SIGNALARCHIV.DE

barrierefrei?

2007 - das Europäische Jahr der Antidiskriminierung

aus SIGNAL 01/2007 (Februar/März 2007), Seite 13 (Artikel-Nr: 10000203)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

In Berlin sind noch ein Fünftel der S-Bahnhöfe und sogar drei Fünftel der U-Bahnhöfe nicht barrierefrei erreichbar. Darauf wies Bündnis 90/Die Grünen 2006 mit einer Protestaktion an mehreren Bahnhöfen hin, hier am stark frequentierten S-Bahnhof Frankfurter Allee. (Foto: Stephan von Dassel)

Die deutsche Bundesregierung will während ihrer EU-Ratspräsidentschaft neben der Bekämpfung des Klimawandels auch die Herausforderungen und Chancen des demographischen Wandels erörtern. Angesichts des wirtschaftlichen Aufschwungs und der Verständigung über das Investitionsprogramm könnte Deutschland mit gutem Beispiel vorangehen.

Die schwarz-rote Bundesregierung will 4,3 Milliarden Euro für Verkehrswege und 1,4 Milliarden Euro für die Gebäudesanierung ausgeben. Damit könnte eigentlich auch die Opposition zufrieden sein. Lafontaine fordert ein solches Programm schon seit Jahren, die FDP als letzte Autofahrerpartei in Europa freut sich über zusätzliche Autobahnen. Und die Grünen? Sie erinnern sich mit Wehmut, wie schwer es war, in harten Koalitionsverhandlungen mit der SPD eine Erhöhung der Gebäudesanierung von 300 auf 500 Millionen Euro durchzusetzen. Sie müssen nun zur Kenntnis nehmen, dass SPD und CDU sich sogar auf 1,4 Milliarden geeinigt haben.

Die Frage ist jedoch, unter welchen Bedingungen ein solches Programm zukunftsträchtig ist. Denn wir befinden uns nicht mehr in den 50er und 60er Jahren, am Beginn der Automobilisierung in Deutschland, mit stetig steigender Bevölkerungszahl und immensen wirtschaftlichen Wachstumsraten. Heute haben wir einen Bevölkerungsrückgang, lässt sich die Zahl der Autos kaum noch steigern, sind die Probleme der Umwelt, der Energie und die Beeinträchtigung der Lebensqualität insbesondere in den Städten offensichtlich. Ein Investitionsprogramm muss - neben der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit - auch diese Schwierigkeiten und Aufgaben lösen.

Bei den Verkehrsinvestitionen muss man genau hinschauen. Der bloße Straßenbau fördert, auch wenn viele das Gegenteil behaupten, nicht den wirtschaftlichen Aufschwung. Beim Autobahnbau - und das gilt ebenso für Schienenwege durch Tunnel oder über Brücken - ist der Arbeitsplatzeffekt gering, denn der Neubau ist kapital- und maschinenintensiv. Werden Verkehrswege aber saniert, ist die Arbeitsplatzeffizienz etwa viermal so hoch, profitiert die mittelständische Wirtschaft der Umgebung.

Mit dem Investitionsprogramm soll auch die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene unterstützt werden. Aber solange auch in Straßen investiert wird - oft sogar parallel zu neuen Bahnstrecken - wird sich nichts ändern.

Gerade angesichts der demographischen Entwicklung in den Industriestaaten, geprägt durch einen wachsenden Anteil alter Menschen, müssen Alternativen zum Auto gefördert werden. Denn Menschen steigen mit zunehmendem Alter auf Bus und Bahn um, weil sie sich im Auto zu unsicher fühlen. In Deutschland sind nur 20 % der Haushalte autofrei, die Rentnerhaushalte aber zu 60 %.

Aber es genügt nicht, überhaupt öffentlichen Verkehr anzubieten. Bahnen und Busse

müssen auch bestimmte Qualitätsstandards bieten, denn von den Fahrgästen sind etwa 30 % mobilitätsbehindert. Dazu gehören neben Personen im Rollstuhl zum Beispiel auch Eltern mit Kinderwagen und kleinen Kindern.

Mütter wissen, wie lange es dauern kann, mit zwei kleinen Kindern vom U-Bahnhof zur Straße zu gelangen oder von einem Bahnsteig zum anderen.

Vergessen dürfen wir auch nicht die vorübergehenden Behinderungen,z. B. ein Gipsbein nach einem Sportunfall. Denken müssen wir auch an ältere Menschen, denen das Treppensteigen schwer fällt und denen die Benutzung der Rolltreppen - wenn es überhaupt welche gibt - zu gefährlich erscheint.

Eine behindertengerechte Ausstattung des öffentlichen Lebens unterstützt die Mobilität im Alter, bekämpft das kinderfeindliche Image Deutschlands und schafft Arbeitsplätze. Im Augsburger Hauptbahnhof, ein Beispiel von vielen, sind weder Rolltreppen noch öffentlich zugängliche Aufzüge zu finden. Auch wenn auf Nachfrage den Menschen im Rollstuhl geholfen werden kann, trifft in dieser Stadt mit 275 000 Einwohnern die Klage zu: Behindert ist man nicht, behindert wird man!

Bedacht werden muss auch, dass es schon jetzt schwer ist, das Bestehende zu erhalten. Wer die knappen Finanzmittel heute für Neubauten aufwendet, trägt dazu bei, dass Bestehendes morgen nicht mehr erhalten werden kann, letztlich sogar stillgelegt werden muss. Das gilt zum Beispiel für Tausende von Brücken, die in den nächsten Jahren erneuert werden müssen.

Wird das Investitionsprogramm für die Optimierung des bestehenden Gesamtsystems und für die Behindertengerechtigkeit verwendet, gehört die Diskriminierung von Millionen in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen bald der Vergangenheit an. Das wäre nicht nur die angemessene Antwort auf den demographischen Wandel, sondern auch ein wesentlicher Beitrag für 2007, dem Europäischen Jahr der Antidiskriminierung.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000203.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten