

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Herr Hörr, der Vorsitzende der DADINA Verbandsversammlung den Fahrgastbeirat im Dezember aufforderte einen kurzen Beitrag zum zehnjährigen Bestehen der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation zu gestalten, kam mir spontan die Idee dies gemeinsam mit Frank Schäfer zu bewerkstelligen. Wir sind beide sozusagen Urgestein des Fahrgastbeirates, da wir bereits beim Vorläufer, dem HEAG Fahrgastbeirat aktiv waren. Eine für mich sehr wichtige Erkenntnis war von Anfang an, dass gerade Frank Schäfer und auch die früher aktiven Vertreter des CBF aus ihrer jeweiligen Betroffenheit heraus viel besser die Schwachstellen des ÖPNV aufdecken als dies nichtbehinderte Menschen können. Viele Mängel und Schwächen des ÖPNV im Verbandsgebiet bedürfen zur Beseitigung keiner großen Investitionen sondern nur ein gewisses Maß an Sensibilität um erkannt zu werden und danach wirkungsvoll beseitigt zu werden. Frank Schäfer hat den Mitgliedern des Fahrgastbeirates, den Mitarbeitern der Geschäftsstelle und letztlich den Vertretern der einzelnen dienstleistenden Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Vorsitzender des Hessischen Blindenbundes und durch seine Tätigkeit als Behindertenbeauftragter in diesem Landratsamt immer wieder im wahrsten Sinne des Wortes die Augen geöffnet. Er wird ihnen jetzt einige zufriedenstellende, positive Beispiele aber auch mehrere weiterhin bestehende Schwächen des hiesigen Verkehrsnetzes beschreiben.

*Frank Schäfer:*

Vielen Dank Herr Rohrmann für die einleitenden und lobenden Worte. Der ÖPNV im Raum Darmstadt-Dieburg hat in den letzten Jahren, was die Barrierefreiheit betrifft, große Fortschritte gemacht, es darf aber nicht verheimlicht werden, dass nach wie vor nicht alle Probleme für Menschen mit Behinderung, die den ÖPNV nutzen wollen und müssen, gelöst sind.

Im DADINA-Gebiet leben über 50.000 Menschen, denen die Versorgungsverwaltung eine Behinderung anerkannt hat.

Mobilität ist für Menschen mit Behinderung einer der zentralen Schlüssel um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können und um ihre Lebensführung möglichst selbständig zu bewältigen.

Positiv ist u. a. folgendes anzumerken:

- Immer mehr Niederflurfahrzeuge mit einer Einstiegshilfe (Rampe) für geh- und stehbehinderte Menschen auch im Regionalbusverkehr,
- akustische und optische Anzeige der nächsten Haltestelle in den Fahrzeugen, zunehmend auch im Regionalbusverkehr,

- barrierefreier Ausbau von Haltestellen mit Hochborden und taktilen und optischen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen,

Ungelöst ist weiterhin die Situation auf dem Luisenplatz, dem Zentralen ÖPNV-Knotenpunkt. Eine barrierefreie Nutzung der Straßenbahnen, die bis jetzt keine Ein/Ausstiegshilfe (Rampe) haben, ist zur Zeit nicht möglich. Um diese Situation wenigstens etwas zu entschärfen, ist ein zügiger, barrierefreier Ausbau des Willy-Brandt-Platzes unverzichtbar.

Weiter ist es zur Zeit für Rollstuhl- und Rollatornutzer auf vielen Strecken, gerade auch im Regionalbusverkehr, nicht möglich, eine barrierefreie Fahrt zu planen. Dies liegt daran, weil in den Fahrplänen nicht verbindlich ausgewiesen wird, wann barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden und wann nicht.

Ein barrierefreier ÖPNV funktioniert nur dann, wenn trotz aller technischen und baulichen Möglichkeiten das Fahrpersonal für die Bedürfnisse von Fahrgästen mit Behinderung sensibilisiert ist, Z. B. Fragen nach der Fahrtrichtung des Busses beantwortet und nicht auf die Anzeige am Bus verweist, an einer Doppelhaltestelle vorne noch ein zweites mal hält, wenn dort blinde Menschen, Rollstuhlfahrer oder Mütter mit Kinderwagen stehen, usw.

Ich bin davon überzeugt, dass es in Zukunft gelingen wird und muss, die beispielhaft genannten Probleme gerade durch den Einsatz neuer Fahrzeuggenerationen zumindest mittelfristig zu lösen. Die Anstrengungen, in einen barrierefreien ÖPNV zu investieren, dürfen nicht nachlassen, denn Barrierefreiheit nützt nicht nur Menschen mit Behinderung, auch andere Fahrgäste, die z. B. mit Kinderwagen, Einkaufstaschen, Gepäck unterwegs sind, wissen die Barrierefreiheit zu schätzen. Diese Beispiele sollen zunächst ausreichen um Situation im DADINA-Netz zu kennzeichnen.

*Bernd Rohrmann:*

Selbstverständlich sind alle Mitglieder des Fahrgastbeirates in der Lage abstrakte Liniennetze, Veränderungen von Tarifen, Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans und andere organisatorische Maßnahmen zu überprüfen, zu diskutieren und Verbesserungsvorschläge zu machen, aber Sie alle werden uns bestätigen, dass viele der eben angesprochenen Probleme von Nichtbehinderten gar nicht erkannt werden.

Der größte Erfolg des FGB ist wohl die Einrichtung des Nachtnetzes am Wochenende und vor den Feiertagen, das wir bereits in einer der ersten Sitzungen im Jahr 1997 diskutiert hatten und das nach längerer

Vorbereitungszeit dann auch zur Zufriedenheit aller vom Vorstand und der Geschäftsführung umgesetzt wurde. Andere gute Vorschläge haben ihren Niederschlag in den beiden Nahverkehrsplänen 1999 und 2004 gefunden oder sind bereits umgesetzt worden. Schwerpunktthemen des FGB sind zur Zeit die einheitliche Ausstattung der Haltestellen im Verbandsgebiet und das Thema Kundengarantien.

Frustrationen treten bei den Mitgliedern des Fahrgastbeirates aber immer dann ein, wenn uns Dinge vorgelegt werden, die auf Grund von Zeitverzug nicht mehr positiv zu beeinflussen sind. Hier wäre es wünschenswert, dass wir sowohl bei sehr teuren baulichen Investitionen (Hbf-Vorplatz) aber auch bei den jährlichen Fahrplankonzeptionen frühzeitiger beteiligt würden. Es ist in den Jahren mehrfach passiert, dass Anträge des Fahrgastbeirates erst nach Drucklegung von Jahresfahrplänen dazu geführt haben, dass diese während der Fahrplanperiode korrigiert werden mussten was zu unnötigen Kosten geführt hat und eigentlich vermeidbar gewesen wäre. Wir hoffen dass wir beim Umbau des Willy-Brandt-Platz durch die frühzeitige Beteiligung, die nun schon seit zwei bis drei Jahren läuft, Planungsfehler vermeiden können.

Wie gut die Zusammenarbeit zwischen Fahrgastbeirat, Geschäftsstelle und DADINA Vorstand funktioniert kann man aber am besten daran ablesen, dass wir immer wieder entsetzt sind, wie wenig der ebenfalls sogenannte Fahrgastbeirat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bewirken kann. Wir haben mehrfach den Versuch unternommen hier einerseits bessere Kontakte herzustellen, andererseits mangelhafte Strukturen und Großprojekte des S- und Regionalbahnnetzes an den RMV Beirat heranzutragen. -Leider ohne Erfolg! Dank unserer Geschäftsordnung, die maßgeblich von meinem Vorgänger, Herrn Günther Woost ausgearbeitet wurde haben wir ein echtes Antragsrecht-was eben dem RMV-Beirat fehlt. Beispielsweise nehmen bei unseren Sitzungen außer den Vertretern von Stadt und Landkreis, regelmäßig die Beauftragten der Verkehrsunternehmen mobilo, DR-Regio, Winzenhöher, und HAV teil. Seit dem vorigen Jahr diskutieren auch die Geschäftsführer der VIAS mit uns sehr offen die Schwächen und Mängel beim Start der modernisierten Odenwaldbahn. Insgesamt kann aber die Modernisierung der Odenwaldbahn als Erfolgsmodell bezeichnen, was ohne die Tatkraft des DADINA-Vorstandes und seines Geschäftsführers Matthias Altenhein sicher nicht so gelaufen wäre.

In diesem Zusammenhang muss ich noch den desolaten Zustand der Darmstädter Stadtteilbahnhöfe ansprechen: Sehen sie sich in aller Ruhe mal den Eberstädter, Süd-, Nord- oder Kranichsteiner Bahnhof an- katastrophale Zustände- von behindertengerecht keine Rede! Hier sind keine Vergleiche mit „objektiven und subjektiven Qualitätskriterien“ erforderlich, vielmehr reicht eine in 30 Minuten zu erstellende Mängelliste aus. Es wäre Aufgabe des RMV hier mehr Druck auf DB-Netz und Station und Service auszuüben, damit auch

diese Bahnhöfe ihre Funktion erfüllen können oder sogar Schmuckstücke des ÖPNV werden. Beim Nordbhf. könnte ich mir vorstellen, dass er den Zusatz „Merck“ erhält und dafür die Firma einen kleinen Teil ihrer Gewinne in die Sanierung steckt.- Käme hauptsächlich ihren Mitarbeitern zu gute!

Nach allem können wir also froh sein, dass wir hier in Darmstadt mit unserer Beiratsarbeit wirklich ernst genommen werden und auch in den nächsten Jahren mit Sicherheit kleinere und größere Verbesserungen bei der Abwicklung des öffentlichen Nahverkehrs anstoßen können.

Insgesamt kann ich ein wirklich positives Resümee der letzten 10-Jahre ziehen und sehe eine gute Perspektive für die weitere fruchtbare Zusammenarbeit mit allen Gremien der DADINA.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit