

## **Stellungnahme des DSB zu den Bahn-Programmen**

Überarbeitete Fassung vom 13. April 2007

### **Vorbemerkung**

Mit der Einführung des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes zum 01.05.2002 haben schwerhörige und ertaubte Menschen hohe Erwartungen verbunden. Der Deutsche Schwerhörigenbund war als Interessenvertretung schwerhöriger und ertaubter Menschen am Gesetzgebungsverfahren von Anfang an beteiligt und wurde am 23.01.2002 vor dem Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung des Deutschen Bundestages angehört. Bereits hier haben wir die Befürchtung geäußert, dass hörbehinderte Menschen auf Grund der Priorisierung von Mobilitätsbehinderungen nicht ausreichend berücksichtigt werden könnten. Dies wurde vom Ausschuss dadurch entkräftet, dass uns zugesichert wurde, auch für Hörbehinderte gelte die uneingeschränkte Verpflichtung der Bahn, barrierefreien Zugang und vor allem barrierefreie Nutzung sicherzustellen.

### **Barrierefrei heißt für Hörbehinderte: Frei von Alarmierungs-, Informations- und Kommunikationsbarrieren.**

Auf Grund einer repräsentativen Erhebung, die im Mai 1999 durchgeführt wurde, ermittelt Sohn (1) für die Deutsche Bevölkerung über 14 Jahre (ca. 70 Mill.) bei 19% eine Hörbeeinträchtigung. Das entspricht einer Gesamtzahl von 13,3 Millionen Menschen. Da Kinder in dieser Untersuchung nicht erfasst sind, liegt die Zahl der Hörgeschädigten in der Gesamtbevölkerung noch höher.

### **Von den 13,3 Millionen Hörgeschädigten in Deutschland sind demnach**

- leichtgradig schwerhörig	56,5% =	7 510 000
- mittelgradig schwerhörig	35,2% =	4 680 000
- hochgradig schwerhörig	7,2% =	958 000
- an Taubheit grenzend schwerhörig	1,6% =	213 000

Mit zunehmendem Alter nimmt der Bevölkerungsanteil der Hörgeschädigten zu (Sohn, Tab. 5).

14 – 19 Jahre	20 – 29 Jahre	30 – 39 Jahre	40 – 49 Jahre	50 – 59 Jahre	60 – 69 Jahre	≥ 70 Jahre
1%	2%	5%	6%	25%	37%	54%
				jeder 4.	jeder 3.	jeder 2.

Alle diese Menschen – auch die leichtgradig schwerhörigen – haben Schwierigkeiten Lautsprecherdurchsagen am Bahnhof zu verstehen. Daraus wird deutlich, dass sich unsere nachfolgend vorgetragenen Forderungen auf die wohl größte Behinderten-gruppe beziehen, die zudem auf Grund ihrer Reisefreudigkeit zu einem erheblichen Kundenpotential der Bahn gehören dürfte.

Der unterschiedliche Grad von Schwerhörigkeit erfordert aber unterschiedliche Maßnahmen. Als Beispiel sei einleitend erwähnt: Ist einem leichtgradig Schwerhörigen mit einer Verbesserung der Qualität von Lautsprecherdurchsagen geholfen, braucht der mittelgradig bis hochgradig schwerhörige Hörgeräteträger zum Verstehen zusätzlich technische Ausstattungen (Induktionsanlagen oder Anschlussmöglichkeiten für seine persönlich mitgeführten Zusatzgeräte). Für an Taubheit grenzend schwerhörige sowie ertaubte und gehörlose Menschen müssen Ansagen in optischer Form angeboten werden.

Der Deutsche Schwerhörigenbund hält die Priorität eines barrierefreien Zugangs für unzulässig und bittet, darauf zu verzichten. Barrierefreie Nutzung ist im BGG mit gleicher Priorität vorgesehen, wobei wirtschaftliche Aspekte wie die vorzugsweise Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit bei Neu- und großen Umbauten sowie Neuanschaffungen von Fahrzeugen im Vordergrund stehen.

## **1. Barrierefreiheit im Fernverkehr**

Für alle neu zu entwickelnden Zugsysteme fordert der Deutsche Schwerhörigenbund analog zur Anforderung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ein Lastenheft zur „barrierefreien Information und Kommunikation entlang der Reisekette“ und bittet, diese Forderung in den Programmmentwürfen aufzunehmen.

Unsere Wünsche und Anforderungen im Detail entnehmen Sie bitte dem Grundsatzpapier unseres DSB-Referats Barrierefreies Planen und Bauen (Anlage). Für weitere Erläuterungen stehen wir gern (auch im persönlichen Gespräch) zur Verfügung.

Hochgradig Schwerhörige sind viel mit der Bahn unterwegs und versichern, dass es immer wieder gerade dann Probleme gibt, wenn sich unplanmäßige Vorfälle ereignen, z.B. eine Strecke gesperrt ist und die Zugführung anders als vorgesehen verläuft. Die Lautsprecherdurchsagen werden nicht verstanden, oft wird zum Umsteigen in einen anderen Zug aufgerufen. Man sieht zwar andere Reisende hastig ihr Gepäck greifen, aber in der Hektik hat niemand Zeit, Näheres zu erklären oder gar aufzuschreiben.

In den Nacht-Zügen muss zur Standardausstattung eines Schlafwagenabteils zwingend eine hörbehindertengerechte Weckeinrichtung gehören (Blitz oder motorisch). Ansagen oder das Klopfen des Schaffners an der Tür, können einen Hörgeschädigten nicht wecken. Hier geht es auch um das Wecken bei Notfällen, also ggf. um Gefahren für Leib und Leben, denen absolute Priorität einzuräumen ist. Außerdem ist es erforderlich, durch Schriftanzeigen in den Schlafwagenabteilen auf Notfälle und andere Besonderheiten hinzuweisen.

## **2. Barrierefreiheit im Nahverkehr**

Wie im Fernverkehr fordert der Deutsche Schwerhörigenbund auch hier ein Lastenheft zur „barrierefreien Information und Kommunikation“ und bittet, diese Forderung in den Programmentwürfen aufzunehmen.

Für die Anforderungen an die Innenraumgestaltung bei den neu in Auftrag zu gebenden Wagen lesen Sie bitte das Grundsatzpapier unseres DSB-Referats Barrierefreies Planen und Bauen (Anlage). Für weitere Erläuterungen stehen wir gern (auch im persönlichen Gespräch) zur Verfügung.

Die Finanzierung personeller Serviceleistungen wird häufig als schwierig bzw. nicht möglich bezeichnet. Hörgeschädigte Menschen, die Lautsprecheransagen nicht verstehen, sind aber auf geduldige Mitarbeiter angewiesen, die sprachliche Informationen langsam und deutlich wiederholen oder aufschreiben. Da gerade der Nahverkehr i. R. ohne Zugpersonal betrieben wird, kann auf die technische Ausstattung wie schriftliche Anzeigen zu Durchsagen nicht verzichtet werden, um die Barrierefreiheit für Hörgeschädigte sicherzustellen. Es stellt sich nicht die Frage, ob diese Schriftanzeigen wirtschaftlich sind, sondern ob sie wirtschaftlicher sind als eine personelle Besetzung der Nahverkehrszüge. Mit dem Abbau des Personals in Nahverkehrszügen hat sich in den vergangenen Jahren die Situation hörbehinderter Menschen extrem verschlechtert. Dies gilt es durch Technik auszugleichen.

Auch im Personennahverkehr bezweifelt der Deutsche Schwerhörigenbund die Rechtmäßigkeit einer einseitigen Prioritätensetzung. Es gibt nicht „den“ behinderten Menschen, für den mit bestimmten Maßnahmen mehr und mit anderen Maßnahmen weniger die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Schienennahverkehrs erreicht werden kann, sondern es gibt Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen, die unterschiedliche Maßnahmen erfordern. ALLE Maßnahmen sind gleich wichtig, denn das BGG will ausdrücklich ALLEN Menschen eine bessere Integration in die Gesellschaft garantieren. Für Prioritäten aus finanziellen Gründen hat der Deutsche Schwerhörigenbund durchaus Verständnis, allerdings nur in der gesetzlich festgelegten Form: Grundsätzliche Barrierefreiheit aller Neuanschaffungen und schrittweise Nachbesserung der Altlasten, soweit wirtschaftlich vertretbar.

### **3. Barrierefreie Infrastruktur in Personenbahnhöfen**

Grundsätzlich sollen Bahnhöfe und Haltepunkte im Zuge von Neu- und umfassenden Umbaumaßnahmen nach und nach barrierefrei gestaltet werden. Die Betreiber der Bahnhöfe und Stationen sollen sich an anerkannten Regeln der Technik zum Barrierefreien Bauen orientieren und bei Nachrüstungen der Barrierefreiheit am Bedarf.

Der Deutsche Schwerhörigenbund hat seit dem 26.11.2003 berechtigte Zweifel an diesen Aussagen. Mit diesem Datum wurden die Forderungen des Deutschen Schwerhörigenbundes, Ortsverein Bensheim (Bergstraße) e.V. beim Erweiterungs-umbau des Bahnhofs Heppenheim vom EBA endgültig abgewiesen.

Bereits am 26.02.2003 wurde die Forderung des DSB-Ortsvereins Bensheim auf Installation eines Induktionsschleifensystems mit der Begründung abgewiesen, dass noch keine gesicherten technischen Erkenntnisse über Gefahrenpotentiale von Induktionsschleifen im Bereich von elektrischen Eisenbahnstrecken vorliegen. Angeboten wurden daraufhin in Heppenheim neben der Beibehaltung der Beschallung lediglich Informationsvitrienen mit Fahrplanaushängen, Durchsagen bzw. Fahrplanaushänge bei Fahrplanabweichungen, Ausrüstung mit Wegleitsystem, Blindenstreifen sowie Warnschilder und Bahnsteigmarkierungen zur Warnung vor ein- und durchfahrenden Zügen zu installieren. Abgelehnt wurde unter Hinweis auf Kostenerhöhungen von der DB Station & Service AG die Installation eines Monitors, so dass im Hinblick auf das „Zwei-Sinne-Prinzip“ aktuelle Fahrplanänderungen bzw. Verspätungsmeldungen neben den akustischen Mitteilungen durch das Lautsprechersystem auch optisch wiedergegeben werden können. Insbesondere in außergewöhnlichen Situationen kann auf eine zuverlässig arbeitende dynamisch nachgeführte Schriftanzeige nicht verzichtet werden.

Standards bei Baumaßnahmen bitten wir aus dem Grundsatzpapier unseres DSB-Referats Barrierefreies Planen und Bauen zu entnehmen (Anlage). Wesentliche Teile daraus sind bereits in dem Buch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ abgedruckt. Dieses Buch erschien anlässlich der Veranstaltung zum Barrierefreien ÖPNV im Mai 2003 in Berlin.

Wir bitten darüber hinaus, die Service-Points und mindestens einen Informationsschalter sowie speziell gekennzeichnete Bereiche mit einer induktiven Höranlage auszustatten.

Als äußerst negatives Bahnerlebnis sei abschließend noch die chaotische Situation am Berliner Bahnhof Zoo am 13.10.2003 aus einem Betroffenenbericht zu erwähnen: „Die Bahnsteige waren so überfüllt, dass man sich kaum bewegen konnte, ständig schreiende Lautsprecher, für hörgeschädigte Menschen absolut unverständlich, Anzeigetafeln, die durchrollten und kaum erkennen ließen, welcher Zug gerade einfuhr, das wenige Bahnpersonal war von Menschenmassen umlagert, so dass man als Hörgeschädigter wohl kaum den richtigen Zeitpunkt für eine Frage finden konnte. In dieser Situation wurde es mir klar, dass man als Nicht-Hörender in Ausnahmesituationen auf Deutschen Bahnhöfen wirklich verloren ist. Nützliche barrierefreie Lösungen gibt es bisher nicht.“

Es ist dem Deutschen Schwerhörigenbund ein Auftrag, diese barrierefreien Lösungen zusammen mit den Betreibern der Bahnen und den Verkehrsbetrieben in Deutschland aufzubauen.

## **Fazit**

Der Deutsche Schwerhörigenbund bittet insbesondere auch aus wirtschaftlichen Aspekten, erforderliche Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung für hörbehinderte Menschen möglichst sofort beim Neubau oder Umbau von Bahnhöfen bzw. bei der Neanschaffung von Fahrzeugen und Ausstattungselementen (Notruf- und Infosäule, dynamische Fahrtzielanzeiger) in das jeweilige Lastenheft aufzunehmen und anschließend auch umzusetzen. Spätere Nachrüstung ist immer teurer. Entscheidungen wie die Plangenehmigung beim Umbau des Bahnhofs Heppenheim sind nicht nur aus der vorliegenden Rechtslage nicht haltbar, sondern langfristig gesehen für die Bahn auch unwirtschaftlich.

Der Deutsche Schwerhörigenbund bietet mit seiner Betroffenenkompetenz und der technischen Kompetenz seines Referats Barrierefreies Planen und Bauen seine Kooperation an. Auch sind wir auf Grund der großen Bedeutung für hörbehinderte Menschen an der Mitwirkung bei der Weiterentwicklung von Reiseinformationssystemen interessiert. Das hohe Ziel eines kontinuierlichen Qualitätsmanagements mit ständig zu optimierenden Prozessen kann nur erreicht werden, wenn die Kunden einbezogen sind. Behinderte Kunden haben oft andere Bedürfnisse, Bedürfnisse die nichtbehinderte Menschen am grünen Tisch gar nicht erdenken können. Nur durch eine strategische Allianz mit diesen Kundengruppen können die Bahn-Programme tatsächlich Erfolgsprogramme werden. Zu dieser Allianz ist der Deutsche Schwerhörigenbund ausdrücklich bereit.

Deutscher Schwerhörigenbund e.V.

Renate Welter – Vizepräsidentin

## **Anlage**

---

(1) W. Sohn, „Schwerhörigkeit in Deutschland“, Repräsentative Hörscreening-Untersuchung bei 2000 Probanden in 11 Allgemeinpraxen.  
Zusammenfassende Ergebnisse wurden unter diesem Titel veröffentlicht in: Z. Allg. Med. 2001; 77; 143-147, Hippokrates-Verlag, Stuttgart.