
Herausforderungen an den öffentlichen Nahverkehr in Zeiten der gesellschaftlichen Veränderung

Fachtagung „Gemeinsam mobil im Saarland“

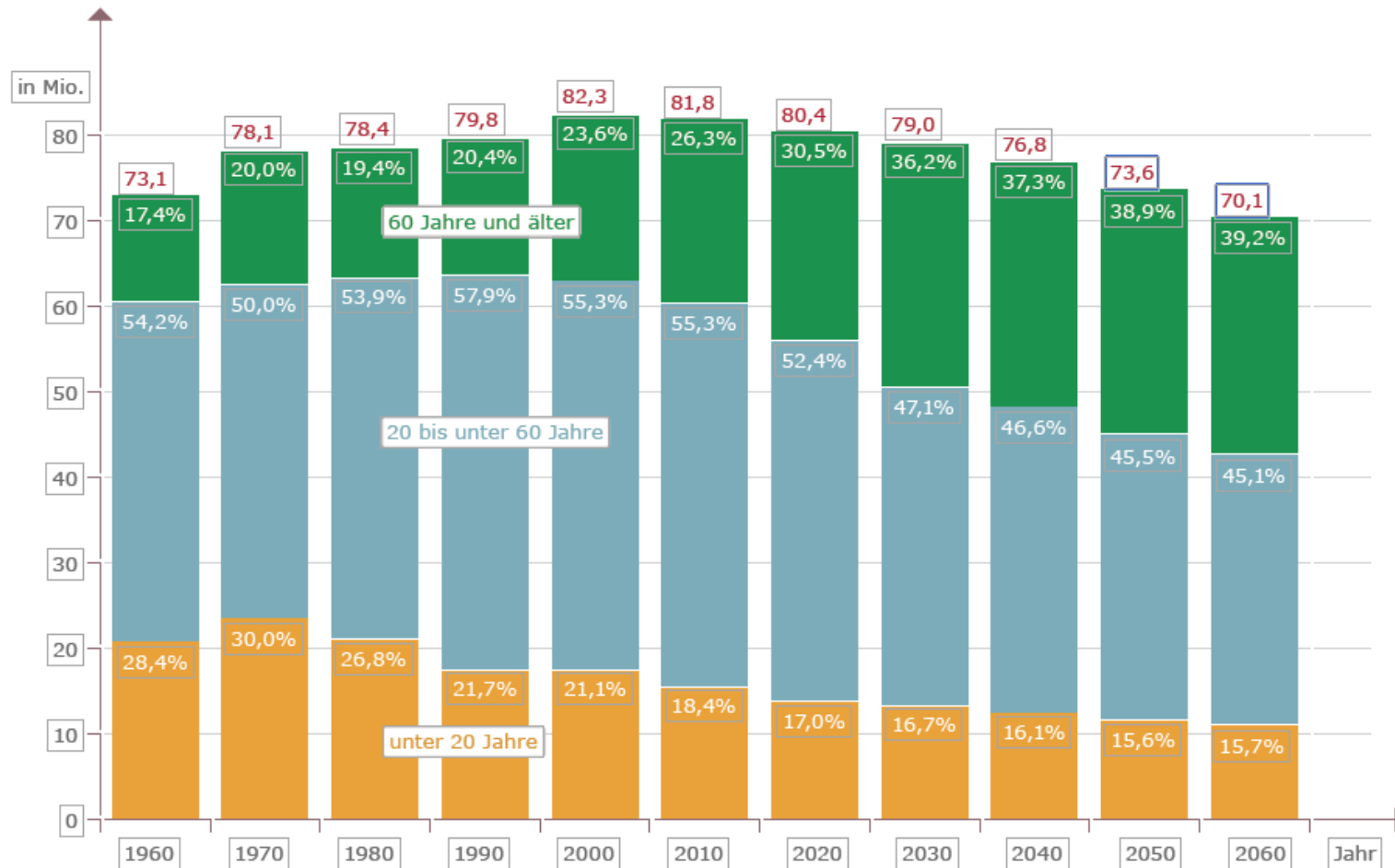
14. November 2014, Saarbrücken

Volker Wente

Warum ist ein barrierefreier ÖPNV mittlerweile so wichtig geworden?

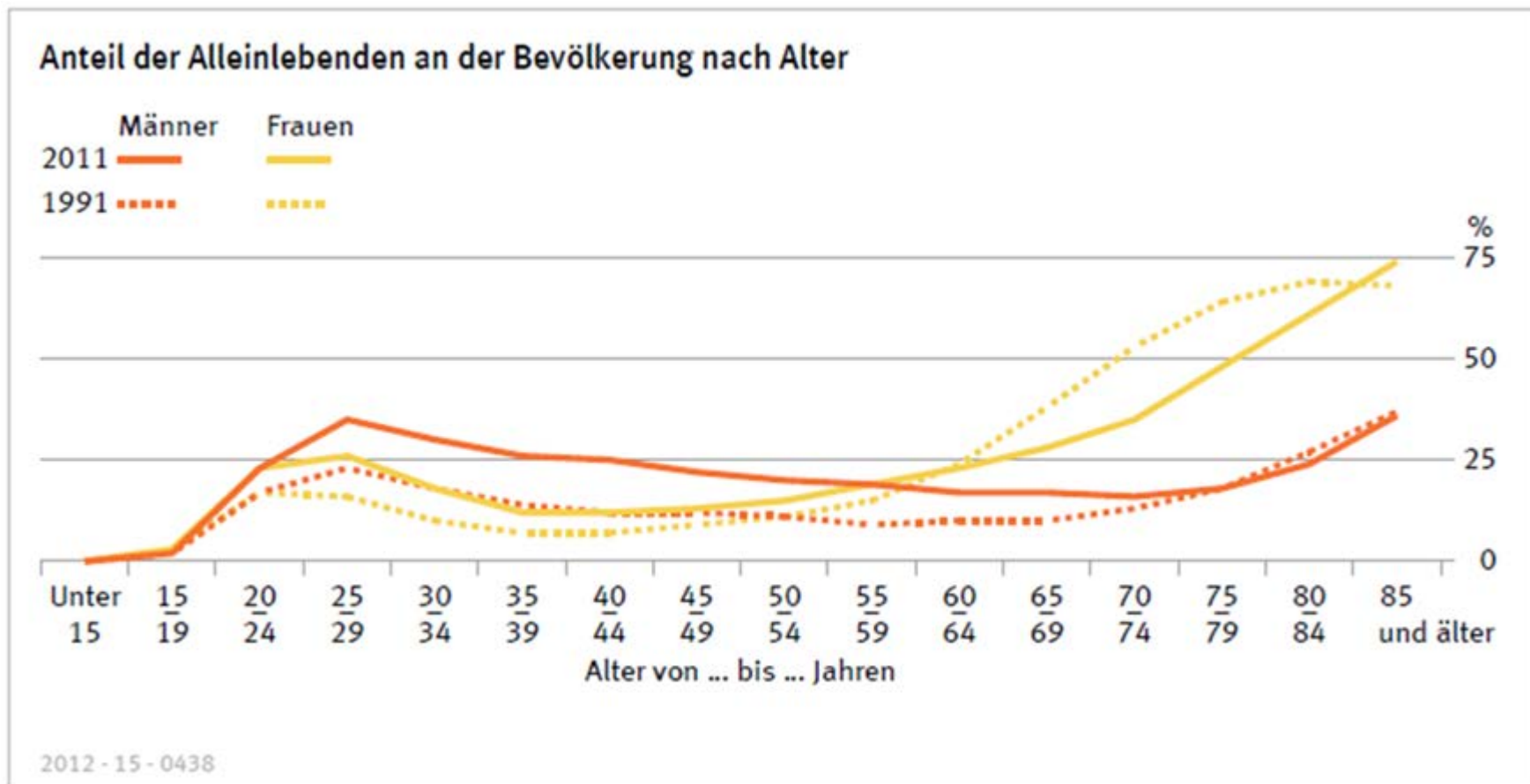
Zur Ausgangssituation und zur gesellschaftlichen Perspektive

Die Alterspyramide verschiebt sich – weniger Schüler, mehr Ältere



Quelle: Statistisches Bundesamt (2009): 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung

Ältere leben überwiegend allein – statt der Familie gewährleisten öffentliche Systeme Mobilität



Quelle: Statistisches Bundesamt (2009): 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung

Der Pkw wird für Ältere auf Sicht keine verlässliche Alternative zum ÖPNV mehr sein

Die EU plant zahlreiche rigide Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

- Fahrtüchtigkeitsuntersuchungen
- Regelmäßige, verpflichtende Sehtests
- Null Promille für Berufskraftfahrer und Führerschein-Neulinge
- Tempo 30 auf einspurigen Straßen innerorts

Senioren am Steuer: EU will Medizin-Check

Das EU-Parlament hat Vorschläge zur besseren Verkehrssicherheit gemacht. Unter anderem sollen ältere Autofahrer regelmäßig vom Arzt getestet werden.

VON ANJA INGENRIETH

BRÜSSEL Rentner mit Herz- oder Seh-

Volksvertreter den Kampf an. Sie fordern europaweit eine Null-Promille-Grenze für Führerschein-Neulinge (zwei Jahre lang) und Berufskraftfahrer. Zudem soll die zulässige Promillegrenze in den EU-Staaten vereinheitlicht werden. Alle neuen Fahrzeugmodelle des gewerblichen Personen- und Gütertransports wie Busse und Lkw müssen Atemalkohol-Messgeräte (Alcolocks) an Bord haben. Diese Zündsperrn sollen verhindern, dass Be-
trunkene Auto fahren.

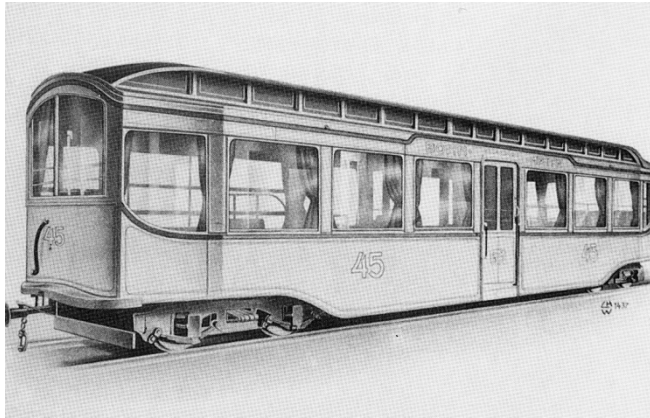
Rheinische Post vom 28.9.2011, Titelseite (!)

Wie haben ÖPNV-Unternehmen und Gesetzgeber agiert?

unterschiedliche Geschwindigkeit, unterschiedliche Zielrichtung

Der ÖPNV stellt sich seit Jahren auf neue Anforderungen ein

Busse und Bahnen ermöglichen schon heute einen weitgehend niveaugleichen Einstieg



Bei bundesweit 238.000 Bus- und 6.000 Straßenbahnhaltestellen besteht ebenso wie bei der barrierefreien Information noch ein gewisser Nachholbedarf



Der Gesetzgeber agiert ein wenig halbherzig: „vollständige Barrierefreiheit“ bis 1.1.2022 „nur“ Planungsziel

Das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verlangt vom Aufgabenträger des ÖPNV „nur“ die **Planung** eines „vollständig barrierefreien“ ÖPNV, **nicht** aber dessen **Umsetzung**:

→ § 8 Abs. 3 S. 3,4 PBefG regelt das Ziel

- Der Nahverkehrsplan hat die Belange Mobilitäts- und sensorisch Beeinträchtigter mit dem Ziel „vollständiger Barrierefreiheit“ bis zum 1.1.2022 zu berücksichtigen
- Behindertenvertreter usw. sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans anzuhören
- Ihre Interessen sind „angemessen“ zu berücksichtigen

- Ausnahmen vom Ziel „vollständige Barrierefreiheit“ sind möglich

→ die faktische Wirkung ist allerdings ganz erheblich

- Regelung erzeugt (politisch gewollt) **erheblichen Handlungsdruck** zur Herstellung weitestgehender Barrierefreiheit

Das PBefG spricht aber wichtige Akteure nicht an und die Finanzierung bleibt völlig ungeklärt

- **tatsächliche Adressaten der Ziels „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV**
 - **Unternehmen** (Fahrzeuge, eigene Haltestellen)
 - **Kommunen** als Aufgabenträger und ggf. als Eigentümer der Stadtbahn – Anlagen
 - **Straßenbaulast – Träger** (Bund, Land, Kreise, Gemeinden für Bus-Haltestellen)
 - Ggf. weitere **Dritte** (Vertrieb, Fahrgastinformation usw. durch Verbände ö. ä.)
- PBefG verpflichtet **direkt nur die Aufgabenträger** für den Bus- und Straßenbahnverkehr
 - PBefG verlangt die Aufstellung eines Programms, nicht dessen Umsetzung
 - auch keine konkrete Pflicht für Straßenbaulastträger (z. B. für Haltestellenausbau)
- **und: die Finanzierung dieser gesamtgesellschaftlichen Aufgabe ist völlig ungeklärt**
 - die 35 größeren Städte in NRW benötigen mindestens 1,7 Mrd. €
 - mit vorhandenen Instrumenten ist zeitnah kein signifikanter Fortschritt erreichbar
 - einzelne Länder unterstützen partiell wenigstens noch mit der **Fahrzeugförderung**

Wie geht es weiter?

Das Beispiel Nordrhein - Westfalen

Mangels gesicherter Finanzierung

pragmatisch herangehen statt das illusorische Maximum fordern

Akteure in NRW vereinbaren pragmatische Umsetzung: weniger Planung, mehr Erfolg

→ **Begriffe klären!**

Was ist „vollständig barrierefrei“ oder „grundsätzlich ohne fremde Hilfe“?

→ **Sollzustand des barrierefreien ÖPNV-Systems definieren!**

Wie sind Haltestellen, Fahrzeuge und Informationswege etc. zu konfigurieren?

→ **Noch akzeptable Untergrenzen des ÖPNV-Systems bestimmen!**

Wann ist System zwar nicht „vollständig barrierefrei“, aber noch hinreichend nutzbar?

→ **Prioritätsregeln für den barrierefreien Ausbau festlegen!**

Wie kommt man vom Ist- zum Soll-Zustand?

Konkrete Umsetzungsschritte in NRW

- Gutachten im Auftrag des Verkehrs- und des Sozialministeriums NRW soll genannte Fragen klären, Fertigstellung ursprünglich Ende 2014 geplant
- Fachliche Begleitung: Kommunale Spitzenverbände, Behindertenvertreter, Landesbehindertenbeauftragter, NWO, VDV

Ziel VDV NRW:

- konsensuale Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses aller Akteure hin zu mehr Barrierefreiheit
- Rechtsklarheit: Ergebnisse in das ÖPNVG aufnehmen
- Übertragen der Ergebnisse in andere Bundesländer



Umsetzung der Barrierefreiheit kann nur das Ergebnis eines Abwägungsprozesses sein

- **Beispielhaft könnte ein barrierefreies ÖPNV-Angebot ab 2022 wie folgt aussehen:**
 - **Blinde** erhalten notwendige Reiseinformationen zur Reisevorbereitung im Internet, unterwegs mobil in Echtzeit und mittels Sprachausgabe
 - **Sehbehinderte** erhalten schriftliche Informationen entlang der ÖPNV-Reisekette (Reisevorbereitung, Haltestelle, Fahrzeug) mindestens entsprechend der Normen „xy“
 - **Hörgeschädigte** erhalten diese Informationen ebenfalls über das Internet, nur lesbar
 - DFI-Anzeiger ggf. mit Sprachausgabe werden nur dort aufgestellt, wo ein allgemeiner Bedarf besteht
 - Vertrieb im ÖPNV wird nicht generell barrierefrei ausgebaut, da Betroffene Möglichkeit zur Freifahrt haben, ggf. nur barrierefreies Handy-/Internetticket
 - **Rollstuhl-Fahrer** erhalten die Garantie
 - an entsprechend definierten Haltestellen in das Fahrzeug entweder ebenerdig ohne/mit Rampe und ggf. Hilfestellung einfahren/es verlassen zu können
 - in gekennzeichneten Kursen einen niederflurigen Bus mit Stellplatz vorzufinden
 - **Haltestellen** werden bei Erreichbarkeit und nachgewiesenem Bedarf im Rahmen verfügbarer Finanzmittel mit Ziel höherer Barrierefreiheit (z. B. ohne Rampe) ausgebaut

Die Schweiz hat die Barrierefreiheit als gesellschaftliche Aufgabe definiert und bereits sehr gute Fortschritte erreicht

- Der öV in der CH soll innerhalb von 20 Jahren (beginnend 2003) barrierefrei sein
- Behinderte haben **einklagbaren Anspruch** auf Umsetzung der Barrierefreiheit
- barrierefrei bedeutet **im Grundsatz autonome Nutzung**, aber **Ausnahmen** möglich:
 - nur so weit sich der Behinderte auch im öffentlichen Raum autonom bewegen kann
 - prinzipiell technische Lösungen, sonst Unterstützung durch Personal
 - ist die Barrierefreiheit an einem Punkt nicht herstellbar, ist eine anderweitige Ersatzlösung zu entwickeln
 - Maßnahme muss stets „**verhältnismäßig**“ sein, sonst Ersatzlösung
 - **Ziel: funktional nutzbares System**
- **Randbedingungen:**
 - Unternehmen definieren Grobnetz, Feinnetz folgt, kein Vollständigkeitsanspruch
 - für vorfristige Maßnahmenumsetzung 500 Mio. € für 20 Jahre bereitgestellt
 - für turnusmäßige Ersatzinvestitionen (die selbst allerdings umfassend gefördert werden) gibt keine gesonderte Förderung
 - Finanzierung insgesamt ist auskömmlich

Fazit

Barrierefreiheit ist neben der Finanzierung das wesentliche Thema des ÖPNV in den kommenden Jahren

- Herstellung der Barrierefreiheit ist keine Frage des „Ob“, sondern des „Wie“
- Bei der Umsetzung weniger ingenieurtechnisch, mehr funktional denken
- Hohe Erwartungshaltung und eher geringe Bereitschaft zur Ausdifferenzierung der tatsächlichen Bedürfnisse durch alle Akteure überdenken
- Der finanzielle Beitrag der Gesellschaft für die Herstellung der Barrierefreiheit muss dringend diskutiert werden

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Volker Wente

Geschäftsführer VDV NRW

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Kamekestraße 37 – 39

50672 Köln

Telefon: 0221 57979 138, Telefax: 0221 57979 8138

E-Mail: Wente@vdv.de, Internet: www.vdv.de