

Zeitschrift: Curaviva : Fachzeitschrift

Herausgeber: Curaviva - Verband Heime und Institutionen Schweiz

Band: 85 (2014)

Heft: 5: Behindertenrechte : Konsequenzen aus der Uno-Behindertenrechtskonvention

Artikel: Das Recht auf Selbstständigkeit ist ein zentrales Anliegen der Uno-Konvention : "Ich bin schliesslich ein Mensch und nicht ein Rollstuhl"

Autor: Weiss, Claudia

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-804044>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Recht auf Selbstständigkeit ist ein zentrales Anliegen der Uno-Konvention

«Ich bin schliesslich ein Mensch und nicht ein Rollstuhl»

Menschen mit einer Behinderung kommen oft nur mühsam durch den Alltag: Bei jedem Trottoir, bei jeder Tramtür lauern Hindernisse. Auch Wohnungen haben häufig ihre Tücken. Die Uno-Konvention verpflichtet die Staaten, wo immer möglich Barrieren abzubauen.

Von Claudia Weiss

Ich befinde mich am Bahnhofplatz Bern, unter dem Glasdach bei den Tram- und Bushaltestellen. Und staune. Niederflurtrams, abgesenkte Trottoirränder, neue Billettautomaten – alles modern, alles mobilitätsfreundlich. Dachte ich als Fussgängerin. Jetzt sitze ich versuchshalber in einem Rollstuhl, und plötzlich sieht alles völlig anders aus. Herbert Bichsel, Geschäftsleiter der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, führt mich zu einem der roten Automaten. Topmodern, letztes Jahr eingerichtet – und für Rollstuhlfahrer zu hoch, für sehbehinderte Menschen nicht lesbar und ohne akustische Information für blinde Personen.

Bichsel wirft mir einen vielsagenden Blick zu. «Das Behindertengleichstellungsgesetz war ein wichtiger Schritt, und es regelt eigentlich vieles», sagt er. «Gefragt sind aber nicht nur Papierlösungen.» Der 46-Jährige sitzt seit 15 Jahren im Rollstuhl, und er hofft, dass die Uno-Behindertenrechtskonvention hilft, ein paar weitere Barrieren ab- und stattdessen die Menschenrechte auszubauen: «Durch die allgemeinen Grundsätze der Konvention – Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit und Zugänglichkeit – werden alle Länder noch einmal mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass sie den öffentlichen Verkehr wirklich für alle zugänglich machen müssen.» Für alle heißtt übrigens auch für alte Menschen mit einer Geh- oder Sehbehinderung. Dennoch ist der öffentliche Verkehr heute nur



Zu hohe Absätze, zu grosse Lücke zwischen Perron und Tram: Sogar der geübte Rollstuhlfahrer Herbert Bichsel braucht meistens zum Einstiegen die Hilfe der Tramchauffeure.

in ganz wenigen Städten, oft sogar nur an einzelnen Bus- oder Tramhaltestellen, wirklich zugänglich.

Zwanzig-Zentimeter-Perrons: Viel zu hoch

Beim Bahnhof Bern beispielsweise, einem Hauptverkehrsknotenpunkt, sind die Perrons nicht rollstuhlgängig. Herbert Bichsel lotst mich neben der Heiliggeistkirche durch und über einen ersten abgerundeten Trottoirabsatz: Gerade zwei Zentimeter hoch, ein «Gar-Nichts» für Fussgänger. Mit dem Rollstuhl muss ich jedoch exakt senkrecht zum Rand rollen, damit ich nicht plötzlich schräg abkippe. Als ich auf der Strasse lande, verspüre ich trotz vorsichtigem Hinunterrollen einen ziemlichen Hopper. Ein Versuch zurück aufs Trottoir – instinktiv stelle ich zur Sicherheit einen Fuß auf den Boden: Der Absatz fühlt sich unglaublich hoch an, ich muss drei Anläufe nehmen, bis ich über die schräge Kante hochkomme, beinahe wäre ich gekippt. Geschafft. «Das waren jetzt zwei Zentimeter, viele Übergänge am Bahnhof sind fünf, fünfzehn oder gar zwanzig Zentimeter hoch – keine Chance für Rollstuhlfahrer, aber auch keine Chance für alte Menschen mit ihren Rollatoren.» Drei Zentimeter sind deshalb ein häufiger Kom-

promiss: Weniger ist zu wenig für Sehbehinderte, die mit ihrem Stock den Trottoirrand erkennen müssen, mehr schaffen nur noch ausgesprochen sportliche Rollstuhlfahrer.

Wir wenden wieder und fahren stadtabwärts durch die Laube, Richtung Bärenplatz. «Hier rollt es sich prima», kommentiert Herbert Bichsel, und ich spüre es auch: Der Untergrund ist glatt, es geht leicht abwärts – so ist Rollstuhlfahren einfach. Aber nur

ganz kurz, schon lauert das nächste Hindernis: Wir schaffen es nur an genau zwei Stellen auch wieder aus der Laube hinaus, die meisten Ausgänge haben unüberwindbar hohe Stufen. Und dann kommt das Tramperron. Kopfsteinpflaster, abgeschrägt mit einer derartigen Neigung, dass ich zuerst kaum hochrollen kann und dann blitzschnell die Beine nach vorne stellen muss, damit mein Rollstuhl nicht nach hinten kippt. Herbert Bichsel lächelt fein. «Ich weiss, für Fussgänger sieht das völlig unkompliziert aus.»

Zu grosse Lücken, zu hohe Absätze

Ein Niederflurtram fährt heran. Es ist ein neues, eines der einfacheren, mit einem ausfahrbaren Trittbrett ausgestatteten, und hier soll ich versuchsweise hineinrollen. Zu spät, das Tram hält nicht an der vorgesehenen Stelle, ich schaffe es über die holperigen Kopfsteine nicht mal bis zur richtigen Tür, da ist es schon wieder weg. Wenn Herbert Bichsel einsteigen will, gibt er dem Tramchauffeur ein Handzeichen. Aber auch er schafft es oft nicht ohne Hilfe: Zwei Abstufungen à je zwei bis drei Zentimeter reichen, dass die kleinen Vorderräder des Rollstuhls im Trittbrett des Trams hängenbleiben. Und bei jenen Trams ohne ausfahrbare Trittbretter ist der Abstand zwischen Perron und Tram so gross, dass die Vorderräder ganz einfach hineinsacken. Nicht angenehm für Rollstuhlfahrer, so sind sie immer auf die Hilfe von mehr oder weniger gut gelaunten Tramchauffeuren angewiesen.

Bis 2023 müssen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgegesetzes (BehiG) für den öffentlichen Verkehr umgesetzt sein. Bis dahin ist noch viel zu tun. «Die ersten zehn Jahre seit Annahme des Gleichstellungsgesetzes haben viele Verantwortliche ganz einfach verschlafen», sagt Joe Manser, Architekt und Geschäftsführer der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Er beobachtet die vorbeifahrenden Trams und kommentiert: «Zu grosse Lücke zwischen Perron und Tür», oder «viel zu hoher Absatz.» Sein Elektrotrolley hilft ihm zwar über einige Hindernisse hinweg, die andere Rollstuhlfahrer mit reiner Armkraft nicht bewältigen können. Und seine Reise heute von Zürich nach Bern mit der SBB sei problemlos verlaufen, sagt er: «In die heutigen Doppelstockzüge komme ich in der Regel selber hinein. Aber in Bern brauche ich jeweils die Mobi-helper SBB zum Aussteigen, weil das Perron nicht erhöht ist.» Dennoch hofft er, dass die Uno-Konvention vor allem hilft, die Gleichstellung zu stärken: «Einige Kantone setzen ihre Aufgaben punkto öffentlichem Verkehr und öffentlichen Bauten sehr schlecht um.»

Auch alte Menschen profitieren

Das sei umso tragischer, weil es nicht um eine Minderheit geht und schon in den nächsten zehn Jahren sehr viel mehr Men-

schen von einer Gehbehinderung betroffen sein werden: «Es geht ja nicht nur um Rollstuhlfahrer, sondern auch um ältere Menschen, die mit ihren Rollatoren oft grosse Mühe haben.» Die Lobby der Senioren, die zahlenmäßig sehr stark wäre, fehle jedoch komplett: «Alte Menschen wollen keinesfalls mit einer Behinderung in Verbindung gebracht werden – dabei sind sie im Alltag tatsächlich oft behindert, weil sie nicht mehr gut sehen, gehen oder hören können.» Umso wichtiger sei ein hindernisfreier lokaler Busverkehr, oder, wo das nicht möglich sei, erschwingliche Transportdienste. «Vor allem die Dienstleistungen des Alltags, wie ein Billett lösen am Automaten oder eben selbstständig in einen Bus einsteigen können, machen es aus», sagt Manser. Die Zähne des BehiG würden einfach nicht überall greifen, auch weil sich viele nicht trauen, sie zu nutzen. «Die Uno-Konvention hat zwar keine neuen Zähne», sagt er. «Aber ich hoffe, dass sie besser zubeissen können, oder, anders gesagt, dass die Verantwortlichen dank der Konvention ihre Pflicht besser anpacken.»

Darauf hofft auch Eva Aeschimann von «Agile.ch. Die Organisationen von Menschen mit Behinderung». Sicher ist für sie: «Hätten die Betroffenen sich nicht für diese Ratifizierung eingesetzt, dann wäre der Beitritt der Schweiz noch immer nicht erfolgt.» Die Uno-Konvention jedoch, da ist sie überzeugt, stärke das bestehende Schweizerische Behindertenrecht und konkretisiere es. Zwar habe das BehiG punkto öffentlichen Verkehr und Mobilität bereits ziemlich viel bewirkt. «Aber noch nicht

genug, wie unsere Umfrage zeigt: Nur gerade die Hälfte der Schweizer Transportunternehmen erfüllte per Ende 2013 die elementaren Anforderungen für einen seh- und hörbehindertengerechten öffentlichen Verkehr.» Dasselbe gelte für den Baubereich: «Architekten, die die Norm SIA 500 immer noch nicht kennen und nicht anwenden, dürfte es doch gar nicht mehr geben», findet Eva Aeschimann. «Aber es gibt sie immer noch.»

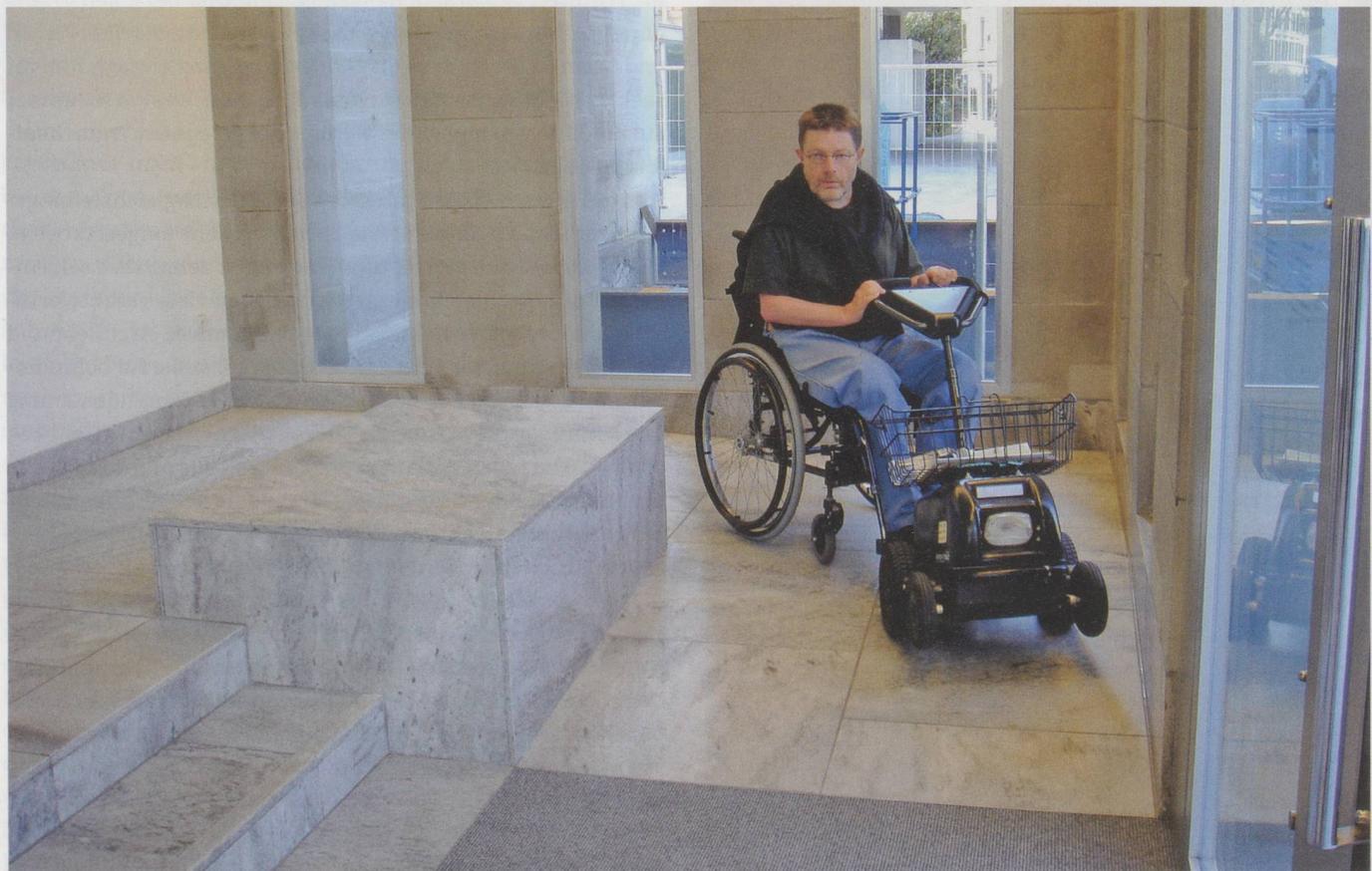
«Behindertengerecht» erfüllt nicht immer alle Normen

Tatsächlich erfüllen sogar speziell behindertengerecht gebaute Wohnungen nicht immer alle Normen. Emmanuelle Bigler,

beim Assistenzbüro ABü verantwortlich für Abklärungen und Neueintritte, hatte zwar grosses Glück mit ihrer gemütlichen Altbauwohnung im Westen von Bern: Diese war schon vor Jahren speziell für eine Wohngemeinschaft von Menschen mit Behinderung umgebaut worden. Dazu waren die zwei Wohnungen im Erdgeschoss verbunden und spezifisch angepasst worden, sodass die Wohnung

heute rollstuhlgängig ist. Zur Haustür führt zum Beispiel eine Rampe. Das ist wichtig für Bigler: Die 36-jährige Psychologin hat Muskeldystrophie, eine genetisch bedingte, fortschreitende Erkrankung der Muskeln, und sitzt seit ihrem zehnten Lebensjahr im Rollstuhl. Ihre Arme kann sie nur gerade so viel heben, dass sie einen Trinkhalm zum Mund schieben oder mit Hilfe eines langen Bandes eine Tür öffnen kann. Ein Heim wäre für die lebhafte, fröhliche Frau nie in Frage gekommen, es zog

«Unsere Umfrage zeigte: Nur die Hälfte der Transportunternehmen erfüllt die Anforderungen.»



Über einige Hindernisse hilft Joe Manser sein Elektrotrolley hinweg. Andere Engpässe oder Stufen kann auch er nicht überwinden: «Da bleibt noch viel zu tun.»

Foto: Fachstelle; hindernisfrei-bauen.ch



Emmanuelle Bigler beschäftigt sieben Assistentinnen:

Dank ihnen kann sie zuhause wohnen.

Foto: Marco Zanoni

sie in die Gesellschaft hinaus: Sie studierte und pflegt ein sehr aktives Sozialleben, sie bildet sich weiter und besucht unzählige Seminare. Mit 30 drängte es sie zur Unabhängigkeit, und sie beschloss, aus dem Elternhaus auszuziehen. Das gelang ihr dank des Assistenzbeitrags der Invalidenversicherung (IV): Mit Hilfe von Assistentinnen und Assistenten sollen Menschen mit einer Behinderung möglichst selbstständig in ihrem eigenen Zuhause wohnen können (www.assistenz.ch). So wie eben Emmanuelle Bigler. Sie ist rund um die Uhr auf Unterstützung angewiesen, fühlt sich jedoch nicht als «hilflose Behinderte», im Gegenteil, sie ist Arbeitgeberin von sieben Assistentinnen, die nebst vielen anderen Hilfeleistungen auch für sie kochen. Zum Glück, denn die Küche ist alles andere als rollstuhlgerecht. Bigler schmunzelt und sagt: «Ja, an alles haben die Architekten wirklich nicht gedacht.» Sie rollt mit ihrem Rollstuhl zur Toilette. «Zu schmal», sagt sie und

«Menschen zuerst auszuschliessen und sie dann wieder zu integrieren, macht doch keinen Sinn.»

zeigt auf die Tür, hinter der sogleich die WC-Schüssel steht. Hier hätte sie keine Chance, mit dem Rollstuhl hineinzufahren und sich zu drehen. Immerhin steht im Badezimmer eine zweite, rollstuhlgängliche Kloschüssel, und wenn auch die Badewanne für den Personenlifter nicht unterfahrbar und daher nicht benutzbar ist – dafür ist die Dusche schwellenlos und ohne Hindernisse zugänglich.

Auch für Eltern mit Kinderwagen oder Senioren mit Rollator Schwellen, schmale Türen, zugebaute Lavabos, unter die man mit dem Rollstuhl nicht fahren kann, enge Duschen – auch in neuen Wohnungen können zahlreiche Hindernisse lauern. «Das verstehe ich nicht», sagt Bigler. «Klar, ich kann akzeptieren, dass der Zytglogge nicht rollstuhlgängig ist, oder die kleinen Keller-Lädeli in der Altstadt. Aber bei Neubauten – also bitte!» Letztlich gehe es ja nicht nur um Menschen mit Behinderung, sondern auch um Eltern mit Kinderwagen oder um Senioren. Hier hofft sie, dass die Uno-Konvention hilft, das Thema mehr in das Bewusstsein der Allgemeinbevölkerung zu bringen. «Es macht keinen Sinn, wenn Menschen mit Behinderung zuerst in Sonderschulen und Heimen ausgegrenzt werden, um sie danach mit viel Aufwand und fraglichem Erfolg wieder in die Gesellschaft zu integrieren.» Stattdessen könne diese Separierung mit sinnvoll gebauten Wohnungen und wohlüberlegten Anpassungen im öffentlichen Verkehr gleich übersprungen werden. «Das wäre wirkliche Inklusion.»

Emmanuelle Bigler hofft, dass dann auch mehr Menschen mit Behinderung es wagen, vom Assistenz-Angebot zu profitieren. «Viele Betroffene haben Hilflosigkeit und Opferhaltung gelernt, jetzt haben sie Angst, sich ins eigene Heim und in den öffentlichen Raum hinauszutragen – und vielleicht auch Angst, keine Assistentinnen zu finden, die vertrauenswürdig und verlässlich sind.» Für Emmanuelle Bigler keine Frage, sie schätzt den Austausch mit all ihren Assistentinnen, meist Studentinnen. Und sie kämpft für ihre Unabhängigkeit. «Ich will als Person gesehen werden, und nicht als Rollstuhl. Mir wäre es lieber, selbstständig ins Tram einzusteigen und nicht von der Hilfe und der Tageslaune des Tramchauffeurs abhängig zu sein.»

Im Rollstuhl durch die Stadt fahren, öffnet die Augen

Wunder wird da wohl auch die frisch unterzeichnete Uno-Konvention nicht bewirken. Immerhin: «Unter den Ländern, welche die Konvention rasch ratifiziert haben, gibt es einige, die in der Umsetzung der Behindertengleichstellung längst

nicht so weit sind, wie es die Schweiz schon vor der Ratifizierung war», bringt es Eva Aeschimann von Agile.ch auf den Punkt. Aber noch ein bisschen mehr Umdenken in Sachen Mobilität und Bauten schade nicht. Und falls es zu harzig gehe, müssten sich wohl alle Verantwortlichen einmal in einen Rollstuhl setzen oder mit einer Blindenbrille durch die Stadt gehen. Dadurch würden sie die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung bestimmt besser bemerken. Ich jedenfalls sehe seit meiner kurzen Rollstuhl-Testfahrt plötzlich all die Hindernisse, die ich als Fußgängerin früher nie beachtet hatte. Und es sind viele. ●