Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik

Sitzung am 13.5.2013, 14 Uhr
Bürgerzentrum Köln-Deutz, Tempelstr. 41-43

Fragen zum Themenschwerpunkt: Öffentlicher Nahverkehr

Allgemein

1. Die An- und Abfahrtspläne sind schlecht zu lesen, da sie zu hoch angebracht sind, die Schrift sehr klein ist und das Vitrinenglas spiegelt.
2. Wichtig ist es, an den Infotafeln in Baustellenbereichen die SMS-Nummer (nicht nur die Telefonnummer) für die Menschen mit Hör- und Sprachbehinderung bekanntzugeben und über die Umleitung der Bahnen bzw. Ersatzbusse und auf die Lage der Alternativhaltestellen im Übersichtsplan hinzuweisen.
3. Wichtige Durchsagen wie längere Wartezeit wegen Unfall, Notfall, Brandfall usw. sollte auch in Schriftform im Display bzw. in Laufschrift in Bahnen und Bussen angezeigt werden.
4. Die Servicenummer auf Aufzügen ist oft nicht lesbar, weil sie in einer Höhe angebracht wurde, die, z. B. für Rollifahrer nicht erreichbar ist. Aufkleber an den Fahrstühlen sollten so platziert werden, dass alle Menschen diese Nummer lesen oder auch ertasten können. Dies wäre mit geringen Kosten zu realisieren.
   --- Wann wird dies umgesetzt?
5. In der Sondersitzung der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik am 25.01.2008 zum Thema „ÖPNV" wurde mitgeteilt: "Geplant ist, in Zukunft auch Informationen über einen barrierefreien Wegeverlauf im Internet zu veröffentlichen. Dabei stellen aber die fehlenden Ist-Daten z.B. zu aktuellen Störungen an Aufzügen ein großes Problem dar."
   --- Existieren inzwischen solche Angebote zum barrierefreien Wegeverlauf bzw. für wann ist die Realisierung der Planungen zu erwarten?
6. Gibt es inzwischen Möglichkeiten, aktuelle oder zumindest länger anhaltende Störungen an Aufzügen zu erfassen und wie wird darüber informiert?

DB und NVR

Bahnhöfe und Fahrzeuge:

1. Im Januar 2008 wurden auf der Sitzung der Stadt AG Behindertenpolitik die Probleme der Barrierefreiheit aufgezeigt und diskutiert. Seitdem sind 5 Jahre vergangen.
   --- Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurden von „DB-Station und Service“ durchgeführt?
   --- Hat es bei der Umsetzung des Programms Veränderungen bzw. Verbesserungen auf Bahnhöfen und Anlagen im Bereich der Stadt Köln gegeben oder sind solche in der Programmperiode geplant?
2. Ist es richtig, dass innerhalb der nächsten fünf Jahre wahrscheinlich nichts (außer evtl. Köln-West) zur Verbesserung der Barrierefreiheit Kölner Bahnhöfe geschehen wird?

3. Wann ist mit der Bahnsteiganhebung und dem Umbau des Bahnhofs West zu rechnen?
4. Die Aufzugnachrüstung am Bahnhof Deutz wird uns schon seit ca. 5 Jahren immer wieder vorgestellt. Abgesehen davon, dass diese Maßnahme unter den bestehenden Bedingungen nur maximal als „barrierearm“ eingestuft werden kann, ist eine barrierefreie Anbindung der Bahnsteige an das Bahnhofsgebäude so nicht zu erreichen.
   --- Gibt es Pläne auch hier Aufzüge nachzurüsten, und wenn nein, warum nicht?
5. Warum gibt es seitens der DB nicht einmal Pläne, die übrigen Kölner Bahnhöfe barrierefrei umzubauen?
6. Damals wie heute, hat das Blinden-Leitsystem auf den Bahnsteigen höchste Priorität; warum wurden die Bahnsteige am Kölner Hbf mit einem solchen Leitsystem bis heute noch nicht ausgestattet (vgl. Hbf Essen und Düsseldorf).
   --- Wann können blinde und sehbehinderte Fahrgäste damit rechnen, sicher und gefahrlos sich auf den Bahnsteigen zu orientieren?
7. Ist eine Nachrüstung der Regionalbahnhöfe mit Blindenleitsystemen geplant?
8. Wird wenigstens durch geeignete Maßnahmen eine sichere Auffindbarkeit der Treppen, Aufzüge und Notfallanlagen hergestellt werden?
9. In den Begehungsprotokollen zum Hauptbahnhof sind Mängel aufgezeigt, die mit mehr oder weniger geringem Aufwand (Kostenaufwand) behoben werden und somit eine kurzfristige Verbesserung der Barrierefreiheit erreichen könnten (z. B. Kontrastierung der Treppenstufen und Glastüren, Sicherung der Freitreppe an Gleis 4, Verbesserung der akustischen Signale an den Aufzügen usw.)
10. Welche Bedeutung haben für „DB-Station und Service“ die Begehungsprotokolle der Behindertenorganisationen und welcher Handlungsbedarf wird daraus abgeleitet?
11. Eine Erneuerung der kontrastreichen Markierung der Treppenstufen und der kontrastreichen Markierung der Stufen vor und am Ende der Rolltreppe ist dringend erforderlich.
12. Die Auffindbarkeit der Behindertenplätze in den Fahrzeugen ist für blinde und sehbehinderte Fahrgäste nicht möglich; hier wäre eine Verbesserung durch eine taktile Orientierung (tastbares Symbol) dringend notwendig.

Kommunikation, Service

1. Service-Center: Das Hörsymbolhinweis für das induktive Hören sollte besser in Augenhöhe am Schalter angebracht werden und nicht unterhalb der Theke an der Glaswand.
2. Statt Tisch-Mikrofon sollten künftig Headset-Mikrofone genutzt werden. Sie sind näher am Mund und für optimale Lautstärke besser geeignet sowie gegen Umgebungslärm.
3. Im Hauptbahnhof Köln sind sämtliche Infotheken im Servicebereich viel zu hoch. Für Rollstuhlnutzer und kleine Menschen nur sehr schwierig zu nutzen.
   Die Kommunikation mit dem Personal ist daher auch sehr schwierig.
   --- Ist es möglich diese Infotheken zu korrigieren?
   Das gleiche gilt für die Nutzung des Bankkartenlesegerätes.
4. In Infosäulen sollte das Display für die Kommunikation über Touch-Texteingaben mit SMS-Rückantwort (z.B. integrierter Einbau spezieller Bahn Touchscreen-Handy) eingebunden werden, damit sie auch für die Menschen mit Hör- und Sprachbehinderungen nutzbar sind. Mit Hilfe dieser neuartigen Kommunikationshilfe ist ein wichtiger Informationsaustausch möglich bei Notfällen, Gleisänderungen, Zugausfällen und bei erheblichen Verspätungen, Ersatzbussen, Baustellenhinweisen usw.

5. Wichtige aktuelle geänderte Mitteilungen (z.B. plötzliche Gleisänderungen für Züge, auch an Baustellen usw.) sollten zusätzlich unter der Infoanzeige als Laufschrift angezeigt werden, die nicht über die Zentralstelle sondern von örtlicher Stelle aufgerufen wird.
6. Eine Schulung für Mitarbeiter/innen durch Betroffene wäre dringend nötig, da die DB-eigene Schulung nicht ausreicht. Bei neuen Mitarbeiter/innen im Service ist dies immer wieder festzustellen.

KVB

1. Die Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden im Hochflurnetz der KVB ist für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer nach wie vor das größte Problem bei der Nutzung der Kölner Stadtbahn. So haben eigene Messungen ergeben, dass Einstiegshöhen von 8 bis 10 cm, in einigen Fällen sogar 12 cm zu überwinden sind. Dies wird auch durch umfangreiche Messungen der KVB Hauptwerkstatt bestätigt, die insbesondere bei Fahrzeugen der Serien 2200 und 2300 auffällig hoch sind. So wurden bei 49 der z. Zt. Im Einsatz befindlichen 81 Fahrzeugen dieser Serien Höhendifferenzen von 9 cm und mehr gemessen, nur ein Fahrzeug wies eine Differenz von weniger als 7 cm an allen Türen auf.
   Laut Auskunft des Werkstattleiters ist aber eine grundsätzliche Reduzierung der Fahrzeughöhe von 100 cm (bei Bahnsteighöhen von 90 cm) nicht möglich, da z.B. bei neu aufgezogenen Radreifen alle Möglichkeiten der Anpassung ausgeschöpft sind.
   Die einzige Lösung zur Reduzierung der Einstiegshöhe ist der leicht geneigte Einbau der Trittstufen wodurch man eine Differenz von weniger als 5 cm zwischen Einstiegskante und Bahnsteig erreichen kann. Dieser Umbau wurde bereits bei 15 Fahrzeugen der Serien 2200 und 2300 realisiert und in einer Testphase von allen Rollstuhlfahrern als enorme Verbesserung der Einstiegssituation gesehen. Trotz der ausschließlich positiven Resonanz auf diese Maßnahme beabsichtigt die KVB nicht, weitere Fahrzeuge umzubauen, da angeblich hierfür keine Mittel zur Verfügung ständen.
   --- Wie hoch wären die Kosten für den Umbau der verbleibenden 66 Fahrzeuge der Serien 2200 und 2300?
   --- Falls sich die KVB nicht in der Lage sieht, diese Kosten zu tragen, wer käme als Zuschussgeber in Frage?
   --- Was kann die StadtAG Behindertenpolitik tun, um dieses Vorhaben voran zu treiben, damit das Thema Barrierefreiheit im Hochflurnetz der Kölner Verkehrsbetriebe endlich einer akzeptablen Lösung zugeführt wird?
2. Die Tür-Öffnungs-Taster an den Fahrzeugen sind für Blinde und Sehbehinderte nicht auffindbar. Wie könnte eine Verbesserung der Auffindbarkeit der Taster erfolgen?
3. Warum gibt es auf mehreren zentralen Zwischenebenen noch kein Leitsystem: Zwischenebene Dom / Hbf, Neumarkt, Friesenplatz, Rudolfplatz, Ebertplatz usw?
   --- Für wann ist die Nachrüstung geplant?
4. Bei längeren Störungen im Fahrbetrieb sollten diese Information auch mittels Lautsprecherdurchsage an betroffene Haltestellen weitergegeben werden.
5. An einzelnen Haltestellen kommen die Ansagen einfahrender Bahnen erst dann, wenn sie bereits eingefahren sind. Das fällt häufig auf Gleis 1 des Ebertplatzes auf, gibt es aber auch an anderen Haltestellen.