

Richtlinien mögen noch so kompliziert sein. Grundrechte dürfen sie nicht aushebeln.

Von Barbara Griesinger

Gleiches Recht

Die EU-Richtlinie, die Rollstuhlfahrern im Bus zu mehr Sicherheit verhelfen will, ist gut gemeint. Und sie ist sinnvoll. Denn viele Menschen im Rollstuhl haben Angst, dass ihr fahrbarer Untersatz bei Bremsmanövern oder auf kurvenreicher Strecke im Bus kippen könnte. Viele benutzen gerade deshalb den öffentlichen Nahverkehr erst gar nicht.

Diese Gefahrenmomente gibt es nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch im Überlandverkehr, wie er im ländlichen Raum an der Tagesordnung ist. Dass die Sicherheitstechnik für Überlandbusse nur eine Kann-Bestimmung ist, ist deshalb der erste Fehler der Politik. Der zweite ist die nationale Umsetzung der Richtlinie, die eine Minimalforderung zum Normalfall und damit den Fortschritt zum Rückschritt macht. Menschen mit und ohne Behinderung sollte gleichermaßen möglich sein, allein, aber auch zu zweit oder zu dritt den Bus zu benutzen. Und für beide sollten dieselben Sicherheitsstandards gelten. Gleichberechtigung fordert nicht mehr, aber auch nicht weniger.



Eine EU-Richtlinie fordert eine Sicherung für Rollstühle im Bus. Das ist gut. Schlecht ist, dass deshalb nur noch ein Rollstuhlfahrer im Bus fahren kann.

Foto: privat

Fortschritt wird zum Rückschritt

KRAUTHEIM Podiumsdiskussion über barrierefreien Nahverkehr – Politik sorgt für Unklarheiten

Von Barbara Griesinger

Der Bus kommt. Der Bus hält. Ein Rollstuhlfahrer steigt ein. Aber seine Begleiterin, ebenfalls im Rollstuhl, muss draußen bleiben. Denn der NVH-Bus hat nur einen ausgewiesenen Rollstuhlplatz. Deshalb weigert sich der Fahrer, die Frau im Rollstuhl auch mitzunehmen. Es gehört nicht viel Phantasie dazu, um zu begreifen, dass sich Menschen mit Behinderung da schnell als Menschen zweiter Klasse fühlen.

Ausgrenzung Muss das sein? Um diese Frage drehte sich die Podiumsdiskussion, zu der der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) ins Eduard-Knoll-Wohnzentrum nach Krautheim eingeladen hatte. „Das war nicht gewollt, dass nur ein Rollstuhlfahrer mitfahren kann und der andere nicht“, sagt die Hohenloher EU-Abgeordnete Evelyne Gebhardt (SPD). Und ihre Kollegin Dr. Inge Grässle (CDU) ergänzt: „Das erleben wir leider oft, dass die nationale Umsetzung EU-Richtlinien in ihr Gegenteil umkehrt.“ Noch vor der Sommerpause erwartet sie ein eindeutiges Gesetz aus Berlin.

Die EU-Richtlinie 2001/85/EG ist die Grundlage des Problems. Sie

schreibt vor, dass Busse mindestens einen gesicherten Stellplatz für einen Rollstuhl haben müssen. Die Folge: Alle neu zugelassenen Busse (ab Februar 2005) sind nur mit einem Stellplatz für Rollstühle zugelassen. Zwar hat der Gesetzgeber bereits klar gestellt, dass auch weitere nicht gesicherte Rollstühle mitfahren dürfen. Doch solange das Gesetz nicht geändert ist, machen das die Busfirmen nicht. Der Grund: Die Haftungsfrage ist ungeklärt. „Ich muss mich an Recht und Gesetz halten“, so der Betriebsleiter des Nahverkehrs Hohenlohekreises (NVH), Roland Braun. Er fügt aber auch hinzu, dass das Problem im Hohenlo-

her Busverkehr praktisch nicht vorkomme. Denn der NVH setze auf den Strecken, die von Menschen im Rollstuhl häufig benutzt würden, Busse ein, die nicht unter die Richtlinie fallen, weil sie früher zugelassen wurden. Sie haben allerdings auch keine Rollstuhlsicherung. Übrigens: Die EU-Richtlinie ist nur verbindlich für Stadtbusse. Der NVH fährt aber vor allem über Land.

„Es ist unerträglich, wenn zwei Personen nichts gemeinsam unternehmen können, weil sie nicht gemeinsam den Bus nehmen können“, fasst Norman Weyrosta, Geschäftsführer des Eduard-Knoll-Wohnzentrums, den Frust vieler Behinderter

zusammen. Zwei Rollstuhlfahrer sollten gemeinsam Bus fahren können, wünschen sich Menschen im Rollstuhl – und zwar mit Sicherungstechnik. Andreas Lindner vom BSK-Bundesvorstand, der selbst im Rollstuhl sitzt, erklärt, warum: „Auf kurvenreichen Straßen rutsche ich mit dem Rollstuhl schnell.“ Viele Behinderte haben deshalb Angst bei Busfahrten. Sein Vorstandskollege Gerwin Matysiak sieht in der Nachrüstung eines zweiten gesicherten Rollstuhlplatzes zudem kein Problem. Das koste rund 4000 Euro und vier Sitzplätze. Würden Klappsitze verwendet, sogar nur zwei.

Wirtschaftlichkeit Roland Braun ist da anderer Ansicht. Nicht vier Sitzplätze würden in den Hohenloher Überlandbussen wegfallen, sondern zwölf. „Da bekomme ich massive Probleme mit der Wirtschaftlichkeit“, so Braun. Er hofft auf eine schnelle rechtliche Klärung des Problems. Für ihn wäre das die Festlegung auf einen gesicherten Platz, aber die Genehmigung weitere Rollstuhlfahrer ungesichert mitzunehmen. Bis dahin sollen auf den Hauptstrecken für Rollstuhlfahrer weiter Niederflurbusse ohne Platzbegrenzung eingesetzt werden – aber auch ohne Sicherheitstechnik.

Kommentar „Gleiches Recht“



Viele Rollstuhlfahrer verfolgten die Podiumsdiskussion im Eduard-Knoll-Wohnzentrum mit EU-Politikerinnen und Interessenvertretern.

Foto: Barbara Griesinger

Hintergrund

EU-Richtlinie 2001/85/EG

Die Europäische Union fordert in Stadtbussen mindestens einen gesicherten Rollstuhlplatz. Für Überlandbusse ist dies eine Kann-Bestimmung.

Zulassungsordnung

Laut Zulassungsordnung gibt es seit Februar 2005 nur noch Busse mit einem einzigen Rollstuhlplatz, eben dem gesicherten Platz.

Änderungsentwurf

Im März hat das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, in Stadtbussen neben dem Rollstuhlfahrer auf einem gesicherten Platz noch weitere zu transportieren. Die Haftungsfrage ist ungeklärt.

NVH

Für den NVH fahren lediglich vier Busse, auf die diese Problematik zutrifft. Sie werden auf Strecken eingesetzt, die Rollstuhlfahrer selten benutzen. Auf der von Rollstuhlfahrern am häufigsten frequentierten Strecke Künzelsau-Krautheim-Mergentheim werden möglichst Niederflurbusse eingesetzt. Mitfahren können hier mehrere Behinderte – ohne Sicherheitstechnik. bug