

Auf Anregung des Ausschussvorsitzenden informierten die Vertreter der Verkehrsbetriebe den Ausschuss über eigene Erfahrungen mit diesem Modul und auch über in Planung befindliche oder bereits fertig gestellte Maßnahmen.

Herr Wiedemann erläuterte den Einsatz von Niederflurbussen durch die RSVG. Bereits seit der Einführung der bundesweit ersten 10 Niederflurbusse durch MAN in 1989 setze die RSVG diese Niederflurtechnik ein. 1990 habe der Aufsichtsrat den Beschluss gefasst, bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen ausschließlich Niederflurbusse zu kaufen. Lediglich eine Ausnahme sei noch bei der Beschaffung von 4 Überlandbussen gemacht worden, die sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr eingesetzt wurden, mittlerweile jedoch auch schon nicht mehr im Gebrauch seien. Herr Wiedemann wies darauf hin, dass, wie bereits das Modul ausführe, die Niederflurtechnik seit 1997 durch das Land gefördert werde. Seit Juli 2004 setze die RSVG in ihrem Bereich ausschließlich Niederflurbusse ein, die letzten „Stufenbusse“ seien lediglich im reinen Schülerverkehr zu den Verkehrsspitzen eingesetzt worden. Das letzte Fahrzeug dieser Art sei bereits im Herbst 2004 verkauft worden, so dass sich die RSVG heute als reiner Niederflurbetrieb ihren Kunden präsentieren könne. Selbst die insgesamt 17 Subunternehmen, die für die RSVG führen, besäßen von insgesamt 70 Fahrzeugen nur noch 3 „Stufenbusse“, von denen 2 ausschließlich morgens bei Verkehrsspitzen eingesetzt würden. Diese 3 Busse würden spätestens 2006 aus dem Verkehr genommen, so dass ausschließlich Niederflurbusse eingesetzt würden. Er informierte den Ausschuss ergänzend darüber, dass die RSVG als Auftragsunternehmer für den Schülerspezialverkehr für den Transport von körperlich behinderten Kinder auch 15 rollstuhlgerechte Kleinbusse einsetze.

Herr Wiedemann bestätigte die Aussagen aus dem Modul, dass für den Haltestellenausbau der Straßenbaulastträger, also entweder die jeweilige Kommune, bei Kreisstraßen der Rhein-Sieg-Kreis, oder bei Bundesstraßen der Landesbetrieb Straßenbau in Bonn zuständig sei und nicht die Verkehrsbetriebe, wie fälschlicherweise häufig in der Öffentlichkeit angenommen werde.

Er legte dar, dass die Haltestellensagen derzeit noch von den Fahrern durchgeführt würden, bedauerte aber, dass die Durchsagen leider nicht immer erfolgen würden, obwohl die Fahrer dazu eine dienstliche Anweisung erhalten hätten. Jede Anregung oder Beschwerde werde entsprechend bearbeitet.

Der Ausschussvorsitzende bedankte sich für die Ausführungen und gab das Wort an Herrn Puderbach weiter.

Herr Puderbach wies auf das allen Ausschussmitglieder überreichte schriftliche Konzept der Regionalverkehr Köln GmbH hin. (Anlage 1)

Er bedankte sich beim Rhein-Sieg-Kreis für die Erstellung des Moduls und hob insbesondere dessen Ausführlichkeit und Detailliertheit lobend hervor. Er wies darauf hin, dass der entscheidende Punkt für Menschen mit Behinderungen zur Teilnahme am öffentlichen Personennahverkehr nicht ausschließlich das Fahrzeug sei, sondern eher die Frage, wie eine nicht mobile Person das Fahrzeug nutzen könne. So sei es gerade im Überlandverkehr aus Kostengründen nicht möglich, die Haltestellen rollstuhl- und behindertengerecht auszubauen. Ein weiterer Punkt seien die unterschiedlichen Bedürfnisse der Personen mit zahlreichen unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen. Daher habe die RVK auf Anregung des Rhein-Sieg-Kreises und eines Behindertenverbandes bereits im Jahr 2001 die Haltestellenansagen auf ein automatisches System umgestellt, so dass heute die RVK in allen Bussen über dieses System der automatischen Ansage verfüge. Er betonte zudem, dass die Verkehrsunternehmen nicht für den Umbau von Haltestellen, sondern ausschließlich für das Haltestellenschild zuständig seien.

Der Ausschussvorsitzende dankte Herrn Puderbach für seine Ausführungen und gab das Wort an Herrn Schneider weiter

Herr Schneider unterstrich die bereits gemachten Ausführungen und hob seinerseits die umfassende Darstellung des Moduls hervor. Im übrigen bestätigte er die Aussagen aus dem Modul insbesondere zum Thema Stadtbahn.

Der Ausschussvorsitzende dankte Herr Schneider für seine Ausführungen.

Abg. Recki fragte an, auf welche Gruppe von Menschen mit Behinderungen die Verkehrsbetriebe mit den Beförderungsmöglichkeiten ausgelegt seien.

Herr Schneider antwortete, dass er Probleme bei der Zugänglichkeit von Bahnsteigen aufgrund der zum Teil noch nicht vorhandenen Aufzüge sehe. Diese würden jedoch auch bei den Bonner Haltestellen sukzessive nachgerüstet. Bei den Buslinien 640 und 632 seien mit Behindertenverbänden Probefahrten gemacht worden. Im Ergebnis sei dabei festgestellt worden, dass durch die zusätzliche ausklappbare Rampe beim hinteren Einstieg auch

FahrerInnen von Elektrorollstühlen die Möglichkeit hätten, in den Bus zu gelangen.

Herr Wiedemann erläuterte dem Ausschuss, dass die RSVG grundsätzlich alle Personengruppen befördern könne; die Schwierigkeit läge allerdings in der Erreichbarkeit der Fahrzeuge. Als gutes Beispiel nannte er die Stadt Troisdorf, in deren Bereich bereits 60% der Haltestellen rollstuhlgerecht ausgestattet seien und im nächsten Jahr weitere 50 Haltestellen umgebaut würden. Er wies jedoch auch darauf hin, dass nicht nur der Umbau der Haltestellen, sondern auch die Pflege der Haltestellen eine große Rolle spielen würde, wie z.B. auch das Sauberhalten der taktilen Streifen. Hier bestünde seitens der Kommunen noch Nachholbedarf.

Herr Puderbach betonte die Notwendigkeit der Schulung der Fahrer bei der Hilfestellung von RollstuhlfahrerInnen in den Bus zu gelangen. Es ginge nicht darum, dass der Fahrer helfen möchte, sondern darum, wie der Fahrer richtig helfe, um auch Unfälle zu vermeiden. Sein Unternehmen führe derzeit in Zusammenarbeit mit den Berufsgenossenschaften Schulungsmaßnahmen für das Fahrpersonal durch, für die jedoch nur begrenzte Kapazität vorhanden sei. Da die Fahrer mit ihren originären Aufgaben ausgelastet seien, setze sein Unternehmen ab dem nächsten Jahr Busbegleiter ein. Hierbei handele es sich um 1 Euro-Kräfte.

Abg. Donix rief die im Ausschuss getroffene Beschlusslage in Erinnerung, durch Hinweise oder Anträge an die Kommunen oder die Verkehrsbetriebe die Einrichtung eines flächendeckenden behindertengerechten Personennahverkehr zu beschleunigen. Nach seiner Information setze die Stadt Bonn bereits 1 Euro-Kräfte als Begleiter ein. Er fragte Herrn Schneider, ob Erfahrungen mit 1 Euro-Kräften bestünden und insbesondere wie diese Kräfte auf die Arbeit mit Menschen mit Behinderungen vorbereitet würden.

Herr Schneider antwortete, diese Kräfte würden in der Linie 66 eingesetzt; die Erfahrungen seien durchweg positiv. Diese Bahnbegleiter würden neben der Hilfestellung für Menschen mit Behinderungen beim Ein- und Ausstieg auch allgemeine Hilfen z.B. an den Fahrkartenautomaten anbieten. Diese Personen erhielten eine umfassende Ausbildung für die Durchführung dieser Aufgaben.

Abg. Recki richtete den Auftrag an die Verwaltung, bis zur nächsten Sitzung zu eruiieren, inwieweit auch im Rhein-Sieg-Kreis vermehrt 1-Euro-Kräfte als Bus- und Bahnbegleiter eingesetzt werden könnten und welche Voraussetzungen dazu erfüllt werden müssten.

Sie erachte den Einsatz solcher Kräfte als sehr wichtig. Ebenso bitte ihre Fraktion die Verwaltung um Berichterstattung bis zur nächsten Sitzung, inwieweit kreisweit der Umbau von Haltestellen abgeschlossen bzw. geplant sei.

Herr Dr. Berbuir antwortete, dass eine entsprechende Statistik mit Stand Dez. 2004 dem Ausschuss vorläge und eine Fortschreibung mit Stand Dez. 2005 zur nächsten Sitzung des Ausschusses vorgelegt werde.

Der Ausschussvorsitzende schlug vor, den Plan generell jährlich fortzuschreiben, um immer auf dem aktuellen Stand zu sein.

Abg. Gräfin Strachwitz fragte nach der Bedeutung des Rollstuhlsymbols auf den Bussen und schlug vor, die Fahrpläne dahingehend zu ergänzen, ob Haltestellen rollstuhlgerecht seien oder nicht.

Herr Wiedemann antwortete, das Logo soll dem Nutzer verdeutlichen, dass dieses Fahrzeug für den Transport von RollstuhlfahrerInnen geeignet sei.

Eine besondere Kennzeichnung der Haltestellen erachte er als schwierig, da einerseits die Fahrpläne eine Gültigkeit von einem Jahr besäßen, somit aktuelle Umbauten nicht berücksichtigt werden könnten, andererseits durch eine weitere Ergänzung der bereits jetzt schon verwendeten Symbole der Fahrplan unübersichtlich und somit schlecht lesbar werden würde.

Herr Puderbach wies darauf hin, dass die Verkehrsunternehmen sich selbst in die Pflicht nähmen, dafür zu sorgen, dass der Rollstuhlfahrer an jeder Haltestellen ein- und aussteigen könne. Von daher sollten Kennzeichnungen von einzelnen Haltestellen auf Rollstuhltauglichkeit auch nicht vorgenommen werden.

SKB Albrecht fragte, inwieweit die RSVG beabsichtige, die bisher durch die Fahrer vorgenommenen Haltestellenansagen, analog dem System der RVK, durch ein automatisches Ansageverfahren auszutauschen.

Der Ausschussvorsitzende bat um Mitteilung, ob in diesem Zusammenhang die Fahrer entsprechend geschult werden könnten, die Haltestellenansagen deutlicher machen zu können, da auch hörgeschädigte Personen einen Anspruch auf Information hätten.

Auf die Fragen des SKB Albrecht und des Ausschussvorsitzenden antwortete Herr Wiedemann, dass die Sprachansage bereits Teil der Schulungen sei. Sein Unternehmen arbeite daran, dass die Fahrer die Ansagen deutlich und verständlich tätigen würden. Die Frage nach dem automatischen Ansageverfahren könne er nicht beantworten, da ihm keine

Informationen für eine mittel- oder langfristige Umstellung auf ein solches Verfahren vorlägen. Abg. Donix bat um Information, wann damit zu rechnen sei, dass die Bahnlinie Buschdorf, Hersel, Üdorf und Vilich mit Hochbahnsteigen ausgestattet werde. Nach seiner Information gäbe es in diesem Bereich aufgrund von Güterverkehr keine Hochbahnsteige. Ergänzend wies er darauf hin, es gäbe derzeit auch keinen Hinweis, dass diese Haltestellen nicht rollstuhlgerecht seien.

Herr Schneider antwortete, aufgrund des Güterverkehrs müssten die genannten Haltestellen derzeit mit Flachbahnsteigen ausgestattet sein. Eine entsprechende Kennzeichnung sei in einem schematischen Liniennetzplan für den Schienenverkehr vorhanden. Diese Kennzeichnung auf die Fahrpläne des Busverkehrs zu übertragen, halte er aus Gründen der unzureichenden Übersichtlichkeit und Lesbarkeit nicht für sinnvoll.

Herr Wiedemann ergänzte, dass eine Kennzeichnung in der Verbindung von Bahn- und Busverkehr problematisch sei, wenn nicht beide Haltepunkte behindertengerecht ausgelegt wären. Beispielfhaft nannte er die Situation am Bus- bzw. DB-Bahnhof in Troisdorf.

Ergänzend dazu erläuterte Abg. Recki, dass auch der DB-Haltepunkt in Troisdorf-Spich für Rollstuhlfahrer nicht zu erreichen sei. Bezüglich der Haltestellenansage wisse sie auch, dass neuere Busse mit Leuchtbändern oder Bildschirmen ausgestattet seien, die die jeweilige Haltestelle anzeigen würden. Daher frage sie, inwieweit diese Ausstattung bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen berücksichtigt würde.

LTD KVD Allroggen bat um Mitteilung, ob auch ältere Fahrzeuge mit dieser Anzeigetechnik nachgerüstet werden könnten und ob dies vorgesehen sei.

Herr Wiedemann beantwortete die Fragen der Abg. Recki und LTD KVD Allroggen dahingehend, dass neuangeschaffte Fahrzeuge generell mit LCD-Bildschirmen ausgestattet seien, die Bezuschussungsrichtlinie des Landes schreibe dies vor. Erste Fahrzeuge mit dieser Technik befänden sich seit ca. 6 Wochen im Dienstbetrieb. Die Nachrüstung von älteren Fahrzeugen ohne jegliche Anzeigetechnik sei allerdings technisch sehr aufwendig und teuer. Diese Fahrzeuge würden nicht mehr nachgerüstet werden.

Der Ausschussvorsitzende dankte allen Beteiligten für die Fragen und Informationen und bedauerte, dass bei diesem Gespräch kein Vertreter der DB anwesend war.