

Öffentlicher Verkehr : lange Übergangsfrist und viel Arbeit, um die Barrieren abzubauen : einrollen statt einsteigen

Autor(en): **Hansen, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Curaviva : Fachzeitschrift**

Band (Jahr): **79 (2008)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-803650>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Öffentlicher Verkehr: Lange Übergangsfrist und viel Arbeit, um die Barrieren abzubauen

Einrollen statt einsteigen

■ Robert Hansen

Transportunternehmen haben viel in behindertengerechte Fahrzeugflotten investiert. Trotzdem sind dies oft noch regionale Inselösungen. Ziel ist es, dass Menschen mit Behinderung auch spontan den öffentlichen Verkehr benützen können.

Gleisangaben in Brailleschrift, Informationssysteme auf Flachbildschirmen, ebenerdige Einstiege in Bus und Bahn. Der Komfort im öffentlichen Verkehr hat sich markant verbessert – nicht nur für Menschen mit Behinderung. Am 1. Januar 2004 trat das Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft. Es regelt den Baubereich, den Dienstleistungssektor wie auch den öffentlichen Verkehr und verpflichtet Bund, Kantone und Gemeinden sowie die Transportunternehmen, das Angebot für Menschen mit Behinderung zu verbessern – dies während einer zwanzigjährigen Übergangsfrist. Dann muss der öffentliche Verkehr «den Bedürfnissen der behinderten Reisenden entsprechen», ob sie nun geh-, hör- oder sehbehindert sind. Auch Menschen mit einer geistigen Behinderung sollen den öffentlichen Verkehr möglichst uneingeschränkt nutzen können. Behindertenorganisationen, Verkehrsunternehmen und Fachleute entwickelten das Konzept «Mobil-Plus». Gesamtschweizerisch werden Haltestellen angepasst und der Fahrzeugpark modernisiert, damit ein behindertengerechtes Grobnetz zur Verfügung steht. Bis ins Jahr 2014

sollen in städtischen Gebieten auch Behinderte die öffentlichen Verkehrsmittel mindestens im 30-Minuten-Takt benutzen können. Kundeninformationssysteme, Schalter und Billettautomaten sollen bis dann modernisiert sein. Bei ohnehin notwendigen Umbauten der Infrastruktur, oder wenn neue Fahrzeuge angeschafft werden, lassen sich behindertengerechte Lösungen leicht finden. Für Änderungen an der bestehenden Infrastruktur haben die eidgenössischen Räte 300 Millionen Franken bereitgestellt. Für weitere 300 Millionen kommen die Kantone auf. Die Anpassungen müssen jedoch verhältnismässig sein. Wo die Kosten sehr hoch sind, der zu erwartende Nutzen aber klein ist, kann laut Behindertengleichstellungsgesetz auf die Modifikation verzichtet werden.

Das Bundesamt für Verkehr attestiert, dass in den vergangenen Jahren bereits viel für barrierefreie Mobilität getan worden ist. Trotzdem bestehe noch grosser Handlungsbedarf, um aus den heutigen Inselösungen ein flächendeckendes Netz von Angeboten zu schaffen. Ziel ist, dass Menschen mit Behinderung autonom und spontan den öffentlichen Verkehr benutzen können (siehe Seite 14). Im Herbst 2007 erstellte die Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr zwei Listen, die detailliert über den Ortsverkehr sowie Reisen mit Bus, Postauto und Tram,

die eingesetzten Fahrzeuge sowie Servicenummern der einzelnen Betriebe informieren. Diese sind unter www.fahrplanfelder.ch im Bereich «Rollstuhl» zu finden. Dort sind zudem sämtliche rollstuhlgängigen Angebote übersichtlich aufgeführt. Weiter sind Behindertenfahrtdienste, deren Leistungen und Tarife verzeichnet.

SBB informieren umfangreich

Diverse professionell gestaltete Internetauftritte geben Auskunft über barrierefreies Reisen. In Foren wird über Erfahrungen berichtet. Die Transportunternehmen halten Informationsmaterial bereit. Am umfangreichsten ist die Broschüre der SBB. Sie führt verschiedene Auskunftsstellen und Internetlinks auf und vermittelt Adressen zu Reiseangeboten. An Stützpunktbahnhöfen helfen das Bahnpersonal oder andere Dienstleister beim Ein- und Aussteigen mit Liften oder Rampen. Dieser Dienst kann beim «Call Center Handicap» unter 0800 007 102 von 6 bis 22 Uhr gebucht werden. Meist reicht eine einstündige Anmeldefrist vor Fahrtbeginn. Dort wird auch informiert, wie gut zugänglich Bahnhöfe oder Züge sind. Reisen auf Linien, bei denen Zugpersonal mitfährt, sind vergleichsweise einfach. Intercitys, Schnell- und viele Interregiozüge können während der Betriebszeit mit wenigen Ausnahmen benützt werden, in einigen Wagen der 2. Klasse und manchmal auch in der 1. Klasse sind Rollstuhlteile zu finden.

Eingeschränkt ist das Angebot auf Regionalzügen und unbegleiteten Interregiozügen. Die grösseren Bahnhöfe sind von 8 bis 19 Uhr bedient. Bei altem Rollmaterial sind jedoch enge Türen und steile Aufstiege auch für Menschen mit einer Gehbehinderung eine Zumutung. Nicht für Menschen mit einem Rollstuhl geeignet sind zudem die Nachtbusse und Nightbirds der SBB.

len nicht mehr verwendet werden. Zudem sind hohe Haltekanten ein Risiko, dass Fahrzeuge beschädigt werden. Weiter müssen die Haltebuchten genau angefahren werden, damit zwischen Fahrzeug und Haltestelle kein zu grosser Spalt entsteht. Gefordert werden maximal sieben Zentimeter. Das stellt hohe Ansprüche an die Fahrkunst der Chauffeure. Propagiert wird ein niveaugleicher Einstieg.

ständig sein», verspricht der Flyer «Mobilität trotz Gehbehinderung» des Zürcher Verkehrsverbundes. In seinem Einzugsgebiet sind 11 000 Menschen auf einen Rollstuhl angewiesen, 62 000 sind gehbehindert. Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2006 fahren auf 60 Prozent der Buslinien ausschliesslich entsprechende Fahrzeuge, im Internet sind unter www.zvv.ch im Bereich «Service» die ständig befahrenen Linien und der Ausbaustand der Haltestellen aufgeführt. Das Angebot wurde in nur zwei Jahren verdoppelt. Da auf den anderen Linien die Fahrzeuge täglich neu disponiert werden, sind keine verbindlichen Fahrpläne erhältlich, diese können jedoch unter einer Servicenummer aktuell erfragt werden. Grosse Veränderungen stehen auch bei der Zürcher S-Bahn an. Bis ins Jahr 2009 werden 60 Doppelstock-Kompositionen in Betrieb genommen, die auf einigen Linien bereits verkehren. Sie ermöglichen eine ebenerdige Einfahrt mit dem Rollstuhl. Auch die meisten Perronanlagen sind entsprechend ausgestaltet. Anders bei der Forchbahn und der Linie auf den Uetliberg: Zwar fahren einige Niederflurwagen, die meisten Perronanlagen sind allerdings nicht rollstuhlgängig. Auf den S-Bahn-Linien hilft das Personal mit dem Mobilift, um in die Züge zu kommen. Der Dienst kann im SBB-Call-Center Handicap angefordert werden und wird zwischen 6 und 24 Uhr angeboten.



Das Angebot an Niederflurfahrzeugen wurde in den letzten Jahren markant ausgebaut. Wo noch älteres Rollmaterial im Einsatz ist, werden Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, mit einem Lift in den Zug befördert.

Foto: roh

Neue Busflotte

Pionierarbeit leisteten einige Busbetriebe schon vor Jahren mit Niederflurfahrzeugen. Doch nicht immer bedeutet das auch, dass Menschen im Rollstuhl einfach in die Fahrzeuge gelangen können, wie eine Studie des Bundesamtes für Verkehr zum rollstuhlgerechten Einstieg aus dem Jahr 2005 zeigt: Unterschiedliche Fahrzeugtypen erfordern eine unterschiedliche Infrastruktur. Bisherige Normen können für den Bau von Bushaltestel-

Dieser erhöht den Komfort deutlich. Zudem lassen sich alternativ eingesetzte Rampen, die zum Teil manuell bedient werden, nur zeitintensiv bedienen. Somit ist die Fahrzeugflotte vielerorts einsatzbereit, bei den Haltestellen besteht aber noch Nachholbedarf.

Ausbau in Zürich

«In wenigen Jahren wird das Reisen mit Niederflurfahrzeugen selbstver-

Seit dem Jahr 2001 verkehren auf drei Linien des VBZ-Netzes in der Stadt Zürich einige Cobra-Trams. Inzwischen werden fünf Linien bedient, allerdings nicht alle regelmässig, was spontane Fahrten mit dem Rollstuhl verhindert. Zudem sind nicht alle Haltestellen für einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg konzipiert. Auf der VBZ-Homepage wird unter «Handicaperte Reisende in Tram und Bus» denn auch direkt auf den Internet-Auftritt der Behinderten-Trans-

www.ifas-messe.ch

IFAS 2008



Fachmesse für Arzt- und Spitalbedarf

28.-31. Oktober 2008

Messezentrum Zürich

Wichtiger
Termin
für Ihre
Agenda



Exhibit & More AG
Bruggacherstrasse 26 · Postfach 185
CH-8117 Fällanden-Zürich/Schweiz
Phone +41 (0)44 806 33 77 · Fax +41 (0)44 806 33 43
info@ifas-messe.ch · www.ifas-messe.ch

**EXHIBIT
& MORE**

IFAS 2008

porte Zürich sowie den Tixi-Transportdienst verwiesen.

Pionierarbeit in Bern

Auch in und um Bern sind viele Niederflurfahrzeuge im Einsatz, laut Bern Mobil werden 90 Prozent der gefahrenen Kilometer mit entsprechenden Fahrzeugen ausgeführt, die zudem mit elektrischen oder mobilen Rampen ausgerüstet sind. Das Unternehmen bezeichnet sich denn auch als «seit Jahren schweizweit führend, was den Einsatz von komfortablen und behindertengerechten Fahrzeugen betrifft». Seit Anfang der 90er-Jahre werden ausschliesslich Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhlrampen beschafft. Auf dem Tramnetz verkehren mehrheitlich rollstuhlgängige Fahrzeuge. Die Leitstelle gibt unter 031 321 83 30 kurzfristig telefonisch Auskunft, ob eine Haltestelle von einem Fahrzeug mit einer Rampe angefahren wird. Viele Busse wie Trams verfügen über das Fahrgast-Informationssystem. Damit werden Haltestellen visuell und akustisch angekündigt. Zwei Broschüren geben Auskunft über die Angebote für Menschen mit Behinderung. Die Internet-Fahrplanabfrage ist zudem blindentauglich, und die wichtigsten Informationen der Broschüre «Selbstständig spontan unterwegs sein» wurden in Brailleschrift veröffentlicht.

Auf dem Fahrnetz von Bern Mobil sind aber einige Haltestellen für Menschen mit einem Rollstuhl nicht zu benutzen, sei dies wegen zu schmaler Trottoirs, steiler Rampen oder eines Ein- und Ausstiegs direkt auf die Fahrbahn mit entsprechendem Unfallrisiko. Unter www.bernmobil.ch/handicap sind die rollstuhlgängigen Haltestellen verzeichnet.

Kaum Informationen

Spärlich fallen die Informationen der Basler Verkehrsbetriebe aus. Unter

«Tipps für Reisende» stehen für Fahrgäste mit Handicap gerade einmal drei Zeilen Informationen. Die meisten Tramzüge und Busse hätten einen Niederflureinstieg, einzelne Fahrzeuge seien zudem mit Rollstuhlrampen für elektrische Rollstühle ausgerüstet. Ein Hinweis auf eine Servicenummer, wo Fahrpläne erfragt werden können, fehlt. Auch elektronisch sind keine Informationen zu finden.

Auf dem Internetauftritt der Verkehrsbetriebe St. Gallen erhalten Mobilitätsbehinderte gar keine Informationen – und auf den Strassen nur ein eingeschränktes Angebot. Ende letzten Jahres haben die VBSG immerhin neue Fahrzeuge mit Niederflureinstieg bestellt.

Die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) wollen erreichen, dass ihr Busnetz auch von Menschen mit Behinderung einfach genutzt werden kann. Eine Broschüre gibt Empfehlungen für geh-, hör- und sehbehinderte Fahrgäste ab. Eine gesprochene Version kann auf CD bestellt werden. Auch die vbl modernisieren ihren Fahrzeugpark mit Niederflurbussen. Die Chauffeure legen für Menschen im Rollstuhl Klapprampen bereit und helfen beim Einsteigen. Wer abends oder nachts alleine mit dem Rollstuhl unterwegs ist, kann über die Leitzentrale 30 Minuten vor der Fahrt einen Fahrdienstmitarbeiter organisieren.

Bessere Kommunikation

Nicht überall werden die Anliegen der Fachstellen sofort umgesetzt. Procap führte, gestützt auf das Behindertengleichstellungsgesetz, eine Verbandsbeschwerde. Der Verband erreichte, dass die Rhätische Bahn und die Matterhorn-Gotthard-Bahn in ihren neuen Panoramawagen des Glacier-Express pro Zugeinheit einen zweiten Rollstuhlplatz einrichten, dies in der ersten wie in der zweiten Klasse. Auch die Toilette wurde vergrössert. Laut

den Bahnverantwortlichen wäre der Weg über die Beschwerde aber nicht nötig gewesen, die Anliegen wären auch nach einem klärenden Gespräch umgesetzt worden.

Fehlende Kommunikation spricht auch Marcus Rocca von Mobility International Schweiz an. «Auf Prospekten oder bei Marketingauftritten wird selten über behindertengerechte Angebote informiert. Und die Mitarbeitenden von Tourismusbüros sind oftmals nicht über ihre eigenen Angebote im Bild», kritisiert der Geschäftsführer der Reisefachstelle für Menschen mit Behinderung und für die Tourismusbranche. «Da muss sich in den Köpfen noch einiges verändern.» Auch bei Transportunternehmen seien unterschiedliche Auskünfte erhältlich, wann ein behindertengerechtes Transportmittel zum Einsatz kommt. Es sei aber spürbar, dass in jüngster Zeit deutlich mehr Niederflurangebote bestehen. Zudem habe das Verständnis der Leistungsträger gegenüber den Bedürfnissen der Behinderten zugenommen. Dass die Angebote besser werden, zeigt sich auch beim Ausflugsführer, der von der Reisefachstelle 2005 erstmals lanciert worden ist. Bei der zweiten gerade erschienenen Auflage des Handicapguide werden deutlich mehr Angebote gelistet. Lobend erwähnt Rocca ein Projekt im Toggenburg, an dem sich verschiedenste Anbieter beteiligen. Menschen mit Behinderung könne während zweier Wochen ein abwechslungsreiches Programm geboten werden. Das komme auch älteren Menschen und überhaupt allen zugute, die barrierefreie Angebote ebenfalls schätzten. «In der Schweiz haben wir diesbezüglich noch grosses Potenzial. Hier leben 700 000 Menschen mit Behinderung. In Deutschland sind es 6,7 Millionen.» So seien die nun angelaufenen Anstrengungen, Barrieren abzubauen, nicht nur unter dem sozialen Aspekt zu verstehen, sondern auch marktwirtschaftlich interessant. ■