

CORE BRIEF

Zugänglichkeit der U-bahnsysteme für Rollstuhlfahrer

Im März 2001 verabschiedete der Lenkungsrat der UITP ein offizielles Positionspapier über die Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrsdienste. Dieser Schritt zielte auf eine grundlegende Revision der Haltung des Verbandes ab, um dem demographischen, sozialen und kulturellen Wandel unserer Gesellschaften Rechnung zu tragen.



Für Rollstuhlfahrer vorgesehener Raum in U-Bahnen (London)

Einführung

Dieses neue Positionspapier der UITP wurde innerhalb des Verbands selbst, aber auch von Drittorganisationen als bedeutender Schritt in Richtung Förderung der Chancengleichheit und einer weniger diskriminierenden Gesellschaft begrüßt, da der öffentliche Verkehr eine wichtige Voraussetzung für den Zugang zu Arbeit, Dienstleistungen, Freizeitaktivitäten und Kultur ist.

In dem Positionspapier heißt es, die UITP werde Folgendes anstreben:

- “[...] Schaffung zugänglicher Infrastrukturen im Rahmen der Modernisierung älterer Einrichtungen oder der Planung neuer Strukturen, einschließlich von Verknüpfungspunkten (stufenfreies Einsteigen, Ausschilderung, Aufzüge, Rampen, Fahrgastinformation, etc.).”

und es wird insbesondere empfohlen, Folgendes zu ermöglichen:

- “[...] den Zugang von Rollstuhlfahrern zur U-Bahn-Infrastruktur [...], sofern die Gesamtsicherheit der Rollstuhlfahrer und der anderen Fahrgäste auch im Notfall gewährleistet ist.”

Angesichts der Tragweite dieser nicht leicht umzusetzenden Empfehlung bedarf es einer eingehenderen Untersuchung der Problematik der Rollstuhlfahrer in U-Bahn-Infrastrukturen. Dies ist der Zweck des vorliegenden Informationsbriefes, der auf Basis eines Berichts (“Studie über Zugänglichkeit der U-Bahnsysteme für Rollstuhlfahrer”) erstellt, herausgegeben und vom U-Bahn-Komitee (Unterausschuss “Betrieb”) gebilligt wurde.

Es ist anerkannt, dass die auf die Bedürfnisse anderer Behinderungsarten zugeschnittenen Methoden in anderen Verkehrsmitteln ebenfalls in der U-Bahn zur Anwendung kommen können. Daher sei auf das oben erwähnte Positionspapier verwiesen.

Entwicklungsstand

Die spezifischen Merkmale von U-Bahnsystemen im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln (hohe Kapazitäten, hohe Fahrgeschwindigkeit, Vorherrschaft der unterirdischen Streckenführung) stecken den Rahmen für die Methoden zur Integration von Rollstuhlfahrern ab: Geschwindigkeit und Sicherheit.

Trotz einiger Vorbehalte sei festgestellt, dass 20% der U-Bahnen von heute bereits Rollstuhlfahrer befördern und dass 65% der Betriebe dies planen. Es sei auch darauf hingewiesen, dass nur 32% der Netzwerke, die für Rollstuhlfahrer zugelassen sind, letzteren auch vollständigen Zugang ermöglichen. Das bedeutet, dass die Benutzerautonomie in den verbleibenden Fällen begrenzt ist.

Die Vielfalt der Rollstuhlmodelle bringt Schwierigkeiten mit sich, wenn es um die Infrastruktur und das Fahrzeug-Design geht. Wie bereits im offiziellen Positionspapier empfohlen, wäre es notwendig, die in den Verkehrssystemen erlaubte Rollstuhlgröße zu standardisieren (z.B. bestehender ISO-Standard). Außerdem sollte darauf hingewiesen werden, dass die staatlichen Vertretungsinstanzen (z.B. ECMT) diesem Prinzip zustimmen.

Design der Anlagen

Es ist nicht abzustreiten, dass ein Infrastruktur-Design, das den Benutzern den Zugang erleichtert, letztlich für alle Benutzer von Vorteil ist und dass kundenspezifische Angebote den Boden ebnen für neue Benutzer. Dennoch besteht kein Zweifel, dass der Bedarf an Investitionen, um bestehende Netzwerke zugänglicher zu machen, disproportional zu den Gewinnen aus den zu erwartenden Betriebseinnahmen ist. Daher ist die staatliche Intervention im Rahmen der strategischen Prioritäten der Verkehrsbehörden unerlässlich.

Die Problematik der Zugänglichkeit ist unterschiedlich groß, je nach dem, ob es sich um das Design und den Bau eines neuen Netzwerks oder einer einzelnen Linie handelt, oder darum, bestehende Linien, von denen einige Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurden, an die Zwänge des heutigen Betriebs anzupassen.

Im ersten Fall werden die im offiziellen Positionspapier der UITP enthaltenen Empfehlungen angewandt: Von Anfang an wird ein ebenerdiges System mit geradlinigen Plattformen gebaut, mit Rampen und Aufzügen sowie mit Korridoren, die breit genug sind, dass zumindest zwei Rollstühle nebeneinander fahren können, ebenso wie mit Verkaufs- und Informationspunkten, die den Bedürfnissen von Behinderten bzw. in ihrer Mobilität beeinträchtigten Fahrgästen gerecht werden. Beleuchtung, Schilder, Farbkontraste, etc. müssen Lastenheften entsprechen, die in Abstimmung mit Behindertenvereinen oder gemäß den bestehenden nationalen (75% der Fälle) oder internationalen Empfehlungen verfasst werden.



Die Zugänglichkeit des Zuges kann durch eine Erhöhung des für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Bahnsteigabschnitts verbessert werden (Hamburg)

Hinsichtlich der Zugänglichkeit bestehender U-Bahnlinien hat auch der Unterausschuss "Feste Anlagen" eine Studie zu diesem Thema durchgeführt, die die offizielle Position der UITP bestätigt.

Entsprechend den finanziellen Möglichkeiten sowie den physischen und architektonischen Rahmenbedingungen muss die Lösung, die in Absprache mit den Behörden und Verbänden zur Interessenvertretung der Behinderten zu suchen ist, in zum derzeitigen Entwicklungsstand verfügbaren Antworten bestehen, d.h. in erster Linie:

- dem Aufzug, der zu bevorzugen ist, sofern genügend freier Raum für eine solche Anlage vorhanden ist, insbesondere im Hinblick auf den äußeren Teil, der über den Bahnhof hervorragt
- dem Rollstuhllift, der weniger platzraubend und preiswert ist.

In jedem Fall ist der Information der Benutzer dieser Infrastrukturen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Schmale Restspalten können durch entsprechende Rampen mit normalisierter Neigung ausgeglichen werden. Auch eine Anpassung des Drehkreuzes ist notwendig, welches mit mindestens einer ausreichend breiten, rollstuhlgerechten Öffnung ausgestattet sein sollte.

In beiden Fällen – neue oder bestehende U-Bahnlinie – darf der Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Zugboden nicht mehr als 80 mm betragen. Wo dies nicht der Fall ist, sollte der Bahnsteig mit zwei Ebenen umgerüstet werden. Die horizontale Spalte sollte zwischen 60 und 100mm betragen. Bei einem in einer Kurve gelegenen Bahnhof ist dies schwer zu erreichen. Sollten die Nennwerte nicht eingehalten werden können, muss das U-Bahnpersonal über die Möglichkeit verfügen, nach Bedarf eine manuelle Rampe zu betätigen.

Die Fahrzeuge, gleich ob sie neu oder modernisiert sind, sollten zumindest über eine klar erkennbare rollstuhlgerechte Tür verfügen (mind. 800mm breit). Diese sollte sich möglichst vorne im Zug (Nähe zum Zugfahrer) befinden. In jedem Fall kann die Zugänglichkeit des Zuges auf diese Weise durch eine Erhöhung des für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Bahnsteigabschnitts verbessert werden.

Sicherheit und Evakuierung im Notfall

Obwohl der Begriff Sicherheit stets im Mittelpunkt der Prioritäten des öffentlichen Verkehrs gestanden hat, was sich mit dem Effekt der "Aversion" bei Unfällen des öffentlichen Verkehrs erklären lässt (Zugunfälle prägen sich stärker in das kollektive Unterbewusstsein ein als Straßenunfälle, obwohl diese heute mehr Opfer fordern), haben die Tunneltragödien, die in den vergangenen Jahren Schlagzeilen machten, zu einer Stärkung der Sicherheitsanforderungen und -standards geführt.

Ist die Zugänglichkeit der Linien erst einmal gewährleistet, besteht die schwierigste Betriebs herausforderung in der Notfall-Evakuierung von Rollstuhlfahrern. Die Evakuierung kann technischer Art (Versagen von Fahrzeugen oder festen Anlagen, die zu Betriebsunterbrechungen führen,



Je nach freiem Raum und finanziellen Möglichkeiten, können Rollstuhlfahrer entweder mit einem Aufzug (Barcelona) oder mit einem Rollstuhllift (Mailand) Zugang zur Station haben.

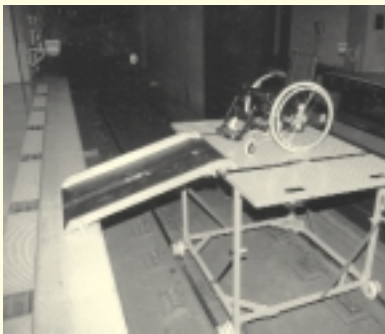
ohne jedoch eine Gefahr darzustellen, welche den Einsatz von Rettungsdiensten erfordern würde) oder ein Notfall sein (außergewöhnliche Umstände, die eine Gefahr für die Benutzer darstellen und den Einsatz von Rettungsdiensten erfordern).

Mehr als die Hälfte der Netzwerke verfügen über eigene Evakuierungsverfahren sowie über eine Stillstanddauer, die, wird sie überschritten, eine obligatorische technische Evakuierung veranlasst.

In 65% der Fälle ist das Evakuierungspersonal auf die Evakuierung von Rollstuhlfahrern eingestellt (ebenso die entsprechend geschulten Rettungsdienste von außen), sei es auf einem Bahnsteig oder an Bord eines Zuges. Die Evakuierungsmaßnahmen sind dieselben wie die für die anderen Fahrgäste.

Information und Schulung bezüglich der Sicherheit und der Verfahren/Mechanismen zur Evakuierung von Rollstuhlfahrern werden von den Betreibern und ihren Vertretungsorganisationen übernommen. Evakuierungsübungen in situ können dabei helfen, bei den betreffenden Diensten ein Bewusstsein für Betriebsschwierigkeiten zu schaffen und insofern auch das Bewusstsein für ihre Verantwortung stärken (wobei sich der Betreiber jedoch nicht selbst von seiner Verantwortung freisprechen kann).

Das Risiko, das die Evakuierung von Rollstuhlfahrern für die anderen Fahrgäste und für die Rollstuhlfahrer selbst beinhalten könnte, muss weitmöglichst untersucht und beseitigt werden. Liegt keine dringende Notfallsituation vor, sollte daher keine unmittelbare Evakuierung von Rollstuhlfahrern vorgenommen werden. Letztere können an Bord des Zuges bleiben, möglichst in Begleitung eines Mitarbeiters der Bahn, bis der Betrieb wieder aufgenommen wird (sofern dies innerhalb einer zumutbaren Zeit geschieht).



Beispiel einer der Ausrüstungen, die die Evakuierung der Rollstuhlfahrer entlang der Bahnsteige im Notfall erleichtert (Mailand)

Um die Notfall-Evakuierung aus Zügen, die in Tunneln steckengeblieben sind, zu erleichtern, ist es notwendig, über eine entsprechende Ausrüstung an Bord der Züge und entlang der Bahnsteige zu verfügen, die den Transport von Rollstuhlfahrern in Tunneln erleichtert (Rollwagen, mobile Plattformen, etc.). Außerdem muss das Rettungsdienst-Personal darin geschult werden, wie diese zu benutzen sind. In jedem Fall werden Notfallsituationen am besten gemanagt, wenn die Rolle der Rettungsdienste (Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen) im Voraus festgelegt ist.

Schlussfolgerungen

Die Integration der behinderten Fahrgäste innerhalb des U-Bahnnetzes ist durch die Anwendung von angemessenen Erleichterungen für die Infrastrukturen und die Fahrzeuge und die folgende Neubearbeitung der Betriebsvorschriften schrittweise möglich.

Ausserdem erlaubt die ständige Koordinierung unter den Betriebsunternehmen, der Notfalldienstleistungen und den Behindertenvereinigungen das Erreichen des ganzen Ziels und die Einschränkung der Restgefahr auf möglichst niedrigem Niveau.