

VMV Fachveranstaltung
„Barrierefreiheit im ÖPNV - Wunschtraum oder Wirklichkeit“
am 07./08.06.2010 in Bad Doberan

Referat: Peter Braun, Vorsitzender des Allgemeinen Behindertenverbandes in Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Thema: Forderungen der Behindertenverbände an Politik und Unternehmen zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

zum Thema der Fachveranstaltung „Barrierefreiheit im ÖPNV - Wunschtraum oder Wirklichkeit?“ will ich in meinem Beitrag einige wichtige „Forderungen der Behindertenverbände an Politik und Unternehmen“ formulieren und sie für die Schaffung moderner barrierefreier Verkehrsangebote sensibilisieren, damit unser Wunschtraum nach einem barrierefreien ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern bald Wirklichkeit wird.

*„Wenn einer allein träumt,
ist es nur ein Traum.
Wenn viele gemeinsam träumen,
ist das der Anfang einer neuen Wirklichkeit“*

diese Vision von Friedensreich Hundertwasser sollte uns Ansporn sein, neue Wirklichkeiten zu schaffen.

Da die hier Anwesenden alle in irgendeiner Weise mit dem ÖPNV in MV zu tun haben, Geld damit verdienen, Subventionen verteilen oder Gesetze erlassen, Verkehrsunternehmen betreiben und dort arbeiten oder alle zusammen den ÖPNV als Fahrgast nutzen, werden wir den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern ganz verschieden beurteilen. Vielleicht kann diese Fachveranstaltung uns helfen, die unterschiedlichen Erfahrungen und Lösungsansätze zusammen zu bringen.

Alle Bereiche des täglichen Lebens müssen grundsätzlich so gestaltet sein, dass die gleichberechtigte Teilhabe aller BürgerInnen auch tatsächlich gewährleistet ist. Der Blick und das Denken bezüglich dessen, was als "normal" angesehen wird, muss auch wirklich alles einbeziehen. Und wo dies nicht geschieht, sprechen wir, die Interessenvertreter behinderter Menschen aber auch Menschenrechtler/innen, mit Fug und Recht von Diskriminierung. Busse und Bahnen ohne Einstiegsmöglichkeit für behinderte Menschen, ohne akustische und optische Orientierungshilfen, sind dann eben keine Transportmittel, denen nur die wünschenswerten technischen Zusätze fehlen, sondern als Ganzes ein diskriminierender ÖPNV.

Wenn an einem Bus oder einer Bahn oder gar an einem Bahnhof ein Schild angebracht ist, "Behinderte hier unerwünscht" würde dies wohl allgemein als Diskriminierung verstanden.

Wenn Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen aber aufgrund baulicher, technischer und organisatorischer Gegebenheiten oder aus haftungsrechtlichen Gründen, draußen bleiben müssen, können viele hierin keine Diskriminierung sehen.

Ich muss klar sagen, dass wir keine besonderen Leistungen für „Behinderte“ fordern, sondern nur das, was für andere seit langem selbstverständlich ist. Wir wollen nur das umsetzen, was nach unserem Verständnis auch verfassungsrechtlicher Auftrag des Grundgesetzes ist, nämlich die gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen und den Abbau von Benachteiligungen auch im ÖPNV und diese Forderung behindert ja keinen Menschen, sondern bringt für jeden mehr Bewegungs-Freiheit und Komfort. Hier ist eine

große Geschlossenheit aller Beteiligten gefordert, wir müssen untereinander Klarheit haben über unsere Vorstellungen und diese dann mit guten Argumenten gemeinsam umsetzen.

Dazu benötigen wir, als Landesverband, aber auch Ressourcen, die uns von der Landespolitik und von der Administration immer noch vorenthalten werden. Es ist für Sie sicherlich nicht vorstellbar, dass der ABiMV e.V. seine Interessenvertretung und auch die vielen Stellungnahmen und die vielen Beteiligungen nach 20 Jahren immer noch ehrenamtlich machen müssen. Der Gesetzgeber hat den Verbänden behinderter Menschen zwar diverse Kompetenzen und Instrumente, zur Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen gemäß § 10 LBGG oder auch die Zielvereinbarung gemäß § 5 BGG, an die Hand gegeben und zusätzliche Beteiligungen im ÖPNV – Gesetz, im Personenbeförderungsgesetz oder in den Baugesetzen vorgeschrieben, mit denen wir die Schaffung barrierefreier Lebensräume zwar forcieren könnten, aber die dazu nötigen finanziellen Mittel erhalten wir (noch) nicht.

Nach dem Regionalisierungsgesetz können die Länder die Ausgestaltung des ÖPNV seit 1996 selbst übernehmen und die Entwicklung selbst verantworten, weil der Bundesgesetzgeber davon ausgeht, dass die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung in den Ländern und auf regionaler Ebene besser erkannt und das Verkehrsangebot flexibler und effizienter und auch barrierefrei gestalten werden.

Dies ist eine große Chance für die Aufgabenträger

Haltestellen und Bahnhöfe
Strassen und Schienen
Busse und Schienenfahrzeuge
Linienführung und Verkehrsverbünde
sowie Serviceangebote

barrierefrei auszubauen und zu gestalten.

Um einen durchgängigen Eisenbahnverkehr in der EU, auch für Personen mit reduzierter Mobilität zu sichern, gilt ab 1. Juli 2008 eine EU- Richtlinie, die TSI PRM, (Technische Spezifikation zur Interoperabilität für Personen mit reduzierter Mobilität) mit teils sehr differenzierten Anforderungen für die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Eisenbahnfahrzeugen.

Für ein Transit- und Tourismusland wird der transeuropäische Eisenbahnverkehr sicherlich immer mehr an Bedeutung gewinnen, aber auch der ÖPNV, wenngleich erst 6,2 % aller Touristen nach MV mit der Bahn ankommen.

Kürzlich fragte mich eine Journalisten, warum immer noch so wenig behinderte Menschen den ÖPNV in MV nutzen?

Der Verkehrs-Minister Schlotmann konnte auf seiner Bahnfahrt von Schönberg nach Eggesin am 8.02. 2010 life miterleben, welche Probleme es immer noch gibt. Meistens kommt immer etwas dazwischen, damals der Schnee oder man kann seine Reise nicht antreten, weil Ersatzverkehr gefahren wird oder weil es zwischenzeitlich kein Personal auf den Bahnhöfen gibt, die Hilfe geben könnten. Wir als Verband sehen es sehr kritisch, wenn Bahnhofspersonal auf Bahnhöfen abgebaut wird, bevor diese barrierefrei ausgebaut sind. Es gibt im Land MV überhaupt nur noch 4 Bahnhöfe an denen Spontanhilfen für mobilitätsbehinderte Reisende angeboten werden.

Seit 2007 gibt es eine EU – Verordnung zur Stärkung der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (EG 1371/2007), sie verpflichtet die Bahnunternehmen zum Beispiel auch, die Fahrgäste über Verspätungen zu informieren sowie ein computergestütztes Informations- und Reservierungssystem einzuführen. **Für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität müssen die Bahnen Personal abstellen, um ihnen beim Ein- und Aussteigen zu helfen.**

Um der EU- Fahrgastverordnung einigermaßen zu entsprechen, wurden ein so genanntes Mobi - Team in Rostock und Stralsund gebildet und eine Mobilitätsservicezentrale der DB AG, übrigens in Schwerin am Bleicherufer, eine bundesweite Hotline eingerichtet.

Von Verspätungen und Zug- und Busausfällen, die alle betreffen, einmal ganz abgesehen, eine Garantie für einen Fahrgast mit Handicaps und zusätzlichen Unterstützungsbedarf gibt es nicht, mit dem Zug oder dem Bus seiner Wahl mitgenommen zu werden!

Dies wird schon bei der Reiseanmeldung über die Hotline 01805 512 512 deutlich. Häufig werden Hilfen einfach nicht vermittelt, wenn die Umstiegszeiten im Integralen Taktfahrplan unter 8 Minuten liegen. In Behindertenverbänden kursiert das Gerücht, dies sei eine Mobilitätsbehinderungszentrale mit vorgeschaltener Abzockerhotline. Hinzu kommt, dass die 8 Leute vom MOBI – Team nicht an allen Haltestellen des SPNV eingesetzt werden und es nicht sicher ist, ob eine Umstiegshilfe überhaupt möglich ist.

Außerdem sind viele Fahrzeuge und besonders Haltestellen in einem baulichen Zustand, dass sie praktisch für schwerbehinderte Menschen überhaupt nicht nutzbar sind. Dies trifft selbst für Neubauten zu. Unterschiedlich hohe Bahnsteigkanten oder besonders auch unzureichend oder falsch ausgebaute Bushaltestellen oder mangelhafte Übergänge meist ohne Blindenleitsystem an zentralen Umsteigepunkten. Vielfach fehlen Behindertentoiletten, damit Menschen mit Behinderungen, den ÖPNV überhaupt nutzen können. Beim Einsatz von Niederflurbussen mit Klapprampen muss ausreichend Wendepplatz (mindestens 150 X 150 DIN 18040) eingeplant werden. Alle Haltestellen sind auszubauen, damit 16 Prozent Steigung in der Praxis nicht überschritten werden.

Blinde und sehbehinderte Menschen, Schwerhörige und Ertaubte oder taubstumme Menschen und besonders auch ältere Menschen mit verschiedenen Behinderungen werden als Kundengruppe häufig noch immer nicht wahrgenommen, dies wurde mir deutlich bewusst, als ich als Verhandlungsführer des Allgemeinen Behindertenverbandes in Deutschland e.V. (ABiD), dem Deutschen Blinden und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV) und dem Deutschen Schwerhörigen Bund (DSB) gemeinsam mit der Ostseeland Verkehrs - GmbH (OLA) im Jahr 2007 eine „Zielvereinbarung zur barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen, Haltepunkten und Informationssystemen“ verhandelt habe. Hier ist es seit dem für Jedermann möglich, ohne Anmeldung von fast allen Haltestellen und Bahnhöfen mit den Talentzügen der OLA mitzufahren, weil der Ein- und Ausstieg über eine Leichtmetallrampe runter auf eine Bahnsteigkante von 38 cm genauso möglich ist, wie hoch auf 76 cm oder auf 55 cm. Dies ist eine einfache Lösung mit großer Wirkung.

Das 2-Sinne-Prinzip bei allen Maßnahmen mitzudenken, fällt vielen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen immer noch schwer! Probleme der Rollstuhlfahrer werden besser wahrgenommen und die Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen und Fahrzeugen konnte seit der Regionalisierung des ÖPNV (seit 01. Januar 1996) besonders im SPNV verbessert werden.

Dies hat in einigen Regionen zu einer modernen Verkehrsinfrastruktur geführt, was sich positiv auf die Lebensqualität in den Kommunen und auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen auswirkt. Gleichzeitig wird eindrucksvoll widerlegt, dass barrierefreie Verkehrsräume, nicht zusätzliche Sonderinvestitionen für die Sonderwünsche einiger weniger Menschen sind, sondern Barrierefreiheit für jedermann ein wichtiges Element eines modernen Verkehrsangebotes und eines wirtschaftlichen Verkehrsunternehmens darstellen.

Außerdem werden die in den letzten Jahren geschaffenen barrierefreien Freiräume zunehmend von allen Kundengruppen besetzt, so dass es vermehrt zu Nutzungskonflikten auch im ÖPNV kommt.

Aber nicht, das möchte ich ausdrücklich betonen, zu Interessenkollisionen, was die Barrierefreiheit betrifft! Im Gegenteil, viele Fahrgäste nehmen die neue (Barriere-) Freiheit als das an, was sie sein soll, als Design for all.

Dieser Entwicklung müssen wir zukünftig mehr Aufmerksamkeit schenken, wenn Erreichtes nicht verspielt werden soll, denn ich möchte nicht zukünftig aus Mangelgesichtspunkten mich mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen oder gar mit einem anderen Rollstuhlfahrer um einen

Platz in einem Verkehrsmittel streiten müssen. Denn wem würden Sie, den einzigen Stellplatz in einem Standardlinienbus vorbehalten, der Mutter mit Kinderwagen oder dem Rollstuhlfahrer?

Oder wer hat im Fahrstuhl Vorrang, wenn die Zeit knapp zum Umsteigen ist und nur ein Fahrrad hineinpasst? Selbst das Sonderabteil für Behinderte in Regionalzügen wird ganz selbstverständlich von jungen Leuten benutzt, weil sie ihre schweren Rollkoffer weder durch den Zug schleppen wollen noch in ein Gepäcknetz hineinbekommen! Sie halten deshalb an ihrem Platz im „Sonderabteil“ fest, selbst auf die Gefahr hin, dass ich ihnen die Füße platt fahre. Alle diese Leute verhalten sich normal glaube ich, nur die Verkehrsunternehmen nicht, wenn sie auf diese Bedarfsentwicklung nicht reagieren.

Einige Verkehrsunternehmen haben sich bereits auf die Kunden mit Fahrrädern und Gepäck eingestellt und bieten entsprechend mehr Stellplätze an. Grundsätzlich sollten Linienbusse mindestens 2 Rollstuhlstellplätze und weitere Kinderwagenplätze und die Niederflurbusse immer eine zusätzliche Klapprampe haben, die ggf. auch als Notausstieg auf freier Strecke genutzt werden kann.

Im Verkehrsverbund Warnow ist der Stadtverkehr Rostock ein gutes Beispiel dafür, wie alle Fahrgäste unter einen Hut gebracht werden können und zeigt dies mit ständig steigenden Fahrgastzahlen. Natürlich gibt es auch in Rostock noch einiges zu tun, bis lückenlose Barrierefreiheit und Bedienungssicherheit im ÖPNV erreicht sind, denn die S-Bahn nimmt z.B. am Wochenende nach 18.15 Uhr keine Rollis mehr mit, oder gar zum Design für ALLE werden, wie der Behindertenverband Rostock e.V. immer wieder einfordert. Aber es ist schon ein tolles Erlebnis für mich als Rollstuhlfahrer in Rostock mit der Bahn anzukommen und mit der Straßenbahn oder im Verkehrsverbund selbstständig ohne fremde Hilfe mit allen anderen unterwegs zu sein.

Von diesem Standard bin ich in meinem Landkreis Mecklenburg-Strelitz (MST) oder auch im kreisübergreifenden Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte noch meilenweit entfernt! Im Entwurf (Januar 2010) des Regionalen Nahverkehrsplanes für die Region Mecklenburgische Seenplatte werden in den Einzelplänen die Qualitätsunterschiede deutlich. In Neubrandenburg fahren schon heute im Stadtverkehr 100 % Niederflurfahrzeuge, im Landkreis Mecklenburg-Strelitz dagegen nur einige wenige.

Die gegenwärtige Situation im Linienbusverkehr im Landkreis zeigt, dass sich ohne eine vernünftige Nahverkehrsplanung in Bezug auf die Reduzierung von Barrieren wenig bewegt. Da sehe ich das zuständige Ministerium für Verkehr, Bau und Landesplanung in der Pflicht, sich die Regionalen Planungsverbände bei der Vorhabensplanung an den Tisch zu holen und bei der Fortschreibung des ÖPNV- Landesplanes für Mecklenburg-Vorpommern konkrete zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung von barrierefreien Verkehrsketten zu fordern und im Regionalen Nahverkehrsplan konkret festzuschreiben.

Außerdem muss gesichert werden, dass die ländlichen Räume nicht gänzlich vom sonstigen ÖPNV abgekoppelt werden können. Hier geht es in einigen Landkreisen in den Diskussionen häufig schon gar nicht mehr um einen barrierefreien ÖPNV, sondern darum, wie und ob der ÖPNV überhaupt noch stattfindet.

Ich befürchte, dass viele kommunale Gebietskörperschaften, als Träger des ÖPNV, im Öffentlichen Personennahverkehr immer weniger eine Daseinsvorsorge für die BürgerInnen (gemäß § 1 RegG), sehen, sondern eher einen unliebsamen Kostenfaktor. Mit den bekannten Folgen der Entleerung ländlicher Räume und der Erhöhung des privaten PKW und Pendlerverkehrs! Die soziale Chancengleichheit, die Barrierefreiheit und regionale Ausgewogenheit sowie der Umweltschutz bleiben auf der Strecke.

Mit einem Linienverkehr der lediglich auf den Schülerverkehr abstellt, kann die Bedienung der Bevölkerung in ländlichen Räumen nicht ausreichend gesichert werden.

Menschen mit Behinderungen und Menschen im höherem Lebensalter sind von solchen regionalen Entscheidungen zuerst betroffen. Der letzte Winter hat dies deutlich gezeigt. Auch

wenn in den Städten, den Ober- und Mittelzentren die Situation häufig auch nicht viel besser war, weil auch dort am Winterdienst gespart und die Bus- und Straßenbahnhaltestellen nicht frei geräumt wurden. Erst zahlreiche Proteste der Fußgänger und Rollstuhlfahrer in den Medien, haben letztlich die Behörden und die Verkehrsunternehmen gezwungen, zu reagieren (Hinweis auf Schwerin). Viele Menschen mit Behinderungen und auch Hochbetagte konnten fast 4 Monate ihre Wohnung nicht verlassen, aber zu allererst wurden die Straßen für den Individualverkehr beräumt, denn bestimmte Verkehrsbedarfe kann man erzeugen oder eben auch behindern!

Nicht nur als Landesvorsitzender, sondern auch als Vorsitzender des Behindertenbeirates im LK MST sehe ich diese Entwicklungen mit Sorge, wenn Mindestbedienungsstandards mit dem Rotstift gestrichen werden. Außerdem ist für mich wirklich nicht nachvollziehbar, wenn Aufgabenträger jetzt endlich nach langem Zögern (gemäß PBefG § 12 Abs. 1 Nr. 1 b) alternative Bedienformen, Gelegenheitsverkehr, bestellen und bei der Konzessionsvergabe nicht darauf achten, dass (wenigstens einige) Mietwagen und Taxen barrierefrei zugänglich und auch für den Transport von Rollstuhlfahrern geeignet sind!

Beim Einsatz der Investitionsmittel/Finanzhilfen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Fahrzeuge und Verkehrsinfrastruktur bestehen wir auf bestimmungsgemäße Verwendung der Mittel gemäß § 3 Nr. 1 d. Ohne eine tatsächliche Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen, bewerten wir die Investitionen als Subventionsmitnahme! Als anerkannter Verband behinderter Menschen (§ 13 BGG) oder als örtliche Behindertenbeiräte werden wir in unseren Stellungnahmen darauf hinweisen.

Leider ist es uns als Verband bei der Anhörung zum Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V 2006) nicht gelungen, einen zusätzlichen Satz im ÖPNV – Gesetz MV (§ 7 Abs. 6) unterzubringen. „Der Behindertentransport ist Pflichtaufgabe des ÖPNV!“ An anderer Stelle forderten wir, dass alle Landeszuschüsse mit der Auflage ausgereicht werden, keine neue Barrieren zu errichten.

Der damalige Wirtschaftsminister Ebnet lehnte alle zusätzlichen Festlegungen im LBBG M-V ab, die die Wirtschaft belasten könnten!

Dieses Denken ist leider in vielen Behörden und Unternehmen noch weit verbreitet, aber wer sich zu spät mit der Barrierefreiheit befasst, wird letztlich nicht mehr marktfähig sein. Es sei denn, dem Aufgabenträger ist dies egal und er verteilt weiterhin Subventionen!

Wenngleich das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) als Rahmengesetz und selbst das Landesbehindertengleichstellungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LBGG M-V) als Artikelgesetz Zielstellungen zur Schaffung von Barrierefreiheit beinhalten, muss die Landesregierung verbindliche Ausführungsvorschriften zum § 50 Landesbauordnung und die vollständige Übernahme der DIN 32975, DIN 32976 und E DIN 18040 Teil 1 und 2 in die Liste der technischen Baubestimmungen und auch im Verkehrsgesetz MV, Strassen und Wegegesetz, Kurortgesetz und anderen Gesetzen Änderungen vornehmen.

Der Aufgabenträger ist in der Pflicht, entsprechende technische Standards, Ausschreibungs- und Verdingungsunterlagen, Maßnahmen und Zeithorizonte festzulegen und abzusichern. Dass auch in den gegenwärtig in der Erarbeitung stehenden Regionalen Nahverkehrsplänen und dem ÖPNV Landesplan Mecklenburg-Vorpommern die Barrierefreiheit als verbindliches Entwicklungsziel und mit verbindlichen Maßnahmen, wie dies mittelfristig umgesetzt wird, Eingang finden müssen, darüber sind wir uns wohl hier alle ebenfalls einig.

Die VMV hat als Aufgabenträger für den SPNV eine wichtige Steuerungsfunktion aber auch eine Kontrollpflicht. Wie sie wissen, werden jährlich vom Bund auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG § 5) fast 220 Millionen € für MV bereitgestellt. Wir erwarten von den Verantwortlichen, besonders auch mit Blick auf die anstehenden umfangreichen Streckenausschreibungen im Verkehrsverbund

Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern, dass diese Mittel nicht zur Ausgrenzung und Diskriminierung von Fahrgästen ausgegeben werden.

Für mich ist es wirklich nicht nachvollziehbar, dass im Linienverkehr zwischen Stettin und Lübeck und zwischen Neustrelitz und Stralsund immer noch Dieseltriebwagen BR 628 der DB im Land unterwegs sein dürfen. Bei den geplanten Ausschreibungen im SPNV müssen diese Züge / Hindernisse endlich verschwinden. Ich hoffe, nur dass der Bahn-Betreiber für dieses Angebot nicht auch noch kilometerbezogene Ausgleichszahlungen gemäß SGB IX § 145 - § 154 erhält!

Besonders enttäuscht bin ich von der Usedomer Bäderbahn (UBB), denn Planer und Architekten haben in den letzten Jahren auf Usedom mit viel Geld einige schöne Bahnhöfe gebaut, aber leider nicht barrierefrei. Die „Allianz pro Schiene“ hat am 14. Nov. 2009 in Heringsdorf trotzdem die Plakette für den „Schönsten Kleinbahnhof“ an das Eisenbahnverkehrsunternehmen übergeben. Von unserem Verband könnte die UBB dagegen nur den „Klabautermann“ für die schlimmste Diskriminierung erhalten.

Die Fahrzeug- und Bahnsteighöhe (Regionalverkehr 55 cm) stimmen nicht überein, die Triebwagen sind höher als die Bahnsteigkante, Mindestanforderungen für Sinnesbehinderte - Fehlanzeige, der Hauptein- und Ausgang ist für Rollstuhlfahrer am Bahnhof Heringsdorf nicht berollbar, die öffentlichen Toiletten nur über zwei Stufen erreichbar und lediglich ein einziger Behindertenparkplatz ist ausgeschildert.

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit 26. März 2009 hat in Deutschland das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen Rechtskraft. Der Bundestag und der Bundesrat haben einstimmig und ohne Vorbehalte der Konvention zugestimmt. Im Artikel 9 „Zugänglichkeit“ verpflichten sich die Vertragsstaaten, „Menschen mit Behinderungen eine unabhängige LEBENSFÜHRUNG UND DIE VOLLE Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen. Bei der Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und Zugangsbarrieren werden an erster Stelle unter a) Gebäude, Straßen und Transportmittel genannt.

Die Herstellung von Barrierefreiheit ist auch eines der wichtigsten Ziele des Behindertengleichstellungsgesetzes (1. Mai 2002 BGG) und des

Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (LBGG M-V(16. Juli 2006).

Barrierefreiheit ist danach erreicht, wenn für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe der ÖPNV zugänglich und nutzbar sind! In der EG Nr. 1371/2007, die nunmehr ab 3. Dez. 2009 gilt, „sollen Schienenpersonenverkehrsdienste den Bürgern allgemein zugute kommen.

Daher sollten Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, Bahnreisemöglichkeiten haben, die denen anderer Bürger vergleichbar sind. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben das gleiche Recht auf Freizügigkeit , Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger“.

Und an dieser Forderung müssen wir uns ausrichten und messen lassen!

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

P. Braun

Sperrfrist Redebeginn, am 07.06.2010 / 13.15 Uhr