

Reisende mit Behinderung stoßen am Darmstädter Hauptbahnhof auf zahlreiche Hindernisse

DARMSTADT - Johannes Marschall steht vor der Tür zur Odenwaldbahn und kann nicht rein. Zwischen dem Bahnsteig und dem Eingang des Zugs liegt ein Höhenunterschied von 25 Zentimetern - unüberwindbar für den 35 Jahre alten Rollstuhlfahrer. Über einen Knopf an der Tür muss er das Zugpersonal holen, das ihm mit einer Hebebühne hinein hilft. Barrierefrei im gesetzlich gebotenen Sinn ist das nicht. "Ich kann mich nicht selbstständig bewegen", bringt es Marschall auf den Punkt.

Der Hauptbahnhof ist für Menschen mit Behinderungen nur eingeschränkt nutzbar. Überdeutlich geworden ist das kürzlich, als eine aus Wiesbaden zurückkommende Darmstädterin im Rollstuhl wegen eines defekten Aufzugs nicht vom Bahnsteig in die Halle gelangen konnte. Wie berichtet, schickt die Bahn Reisende in solchen Fällen nach Wegfall eines früher existierenden Begleitservices generell zurück zum Abfahrtsort, von wo sie über Umwege ein anderes Gleis ansteuern müssen.



Menschen mit Behinderung haben es am Darmstädter Hauptbahnhof schwer. Foto: André Hirtz

Der Sohn der Betroffenen hat eine Online-Petition gestartet mit dem Titel "Stoppen Sie diese unfassbare Diskriminierung von Behinderten durch die Deutsche Bahn", bislang haben 2700 Personen unterzeichnet (www.change.org). Doch auch abseits des Problems, dass die Aufzüge trotz kürzlich erst erfolgter Runderneuerung für 1,8 Millionen Euro ausfallen können, lauern Barrieren am zentralen Bahnhof der Wissenschaftsstadt.



Menschen mit Behinderung haben es am Darmstädter Hauptbahnhof schwer. Für Rollstuhlfahrer ist der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Waggon ein Hindernis. Foto: André Hirtz

Vor allem Spalten und Stufen sind für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Aussteigen aus dem Zug ein alltägliches Ärgernis. "Die Bahn ist nicht in der Lage, barrierefrei zu bauen", moniert Michael Müller vom "Club Behinderter und ihrer Freunde" (CBF), städtischer Behindertenbeauftragter für barrierefreies Bauen und Mobilität.

"Das ist gesetzeswidrig", unterstreicht sein CBF-Kollege Alfred Konhäuser angesichts der vielen Hindernisse an Zug- und Bahnsteigschwelen. "Man muss alleine in den Zug kommen können." In der S-Bahn und den Doppelstock-Regionalbahnen jedoch müsse das

Zugpersonal mit Rampen oder Hubliften helfen. Und bei den alten Regional- oder IC-Zügen müsse man seine Fahrt vorher anmelden und Bahnhofspersonal anfordern.

Die Bahn äußert sich auf ECHO-Anfrage zur mangelhaften Barrierefreiheit nur knapp: "Die Bahnsteige erfüllen die gesetzliche Sollhöhe." Das Personal sei äußerst engagiert, das Reisen für mobilitätseingeschränkte Kunden möglichst angenehm zu gestalten. Allerdings gibt hier CBF-Vertreter Konhäuser zu bedenken, dass das Begleitpersonal nur von 8 Uhr bis 19 Uhr parat stehe. Jenseits dieses Zeitfensters könnten Rollstuhlfahrer mit vielen Zügen also gar nicht ab- oder anreisen.

Verstöße gegen die Barrierefreiheit beklagen Behindertenvertreter aber nicht nur mit Blick auf Gehbehinderte. Auch sehbehinderten Menschen mache es der Hauptbahnhof schwer. Problematisch für Blinde sei etwa, dass die Bahn seit Kurzem keine durchfahrenden Züge mehr ansage. Und vor allem biete das Blindenleitsystem in Form von Rillenplatten auf dem Boden weder optisch noch haptisch genug Kontrast, um mit dem Stock tastbar zu sein. Zudem breche es auf dem Weg von den Gleisen hinaus in der Haupthalle ab. Besonders kurios findet Michael Müller, dass die Bahn bestehende Rillenplatten im Reisezentrum entfernt hat. "Das gibt's nur in Darmstadt!" Schon oft hätten Behindertenvertreter gefordert, das Blindenleitsystem im Bahnhof zu verbessern. "Aber das wird aus ästhetischen Gründen nicht gemacht." Die Bahn hat sich dazu auf Anfrage nur insofern geäußert, dass keine baulichen Maßnahmen geplant seien.



Menschen mit Behinderung haben es am Darmstädter Hauptbahnhof schwer. Die Rillenplatten als Leitsystem für Blinde hören unvermittelt auf. Foto: André Hirtz

Doch gibt es Überlegungen zu einer Verbesserung des mangelhaften Leitsystems auf dem Bahnhofsvorplatz, für den die Stadt zuständig ist. In Kooperation mit dem CBF hat die Stadt vor der großen Blumenrabatte vor einigen Jahren testweise Bodenleitplatten verlegt. Doch sei laut der städtischen Pressestelle noch keine technisch wie optisch überzeugende Lösung gefunden worden. Man wolle eine neue Variante testen, die nun beim Umbau des Friedensplatzes eingesetzt werde.

"Es gibt für alles Lösungen", betont Michael Müller. So ließen sich Höhenunterschiede mit fest montierten Kunststofframpen ausgleichen, andere Städte machten das bereits. Und Blindenleitsysteme gebe es für drinnen in einer günstigen Variante zum Aufkleben. Für unter 100.000 Euro wären seiner Meinung nach deutliche Verbesserungen am Hauptbahnhof möglich.

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die Forderungen von Behindertenvertretern nach Barrierefreiheit in Verkehrsräumen wie dem Hauptbahnhof stützt sich auf mehrere Gesetze: "Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden", heißt es im Grundgesetz. Das 2002 bundesweit in Kraft getretene "Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen" fordert, Behinderten eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und eine umfassende Barrierefreiheit herzustellen. Dabei müssten alle Lebensbereiche "grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar" sein.

Außerdem ist im Personenbeförderungsgesetz mittlerweile festgesetzt, dass für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs "bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen" ist. Jedoch: "Ich weiß nicht, wie die Bahn das schaffen will", befindet Alfred Konhäuser vom "Club Behinderter und ihrer Freunde" in Darmstadt. Gegebenenfalls müsse im Hinblick auf die konkrete Umsetzung dieser Vorgabe vor Gericht gestritten werden, sagt er. (alex)