

AG Barrierefreiheit Rhein-Neckar e. V.
Alphornstr. -2a, 68169 Mannheim

Herrn
Winfried Hermann
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Datum: 03.08.2020

Auch als offener Brief auf: www.barrierefrei-mannheim.de

Frühe Beteiligung von Menschen mit Behinderung vor Ort

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

als regional tätige Interessenvertretung von Menschen mit Behinderung in der Metropolregion Rhein-Neckar sind wir enttäuscht, wie wenig bei der Beschaffung neuer, andersartiger Triebzüge für die S-Bahn Rhein-Neckar auf unsere Belange eingegangen wird. Wir wenden uns an Sie mit dem Wunsch, dass frühzeitige Beteiligung der Betroffenen vor Ort in Zukunft von Anfang an fest in Projektabläufe eingeplant werden möge.

Ob regional sehr begrenzt wie bei der Rhein-Neckar-Tram 2020 der Rhein-Neckar-Verkehr (RNV) für den Verkehrsbetrieb in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen, beim Mireo für die S-Bahn Rhein-Neckar in Ihrem Verantwortungsbereich, den kommenden ICE 3 (neu / Velaro MS) für DB-Fernverkehr oder beim Doppelstock-Triebzug KISS der NAH.SH für Norddeutschland: Menschen mit Behinderung wirklich frühzeitig zu beteiligen scheint in den Projekten nirgends vorgesehen zu sein. Möglicherweise folgen dann nachträgliche Änderungen. Diese sind nach unserer Erfahrung in der Regel teurer, bleiben trotzdem hinter den eigentlichen Anforderungen zurück oder sind gar gänzlich nicht umsetzbar.

Das frühzeitige persönliche Gespräch mit Organisationen und Betroffenen in der jeweiligen Region hilft solche „Notlösungen“ zu vermeiden. Angesichts der Höhe der Investitions-Ausgaben und der angestrebten Nutzungsdauer neuer Züge können Betroffene so von vornherein aktiv darauf hinwirken, eben nicht für viele Jahre mit einer für sie sehr ungünstigen Lösung leben zu müssen.

Vor allem in frühen Phasen der Entwicklung ist es, aller eingehaltenen Normen zum Trotz, gut möglich, dass erst die Betroffenen selbst - als Experten in eigener Sache - Fehlplanungen erkennen. Die Einhaltung von Normen führt vielleicht dazu, dass Zulassungen erteilt werden; doch auch ein normgerecht konzipiertes Fahrzeug ist – auch Sie werden das wissen – nicht automatisch auch wirklich barrierefrei im Sinne der bestehenden Gesetze.

Um auf die oben genannten Beispiele aus jüngster Vergangenheit zurückzukommen:

AG Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V.

Alphornstr 2a, 68169 Mannheim
Tel.: 0621 401 886 – 88
Fax: 0621 401 886 – 89
info@barrierefrei-mannheim.de
www.barrierefrei-mannheim.de

Gemeinnütziger Verein

Steuernummer: 37006 / 10429
Vereinsregisternummer: 2676

Bankverbindung

Commerzbank
IBAN: DE91 6708 0050 0678 1184 00
BIC: DRESDEFF670

- Beim KISS für die NAH.SH sind die Rampen-Steigungen zulässig - und dennoch ohne fremde Hilfe kaum zu schaffen. Nach der gleichen Norm sind die Flächen für den Richtungswechsel im Rollstuhl jedoch kleiner als zulässig geplant - der Sprecher des Aufgabenträgers bestätigte dies sogar.
- Mit dem neuen ICE 3 (Velaro MS) soll leider wieder einmal kein Zug für niveaugleichen Einstieg kommen. Stattdessen wird ein überarbeiteter Rollstuhlhublift zum Einsatz kommen, denn der bisherige Lift im Velaro D (Baureihe 407) und dem aktuellen ICE 4 ist für das Zugpersonal nicht sehr bedienerfreundlich. Folglich kommt diese Technik kaum zum Einsatz und sorgt für Verzögerungen (aus Sicht der Mitreisenden verzögert sich die Abfahrt des Zuges dann übrigens wegen eines Rollstuhlfahrers und nicht wegen eines nicht durchdachten Lift-Systems oder unzureichender Schulung der Zugbegleiter). Aber funktioniert eine solche Einstiegshilfe für Rollstühle denn auch für Rollator-Nutzer wie den ehemalige Grünen-Abgeordneten Hans-Christian Ströbele? Und für Krücken-Nutzer? "Wir haben den barrierefreien Einstieg mit Hebebühne für Personen" sagte Herr Roland Busch von Siemens auf der Pressekonferenz. Auf die - angesichts der bekannten Liftprobleme im Velaro D wie auch dem ICE 4 (s.o.) – aus unserer Sicht wohl berechnete Frage, welche Behinderten-Organisation denn dieses Mal bei der Entwicklung konsultiert wird, gab es keine Antwort an eines unserer Mitglieder.
- Bei der Rhein-Neckar-Tram schließlich konnten Rollstuhlfahrer*innen aus unseren Reihen - erst Wochen nach der Vorstellung für Politik und Presse - bei der Besichtigung eines Mock-Ups feststellen, dass die Fahrmanöver zum Erreichen und Verlassen des Rollstuhlplatzes im Betriebsalltag kaum zu schaffen sind. Sogar die Einschätzung zu den Stufen im Mittelgang durch die Öffentlichkeit - nicht durch die Behinderten - wurde offenbar falsch bewertet, denn das wird nun umgeplant. Eine frühzeitige Beteiligung hätte, da sind wir uns sicher, Zeit und Geld gespart und überdies den Nutzen mehren können.

Was den Mireo der S-Bahn Rhein-Neckar betrifft, scheint nicht nur das Design lang und breit, dafür aber wohl ohne wirkliche Beteiligung von Menschen mit Behinderung diskutiert worden zu sein.

So sieht die europäische Norm TSI PRM beispielsweise Begleiterplätze mit bestimmter Ausstattung und Lage zu Rollstuhlplätzen vor, nicht aber deren Kennzeichnung. Was in den Mehrzweckbereichen für Fahrräder und Rollstühle mit zahllosen Klappsitzen noch kaum auffällt, wird beim Mireo mit nur zwei richtigen Sitzplätzen beim Rollstuhlplatz aus unserer Sicht rasch zum Problem. Sind die Plätze besetzt gibt es keine Handhabe, sie für den eigentlichen Zweck frei geben zu lassen. Da Begleitpersonen durchaus weitere Aufgaben während der Fahrt haben können, als bloße Schiebehilfe zu sein (z.B. direkte, visuelle Kommunikation oder auch Medikamentengabe) muss der Begleiterplatz auch für andere Fahrgäste sichtbar als solcher zu erkennen sein. Von der NAH-SH bekamen wir deren Aufkleber für diesen Zweck als Muster. Wieso sind die Fahrradstellplätze ausgerechnet so über den Zug verteilt, dass auf den Mehrzweckbereich mit dem Rollstuhlplatz die "Lücke" folgt?! Drei Bereiche für 18 Fahrräder in einer Zughälfte, zwei Bereiche für 8 Fahrräder (davon zwei am Rollstuhlplatz) in der anderen. Welche Fahrgastgruppe hat welchen Vorteil

durch die Rampe abwärts zwischen Einstiegsbereich und den beiden Rollstuhlplätzen? Von wo aus wird im Fall der Fälle die Rampe für den Ausstieg angefordert? Frühzeitig im Projekt lassen sich Fragen wie diese gut gemeinsam besprechen.

Barrierefreiheit ist für manche nur ein Schlagwort, nicht das Ergebnis einer Reihe von Eigenschaften, die die Nutzbarkeit jeweils ermöglicht oder eben erschwert oder gar für manche Personengruppe verhindert. Die alle auch in ihrer Wechselwirkung im Auge zu behalten und zu einem Kompromiss zu kommen ist nicht immer einfach. Ohne die Beteiligung der Behinderten sind die Kompromisse aber keine Übereinkunft, sondern nur eine interne Abwägung im Projekt, die oftmals ohne den Erfahrungsschatz Betroffener auskommt und so zu den genannten Fehlinterpretationen des Bedarfs führt. Es reicht nicht, wenn in einem nach eigenem Geschmack besetzten Fahrgastbeirat auch Behinderte sitzen, genauso wenig reicht es, dass bei den Herstellern auch Behinderte beschäftigt werden.

Es ist frustrierend für uns, dass bereits bei der letzten Beschaffung von Triebzügen für die S-Bahn Rhein-Neckar aus der Baureihe 425 ein wirklicher Dialog zu spät ansetzte. Daraufhin schrieb der damalige Geschäftsführer des VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), Herr Werner Schreiner, dass im Sinne der Mobilitätseingeschränkten bezüglich der von uns geforderten Eigenschaften für künftige Fahrzeuge mehr geachtet werden sollte. Das ist wohl bei den derzeitigen Aufgabenträgern und der NVBW nicht so angekommen.

Außerdem gelingt es uns seit vielen Monaten nicht, bei dem von NVBW, ZSPNV Süd und dem VRN bestimmten Fahrzeugkauf (Mireo von Siemens für die S-Bahn Rhein-Neckar) eine Beteiligung der Behinderten zu erreichen. Bisher fand lediglich ein Gesprächstermin bei DB Regio statt. Werden Sie da weiterhelfen?

Drei Triebzüge stehen schon eine Weile fertig in Ludwigshafen bei der DB Regio und wir warten darauf, dass Presse und Politik die Fahrzeuge präsentiert bekommen, weil wir "natürlich" erst danach dran sein können.

Auch wenn vieles an den Fahrzeugen nicht mehr zu ändern sein wird und sich Betroffene mit der Situation arrangieren werden müssen, geht es den Mitgliedern unserer Arbeitsgemeinschaft und des Plenums bei einer Besichtigung immer noch um ganz praktische Fragen: Unter anderem auch: „Wo soll ich mich im Rollstuhl am Bahnsteig aufstellen, wenn unterschiedliche Züge kommen werden?“ Mal ist der Einstieg vorn, mal in der Mitte. Ein Hindernis für die pünktliche Abwicklung des Betriebs wollen Rollstuhlfahrer*innen üblicherweise nicht sein, doch der Weg von einem Ende des Zuges zum anderen dauert selbstverständlich seine Zeit. Längst nicht alle Rollstühle sind mit der zulässigen Geschwindigkeit von 6 km/h auf Bahnsteigen zu bewegen und es ist gut vorstellbar, dass man so im dichten Gedränge des Bahnsteiges vom Triebfahrzeugführer übersehen wird und letztlich unverschuldet den Zug verpasst.

Bitte setzen Sie sich persönlich dafür ein, dass die so oft genannte Beteiligung der Behinderten und ihrer Organisationen in Ihrem Zuständigkeitsbereich mit Leben erfüllt wird.

Eine solche, nicht nur auf Formalismen abgestellte Beteiligung, muss frühzeitig ansetzen und dürfte letztlich teure Irrwege vermeiden helfen. Sie könnte als Vorbild "wie in Baden-Württemberg" auch andernorts für Verbesserungen für alle sorgen.

Die Landschaft der Organisationen der Behinderten ist vielfältig und nicht von Hierarchien geprägt, man kann das in Dokumenten um die UN-Behindertenrechtskonvention nachlesen. Die "passenden" Ansprechpartner zu finden (bei Fahrwerktechnik und Zugsicherungssystemen fragt man ja auch nicht irgendjemanden) sollte aus unserer Sicht Aufgabenträgern oder beauftragten Firmen durchaus möglich sein.

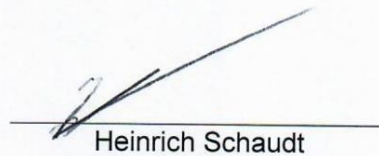
Für die Metropolregion Rhein-Neckar steht die AG Barrierefreiheit gerne jederzeit als erfahrener Ansprechpartner zur Verfügung: Unter dem Dach des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes Mannheim finden sich in der Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar viele ehrenamtlich engagierte Menschen mit den unterschiedlichsten Perspektiven zum Thema Behinderung zusammen: Betroffene, Angehörige, Vertreter von behindertenpolitischen Gremien oder den Wohlfahrtsverbänden usw. Zusätzlich sind noch die kommunalen Behindertenbeauftragten der umliegenden Städte und des Rhein-Neckar-Kreises Teil unserer auch überregional tätigen Arbeitsgemeinschaft.

Mit freundlichen Grüßen

Vorstand und Geschäftsführung der AG Barrierefreiheit



Elke Campioni



Heinrich Schaudt



Lothar Busold



Martin Köhl