

FREIE TRIBÜHNE

# Rollstuhlfahrer im Zugverkehr



(Quelle: indymedia)

**Info-Handicap nimmt Stellung zu rezenten Presseveröffentlichungen.**

(www.info-handicap.lu)

Die CFL haben in den letzten Jahren lobenswerte Anstrengungen unternommen, um ihren weniger mobilen Kunden die Bahnfahrt zugänglicher zu machen. Es ist weiterhin eine Tatsache, dass die technischen und finanziellen Mittel der Bahngesellschaft nicht unbegrenzt sind. Leider scheint es aber immer noch eine allgemeine Regel zu sein, dass die Intensität der Lösungssuche in diesem Bereich immer wieder von der Zahl der Nutznießer einer solchen Lösung abhängig gemacht wird. Hierbei kann es zu besonders abenteuerlich wirkenden Kompromisslösungen kommen.

Konkret sei aber an dieser Stelle vermerkt, dass die po-

tentiellen Nutzer einer allgemein verbesserten Zugänglichkeit wie folgt aufgeschlüsselt werden können:

- Menschen mit Mobilitätsbehinderungen: 3%,
- Schwangere Frauen und Kleinkinder: 7%,
- Mütter mit Kinderwagen, Personen mit Gepäck oder Einkaufstaschen, Lieferanten mit schweren Lasten: 5-15%,
- Ältere Menschen: 15%.

All diese Werte sind Minimalwerte und sicherlich untertrieben, so dass man ohne weiteres behaupten kann, dass mehr als die Hälfte der Bevölkerung auf eine barrierefreie Umwelt angewiesen ist.

Der Bau von Aufzügen wird oftmals mit dem Hinweis auf Vandalismus in Frage gestellt, mit anderen Worten: Behinderte müssen draußen bleiben, weil es Zeitgenossen gibt, die ihrer Zerstörungswut freien Lauf lassen.

Aus diesem Grund müssen Eltern ihren Kinderwagen samt Insassen anlässlich waghalsiger Manöver Treppen hoch und hinunter tragen. Reisende mit schweren Koffern oder anderen Lasten drohen in den Treppen zu stürzen oder von einer Lawine aus Passagieren eines gerade angekommenen Zuges überannt zu werden.

## Anmeldung ist Pflicht

Behinderte Menschen müssen sich anmelden, wenn sie den Zug nehmen möchten(!), was einem drastischen Eingriff in ihre private Zeitplanung entspricht. Erscheinen sie dann aus irgendeinem Grund nicht am vereinbarten Treffpunkt, wird ihnen dies als Fehlverhalten ausgelegt und hat, auf Dauer, natürlich auch seine Auswirkungen auf die Bereitschaft der Bahnbeamten den Mitbürgern mit beschränkter Mobilität entgegenzukommen.

Unser Vorschlag lautet: Wäre es nicht logischer und einfacher dafür zu sorgen, dass gewisse Züge IMMER zugäng-

lich sind und somit die verlangte Anmeldung nur die Ausnahme wäre?

Der tagtägliche Einsatz von Spitzentechnologie ermöglicht erst den modernen Zugverkehr, da sollte doch die Aufstellung eines angepassten Fahrplans die Regel sein (Das gilt übrigens auch für den Einsatz von Niederflurbussen im öffentlichen Transport).

Es stimmt, dass die von den CFL selbstgebauten Rampen (welche übrigens seinerzeit dank Mithilfe von Info-Handicap und anderen Organisationen konzipiert wurden) mittlerweile technisch überholt sind. Dass die Bahngesellschaft sich allerdings auf eben diese Überalterung beruft, um Behinderten den Transport zu verwehren oder alternativ die Beförderung im Minibus vorzuschlagen, ist sicherlich kein konstruktiver Lösungsvorschlag.

Zahlreiche Bahnhöfe im nahen Ausland sind mit diversen, erprobten Einstiegshilfen ausgestattet. Die Frage sei gestellt, warum, anlässlich der doch ansatzweise bedeutenden Erneuerung des CFL-Fuhrparks in den letzten Jahren, es nicht drin war, das eine oder andere mobile Hebesystem gleich mit zu bestellen?

## Gleiches Recht für alle

Alle Kunden der Bahn sollten die gleichen Rechte besitzen.

Dass es bis dahin noch ein weiter Weg ist, kann und wird von den Betroffenen akzep-

tiert werden, jedoch sollten wenigstens die zu erreichenden Kompromisse frei von jeglicher Diskriminierung sein.

Konkret heißt das: Bitte, gestaltet die Fahrpläne in einer solchen Weise, dass in regelmäßigen, akzeptablen Abständen IMMER barrierefreie Züge JEDEN Bahnhof in Luxemburg bedienen. Nur so können behinderte Menschen selbst entscheiden, ob sie ihre Zeiteinteilung in einer Weise organisieren, welche ihnen ermöglicht, ohne fremde Hilfe klarzukommen oder ob sie sich bei den CFL um einen Begeleitdienst bemühen müssen.

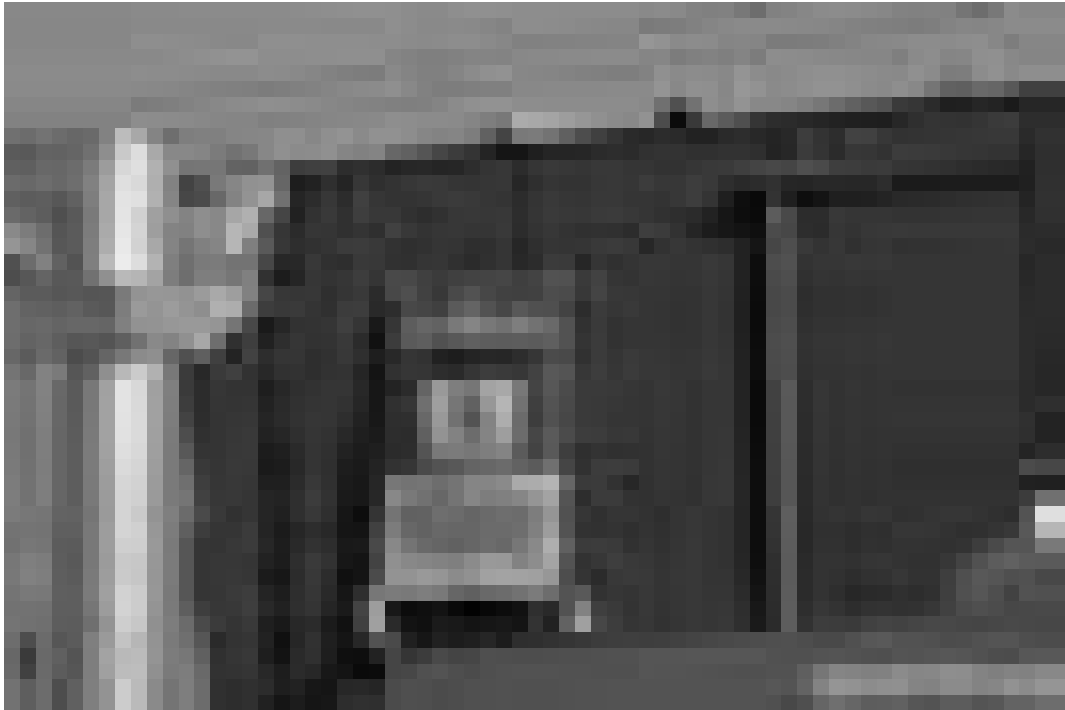
Auch die Infrastruktur, speziell der unbewachten Bahnhöfe, sollte dieser Unabhängigkeit Rechnung tragen. Wem nutzt es, ohne fremde Hilfe im Zug mitfahren zu können, um dann auf einem Bahnsteig anzukommen, der nur über Treppen verlassen werden kann?

Aber auch in dieser Hinsicht haben die CFL erste positive Schritte unternommen, und es darf gehofft werden, dass diese Schwierigkeiten nach und nach verschwinden. Es geht bei dieser ganzen Geschichte nicht um Schuldzuweisung oder um Enttarnung von Sündenböcken, sondern vielmehr darum, die Barrieren in den Köpfen umzu stoßen, um so den Blick auf die wirklichen, erreichbaren Lösungen freizumachen.

**Info-Handicap – Conseil National des Personnes Handicapées a.s.b.l.**

EFFET DE SERRE

# Non au Plan d'Allocation



(photo: Greenpeace)

**Greenpeace demande à la Commission européenne de rejeter le Plan National d'Allocation de Quotas II du Luxembourg.**

(greenpeace/woxx) - Greenpeace a adressé vers la mi-août une lettre au Commissaire pour l'environnement de la Commission européenne, Monsieur Stavros Dimas, avec la recommandation de rejeter le Plan National d'Allocation de Quotas II (PNAQ II) couvrant la période de 2008-2012 du Luxembourg. Pour Greenpeace, le PNAQ II du gouvernement luxembourgeois n'est pas cohérent avec

plusieurs réglementations européennes et internationales.

D'après l'article 1 de l'annexe III de la directive européenne (1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, qui définit les critères applicables aux plans nationaux d'allocation de quotas, la quantité totale de quotas à allouer ne doit pas être supérieure à celle nécessaire à l'application des critères

fixés par la directive. Dans le cas du PNAQ II du Luxembourg les quotas d'émissions ont été alloués d'une manière très généreuse. Les émissions vérifiées de l'année 2005 des installations couvertes par le champ de la directive ont été 20% en dessous des quantités allouées dans le cadre du PNAQ II. Le PNAQ II ne présente aucun argument justifiant que les émissions de CO<sub>2</sub> de ces installations vont augmenter de manière considérable et ceci dès le début de la période de 2008 – 2012.

L'annexe III de la directive 2003/87/CE définit également que les quantités de quotas doivent être cohérentes avec le potentiel, y compris le potentiel technologique, de réduction des émissions des activités couvertes par le système. Le PNAQ II du Luxembourg établit une réserve de 0,5 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pour une nouvelle turbine gaz vapeur de 200 MWel. Lorsqu'on calcule les émissions d'une telle installation avec les références techniques établies par la Commission européenne, les émissions seront de 0,45 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Dans le cas où on produit la même quantité d'électricité dans des installations de cogénération avec un meilleur

rendement, les émissions ne seront que 0,28 million de tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

L'article 1 de l'annexe III de la directive précitée stipule également que la quantité de quotas allouées doit être compatible avec un scénario aboutissant à ce que chaque Etat membre puisse atteindre voire faire mieux que l'objectif qui leur a été assigné en vertu du protocole de Kyoto.

## Peut faire mieux

"Les quantités des quotas d'émissions allouées dans le PNAQ II doivent être analysées dans le cadre des politiques énergétiques du gouvernement et des mesures de réductions prévues dans les secteurs non couverts par le système d'échange", a déclaré Roger Spautz de Greenpeace. "Les mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre décidées par le gouvernement dans le cadre du plan d'action ne puissent en aucun cas dans le potentiel de réduction existant", conclut Spautz.

Greenpeace critique également que la distinction faite par le gouvernement entre émissions «internes» et émissions «externes», dues à la vente de carburant consommé à l'étranger, n'est pas conforme avec le cadre juridique et réglementaire international.

La décision du Conseil (2) relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la communauté et le protocole

de Kyoto définissent que l'utilisation des mécanismes flexibles doit être supplémentaire aux mesures de réduction domestiques. Or, dans le cas du Luxembourg, le recours aux mécanismes flexibles est beaucoup plus important que les réductions domestiques.

Greenpeace regrette que le gouvernement luxembourgeois préfère acheter un maximum de "bons à polluer" à l'étranger pour atteindre son objectif de Kyoto au lieu de mettre en avant la réduction d'émissions de CO<sub>2</sub> au niveau domestique.

Greenpeace espère que la Commission européenne procédera à une analyse très critique du PNAQ II du Luxembourg et qu'elle se rangera aux arguments de Greenpeace pour rejeter le PANQ II dans sa version actuelle.

Notes

- (1) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil
- (2) Décision No 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto