

## **Busse mit Hublift oder Rampe?**

Als ich diesen Sommer einen Monat in Helsinki verbracht habe, konnte ich ein interessantes Experiment durchführen: Den Vergleich von Niederflur-Bussen mit Klapprampe und mit Plattform-Hublift aus RollstuhlfahrerInnen-Sicht.

In meiner Heimatstadt Bremen sind Niederflurwagen mit elektrisch betriebem Hublift vorne bei der ersten Tür der Standard. In Helsinki nutzt man Niederflurwagen mit manuell betriebenen Klapprampen in der Mitte des Busses.

Den Bremer Hublift können die FahrerInnen ohne Aufzustehen per Knopfdruck bedienen und haben ihn die ganze Zeit direkt im Blick. Helsinkis FahrerInnen sind angewiesen, ihren Platz zu verlassen, um die Rampe per Hand auszuklappen, wenn RollstuhlfahrerInnen mitfahren möchten. Zu meinem Erstaunen haben sie dies jedoch nur in Ausnahmefällen getan.

Rasch bin ich dazu über gegangen, bei Ankunft des Busses schon auf Höhe der FahrerInnentür zu stehen, um schnell und mit einem möglichst strahlenden Lächeln auf Finnisch um „Verzeihung“ und die Rampe bitten zu können. Nicht zu vergessen die mehreren Dankesbekundungen pro Ein- und Ausstieg, wenn es denn geklappt hat. Ich habe mich noch nie so oft nacheinander bedankt.

### ***Selbstverständliches Recht***

Eigentlich finde ich es unangebracht, mich für die ganz normale Nutzung eines Busses überhaupt zu bedanken. Ich sage häufig ein paar andere, freundliche Kleinigkeiten zu den FahrerInnen. Aber kein „Danke“ für etwas, das für nichtbehinderte Menschen ein selbstverständliches Recht ist. Bei dem Aufwand, den sich die FahrerInnen mit den Klapprampen machten, schienen mir umfangreiche Bedankungen allerdings nötig. Trotz all meiner Dankbarkeit sind die meisten FahrerInnen jedoch lieber sitzen geblieben. Meistens haben sich irgendwann andere Passagiere darum bemüht, die Rampe für mich aus- und wieder einzuklappen.

### ***Erfahrungen***

Nach meiner Statistik sind nur ca. 15 % der FahrerInnen ohne besonderen Aufwand meinerseits ordnungsgemäß zur Rampe gekommen und dabei auch noch freundlich gewesen. Ein größerer Anteil war mürrisch und leicht verärgert, „für mich“ aufstehen zu müssen.

Ein paar Mal habe ich die FahrerInnen zwar dazu bewegen können, auszusteigen und zur Mitteltür zu kommen – aber trotzdem wollten sie die Rampe nicht ausklappen, sondern mich lieber per Hand in den Bus kippen. Dann mussten wir erst einige Zeit streiten, bis ich endlich die Rampe nutzen konnte.

Ca. 10 % der Fahrer (alle männlich) sind wegen der Belästigung durch meinen Einstiegswunsch sogar aggressiv geworden. Zur Strafe haben sie dann entweder auf mich geschimpft, mich mit aggressiven Gesten gescheucht oder die Rampe mit Schwung vor mir auf den Boden geworfen. Dadurch ist der Straßendreck so aufgewirbelt worden, dass ich danach regelmäßig meine Hose abschütteln musste, um den Dreck wieder auf den Boden zu befördern. Die höher fliegenden Teilchen habe ich

ins Gesicht bekommen. Dann habe ich bedauert, mein Auto nicht mit nach Helsinki genommen zu haben.

Normalerweise habe ich das Problem, andere davon abzuhalten, mir zu „helfen“, wenn ich es gar nicht brauche. Für viele nichtbehinderte Menschen bin ich ein begehrtes Hilfeobjekt, besonders für Männer. Das kann auch anstrengend sein.

Wie schwierig wäre es erst gewesen, die FahrerInnen zum ordnungsgemäßen Gebrauch der Rampe zu bewegen, wenn ich ein weniger beliebtes Hilfeobjekt wäre?

### ***Genervte BusfahrerInnen***

Gewiss, die unwilligen FahrerInnen haben sich schlecht benommen. Auch wenn sie der Aufwand mit der Klapprampe stört, sollten sie höflich und respektvoll bleiben und ihren Unwillen nicht an den behinderten Fahrgästen auslassen.

Nach meiner Helsinki-Reise glaube ich allerdings, dass mit genau solchen Reaktionen grundsätzlich bei einem Teil der FahrerInnen zu rechnen ist.

Es kann sein, dass Helsinkis BusfahrerInnen unfreundlicher sind, als ihre KollegInnen in anderen Städten. Aber es wird immer einige FahrerInnen ärgern, wenn sie extra aufstehen, das Wechselgeld und andere Wertgegenstände einpacken, an den Ausklapp-Haken denken und zur mittleren Tür gehen zu müssen. Besonders, wenn der Zeitplan eng ist oder es draußen regnet.

Diesen Ärger lassen sie bei entsprechender Mentalität am schwächsten Glied aus: An den RollstuhlfahrerInnen, die aus ihrer Sicht die Mühe verursachen.

Das ist für mich ein Grund, auf elektrische Hublifte als Einstiegshilfe für Busse und Bahnen zu schwören und manuelle Klapprampen zu scheuen. Ich möchte nicht den Zeitdruck und im ungünstigen Fall den Ärger über zusätzlichen Aufwand der BusfahrerInnen abkriegen.

Ein anderer Grund für Hublifte ist, dass die Rampen je nach Höhenunterschied an der jeweiligen Haltestelle abenteuerlich steil werden können.

### ***Was passiert bei Defekten?***

Ein Hauptargument für Klapprampen lautet, dass sie weniger defekt-anfällig sind, als Hublifte. Einerseits stimmt das. Andererseits ist das kein Problem, wenn defekte Hublifte genauso schnell repariert werden, wie defekte Automatik-Türen. Das Problem ist weniger die Technik des Hublifts, als die Einstellung zur Frage, ob der Hublift eine notwendige Voraussetzung für die Verkehrstauglichkeit des Busses ist und umgehend repariert wird oder nicht.

In meiner ersten Woche in Helsinki bin ich mit einem Bus mit einer defekten Rampe gefahren, dem ich wieder in der zweiten und noch einmal in der letzten Woche begegnet bin, ohne dass sich am Zustand der Rampe etwas gebessert hätte. Auch einzelne andere Rampen wiesen Defekte auf, die sichtlich schon lange bestanden.

Natürlich ist es 10-mal besser, Busse mit Klapprampen zu haben, als ganz ohne Einstiegshilfe. Und auch bei uns in Bremen gibt es manchmal Probleme mit Bus und Bahn. Aber wenn ich meine Bus-Erlebnisse in Helsinki mit denen in Bremen vergleiche, fällt mir die Entscheidung leicht.

### ***Vergleich mit Bremen***

Wenn man den Vergleich mit dem Bremer Standard (alle städtischen Busse haben elektrische Hublifte) nicht kennt, sieht man das vielleicht anders.

Das eindrucklichste Argument für Hublifte ist für mich aber folgendes: Einen Monat lang bin ich in Helsinki jeden Tag mehrmals mit dem Bus gefahren. Kein einziges Mal bin ich dabei einer/m anderen RollstuhlfahrerIn begegnet.

Wenn sie gut mit den Rampen-Bussen zurecht kämen, hätte ich ähnlich oft RollstuhlfahrerInnen treffen müssen, wie in Bremen. Nämlich häufig und als ganz normalen Anteil der Fahrgäste. Einen ganzen Monat lang keine andere/n RollstuhlfahrerIn – ist eine deutliche Aussage über die Qualität der Nutzbarkeit der Busse.