

INHALTSVERZEICHNIS

Barrierefrei von Katernberg zur Innenstadt
 Anmerkungen zum VRR-Stationsbericht 2022
 Gleisbauarbeiten entlang der „Südstrecke“
 Deutschlandticket für 49 Euro
 VCD bei Essen Original

Barrierefrei von Katernberg zur Innenstadt

Der VCD macht den Praxistest und fährt mit einer Person in einem Rollstuhl von Katernberg zur Innenstadt

Im Internetauftritt der Ruhrbahn wird damit geworben, dass viele Fahrzeuge, Bahnhöfe und Haltestellen von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt werden können. Dafür hat die Ruhrbahn eine Mobi-Hotline 0202 826-2555 eingerichtet. Es soll auch Klapprahmen für Rollstuhlfahrer geben, die den Ein- und Ausstieg an einigen Haltestellen trotz Spalt oder Stufe ermöglichen soll. Auch ein Klapp-Rampenservice am Essener Hauptbahnhof soll vorhanden sein.

Der VCD hat an einem beliebigen Werktag den Praxistest gemacht, hier ein Erfahrungsbericht:



Die Frau im Rollstuhl ist noch keine 60 Jahre alt. Ihr ist es nicht möglich, sich ohne dieses Hilfsmittel zu bewegen. Sie erklärte sich bereit, die Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs zusammen mit dem VCD Essen zu testen. Der Weg zur Haltestelle ließ sich recht gut bewältigen und der Bordstein war höher als üblich, sodass es kaum einen Höhenunterschied zur Bahn gab.

Der Fahrplan war für die Frau im Rollstuhl gut lesbar und es gab ausreichend Platz an der Haltestelle, um auf die Bahn zu warten. Am

Rollstuhl befanden sich vorne Räder, die sich in alle Richtungen drehen, damit sie auch in Kurven fahren kann und an den festen Hinterrädern befinden sich Stützrollen. Die sind an jedem elektrischen Rollstuhl angebracht. Die Rollen verhindern, dass der Rollstuhl nach hinten kippt und ohne sie ist es für Rollstuhlfahrer gefährlich. Leider verhindern sie auch den selbstständigen Einstieg in die Bahn ohne Hilfe. Es waren zwei starke Hände erforderlich, um eine schmale Lücke zwischen Bordstein und Bahn zu überwinden. Die kleinen Stützrollen hielten den Rollstuhl in der Lücke fest.



Es kann nicht gesagt werden, ob die Bahn auch mit einer Klapprampe ausgestattet war, weil wenig Zeit zum Suchen blieb, nachdem die Bahn hielt, um die Fahrgäste aufzunehmen. An der der Tür, an dem die Frau im Rollstuhl in die Bahn rollen wollte, war keine Rampe ersichtlich. Auch der Fahrer der Bahn war nicht zu sehen. Vielleicht hat er nicht bemerkt, dass eine Rollstuhlfahrerin einsteigen wollte, dabei war sie an der Haltestelle kaum zu übersehen. Der Fahrer und eine Begleitperson (Bekannte*r der Rollstuhlfahrerin), die in der Regel mitfährt, reichen aus, um den Rollstuhl in die Bahn zu ziehen.



In der Bahn hatte die Rollstuhlfahrerin genügen Platz, um zu parken. Erst als Kinderwagen hinzukamen, wurde es eng und kaum ein Fahrgast konnte an dieser Tür noch ein- oder aussteigen. Mehrfach musste der Rollstuhl versetzt werden, was aufgrund des großen Gewichtes nicht so einfach war. Aber es ging, wenn auch mit viel gegenseitiger Rücksichtnahme und Verständnis.

Am Zielort angekommen, konnte die Rollstuhlfahrerin die Bahn selbstständig verlassen. Aufgrund eines geringen Höhenunterschieds zwischen Bahn und Bordstein wurde der Rollstuhl etwas durchgeruckelt, hinderte die Rollstuhlfahrerin jedoch nicht beim Verlassen der Bahn. Eine Rampe zum Ein- und Aussteigen haben wir auch hier nicht entdeckt.



Auf dem Bahnsteig gab es eine Rampe, die zum Lift führte. Das Befahren klappte gut und auch die Tasten am Lift waren in erreichbarer Höhe. Auf der oberen Ebene angekommen, saß gegenüber der Ausgangstür ein Drogenabhängiger. Eine unangenehme Situation, jedoch alltäglich und auch wenig bedrohlich.

Der weitere Weg zum Ausgang war für die Rollstuhlfahrerin gut und auch alleine zu bewältigen. Nach dem Aufenthalt in der Innenstadt war der Weg zurück zum Bahnsteig barrierefrei zu erreichen. Selbst ein Ticket hätte sich die Rollstuhlfahrerin ohne fremde Hilfe ziehen können. Aber dann kam doch noch eine Enttäuschung. Auf dem Bahnsteig nach Altenessen warteten wir auf die U-Bahn.



Als die schließlich kam, war die Lücke zwischen Bahn und Rollstuhlfahrerin so groß, dass sie keinen Versuch unternahm, in die Bahn zu kommen. Zu groß war ihr das Risiko, zwischen Bahnsteig und Bahn stecken zu bleiben. Nur wenig Zentimeter wurden für die Rollstuhlfahrer zu einer

unüberwindlichen Hürde. Auch bei der nachfolgenden Bahn war die Lücke nicht kleiner. Hilfe war nicht in Sicht. Es gab aber auch keine auffälligen Schilder, die darauf hinwiesen, dass es eine Rampe für Rollstuhlfahrer gibt. Die Frau im Rollstuhl beschloss deshalb zurück nach Katernberg zu fahren, woher sie kam. Auch an diesem Bahnsteig gab es diese Lücke zwischen Bahn und Bahnsteig. Allerdings gab es wieder zwei helfende Hände, die den Rollstuhl in die Bahn zogen.



Als Fazit bleibt festzustellen, dass Rollstuhlfahrer wie unsere mutige Testerin allein nicht in der Lage wären, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Es wurde schon viel für die Barrierefreiheit getan. Es reicht für Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren aus, die man anheben kann, auch leichtere, nicht elektrisch betriebene Rollstühle könnten selbstständig in die Bahn einsteigen, aber für Personen, die einen elektrischen Rollstuhl benutzen, bleibt es schwierig. Eine simple Platte aus Metall, die man auf die Lücke legt, würde schon hilfreich sein.

Leider war auch niemand da, der Hilfe anbot. Deutliche Hinweise, dass Hilfe möglich ist, fielen nicht auf. Der Rollstuhlfahrerin war bekannt, dass es für Menschen, die sehbehindert oder gehbehindert sind, Hilfen gibt, die auf Anruf von der Ruhrbahn zur Verfügung gestellt werden, aber unsere Rollstuhlfahrerin hat wenig Vertrauen, dass sie von einer Person allein in die Bahn gezogen werden kann.

Die Stadt übernimmt die Kosten für einen Fahrdienst, den Rollstuhlfahrer in Anspruch nehmen können, um ohne Begleitperson mobil sein zu können. Dieser Fahrdienst unterliegt jedoch einer jährlichen Begrenzung und muss auch für Fahrten zum Arzt genutzt werden. Das reduziert das Budget für private Fahrten. Ohne diesen Fahrdienst wäre die Rollstuhlfahrerin an ihr häusliches Umfeld gebunden.

Der VCD wünscht sich für Menschen wie die Rollstuhlfahrerin Begleitpersonen in der Bahn, die regelmäßig mitfahren (beispielsweise jede Stunde oder Viertelstunde) und im Bedarfsfall eine Rampe/Metallplatte bereitlegen, damit Menschen, die sich nicht ohne Rollstuhl bewegen können, mobil sind und selbstständig ohne fremde Hilfe unterwegs sein können. Das fordert auch Susanne Hase als stellvertretendes Mitglied des Inklusionsrates der Stadt Essen. Es scheint zwar Hilfsmittel zu geben, aber noch nicht das Bewusstsein, auf Personen wie die Rollstuhlfahrerin zuzugehen und Hilfe anzubieten. Was für jeden gesunden Menschen selbstverständlich ist, ist für Menschen mit Behinderung nicht selten eine unüberwindliche Hürde.

Der VCD erkennt, dass der gute Wille vorhanden ist und bereits viel getan wurde, jedoch reicht das Erreichte noch nicht aus, um vollständig zufrieden sein zu können.

Diese Fahrt wurde zwischen zwei barrierefrei gut ausgebauten Haltestellen durchgeführt. Barrierefreiheit ist aber noch nicht überall selbstverständlich. Es gibt noch Haltestellen in der Mitte der Straße, an denen Rollstuhlfahrer auch ohne fremde Hilfe nicht ein- oder aussteigen können. Insbesondere im weiteren Verlauf nach dem Hauptbahnhof in Richtung Essen Süd fehlt es an Barrierefreiheit. Auch gibt es Bahnhöfe und Haltestellen, die nicht barrierefrei sind, an denen ein Aufzug fehlt. Außerdem muss es Lösungen wie eine Notruftaste oder einen zweiten Fahrstuhl geben, wenn an den Endhaltestellen der Aufzug defekt ist. Menschen wie die Rollstuhlfahrerin wären dort sonst gefangen und es bliebe nur der Weg über die Bahn zurück. Ein noch unbefriedigender Zustand.

Anmerkungen zum VRR-Stationsbericht 2022

Von Dr. Hans Jörgens

In Essen gibt es 26 S-Bahn-Stationen einschließlich des Hauptbahnhofs. Sie unterliegen der Obhut des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr als Verband der Aufgabenträger des öffentlichen und schienengebundenen Nahverkehrs in NRW. Der VRR hat im März diesen Jahres seinen Stationsbericht 2022 herausgegeben, in dem er das Ergebnis seiner Untersuchungen des Zustandes der S-Bahn-Station wiedergibt. Dieses Ergebnis wurde in einer Tabelle zusammengefasst.

Bei allen 26 Stationen wurden die Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit betrachtet und mit jeweils einer der vier Noten „hervorragend (blau)“, „zufriedenstellend (grün)“, „verbesserungswürdig (gelb)“ und „unzureichend (rot)“ bewertet. Für die Barrierefreiheit lauten die Noten „kein Handlungsbedarf“, „geringfügiger Handlungsbedarf“, „erhöhter Handlungsbedarf“ oder „sehr hoher Handlungsbedarf“. Aus den Noten dieser drei Kategorien wurde eine Gesamtnote berechnet und der Bewertung „ausgezeichnet“, „ordentlich“, „entwicklungsbedürftig“ oder „nicht tolerierbar“ zugeordnet. Danach gibt es in Essen keine ausgezeichnete Station und nur eine nicht tolerierbare; 11 Stationen sind ordentlich und 14 entwicklungsbedürftig.

Das bedeutet, dass mehr als die Hälfte der Essener S-Bahn-Stationen nicht in Ordnung sind! Bei der Barrierefreiheit sieht der VRR bei genau der Hälfte Handlungsbedarf; aber bei der anderen Hälfte sehen 8 Stationen rot und eine gelb. Für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität bedeutet dieses Ergebnis, dass jede dritte Station für sie nicht infrage kommt. Das findet der Autor dieser Zeilen erschreckend!

Zur Barrierefreiheit noch einige Worte: Dieser Begriff wird in vielen Fällen so verstanden, dass der Fußgänger trotz seiner eingeschränkten persönlichen Beweglichkeit ungehindert sein Ziel erreichen kann, bei einer einfachen S-Bahn-Station also von der Straße zum Bahnsteig und dort in den Zug kommt. Bei einer größeren Anlage wie zum Beispiel einem Hauptbahnhof sind aber zusätzliche Anforderungen zu erfüllen. So sollte der eingeschränkt mobile Reisende die im Bahnhof befindlichen Läden und Verkaufsstände erreichen können, zumindest soweit sie Reisebedarf führen. Das aber ist im Essener Hauptbahnhof nur eingeschränkt möglich. Grund dafür ist seine räumliche Gliederung und damit verbunden die Aufteilung seiner Einrichtungen auf drei übereinander liegende Ebenen: eine untere Ebene, auf der sich die beiden Haupteingänge und einige Geschäfte finden, eine mittlere Ebene, von der aus man die auf der obersten Ebene gelegenen Bahnsteige über normale Treppen oder Rolltreppen erreichen kann. Aufzüge verbinden nur die Bahnsteige mit der unteren Ebene. Die mittlere Ebene kann man also nur über Treppen oder Rolltreppen, nicht aber mit einem Aufzug erreichen. Auch sollte der ansonsten barrierefreie Zugang zu einem Bahnsteig nicht



übermäßig lang sein! Versuchen Sie mal, im Essener Hauptbahnhof von der mittleren Ebene Gleis 21 zu erreichen! Der Weg führt Sie über einen anderen Bahnsteig zum Verbindungsgang der Nebeneingänge und dann von dort zum Ausgang von Gleis 21! Dort gibt es allerdings einen Aufzug, der alle drei Ebenen verbindet. Auf den Bahnsteigen ist es schwierig, die Aufzüge zu finden, weil die Hinweisschilder an den Dachstützen so angebracht sind, dass sie zu den Gleisen zeigen. Blickt man in Längsrichtung des Bahnsteiges, kann man sie nicht sehen. Dieser Mangel lässt sich leicht durch Anbringen zusätzlicher Hinweise beheben, die auch in Längsrichtung erkennbar sind.

Die Barrierefreiheit des Hauptbahnhofs trägt in der VRR-Bewertung das blaue Etikett: kein Handlungsbedarf. Hier schlägt der Verfasser vor, die Bewertung auf „erhöhter Handlungsbedarf“ herunterzustufen. Ein barrierefreier Bahnhof sieht anders aus!

Wer sich selbst den Stationsbericht des VRR ansehen will, kommt über folgenden Link dorthin:
<https://www.vrr.de/de/magazin/vrr-veroeffentlicht-stationsbericht-2022/>

Wir vom VCD möchten gerne wissen, wie Sie aufgrund eigener Erfahrungen den Zustand der von Ihnen besuchten S-Bahn-Stationen bewerten. Schreiben Sie bitte an vcd.joergens@tonline.de. Vielen Dank!

Gleisbauarbeiten entlang der „Südstrecke“

Veröffentlichung der Ruhrbahn. Der VCD übernimmt die Information vom Internetauftritt der Ruhrbahn. Sie schreibt:

„U11, Tram 107 und Tram 108: Busse statt Bahnen

Die unterirdischen Haltestellen entlang der sogenannten Südstrecke werden barrierefrei!

Ab dem 31. Mai 2023 starten hierfür die letzten Gleisbauarbeiten, die bis zum 6. August 2023 andauern. Für die U-Bahn-Linie U11 sowie den Tram-Linien 107 und 108 fahren für die Dauer dieser Baumaßnahme Busse als Ersatz-(H).

Aufgrund einer gleichzeitig startenden Gleissanierung im Bereich der Kreuzung Altenessen Bf/Lierfeldstraße, fährt der SEV für die Tram-Linie 108 auf dem kompletten Linienweg.

Was bedeutet das für mich als Fahrgast?

Für die U-Bahn-Linie U11 und die Tram-Linie 108 fahren für die Dauer der Baumaßnahme vom 31. Mai bis zum 6. August 2023 Busse als Ersatz für die Bahnen (SEV), für die Tram-Linie 107 vom 31. Mai bis zum 21. Juni 2023. Bitte beachten Sie, dass in den SEV-Bussen kein Ticketkauf möglich ist und dass diese Fahrten nicht elektronisch beauskunftet werden.

U11

Die U-Bahn-Linie U11 fährt regulär zwischen (H) Buerer Straße und (H) Essen Hbf. Ab (H) Essen Hbf wird die Linie über den Linienweg der U-Bahn-Linie U18 bis zur (H) Wickenburgstraße umgeleitet. Für den südlichen Abschnitt der U-Bahn-Linie U11 pendelt der SEV zwischen (H) Essen Hbf und (H) Messe West-Süd/Gruga in der Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt.

Tram 107

Für die Tram-Linie 107 fährt der SEV im Zeitraum 31. Mai bis 21. Juni 2023 zwischen den (H) Katzenbruchstraße und (H) Bredeney. Um den Fahrgästen im Bereich (H) Katzenbruchstraße ein besseres Angebot anzubieten, folgt der SEV der Tram-Linie 107 ab (H) Am Freistein dem Linienweg der Tram-Linie 108. In den Hauptverkehrszeiten (Mo-Fr 6-9 Uhr und 12-18 Uhr) wird so weiterhin ein 5-Minuten-Takt angeboten.

Tram 108

Für die Tram-Linie 108 fährt der SEV auf der gesamten Strecke zwischen den (H) Altenessen Bf und (H) Bredeney im 10-Minuten-Takt. Der Umstieg zum SEV der U-Bahn-Linie U11 erfolgt an der (H) Essen Hbf oberirdisch an Steig 10. Der Umstieg zum SEV der Tram-Linie 107 und 108 erfolgt an der (H) Essen Hbf oberirdisch – in Fahrtrichtung Bredeney an Steig 9 und in Fahrtrichtung Altenessen Bf an Steig 2.

Der Abschnitt der Tram-Linie 107 zwischen Essen Hbf und Katernberg (bzw. GE-Hauptbahnhof) sind von den Gleisbauarbeiten auf der Südstrecke nicht betroffen. Die Bahnen fahren bis zum 21. Juni 2023 (Start der Sommerferien) wie gewohnt.“

Quelle: Internetauftritt der Ruhrbahn

Deutschlandticket für 49 Euro

Seit dem 1. Mai 2023 gibt es ein Ticket, das deutschlandweit gilt für 49,00 Euro.

Das Deutschlandticket ist da. Es ist ein großer Schritt zu einem einfachen und günstigen ÖPNV, aber es bleiben noch Fragen offen. Die aktuellen Regeln sind nicht in allen Bundesländern und Verbänden gleich. Im Zweifelsfalle beim Anbieter nachfragen.



Das Deutschlandticket gilt bundesweit in der 2. Klasse und in allen regulären Nahverkehrsangeboten. Das Ticket gilt nicht im Fernverkehr wie dem ICE. Es gilt sogar auf der IC-Strecke IC2323/RE34 Dortmund – Siegen - Dillenburg) in NRW. Dafür hat sich der regionale VCD stark eingesetzt. Es muss im Abonnement bezogen werden und ist entweder auf dem Smartphone oder als Chipkarte verfügbar. Es kann in der Regel bis zum 10. des Vormonats gekündigt werden.

Wer die 1. Klasse nutzen möchte, muss einen Zuschlag zahlen. Das gilt auch für die Mitnahme eines Fahrrades. Hunde fahren in innerhalb von NRW kostenlos. Einen landesweiten Sozialtarif gibt es leider noch nicht, jedoch soll es eine Lösung geben, genauso wie für Schüler und Auszubildende.

Der VCD wünscht sich eine freie Mitnahme von Kindern bis 14 Jahren (bisher ist das nur für Kinder unter 6 Jahren möglich) sowie eine Möglichkeit, das Ticket zu erwerben für Menschen ohne Konto oder mit negativer Schufa. Außerdem wünscht sich der VCD Semestertickets sowie Sozial- und Ausbildungstarife.

Einige benachbarte Städte in den Niederlanden kann man ebenfalls erreichen: Venlo, Arnheim, Enschede und Nimwegen. Diese Erweiterung ist auch für Essener Reisende attraktiv! Eine Fahrt nach Arnheim kann ist zu empfehlen, der Bahnhof ist ein Prachtexemplar moderner Architektur. Davor gibt es einen zentralen Omnibus-Bahnhof.

Quelle: VCD Internetauftritt

Das Deutschlandticket ist natürlich auch bei der Ruhrbahn erhältlich. Für die Inhaber eines Abbotickets mit Ausnahme des SchokoTickets oder SozialTicket wurde das bisherige Ticket automatisch umgestellt. Bei der Ruhrbahn ist das Ticket als digitales Ticket oder als herkömmliche Chipkarte erhältlich. Anders als beim Ticket 2000 kann keine weitere Person mitfahren, mit Ausnahme von Kindern unter sechs Jahren. Kinder über sechs Jahren benötigen ein eigenes Ticket. Das Deutschlandticket ist nicht übertragbar. Aufgrund der Halbleiterkrise stehen derzeit nicht genug DeutschlandTicket-Chipkarten zur Verfügung. Bis die Chipkarten ausgetauscht werden, gilt das Ticket der Ruhrbahn bundesweit.

Quelle: Internetauftritt der Ruhrbahn.



VCD bei Essen Original

Der VCD wurde gesehen!

Der VCD Essen war dieses Jahr beim großen Essener Begegnungs- und Familienfest "Essen Original" vertreten. Wir konnten uns direkt am Eingang zur Rathausgalerie in prominenter Lage präsentieren und einige interessante Gespräche führen.

Am VCD Infostand standen Martin Hase und Peter Kayser für Gespräche zur Verfügung.

Hinweis: Alle Angaben sind ohne Gewähr obwohl sie sorgfältig recherchiert wurden.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Martin Hase, Kopstadtplatz 12, 45127 Essen
Der Newsletter kann per Mail an vcd@martin-hase.de abbestellt werden.