

In *H*amburg *v*erraten und *v*erkaufte?
Mobilität für Menschen mit Behinderungen am
Beispiel unserer Stadt

Ein Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung

Behinderung ohne Behinderte!?
Perspektiven der Disability Studies

am Zentrum für Disability Studies (ZeDiS) in Hamburg

am 26.04.2007

von
Jörn Schadendorf

Zu meiner Person

Ich bin behindert und seit 17 Jahren im „Club 68 – Verein für Behinderte und Ihre Freunde e.V. – Hamburg“ aktiv. Seit ein paar Jahren engagiere ich mich im Vorstand des Clubs für Öffentlichkeitsarbeit. In diesem Verein lernte ich übrigens auch meine Frau kennen, die gehbehindert ist. Seit drei Jahren arbeite ich als Sachbearbeiter im Buchungszentrum dieser Fakultät und seit November 2006 wurde ich in die Schwerbehindertenvertretung des technischen- und Verwaltungspersonals der Universität gewählt.

Ich habe es also nicht gelernt, Vorträge zu halten, geschweige denn, diese mit wissenschaftlicher Professionalität auszuarbeiten. Andererseits finde ich es auch gerade für die Öffentlichkeitsarbeit in der Selbsthilfe wichtig, als Experte in eigener Sache sprechen zu dürfen. Der Club 68 besteht übrigens nicht ausschließlich, aber überwiegend, aus Menschen mit Körperbehinderungen, doch wir haben auch ein paar Nichtbehinderte in unseren Reihen. Alt und Jung sind bei uns bunt gemischt. So erklärt es sich, dass wir das Mobilitätsproblem in Hamburg aus unserer, zugegebenermaßen subjektiven Sicht, als den größten Mangel in punkto Barrierefreiheit ansehen!

Barrierefreiheit in jeglicher Form ist ja eigentlich die wichtigste Schlüsselqualifikation für Menschen mit Behinderungen, ohne die von einer wirklichen Chancengleichheit noch lange keine Rede sein kann! Obwohl die EU das Jahr 2007 unter das Motto „Chancengleichheit für Alle“ gestellt hat und obwohl wir seit einpaar Jahren bundes- und landesweit über eine Gleichstellungsgesetzgebung verfügen, beschäftigt uns bspw. der Mangel an Mobilität schon seit unserer Gründung, also seit 39 Jahren, intensiv! Wenn ich zurückblicke auf das Erreichte in den letzten 25 Jahren, fürchte ich, dass uns dieses Thema auch noch mindestens weitere 50 Jahre intensiv begleiten wird! Frau Dammann vom Mobilitätsprojekt in der Landesarbeitsgemeinschaft für Behinderte e.V. (LAGH) kann ihnen sicherlich viele weitere nützliche Informationen zum Thema HVV geben. Bedauerlicherweise habe ich allerdings noch nie ein kritisches Wort von dieser Stelle über den HVV gehört.

Ich habe mich in der Vergangenheit schon manches Mal gefragt, ob die Buchstaben „HVV“ für Menschen mit Behinderungen nicht besser im Sinne von „In Hamburg verraten und verkauft“ gedeutet werden sollten? Nun gut, selbst im HVV hat sich in den letzten zwanzig Jahren schon einiges bewegt. Weil die Wege für Menschen mit Behinderungen ohne eigenes Kraftfahrzeug häufig beschwerlich und schier unendlich lang werden können, unterhält der Club für seine Mitglieder schon fast seit seiner Gründung einen Fahrdienst. Ohne diesen ehrenamtlich betriebenen Fahrdienst, der nur für Mitglieder bereit steht, wäre es selbst heutzutage vielen Mitgliedern nicht immer möglich, wie gewünscht am Vereinsleben oder an sonstigen Veranstaltungen teilzunehmen. Wer in der Behindertenarbeit etwas bewegen will, braucht Visionen, aber vor allen Dingen einen langen Atem! Ich hoffe, dass Sie durch meinen Vortrag das Mobilitätsproblem von Menschen mit Behinderungen in Hamburg besser verstehen werden und sich insofern künftig, gemeinsam mit uns, für bessere Chancengleichheit durch mehr Barrierefreiheit auf allen Ebenen einsetzen werden!

Zur Vorgeschichte

Das UNO-Jahr für Menschen mit Behinderungen hatte 1981 begonnen und einzelne Menschen mit Behinderungen machten ihrem Ärger über behindernde Strukturen durch unsere Gesellschaft in den Medien Luft. Im gleichen Jahr bekannte ein an der U-Bahnstation Hamburger Straße wohnendes rollstuhlfahrendes Mitglied im Alter von 43 Jahren, dass er noch nie eine U-Bahn von innen gesehen hätte, obwohl er direkt an einer Station wohnen würde. Wenige Monate später, im September, wurde eine Sonderfahrt mit der U-Bahn organisiert. Aufgrund dieses praktischen Versuches erfuhren Politiker wie U-Bahn-Personal gleichermaßen von den schier unmöglichen Problemen, die die meisten unserer Mitglieder bis dahin mit den Verkehrsmitteln hatten. Weil es in der Hamburger Straße keinen Fahrstuhl gab, wurde der Rollstuhlfahrer zunächst einmal mit einem Auto nach Garstedt gefahren, wo die Stadtrundfahrt begann. Der Einstieg in einen U-Bahnwagen war damals nur ohne Rollstuhl möglich, da jede Eingangstür durch einen haarnadelförmigen Handgriff in der Mitte der Tür versperrt war. Zudem gab es zwischen dem Bahnsteig und dem Waggon einen Höhenunterschied von ca. 15 cm und im Abstand der Bahn zum Bahnsteig konnten sich die kleinen Räder des Rollstuhls verkannten. Schon bald danach entstand, zunächst nur im Club 68, eine Arbeitsgruppe ÖPNV, die damit begann, die Bahnsteige und Fahrzeuge in Hamburg auf Barrierefreiheit zu untersuchen. Weil mensch erkannte, dass eine solche Arbeit eigentlich nur dann wirklich Sinn macht, wenn die verkehrstechnischen

Veränderungen aufgrund einer behinderungsübergreifenden Diskussion entstehen, wurde diese Arbeitsgruppe nach wenigen Monaten bei der LAG angesiedelt.

Diese Arbeitsgruppe arbeitet bis heute im ständigen Dialog mit dem HVV an der barrierefreien Anpassung aller Verkehrsmittel. Aufgrund einer zwischenzeitlich überarbeiteten Prioritätenliste, werden im Rahmen von routinemäßigen Sanierungsmaßnahmen nach und nach immer mehr U- und S-Bahnhöfe barrierefrei angepasst.

Welche Gründe verpflichten den Gesetzgeber, Menschen mit Behinderungen in Ihrem Mobilitätsbedarf zu unterstützen?

Während es in der Vergangenheit keineswegs selbstverständlich war, dass Menschen mit Behinderungen die gleichen Freizügigkeitsansprüche wie nichtbehinderte Bürger geltend machen konnten, heißt es in Abs. 1 des Artikel 11 des Grundgesetzes (GG) wie folgt: „Alle Deutschen genießen Freizügigkeit im ganzen Bundesgebiet“. Und Abs. 2 regelt weiter: „Dieses Recht darf nur durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes und nur für die Fälle eingeschränkt werden, in denen eine ausreichende Lebensgrundlage nicht vorhanden ist und der Allgemeinheit daraus besondere Lasten entstehen würden oder in denen es zur Abwehr einer drohenden Gefahr für den Bestand oder die freiheitliche demokratische Grundordnung des Bundes oder eines Landes, zur Bekämpfung von Seuchengefahr, Naturkatastrophen oder besonders schweren Unglücksfällen, zum Schutze der Jugend vor Verwahrlosung oder um strafbaren Handlungen vorzubeugen, erforderlich ist“. Übrigens regelt Artikel 20 der gerade erst vor vier Wochen, am 30. März 2007, durch die Bundesregierung unterzeichneten UN-Menschenrechtskonvention für Menschen mit Behinderungen die persönliche Mobilität wesentlich detaillierter. Ich möchte hier und jetzt allerdings nicht näher darauf eingehen. Diese großzügig gewährten Freiheitsrechte dürfen uns jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass die Lebenswirklichkeit von Menschen mit Behinderungen hiervon immer noch meilenweit entfernt ist!

Was heißt hier denn überhaupt behindert?

Behinderungen sind so verschiedenartig, wie wir Menschen überhaupt. Zudem stellen Sie sich vielleicht schon seit Langem die Frage, wo denn eigentlich Behinderung anfängt bzw. die „Normalität“ aufhört? Sind bspw. BrillenträgerInnen sehbehindert? Nun gut, dieser Umstand mag für die persönliche Mobilität vielleicht keine so bedeutsame Rolle spielen. Ich möchte Ihnen mit diesem banalen Beispiel auch lediglich verdeutlichen, dass eben die Grenzen zwischen dem Behindertsein und der „Normalität“ eigentlich völlig verschwommen sind. Ob also tatsächlich eine Behinderung vorliegt oder wie mensch seine persönliche Beeinträchtigung einschätzt, kann immer nur individuell, sprich unter genauester Berücksichtigung jedes Einzelfalles beurteilt werden. Dabei sind weniger als zwanzig Prozent aller Behinderungen für Außenstehende wahrnehmbar.

Um die besonderen Befindlichkeiten von Menschen mit Behinderungen gesetzlich zu erfassen, ist jedoch Näheres im Sozialgesetzbuch IX geregelt. Daher heißt es in § 2 (SGB IX), Abs. 1: „Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als 6 Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist“. Abs. 2 erklärt weiter: „Menschen sind im Sinne des Teils 2 schwerbehindert, wenn bei ihnen ein Grad der Behinderung (GdB) von wenigstens 50 vorliegt und sie ihren Wohnsitz, ihren gewöhnlichen Aufenthaltsort oder ihre Beschäftigung auf einem Arbeitsplatz im Sinne des § 73 rechtmäßig im Geltungsbereich dieses Gesetzbuches haben“. Gemäß § 69 SGB IX können Menschen mit Behinderungen beim Versorgungsamt einen Antrag auf Feststellung einer Behinderung stellen, der durch ärztliche Befunde bzw. Gutachten belegt werden muss. Die Auswirkungen auf die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft werden als Grad der Behinderung nach Zehnergraden abgestuft festgestellt. Liegen mehrere Beeinträchtigungen der Teilhabe am Leben in der Gesellschaft vor, so wird der Grad der Behinderung nach den Auswirkungen der Beeinträchtigungen in ihrer Gesamtheit unter Berücksichtigung ihrer wechselseitigen Beziehungen festgestellt.

Menschen mit Behinderungen die einen GdB von mindestens 50 haben und in Deutschland wohnen bzw. ihren gewöhnlichen Aufenthalt hier haben oder hier beschäftigt sind, gelten als schwerbehindert. Für die Inanspruchnahme einiger Nachteilsausgleiche, bspw. im öffentlichen Personennahverkehr

(ÖPNV), ist es zwingend erforderlich, einen Behinderten-Ausweis mitzuführen. Aufgrund besonderer Merkzeichen, die in der Schwerbehindertenausweisverordnung (SGB IX) geregelt sind, können auch fremde Menschen leicht die sehr unterschiedlichen Ansprüche auf Nachteilsausgleiche kontrollieren. Völlig unabhängig von diesen real von Behinderung betroffenen Menschen zählen Leute mit Kinderwagen oder TrägerInnen von Gepäck im Sinne der VerkehrsplanerInnen ebenfalls als mobilitätsbehinderte Menschen.

Die Bewältigung der kleinen Wege

Während kleine Wegstrecken durch nicht gehbehinderte Menschen leicht zu Fuß bewältigt werden können, benötigen Menschen mit Behinderungen unter Umständen einfache orthopädische Hilfsmittel, wie bspw. Gehstöcke, Unterarmstützen, Gehgestelle oder Faltrollstühle zur Unterstützung. Für längere Wege ist ein elektrischer Rollstuhl hilfreich, zumal so der persönliche Bewegungsradius um mehrere Kilometer, selbst ohne Verkehrsmittel, erweitert wird. All diese orthopädischen Hilfsmittel sind verschreibungspflichtig, können jedoch auch privat erworben werden.

Für besonders unfallträchtige Abschnitte, bspw. Treppen, empfiehlt sich für Menschen mit Behinderungen eine Begleitperson, die u. U. kostenlos mitgenommen werden kann (Voraussetzung: Merkzeichen B im Schwerbehinderten-Ausweis). Älteren Menschen fehlt gelegentlich die Kraft oder Ausdauer; zudem sind für sie viele Wege mit unvorhersehbaren Barrieren gespickt, die nicht immer allein bewältigt werden können. Gerade dieser Bevölkerungsteil, der statistisch oft gar nicht als „behindert“ erfasst ist, wächst in den nächsten Jahrzehnten beträchtlich. Ein Teil solcher Barrieren könnte durch eine aufmerksamere Verkehrsplanung von Anfang an vermieden werden. Ähnliches gilt für Stoperfallen oder mangelhafte Absicherungen, die insbesondere blinden und sehbehinderten Menschen zum Verhängnis werden können. Um barrierefreie Wege zwischen der Haustür und den Verkehrsmitteln zu entdecken und für alle nutzbar zu machen, haben übrigens Studenten der Hamburger Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) im Herbst letzten Jahres eine Software entwickelt, die aufgrund satellitengestützter Positionsbestimmung arbeitet. Mit Hilfe eines Handys könnten behinderte Menschen oder Leute mit Kinderwagen die zugänglichen Wege in eine Datenbank eingeben oder sogar besondere Hindernisse im Bilde festhalten. Wenn diese Daten durch selbst betroffene Menschen laufend aktualisiert werden würden, könnten diese besonderen Verkehrshinweise zur Barrierefreiheit, ähnlich wie beim Navigationssystem im Auto, rollstuhlfahrenden Menschen mit auf den Weg gegeben werden. Diese neu entwickelte Software wird auch durch einen bekannten amerikanischen Softwarehersteller unterstützt und stieß selbst bei einigen Rollstuhlherstellern auf reges Interesse. So könnten bspw. barrierefrei erreichbare Gaststätten, Einkaufszentren, Ämter, Arztpraxen, Freizeiteinrichtungen sowie geeignete WC's innerhalb von wenigen Wochen von Expertinnen in eigener Sache beschrieben und erfasst werden. Natürlich nützen solche Informationen auch nur solange, wie sie regelmäßig kontrolliert und aktualisiert werden. Gerade die fehlende bzw. nicht aktuelle Information einzelner Details, bspw. ausgefallener Fahrstühle, verlängert die Wege immens und kostet unendlich viel Zeit und Nerven.

Die so genannte unentgeltliche Beförderung

Schwerbehinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit oder aufgrund von Blindheit oder Gehörlosigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos sind, werden von Unternehmen, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises gemäß SGB IX, § 69 Abs. 5 im Nahverkehr im Sinne des 147 Abs. 1 unentgeltlich befördert; die unentgeltliche Beförderung verpflichtet in zuschlagspflichtigen Zügen des Nahverkehrs zur Zahlung eines tarifgemäßen Zuschlags. Dies gilt außerdem im Umkreis von 50 km rund um Hamburg, im Fernverkehr (selbst für die Reservierung der Begleitperson) sowie bei Flugreisen innerhalb Deutschlands (nur Lufthansa und dba) und bei der Benutzung zuschlagsfreier öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb von Verkehrsverbänden bundesweit. Kostenfrei reservierbar sind ebenfalls die Rollstuhlstellplätze der Deutschen Bahn AG. Die Bahn Card 50 ist für Menschen ab einem Grad der Behinderung von siebzig in der ersten und zweiten Klasse zum halben Preis erhältlich. Dafür ist es erforderlich, den Schwerbehindertenausweis durch eine gültige Wertmarke (bei den Kennzeichen "G", "aG" + "GI" = 60 Euro; "H", und / oder "BI" = kostenlos) zu ergänzen, die jährlich beim Versorgungsamt erhältlich ist. Die Wertmarke ist ebenfalls kostenlos für schwerbehinderte Menschen, die Leistungen nach dem Vierten Kapitel – Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung – des


SGB XII oder Arbeitslosengeld II, laufende Leistungen für den Lebensunterhalt nach dem Dritten Kapitel des SGB XII oder dem SGB VIII entsprechende Leistungen nach dem Bundesversorgungsgesetz beziehen. Das mit der Wertmarke versehene Beiblatt zum Schwerbehindertenausweis ist für sechs oder zwölf Monate gültig. Erster und letzter Gültigkeitsmonat sind auf der Wertmarke eingetragen. Wird die Wertmarke spätestens drei volle Monate vor Ablauf der Gültigkeit zurückgegeben, so werden für jeden vollen Monat fünf Euro zurückerstattet. Wer in seinem Schwerbehindertenausweis einen gültigen Vermerk über die Inanspruchnahme von Kfz-Steuerermäßigung hat, ist nicht berechtigt eine Wertmarke zu bekommen.

Darüber hinaus sind Menschen mit Behinderung, unabhängig vom Besitz einer gültigen Wertmarke berechtigt, eine Begleitperson mitzunehmen, wenn ihr Schwerbehindertenausweis den Buchstaben "B" enthält. Je nach Kennzeichnung können Menschen mit Behinderung auch orthopädische Hilfsmittel oder einen Blindenführhund unentgeltlich mitnehmen. Eine Beförderung darf nur im Ausnahmefall abgelehnt werden, etwa dann, wenn das Fahrzeug nicht zur Beförderung geeignet ist.

Die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle werden den Verkehrsunternehmen gemäß §148 bis §150 erstattet. Diese pauschale Förderung der Verkehrsunternehmen durch Menschen mit Behinderungen wurde jahrzehntelang gern entgegengenommen, ohne dass sich im Gegenzug die Verkehrsunternehmen verpflichtet sahen, dieses Geld für die barrierefreie Anpassung ihrer Verkehrsmittel zu verwenden! Daher ist das Ein- und Aussteigen bei Fernreisen häufig nicht ohne die Unterstützung des Bahnpersonals möglich. So empfiehlt es sich, möglichst einen Werktag vor Reiseantritt die Zentrale des Mobilitäts-Services der Deutschen Bahn AG fernmündlich oder per Fax anzusprechen. Bei kleineren Bahnhöfen ohne eigenes Service-Personal ist der Ein- oder Ausstieg problematisch und wurde seitens der Bahn auch schon gelegentlich abgelehnt

Jedes Verkehrsmittel hat sein eigenes System


Die S-Bahn


Gut ein Drittel aller 59 Hamburger Bahnhöfe ist stufenlos über Rampen oder per Aufzug erreichbar, sofern die Aufzüge in Betrieb sind. Ebenfalls ein Drittel aller S-Bahnhöfe verfügt über ein Blindenleitsystem. Im Fahrplanbuch sind die behindertenfreundlichen Haltestellen durch das -Symbol gekennzeichnet. Am Abteilende wird der nächste Bahnhof angezeigt. Außerdem erfolgt eine Lautsprecheransage zur Ausstiegsseite. Auf den S-Bahnhöfen gibt es keine Bahnsteigerhöhungen. Mehr als die Hälfte aller Waggons gewährleisten einen stufenlosen Einstieg. Bei den älteren Fahrzeugtypen muss jedoch ein Höhenunterschied von bis zu 16 cm überwunden werden. Vor dem Einsteigen ist es sinnvoll, auf der Höhe der Zugspitze zu warten und dem Fahrer ein Zeichen zu geben. Mithilfe von Rampenblechen überbrückt der Fahrer den Abstand zwischen dem Bahnsteig und dem Zug direkt hinter der ersten Fahrerkabine. Beim Einsteigen sollte der Fahrer bereits informiert werden, wo der Ausstieg erfolgen soll. Bei den Sackbahnhöfen Blankenese und Altona müssen rollstuhlfahrende Fahrgäste das Abteil gemeinsam mit dem Fahrer wechseln.

U-Bahn für Rollstuhlbenutzer

Die U-Bahnsteige sind ganz oder zumindest teilweise erhöht. Diese Einstiegsbereiche werden durch Schilder ausgewiesen. Bei sämtlichen Waggontypen beträgt der Höhenunterschied maximal 12 cm. Für blinde Menschen sind die Haltestellen und die Bahnsteige zum Teil durch gerillte Bodenbeläge gekennzeichnet. Ein breiter weißer Strich markiert die Bahnsteigkante, akustische Signale kündigen das Schließen der Türen an. Die nächste Haltestelle wird durch Lautsprecherdurchsagen sowie über Bildschirme (Infoscreen) angekündigt. Die Kabinen der Fahrstühle sind mindestens 90 cm breit. Die Bedienelemente sind nicht in allen Fällen mit Brailleschrift bzw. Sprachausgabe ausgerüstet. Bei Störungen werden vor den Fahrstuhl Türen große Schilder aufgestellt. Meistens vergehen mehrere Tage oder sogar Wochen, bis defekte Aufzüge repariert werden. Nähere Informationen über den Betriebszustand der Aufzugsanlagen in den U-Bahnhöfen gibt die zentrale Betriebsleitstelle unter Tel. 040/32 88 83.

Die Busse

Das beliebteste und somit zuverlässigste Verkehrsmittel aus der Sicht der Rollstuhlfahrenden sind die Busse. Mittlerweile werden innerhalb Hamburgs fast ausschließlich seitlich absenkbar Niederflrbusse mit Rampe eingesetzt. Selbst im Umland wächst der Anteil absenkbarer Niederflrbusse stetig. Sofern die Busfahrer bereit sind, die Haltestellen korrekt anzufahren und der Platz zum Ausklappen der Rampe ausreicht, klappt der Ein- und Ausstieg in der Mitte des Busses in der Regel reibungslos. Um den Busfahrer zu informieren, drückt mensch beim Ein- und Ausstieg den roten Knopf neben dem -Symbol rechts neben der mittleren Eingangstür (außen) und in der Mitte der Stellfläche (innen). Sobald die übrigen Fahrgäste ein- bzw. ausgestiegen sind, ermöglicht der Busfahrer den Zugang über die Rampe.

Neben den weit verbreiteten Klapprampen sind leider auch noch vereinzelt elektromechanische Rampen im Einsatz. Die relativ störanfälligen, elektrisch herausfahrbaren Rampen werden nach und nach wieder abgeschafft, da der Ein- und Ausstieg häufig Probleme bereitet. Die ein Meter breiten Klapprampen hingegen können durch die Fahrgäste auch selbst betätigt werden, was den Ein- und Ausstieg natürlich zudem erheblich beschleunigt. Im Inneren des Busses ist der Gang völlig hindernisfrei. Jedes Fahrzeug bietet eine große Stellfläche für Kinderwagen und Rollstühle und einzelne größere Busse verfügen sogar über erweiterte Stellflächen. Leider können in den gewöhnlichen Bussen maximal drei Rollstuhlfahrer mitfahren. Alle Niederflrbuslinien sind im Fahrplan durch das -Symbol gekennzeichnet.

Nicht immer ist es vermeidbar, dass aus betrieblichen Gründen auf Niederflrbuslinien auch ab und zu Hochflrbusse eingesetzt werden. Bei diesen Fahrzeugen ist der hintere Türbereich durch Haltestangen getrennt. Im Ein- und Ausstiegsbereich befinden sich Stufen. Der weiteste Durchgang ist ca. 72 cm breit. In diesen Fällen sind rollstuhlfahrende Fahrgäste leider darauf angewiesen, auf weitere barrierefreie Busse zu warten. Leider kommt es zudem immer noch gelegentlich vor, dass unfreundliche Fahrer gelegentlich rollstuhlfahrende Fahrgäste unbeachtet stehen lassen oder ihre Hilfe beim Ein- und Ausstieg „wegen ihres Rückens“ verweigern. Ein solches Fehlverhalten sollte jedoch niemand tolerieren und sich unter Angabe der Busnummer beim HVV beschweren.

Bei geringem Bedarf werden auf einigen Linien abends Kleinbusse eingesetzt. Nicht in allen Fällen verfügen diese Fahrzeuge auch über Einstiegs Hilfen. Nähere Informationen dazu finden Sie im Fahrplanbuch unter den jeweiligen Fahrplantabellen und an den Fahrplanaushängen. Außerdem sind weitere Informationen zum Niederflrbusseinsatz auf Nachtbuslinien täglich ab 22.00 Uhr unter 040/32 88-25 37 telefonisch erhältlich.

Beschwerden grundsätzlicher Natur sammelt auch die LAG, um sie im Gespräch mit dem HVV langfristig beseitigen zu können.

Auf der Elbe

Auf der Elbe bzw. im Hafen verkehren knapp 20 Schiffe der Hadag-Reederei. Je nach Gezeiten ist die Höhe des Pontons unterschiedlich hoch, so dass die Neigung der Brücke variiert. Nur die Fähren St. Pauli, Altenwerder und HafenCity verfügen über ein behindertengerechtes WC. Auskunft zu behindertenfreundlichen Schiffen sind erhältlich unter der Tel.-Nr. 040 / 31 17 07 - 0 (von 07.00 bis 20.00 Uhr).

Die individuelle Beförderung (Sonderfahrdienste, Taxis etc.)

Mit dem Jahresbeginn 2006 wurde die so genannte individuelle Beförderung für Menschen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen können, neu geregelt. Dabei kam es der Behörde für Soziales, Familie und Verbraucherschutz (BSG) gerade diesmal nicht darauf an, Geld zu sparen, sondern um die Neuverteilung der vorhandenen Kapazitäten unter allen Beteiligten. Bereits frühzeitig wurde die Dachorganisation der Hamburger Behindertenverbände, die Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAGH) an Gesprächen bzw. Arbeitsgruppen beteiligt. Von vorn herein war es seitens der BSG geplant, dass die Neuregelung beobachtet und begleitet werden sollte, um ggf. korrigierend eingreifen zu können.

Im Gegensatz zur alten Regelung wird der individuelle Beförderungsbedarf jetzt grundsätzlich von einer Einkommensprüfung (Einkommensgrenzen gem. SGB XII, d.h. € 690,- + Kaltmiete) abhängig gemacht und jeweils durch das örtlich zuständige Grundsicherungs- bzw. Sozialamt für ein Jahr bewilligt! Außerdem gilt die Neuregelung jetzt ausschließlich für Menschen, die, wie es heißt, wegen der Art und Schwere der Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht bzw. nur unter unzumutbaren Bedingungen nutzen können und die nicht über ein eigenes (sprich ein von Familienangehörigen nutzbares) Kraftfahrzeug verfügen! Daher kann es in Einzelfällen dazu kommen, dass finanziell besser Gestellte neuerdings ihre Ansprüche aus eigener Tasche berappen müssen!

Während früher zwischen der sogenannten Taxipauschale und dem kostenfreien Spezialbeförderungsdienst des Deutschen Roten Kreuzes unterschieden wurde, gibt es jetzt nur noch eine einheitliche, dem individuellen Bedarf entsprechend gestaffelte Regelung. In der Praxis bedeutet dies, dass die Betroffenen künftig ein persönliches Beförderungsbudget erhalten sollen, von dem sie selbst ihre Fahrleistungen „einkaufen“ können (Taxi- oder Spezialbeförderungsdienste). Anstelle „kostenloser“ Angebote wurde jetzt mehr Wahlfreiheit, ein flexibleres Angebot und damit mehr Selbstbestimmung und Unabhängigkeit ermöglicht.

So gilt es zunächst zwischen drei unterschiedlich gestaffelten Beförderungspauschalen zu unterscheiden, die im Gegensatz zu den vorherigen Voraussetzungen neuerdings grundsätzlich nicht nachweisspflichtig sind. Damit ist jetzt also mit der Sammelei von Quittungen für die meisten Betroffenen erst einmal Schluss!

- Beförderungspauschale I: € 82,--
- Beförderungspauschale II: € 120,--, sofern kein anderes Verkehrsmittel (normales Taxi) mehr benutzt werden kann.
- Beförderungspauschale III: € 160,--, sofern Hilfe zum Betreten oder Verlassen der Wohnung oder regelmäßig ausgesuchter Zielorte notwendig ist oder eine mangelhafte Barrierefreiheit vorliegt (kein Fahrstuhl) oder eine Tragehilfe erforderlich ist..

Diese drei Beförderungspauschalen können in begründeten Ausnahmefällen im Rahmen des individuellen Beförderungsbudgets auf Antrag aufgestockt werden, sofern besondere, nicht regelhafte Beförderungsbedürfnisse bestehen und der erhöhte Bedarf vorübergehend ist. Darüber hinaus kann auf Antrag ein individuelles, ganzjähriges Beförderungsbudget bis zu € 500,-- je Monat gewährt werden, wenn besondere, nicht regelhafte Beförderungsbedarfe bestehen. Dabei kommt es lediglich darauf an, seine Gründe glaubhaft darzustellen. Diese, auf Antrag erweiterbaren Bedürfnisse müssen jedoch auch künftig durch Quittungen nachgewiesen werden!

Die nachweispflichtigen erhöhten Beförderungsbedarfe sollten dazu beitragen, dass behinderten Menschen in Hamburg selbst ohne eigenen PKW und ohne öffentliche Verkehrsmittel eine rege Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ermöglicht wird. Der früher einseitige, am tatsächlichen Bedarf vorbeifinanzierte DRK-Fahrdienst verlor damit endlich sein Monopol.

Die bisherigen Gesamtausgaben für die Beförderungsdienste in Höhe von € 1,95 Millionen für 2005 sollten auch im Jahre 2006 erneut ausgegeben werden. So sollte ein Markt aus mehreren Anbietern entstehen, an dem sich u. a. auch wieder das DRK oder andere private bzw. gemeinnützige Anbieter beteiligen können. Im Anhang finden sie die Anbieterliste, die durch die BSG im Internet veröffentlicht wurde. Somit ist niemand mehr an eine bestimmte Anzahl von Fahrten gebunden und die Anbieter können spontan und entsprechend ihres Serviceangebotes ausgewählt werden. Es besteht allerdings auch die Möglichkeit, dass die NutzerInnen ihre Mittel ansparen, für besondere Zeiten.

Bis zur endgültigen Etablierung des neuen Systems sollte durch die BSG Ende Dezember 2005 bzw. Anfang Januar 2006 eine Hotline für Fragen eingerichtet werden. Selbstverständlich wird auch die LAGH diese Neuorganisation aufmerksam begleiten und, sofern erforderlich, die Versprechen der Behörde einfordern. Die BSG hat ihrerseits zugesagt, dass während des kommenden Jahres erst einmal die Bedarfe ermittelt werden sollen, so dass die Neuregelung ggf. noch einmal überarbeitet wird. Wenn Fragen nicht zufrieden stellend geklärt werden können, kann man sich ab sofort unter folgender Telefonnummer an die zuständige Hotline der BSG (040-428 63-60 99) wenden.

Ein Jahr nach Einführung der neuen Regelungen wurde erkennbar, dass der Beförderungsbedarf zwar landesweit von mehr Leuten als früher genutzt wurde, andererseits aber weniger als 30 Personen die erhöhte Beförderungspauschale von mehr als fünfhundert Euro (nachweispflichtig!) in Anspruch nehmen. Grundsätzlich hat sich diese Neuregelung offenbar bewährt, zumal ja die langen

Wartezeiten auf den Fahrdienst der Vergangenheit angehören. Positiv ist es sicherlich auch, dass in den allermeisten Fällen keine Quittungen mehr nachgewiesen werden müssen! Solange das persönliche Beförderungsbudget noch nicht entgültig erfasst ist - also bis zum Jahresende 2007 -, ist es also noch einfacher als künftig, den individuellen Beförderungsbedarf in Euro + Cent verstärkt in Anspruch zu nehmen!

Mit den nicht voll ausgenutzten Beförderungspauschalen soll es nämlich jenen Anderen, die einen Mehrbedarf geltend gemacht haben, ermöglicht werden, ihre individuelle Beweglichkeit zu erhöhen! Das bedeutet also, dass Beförderungspauschalen, die nicht voll ausgenutzt werden, künftig zu Gunsten Anderer zurückgestuft werden können. Daher empfiehlt es sich für Anspruchnehmerinnen jetzt besonders, für sich selbst Buch über die bisher gemachten Fahrtkosten zu führen! Aufgrund der in den Jahren 2006 – 2007 gemachten Fahrten wird das Grundsicherungsamt ein persönliches Beförderungsbudget für jede-/n AnspruchnehmerIn errechnen!

Fernbahn

Das spontane Reisen mit den Fernbahnen gestaltet sich zum Teil als schwierig. Ich denke, dass es den heutigen Rahmen sprengt, an dieser Stelle näher darauf einzugehen. Über die häufig auftretenden Probleme mit der Deutschen Bahn AG erfahren sie viel auf den Internetseiten www.kobinet-nachrichten.org.

Flugreisen

Grundsätzlich ist unsere Flughafengesellschaft verpflichtet, das barrierefreie Reisen von Menschen mit Behinderungen besonders zu berücksichtigen. Auf europäischer Ebene haben die Unternehmensverbände Vereinbarungen über die Anforderungen an Dienste für Fluggäste formuliert, die einen ausführlichen Anhang zum Umgang mit „Personen mit reduzierter Mobilität“ enthalten. Wie beim ÖPNV gilt auch für die Luftfahrtunternehmen grundsätzlich eine allgemeine Beförderungspflicht. Kostenlos befördert werden in der Regel batteriebetriebene Rollstühle, die mit auslaufsicheren Batterien ausgerüstet und zusammenklappbar sind. Die Lufthansa AG sowie die deutsche Tochtergesellschaft von British Airways (dba) befördert die Begleitperson von Menschen mit schweren Behinderungen auf innerdeutschen Strecken unentgeltlich. Im Flughafengebäude in HH-Fuhlsbüttel stehen Rollstühle zur kostenlosen Benutzung bereit. Innerhalb des Hamburger Flughafens unterstützt die Hamburger Feuerwehr schwerbehinderte Fluggäste bei ihrem Weg an bzw. von Bord. Aus Sicherheitsgründen schränken luftrechtliche Bestimmungen die Gesamtzahl der so genannten „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ ein, die sich auf einem Flug an Bord befinden können, in Abhängigkeit vom Flugzeugtyp. So wird durch das Bordpersonal beim Einchecken darauf geachtet, dass sich keine gehbehinderten Fluggäste unmittelbar vor den Notausstiegen befinden. Unsinnigerweise unterliegen ältere gebrechliche Menschen, die offiziell nicht als behindert gelten, nicht dieser Regelung.

Die Informationen

Während die Fahrplanauskunft über Telefon, Handy oder Internet beim HVV erstklassig funktionieren, sind die Informationen über die Barrierefreiheit bei Betriebsstörungen bruchstückhaft und somit unzuverlässig. So entstehen oft unkalkulierbare, zeitliche Mehraufwendungen.

Weiter so? - Der Teufel steckt im Detail!

Die Benutzbarkeit des HVV entspricht zur Zeit einem Flickenteppich, der kaum zuverlässige barrierefreie Möglichkeiten bereitstellt, um regelmäßig ohne zusätzlichen Zeitaufwand den Schul- oder Arbeitsweg zu bewältigen. Weiterhin müssen Sonderfahrdienste für den Schul-, Berufs- und Freizeitbedarf in Anspruch genommen werden. Wer behinderungsspezifisch dazu in der Lage ist, das eigene Kfz für den Arbeits- bzw. Schulweg nutzen zu können, wird weiterhin zur Benutzung eines Kfz gedrängt. Angesichts des eigentlich gut ausgebauten Verkehrsnetzes in unserer Stadt erscheint mir dieser Lösungsansatz als fragwürdig, zumal ökologische sowie demografische Aspekte der Verkehrsplanung gänzlich vernachlässigt werden.

Sollte ein Fahrstuhl defekt sein, sollte mensch die Notrufmöglichkeit in der Kabine oder an der Haltestelle (Notrufsäule) nutzen. Während Fahrstühle in Wohnhäusern in der Regel bekanntlich innerhalb weniger Stunden wieder einsatzbereit sind, dauert dies beim HVV meistens Tage, Wochen oder sogar Monate. Da es ja an den meisten Haltestellen lediglich einen einzigen Fahrstuhl gibt, ohne Rampen als Alternative, liegen hier die neuralgischen Punkte. Durch den häufigen, längerfristigen Ausfall von Fahrstühlen wird das Reisen mit den Schnellbahnen in Hamburg zu einem Abendteuer. Zeitliche Kalkulationen geraten unter diesen Umständen völlig außer Kontrolle. Der zeitliche sowie personelle Aufwand der betrieben wird, Menschen mit Behinderungen in öffentlichen Verkehrsmitteln sicher an ihr Ziel zu begleiten, wenn die barrierefreien Zugänge gestört sind, ist unverhältnismäßig und lässt an den guten Absichten der politisch Verantwortlichen, Barrieren beseitigen zu wollen, um strukturelle Diskriminierungen abzubauen, erheblich zweifeln.

Die Kraftfahrzeughilfe

Kraftfahrzeughilfe zur Teilhabe behinderter Menschen am Arbeitsleben richtet sich grundsätzlich bei den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung, der Kriegsopferfürsorge und der Bundesanstalt für Arbeit sowie den Trägern der begleitenden Hilfe im Arbeitsleben nach dieser Verordnung. Die Kraftfahrzeughilfe umfasst folgende Leistungen: Zur Beschaffung eines Kraftfahrzeuges, für eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung, sowie zur Erlangung der Fahrerlaubnis. Die Leistungen werden als Zuschüsse und nach Maßgabe des § 9 als Darlehen erbracht.

Sie werden unter folgenden Voraussetzungen gewährt:

- Wer infolge seiner Behinderung nicht nur vorübergehend auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist, um seinen Arbeits- oder Ausbildungsort oder den Ort einer sonstigen Leistung der beruflichen Bildung zu erreichen, kann gemäß der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung des SGB IX, Abs. 1 ein Kfz beantragen.
- Ähnliches gilt gemäß Abs. 2 auch für in Heimarbeit Beschäftigte, um beim Arbeitgeber die Ware abzuholen oder die Arbeitsergebnisse abzuliefern.
- Ist der behinderte Mensch zur Berufsausübung im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses nicht nur vorübergehend auf ein Kraftfahrzeug angewiesen, wird Kraftfahrzeughilfe geleistet, wenn infolge seiner Behinderung nur auf diese Weise die Teilhabe am Arbeitsleben dauerhaft gesichert werden kann und die Übernahme der Kosten durch den Arbeitgeber nicht üblich oder nicht zumutbar ist.
- Sofern nach den für die Träger geltenden besonderen Vorschriften Kraftfahrzeughilfe für behinderte Menschen, die nicht Arbeitnehmer sind, in Betracht kommt, sind die Absätze 1 und 3 entsprechend anzuwenden.
- Gemäß § 4 dieser Verordnung gilt als Voraussetzung für die Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeuges, dass der behinderte Mensch nicht über ein Kraftfahrzeug verfügt, das die Voraussetzungen nach Absatz 2 erfüllt und dessen weitere Benutzung ihm zumutbar ist. Weiter heißt es, dass das Kraftfahrzeug nach Größe und Ausstattung den Anforderungen entsprechen muss, die sich im Einzelfall aus der Behinderung ergeben und, soweit erforderlich, eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung ohne unverhältnismäßigen Mehraufwand ermöglichen. Nach Absatz 3 kann in Einzelfällen selbst ein Gebrauchtwagen gefördert werden.

Nach § 10 sollen die Leistungen vor dem Abschluss eines Kaufvertrages über das Kfz und die behinderungsbedingte Zusatzausstattung sowie vor Beginn einer nach § 8 zu fördernden Leistung beantragt werden. Leistungen zur technischen Überprüfung und Wiederherstellung der technischen Funktionsfähigkeit einer behinderungsbedingten Zusatzausstattung sind spätestens innerhalb eines Monats nach Rechnungsstellung zu beantragen.

Die vergangenen Passagen habe ich im Wesentlichen aus dem SGB IX übernommen, jedoch einige Detailregelungen weggelassen.

Vom ökologischen Standpunkt her mag mensch sich fragen, ob diese aufwendige Hilfe überhaupt einen Sinn macht. So darf es uns bspw. auch nicht verwundern, dass der Gesetzgeber bei der zum 01.03.2007 neu eingeführten Feinstaub-Verordnung für Kraftfahrzeuge, die von oder für Menschen mit Behinderungen benutzt werden, folgende Ausnahmen ausdrücklich eingeräumt hat: Selbst dann, wenn von etwaigen Fahrverboten auszugehen ist, spricht wenn in einzelnen Gebieten aufgrund hoher Feinstaubbelastungswerte demnächst neue Regelungen wie Fahrverbote in Kraft

treten könnten, können Fahrzeuge von der Kennzeichnungspflicht nach § 2 Abs. 1 von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes auch dann ausgenommen werden, wenn sie nicht gemäß § 2 Abs. 1 mit einer Plakette gekennzeichnet sind, aber Personen transportieren, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen "aG", "H" oder "Bl" nachweisen. Dieses umfassende Hilfspaket gewährleistet zwar in den meisten Fällen, dass Menschen mit Behinderungen zuverlässig und bequem ihren Arbeitsplatz erreichen. Bedauerlich ist es jedoch, dass diese Unterstützung behinderungsbedingt nicht allen Betroffenen gleichermaßen zu Teil werden kann. Wenn der öffentliche Personennah- und Fern-Verkehr komplett barrierefrei ausgebaut wäre, könnte m. E. auf so eine einseitige, aufwändige und ökologisch unsinnige Hilfsmaßnahme verzichtet werden!

Kein Sch...! - Das WC-Problem

Es gibt in ganz Hamburg nur ca. 20 Lokale und nur wenige Geschäfts-, Kanzlei-, Praxisräume etc., die wenigstens über **ein** für Rollstuhlfahrerin nutzbares WC verfügen! Daher haben die öffentlichen WC's für Menschen mit Behinderungen eine viel größere Bedeutung als für nichtbehinderte Menschen. Mit Ausnahme zweier amerikanischer Fastfoodketten (Drive-In-Betriebe), einiger Krankenhäuser oder Altersheime, findet sich außerhalb der Markt-, Laden- oder sonstigen Öffnungszeiten kaum ein stilles Örtchen, zumal die durch den Senat dafür öffentlich ausgewiesenen Einrichtungen entweder zeitweilig geschlossen, nicht erreichbar sind (Tunnel Schleusenbrücke, am Rathausmarkt) oder sich in ekelerregendem, übel riechendem Zustand befinden! Dies mindert nicht nur den Getränkeumsatz, sondern schadet auch dem touristischen Image unserer Stadt.

Ist der HVV dem demografischen Wandel gewachsen?

Wie bereits eingangs erwähnt, hat der demografische Wandel gerade für die Verkehrsunternehmen in ganz Europa eine riesige Bedeutung. Immerhin gibt der Personenkreis der älteren Menschen überdurchschnittlich viel Geld für die Freizeit bzw. Urlaubsgestaltung aus. Ob die Verkehrsanbieter wirklich eines Tages in der Lage sein werden, ihre Marktchancen real einschätzen zu können, bezweifle ich aufgrund meiner heutigen Erfahrung sehr. Das mangelhafte Dienstleistungsverständnis einerseits, aber auch der Umgang mit Krankheit, Behinderung und Alter in unserer Gesellschaft lassen m. E. nicht erwarten, dass sich auf diesem Gebiet in den nächsten 20 Jahren ein Paradigmenwechsel ergibt! Weder der Wohnungsbau, noch unsere Städteplaner, geschweige denn die Gebrauchsgüterindustrie sind bisher in angemessener Weise auf die Bedürfnisse unseres Personenkreises eingegangen.

Barrierefreiheit entsteht nicht allein durch gesetzgeberische Akte. Wenn das Problembewusstsein für Barrierefreiheit nicht allgemein in unserer Gesellschaft wächst, weil diese Fragen ja schließlich jeden über kurz oder lang einmal betreffen können, wird es immer wieder schwer sein, dringend notwendige Anpassungen vornehmen zu können! Nur wenn es langfristig gelingen sollte, dieses Verständnis auf allen Ebenen zu vermitteln, können bahnbrechende Veränderungen bewirkt werden. Dazu bedarf es von Anfang an zahlreicher MultiplikatorInnen! Wenn das Verkehrsnetz in umfassender Weise, sprich auf sämtlichen Ebenen, barrierefrei ausgebaut wäre, könnte der Gesetzgeber weitgehend auf die Bereitstellung einer Kraftfahrzeughilfe verzichten, da behinderte ArbeitnehmerInnen nahezu schadstofffrei ihren Schul- bzw. Arbeitsweg bewältigen könnten. Auch die speziellen Beförderungsdienste würden nur noch in seltenen Ausnahmefällen bzw. in ländlichen Bereichen ihren Einsatz finden.

Der einzige Lebensbereich, der heutzutage relativ zuverlässig barrierefrei gestaltet wird, sind Krankenhäuser sowie Alten- bzw. Behindertenheime. Die Teilhabechancen stehen und fallen mit dem mangelhaft ausgebauten ÖPNV. Gerade hier zeigt sich wiedereinander, dass das viele Gerede vom Paradigmenwechsel in der Behindertenpolitik - hin zu mehr Chancengleichheit - vermutlich noch für geraume Zeit kaum das Papier wert ist, auf dem es gedruckt steht!

Links bzw. Literaturempfehlungen:

Informationen über die sozialgesetzlichen Grundlagen, erhalten Sie unter http://bundesrecht.juris.de/sqb_9/index.htm

„Behinderte Menschen entscheiden selbst
Individuelle Beförderung ab Jahresbeginn 2006 neu organisiert“
<http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/soziales-familie/infoline/dienstvorschriften/globalrichtlinien/globalrichtlinien-sgb-12/54-leistungen-eingliederungshilfe/54-befoerderung.html><http://www.hamburg.de/artikel.do?cid=3875897>

Allgemeine Hinweise zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Menschen mit Behinderungen gibt der Senatskoordinator für behinderte Menschen in seinem Faltblatt: „Tipps für behinderte Reisende in Hamburg“.

„Mobilität für Alle“,
http://www.hvv.de/start.htm?url1=4_start&end1=htm&url2=4_3&end2=htm&anker=kein&art=site

Die Anbieterliste der BSG finden Sie unter www.behindertenfahrten.hamburg.de

Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAG), Silke Dammann, Richardstr. 45, 22081 Hamburg, Telefon 040/2999 5666, e-Mail post@lagh-hamburg.de, www.lagh-hamburg.de. Hier erhalten Sie detaillierte Informationen über die Hamburger Verkehrsmittel, Schulung behinderter Menschen für den Einstieg in die Verkehrsmittel, Arbeitsgruppe für den öffentlichen Personen-Nahverkehr und den Stadtführer für behinderte Menschen, der auch im Internet bereitgestellt ist.

„Das Programm der Bahn“
Hrsg. DB Personenverkehr GmbH, Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten (P.VMX), Stephensonstr. 1, 60326 Frankfurt

„Mobil mit Handicap – Services für mobilitätseingeschränkte Reisende“
Hrsg. Deutsche Bahn AG, Marketing-Kommunikation (KMK), Stephensonstr. 1, 60326 Frankfurt

Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH, Dr. Volker Sieger,
Boppstr. 46, 55118 Mainz, E.-Mail: info@institut-bgm.de bzw. www.institut-bgm.de

Bundesweit wichtige Nachrichten von, für und über Menschen mit Behinderungen finden Sie täglich unter: www.kobinet-nachrichten.org