils am Runden Tisch</i></b> .....	<b>45</b>
6.1	<b>Überarbeiteter Diskussionsmitschnitt</b> .....	<b>45</b>
6.2	<b>Ergebnisse des Runden Tisches</b> .....	<b>60</b>
6.2.1	Anforderungen der Beteiligten.....	60
6.2.2	Präferierte Maßnahmen und die Einbeziehung in die Planung .....	61
6.2.3	Umsetzungshemmnisse .....	62
6.3	<b>Fazit</b> .....	<b>63</b>
	<b><i>Zusammenfassung</i></b> .....	<b>65</b>
	<b><i>Summary</i></b> .....	<b>66</b>
	<b><i>Referenten</i></b> .....	<b>69</b>

# 1 Barrierefreiheit und Mobilität

## 1.1 Begriffsdefinition Mobilität

Mobilität ist in der Statistik erst einmal für alle Personen gleich. In der verkehrlichen Definition bedeutet räumliche Mobilität die Anzahl der von einer Person zurückgelegten Wege pro Zeiteinheit, die sich dann im Verkehr äußert, da die Distanzen mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Des Weiteren hat Mobilität aber auch eine soziale Dimension, da hinter dieser Mobilität Aktivitäten und Tätigkeiten stehen. In unserer modernen Gesellschaft ist es nur möglich, sinnvoll am sozialen oder wirtschaftlichen Leben teilzuhaben, wenn eine ungehinderte Fortbewegung gewährleistet wird. Das gilt sowohl für berufliche Zwecke wie auch für Freizeitaktivitäten.

Mobilität, also die Beweglichkeit von Individuen oder Gruppen in der Gesellschaft, kann deshalb nicht nur auf eine Annehmlichkeit oder gar Notwendigkeit reduziert werden, sondern sollte als Recht betrachtet werden, das jedem zustehen sollte.

Besonders wichtig ist dieser Aspekt für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wenn nämlich ihre Teilhabe an allen sozialen, kommerziellen, kulturellen und politischen Aktivitäten davon abhängt, inwieweit ihre Mobilitätsprobleme gelöst sind.

## 1.2 Begriffsdefinition Barrierefreiheit

Viele Menschen leben in einer Welt voller Barrieren: der Zugang zur Arbeit, Ausbildung, einer ihren Bedürfnissen entsprechenden Wohnung, zu Ämtern, Schulen, Arztpraxen, Geschäften und auch zu öffentlichen Verkehrsmitteln wird erschwert durch den Mangel an entsprechenden Baumaßnahmen oder technischen Hilfsmitteln. Mobilitätsbehinderte Personen haben besondere Probleme bei längeren Fußwegen, beim Treppensteigen und beim Überwinden von Bordsteinen.

Rechtliche Vorgaben zur Barrierefreiheit findet man u.a. in den Landesbauordnungen (siehe auch Kapitel 3.3). So heißt es in § 39 Abs. 1 der Landesbauordnung Baden-Württemberg, daß bauliche sowie andere Anlagen, die überwiegend von kleinen Kindern, behinderten oder alten Menschen genutzt werden, so herzustellen sind, daß sie von diesen Personen zweckentsprechend ohne fremde Hilfe genutzt werden können.

Im Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel sollten allen Menschen die gleichen Mobilitätschancen eingeräumt werden. Unter diesem Aspekt muß vor allem der Zugang zum ÖV, d.h. zu Haltestellen und Fahrzeugen, betrachtet werden, die ohne

fremde Hilfe benutzbar sein sollten. Zu einer barrierefreien Ausstattung gehören deshalb beispielsweise Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen, behindertengerechte Omnibusse und Straßenbahnen, aber auch Leitsysteme für seh- und hörbehinderte Menschen.

### **1.3 Behinderte im engeren Sinne**

Die Auffassung, welche Personen als behindert und daher als hilfsbedürftig angesehen werden, ist sehr unterschiedlich und hängt davon ab, in welchem Zusammenhang die Behinderung eine Rolle spielt. Unterschiedliche Auffassungen in den einzelnen Staaten ermöglichen es nicht, den Behindertenbegriff zu vergleichen und verhindern somit die Voraussetzung der Verallgemeinerbarkeit für wissenschaftliche Studien.

Im bundesdeutschen Recht definiert bisher § 3 Abs.1 Schwerbehindertengesetz den Behindertenbegriff:

*„Behinderung im Sinne dieses Gesetzes ist die Auswirkung einer nicht nur vorübergehenden Funktionsbeeinträchtigung, die auf einem regelwidrigen körperlichen, geistigen oder seelischen Zustand beruht. Regelwidrig ist der Zustand, der von dem für das Lebensalter typischen abweicht. Als nicht nur vorübergehend gilt ein Zeitraum von 6 Monaten. Bei mehreren sich gegenseitig beeinflussenden Faktoren ist deren Gesamtauswirkung maßgeblich.“*

Sowohl die WHO als auch das Schwerbehindertengesetz unterscheiden bei Behinderung

- Gesundheitsschaden auf körperlicher, geistiger oder seelischer Ebene
- Funktionelle Einschränkung z.B. Einschränkung der Mobilität, der Denk- oder Leistungsfähigkeit, der Kommunikation, der Verhaltensweisen
- Soziale Beeinträchtigung in den verschiedensten Lebensbereichen (Arbeit, Beruf und Gesellschaft als Folge des Gesundheitsschadens und der funktionellen Einschränkung (Quelle: Leitfaden für Behinderte)

Die Zahl der Behinderten, die nach oben genannter Definition in verschiedene Behindertengruppen mit jeweils anders gearteten Problemen eingeteilt werden können, liegt in Deutschland zwischen 6,6 und 7,4 Millionen Menschen. (Quelle: [www.dvr.de](http://www.dvr.de))



## 1.4 Mobilitätsbehinderte

Der funktionelle Begriff der Mobilitätsbehinderung ergibt sich einerseits aus der Fähigkeit des Menschen, andererseits aus den Anforderungen der gestalteten Umwelt.<sup>1</sup> Die Betrachtung der Mobilitätseingeschränkten und Behinderten zeigt, daß diese Gruppe weder in ihrem Erscheinungsbild noch hinsichtlich ihrer Anforderungen an Fahrzeugausstattung und Verkehrsanlagen als homogen bezeichnet werden kann.

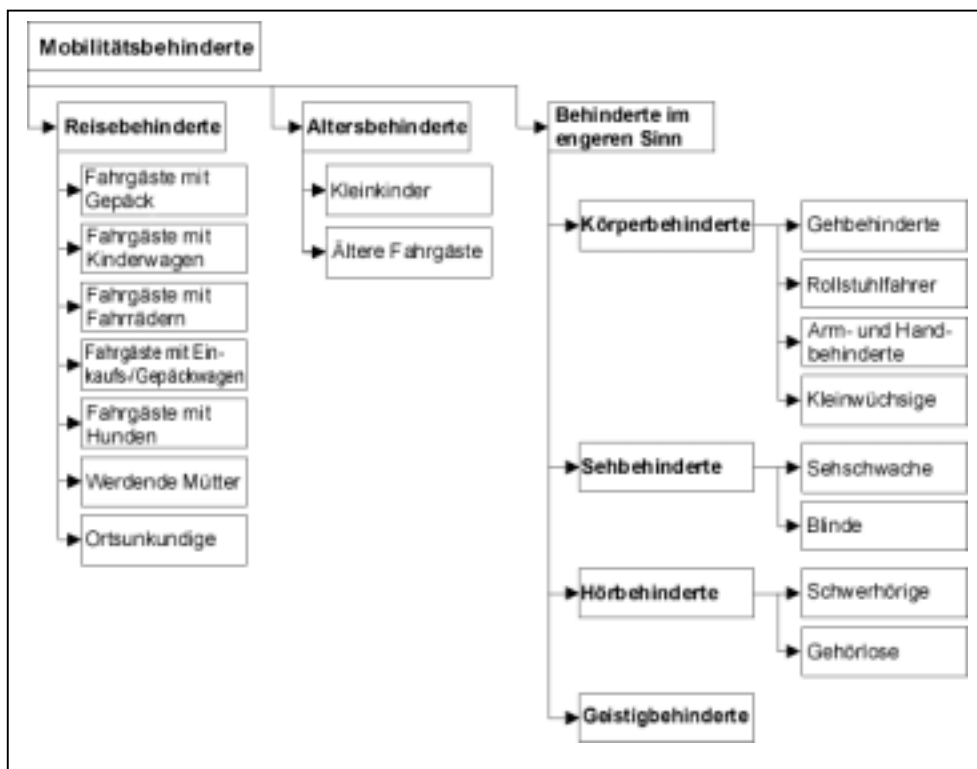


Abb. 1: Systematik mobilitätsbehinderter Menschen [Weidmann, U., 1994, S. 232]<sup>2</sup>

Auch für die Untergruppe der Mobilitätsbehinderten gibt es keine einheitliche Definition. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) definiert: „Als mobilitätsbehindert im engeren Sinn gelten Personen, die wegen dauernder oder vorübergehender Erkrankung Einschränkung in ihrer Mobilität hinnehmen müssen. Zu diesen Mobilitätsbehinderten gehören vorwiegend Körperbehinderte (Geh-, Steh-, Greifbehinderte, Mehrfachbehinderte, Oberkörperbehinderte), Wahrnehmungsbehinderte (Blinde, Sehbehinderte, Gehörlose, Hörbehinderte), Personen mit

<sup>1</sup> BMV 2000, S. 11

<sup>2</sup> Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern und Verkehrsclub Deutschland Landesverband Rheinland Pfalz e. V., 1997, S. 2.

Orientierungsschwierigkeiten oder mit geistiger Behinderung sowie Personen mit psychischer Behinderung (u.a. Angstzustände, Zwangsverhalten)<sup>3</sup>

Mobilitätseingeschränkt sind auch Personen, deren Mobilität zeitweise oder in bestimmten Situationen erschwert ist. Dazu zählen ältere und gebrechliche Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, vorübergehend mobilitätseingeschränkte Personen sowie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, aber auch Analphabeten.

Um die unterschiedliche Leistungssituation zu beleuchten, sollen hier einige Beispiele angeführt werden, die die in Kapitel 4.3 betrachtete Anforderungen der Betroffenen verdeutlichen und unterstreichen.

Gehbehinderte haben beispielsweise Probleme, lange Wege zu überwinden, ebenso bereitet ihnen die Überwindung von Höhenunterschieden wie Stufen, Bordsteine, Treppen oder Rampen mit großen Steigungen Schwierigkeiten. Dasselbe gilt oft auch für Rollstuhlfahrer. Greifbehinderten fällt die Benutzung der Automaten und Tasten schwer, während Sehbehinderte Schwierigkeiten mit der Orientierung haben. Hörbehinderte können akustische Informationem nicht wahrnehmen, Kleinwüchsigse haben dagegen einen eingeschränkten Überblick über die Verkehrssituation. Letzteres ist auch für Kinder zutreffend.

Ältere Menschen sind wegen nachlassender Körperkräfte und sensorischer Wahrnehmung mit ähnlichen Problemen konfrontiert wie die bereits angesprochenen Behindertengruppen, und auch vorübergehend Mobilitätsbehinderte zeigen ähnliche Nutzungsschwierigkeiten wie o.g. Personengruppen.

---

<sup>3</sup> BMV 2000, S.11

## 2 Rechtliche Grundlagen

In den geltenden rechtlichen Grundlagen und Gesetzesvorgaben werden Mobilitätsbehinderte nach o.g. Definition meist nicht ausdrücklich berücksichtigt, da sie nicht gleichermaßen organisiert sind wie Behinderte. Deshalb werden im folgenden in erster Linie die Berücksichtigung Behinderter in der Gesetzgebung der verschiedenen Ebenen erläutert. Es gibt eine Vielzahl von Normen, Richtlinien und Empfehlungen bezüglich barrierefreien Bauens, weshalb im folgenden Kapitel nur einige ausgewählte rechtliche Bestimmungen hervorgehoben werden, die sich auf das Thema des Arbeitsberichts beziehen.

### 2.1 Vorgaben in der Europäischen Union

Die EU Kommission sieht Rechtsvorschriften zum Abbau von Hindernissen als den Schlüssel zur Herstellung der Chancengleichheit für behinderte Menschen, da es hauptsächlich Umweltbarrieren sind, die sie daran hindert, sich gleichberechtigt in Bereichen gesellschaftlichen Lebens zu beteiligen.

Im Vertrag von Amsterdam wurde in Artikel 13 EG-Vertrag die Bekämpfung von Diskriminierung aufgenommen, der auch Menschen mit Behinderungen einschließt, um deren Chancengleichheit u.a. in den Bereichen Beschäftigung und Beruf zu fördern. Aufgrund dieses Artikels hat die Kommission ein umfassendes Maßnahmenpaket mit ergänzenden Maßnahmen zu Themen wie Bildung, Transport etc. angenommen.

All diese Bereiche können nicht ohne den Faktor Mobilität betrachtet werden, da dieser eine wesentliche Rolle bei der Sicherstellung der Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben spielt. Nur durch die Gewährleistung der Mobilität kann auch ein Recht auf Teilhabe umgesetzt werden.

Zum Ziel der beruflichen und sozialen Eingliederung sowie darauf gerichtete Fördermaßnahmen bekennt sich auch die Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer von 1989, die von den Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten angenommen wurden. Dort heißt es in Titel I (Nr. 26): „Alle Behinderten müssen unabhängig von der Ursache und Art ihrer Behinderung konkret ergänzenden Maßnahmen, die ihre berufliche und soziale Eingliederung fördern, in Anspruch nehmen können. Diese Maßnahmen müssen sich je nach der Fähigkeit der betreffenden auf berufliche Bildung, Ergonomie, Zugänglichkeit, Mobilität, Verkehrsmittel und Wohnung erstrecken“.

Die Bestimmungen der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte sind für die Mitgliedstaaten nicht rechtsverbindlich. Sie bedürfen noch der Umsetzung durch

Rechtsakte der Gemeinschaft und der einzelnen Mitgliedstaaten. Die EU Rahmenbestimmungen sollen die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten fördern und den Austausch von Erfahrungen zwischen den Mitgliedstaaten unterstützen.

## **2.2 Vorgaben auf Bundesebene**

Obwohl die EU bereits 1993 ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft zur Verbesserung der Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel erstellte, um den Personen mit eingeschränkter Mobilität die Inanspruchnahme des Verkehrssystems zu erleichtern, liegt die Verantwortung für diesen Bereich bei den Mitgliedstaaten.

Mit der Grundgesetzänderung von 1994 gab es zum ersten Mal eine ausdrückliche Aufnahme eines Diskriminierungsschutzes in die gesetzliche Grundordnung der Bundesrepublik Deutschland. Dafür wurde der Artikel 3 Abs. 3 GG um den Satz erweitert: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“.

Als Grundrecht bindet das Diskriminierungsverbot in Art. 3 Abs.2 Satz 2 GG in erster Linie die öffentliche Gewalt, ist aber auch eine verfassungsrechtliche Wertentscheidung. Hat sich das Grundgesetz gegenüber konkreten sozialstaatlichen Aussagen bis dahin zurückhaltend gezeigt und einen weiten Spielraum für die Rechtsprechung gelassen, so bringt das spezielle Benachteiligungsverbot eine wesentliche Verbesserung in der Rechtstellung von Behinderten.

Im bezug auf öffentliche Verkehrsmittel werden behindertengerechte Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt. Nach dem “Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)” ist eine investive Maßnahme nur dann förderfähig, wenn sie die “Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt” (§3 Ziffer 1 Buchstabe d GVFG). Die für den öffentlichen Nahverkehr zuständigen Bundesländer und die örtlich bzw. regional tätigen Verkehrsunternehmen haben es in der Hand, die Verkehrsanlagen und –mittel entsprechend den jeweiligen örtlichen Bedingungen auf diese Fördervoraussetzung auszulegen.

Die Eisenbahn- und Betriebsordnung (EBO) die den Bau, die Benutzung und den Unterhalt von Schienenwegen und Schienenfahrzeugen regelt, fordert ebenfalls in § 2 Abs. 3: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstigen Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird.“

## 2.3 Vorgaben in Baden-Württemberg

Auch in Baden-Württemberg ist mit der jüngsten Verfassungsänderung von 1995 ein Benachteiligungsverbot zum Schutz Behinderter aufgenommen worden. Dort heißt es in Artikel 2a der Landesverfassung: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“.

Wie schon in Kapitel 2.1 erwähnt, liefert die Landesbauordnung Baden-Württemberg in Artikel 39 eine allgemeine Definition von Barrierefreiheit und legt damit Anforderungen an bestimmte bauliche Anlagen fest. Dort werden im wesentlichen Fragen der Errichtung, Änderung, Instandhaltung Nutzung und des Abbruchs baulicher und anderer Anlagen sowie Einrichtungen geregelt. Allerdings sind Anlagen des öffentlichen Verkehrs größtenteils ausgenommen.

Laut §39 der Baden-Württembergischen Landesbauordnung sind „bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, die überwiegend von kleinen Kindern, behinderten oder alten Menschen genutzt werden, so herzustellen, daß sie von diesen Personen zweckentsprechend ohne fremde Hilfe genutzt werden können“.

In Absatz I des §39 LBO werden u.a. Kindergärten, Kindertagesstätten, Einrichtungen zur Berufsausbildung, Werkstätten, Wohnungen und Heime für behinderte Menschen und Einrichtungen für alte Menschen aufgeführt. In Absatz II folgen unter den Punkten 1.-19. weitere Anlagen, die barrierefrei benutzbar sein müssen. Die Ausnahmeregelung für diese Anlagen enthält §39 Abs.3 LBO. Danach ist bei Nutzungsänderungen oder baulichen Änderungen einer bestehenden Anlage keine barrierefreie Bauweise einzuhalten, ebenso, wenn der wirtschaftliche Aufwand unzumutbar ist.

§1 LBO beschreibt den Anwendungsbereich der Landesbauordnung, § 2 definiert den Begriff der baulichen Anlagen, wie er auch in §39 bei der Definition der barrierefreien Anlagen auftritt. Danach sind öffentliche Verkehrsanlagen zwar bauliche Anlagen im Sinne des §2LBO, aber die LBO gilt laut §1 Abs. 2 bei öffentlichen Verkehrsanlagen nur für die Gebäude, also demnach nicht für die Bahnsteige oder die Verkehrsmittel.

Allerdings schreibt §3 Abs. 4 LBO vor, daß die Planung von Gebäuden die Belange von Personen mit kleinen Kindern, behinderten und alten Menschen nach Möglichkeit miteinbeziehen soll.

Nach dem „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs tragen ab 1. Januar 1996 die Länder allein die Aufgaben- und Finanzverantwortung für alle Bereiche des ÖPNV, also auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Nach Art. 106a GG steht den Ländern dafür ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu.

In Baden-Württemberg wurde in die “Leitlinie für die Gestaltung des ÖPNV” des Baden-Württemberger Nahverkehrsgesetzes aufgenommen: “Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im ÖPNV sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden”. (§ 4, Abs. 8 BWÖPNVG)

## 2.4 Praktische Bedeutung des Diskriminierungsschutzes

Das neue Grundrecht zum Schutz gegen Diskriminierung zu Lasten Behinderter entfaltet unmittelbare Wirkung gegenüber der öffentlichen Gewalt. Es bindet also Gesetzgebung, vollziehende Gewalt und Rechtsprechung sowohl des Bundes als auch der Länder. Es soll damit insbesondere den allgemeinen Gleichheitssatz des Artikel 3 Abs.3 Satz 2 GG für Personen mit einer Behinderung stärken. Es schützt und berechtigt aber als Individualgrundrecht keine Gruppen, sondern den einzelnen Behinderten. Die Maßnahmen der öffentlichen Gewalt dürfen also grundsätzlich nicht an eine körperliche, geistige oder seelische Behinderung als Grundlage für eine Ungleichbehandlung anknüpfen.<sup>4</sup>

Allerdings begründet Artikel 3 Abs. 3 Satz 2 GG keinen Anspruch auf Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten im Sinne einer behindertengerechten Nutzung und keine Ansprüche auf spezielle Leistungen für Behinderte. Das liegt nicht zuletzt daran, daß das Problem der Zugangsbarrieren jeweils im Lichte unterschiedlicher Behinderungen zu beurteilen ist, und dies auch das Maß des geforderten und zumutbaren Aufwands prägt.

Bezüglich öffentlicher Verkehrsmittel ist aus dem Benachteiligungsverbot ebenfalls keine Forderung nach umfassender behindertengerechter Ausgestaltung abzuleiten, es soll jedoch als Signalwirkung dienen, um eine erhöhte Rücksicht auf die Bedürfnisse Behinderter beim Abbau technischer Barrieren im Nah- und Fernverkehr zu nehmen.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> [www.selbsthilfe-online.de/recht/herdeg.shtml](http://www.selbsthilfe-online.de/recht/herdeg.shtml)

<sup>5</sup> ebenda

## 2.5 Öffentliche Einrichtungen und Daseinsvorsorge

Unter einer öffentlichen Einrichtung ist jede Einrichtung der Daseinsvorsorge oder Daseinsfürsorge zu verstehen, die durch Widmung der Allgemeinheit im öffentlichen Interesse zur Verfügung gestellt wird<sup>6</sup>. Das staatliche Engagement im Bereich der öffentlichen Infrastruktur hat seinen Grund in dem öffentlichen Interesse an einer als Grundversorgung definierten, angemessenen Versorgung aller<sup>7</sup>.

Die Infrastrukturbereiche des Eisenbahnwesens, der Postdienste und der gesamten Telekommunikation sind seit Beginn der neunziger Jahre einem grundlegenden Strukturwandel unterworfen, nämlich weg von den Merkmalen daseinsvorsorgender Leistungsverwaltung hin zu einer Leistungserbringung durch Private.

Vor der Bahnreform war der Bund Eigentümer der Deutschen Bundesbahn, die vor allem im Schienenpersonennahverkehr Leistungen im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten erbrachte. Seit der Bahnreform überträgt der Bund Regionalisierungsmittel an die Länder, deren Aufgabe es nun ist, das Verkehrsangebot zu definieren und zu bestellen, während die Verkehrsleistung von Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der DB AG und auch anderen erbracht wird.

Den Bund trifft eine verfassungsrechtliche Gewährleistungsverpflichtung für ein dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, Rechnung tragendes Angebot auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens.<sup>8</sup> Diese Verpflichtung bezieht sich sowohl auf den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes (Eisenbahninfrastruktur) als auch auf das Angebot von Eisenbahnverkehrsleistungen, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen (siehe Art. 87e, Abs. 4 GG), dessen Sicherstellung seit Anfang 1996 in die Verantwortung der durch Landesrecht bestimmten Stellen fällt. Dabei gilt sowohl für den Bund als auch für alle anderen Aufgabenträger der Grundsatz, daß die privaten Verkehrsunternehmen von gemeinwirtschaftlichen Aufgaben befreit sind, die nunmehr von den öffentlichen Aufgabenträgern „einzukaufen“ und aus Steuermitteln zu finanzieren sind.

Vor allem im Schienenpersonennahverkehr muß ein ausreichendes Angebot gewährleistet werden. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene, Straße und anderen Verkehrsträgern bleibt als Aufgabe der Daseinsvorsorge regionalen öffentlichen Trägern überlassen, die durch Landesrecht zu bestimmen sind

---

<sup>6</sup> Schmidt-Aßmann, Besonderes Verwaltungsrecht, 10. Aufl., S. 71

<sup>7</sup> Hermes (1998), S. 9

<sup>8</sup> ebenda, S. 178

(§§1, 3 Regionalisierungsgesetz). Die durch Landesrecht bestimmte Stellen sollen also den gesamten öffentlichen Personennahverkehr einer Region organisieren, bei privaten Anbietern einschließlich der Bahn AG die erforderlichen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen bestellen und bezahlen. Dahinter steht die Erwartung, daß der gesamte öffentliche Personennahverkehr in einer Region nur in einer Hand flexibel und den lokalen Verhältnissen angepasst ausgestaltet werden kann (Art. 106a GG; §§ 5-8 Regionalisierungsgesetz).

Die Deutsche Bahn AG versucht derzeit, die Bahnhofsanlagen im Nahverkehrsbereich abzustoßen und an die jeweiligen Gemeinden zu veräußern, und entgeht somit der Verantwortung für die Verkehrssicherung und Instandhaltung. In der Regel treten die Kommunen auch als Bauherr bei Um- und Neubauten auf und sind für die Finanzierung zuständig. Bedingt durch unklare Zuständigkeitsverhältnisse und leere Kassen treffen viele Fahrgäste Bahnhöfe an, die nicht den heutigen Anforderungen an einen attraktiven und fahrgastfreundlichen ÖV entsprechen. Besonders betroffen sind davon Mobilitätsbehinderte und behinderte Personen, denn für sie kommt erschwerend hinzu, daß vor Ort kein Personal mehr für Hilfestellungen jeglicher Art zur Verfügung steht.



### **3 Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV**

In den letzten Jahren haben Behinderte ihren berechtigten Anspruch auf Teilnahme am öffentlichen Personenverkehr verstärkt geltend gemacht. Vor allem Behinderte, die kein Fahrzeug führen dürfen, sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Mobilitätsbehinderte Personen wie z.B. Personen mit schwerem Gepäck, Kranke, Eltern bzw. Mütter mit Kinderwagen und Senioren, sind vergleichsweise schlecht oder nicht organisiert. Deshalb werden die Bedürfnisse von diesen Personengruppen zu wenig öffentlich artikuliert. Gerade aber die Breitenwirksamkeit der Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein bedeutender Punkt und positiver Zusatzeffekt für alle in ihrer Mobilität eingeschränkten Personenkreise.

Die größten Probleme bereiten die Zugänglichkeit des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteige sowie der Ein- und Ausstieg in die Züge.

In der Diskussion, welche Anforderungen für den Zugang zum Öffentlichen Nahverkehr erfüllt werden müssen, sind theoretisch Übereinstimmungen festzustellen. Vergleicht man aber die Prioritätensetzung der Verkehrsunternehmer und der Betroffenen, weichen die gestellten Anforderungen und die Bereitschaft, diese umzusetzen, voneinander ab.

#### **3.1 Sicht der Verkehrsunternehmen**

Für die Betreiber von Verkehrsmitteln steht die Gewinnung von Kunden und deren Zufriedenstellung an erster Stelle. Dazu bedarf es moderner, kundenfreundlicher Haltestellen und Verknüpfungspunkte in einem Nahverkehrssystem. Ansatz hierfür sind logischerweise Bahnhöfe und Haltestellen, denn "Bahnhöfe und Haltestellen sind die Zugänge zu den Systemen des ÖPNV. Sie sind die Orte, die Start und Ziel einer Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln markieren und die Präsenz des Systems signalisieren". (VDV, S. 120)

Unumstritten ist in Deutschland, daß auch mobilitätsbehinderte Fahrgäste möglichst ohne Schwierigkeiten die Systeme des ÖPNV nutzen können sollten. Nur dann erfolgt die oben erwähnte finanzielle Förderung. Um die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen einzuschließen, sollten an Bahnhöfen und Haltestellen möglichst ebene Wege, Absenkungen von Bordsteinen an Straßenquerungen, geringe Neigungen, keine Stufen oder Treppen vorzufinden sein. Ein weiteres Anliegen der Verkehrsunternehmen besteht darin, mehr Menschen zum Umsteigen zu motivieren. Dazu muß der Individualverkehr zu geeigneten Stationen gelangen können (Park-and-

Ride-Anlagen), um die Verknüpfung zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr zu fördern. (Intermodalität).

Wichtige Zielsetzungen der Verkehrsunternehmen sind deshalb in erster Linie Reisezeitreduzierungen und Pünktlichkeit, da diese Faktoren als wichtigste Entscheidungskriterien für die Benutzung des ÖPNV gelten. Um diese Kriterien erfüllen zu können, kommen verschiedene technische Neuerungen, Beschleunigungsmaßnahmen und Anschlußmanagement ins Spiel, aber auch die Gestaltung der Haltestellen, Informationseinrichtungen sowie regelmäßige Wartung und Reinigung der Haltestellen spielen eine Rolle. Das sind allesamt kostenintensive Maßnahmen, die von den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern erbracht werden müssen.

Die oben genannten Prioritäten nehmen nun auch in der Argumentation seitens der Verkehrsunternehmen einen entscheidenden Platz ein, wenn es darum geht, mobilitätsbehinderte Personen in den Kundenkreis so zu integrieren, daß auch deren Bedürfnisse zufriedenstellend berücksichtigt werden. Bisher steht im Vordergrund, daß der klassische Kundenkreis nicht durch Fahrgastwechselzeiten, längere Übergangs- oder Zugangswege, Vertaktung, etc. behindert werden soll.

Ein anderes schwerwiegendes Argument betrifft den finanziellen Aufwand für den erforderlichen Umbau oder die entsprechenden Nachrüstungen von sowohl Haltestellen als auch Zügen. Das Problem bei den Wurzeln anzugehen und alle Haltestellen wie auch Fahrzeuge behindertengerecht neu-, aus und umzubauen wäre die Ideallösung. Übergangs- und Behelfslösungen werden von Verkehrsunternehmen und Behindertenverbänden kontrovers diskutiert.

### **3.2 Anforderungen aus Sicht der Betroffenen**

Angestrebtes Ziel und langgehegter Wunsch der Behinderten und Mobilitätsbehinderten ist der Zugang zum ÖPNV, ohne auf fremde Hilfe angewiesen zu sein. Deshalb wird die Forderung laut, ein fahrgastfreundliches System zu konzipieren, das die Nutzung durch dieser Fahrgäste einschließt und den Bedürfnissen aller Fahrgäste gerecht wird, ohne eine Optimierung für einzelne Fahrgastgruppen anzustreben. Wesentlicher Schwachpunkt im Bus- und Schienenpersonenverkehr sind bisher die wenig behindertenfreundlichen Ein- und Ausstiege der Fahrzeuge. Ein stufenloser Ein- und Ausstieg erhöht die Attraktivität des ÖPNV und mindert Unfallgefahren für alle Fahrgäste.

So vielfältig die Arten der Behinderungen sind, so vielfältig sind auch die Anforderungen, die erfüllt werden müssen, um öffentliche Verkehrsmittel so zu gestalten, daß sie behindertengerecht genutzt werden können.

## Anforderungen<sup>9</sup>

- An allen Verkehrssystemen ist der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig möglichst gering zu halten und eine Höhendifferenz generell zu vermeiden. Hier muß beachtet werden, daß die Gefahr besteht, daß die kleinen Lenkräder eines Rollstuhls sich in dem Spalt verfangen können und damit Unfallgefahren bergen.
- Optische und taktile Leitstreifen für Blinde und Sehbehinderte
- Bei unterschiedlicher Niveaulage des Verkehrsbandes und des Fußweges sollte die restliche Höhendifferenz mittels geneigter Wege und Wegerampen (max. 6% Längsneigung) zu überwinden sein, was Über- und Unterführungen möglich macht
- Scheiden Rampen aus, so sind ersatzweise angeordnete Aufzüge nur in stark frequentierten Bereichen und gewöhnlich auch nur in Verbindung mit anderen Nutzungen (U-Bahn-Haltestelle) finanziell zu vertreten
- Wichtig ist ein möglichst flächendeckendes Netz an barrierefreier Haltestellen, d.h. also nicht einzelne Haltestellen nachrüsten, sondern Netze
- Behinderten-Parkplätze in ausreichender Zahl und an geeigneten Stellen
- Ergänzungseinrichtungen wie Behindertentoiletten, Telefonzellen, Sitzbänke

Das Argument gegen Technische Hilfsmittel (z.B. Hublifte) aus Sicht der Behindertenvertreter ist verständlich:

- Technische Hilfsmittel sind störungs- und manipulationsanfällig, bedürfen der Wartung und sind deshalb langfristig gesehen teurer.
- Technische Hilfsmittel müssen häufig aufgrund von Sicherheitsbestimmungen von entsprechend geschultem Personal bedient werden. Gerade das Personal ist aber auf unseren heutigen Bahnhöfen nicht mehr vorhanden und seine Bereitstellung wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden.
- Darüber hinaus bieten Hublifte nur Verbesserungen für den relativ kleinen Personenkreis der Rollstuhlfahrenden. Alle anderen mobilitätseingeschränkten Personenkreise würden von dieser Investition nicht profitieren können.
- Sich allein auf Technik zu verlassen kann problematisch werden. Der Einbau eines Aufzuges z.B. macht Rampen nicht generell überflüssig (Stichworte Kapazität, Ausfall, Störanfälligkeit).

Da diese Forderungen immer wieder an finanzielle Grenzen stoßen, wird alternativ eine Nachrüstung und ein Umbau von Strecke zu Strecke gefordert, der es erlaubt, wenigstens auf Hilfsmittel zurückgreifen zu können, die den Zugang zu Haltestellen und Zügen einer Linie ermöglicht. Die Mehrkosten einer entsprechenden Gestaltung

---

<sup>9</sup> Quelle: Barrierefrei Bauen für Behinderte und Betagte

zugunsten mobilitätsbehinderter Menschen halten sich in Grenzen, wenn deren Zielsetzungen frühzeitig in die Planung eingeflossen sind.

Menschen mit Behinderungen haben nicht im selben Maße die Alternative, ein eigenes Auto zu fahren wie die übrige Bevölkerung – nur 20% der Mobilitätsbehinderten über 18 Jahren verfügen über einen eigenen PKW, im Vergleich zu 46% der übrigen Bevölkerung. Gleichzeitig wird aber faktisch der ÖPNV prozentual von Mobilitätsbehinderten doppelt so häufig genutzt wie von der Gesamtbevölkerung.

### 3.3 Synthese

Ein wesentliches Kriterium der Linien- und Netzplanung im ÖPNV besteht darin, für möglichst viele Fahrgäste Direktverbindungen zwischen Start und Ziel einer Reise anbieten zu können. Dennoch läßt es sich nicht vermeiden, daß ein Teil der Fahrgäste zwischen Linien eines Verkehrsmittels oder zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umsteigen muß, um sein Fahrziel zu erreichen. Die Verknüpfungspunkte sind so zu gestalten, daß der Umsteigevorgang möglichst bequem, mit kurzen Wegen und geringem Zeitaufwand möglich ist. Optimale Verhältnisse liegen dann vor, wenn das Umsteigen – auch zwischen verschiedenen Systemen wie z. B. Stadtbahn und Bus – auf kürzestem Weg quer über den Bahnsteig erfolgen kann, ohne Höhenunterschiede überwinden zu müssen.

Diese Ideallösung läßt sich jedoch nur bei ebenerdiger Verknüpfung realisieren. In der Regel sind horizontale Wege und der Übergang zwischen verschiedenen Ebenen unvermeidlich. Das Grundprinzip, den Umsteigevorgang so bequem wie möglich zu machen, gilt hier besonders.

Wie die Praxis der letzten Jahre zeigt, erhöhen die entsprechenden Vorkehrungen und Maßnahmen in der Regel die Kundenfreundlichkeit des Systems für alle Fahrgäste. Zur Überwindung der unterschiedlichen Ebenen der Stadtschnellbahnstationen ist bei Neubauten der Einbau von Aufzügen Standard, Fahrtreppen gehören in vielen Fällen ebenfalls zur Regelausstattung. Viele vorhandene Stationen, die früher nicht entsprechend ausgestattet waren, werden heute nach und nach umgestaltet.

Es liegt auf der Hand, daß der niveaugleiche Zugang zu ÖPNV-Fahrzeugen, der gleichzeitig nicht an technische Hilfsmittel geknüpft ist, eine Komfortverbesserung für alle Fahrgäste darstellt. Bezogen auf das Problem des S-Bahnzugangs kann den Forderungen der Behindertenverbände bezüglich Niveaugleichheit, Spaltfreiheit und selbständiger Zugang auch aus Sicht anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Personengruppen zugestimmt werden<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> vgl. Frank und Stete: Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart, 1997 u. FrauenRatschlag Region Stuttgart, 2000

In der Breitenwirksamkeit der Verbesserung von Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV liegt ein hohes Fahrgastpotential – auch zahlender Fahrgäste.

Über die genaue Zahl der mobilitätsbehinderten Personen liegen keine verlässliche Angaben vor, weil es keine verbindliche und einheitliche Definition gibt und diese Menschen keine in sich geschlossene Gruppe bilden.

In der Bundesrepublik Deutschland leben zur Zeit etwa 6,6 Mio. Menschen mit einem Schwerbehindertenausweis (Stand Ende 1997). Dazu kommt eine statistisch nicht erfaßte Zahl Behinderter deren Behinderung im Zusammenhang mit der Bewilligung von Renten der Unfallversicherung oder nach dem Recht der sozialen Entschädigung oder durch das Versorgungsamt festgestellt worden ist. Ausweisinhaber können zwar, müssen aber nicht immer in ihrer Mobilität beeinträchtigt sein. Außerdem gibt es Menschen, die trotz ihrer Behinderung keinen Ausweis haben<sup>11</sup>.

Vor allem zu berücksichtigen ist ein langfristiger Trend in der Bevölkerungsentwicklung: Dem Absinken der Geburtenrate steht eine steigende durchschnittliche Lebenserwartung gegenüber, so daß der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung kontinuierlich größer wird. Besonders groß ist der Anteil der Menschen über 75 Jahren an der Bevölkerung der Städte bzw. des direkten Umlandes. Damit steigt die Zahl der aufgrund von altersbedingten Einschränkungen potentiell in ihrer Mobilität behinderten Menschen besonders stark in den straßenverkehrsreichen Regionen. Nimmt man die im engeren Sinne behinderten Menschen und die mobilitätsbehinderten Menschen zusammen, kann von einem Bevölkerungsanteil von bis zu 30% ausgegangen werden.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Leitfaden für Behinderte 1990

<sup>12</sup> BMV 2000, S.12



## **4 Barrierefreiheit in der Region Stuttgart**

Das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs ist gekennzeichnet durch den Linienverkehr von Bussen und Bahnen, die entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt werden. Die Schienenverkehrsmittel Regionalbahn, S-Bahn und Stadtbahn bedienen die Verbindungen mit den stärksten Verkehrsnachfragen. Dem Busverkehr kommt die Funktion der lokalen Erschließung zu.

Auch in der Region Stuttgart wird die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr diskutiert und umgesetzt. Diese Diskussion berührt sowohl den Umbau von bestehenden und Einsatz von neuen Linienbussen und Stadtbahnen, S-Bahnen und anderen Nahverkehrszügen als auch den barrierefreien Zugang zu den Haltestellen und Bahnsteigen.

### **4.1 Unterschiedliche Systeme und Barrierefreiheit**

#### **4.1.1 Bus**

Das öffentliche Verkehrsmittel Bus hat neben den Schienenfahrzeugen vielfältige Aufgaben zu erfüllen. Während sie innerhalb der Verdichtungsräume eher Konkurrenten zu den schienengebundenen Transportmitteln sind, verbinden sie den Rand der Verdichtungsräume mit dem Zentrum, oder leisten Zubringerdienste zu den Bahnen und stellen die Querverbindungen zwischen ihnen her.

Obwohl ein großer Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs mit Linienbussen bedient wird, sind Fahrzeuge und Haltestellen nach wie vor für mobilitätsbehinderte Personen, falls überhaupt, nur unter schweren Bedingungen nutzbar.

Seit 1988 konnte die Transportqualität mit dem Niederflurverkehrssystem erheblich verbessert werden, was allen, aber besonders den mobilitätsbehinderten Fahrgästen zu gute kommt. Diese Busse haben eine Fahrzeugbodenhöhe von ca. 32 cm über Straßenniveau und können an der Einstiegs-kante an Haltestellen zusätzlich abgesenkt werden. Die verbleibende Höhendifferenz kann für Rollstuhlfahrer bewältigbar gemacht werden, wenn die Haltestellenrandsteine entsprechend angehoben werden. Für optimale Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten muß der Bus so dicht wie möglich heranfahren, um die Spaltbreite zu minimieren.

### 4.1.2 Straßenbahn

Die klassischen Straßenbahnen verkehren überwiegend im Straßenbereich auf straßenbündigem Bahnkörper. Straßenbahnen sind, wie Stadtbahnen und U-Bahnen auch, nach den Vorschriften der "Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) zu bauen und zu betreiben.

Nach einer Zeit des Rückgangs zahlreicher Straßenbahnnetze in Klein- und Mittelstädten und einer Konzentration auf Hauptlinien in Großstädten, brachte erst der zunehmende Verkehrsdruck in den Städten eine Renaissance der Straßenbahn mit sich. Für mobilitätsbehinderte Personen war die Nutzung der älteren Fahrzeuge problematisch, da der Zustieg über Stufen beschwerlich und der Einstieg mit Gepäck und Kinderwagen zu schmal war.

Heute haben die Niederflurfahrzeuge den Straßenbahnmarkt voll erobert, vor allem weil ein Umbau der Haltestellen zu Hochbahnsteigen wegen der im Straßenraum vorhandenen Zwänge häufig ausscheidet. An den Hochbahnsteigen ist ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen möglich. Die versetzten Mittelstangen, die früher den Zugang ins Fahrzeug eher versperrt haben, bieten in den neuen Fahrzeugen eine größere Durchfahrbreite zum Stellplatz für Kinderwagen und Rollstühle.

### 4.1.3 U-Bahn/Stadtbahn

U-Bahnen und Stadtbahnen sind in Deutschland elektrische Schienenbahnen für den Nahverkehr, die sich aus den Straßenbahnen entwickelt haben. Sie haben die charakteristische Aufgabe, die zentralen Bereiche großstädtischer Verdichtungsräume zu erschließen sowie das Umland mit den Kernbereichen mit kurzen Reisezeiten zu bedienen.<sup>13</sup> Der U-Bahn-/Stadtbahnbetrieb wird grundsätzlich auf unabhängigem Bahnkörper mit Zugsicherung durchgeführt, im Kernbereich im Tunnel, im Außenbereich aus Kostengründen auch oberirdisch. Dadurch wird die Zahl der äußeren Einflüsse auf das System reduziert und somit ein hohes Maß an Pünktlichkeit ermöglicht.

Die Entwicklung voll behindertengerechter Systeme ist bei U-Bahnen/Stadtbahnen am weitesten fortgeschritten. Bei neuen U- und Stadtbahnssystemen sind die Höhen des Fahrzeugbodens und der Bahnsteige so aufeinander abgestimmt, daß ein nahezu stufenfreier Übergang entsteht. Das "Ein- und Aussteigen" wird zum "hinein- und hinausgehen. Bei älteren U-Bahnen und bei S-Bahnen mit Bahnsteighöhen von 76 cm über SO (*Schienenoberkante*) liegen oft nicht ganz so günstige Verhältnisse vor. Hier kann im Einzelfall durch Erhöhung des Bahnsteiges auf einem Teil seiner Länge eine auch für mobilitätsbehinderte Fahrgäste verbesserte Situation geschaffen werden.

---

<sup>13</sup> VDV (1997), S. 68



In Mischsystemen Stadtbahn/ Straßenbahn, bei denen auf lange Sicht Fahrzeuge mit unterschiedlicher Gestaltung der Einstiege auf einer Strecke verkehren, müssen die Stationen in ihrer Bahnsteiggestaltung durch unterschiedliche Höhen entlang des Bahnsteiges den verschiedenen Anforderungen Rechnung tragen.<sup>14</sup>

#### **4.1.4 S-Bahn**

Durch das enorme Wachstum der Großstädte über ihre Grenzen hinaus waren die radial abstrahlenden Fernbahnstrecken die technische Grundlage für eine Schnellverbindung mit Vororten und zu anderen benachbarten Städten, die sich zunächst auch auf einer gemeinsamen Trasse abgespielt hat und erst später eine eigene Trasse und auch einen eigenen Wagenpark bekam. Im Gegensatz zur kurzen Haltestellenfolge der Stadtbahn war die frühere Stadt- und Vorortbahn durch wenige Haltestellen in der Stadt gekennzeichnet, dafür waren im Umland in allen Einwohner- und Arbeitsstättenschwerpunkten Haltestellen vorhanden.

Ein typisches Merkmal der S-Bahn ist die Streckenführung unter dem Stadtzentrum durch, die zu einer Netzbildung und damit zur Überlagerung und Aufgabenteilung führt. Wegen des Mischbetriebs mit Personenfern- und Regionalverkehrszügen gestaltet sich der behindertengerechte Umbau von Bahnsteigen nach wie vor schwierig.

## **4.2 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart**

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) wurde 1977 gegründet und umfaßt ein Verkehrsgebiet von 3.012 km<sup>2</sup>. Der VVS setzt sich zum einen aus den Gebietskörperschaften Verband Region Stuttgart, Landkreise der Region Stuttgart, das Land Baden-Württemberg, und die Landeshauptstadt Stuttgart, zum anderen aus den Verkehrsunternehmen Stuttgarter Straßenbahnen AG, Deutsche Bahn AG und den Regionalen Verkehrsunternehmen zusammen.

Die im VVS zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen bauen die Betriebsanlagen und stellen sie bereit. Sie beschaffen und unterhalten die Verkehrsmittel und sind nicht zuletzt für den Betriebsablauf zuständig. Die Entscheidung darüber, wie Bahnen und Busse eingesetzt werden, wird aber nicht vom VVS getroffen. Aufgabe des VVS ist es, für eine einheitliche Informationsausstattung an den Haltestellen zu sorgen, sowie die Tarife in enger Kooperation der Beteiligten auszugestalten.

---

<sup>14</sup> VDV (1997), S.120

Da für die Region Stuttgart unterschiedliche Verantwortlichkeiten für die Verkehrsmittel im Verbundnetz vorliegen, gibt der VVS im Hinblick auf Barrierefreiheit lediglich Empfehlungen. Im folgenden soll beispielhaft die Situation der Barrierefreiheit bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG und besonders der S-Bahn in der Region Stuttgart dargestellt werden.

#### **4.2.1 Stuttgarter Straßenbahnen AG - SSB**

Die SSB ist eines der größten und modernsten Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik und erfüllt als ein Beteiligungsunternehmen der Landeshauptstadt Stuttgart eine öffentliche Aufgabe. Seit Jahren richtet die SSB ihre Einrichtungen und Anlagen so weit wie möglich auf die besonderen Anforderungen der mobilitätsbehinderten Fahrgäste ein.

Alle 1999 eröffneten Stadtbahnhaltestellen sind mit Hochbahnsteigen errichtet worden, so daß Bahnsteig und Fahrzeugboden nahezu die selbe Höhe haben. In der Regel geschieht dieser Niveaueausgleich über Rampen, die sich zumindest an einem Ende des Bahnsteiges befinden. Die SSB achtet darauf, daß die Neigung dieser Rampen sechs Prozent nicht übersteigt und damit auch für Rollstuhlfahrer zu bewältigen sind. An sechs der neuen Stationen, von denen zwei in Tieflage liegen, sind Aufzüge eingebaut worden. Bei diesen Liften werden sich, wo es möglich ist, auf zwei gegenüberliegenden Seiten der Kabine Türen befinden. Somit können die Kunden bei diesen so genannten Durchladern den Aufzug verlassen, ohne daß sie sich in der Kabine mit Gepäck oder Rollstuhl umdrehen müssen. Untersuchungen, ob und wie Aufzüge an bestehenden Haltestellen sinnvoll nachgerüstet werden könnten, erfolgen derzeit für weitere Stationen.

Für alle Stadtbahnlinien strebt die SSB an, daß die wenigen noch vorhandenen Haltestellen mit Tiefbahnsteigen auf die übliche Bauform mit Hochbahnsteigen umgebaut werden.

Mehr Freizügigkeit für die Fahrgäste bieten die neuen Stadtbahnzüge. Gegenüber den bisherigen Zügen wurde die Haltestange im Türbereich etwas zur Seite versetzt, so daß Rollstühle und Kinderwagen bequemer in das Fahrzeug kommen. Bei den bisherigen Zügen wird für diese Benutzer ein zusätzlicher Stellplatz geschaffen.

Ein- und Aussteigen mit geringem Höhenunterschied bieten zudem die Niederflurbusse, welche die SSB zur Zeit überwiegend auf den Buslinien 40 und 42 einsetzt. Wo es in Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt verwirklicht werden kann, erhalten die Busstops so genannte Profilbordsteine. Diese sind nicht nur etwas höher als übliche Randsteine, sie sind auch so geformt, daß der Bus problemlos näher an die Kante heranfahren kann. Außerdem verfügen die Niederflurbusse über eine Klapprampe für Rollstuhlfahrer. 15 Niederflurbusse wird die SSB in diesem Jahr

beschaffen. Es ist geplant, sie nach den Sommerferien mit Schwerpunkt auf den Linien 43 und 72 einzusetzen.

Hilfreich für Sehbehinderte sind die akustischen Zugansagen an bisher zwei Haltestellen der Stadtbahn. Seit Sommer 1999 informiert auf den Haltestellen Hauptbahnhof/Arnulf-Klett-Platz und Schlossplatz eine Damenstimme die Fahrgäste über die Liniennummer und den Zielort der einfahrenden Bahn. Diese Ansagen bilden das Gegenstück zu den seit Beginn des Stadtbahnzeitalters bewährten automatischen Ansagen in den Stadtbahnzügen und Straßenbahnen, die auf die nächste Haltestelle hinweisen. Aber nicht nur die Stadtbahn, auch die Niederflurbusse verfügen über diesen Service. In Planung sind die örtlichen Ansagen für die weitere Stationen, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen.

Damit der Weg im Haltestellenbereich und ins Fahrzeug leichter fällt, werden alle neu eingerichteten Bahnsteige mit Blindenleitstreifen ausgestattet. Diese geriffelten oder genoppten Streifen im Bodenbelag können mit dem Blindenstock ertastet werden. Wer ihnen folgt, gelangt sicher ins Fahrzeug. Werden vorhandene Haltestellen umgebaut oder erneuert, berücksichtigt die SSB auch dort die Wünsche der Blinden. In den neuen Aufzügen der SSB-Haltestellen sind die Zieltasten mit Blindenschrift ausgestattet. In dieser Brailleschrift sind außerdem Fahrpläne erhältlich.

Wer Probleme mit dem Hören hat, kann die in vielen Haltestellen aufgehängten optischen Zielanzeigen mit den roten oder gelben Leuchtschriften betrachten. Auf etwa 114 bereits vorhandenen Bahnsteigen und Zugängen stark frequentierter Stadtbahnhalte rüstet die SSB die farbigen Leuchtschriften nach. Der Busverkehr profitiert ebenfalls bereits an einigen Haltestellen von diesem Service. Diese Technik ist allerdings aus Kosten- und technischen Gründen an die Nähe zum Kabelnetz der Stadtbahn gebunden, so daß sie vor allem für Bushalte an Verknüpfungspunkten mit der Schiene in Frage kommt.

Für Hörbehinderte in der Stadtbahn nützlich ist der »wandernde« rote Lichtpunkt, der auf einer oberhalb den Fenstern montierten Stationsübersicht jeweils die nächste Haltestelle markiert. Die neuen Stadtbahnen verfügen zusätzlich über Leuchtanzeigen, auf welcher der Name dieser jeweiligen Haltestelle zu lesen ist. Auch die Niederflurbusse besitzen diese Hinweistafeln.

Damit in die SSB-Planungen die Interessen und die Sachkenntnis besonders jener Benutzer einfließen können, deren Mobilität eingeschränkt ist oder die mit Behinderungen leben, steht das Verkehrsunternehmen in ständigem Kontakt mit den Behindertenverbänden.

## 4.2.2 S-Bahn und Verband Region Stuttgart

Wichtiges Standbein des schienengebundenen Personennahverkehrs im Großraum Stuttgart ist die S-Bahn. Aufgabenträger für die S-Bahn in der Region Stuttgart ist seit 1996 der Verband Region Stuttgart (VRS). Seit 1999 ist der VRS für den gesamten regionalbedeutsamen Schienennahverkehr verantwortlich. Die Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistung im Auftrag und auf Rechnung des Verbandes. Er ist für die Bestellung und Bezahlung von S-Bahnleistungen und die Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes zuständig. Daher liegt die Entscheidung über den Ausbau des Netzes, die Fahrplanerstellung und über den Einsatz der Fahrzeuge bei der Regionalversammlung. Der Verband Region Stuttgart koordiniert die Abläufe und verteilt die Mittel, und hat insofern Interesse an kostenarmen Lösungen.

Für seinen Aufgabenbereich benötigt der Verband jährlich rund 220 Millionen DM (ohne Einnahmeanteil aus Fahrscheinen). Davon kommen ca.:

- 110 Millionen DM aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes
- 94 Millionen DM aus der Verkehrsumlage (erhoben bei den am VVS beteiligten Kreisen)
- 15 Millionen DM aus den Landeszuschüssen

Für die Planung und Durchführung des behindertengerechten Ausbaus von S-Bahnstationen und den übrigen Bahnhöfen in Baden-Württemberg ist ausschließlich die DB AG zuständig. Das Land ist deshalb grundsätzlich nicht in der Lage, die DB AG zu einer beschleunigten Realisierung entsprechender Baumaßnahmen zu veranlassen. Der Bau entsprechender Maßnahmen wird bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen vom Land mit Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Grundsätzlich werden die Fördermittel zeitnah bereitgestellt.<sup>15</sup> Beim Bau neuer Bahnhöfe sowie bei Umbauten größeren Umfangs werden, sofern die Höhe des Fahrgastaufkommens dies rechtfertigt, die entsprechenden Ausstattungen entweder sofort realisiert oder der spätere Einbau entsprechend berücksichtigt.

---

<sup>15</sup> Antwort des Ministeriums für Umwelt und Verkehr auf die Kleine Anfrage des Abg. Dr. U. Noll, (FDP/DVP)

### 4.2.3 Besonderheiten bei der S-Bahn

Das historisch gewachsene S-Bahn-System in Stuttgart ist gekennzeichnet durch kurze Haltezeiten, dichte Zugfolgen und hohes Fahrgastaufkommen. Bei der Gleisnutzung in Bahnhöfen ist zwischen reinem S-Bahnbetrieb und Mischbetrieb (S-Bahnbetrieb, Personen- und Güterverkehr) zu unterscheiden. Daher verfügen die S-Bahn-Stationen über Bahnsteige mit unterschiedlichen Höhen, nämlich 76 und 96 cm über Schienenoberkante (SO). Daraus ergibt sich das Problem, daß für Mobilitätsbehinderte kein barrierefreier Zugang vom Bahnsteig in die S-Bahn möglich ist, denn bereits bei Bahnsteigen von 96 cm besteht ein Höhenunterschied zur S-Bahn-Tür (siehe Abbildung), bei Bahnsteigen von 76 cm ist dieser dann beträchtlich beträchtlich.

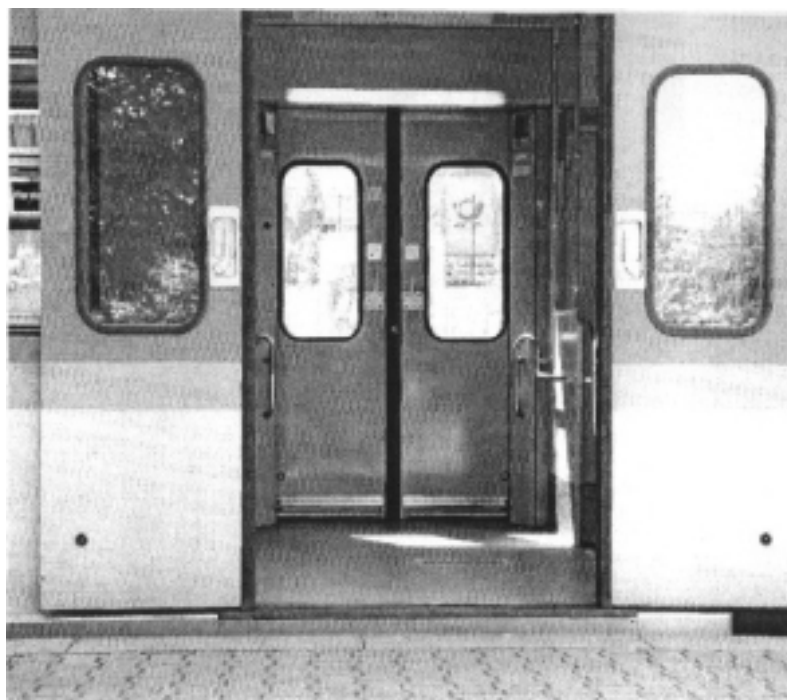


Abb. 1: Einstieg ET 420 (96 cm), Waiblingen (Foto: Switch Transit Consult)

Zwischen Fahrzeug und Bahnsteig klafft zusätzlich zum Höhenunterschied ein horizontaler Spalt, der beispielsweise für Rollstuhlfahrer nicht selbständig zu überwinden ist. Dieser horizontale Spalt zwischen Bahnsteigkante und Türeinstieg schwankt besonders an Haltestellen, die in Kurven liegen (siehe Abbildung 2).



Abb. 2: ET 420, Waiblingen Gleis 1 (Foto: Switch Transit Consult)

Hinzu kommt der Weg zu Haltestelle und Bahnhof und ein oft erschwerter Haltestellenzugang durch Bordsteine, Treppen oder Unterführungen sowie einer nicht-funktionalen Haltestellenausstattung. Nur wenn diese Transportkette niveaufrei bis zum Zugang zum Fahrzeug gelöst ist, kann tatsächlich von barrierefreier Mobilität gesprochen werden.

Vor fünf Jahren beauftragte der Verband Region Stuttgart die Firma SWITCH Transit Consult, Tochterunternehmen der SSB, ein Gutachten zu erstellen, das eine Lösung speziell für den barrierefreien Zugang zur S-Bahn erarbeiten soll. Dazu wurden auch gezielt Betroffene miteinbezogen.

Die Anforderungen aus Sicht der mobilitätsbehinderten Fahrgäste lassen sich auch hier auf den einfachen Nenner bringen, daß ein selbständiger Zustieg zu Bahnsteigen und Fahrzeugen möglich sein muß. Dazu sollten Stufen und Spalten nicht größer als 5 cm

sein. Aus Informationsgründen wird eine Lösung angestrebt, die für alle S-Bahn-Stationen anwendbar ist.

Um einen niveaugleichen Einstieg zu erhalten, wurden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung angedacht. Diese sind:

- Durchgehende Erhöhung des Bahnsteigs
- Partielle Erhöhung des Bahnsteigs
- Partielle dynamische Erhöhung durch eine Hubplattform
- (statische) Gleisabsenkung
- Absenkung des Fahrzeugbodens (neue Fahrzeuge)

Als Hilfsmittel zur Überwindung des Höhenunterschieds käme in Betracht:

- Bahnsteiggebundene verfahrbare Hubplattform
- Fahrzeugseitiger Lift
- Tragbare Überfahrbrücke
- Ausfahrbare Rampe

Letzlich müßte der horizontale Spalt überbrückt werden, beispielsweise mit einer ausfahrbaren Trittstufe, die am 96 cm-Bahnsteig einsetzbar wäre. Allerdings steht eine Umrüstung der alten ET 420-Fahrzeuge mit fahrzeugseitigen Hilfsmitteln außer Betracht, da Umbauende mit der Ausmusterung dieser Fahrzeuge zeitlich zusammenfallen würden. Die neuen Fahrzeuge dagegen sind erst seit kurzer Zeit im Einsatz und werden so schnell keinen Austausch erfahren.

Ein weiteres Problem besteht darin, daß auf den Schienen des S-Bahnnetzes in der Region Stuttgart neben zwei verschiedenen Fahrzeugtypen (ET 420 und der ET 423) auch drei verschiedene Zuglängen (Kurz-, Voll-, Langzug) zum Einsatz kommen. Das erschwert zum einen den Halt der Züge an immer der gleichen Stelle, zum anderen ist eine vollständige Entmischung der Bahnhöfe Esslingen, Plochingen und Ludwigsburg nicht möglich, so daß bei Bahnsteigveränderungen sowohl die S-Bahn-Fahrzeuge als auch die Regional- und Fernverkehrszüge berücksichtigt werden müssen. Zudem muß die Strecke von Bad Cannstatt nach Schorndorf für Ladeübermaß-Transporte freigehalten werden.

Natürlich gilt es auch, die Anforderungen der nicht-mobilitätsbehinderten Fahrgäste und die des Betreibers zu berücksichtigen. Das bedeutet einerseits die Erhaltung des Attraktivitätsniveaus durch Beibehaltung kurzer Fahrgastwechselzeiten, andererseits darf der Betriebsablauf durch längere Haltestellenaufenthalte nicht behindert werden. Weder die Wirtschaftlichkeit noch die Einstiegsituation bei Nah- und Fernverkehrszügen im Mischbetrieb sollte sich verschlechtern.

Von den gegenwärtig 70 Stationen des Stuttgarter S-Bahnnetzes sind insgesamt 42 anfänglich noch nicht mit behindertengerechten Zugangsmöglichkeiten ausgestattete Bahnhöfe entsprechend nachzurüsten. Der zwischen den Vertragspartnern Land, der

Landeshauptstadt Stuttgart, den betroffenen Landkreisen und der Deutschen Bundesbahn bzw. deren Rechtsnachfolger DB AG vereinbarten 5. Ausführungsvertrag zur behindertengerechten Gestaltung der S-Bahnstationen sieht in diesen Bahnhöfen die Einrichtung von Personenaufzügen oder Rampen vor. Zehn der vorgesehenen Baumaßnahmen sind bereits realisiert, an weiteren 32 Stationen befinden sich die jeweiligen Anlagen im Bau, in Bauvorbereitung oder in Planung. Die Umbaumaßnahmen sollen bis zum Jahr 2004 abgeschlossen sein.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Antwort des Ministeriums für Umwelt und Verkehr auf die Kleine Anfrage des Abg. Dr. U. Noll, (FDP/DVP)



## **5 Runder Tisch: Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität**

(Bearbeiterin: Monika Herrmann\*)

Nach dem Verständnis der Organisation von Mobilitätsbehinderten fehlten bei der Veranstaltung einige Vertreter der Mobilitätsbehinderten im weiteren Sinne. Die Begründung ist einfach: Personen mit schwerem Gepäck, Kranke, Eltern bzw. Mütter mit Kinderwagen und Senioren sind vergleichsweise schlecht oder nicht organisiert. Gerade aber die Breitenwirksamkeit der Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein bedeutender Punkt: Sie ist ein positiver Zusatzeffekt für andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Personenkreise, die nicht oder kaum organisiert sind und ihre Bedürfnisse deswegen zu wenig öffentlich artikulieren.

**Dr. Witgar Weber**

*Stellvertretender Regionaldirektor beim Verband Region Stuttgart*

### **5.1 Der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger**

Der Verband Region Stuttgart ist hervorgegangen aus dem alten Regionalverband, hat dessen Aufgaben übernommen und führt sie fort. Neben Planungsaufgaben hat er aber auch Trägerschaftsaufgaben bekommen, das ist das besondere, verglichen mit den anderen Regionalverbänden in Baden-Württemberg. Das sind die Aufgaben im Bereich Verkehrswirtschaft, und um diese Nahverkehrsaufgaben des VRS geht es heute.

Diese Aufgaben hat der Verband Region Stuttgart am 01.01.1996 bekommen. Das Datum ist nicht zufällig. Es fällt zusammen mit dem Inkrafttreten der zweiten Stufe der Bahnreform, und seither ist die Deutsche Bahn AG im rechtlichen Sinne nicht mehr verantwortlich für den öffentlichen Personennahverkehr. Natürlich sind die Züge, die dort fahren, weiterhin Züge der Bahn, die ihr auch gehören, aber rechtlich verantwortlich ist sie nur noch für den Fernverkehr (ICE, EC, IC, IR). Dieser Verkehr soll eigenwirtschaftlich von der Bahn finanziert werden.

---

\*Organisation des Runden Tisches, Diskussionsbearbeitung und Bearbeitung des Empfehlungskatalogs. Einarbeitung in den Arbeitsbericht durch Kerstin Pauls

Im Nahverkehr ist die Verantwortung auf der Bundesländer übergegangen, also konkret in die Verantwortung des Landes Baden-Württemberg mit einer wichtigen Ausnahme. Für die S-Bahn Stuttgart ist der VRS Aufgabenträger und damit rechtlich und finanziell verantwortlich.

Wenn es darum geht diese S-Bahnleistungen zu bestellen, zu bezahlen und das S-Bahnnetz weiter zu entwickeln, dann ist der VRS angesprochen. Der Verband Region Stuttgart ist Aufgabenträger für die S-Bahn und - seit Oktober 1999 - für den gesamten regionalbedeutsamen Schiennahverkehr (mit Ziel und Quelle in der Region). Im Klartext: Die Regionalversammlung entscheidet über den Ausbau des regionalen Schienennetzes, Fahrzeuge, Fahrplanangebote usw. Der Verband "bestellt" die Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen, zum Beispiel die S-Bahn bei der Deutschen Bahn AG. Nach der jüngsten Gesetzesänderung kann der Verband anstelle von Schienenverkehr auch Busse fahren lassen.

#### **S-Bahn im Verband Region Stuttgart in Zahlen**

- Rund 110 S-Bahn-Züge
- Rund 270 Kilometer Schienennetz
- Rund 280.000 Fahrgäste pro Tag

Allein für den S-Bahnverkehr werden jährlich 110 Millionen DM als Zuschüsse aufgewendet. Das Geld stammt aus dem Bundeshaushalt, Bundesmitteln, die sogenannten Regionalisierungsmittel, die von uns an die Bahn wieder weiter gegeben werden. Das ist das Geld mit dem die Bahn ausgestattet worden ist für den Verkehr, der vor 1996 noch in ihren Zuständigkeitsbereich fiel. Das ist zunächst nur eine andere Buchungsstelle. Aber Sinn und Zweck der Regionalisierung war die Verantwortlichkeit für den öffentlichen Personennahverkehr herunterzubrechen. Also auch die politische Verantwortlichkeit. Der Verband Region Stuttgart hat als einziger Regionalverband auch eine vom Volk gewählte Regionalversammlung. Der VRS ist der Aufgabenträger und damit politisch und finanziell der Verantwortliche für die S-Bahn Stuttgart und seit der letzten Änderung des Verbandsgesetzes auch für weitere Schienenverkehre in der Region. Wir haben darüber hinaus auch die Verantwortung für die anderen Verkehre in den Landkreisen. Das sind die gesamten Busverkehre im Umland von Stuttgart. Hier ist der Verband jedoch nicht Aufgabenträger, sondern übernimmt lediglich das Defizit. Diese Mittel werden über die Umlage aufgebracht, die der Verband bei den Landkreisen und Kommunen erhebt.

Das heutige Thema dreht sich um die Beziehungen zu den Kunden der S-Bahn im Verbund. Der Nahverkehr ist über Jahrzehnte gewachsen. Die Busse und S-Bahnen sind bereits vorher gefahren, bevor es den VRS gab. Es gibt auch Verkehrsmittel, mit denen der VRS nicht zu tun hat, z.B. die Stadtbahnen und die Busse der SSB. Eine Klammer besteht für den Nahverkehr nach außen hin durch den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS). Hier ist der VRS Gesellschafter zu 20%. Für die Nutzer äußert sich

der VVS in einheitlichen Fahrscheinen und Tarifen. Die S-Bahn besteht formell seit ca. 20 Jahren. Das heißt, der Verbund besteht seit 20 Jahren. Jedoch einen Vorortverkehr der damaligen Bundesbahn, der früheren Reichsbahn gibt es seit 1938 in unserem Großraum und das ist letztendlich das Verkehrsmittel das heute die S-Bahn darstellt.

Und das ist schon der Punkt: Dieses Verkehrsmittel ist auf den VRS übergegangen in dem Zustand, in dem es damals war, mit all den Einschränkungen für Leute, die mobilitätseingeschränkt sind. Es ist immer leichter, etwas neu zu gestalten als etwas Überkommenes zu verändern. Das ist die Aufgabe, die der VRS 1996 übernommen hat und zwar nicht ohne Bindung zu den Nutzern. Der Verband hat schon im Vorfeld der Untersuchung von SWITCH versucht, Kunden direkt anzusprechen.

In der Region Stuttgart gibt es 2,6 Millionen Menschen. Natürlich können da nicht alle Kunden direkt angesprochen werden, deshalb ist der Verband bereits sehr früh schon auf Vertreterinnen und Vertreter von Interessensverbänden und Organisationen zugegangen. Daran ist uns sehr gelegen, denn der Verband Region Stuttgart hat sich in anderem Zusammenhang auch als Region der Zukunft positioniert. Das ist ein bundesweiter Wettbewerb, bei dem es gerade um diese Themen geht, die unter der lokale oder regionale Agenda diskutiert werden, wo es auch darum geht, unmittelbar mit den Betroffenen ins Gespräch zu kommen.

Das eigentliche Geschäft muß darauf abzielen, daß es mehr Kunden für den Nahverkehr gibt. Und jetzt sage ich auch etwas, was dem einen oder anderen nicht so gefallen wird: Behinderte sind nicht klassische Kunden des ÖV. Wir haben im Vorfeld unserer Untersuchung feststellen müssen, daß die Akteure, die den ÖV gestalten eher davon ausgehen, daß Behinderte keine Kunden sind. Das war mein Eindruck. Die „Szene“ will eigentlich nicht, daß sie auf die Idee kommen, mit diesem Verkehrsmittel zu fahren. Zugegebenermaßen können sie es heute gar nicht. Trotzdem ist in der „Szene“ eher die Meinung verbreitet, so soll es denn auch bleiben. Wir haben uns gesagt, so können wir es nicht lassen, da können wir uns auf viele Dinge beziehen, auch auf die Grundgesetzartikel. Ich denke, das darf auch nicht so bleiben. Auch wenn das mühselig ist. Wir sind in den drei Jahren, in denen wir uns mit dem Thema beschäftigen, nicht ernsthaft voran gekommen. Das lag nicht am bösen Willen, wir haben vielleicht mehr guten Willen als andere – das kann uns vielleicht der Herr Bitz bestätigen, aber nennenswerte Ergebnisse können wir bis heute nicht vorweisen.

Und das liegt jetzt daran, daß es sehr schwierig ist diese Barrieren tatsächlich abzubauen. Unsere erste Veranstaltung hieß Mobilität für alle: Familien, ältere Menschen und Behinderte. Das ist die Zielgruppe und hier insbesondere die Behinderten im engeren Sinne, ganz besonders die Gehbehinderten und Rollstuhlfahrer – ich bitte darum, daß sich jetzt niemand ausgeschlossen fühlt, aber da sehen wir ganz besonderen Handlungsbedarf.

Es gibt einen Ansatz, der zurück geht auf die Zeit als der VRS noch nicht bestand. Das ist der Vertrag über die behindertengerechte Nachrüstung der S-Bahn-Stationen, der

sogenannte 5. Ausführungsvertrag. Damals hat die Bahn in den Jahren 1993/94 beschlossen, die Landkreise, das Land und die Stadt Stuttgart, daß da Aufzüge und Rampen eingebaut werden sollen. Nur hat man den entscheidenden Schritt vergessen, nämlich daß die Bahnsteige nicht kompatibel sind mit den Fahrzeugen. Das war der entscheidende Punkt: Sie können zum Bahnhof kommen, sie können auf den Bahnsteig kommen, aber wenn sie nicht in den Zug hinein kommen, oder nicht heraus kommen hat ihnen das ganze nicht genützt. Das ist die Besonderheit des öffentlichen Verkehrs. Sie müssen eine Transportkette anbieten, egal um welchen Kunden es sich dreht und sie müssen Barrieren beseitigen.

Der Verband will wissen, welche technischen Lösungsmöglichkeiten gibt es, was kostet es, und wie können wir es zeitlich abarbeiten. Dazu haben wir ein Nahverkehrsberatungsunternehmen beauftragt, nämlich die Firma SWITCH, eine Tochter der SSB, weil die SSB als Verkehrsunternehmen hier vor Ort ist und sich auch gut auskennt.

## 5.2 Diskussion (nach dem Beitrag von Herrn Dr. Weber)

*Vorbemerkung: Die Diskussionsmitschnitte wurden mehr oder weniger intensiv bearbeitet und mit den betreffenden Personen abgestimmt. Die Absätze wurden in angenäherte Schriftsprache übersetzt, um sie besser lesbar zu machen, doch wurde versucht den spezifischen Sprachduktus und die lebendige Argumentationsfolge zu erhalten.*

### **Herr Seiferheld:**

Wenn sie die Folie mit der Einteilung der Mobilitätsbehinderten anschauen, dann sehen sie, daß es da sehr viele Überschneidungen gibt. Der Ortsunkundige deckt sich eigentlich mit dem Sehbehinderten, der immer das Orientierungsproblem hat und dem Hörbehinderten und vielfach auch mit Leuten, die von außerhalb reinkommen und genauso die Reisebehinderten, die sie auf der linken Seite haben vom Fahrgast mit Gepäck bis zur werdenden Mutter bis rüber zu den Körperbehinderten. Das ist eigentlich ein und dieselbe Gruppe. Wenn sie für die etwas tun haben sie für alle etwas getan und sie haben damit Vollständiges erreicht. Und wir können nicht sagen, nicht zu breit anlegen, sondern wenn wir hier ansetzen und etwas tun decken wir eine Riesenanzahl ab und wenn wir unsere demographische Entwicklung anschauen, in etwa zehn Jahren ist die Hälfte unserer Bevölkerung über sechzig. Dann haben wir hier ein Problem, daß nämlich die Zahl der Behinderten aufgrund der Altersbehinderung so krass zunehmen wird, daß wir nicht mehr anders bewältigen können, wir müssen die Systeme anpassen.

**Herr Bitz:**

Herr Dr. Weber gestatten Sie, daß ich Sie korrigiere. Sie haben den 5. Ausführungsvertrag angesprochen, allerdings haben sie eine Änderung des Titels gemacht, der heißt nämlich nicht behindertengerechter Ausbau, sondern behindertenfreundlicher Ausbau. Bei der Wortwahl waren nämlich die Autoren ehrlich. Das Bahnsteigproblem – das haben wir recherchiert – war sehr wohl bekannt, wurde jedoch schlichtweg unterschlagen, weil man gemerkt hat, das würde viel Geld kosten. Es wurde dann die Entscheidung getroffen, jetzt konzentriert man sich auf das Bauen von Aufzügen und hat damit einen suboptimalen Weg eingeleitet. Ich erwähne das deshalb, weil sich aus dem Wissen darum und dem was wir nun zur Verbesserung des Bahnsteigproblems machen sollten Rückwirkungen über Prioritäten oder Posterioritäten des 5. Ausführungsprogramms erwachsen sollten. Es macht nicht unbedingt Sinn, nach dem Raster dieses Vertrages noch für Hunderttausende Mark Aufzüge zu bauen, solange die Bahnsteigshöhen noch differieren. Das einfach noch als Anmerkung zu dem was noch als zukünftige Handlungsmöglichkeiten oder Forderungen erwachsen, man muß durchaus auch sehen, wo gibt es Schnittstellen hin zum 5. Ausführungsvertrag. Wobei hier der VRS noch nicht Akteur ist, sondern es den alten Vertragspartnern noch obliegt diesen zu erfüllen, das ist mir schon auch klar. Mir fällt der Bahnhof Feuerbach als Beispiel ein. Der Bahnhof Feuerbach ist in der ersten Prioritätsstufe des 5. Ausführungsvertrags. Wir haben als gemeinsame Verfasser einer Stellungnahme zum Nahverkehrsplan der Stadt Stuttgart der Stadt vorgeschlagen, den Feuerbacher Bahnhof in die zweite Prioritätsstufe des 5. Ausführungsvertrag zu nehmen, weil da auch aufgrund Stuttgart 21 und der Faktenlage mit dem Bahnsteigsproblem noch so viele Probleme sind, daß wir dann sagen, da sind dann andere Haltepunkte, die jetzt vielleicht noch gar nicht im 5. Ausführungsvertrag drin sind, z. B. Nürnberger Str., Stuttgart, sinnvoller vorzuziehen.

**Herr Schade:**

Ich habe noch eine Frage, wem gehören eigentlich die Bahnsteige, weiterhin der Bahn AG?

**Herr Weber:**

Man muß dazu sagen, die Bahn AG in dem Sinne gibt es nur noch als Holding, als rechtliches Konstrukt. Darunter gibt es fünf Führungsgesellschaften. Drei davon spielen in dem Zusammenhang eine Rolle. Das ist einmal die DB Regio AG, diese kümmert sich um den Nahverkehr, ihr gehören die Fahrzeuge, Lokomotiven und Betriebshöfe, sie stellt das Personal. Die Gleise, die Schienen, das Netz gehören der *DB Netz AG*, diese ist gleichzeitig die Stelle, die mitentscheidet, ob jemand anderes als die *DB Regio AG* auf diesen Schienen fahren darf. Beispielsweise gibt es hier im Großraum Stuttgart die Württembergische Eisenbahngesellschaft, die auf den gleichen Gleisen ähnliche Verkehrsleistungen anbietet. Die Dritte ist die *Station und Service*

AG, der die Stationen und Bahnhöfe gehören. Das ist alles sehr kompliziert und es ist durch die Bahnreform alles nicht einfacher geworden. Aber dieses Konstrukt hat auch seine Gründe.

Beim VRS gab es heute Vormittag wieder einen jour fixe, den wir einmal im Quartal abhalten, da treffen sich die Beteiligten der Bahn und des Verbund beim Verband, wo wir den Alltag besprechen, diese Koordinationsrunden sind sehr nützlich geworden.

Zu dem was Herr Bitz sagte. Er ist derjenige, der aus meiner Beobachtung diese Problematik am besten kennt, da muß man auch sein Engagement bei dieser Gelegenheit einmal herausheben. Dieser 5. Ausführungsvertrag war auf jeden Fall wichtig und gut gemeint, ein wichtiger Baustein, aber das Ergebnis kann noch nicht befriedigen. Wir können in der Sache überhaupt nichts dazu beitragen, obwohl wir für die S-Bahn verantwortlich sind. Der Vertrag wurde vor unserer Zeit geschlossen, wir sind nicht Vertragspartner. Ich habe mir auch schon überlegt, ob man nicht beim Land darauf dringen sollte, daß dieser Vertrag einmal ausgesetzt wird. Es passieren da kuriose Dinge: zur Landesgartenschau in Plochingen wurden die S-Bahnsteige mit einem Aufzug nachgerüstet, es wurde mit Prominenz publik gemacht und kein Mensch hat bei dieser Gelegenheit bemerkt, daß dieser Höhenunterschied von 20 cm da ist und der Bahnsteig im Grund genommen für Rollstuhlfahrende nicht nutzbar ist. Nur ist es vielleicht doch sinnvoller diese Aufzüge und Rampen zu bauen als das Ganze auszusetzen. Für den VRS hat der 5. Ausführungsvertrag eine mißliche Konsequenz. Die Bahn hat nämlich zwischenzeitlich entdeckt, daß diese Aufzüge auch betrieben werden sollen, die Aufzüge laufen mit Strom. In dem Vertrag hat niemand darüber nachgedacht, wer für die Aufzüge finanziell aufkommt. Die Bahn hat dem VRS jetzt angekündigt, sie will uns eine Rechnung stellen für die Betriebskosten der Aufzüge. Diese belaufen sich pro Jahr und Aufzug auf 40.000 DM. das sind dann in der Summe 5 Millionen DM pro Jahr, die niemand einkalkuliert hat. Und es wird noch sehr spannend werden, wie man mit dieser Forderung der Bahn umgeht.

**Herr Kuhnert:**

Ich wollte noch mal auf Ludwigsburg zurückkommen. Ich habe noch eine Frage zu den Aufzügen. In diesen 40.000 DM sind da auch die Betriebskosten für die Aufzüge am S-Bahn Gleis Robert-Frank-Steg 2 und 3?

**Herr Weber:**

Die 40.000 betreffen einen Aufzug.

**Herr Kuhnert:**

Sie haben das Konstrukt, wie sich die Bahn zergliedert hat, sehr schön erklärt. Können sie sagen wer jetzt dafür zuständig ist? Ich war damals in Ludwigsburg bei den beiden öffentlichen Gemeinderatssitzungen. Dort hat der Zuständige gesagt: „Das kann ich ihnen nicht sagen, wie lange das dauert bis die Bahnsteigerhöhung auf der Strecke

nach Stuttgart kommt. Da hoffen wir auf EU-Gelder, da weiß niemand wie lange das dauert“, so nach dem Motto die Bahn will es nicht bezahlen. Können sie da eine Auskunft geben wann das sein könnte?

**Herr Weber:**

Wenn sie mich so ehrlich fragen, muß ich auch ehrlich antworten, ich weiß es nicht. Das was der Herr Himmelmann ihnen nachher vorstellen wird ist sozusagen ein Baustein. Genaue Zeitpläne aufzustellen ist sehr schwierig. Auch in anderen Vorhaben, wo es gar nicht um dieses komplizierte Thema geht, sondern um den Ausbau von ganz normalen, neuen Haltestellen, neuen Gleisen geht, ist es sehr schwierig, weil die Entscheidungsabläufe unter dieser Vielzahl von Beteiligten schwer absehbar sind. Es gibt da diesen bekannten Spruch: „Viele Köche verderben den Brei“. Der müßte auf den ÖPNV umgeschrieben werden. Man wundert sich manchmal, daß der öffentliche Verkehr überhaupt funktioniert, weil sehr viele Dinge und Beteiligte ineinander greifen müssen. Ich hoffe sehr, daß wir mal zu dem Zeitpunkt kommen, daß wir sagen können, dieses und jenes haben wir zu dem Zeitpunkt erledigt. Der 5. Ausführungsvertrag hat auch die Zeitpläne nicht eingehalten. Aber das hängt nicht damit zusammen, das die Leute untätig wären. Sondern der 5. Ausführungsvertrag fiel haarscharf in die Zeit hinein, wo die Bahnreform zugeschlagen hat und das hat die Bahn durcheinandergewirbelt, und bis die dort festen Boden gefunden haben, dauert seit 1996 bereits fünf Jahre.

**Frau Broermann:**

Ich wollte nur eine ganz kurze Anmerkung zum Thema Aufzüge machen. Mir ist es ganz wichtig, daß da weiter gebaut wird, auch wenn es ganz klar unbefriedigend und unzureichend ist. Wenn der Übergang Bahnsteig – Bahn nicht gewährleistet ist, aber es hilft unglaublich vielen trotzdem. Also trotzdem muß der Ausbau weitergehen, auch wenn das andere hinterher hinkt.

**Herr Gschwind:**

Mein Name ist Gschwind, ich bin auch Vorstandsmitglied des Körperbehindertenvereins, hauptamtlich bei der Hauptversorgungsstelle des Landeswohlfahrtsverbands tätig, und kümmere mich neuerdings auch um den öffentlichen Nahverkehr, sofern er irgendwann behindertenfreundlich oder, wie sagt man, behindertengerecht werden soll. Eine Anmerkung noch zu ihrer Amerikageschichte: Amerika ist mit Europa natürlich nicht zu vergleichen, weil in Amerika ist alles aufs Auto abgestimmt, jeder Behinderte fährt mit dem Auto. Aber dort wo öffentlicher Verkehr stattfindet – in Amerika oder in Kanada - ist er natürlich rollstuhlgerecht, das muß man so sehen. Nicht weil die zu viel Geld haben, oder es rausschmeißen wollen, sondern weil von vorneherein diese Sachen miteinkalkuliert wurden, weil sie andere Gesetze haben – und weil dort nicht 1945 der Krieg zu Ende

war, sondern wegen des Vietnam-Krieges zahlreiche Kriegsversehrte noch publik sind mit einer ganz anderen Lobby.

**Herr Weber:**

Ich kann das bestätigen. Ich wollte nur mal die Dimensionen aufzeigen. Das, was wir als ÖPNV kennen, sozusagen als echte Alternative zum Autofahren, die gibt es in den USA nicht. Aber in den Großräumen – z. B. in San Fransisco - gibt es so etwas wie eine S-Bahn. Da können sie ihr Fahrrad mitten in den Weg stellen, die sind dort anders gestrickt als wir, da hätte ich Hemmungen. Beim Bus beispielsweise habe ich gesehen, der Bus hatte eine Möglichkeit Rollstuhlfahrer mitzunehmen, die Busfahrerin ist wie selbstverständlich ausgestiegen, hat den Fahrgast bis an seinen Platz gebracht, da war ein spezieller Platz vorgehalten, der Fahrer wurde angeschnallt. Das brauchte seine Zeit, da hat von den Fahrgästen niemand protestiert, das war dort Alltag. Ich habe dieses Beispiel in Stuttgart mehrmals erzählt und sah nur ungläubige Blicke. Die Leute, die ein Massenverkehrsmittel wie die S-Bahn managen, sagen, wenn du so etwas willst, da gibt es bei den anderen einen Volksaufstand, das können wir den anderen Fahrgästen nicht zumuten. Das ist dieses Grundproblem, das wir hier haben.



**Nils Himmelmann**

*SWITCH Transit Consult*

### **5.3 Barrierefreie Mobilität im S-Bahn-Netz Stuttgart**

Das Unternehmen SWITCH Transit Consult, Beratungsunternehmen der Stuttgarter Straßenbahnen AG wurde letztes Frühjahr gegründet, ein sehr junges Unternehmen noch mit einem kleinen Team. Wir bearbeiten eine Machbarkeitsstudie im Auftrag des Verbandes zur barrierefreien Mobilität im S-Bahnnetz.

Diese Studie ist noch in der Bearbeitung, deshalb konnte ich ihnen noch keine Ergebnisse sagen und auch noch keine Lösungen. Ich habe ihnen einen Ausschnitt der Folien mitgebracht, die wir in der letzten Arbeitskreissitzung beim VRS präsentiert haben. Es geht darum Ideen vorzustellen, wie der Höhenunterschied Bahnsteig-Bahn überwunden werden kann und wie man auch das Spaltproblem reduzieren kann.

Ich möchte ihnen nicht nur die Lösungsmöglichkeiten vorstellen, sondern etwas weiter ausholen. Die Untersuchung bezieht sich auf das S-Bahnnetz der Region Stuttgart. Das S-Bahnnetz in der Region Stuttgart ist historisch gewachsen durch die Vorortverkehre, ist heute gekennzeichnet durch kurze Haltestellenaufenthaltszeiten, dichte Zugfolgen und hohes Fahrgastaufkommen.

Die unterschiedlichen S-Bahnstationen verfügen über zwei Bahnsteighöhen mit 76 cm und 96 cm über Schienenoberkante. Als S-Bahnfahrzeuge werden Triebwagen ET 24 und ET 423 eingesetzt. Die S-Bahnstationen sind betrieblich nicht mehr besetzt.

Bei der Gleisnutzung in den Bahnhöfen muß generell unterschieden werden zwischen:

- Reinem S-Bahn-Betrieb und
- Mischbetrieb (S-Bahn, Personenzüge der Deutschen Bahn und Güterverkehr).

Es folgen einige Bilder von konkreten Situationen vor Ort, die die Problematik verdeutlichen. Lösungen für die vorhandenen Probleme können nicht nur vom Schreibtisch aus gefunden werden, sondern sie bedürfen der Kenntnis von örtlichen Details. Bei dem einen Bild vom Bahnhof Backnang am Gleis 5 sieht man den typischen Höhenunterschied von 76 cm auf 103 cm Fahrzeugboden beim ET 420 und auch die Spaltproblematik. Im Gegenzug dazu in Waiblingen Gleis 5 hoher Bahnsteig mit 96 cm, wo das Stufenproblem relativ gering ist. Ein extremes Beispiel was die Spaltproblematik angeht, ist mit Sicherheit der Bahnhof Feuerbach, Beispiel Gleis 1, dazu kommt erschwerend das Höhenproblem hinzu. In Waiblingen, Gleis 1, haben wir einen hohen Bahnsteig, aber auch hier ist das Spaltproblem deutlich zu erkennen.

Den angesprochenen Mischverkehr gibt es zum Beispiel im Bahnhof Esslingen. Eine besondere Problematik ergibt sich dort bei den Doppelstockwagen. Ein Doppelstockwagen hat einerseits den Hocheinstieg mit etwas über 110 cm, wo man nur über eine Stufe hochkommt. Wir haben hier einen 76 cm Bahnsteig, aber in der Mehrheit sind die Doppelstockwagen sogenannte Niederflureinstiege mit einer Einstiegshöhe von 60 cm. Beim Bahnsteig mit 76 cm ergibt das eine Stufe von 16 cm, dagegen beim Bahnsteig mit 96 cm eine Stufe von 36 cm (siehe Abbildung 3).

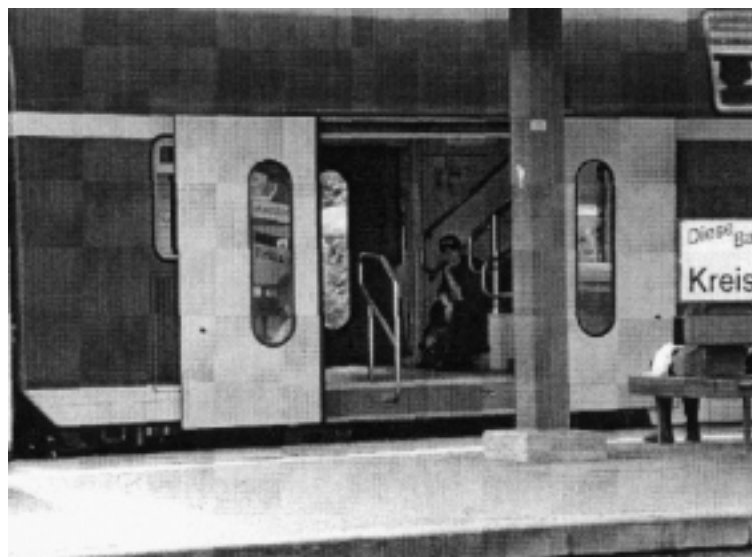


Abb. 3: Doppelstockwagen (Hocheinstieg), Esslingen (Foto: Switch Transit Consult)

Das bedeutet, daß Doppelstockwagen generell nur an Bahnsteigen mit 76 cm halten sollten. Es gibt im Steuerwagen der Doppelstockwagen eine Überfahrrampe für den 76 cm Bahnsteig.

Die Problemlage noch mal kurz aufskizziert: wir haben heute im S-Bahnsystem keinen barrierefreien Zugang durch Bahnsteighöhen von 76 cm und horizontalen Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig. Das war unsere Ausgangslage, um Lösungen zu finden. Die andere Seite ist, welche Anforderungen bestehen an denkbare oder mögliche Lösungen. Da gibt es natürlich auch unterschiedliche Gruppen. Die eine Gruppe sind mit Sicherheit mobilitätsbehinderte Fahrgäste. Anforderungen, die wir hier sehen, sind, daß ein eigenständiger Zustieg zum Fahrzeug möglich wird. Wir haben uns zum Ziel gesetzt auch aus Informationsgründen eine Lösung zu finden, die möglichst weiträumig, am besten über alle S-Bahnstationen anwendbar ist. Das ist einfacher zu kommunizieren, denn wenn ich 5 oder 10 verschiedene Lösungen in einem Netz habe wird das schwierig. Es gibt auch andere Gruppen, die Anforderungen an das S-Bahnsystem haben. Das sind auch nicht-mobilitätsbehinderte Fahrgäste. Hier haben wir das Ziel, das

Mobilitätsniveau durch kurze Fahrgastwechselzeiten zu halten und barrierefreie Einstiegssituationen sollen auch für nicht-mobilitätsbehinderte Fahrgäste eine Verbesserung darstellen, keine Verschlechterung.

Die dritte Interessensgruppe ist der Betreiber, genauer gesagt die DB Regio. Es betrifft aber auch Fragen von DB Station und Service und von DB Cargo. DB Regio hat sicher ein Interesse daran, den Betriebsablauf möglichst störungsfrei abzuwickeln und keine Behinderungen durch längere Aufenthaltszeiten zu haben. Dies zum Teil aus Kapazitätsgründen im Tunnelbereich in der Hauptverkehrszeit, zum Teil aber auch aus Attraktivitätsgründen. Die S-Bahn steht im Wettbewerb mit dem Individualverkehr und da spielen Reisezeiten eine große Rolle.

Die Bahn hat als AG das Interesse, keine Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit zu erzielen und Mischverkehr ist auch ein Interessensbereich, wo keine Verschlechterung der Einstiegssituation und der Fahrgastwechselzeiten beim Nah- und Fernverkehr zu haben.

Das dritte, mit „Fragezeichen“ versehen, ist: welches Interesse hat DB Cargo Gütertransporte mit Lademaßüberschreitung durchzuführen, was zum Teil eine Bahnsteigerhöhung auf 96 cm verhindert?

Die Einstiegssituation möchte ich anhand einer Skizze kurz erläutern. Wir haben den ET 420 als Beispiel eine Bahnsteighöhe 760 mm und einen zweiten mit 960 mm. Durch eine Bahnsteigerhöhung hätte man da einen deutlichen Vorteil. N-Wagen sind die typischen Nahverkehrswagen, auch Silberlinge bezeichnet, die aber eher ein Auslaufmodell sind. Fernverkehrswagen haben allerdings eine ähnliche Einstiegssituation.

Ganz gravierend ist es jetzt beim Doppelstockwagen, wir haben jetzt die Maße, es sind 60 cm, eine leichte Rampe nach innen. Bei 76 cm noch machbar, bei 96 cm haben auch nicht-mobilitätsbehinderte Fahrgäste große Probleme diese Stufe zu überwinden.

Das war die Ausgangssituation, die Anforderungen unterschiedlicher Interessensgruppen und darauf haben wir uns überlegt, welche Lösungen können angestrebt werden.

Zum einen haben wir in drei Bereiche unterteilt. Man möchte einen niveaugleichen Einstieg erreichen, ich möchte also den Bahnsteig auf das gleiche Niveau bringen wie den Fahrzeugboden, oder ein ähnliches Niveau. Das ist aus technischen Gründen nicht machbar. Das hat mit Gründen der Abnutzung von Gleisen, Radreifen, aber auch der Federtechnik der Fahrzeuge zu tun.

Die erste Möglichkeit ist, den Bahnsteig durchgehend anzuheben, das zweite ist eine partielle Erhöhung des Bahnsteigs und das dritte ist den Bahnsteig dynamisch in einem gewissen Bereich zu erhöhen. Die vierte ist eine statische Gleisabsenkung, wobei es da sehr aufwendig ist, 20 cm zu erreichen. Das gleiche kann weniger aufwendig durch eine Bahnsteigerhöhung erreicht werden.

Das fünfte ist eine Absenkung des Wagenbodens, es müssen neue Fahrzeuge mit niedrigem Boden beschafft werden, dann müssten aber alle Hochbahnsteige abgebrochen werden, das ist eine Möglichkeit, aber sicher die mit dem höchsten Investitionsvolumen und der längsten Umsetzungszeit, weil die Fahrzeuge ET 423 neu sind und eine Nutzungsdauer von 25- 30 Jahren haben.

Die zweite Möglichkeit, den Höhenunterschied zu überwinden, sind Hilfsmittel. Da gibt es Hubplattformen am Bahnsteig, die unten sind und hochgefahren werden können, es gibt fahrzeugseitige tragbare Überfahrbrücken oder eine ausfahrbare Rampe vom Fahrzeug aus. Alle diese Lösungen, was den niveaugleichen Einstieg betrifft, beheben zwar das Höhenproblem, aber nicht das Spaltproblem. Deshalb haben wir noch symbolisch Lösungen aufgezeigt, wie durch ausfahrbare Trittstufen der Spalt verringert werden kann. Der Spalt kann nicht bahnsteigseitig verringert werden aufgrund von Lichtraumprofilen und anderen Vorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO). Das hat also auch technische Hintergründe.

Kurze Kommentare noch zu den angedachten Lösungen. Die durchgehende Bahnsteigerhöhung hat den Vorteil, daß jede Tür des S-Bahnzuges benutzt werden kann. Das hat auch für Nicht-Mobilitätsbehinderte Vorteile. Ich benötige keine Informationen, wo ich einsteigen oder aussteigen kann. Im Gegenzug habe ich Probleme an den Bahnsteigen mit Mischverkehr.

Eine durchgehende Bahnsteigerhöhung hätte allerdings immer noch einen Höhenunterschied von drei bis fünf Zentimeter zur Folge. Der ET 420 hat eine Innenraumhöhe/ Fußbodenhöhe von 103 cm, der neue ET 423 von 99,5 cm. Höher als 96 cm kann der Bahnsteig nicht erhöht werden.

Einen höheren Bahnsteig sieht die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) nicht vor. Es gibt vier Bahnsteighöhen, 38 cm, 55 cm, 76 cm und 96 cm. Die Höhe von 96 cm ist auch nur vorgesehen für S-Bahnstationen, an denen überwiegend Schnellbahnverkehr stattfindet, genauer gesagt, wo Schnellbahnen halten. Das ist das generelle Problem, daß es keine normierte Bahnsteighöhe in Deutschland gibt. Wenn das Problem zentral angegangen werden soll muß man sagen, in Deutschland, möglichst europaweit, weil der Fernverkehr auf andere Netze übergeht und auch da Anschlußmöglichkeiten bieten muß. Ich muß die Bahnsteighöhen normieren oder die Fahrzeuge anpassen. In der EU gibt es Bestrebungen neben Strom und Gleis jetzt auch Bahnsteighöhen festzulegen.

Die zweite Variante war eine partielle Erhöhung des Bahnsteigs. Der Gedanke ist der, daß ein gewisser Bereich auf einer Breite von ein bis zwei Türen erhöht wird, um einen weitgehend niveaufreien Einstieg zu ermöglichen bis auf die letzte Höhenstufe, die einfach bleibt. Dies bietet auch für nicht-mobilitätsbehinderte Personen einen niveaufreien Einstieg.

Problematisch an dieser Situation ist, der Bahnsteig muß so erhöht werden, daß immer die gleiche Tür an diesem Bereich zum halten kommt. Bei zwei Fahrzeugtypen und drei Zuglängen ist das nicht so einfach. Hinzu kommt noch, daß beim komplett

erhöhten Bahnsteig, z. B. im Tunnel, Informationen gegeben werden müssen, bei welcher Zuglänge welche Tür zu nutzen ist, daß auch der sichere Ausstieg gewährleistet ist.

Beim vollständig erhöhten Bahnsteig kommen sie immer rein, aber es ist nicht sicher, ob sie auch wieder rauskommen, bei einer kompletten Erhöhung ist das egal.

Die partielle dynamische Erhöhung kommt in Betracht, wenn Lademaßüberschreitungen auf diesen Gleisen stattfinden müssen und nicht erhöht werden kann. Die Überlegung ist die einen Hubtisch zu verwenden, der über eine Hubeinrichtung ausgefahren werden kann. Rampen sind durchaus auch auf beiden Seiten der Plattform vorstellbar. Ich habe dann eine partielle Erhöhung mit allen Vor- und Nachteilen. Der große Nachteil bei dieser Lösung ist, sie muß über den Fahrdienstleiter bedient werden.

Damit er den Güterzügen mit Lademaßüberschreitungen die Fahrt freigeben kann, muß er sicherstellen können, einerseits daß diese Plattform eingefahren, in Endlage ist, und es muß diese Endlage überwacht werden und in die Fahrstraßen Steuerung einbezogen werden. Das heißt, wenn die Plattform nicht ganz unten ist kann das Signal nicht gegeben werden. Es ist auch ein Problem der Genehmigung, rein prinzipiell ist es möglich, aber kenne noch kein Beispiel in der Anwendung.

Es wäre auch denkbar, die Hubplattform bleibt immer in hochgestellter Position, oder aber eine spezielle Fahrstraße für Güterzüge mit Lademaßüberschreitungen, daß nur dann die Plattform abgesenkt wird.

Dafür gibt es Vorschriften in diesem Bereich, daß die Vorrichtung regelmäßig genutzt werden muß, um die Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Diese Lösung ist aber durch die Einbindung in die Signalgebung sehr aufwendig. Da es erstmalig wäre bedarf es auch eines längeren Genehmigungsprozesses.

Der nächste Punkt sind die Hilfsmittel: bahnsteiggebundene, verstellbare Hubplattform oder Lifte, die am Bahnsteig stehen. Damit können Höhe und Spalt überwunden werden. Allerdings ist dafür Bedienpersonal notwendig.

Das zweite Hilfsmittel ist ein fahrzeugseitiger Lift, dieser kann ebenfalls Höhe und Spalt überwinden. Auch hier ist Bedienpersonal notwendig. Das dritte ist eine tragbare Überfahrbücke, die am Bahnsteig oder im Fahrzeug untergebracht ist. Diese Lösung gibt es zur Zeit im ET 423. Sie wird im Moment über den Lokführer bedient, was höhere Haltestellenaufenthaltszeiten zur Folge hat.

Das andere was ich schon angesprochen hatte ist eine ausfahrbare Rampe vom Fahrzeug aus. Ich habe das hier skizziert. Hier können Höhe und Spalt überwunden werden, nur bei einer Längsneigung von 6% oder 8 % ergeben sich relativ lange Rampen. Problematisch hierbei: oftmals sind die Bahnsteige nicht breit genug oder, bei einem Mittelbahnsteig mit gleichzeitigem Halt kann es durch die Querbewegung anderer Fahrgäste zu Behinderungen kommen. Kürzere Rampen führen zu stärkerer Neigung.

Zum Schluß möchte ich noch zwei Beispiele vorstellen, wie der Spalt durch Trittstufen überwunden werden kann. Das linke Beispiel ist ein sogenannter Zweisystemwagen der AVG im Bahnhof Bretten. Der Bahnhof Bretten hat mittlerweile Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm mit einer Fußbodenhöhe von 55 an einer Stufe. Das ist eine ausfahrbare Trittstufe, die am Wagenboden gelagert ist und dann ausfährt, um den Spalt zu überbrücken. Man hat es in Karlsruhe deshalb montiert, weil die Fahrzeuge schmaler sind als normale Eisenbahnfahrzeuge. Es würde sich sonst ein Spalt von 17 cm ergeben. Die Trittstufe ist auch einstellbar für niedrigere Bahnsteige, dann ergeben sich aber Stufen.

Das zweite Beispiel ist der Niederflurstraßenbahnwagen in Karlsruhe. Hier ist der Bahnsteig 36 cm hoch, die Stufe fährt aus, um den Spalt zu überbrücken. Man hat hier durch den Bahnsteig einen Spalt, weil am gleichen Bahnsteig auch Stadtbahnwagen halten und die Trittstufe immer ausfährt. Diese Stufen sind so konstruiert, daß sie immer gleich weit ausfahren. Wenn sich nun eine Haltestelle in Kurvenlage befindet, wo sich ein größerer Spalt ergibt, verbleibt immer ein Restspalt, den auch diese technische Lösung nicht vollständig schließen kann. Diese Stufen überbrücken immer nur die gleiche feste Mindestgröße an Spalt, die auftritt, und können nicht individuell auf verschiedene Spaltmaße angepaßt werden. Aber da gibt es auch noch andere Lösungen.

## 5.4 Diskussion (nach dem Beitrag von Herrn Himmelmann)

### **Frau Kramme:**

Diese ganzen Modelle, die wir vorher gesehen haben, gelten nur für den Rollstuhlfahrer, es wäre aber schön, wenn die Spannbreite größer wäre. Wir haben Gehbehinderte, ältere Menschen, die auch unsicher sind, wenn sie da in einen Spalt reingucken. Ich denke, wir sollten die Lösung möglichst so entwickeln, daß eine große Gruppe von Fahrgästen den gleichen Nutzen hat. Da sehe ich gerade bei den letzten Lösungen (Ergänzung der Redaktion: ausfahrbare Trittstufen) die besten Chancen.

### **Herr Himmelmann:**

Ich möchte noch dazu bemerken, diese letzten beiden Lösungen dienen nur der Spaltüberbrückung. Sie machen nur Sinn, wenn gleichzeitig der Bahnsteig zumindest teilweise erhöht wird.

### **Herr Bitz:**

Ich wollte einfach einen kleinen Schritt noch weiter gehen mit dem was Herr Himmelmann vorgestellt hat und das was Herr Dr. Weber schon angedeutet hat. Das ganze muß dann auch irgendwann in die Bewertung eingehen bezüglich der Kosten und da müssen dann sicher nochmals Abwägungen getroffen werden. Deshalb sind

diese unterschiedlichen Ausprägungen „volle Bahnsteigerhöhung“ oder „partielle Bahnsteigerhöhung“. Ich darf das quantifizieren: In der Vergangenheit haben wir mit der Bahn zum Teil schon Diskussionen geführt, auch der Art, daß dann pauschal die Aussage kommt, eine volle Bahnsteigerhöhung kostet bis zu zwei Millionen DM. Das ist für mich eine Verhinderungsargumentation. Wenn es aber Beispiele gibt, wo in Deutschland durch eine Teil-Bahnsteigerhöhung für DM 70.000 eine Lösung geschaffen wird, dann zeigt es auch die Alternativen auf, wenn man differenziert diskutiert und nicht nur die große Lösung sieht. Deshalb ist es auch sehr zu begrüßen, daß eine tiefer gehende Untersuchung bezogen auf die Situation in der Region gemacht wird. Die Diskussion, die vorhin angeklungen ist, was läßt die EBO zu, was läßt Europa zu, die ist sicher auch notwendig und zu begleiten, weil es da mit Sicherheit noch eine Menge Probleme gibt. Aber ich glaube, wir müssen froh und dankbar sein, daß der Verband Region Stuttgart in seiner Verantwortung gesagt hat, wir wollen die Stuttgarter Probleme im hiesigen Verbund voran bringen und nicht warten bis in Berlin oder Brüssel oder sonst wo möglicherweise Entscheidungen gefallen sind, bis es vielleicht einmal eine europäische Bahnsteigvorschrift gibt. Da sind wir alle wahrscheinlich schon nicht mehr in der Lage den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Ich bin auch dankbar, daß wir jetzt an diesem Problempunkt, für Bahnsteigsdifferenzen zeitnah Lösungen zu finden, angelangt sind. Sicherlich nicht an allen Stationen im Verbundbereich auf einmal und in den nächsten zwei drei Jahren, aber doch erkennbar mit dem Willen, jetzt was zu tun und auch Stufenlösungen anzubieten, daß man sagt es gibt auch die Absicht, dieses Problem in einer gewissen Reihenfolge anzugehen.

**Frau Engelhorn:**

Ich komme von der DRK-Rollstuhlinitiative Leonberg. Ich habe gerade vor ein paar Wochen sehr gute Erfahrungen mit dieser Klapprampe in Berlin gemacht. Und zwar hat die U-Bahn etwa den gleichen Spalt und die gleiche Höhe wie unsere S-Bahn und da ging man einfach vor zum Schaffner, hat signalisiert, daß man mitfahren wollte, der ist ausgestiegen hat diese angekettete Rampe herausgeholt und angelegt, hat gleich weiter gemeldet, wo man hinfahren möchte. Dort stand die Rampe schon bereit. Das hat auch eine Minute oder länger gedauert und die U-Bahn-Dichte ist ja etwa 5 Minuten. Es hat sich kein Mensch aufgeregt, es hat sehr gut geklappt. Ich denke das wäre auch eine kostengünstige Lösung.

**Herr Weber:**

Darf ich fragen, wen sie mit Schaffner meinen? Ich war letzte Woche auch in Berlin und war von der Qualität des Nahverkehrs überzeugt als vor zuvor. Die haben dort Personal auf dem Bahnsteig.

**Frau Engelhorn:**

Da ist der Zugführer ausgestiegen, hat seinen Schlüssel abgezogen, der ist raus.

**Herr Weber:**

Dann ist das ein sehr wichtiger Hinweis, den ich selbst noch nicht beobachten konnte. Mir schwebt eigentlich diese Lösung vor. Alles was der Herr Himmelmann geschildert hat ist eigentlich suboptimal. Hier geht es nur um Annäherungen an die beste Lösung. Wir versuchen hier einen guten Kompromiß hinzubringen. Mir schwebt immer schon die Rampenlösung mit Bedienung durch Menschen vor. Wir konnten uns aber mit diesem Gedanken im Stuttgarter Verbund nicht durchsetzen. Der Verbund und die Bahn weigern sich diesen Gedanken weiter zu verfolgen und die haben dann auch Zeitstudien gemacht. Die erste Aussage war: „Es ist völlig unmöglich, daß der Zugführer seinen Platz verläßt.“ Bis ich das dann mal gesehen habe als sich eine Tür nicht geschlossen hat. Da ist der Zugführer aber trotzdem ausgestiegen und hat die Tür geschlossen. Mit dieser Information bin ich auf den Verbund zu und bekam als Antwort: In Ausnahmefällen darf der Zugführer schon aussteigen. Aber in dem Fall, den Frau Engelhorn skizziert, ist zumindest nach der herkömmlichen Denkweise nicht möglich. Auch wegen der zeitlichen Konsequenzen.

Dann wurden REFA-mäßige Untersuchungen durchgeführt, wie lange es dauert eine Rampe hinzulegen und wieder wegzuräumen und man kam zu niederschmetternden Ergebnissen. Ein solcher Vorgang dauert zwischen zwei und vier Minuten.

**Herr Kuhnert:**

Es ist auch ein Trugschluss bei einem Bahnsteig mit über 20 cm Höhenunterschied. Wo sich der Zugführer doch mit drei anderen bereit erklärt mich hochzuheben – das dauert ja auch.

Man kann nicht sagen man spart, weil man mich nicht mitfahren lässt. Wir haben dann das Problem mit der Beförderungspflicht.

**Herr Schade:**

Diese Lösung mit der festen teilweisen Erhöhung ist problematisch. Sie müssen ein Geländer anbringen und den Bereich absichern, aber sie können es räumlich eingrenzen. Ein Argument dagegen war, daß die Züge unterschiedlich lang sind. Ist das nicht ein Scheinargument? Man könnte sich doch darauf einigen, daß die Züge mit der Spitze immer an der selben Stelle halten – auch Kurzzüge und Langzüge. Und immer bei der ersten oder zweiten Tür befindet sich eine Rampe. Warum geht das nicht in dieser für mich so einfachen Form?

**Herr Himmelmann:**

Ich habe nicht gesagt, daß das nicht geht. Aber ich erläutere kurz die Problematik: Sie legen den Bahnsteigbereich fest, den sie erhöhen, so daß bei Kurz-, Voll- und Langzug



immer die gleichen Türen im gleichen Bereich zu stehen kommen. Wenn sie diese Situation einmal festgelegt haben müssen sie das auf jede Haltestelle übertragen. Die gleichen Haltepositionen müssen sie auf jede Station übertragen. Dann ergeben sich in einigen Stationen mit Sicherheit Verlängerungen der Fußwege zum Ausgangsbereich. Ich habe nicht gesagt, daß es gar nicht geht, aber die Verlängerung der Zu- und Abgangswege gilt es zu bedenken.

Wenn nun alle Züge mit der Spitze an der gleichen Stelle halten. Dann kann das nur am Bahnsteigende – vom Langzug aus gesehen - sein. Auch der Kurzzug hält ganz vorne und man hat eventuell, wenn man ganz zurück muß einen längeren Fußweg, als wenn der Zug zentriert hält.

Bei einem Mittelbahnsteig ist dann die Zugspitze des anderen Zuges auf der anderen Seite. Dann müssen zwei Bereiche erhöht werden. Das ist auch machbar, aber ich verändere dadurch einfach Abgangswege, die eventuell kritisch werden könnten, wenn ich kurze Umsteigezeiten zum Bus habe o. ä.. Ich sage nicht, daß es nicht möglich ist, aber man muß auch an diese Konsequenzen denken. Aber das ist auch mit drei Zuglängen machbar, einen solchen Bereich zu finden.

**Herr Schade:**

Sie brauchen auch nicht alle Bahnsteige erhöhen, also es könnte sich relativieren...

**Herr Himmelmann:**

Es ist nur, wenn ich einmal festgelegt habe, wie es gehalten wird, dann gilt das für das gesamte Netz.

**Frau Herrmann:**

Wir gehen nun in der Diskussion bereits sehr stark ins Detail. Viele dieser Fragen sind Thema nach der Pause. Ich würde deshalb vorschlagen deshalb hier eine Pause von 15 Minuten einzulegen.

**Zwischenruf Herr Kramme:**

Eine ganz kurze Anmerkung. Wir haben heute auch erlebt, daß der Zugführer bei den neueren Wagen seinen Platz verlassen hat, uns die Tür länger aufgehalten und uns geholfen hat. Er kam sofort, unaufgefordert.

**Herr Weber:**

Der darf das eigentlich gar nicht.

**Herr Karst:**

Ich möchte nur kurz zu dem Vorschlag von Herrn Schade sagen. Das würde eben heißen, daß sich die vorhandene Situation verändern würde, denn die Züge halten eben

nicht mit der Spitze an der gleichen Stelle. Da gibt es Markierungen. Der längere Weg kann eigentlich auch kein durchschlagendes Argument sein: Wenn jemand in der Hauptverkehrszeit hinten einsteigen muß hat er auch den Weg.

**Herr Seiferheld:** Sie haben ja immer noch ein Problem, daß viele Übermaße schon gleich vom LKW kommen, also wenn ich dann mit der Bahn nur eine relativ kurze Strecke fahren können und dann muß es wieder auf den LKW umgeladen werden, es sei denn, Sie machen einen Sondertransport.

Aber meine Wortmeldung war in erster Linie ein Widerspruch gegen den Wunsch einen bestimmten Wagen im Zug generell als Behindertenfahrzeug darzustellen. Ich sehe schon vor meinem geistigen Auge, daß das dann der „Krüppelwagen“ wird und damit haben wir dann wieder die Ghettobildung, das hat keinen Wert. Jetzt stellen Sie sich mal vor, drei Rollstuhlfahrer machen einen Ausflug mit der S-Bahn. Dann ist der eine Wagen aber total blockiert, weil die ja nur in dem Zwischenbereich stehen bleiben können. Die blockieren den ganzen Eingang. Man muß sie schon verteilen können auf die Zugänge.

**Herr Bitz:** Nein, Herr Seiferheld, man muß ja gucken, insbesondere der ET 423, also in der neuen Generation auf der S1, da ist das Kombiabteil, wo eben auch die Möblierung nicht die Reihensitze hat, sondern die Längsreihen mit den Klappsitzen, immer vorne. Und demzufolge ist es sogar schon so und ich denke, es sind dann ja noch ein paar andere, normale Fahrgäste auch noch im Waggon. Also so schlimm wird es dann auch nicht.

## 6 Erarbeitung eines Anforderungsprofils am Runden Tisch

Die Teilnehmer am Runden Tisch “Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität” sollten ihre Erfahrungen mit dem ÖPNV allgemein und der S-Bahn in der Region Stuttgart im besonderen in die Diskussion einfließen lassen und gemeinsam einen Anforderungskatalog erstellen. Dabei wurden folgenden Fragen besondere Beachtung geschenkt:

- ▶ Welche Anforderungen stellen Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind an einen optimalen Zugang zum ÖPNV-(Fahrzeug)?
- ▶ Welche Maßnahmen kommen dafür in Frage?
- ▶ Welchen Beitrag können die örtlichen Erfahrungen Betroffener zur Problemlösung leisten?
- ▶ Welche Umsetzungshindernisse bestehen?

### 6.1 Überarbeiteter Diskussionsmitschnitt

(Moderation: Dr. Elmar Wienhöfer, Akademie für Technikfolgenabschätzung, Stuttgart)

**Frau Herrmann:**

Ich darf nun das Wort an Herrn Dr. Wienhöfer übergeben. Dieser übernimmt heute Abend die Moderation.

**Herr Wienhöfer:**

Meine sehr verehrten Damen und Herren. Meine Aufgabe ist es, in der verbleibenden Zeit das Gespräch, das unter ihnen stattfindet, zu leiten. Von uns allen zusammen wird erwartet, daß wir insbesondere im Blick auf die Bemühungen des Verbands Region Stuttgart einige Antworten auf einige Fragen finden, die hier im Programm auch aufgeführt sind.

Zunächst einmal sind wir gefragt, welche Anforderungen mobilitätseingeschränkte und vergleichbare Gruppen an einen optimalen Zugang zum ÖPNV, zu ÖPNV-Fahrzeugen stellen.

Die zweite Frage ist, welche Maßnahmen dafür in Frage kommen. Ich bitte sie, sich insbesondere auf das hier Vorgetragene zu beziehen.

Die dritte Frage ist, welche Erfahrungen können sie aus ihrer eigenen persönlichen Erfahrung zur Lösung dieser Problematik beisteuern und letztlich, wo sehen sie welche Umsetzungshindernisse? Das sind die vier Kernfragen, die zu behandeln sind.

Ich schlage vor – auch in Hinblick auf die fortgeschrittene Zeit – für jeden dieser Fragenkomplexe etwa 15-20 Minuten zu verwenden. Ich werde ihre Gesprächsbeiträge stichwortartig an Wandzeitungen protokollieren. Wir sollten am Ende der Veranstaltung noch etwa zehn Minuten darauf verwenden, aus dem hier als Ergebnis Zusammengetragenen eine Art Empfehlungskatalog zu erarbeiten, den können sie dann Herrn Dr. Weber an die Hand geben, damit er auch feedback für seine weiteren Bemühungen hat. Das ist das Verfahren und ich bitte sie, sich damit einverstanden zu erklären.

Ich darf das Gespräch zur ersten Frage eröffnen: Welche Anforderungen stellen sie persönlich und als Vertreter ihrer Verbände an einen optimalen Zugang zu ÖPNV-Fahrzeugen? In diesem Falle beschränkt auf die S-Bahnen in der Region Stuttgart. Das ist unser Thema.

#### **Frau Fahrbach:**

Der Sozialverband VDK fordert auf jeden Fall einen barrierefreien Eingang zu den S-Bahnen. Keine Hilfsmittel wie Hublift oder ähnliches, sondern eine Erhöhung beispielsweise, wo der Behinderte ohne Hilfe in die S-Bahn einfahren kann.

#### **Herr Bitz:**

Ich versuche einfach einmal ein abstraktes Kriterium dahingehend zu formulieren, daß ich sage: Es muß Lösungen geben, die für das gesamte Netz, für das System greifen und dann auch ständig ohne fremde Hilfe – im Zweifelsfall- nutz- und bedienbar sind. Ich darf es konkretisieren: wir haben jetzt im Netz teilweise Aufzüge, die von ihren Betriebszeiten nicht die Betriebszeiten des S-Bahnsystems abdecken. Immer dort, wo auch der Faktor Mensch hereinkommt, dort, wo die Inbetriebnahme und das Außerbetriebsetzen noch von Menschen erledigt werden muß, dort sind wir auch von Menschen und Personalkosten abhängig. Das ist ein Faktor, der im ÖPNV in Zukunft immer größere Bedeutung haben wird: Personalkosten. Stichwort: Konkurrenzsituation. Das müssen wir auch als ein starkes Kriterium sehen, daß Lösungen nicht vom Personaleinsatz abhängen dürfen, sondern es müssen selbständig bedienbare Lösungen sein. Das ist übrigens auch eine Formulierung in der Landesbauordnung von Baden-Württemberg. Barrierefrei heißt, daß ich Einrichtungen „selbständig ohne fremde Hilfe nutzen“ kann.

**Frau Engelhorn:**

Wir als Rollstuhlinitiative Leonberg fordern, daß der Bahnhof Leonberg in die Prioritätsstufe eins aufgenommen wird. Das soll ich im Auftrag unserer Stadt sagen. Diese hat sich auch schon an den VVS gewandt. Wir haben einen Aufzug, nur diese Schräge fehlt.

**Herr Weber:**

Wer soll dann zurückstecken? Da müssen sie sich an ihren Landrat wenden, der diese Prioritäten aufgestellt hat.

**Herr Wienhöfer:**

Das können wir vielleicht als Dekret verstehen. Vielleicht können Sie diese Forderung einfach aufnehmen und weitertragen.

**Frau Broermann:**

Ich bin vom Dachverband integratives Planen und Bauen, Stuttgart. Den optimalen Zugang zum Fahrzeug kann man auf zwei Punkte bringen „niveaugleich und spaltfrei“.

**Herr Specht:**

Mein Name ist Specht vom Blinden- und Sehbehindertenverband. Die Anliegen Blinder und hochgradig sehbehinderter Menschen sind die sich sicher auf dem Bahnsteig bewegen zu können. Das heißt, daß die vielerorts bereits vorhandenen Leitlinien flächendeckend kommen und eingebaut werden. Das Problem das wir dabei immer haben ist, daß bei der Einrichtung der Leitlinien die ertastbare Qualität gewährleistet wird und nicht nach „Schema F“ eine Leitlinie eingebaut wird. Das Problem ist immer, daß begleitendes Belagsmaterial sich stark auf die Ertastbarkeit dieser Rillen auswirken kann. Wenn dieses rauer ist, wird es schwieriger – das ist genauso mit dem optischen Kontrast, je dunkler es im Vordergrund ist, desto schlechter ist die Leitlinie zu erkennen – genauso ist es beim Tasten, wenn ein rauer begleitender Belag vorhanden ist spüren sie diese Rillen schlechter, als wenn der Boden glatt ist. Wichtig ist auch eine kontrastreiche farbliche Gestaltung, insbesondere der Treppenzugänge. Am liebsten wäre uns, wenn jede Stufe markiert wäre, damit klar erkennbar ist, was Stufen sind. Das gleiche gilt natürlich für die Abgrenzung zum Bahnsteigkante, das ist auch schon mit dem Citystreifen teilweise schon da. Also eine kontrastreiche Abgrenzung von der Bewegungszone zur Gefahrenzone hin.

**Frau Kramme:**

Ich bin von der Rollstuhlinitiative Böblingen. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir auf dem Bahnsteig an den Fahrkartenautomaten besser herankommen würden und ihn auch besser ablesen könnte. Wenn ich auch mit einer Karte zahlen kann, kann ich das

Display oben nicht ablesen. Ich kann die Zeiten, wann die Züge, fahren vom Rollstuhl aus nicht ablesen. Das zweite ist, wenn wir einmal soweit sind, daß wir Höhenunterschiede bewältigt haben und auch den Spaltunterschied, daß wir genau wissen, wo wir zu stehen haben. Daß man das auf dem Bahnsteig markieren kann, meinerwegen mit unserem Rollstuhlemblem drauf. Damit wir genau wissen, da hält unser Zug und da ist unser Abteil, wo wir hinein können. So sind wir immer am laufen, wenn unser Zug kommt stehen wir meistens verkehrt.

**Frau Broermann:**

Vielleicht kann man das für alle Behinderten auf einen Nenner bringen: Kennzeichnung oder Möglichkeit, den Einstieg gut zu finden. Das gilt genauso für die Blinden oder sehbehinderten Menschen, die hinfinden müssen, die Türe öffnen können müssen und die Mechanismen bedienen können müssen. Der Blinde muß es finden können, der Rollstuhlfahrer muß es betätigen können. Wenn sie selbst einmal erleben wollen, wie das ist, können Sie sicherlich von Blinden und Sehbehinderten Brillen bekommen, als auch von uns Rollstühle, und dann versuchen sie mal vom Bahnsteig aus einen solchen Knopf zu bedienen, um die Türe zu öffnen. Das gehört noch mit zum optimalen Zugang zum Fahrzeug.

**Herr Seiferheld:**

Ich möchte dafür plädieren, daß auf die Türgriffe besonderes Augenmerk gelegt wird. In der ersten Generation der Züge ET 420 ist die Tür praktisch von einem handbehinderten nicht zu öffnen. Bei der zweiten Generation mit den neueren Türen, die über einen leichten Schalter zu betätigen sind ist die Situation besser, aber die Griffe sind relativ hoch angebracht, man muß mit dem Rollstuhl sehr nah heranfahren und läuft Gefahr, in den Spalt zu stürzen.

**Herr Weber:** Was meinen sie mit zweiter Generation?

**Herr Seiferheld:** Das sind die, die dieses kleine Hebelchen haben, das sie nur mit dem Finger noch seitwärts bewegen müssen. Wenn sie mit dem Finger hinkommen, das ist für den stehenden Erwachsenen gut zu erreichen, aber für Kinder zum Beispiel, die möchte man ja gezielt ausschließen, daß sie da hin können, aber Behinderte, die ihren Aktionsbereich relativ weit unten haben sind da zusätzlich behindert....

**Herr Schade:** Warum öffnet man nicht an einer Stelle immer automatisch die Tür? Genauso wie beim Fahrstuhl, man braucht dort auch nicht auf einen Knopf zu drücken, der Fahrstuhl geht einfach auf, wenn er da ist. Warum geht die Tür bei einem Behinderteneinstieg nicht einfach auf?

**Frau Fahrbach:** Ich hätte noch einen Vorschlag zu machen. Und zwar: warum kann man den Schwerbehinderten, also den Rollstuhlfahrern oder Blinden nicht eine Art Türöffner geben, so wie ein Garagentor-Öffner oder so oder wie beim Auto, also daß

er es beantragen kann bei Ihnen, und wenn er das vorlegen kann, daß er praktisch außerdem gehbehindert ist oder blind, daß er so einen Sender bekommt und daß er dann dadurch diese Tür öffnen kann.

**Herr Weber:** Ich habe das schon verstanden und es ist auch sinnvoll.

Sie haben das völlig klar gesagt, das soll also barrierefrei sein. Ich soll das mit meinen eigenen Möglichkeiten erreichen können. Wäre für Sie eine teilweise Anhebung dieser Bahnsteige noch barrierefrei?

**Frau Broermann:** Also so eine teilweise Erhöhung kann man ja auch so gestalten, daß es leicht anläuft und dann diese Höhe erreicht. Ich sage ja nur Beispiele, man kann mal nach Straßburg fahren und da sind auch so teilweise Anhebungen oder daß man sich das mal anschaut, da ist es nämlich so, daß habe ich nämlich selbst miterlebt, diese Straßenbahn, die hält genau da, also der Wagen, der hat also extra auch ein Symbol für die schwerbehinderten Rollifahrer und der hält genau da, wo die Erhebung ist. So soll es ja auch sein. Und das fängt nicht so abrupt an, sondern das ist so leicht steigend und so kann da auch keiner stolpern und nichts.

**Herr Weber:** Ich stelle mir auch keine Gitterlösung oder Abschränkung vor.

**Herr Seiferheld:** Noch direkt die Frage dazu, wenn wir einen Mischverkehr berücksichtigen müssen, können wir dann überhaupt eine partielle Bahnsteigerhöhung machen? Wenn, dann können wir gleich alles erhöhen, dann haben wir durchweg 96cm.

**Herr Weber:** Unter den Gesichtspunkten finanzielle Möglichkeiten und das was die Bahn veranschlagt, scheidet das von vornherein aus.

**Herr Bitz:** Ich wollte noch zwei Anmerkungen loswerden, die glaube ich nicht unwichtig sind. Also diese Teilbahnsteigerhöhung, das ist jetzt ja nicht eine abstrakte Lösung, sondern es gibt schon bewährte Beispiele im System, also Straßburg kenne ich nicht, Freiburg hat im Straßenbahnverkehr, aber insbesondere Hamburg hat es seit längeren Jahren durchgespielt und da höre ich sowohl von den Verkehrsunternehmen als auch von den Betroffenen, daß es in Hamburg funktioniert; von daher ist es nichts Abwegiges, es gibt auch damit eben technische Lösungen, ob die auf Stuttgart übertragbar sind, das genau ist ja im Grunde ein Stück weit ein Verhandlungsgegenstand. Und ich würde auch sagen, wir sind ja eigentlich alle gemeinsam in Projekten und gerade auch in der Projektbegleitgruppe, daß wir im Moment noch nicht in dem Verfahrensstand Alternativen ausschließen, sondern zunächst mal wirklich versuchen, möglichst viele Alternativen zu entwickeln und dann in einem weiteren Durchgang zu bewerten, gewichten; natürlich mit der Zielsetzung,

machbare Vorschläge zu bekommen und nicht schöne Ideallösungen, da sind wir uns einig. Und in dem Stand der Diskussion sowohl hier heute als auch in zukünftigen Projekten wäre ich sehr stark dafür, daß man wirklich noch mal versucht, eher noch mal zu gucken: kennt man denn wirklich alle Kriterien im Sinne von technisch oder auch abstrakt denkbaren Lösungsbeiträgen; haben wir denn die erfaßt. Mir fällt zwar im Moment auch nichts mehr ein. Da haben wir in anderer Zusammensetzung auch drüber diskutiert. Aber wie gesagt, ich glaube wir sind jetzt viel zu früh, um jetzt schon einen Ausschluß zu machen, um wirklich nichts auszuschließen.

**Herr Himmelmann:** Ich möchte anschließend gleich noch sagen, diese partielle Erhöhung, die Hamburger Hochbahn macht es schon seit längerer Zeit. Ich war auch Ende Juni in Hamburg, um mir das anzuschauen, und die haben auch etwa 20 cm erhöht mit einer Rampenneigung zwischen fünf und sechs Prozent und wenn Sie nicht speziell drauf achten, merken Sie es fast nicht, wenn Sie da laufen. Also es ist eine Lösung, die in Hamburg funktioniert, wobei, das sind auch andere Rahmenbedingungen, muß ich dazu sagen, vom System her, aber ich halte es nicht für ausgeschlossen, daß es hier auch funktioniert.

**Herr Wienhöfer:** Wir hatten also gesammelt, daß ein möglichst barrierefreier Zugang geschaffen werden sollte, daß bereitgestellte Hilfsmittel ohne fremde Hilfe genutzt werden können/sollten (Vermeidung von zusätzlichem Personal), daß barrierefrei auch niveaugleich und spaltfrei bedeutet, daß insbesondere im Hinblick auf Blinde und Sehbehinderte eine ertastbare Qualität des Zugangs gewährleistet sein sollte.

Dann waren da noch die Punkte der Bedienbarkeit, Erreichbarkeit, Sichthöhe von Fahrscheinautomaten, dazu auch die Lesbarkeit von Fahrplänen. Dann hat man das Problem der Erreichbarkeit der Türöffner und der leichten Möglichkeit, Türen zu öffnen. Und dann hatten wir, das will ich dann der Systematik wegen an den Schluß stellen, den Wunsch aus Leonberg, daß der Bahnhof Leonberg mit Prioritätenstufe 1 aufgenommen wird und schließlich, alles umfassend, hatten Sie gesagt, daß dieser Maßnahmenkatalog möglichst für das gesamte System greifend sein sollte. Darf ich mal eben fragen, ob ich bisher alles richtig verstanden und wiedergegeben habe? Wenn nicht, Zusätze, bitte schön.

**Herr Specht:** Vielleicht noch eine Ergänzung zu den Türöffnungseinrichtungen, wir hatten letztthin bei der SSB eine Besichtigung von den neuen Stadtbahnwagen und, ich meine, es ist klar, daß Türöffnungen leicht bedienbar sein sollten, bloß hat man dort in den neuen Wagen um die Türe von innen zu öffnen einen Sensor eingebaut, der also von Blinden schwer zu finden ist, eigentlich gar nicht zu finden ist und für unseren Personenkreis ist es natürlich wichtig eine Rückmeldung zu haben, daß ich den Knopf gedrückt habe. Gleiches gilt natürlich auch für die Knöpfe außen, sie müssen gut und schnell aufzufinden sein, nicht daß es so ist, wie bei den neuen S-Bahnwagen der S1,



was ich als Rückmeldung habe von einem Mitglied, und zwar ist es bei den neuen S-Bahnen, zumindest zu dem Zeitpunkt, wo ich die Meldung hatte halt so, die technische Situation die, daß die Türen freigegeben werden zum Öffnen, dann werden sie wieder zentral verriegelt und wenn sie in der Zeit nicht an der Türöffnungseinrichtung waren und draufgedrückt haben, kriegen Sie die Tür nicht mehr auf. Ich meine, das ist irgendwie auch eine Situation, die auch zu berücksichtigen ist.

**Herr Wienhöfer:** Können Sie mir dazu mal ein plastisches Stichwort geben?

**Frau Broermann:** Akustisches Signal.

**Herr Wienhöfer:** Wir sind im Grunde genommen jetzt schon bei der zweiten Frage.

**Frau Herrmann:** Darf ich noch kurz was sagen? Ich möchte eigentlich noch mal auf unser Detailproblem heute kommen. Sie haben die Folien von Herrn Mühlmann gesehen, es geht wirklich ganz gezielt um diesen Höhenunterschied bei der S-Bahn und den horizontalen Unterschied. Das ist für uns ein ganz wichtiges Thema. Und wenn wir jetzt zur der zweiten Frage kommen, dann möchten wir vor allen Dingen für diese Probleme Maßnahmen besprechen. Das was Sie gesagt haben, das mit den Türgriffen, das ist alles auch sehr wichtig, aber für unser Problem, das wir heute diskutieren wollen, ist das nicht ganz zielführend.

**Herr Wienhöfer:** Das ist sicherlich richtig, was die Kollegin Herrmann sagt, das können wir ja hinterher im Protokoll mal genauer aussortieren, ich denke schon, daß hier jeder das vertreten sollte, was er vertreten möchte, allerdings im engeren Kontext nur S-Bahn.

**Frau Fahrbach:** Ich wollte halt nur, daß Sie hier ergänzen, daß ertastbare sowie auch akustische Qualität eine Rolle spielt. Die Blinden müssen ja auch wissen, wo der Zug gehalten hat und das können sie nicht immer ertasten, je nach dem, wie die Lösung aussieht, deshalb brauchen die irgendwie ein akustisches Signal „da ist die Türe“ und deshalb ist das eben auch zusammenhängend.

**Frau Kramme:** Ich hatte nur gesagt, daß es für Rollstuhlfahrer und alle die, die in den Wagen rein müssen und wenig Platz haben, daß das auch beim Einstieg auf dem Boden durch unser Symbol gekennzeichnet ist, wir wissen ja nicht, wo wir stehen, wir stehen meistens immer verkehrt. Und das ist, denke ich, ein ganz wichtiger Punkt.

**Frau Engelhorn:** Ich wollte da eigentlich zusätzlich zu den akustischen Signalen noch was sagen, ich habe das in Berlin als sehr schön empfunden, daß dort

durchgesagt wurde: „Tür geht auf – Tür schließt“, ich meine gut, da ging es natürlich automatisch auf aber mich hat das irgendwie fasziniert, weil ich denke, das kann man dann nicht überhören. Das wurde vom Schaffner her durchgesagt. Die Station und dann „Tür geht auf - Tür geht zu“. In der U-Bahn, S-Bahn bin ich nicht gefahren.

**Herr Gschwind:** Wäre es nicht überhaupt sinnvoll, daß man auch in der S-Bahn einen Wagen favorisiert, meinetwegen den ersten Waggon oder den zweiten und dort entsprechend den Bahnsteig mit Rollstuhl-Symbolen oder Blinden-Kennzeichnungen versieht und dann den Wagen dann eben entsprechend umrüstet, daß er vom Einsieg her, daß er, breit genug ist er ja auf jeden Fall, die Haltegriffe an der richtigen Position hat, daß er die akustischen Signale hat, daß man einfach einen Wagen favorisiert, daß man eben nicht sagt: komplett alle S-Bahnwagen werden barrierefrei gebaut, sondern daß man eben sagt, ein einziger Wagen der erste oder der zweite, je nach dem welcher das ist. Da ist dann eben auch wichtig, was der Herr Schade gesagt hat, daß die eben immer am selben Punkt halten aber wenn man es mal beobachtet, sie halten immer fast am selben Punkt. Das ist was ich bisher gesehen habe, die fahren ja so genau, ich will nicht sagen auf 10 cm aber auf 30 cm fahren die ja immerhin. Also das ist so ein Rhythmus, der sich da eingespielt hat. Und da könnte man ja diesen Teil des Bahnsteigs mit dem Rollstuhlsymbol versehen und ob er dann 15 cm mehr weiter rechts oder links macht, das wäre dann ja nicht das Problem.

**Herr Bitz:** Ich möchte einen weiteren Gedanken, der mit technischen Dingen oder Personal zu tun hat, doch mit zumindest aufzunehmen, nämlich das, daß man eben auch noch mal die formellen Rahmenbedingungen prüft. Wir haben das ja schon mal irgendwo thematisiert. Bahnsteigerhöhung wird ja oftmals auch in Frage gestellt durch dieses leidliche Thema „Ladeübermaß“. Nach meinem Kenntnisstand hat die Bahn keinen Kontrahierungszwang mehr. Also ist es eine unternehmenspolitische Entscheidung: Möchte man für den seltenen Fall, daß irgendwelche sperrigen Güter über die Cargo transportiert werden, diese auf Zeit und Ewigkeit erhalten wissen, oder kann ich eben nicht das, was im Alltag ständig der Fall ist, nämlich die S-Bahn-Nutzung, die, wenn sie eben 96 cm statt 76 cm Bahnsteighöhe hat, allen Fahrgästen nützt, vorziehen. Kann ich da nicht auch eine gute Abwägung treffen? Und muß ich da die Entscheidungsträger, die für diese Fragen zuständig sind, etwas dazu zwingen, eine Klärung herbeizuführen. Also ganz konkret gesagt: bei den Bahnsteigen in Zuffenhausen und Feuerbach ist es eigentlich, nachdem der Güterbahnhof Stuttgart nicht mehr ist, gar nicht mehr vorstellbar, wieso da noch ein Güterzug mit Ladeübermaß auf diesem Teilstück fahren soll. Warum kann da die Bahn AG auch nur auf ein formales Recht oder eine formale Möglichkeit bestehen? Warum ist es da nicht möglich, auch in Verhandlungen einzutreten oder zu sagen „Jungs, euch müßte doch der Nahverkehr viel wichtiger sein, wie das, daß da vielleicht potentiell etwas kommen könnte“?. Ich sage es jetzt mal noch etwas überspitzter: das Ladeübermaß ist ja

insbesondere ein militärpolitisches Argument, weil man weiß, wenn Panzer zu transportieren sind, daß es dann nicht reicht. Und ich habe mal mit Staunen erfahren, daß dies bei der Autobahnplanung in der Vergangenheit ein großes Kriterium war; wahrscheinlich bei der Bahn auch, aber das wird dann ja so öffentlich natürlich nicht diskutiert. Ich habe es jetzt deshalb so zugespitzt, weil ich denke, zumindest mal an den von mir genannten Haltepunkten, kann man es sich überhaupt nicht mehr vorstellen, daß dieses Kriterium relevant ist. Dann muß ich mich wirklich fragen, was ist denn da unternehmenspolitisch auch für die Bahn AG angesagt? Das einfach auch noch mal als Merkposten, Herr Himmelmann und Herr Dr. Weber. Das wäre dann zweifelsfrei die billigste Lösung, den Beschluß herbeizuführen, daß so eine „Umwidmung“ dann möglich wird.

**Herr Wienhöfer:** Vielleicht noch mal Ihr Stichwort dazu.

**Herr Bitz:** Überprüfung des Kriteriums „Mischverkehr“. Mischverkehr ist noch mal etwas ganz anderes, als Übermaß. Also im Grunde eine kritische Überprüfung, ob das Kriterium Lademaßüberschreitung noch relevant ist, ganz generell mal.

**Herr Wienhöfer:** Die Zeit für diese Runde ist um. Jetzt fangen Sie bitte nicht ohne mich das nächste Thema an, sondern überlegen Sie erst mal, welchen Beitrag Sie aus Ihrer persönlichen Erfahrung zur Problemlösung beisteuern können? Es wird sicherlich vieles kommen, was wir schon gesagt haben.

**Frau Herrmann:** Vielleicht können wir mal die Zeit nutzen und Sie könnten mir mal vielleicht noch versuchen eine Antwort darauf zu geben, welche der Maßnahmen die der Herr Himmelmann vorgeschlagen hat, tauglich sind und welche absolut unten durch fallen.

**Frau Broermann:** Also für mich würden absolut durchfallen, Hilfsmittel, wo man eine Person dazu benötigt. Außerdem kann sich das die Bahn wahrscheinlich gar nicht leisten, weil das wieder Personalkosten sind und zudem sind das Gegenstände oder Hilfsmittel, die ich irgendwo wegholen muß also auch die hindernd sind und dann wird der Behinderte im gewissen Sinn diskriminiert, wenn er immer eine Hilfsperson braucht.

**Frau Herrmann:** also es sind praktisch sämtliche Hilfsmaßnahmen, die der Herr Himmelmann vorgeschlagen hat, eher nicht diskutabel.

**Herr Gschwind:** Wir haben da diverse Erfahrungen, z.B. wenn man mit dem ICE fährt, da gibt es ja an verschiedenen Bahnsteigen die Möglichkeit jemanden

heranzurufen wegen einer Rampe. Versuchen Sie mal in Stuttgart so einen an ihren Zug zu kriegen. Das müssen Sie also mindestens zwei Tage vorher anmelden.

**Herr Weber:** Ich frage jetzt deswegen nach, weil, wie gesagt, ich habe das noch nicht getestet, ich hätte das mal machen können. Dieser Prospekt, ich habe ihn auch dabei, der suggeriert einem, daß das an jedem Bahnhof sei.

**Herr Gschwind:** Wir stellen Ihnen gerne fünf Rollstuhlfahrer zur Verfügung, die das belegen.

**Frau Herrmann:** Ich wollte noch einmal sagen, wir sollten uns wirklich auf die S-Bahn beschränken und wie ist denn die Sichtweise zu dieser partiellen dynamischen Erhöhung, also die man da hochfahren kann auf dem Bahnsteig, diese Hubplattform?

**Frau Broermann:** Das ist auch ein Sicherheitsaspekt. Sie müssen mal überlegen, das muß ja auch wieder vom Personal bedient werden, dann muß das eventuell entsprechend abgesichert werden, weil die Fußgänger evtl. drüberstolpern können, also da sind schon Schwierigkeiten, das ist meine Betrachtungsweise.

**Frau Kramme:** Ich wollte es auch gerade sagen. Und dann kommt noch etwas dazu: Man sollte, wenn wir nach Lösungen suchen, immer daran denken, es gibt zwei Arten von Rollstuhlfahrern. Man kann einen Rollstuhlfahrer, die Querschnittsgelähmten, die können sie mal tragen, aber einen Muskelkranken, den können sie ums Verrecken nicht tragen, der läßt sich nicht tragen. Es muß eine Lösung kommen, wo wir selbständig reinkommen.

**Teilnehmer<sup>17</sup>:** Ich glaube, man kann das vorher Gesagte systematisieren. Die Sachen, die da gesagt worden sind, die gehen eigentlich alle darauf raus, die Lösungen müssen fehlertolerant sein, man könnte auch sagen, idiotensicher oder so. Das heißt, es muß immer funktionieren. Und solche Sachen mit speziellen Rampen und wo bestimmtes Personal an einer bestimmten Stelle sein muß, das ist alles nichts, weil sie nicht mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,99 % sicherstellen können, daß es funktioniert und daß dann einfach die Fälle so häufig sind, wo ein Glied der Kette ausfällt und wo es dann nicht funktioniert, also die Lösung muß entweder so einfach sein, daß sie immer funktionieren oder sie müssen so angelegt sein, daß sie auch dann möglich sind, wenn mal irgendwas schief geht.

**Frau Herrmann:** Also ich denke, da haben sie etwas ganz entscheidendes gesagt.

---

<sup>17</sup> Nicht-identifizierter Teilnehmer

**Herr Seiferheld:** Zur partiellen Bahnsteigerhöhung und zwar zur partiellen dynamischen Erhöhung wollte ich noch was anmerken: das, was wir hier in der Folie gesehen haben, ist eine recht einseitige Geschichte. Der Maschinenbau kennt hier Lösungen, wo ein Niveau anhebt, wo sich dann aber das Niveau zum Umgebungsniveau her schwellenfrei anpaßt. Diese Lösungen müßten angestrebt werden, dann wäre auch die Unfallgefahr weg, dann wäre auch die Verletzungsgefahr bei anderen Passanten, die vielleicht genau auf der Schnittstelle stehen, weg. Und dann könnten wir da das Problem lösen, dann wären wir auch bei dem Vorschlag von Herrn Gschwind, einen Wagen herrichten, dort ist diese partielle Bahnsteigerhöhung und wir hätten keine Probleme mit dem Mischverkehr. Es könnte sein, daß das die am ehesten gangbare Lösung wäre, aber das muß ich dann den Fachstellen überlassen.

**Herr Wienhöfer:** Ich denke, Sie sind einverstanden, wenn wir jetzt zum dritten Fragenkomplex kommen? Wir haben ja gleich noch eine Runde „Prioritäten“. Da können wir all das noch diskutieren. Jetzt hat zum Fragenkomplex zwei Herr Bitz das abschließende Wort.

**Herr Bitz:** Ich wollte nur, zu dem was ich vorher gesagt hatte, das ist auch eine Maßnahme, zu überprüfen, wo dieses Kriterium Lademaßüberschreitung noch sinnvoll ist, das eigentlich auszuweiten: wo ist es auch möglich umzudefinieren, kein Mischverkehr mehr, nur noch S-Bahnverkehr. Auch dort, denke ich, gibt es durchaus Möglichkeiten, an einigen Bahnhöfen, die relevant sind. Das würde ich kritisch betrachten und auch dort den Betreiber Bahn zwingen, daß er sich festlegt und vielleicht auch einmal potentielle Alternativen findet.

Also: Ausweitungen; Definitionen von Bahnsteigen. Ist Mischnutzung notwendig oder läßt sich eben auf diesem Haltepunkt nicht der andere Verkehr auf andere Bahnsteige hinorganisieren?

**Herr Wienhöfer:** Wir fangen mit Punkt drei an. Meine Damen und Herren, es geht jetzt um Ihre persönlichen Erfahrungen und was sie davon zur Lösung der bisher diskutierten Probleme beitragen können.

**Herr Kramme:** Ein Beitrag, den wir leisten können, das ist ja schon jetzt nicht gezielt auf irgendeine Problemlösung, sondern das ist ja schon Ziel dieser Veranstaltung. Daß man die Betroffenen, wenn irgendwelche neuen Planungen anstehen, rechtzeitig involviert, damit ihre Erfahrungen mit einfließen können. Ein absolutes Negativbeispiel ist z.B bei uns die Schönbuchbahn, bei der eben auch die Bahnsteige behindertengerecht sind, die Wagen behindertengerecht sind, aber der Zugang nicht, weil man die Verbände nicht eingeschaltet hat: was sind eure Wünsche, was sind eure Anforderungen? Da hat man eben blindlings diese Fahrzeuge bestellt zu einem Zeitpunkt, in dem die noch in der Entwicklung waren. Da hätte man durchaus noch

Lösungsmöglichkeiten einfließen lassen können. Und deswegen ist mein Appell, solche Veranstaltungen wie diese müssen bei allen neuen Planungen stattfinden.

**Teilnehmer<sup>18</sup>:**

Ich möchte das Gesagte zur Schönbuchbahn noch erweitern. Dann hat man sich mit den Verantwortlichen nachher zusammengesetzt, um eine Lösung, den Spalt zu überbrücken zu bekommen und hat mit denen vereinbart, daß, wenn sie eine Lösung auf Papier haben, die mit und eben mal besprechen, ob das auch so sinnvoll ist, das hat man natürlich prompt nicht gemacht und hat dann so, wir sagen immer so Blumenkastenbretter, da drangemacht. Der Erfolg vom Lied ist, daß wir bei der Hälfte der Schönbuchbahnstationen jetzt einsteigen können, bei der anderen Hälfte nicht, weil der Spalt zu breit ist.

**Herr Wienhöfer:**

Das wäre zu fassen unter dem Stichwort „Sensibilisierung der Gesellschaft“

Ich möchte jetzt gerne zur letzten Runde vorstoßen, weil wir nur noch eine Viertelstunde Zeit haben und wir wollen ja noch einen Prioritätenkatalog erstellen, den wir dann Herrn Weber mitgeben wollen, damit er ihn auch so abarbeiten kann. Meine Damen und Herren, wir haben ja nun einiges gesammelt. Zu Punkt 3, daß habe ich jetzt nicht protokolliert, das haben wir aber hier protokolliert. Wir sollten jetzt die letzte Viertelstunde nutzen, einmal nach dem Schema vorzugehen, unsere Maßnahmen vorzugeben, unsere Maßnahmen einzuteilen, was ist jetzt besonders und dringend wichtig, was ist sonst noch wichtig und könnte man darüber hinaus noch machen. In dieser Reihenfolge würde ich sie bitte mal bitten ihre eigenen Maßnahmen, Vorschläge zu bewerten. Was müsste ihrer Ansicht nach denn dringendst getan werden?

**Herr Seiferheld:** Dringendst Niveau- und Spaltbreite. Da deckt man einen ganz großen Bereich mit ab.

**Herr Gschwind:** Unter dem geht nichts, alles andere ist eine Folgeerscheinung dann, Verbesserung, zusätzliche Sicherung.

**Frau Fahrbach:** Und was der Herr Seiferheld sagt, wenn man dieses umsetzen könnte, wäre evtl. viele Maßnahmen, die nachrangig hier stehen evtl. auch schon gelöst.

**Herr Wienhöfer:** Hätten denn dann die Maßnahmen, die da auf der zweiten Tafel stehen, noch realistisches Gewicht?

---

<sup>18</sup> nicht identifizierter Teilnehmer

**Herr Gschwind:** Fast nicht. Ein Beispiel: ich habe kürzlich den Stuttgarter Straßenbahn-Wagen, den neuen U47a oder was getestet. Da hat sich auch dieses Problem ergeben mit diesem komischen Knopf, der ziemlich weit an der Seite ist. Dann kann man da draufdrücken als Rollstuhlfahrer, müsste aber in einem Flitzebogen auf der eigenen Achse sich drehen und sofort einfahren. Und das können sie nicht. Der Rollstuhl fährt 10km/h, also das könnte gehen, man schafft es auch, wenn Entfernungen und Höhe stimmen würde. Also da könnte ich es mir vorstellen, da dürfte niemand in der Nähe sein, sonst würde ich den umnieten, aber dann könnte es gehen, daß ich da draufdrücke, auf der Achse drehe, zack und mit Schwung da rein fahre. Aber wissen Sie, bei der Höhe und bei der Entfernung da komme ich niemals da rein.

Also wenn Niveau und die Entfernung geregelt wäre, ist alles andere zweit-, dritt- und viertrangig. Dann ist es egal, ob ich schnell genug von dem Knopf wegkomme oder ob ich die da dran komme oder die Tür nach außen schlägt oder...

**Herr Bitz:** Ein Punkt, der jetzt verständlicherweise vielleicht untergegangen ist: Diese Idealzustände, wie wir sie gerade uns gewünscht haben, können wir nicht überall sofort bekommen. Deshalb gibt es auch noch ein Informationsproblem. Das heißt ganz konkret, man müsste auch deutlich noch mal in den vorhandenen Informationen für Fahrgäste diese spezifischen Informationen sicherstellen, und auch anpassen und pflegen. Konkreter: es gibt ja jetzt als kleines Instrument diesen kleinen Übersichtsplan, der immer wenn er wieder neu erscheint, eigentlich schon wieder überholt ist, weil ja Gott sei Dank sich etwas verbessert. Aber es gibt auch schon in zunehmenden Maße beispielsweise die „Elektronische Fahrplanauskunft“. Ich sag es mal etwas platt: wenn der Stuttgarter sich vor Antritt seiner Reise über die Situation und die Möglichkeiten, von Haustür zu Haustür zu kommen, für Hamburg interessiert, dann kriegt er mehr Informationen als wenn ein Hamburger nach Stuttgart kommen will. Man muß verdeutlichen, daß natürlich die spezifischen Informationsbedürfnisse Mobilitätseingeschränkter und Sinnesbehinderter eindeutig klar sein müssen, daß neben geeigneten Zugverbindungen auch eine gewisse Haltestellenumgebung bzw. Haltestellenverknüpfung dargestellt werden sollte.

**Herr Specht:** Ich wollte bloß einmal sagen zur Prioritätenliste auch wenn jetzt vorher gesagt wurde und auf die Gefahr, daß ich vielleicht auch Prügel kassiere, ich muß es trotzdem sagen und loswerden, wenn das mit dem Niveau und Spaltfreiheit behoben ist, dann sind die Probleme beseitigt, das trifft natürlich für den Personenkreis der Blinden und Sehbehinderten nicht zu, da möchte ich einfach noch mal wirklich ausdrücklich drauf hinweisen, weil, jetzt kommt halt der Satz, von dem ich denke, daß er, es ist halt wirklich auch in den Köpfen der Planer und der Öffentlichkeit einfach so, daß behindertengerechtes Planen und Bauen doch immer noch Berücksichtigungen der

Interessen oder Belange der Rollstuhlfahrer oder der Körperbehinderten versteht, aber nicht der Sinnesbehinderten.

**Herr Seiferheld:** Ich habe ja die Hoffnung, daß bei der Niveauerhöhung taktile Elemente in den Boden eingearbeitet werden. Das sollte eigentlich ein Standard sein.

**Herr Specht:** Aus der praktischen Erfahrungen: wir hatten das, das Problem hatten Kollegen aus Berlin vor fünf bis zehn Jahren auch immer schon diskutiert und ich denk, da braucht es eigentlich gar nicht großer technischer Lösungen oder was. Es tut einfach ein gut fühlbarer Gummiverschluß, sage ich mal, die Tür klappt ja irgendwo zu und es wird ja abgedichtet mit einem Gummi und wenn sie mit ihrem Stock an der Wagenhaut außen entlang fahren, spüren sie dort eben, daß diese glatte Haut unterbrochen ist und dieses Gummi, sag ich mal, da ist und sie wissen, daß sich an der Stelle senkrecht hoch die Tür beginnt und wenn dann noch taktil markiert irgendwo in einer vernünftigen Höhe eine Markierung weggeht zum Knopf, zum Öffnen, dann ist das mit geringem Aufwand gemacht und es bedarf keines großen technischen Aufwands.

**Herr Himmelmann:** Ich wollte gerade sagen, mir ist kein Fahrzeug bekannt, was so etwas hat.

**Herr Wienhöfer:** Jetzt habe ich Herrn Gschwind noch und bitte um ihr Einverständnis, die Runde beenden zu dürfen, damit ich auch noch zwei, drei Worte sagen kann und Herrn Weber das Ergebnis mit auf den Weg geben kann.

**Herr Gschwind:** Ich hätte noch einen Ratschlag, bevor sie die Räder zum Landeanflug aufsetzen und zwar an den Herrn Himmelmann: Wie lange arbeiten Sie jetzt an dieser Geschichte?

**Herr Himmelmann:** Ein Viertel Jahr etwa.

**Herr Gschwind:** Wenn ich Ihr Chef wäre, ich würde Ihnen folgendes auferlegen: Daß Sie die nächste oder übernächste Woche drei Tage sich einen Rollstuhl ausleihen, mit der Bundesbahn einmal nach Frankfurt fahren, einmal nach Hamburg und einmal nach München und einen Tag in jeder Stadt den öffentlichen Nahverkehr testen. (Beifall)  
Für Sie ist das am allerwichtigsten. Und dann legen Sie mal alles das, was sie seither konzeptionell erarbeitet haben auf die Seite, machen mal diese drei Tage, schlafen da drüber und dann überlegen Sie sich noch mal alles von vorne. Ich glaube, daß Sie da zu unwahrscheinlichen Erkenntnissen kommen werden, da können Sie noch einmal sechs Monate theoretisieren, hier kommen Sie nicht so weit. (Zustimmung) Sie dürfen in der Zeit nicht aufstehen.



**Herr Himmelmann:** Seit ich mich mit der Materie beschäftige, fallen mir Dinge auf, die mir vorher nicht aufgefallen sind. Und wenn ich den ÖV nutze, egal wo, wenn ich über die Straße gehe, sehe ich plötzlich Stufen, die für mich kein Hindernis darstellen, die ich auch vorher nie gesehen habe, die ich plötzlich wahrnehme. Das muß ich natürlich sagen, mir fallen Dinge auf, die mir vorher nie aufgefallen sind.

**Herr Gschwind:** Wenn Sie selber mal fahren, wird das viel intensiver oder einen Tag mal so eine Brille aufsetzen. Einen Tag Frankfurt im Rollstuhl, einen Tag München mit einer Sehbrille...

**Herr Wienhöfer:** Bevor wir jetzt quasi langsam in einen geselligen Teil hinübergleiten, darf ich doch mal eben abschließend zwei bis drei Bemerkungen machen. Zunächst einmal: unser wesentlichstes Ergebnis ist Niveaugleichheit und Spaltfreiheit und zusätzlich jetzt noch Maßnahmen für Blinde und Sehbehinderte. Alle anderen Probleme, die da an der Wandzeitung stehen, sind auch zu lösen, aber nicht sofort und auf einen Schlag. Was wir heute hier zusammengetragen haben, was Sie zusammengetragen haben und diskutiert haben, das wird natürlich hier von uns in der TA-Akademie ordentlich protokolliert, ordentlich ausformuliert, wird auch hinsichtlich seiner Bewertung wissenschaftlich bearbeitet werden, Sie werden mit Sicherheit das Ergebnis dieses runden Tisches, so haben wir das genannt, von uns zur Verfügung gestellt bekommen, genauso wie Herr Weber und der VRS. Ich denke, diese Veranstaltung heute hat sicher ihren Sinn gehabt, sie hat mindestens ihren guten Sinn darin gehabt, daß verantwortliche Planer und Entscheidungsträger in direktem Gespräch mit Betroffenen und deren Verbänden Problemlösungen gesucht haben. Das ist eigentlich ein erfreuliches Ergebnis, und daß wir bei den Problemlösungen auch ein Stück weitergehende Problemsicht haben entwickeln können, ist ein noch erfreulicheres Ergebnis. Es bleibt abzuwarten, was daraus wird, jedenfalls danke ich Ihnen sehr für Ihr Kommen, für ihr engagiertes Mitmachen und wünsche Ihnen noch einen angenehmen Heimweg und für die Zukunft alles Gute.

## **6.2 Ergebnisse des Runden Tisches**

### **6.2.1 Anforderungen der Beteiligten**

Aus der Diskussion am Runden Tisch zur Erstellung eines Anforderungsprofils haben sich vielfältige Wunschäußerungen ergeben. Konsens besteht vor allem in der Forderung nach einem selbständigen Zugang zum Fahrzeug, ohne auf die Hilfe anderer Personen und möglichst auch ohne auf technische Hilfsmittel angewiesen zu sein. Dazu muß der Ein- und Ausstieg niveaugleich und spaltfrei zu bewältigen sein, denn diese Lösung kommt allen ÖPNV-Nutzern entgegen.

Für das Höhenproblem heißt das konkret: An den Bahnsteigen, an denen keine Verkehre mit Lademaßüberschreitung fahren, wird eine durchgehende oder partielle Bahnsteigerhöhung gefordert. Damit soll den mobilitätsbehinderten Fahrgästen wenigstens an einem bestimmten Bahnsteigabschnitt der 76 cm-Bahnsteige eine Ein- und Ausstiegserleichterung geboten werden. An Bahnsteigen, an denen Lademaßüberschreitung berücksichtigt werden muß, käme eine partielle dynamische Erhöhung des Bahnsteigs z.B. in Form einer Hubplattform in Betracht.

Je nach Entscheidung, welche Lösungsmöglichkeit für einen barrierefreien Zugang umgesetzt werden soll, sind Markierungen auf dem Bahnsteig erforderlich, die anzeigen, wo die Türen des Fahrzeuges zum Halten kommen und wo gegebenenfalls Hilfsmittel wie z.B. Rampen zur Verfügung stehen. Diese Markierungen könnten beispielsweise in Form eines Rollstuhlsymbols angebracht werden. Blinde und Sehbehinderte benötigen hingegen ertastbare Markierungen, um den Fahrzeugeinstieg zu finden.

Ein weiterer Punkt in der Diskussion war die Positionierung von Fahrkartenautomaten, Fahrgastinformation und die Erreichbarkeit von Türöffnern und Türgriffen, die im Hinblick auf Rollstuhlfahrende, Kleinwüchsige und Kinder überprüft werden sollten. In diesem Zusammenhang fordern die Diskussionsbeteiligten eine Überprüfung der Machbarkeit, ob Türen an jeder Haltestelle automatisch geöffnet werden könnten.

Alle Anforderungen, die am Runden Tisch genannt wurden, sollten möglichst im gesamten System des ÖPNV berücksichtigt werden.

## 6.2.2 Präferierte Maßnahmen und die Einbeziehung in die Planung

In der Vertretung ihrer Interessen stoßen die Betroffenen sehr oft auf das Argument der hohen Kosten. Unter diesem Aspekt wird deshalb die Maßnahme vorgeschlagen, daß ein Wagen behindertengerecht ausgestattet werden soll, der immer an der gleichen Position am (partiell) erhöhten Bahnsteig zum Halten kommt, z.B. der erste Wagen. Somit wäre für die behinderten und mobilitätseingeschränkten Fahrgäste ersichtlich, wo sie ohne Hindernisse, gegebenenfalls mit Hilfsmitteln, einsteigen können und im Wagen eine entsprechend behindertengerechte Ausstattung vorfinden. Dazu zählen sowohl die Position der Türöffner und Haltegriffe wie auch akustische Signale für Blinde und Sehbehinderte, wenn die Tür offen ist oder geschlossen wird. Es sollten sich auch hierbei um fehlertolerante Lösungen handeln, die auf die Systeme in ganz Deutschland übertragen werden können.

In der Diskussion ergaben sich einige offene Fragen, die der Klärung bedürfen und in die weitere Planung miteinbezogen werden sollten. Es ist beispielsweise wichtig zu wissen, wie hoch die Anzahl der jährlichen Transporte mit Lademaßüberschreitung ist, denn das scheint ein schwerwiegendes Argument in der Diskussion über die Verhinderung der Bahnsteigerhöhungen an einzelnen Haltstellen. Weiter gilt zu klären, wie groß die Haltegenauigkeit bei S-Bahn-Zügen ist, wenn die Maßnahme in Betracht gezogen wird, einen Wagen behindertengerecht auszubauen, der immer an der gleichen Stelle am Bahnsteig zum Halten kommt. In diesem Zusammenhang sollte auch erörtert werden, ob sich die dadurch verlängerten Fußwege vertreten lassen, wenn beispielsweise zwei Kurzzüge jeweils am gegenüberliegenden Gleis mit dem ersten Wagen ganz vorne am Bahnsteig anhalten. Außerdem muß eine Sicherheitsprüfung für Hochbahnsteige an hoch frequentierten Haltepunkten wie z.B. dem Stuttgarter Hauptbahnhof stattfinden, wenn ein fester Einstiegsbereich markiert werden soll.

Um die Möglichkeit eines festen Haltepunkts überhaupt in Betracht ziehen zu können, ist es unerlässlich, die Auswirkungen zu prüfen, die sich für die Signalgebung ergeben bzw. auch, ob aus der Signalgebung eventuell Verringerungen der Fahrtgeschwindigkeiten resultieren.

Im Hinblick auf Bahnsteigerhöhungen müssen die Auswirkungen auf den Zugang zu Doppelstockfahrzeuge betrachtet werden. Hier ergibt sich je nach Zug und Bahnsteighöhe entweder ein Tiefeinstieg oder ein Hocheinstieg. Beim Tiefeinstieg könnte eine Erhöhung des Bahnsteigs eine weitere Verschlechterung der Ein- und Ausstiegssituation ergeben. Für das Spaltproblem sind ausfahrbare Trittstufen vorgesehen.

In der Diskussion um die Spaltverringeringen wünschen die Diskussionsteilnehmer eine Antwort auf die Frage, ob die Trittstufen statt 12 cm auch 15 cm ausgefahren werden könnten, um den Restspalt zu verringern.



Abb. : GT6-70D/N, Karlsruhe (Foto: Switch Transit Consult)

### 6.2.3 Umsetzungshemmnisse

In der Diskussion stellte sich heraus, daß, obwohl schon seit einiger Zeit an dem Thema Barrierefreiheit im ÖPNV der Region Stuttgart gearbeitet wird, noch viele Maßnahmen umgesetzt werden müssen, wenn nennenswerte Fortschritte verzeichnet werden sollen. Neben offensichtlichem Unwillen seitens einiger verantwortlicher Stellen sind es vor allem die Unklarheiten über Zuständigkeiten, die zu erheblichen Verzögerungen bei den Lösungsvorschlägen führen. Ein Beispiel ist die nicht geklärte Zuständigkeit für die laufenden Kosten der Aufzüge zu den Bahnsteigen, die in der Diskussion genannt wurden.

Die betrieblichen Auswirkungen auf Fahrgastwechselzeiten, Haltekonzepten, Mischverkehr, Ladeübermaßverkehr sowie Zu- und Abgangswege an den Bahnsteigen sollten zwar durch die geforderten Maßnahmen der mobilitätsbehinderten Menschen nicht beeinträchtigt werden, aber die im Arbeitsbericht genannten Argumente sollten eine realistische Abwägung erfahren. Dabei müßte den von Barrieren Betroffenen

mehr Berücksichtigung zugestanden werden als den um ein paar Meter verlängerten Zu- und Abgangswegen.

Mancherorts fehlt es trotz dem Vorliegen einiger praktikabler Lösungsmöglichkeiten immer noch am Problembewußtsein oder am politischen Durchsetzungswillen. Dies ist insbesondere bei den Trägern der öffentlichen Verkehrsbetriebe nicht recht verständlich. Offenbar wird auch hier der wirtschaftliche Aspekt nicht genügend berücksichtigt, erhöhen doch, wie oben dargestellt, Maßnahmen zugunsten der behinderten Menschen die Attraktivität des Verkehrsmittel ganz allgemein. Auch der demographische Aspekt, nämlich die steigende Zahl der Senioren in der Bevölkerung, muß hier berücksichtigt werden.

Hinzu kommt, daß es leider nicht ausreicht, wenn VRS und VVS ihre Zusage zum barrierefreien Aus- und Umbau der Bahnsteige erteilen, denn weitere Vorgaben wie die des Eisenbahnbundesamtes sind zu befolgen. Hier stehen oftmals Normierungen den örtlich optimalen Lösungen im Weg, wie es beispielsweise beim Thema Lademaßüberschreitung der Fall ist.

### **6.3 Fazit**

Eine umsichtige Neuplanung und Angebotsverbesserung könnte viele Probleme vermeiden, die sich heute den mobilitätsbehinderten Menschen stellen. Dazu müssen verstärkt Aspekte der Mobilitätsbehinderung in den Nahverkehrsplänen verankert werden und bei Ausschreibungen einbezogen werden. Nicht-Betroffenen Entscheidungsträgern und Planenden fehlt die Erfahrung, daß sich durch fehlende Barrierefreiheit Gefährdungen und gefährliche Umwege für mobilitätsbeeinträchtigte Personen ergeben. Die Umwege kosten gerade diesen Menschen besonders viel Kraft. Somit kann der öffentliche Verkehr unter Umständen gar nicht benutzt werden. Aus der fehlenden eigenen Erfahrung resultiert teilweise auch die Fehleinschätzung des Ausmaßes der betroffenen Personenkreise und der positiven Nebeneffekte für den „klassischen Nutzer“ des Nahverkehrs.

Im Hinblick auf die Ergebnisse des Runden Tisches sollte geprüft werden, ob Mischverkehre und Güterverkehr mit Lademaßüberschreitung unbedingt auf den selben Gleisen fahren müssen wie die S-Bahn oder ob es für einzelne Bahnhöfe andere Lösungsmöglichkeiten gibt, die dann einen entsprechenden Umbau zur Reduzierung von Spalt und Höhenunterschied beim Ein- und Aussteigen erlauben.

Nach dieser Veranstaltung erscheint vor allem die frühzeitige Einbeziehung von Behinderten und anderen in ihrer Mobilität eingeschränkten Personenkreise in die Planung besonders dringlich. Das ist zwingend erforderlich, und zwar bei allen Neuplanungen von Strecken, Haltestellen und bei der Nachrüstung bestehender Haltestellen, sowie in der langfristigen Planung bei Neuauflage der Nahverkehrspläne der Kreise. So können Probleme im Vorfeld erkannt, berücksichtigt und behoben

werden, anstatt im Nachhinein teure Verbesserungen vornehmen zu müssen. Mehrinvestitionen aufgrund von „Fehlplanungen“ können weder im Interesse der Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen liegen, noch werden sie von der Allgemeinheit akzeptiert.

Arbeitskreise und Workshops bieten deshalb eine gute Plattform, Forderungen und Probleme zu artikulieren und mit den verantwortlichen Vertretern zu diskutieren. Die bequeme Art der schlichten Ablehnung von Vorschlägen ohne jede Erörterung sollte dabei keinen Platz finden. In diesem Bezug gilt es auch, sich Beispiele aus anderen Städten und Regionen anzusehen, einen Erfahrungsaustausch zuzulassen und eventuell die Umsetzung von neuen Ideen in Testphasen auf ihre Anwendbarkeit vor Ort zu prüfen.

## Zusammenfassung

Barrieren im Haltestellenbereich erschweren oder verhindern den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Probleme sind komplex: sie beginnen bereits bei der Lage und Dicht der Haltestellen, den Wegen zu Haltestelle oder Bahnhof und setzen sich fort in einem erschwerten Haltestellenzugang durch Bordsteine, Treppen oder Unterführungen. Schließlich trifft man oft auf eine nicht-funktionale Haltestellenausstattung und steht vor einem Fahrzeug, bei dem der Zugang für mobilitätsbehinderte Personen, wenn überhaupt, nur erschwert möglich ist.

Die Anforderungen von Mobilitätsbehinderten lassen sich kurz und prägnant auf einen Nenner bringen: Sie fordern den selbständigen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln ohne auf andere Personen oder auf Hilfsmittel angewiesen zu sein. Da diese Anforderungen eine Reihe von oft kostenintensiven Maßnahmen erfordern, wird die Umsetzung solcher Maßnahmen zu wenig erörtert, verzögert oder gar gehemmt.

Auf Einladung der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg kamen am 18.07.00 Vertreterinnen und Vertreter von Behindertenverbänden zu einem Runden Tisch, um das Thema „Barrierefreiheit im ÖPNV in der Region Stuttgart“ zusammen mit Dr. Witgar Weber, stellvertretender Regionaldirektor beim Verband Region Stuttgart (VRS), und Nils Himmelmann von der Firma Switch Transit Consult zu diskutieren. Dr. Witgar Weber stellte in seinem Vortrag die Aufgaben des VRS im Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr vor. Nils Himmelmann, der im Auftrag des VRS Lösungsmöglichkeiten des Spalt- und Höhenproblems beim S-Bahn-Zugang erarbeitet, erörterte in seinem Vortrag den Stand seiner Arbeit.

Als Ergebnis des Runden Tisches wurde ein Anforderungsprofil erarbeitet, in dem die präferierten Maßnahmen der Betroffenen für eine barrierefreie Nutzung herausgestellt wurden. Für das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart fordern sie eine partielle Bahnsteigerhöhung – in Ausnahmefällen kommt auch eine dynamische partielle Erhöhung in Betracht, nämlich dann, wenn die Lademaßüberschreitung eine statische Erhöhung nicht zulässt. Beide Lösungen sollen kombiniert werden mit ausfahrbaren Trittstufen an den Fahrzeugen, um neben dem Höhenproblem auch das Spaltproblem zu überbrücken.

Zwingend erforderlich ist die frühzeitige Einbindung Behinderter und anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen in die Planung und zwar bei allen Neuplanungen von Strecken, Haltestellen und bei der Nachrüstung bestehender Haltestellen. Damit werden konkrete Probleme sofort sichtbar, und bei einer Berücksichtigung der Anforderungen von Beginn der Planung an, kann der Mehraufwand an Kosten für Nachrüstungen eingespart werden.

## Summary

Barriers surrounding bus stops and train stations complicate access to public transport. The problems are complex: on the one hand, accessibility depends on the location and distribution of bus stops and train stations are located in the areas, on the other hand it depends on the way to bus stops and train stations. Those are often surrounded by staircases, platform underpasses and kerbstones. Finally, the equipment of bus stops and train stations is often non-functional, and most of the vehicles do not allow disabled and handicapped people and people, handicapped in their mobility, to get in on their own.

Their requirements are simple: They demand an independent and unaided access to public transport without any assistance of other people or technical means. Because of the high costs of these requirements, their realisation is often discussed too little, delayed or even hindered.

On July, 18<sup>th</sup>, 2000, the Centre of Technology Assessment in Baden-Württemberg invited representatives of organisations for the disabled to take part in a round table in order to discuss barrierfree public transport in the region of Stuttgart with Dr. Witgar Weber, vice regional director of the Verband Region Stuttgart and Mr. Nils Himmelmann, representative of Switch Transit Consult.

In the first lecture, Dr. Witgar Weber explained tasks of the Verband Region Stuttgart concerning public transport, especially the S-Bahn. Mr. Nils Himmelmann explained the work he is doing on instruction for the Verband Region Stuttgart, at finding solutions to reduce the problem of a vertical and horizontal interval at the entrance of S-Bahn carriages.

As a result of the round table, a profile of requirements was compiled by participants, including preferences for a barrierfree use of the S-Bahn. For the S-Bahn system they demand a partial raise of platforms and where a static raise is not possible there should be a dynamic partial raise. This measure should be combined with an extending step at the entrances of the S-Bahn to solve both horizontal and vertical intervals.

Further, the integration of disabled and handicapped people in planning is essential at an early stage. Not only for new projects but also for the modifications of trails or carriages. Therewith, concrete problems can be identified immediately which leads to a reduction of costs in realising requirements for a barrierfree public transport instead of very expensive modifications afterwards.



**Literatur**

**Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung** (1998): Die Lage der Behinderten und die Entwicklung der Rehabilitation.

**Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** (2000): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums – Ein Handbuch für Planer und Praktiker (= direkt 54). (2.bearb. Aufl.)

**Europäische Kommission** (2000): Auf dem Weg zu einem Europa ohne Hindernisse für Menschen mit Behinderungen. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen. Brüssel.

**Frank und Stete** (1997): Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart. Folgerungen für den Regionalverkehrsplan. Studie im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart, Nr. 8. Stuttgart.

**FrauenRatschlag Region Stuttgart** (2000): Stellungnahme zur Berücksichtigung von Frauenbelangen im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart. <http://www.region-stuttgart.de/region/frauen/download/regioanverkehrsplan.pdf>

**Hermes, G.** (1998): Staatliche Infrastrukturverantwortung. Tübingen

<http://www.selbsthilfe-online.de/recht/herdeg.shtml>

**Leitfaden für Behinderte** (1990): Handbuch zur Rehabilitation in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn

**Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg:** Drucksache 12/ 5111 vom 18.4.2000. Kleine Anfrage des Abg. Dr. Ulrich Noll FDP/DVP: Behindertengerechter Ausbau von Infrastruktur Einrichtungen im Verkehrsbereich

**Schmidt-Aßmann, E.** (Hrsg.) (1995): Besonderes Verwaltungsrecht, 10. Aufl., S. 71. Berlin

**Stemshorn, A.** (Hrsg) (1994): Barrierefrei Bauen für Behinderte und Betagte (3.Aufl.). Leinfelden-Echterdingen

**Universität Kaiserslautern, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz** (1997): Mobilitätsbehinderte im Verkehr. Grüne Reihe Nr. 39. Kaiserslautern

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV-Förderkreis e.V.** (1997): Zukunftsfähige Mobilität: Menschen bewegen, ÖPNV in Deutschland. Düsseldorf

***Teilnehmerinnen und Teilnehmer***

Werner Bitz, Körperbehinderten-Verein Stuttgart e. V. (stellv. Vorsitzender und Geschäftsführer)

Dr. Ursula Broermann, Dachverband integratives Planen und Bauen Stuttgart e. V. (1. Vorsitzende)

Ursula Engelhorn, DRK Rollstuhlinitiative Leonberg

Elisabeth Fahrbach, Sozialverband VdK Kreisverband Böblingen, (Kreisvorsitzende)

Bernd Faulstich, Sozialverband VdK Kreisverband Böblingen, (Kreisobmann der Behinderten und Schwerbehinderten)

Siegfried Gschwind, Körperbehinderten-Verein Stuttgart e. V. (Vorstandsmitglied)

Dipl.-Geogr. Monika Herrmann, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart

Nils Himmelmann, SWITCH Transit Consult GmbH, Stuttgart

Heinz-Hermann Karst, VDK Ortsverband Böblingen (Ehrenvorsitzender)

Irene Kolb-Specht, LAG Hilfe für Behinderte Baden-Württemberg e.V.

Helga Kramme, Sozialverband VdK, OV Böblingen (Behindertenvertreterin)

Werner Kramme, Böblinger Rollstuhlinitiative (Selbsthilfegruppe)

Tobias Kuhnert, LAG Hilfe für Behinderte Baden-Württemberg e.V.

Dipl.-Geogr. Sabine Martens, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart

Dipl.-Geogr. Alexander Morhart, Deutsche Telekom Logistik, Reutlingen

Dipl.-Geogr. Kerstin Pauls, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart

Dr.-Ing. Diethard Schade, Vorstandsmitglied der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart; Leiter Bereich Technik, Funktionalität, Lebensqualität

Bettina Scheu, DRK-Kreisverband Böblingen e. V.

Dieter Schubert, Stuttgarter Zeitung

Schwarz, Landratsamt Esslingen, Koordination Behindertenhilfe

Herr Seiferheld, Vertretung von Brigitte Seiferheld, DRK-Kreisverband Ludwigsburg, Wohnberatung für ältere und behinderte Menschen

Winfried Specht, Blinden- und Sehbehindertenverband Ost-Baden-Württemberg e. V.

Dr. Witgar Weber, Verband Region Stuttgart, Leitender Direktor Wirtschaft und Infrastruktur

Dr. Elmar Wienhöfer, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart, Moderation

## Referenten

Nils Himmelmann  
SWITCH Transit Consult GmbH  
Schockenriedstraße 48  
70565 Stuttgart

Dr. Witgar Weber  
Verband Region Stuttgart  
Stellvertretender Regionaldirektor, Leitender Direktor Wirtschaft und Infrastruktur  
Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

---

## **Publikationsliste**

## **Veröffentlichungen der TA-Akademie zum Thema**

### **Verkehr und Raumplanung**

Brenner, J.; Hermann, M.; Nehring, M.: Möglichkeiten partizipativer Elemente in Entscheidungsfindungsprozessen - am Beispiel des Verkehrs. Zwischenbericht im Projekt Verkehrsplanung im Diskurs. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 120 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-46-8. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Nehring, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): Tourismus – ein Beitrag zur wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung für Baden-Württemberg? Ergebnisse des Workshops Nr. IX der Reihe Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 129 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-58-1. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Steierwald, M.: Stadtverträglicher Verkehr. - Schimäre oder Leitsatz?. Stuttgart, 1998. (Arbeitsbericht Nr. 100 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-23-9.

Brenner, J., Nehring, M., Steierwald, M.: Integrierte Wirtschafts- und Mobilitätskonzepte für Refugien im Rahmen nachhaltiger Entwicklung. Stuttgart August 1999. (Arbeitsbericht Nr. 130 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-59-X. (Im Internet abrufbar)

Giesecke, J.; Förster, G.; Schneider, M.: Verkehrsverlagerung: Basisdaten für den Bereich Binnenschifffahrt. Stuttgart, 1994. (Arbeitsbericht Nr. 21 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-22-6.

Herrmann, M.; Schade, D.; Schwarzmann, R.; Steierwald, M.; Steinecke, E.; Wienhöfer, E.: Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr. Ratgeber für Entscheidungsträger und Praxis. Darmstadt, 1997 (Hestra-Verlag). ISBN 3-7771-0276-8.

Herrmann, M.; Steierwald, M.: Leitbild Urbanität- „Leitbild vom Leben in der Stadt“. Ergebnisse des Workshops V Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 63 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-71-4.

Herrmann, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): „Mobilität und Urbanität“ - Die Stadt und ihr Verkehr. Ergebnisse des Workshops VI Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1997. (Arbeitsbericht Nr. 73 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-83-8.

Herrmann, M. (Hrsg.): ÖPNV: Luxus oder Sparmodell? ÖV an der Grenze der Finanzierbarkeit? Stuttgart, April 2000. (Arbeitsbericht Nr. 159 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-05-9. (Im Internet abrufbar)

Martens, S.; Brenner, J. (Hrsg.): Bewertungsverfahren im Verkehrswesen: Rechenstift gegen Argumente? Ergebnisse der Veranstaltung Nr. XII der Workshop-Reihe im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart 2000 (Arbeitsbericht Nr. 182 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-31-8.

Nehring, M.; Steierwald, M.: Bild und Sprache. Modellvorstellungen in den verkehrswissenschaftlichen Disziplinen. Stuttgart, 1998. (Arbeitsbericht Nr. 115 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-41-7.

Nehring, M., Steierwald, M.: Verhaltensänderungen im Verkehr: "Restriktionen versus Soft-Policies. Ergebnisse der Veranstaltung Nr. X der Workshopreihe im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 147 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-85-9. (Im Internet abrufbar)

\*Schade, D.; Steierwald, M.: Road-Pricing. Erwartungen - Möglichkeiten - Alternativen. Ergebnisse des Workshops II Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1995. (Arbeitsbericht Nr. 44 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-45-5.

Schade, D.; Steierwald, M.: Zusammenhang und Wirkung - Raum und Stadt. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 53 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-58-7.

Schwarzmann, R.: Pilotstudie „Reaktivierung von Schienenbahnen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 62 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-70-6.

\* = vergriffen

Arbeitsberichte, Diskursberichte, Bürgergutachten, Ergebnisse, Leitfäden, Präsentationen, Materialien und Analysen	DM 15,--	Euro 7,70
Gutachten	DM 20,--	Euro 10,25
TA-Dokumentation (inkl. CD-ROM)	DM 30,--	Euro 15,35
Empfehlungen	DM 10,--	Euro 5,15
CD-ROM	DM 15,--	Euro 7,70
Ensys	DM 27,--	Euro 13,85
Grünes Gold, Kurzinfos <i>Zzgl. Porto und Verpackung</i>	kostenfrei	