

Zeitschrift: Mitteilungsblatt der Schweizerischen Parkinsonvereinigung = Magazine d'information de l'Association suisse de la maladie de Parkinson = Bollettino d'informazione dell'Associazione svizzera del morbo di Parkinson

Herausgeber: Schweizerische Parkinsonvereinigung

Band: - (1991)

Heft: 22: Mobilität

Artikel: Mit Leib und Seele : Einsatz für Behinderte im öffentlichen Verkehr = Avec le corps et l'esprit : incorporation des handicapés dans la circulation = Con anima e corpo : ingaggio per gli handicappati nei trasporti pubblici

Autor: Bütikofer, Kurt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-815218>

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: 03.04.2026

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

Mit Leib und Seele

Einsatz für Behinderte im öffentlichen Verkehr

Für Ulrich Bikle war der öffentliche Verkehr schon immer ein Thema: Als Kind wünschte er sich nichts sehnlicher, als bei den Bundesbahnen zu arbeiten. In der Jugend hat er sich dann für die PTT entschieden. Und heute ist er froh darüber, denn bei der Post erhielt er in den verschiedensten Sparten einen wertvollen Einblick in das Verkehrsgeschehen. Was ihm heute sehr zugute kommt. Denn inzwischen ist er einer der wenigen Spezialisten im Bereich «Behinderte im öffentlichen Verkehr». Vielleicht wäre er das ohne die Spätfolgen einer Kinderlähmung nicht geworden. Für das Reisen ist er auf einen Rollstuhl angewiesen. Kurt Bütikofer führte mit ihm – während eines Zwischenhaltes im Hauptbahnhof Zürich – ein Gespräch.

So richtig ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gelangten die Forderungen, welche behinderte Menschen an den öffentlichen Verkehr stellen, im Vorfeld der Abstimmung über die Bahn 2000. In einer vielbeachteten Informationstagung «Bahn 2000 – auch für Betagte und Behinderte?» formulierten verschiedene Behindertenorganisationen ihre Wünsche an den öffentlichen Verkehr. «Obschon die ersten Bemühungen der „Schweiz. Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter“ (SAEB) ins Jahr 1973 zurückgehen, ist und bleibt der 14. November 1987 mein Schlüssel-erlebnis», sagt Ulrich Bikle heute. «An diesem Tag habe ich die Anliegen der Betroffenen vorgetragen. Seither stehen wir in einem erspriesslichen Dialog mit verschiedenen Transportunternehmen, zuerst mit den SBB sowie einigen Privatbahnen und neulich auch mit dem Postautodienst der PTT, um miteinander nach befriedigenden Lösungen zu suchen.»

Das Kontaktgremium entsteht

Bei den SBB erhielt die Direktion Marketing Personenverkehr den Auftrag, in Zusammenarbeit mit Vertretern von Behinderten ein Konzept auszuarbeiten. Dabei sollte der von Bikle gemachte Vorschlag, Stützpunktbahnhöfe für Behinderte zu schaffen, die mit dem nötigen Personal und mit Hilfsmitteln für das Ein- und Ausladen von Reisenden im Rollstuhl versehen sind, vertieft werden.

Knapp zwei Jahre später konnte dann ein wichtiger Impulsgeber für einen behindertenfreundlichen öffentlichen Verkehr aus der Taufe gehoben werden: Das «Kontaktgremium Behinderte im öffentlichen Verkehr». Sechs Vertreter von Behindertenorganisationen sitzen mit je einem Vertreter von SBB, PTT, und dem Verband Öffentlicher Verkehr (VÖV) zusammen. Den Vorsitz führt das Bundesamt für Verkehr, und mitvertreten ist ebenfalls das Bundesamt für Sozialversicherungen. Dieses Gesprächsgremium behandelt Grundsatzfragen, sorgt dafür, dass wichtige Informationen sowohl bei den Behindertenorganisationen als auch bei den Transportunternehmen zur Kenntnis genom-

men werden, und spricht sich darüber ab, wer in welchem Zeitraum welche grundsätzlichen Anliegen bearbeitet. Sein Ziel ist die Schaffung eines Transportnetzes für Behinderte. Ausserdem wollen seine Mitglieder dafür sorgen, dass die dazu notwendige Gesetzgebung vorbereitet und in den eidgenössischen Räten auch beschlossen wird.

Hindernisarm reisen

Ulrich Bikle ist davon überzeugt, dass allen Teilen am besten gedient ist, wenn der Behindertentransport so weit als möglich in den öffentlichen Verkehr einbezogen werden kann. «Diese Massnahme würde manches vereinfachen, und es liessen sich im Sozialbereich namhafte Gelder einsparen. Bund und Kantone wie auch die Gemeinden hätten sich in die Aufgabe und die Finanzierung zu teilen. Allerdings müsste der Bund für alle Gemeinwesen verbindliche Richtlinien erlassen, damit beispielsweise die Transportkette für rollstuhlabhängige Behinderte lückenlos funktionieren könnte. Ich meine, die Erfüllung dieses Postulats wäre



50 dieser Mobilifts sind von den SBB auf die Reisesaison 1991 bestellt worden.

VCS-Bahnbegleitedienst und Mitfahrzentrale

Seit 1982 gibt es die Mitfahrzentrale des Verkehrsclubs der Schweiz, die Behinderten und Betagten via Radio DRS 1 Mitfahrgelegenheiten in Privatautos vermitteln hilft. Ende 1988 ist der Bahnbegleitedienst dazugekommen. Seit dem 3. Januar hat die VCS-Mitfahrzentrale neue Sendezeiten auf Radio DRS 1 erhalten. Durchsagen für einmalige Mitfahrgelegenheiten werden jeweils am *Dienstag und Donnerstag* in der Sendung «Etcetera» um 11.30 Uhr gemacht. Für regelmässige Mitfahrgelegenheiten steht die «Welle 1» jeden *Mittwoch* um 17.25 Uhr zur Verfügung. Wer eine Mitfahrgelegenheit sucht, stellt die Telefonnummer 063/61 26 26 der VCS-Mitfahrzentrale ein. Die Anrufe werden von Hans Oprecht entgegengenommen.

wahrscheinlich eine der wirkungsvollsten Eingliederungsmassnahmen Behinderter in unsere Gesellschaft.»

Auch volkswirtschaftlich hätte ein solches Vorgehen Vorteile: Der Transport einer behinderten Person im Behindertentransportfahrzeug kommt bis zu zehnmal teurer als im öffentlichen Verkehrsmittel. Gleichzeitig dienen fast alle Massnahmen, welche den Behinderten das Reisen erleichtern, auch den nicht-behinderten Reisenden (mit Ausnahme z. B. von Hebeliften oder Induktionsanlagen).

Worauf es ankommt

Je intensiver sich Ulrich Bikle mit seinem Spezialgebiet beschäftigte, desto klarer wurde es für ihn: Für Behinderte ist nicht nur der Einstieg ins Fahrzeug ein kritischer Punkt beim Reisen. Schon die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes, die Zugänge zu den Perrons (Stufen, Treppen, Lifts), die Perronhöhe: All diese scheinbaren Kleinigkeiten, vom gesunden Reisenden kaum zur Kenntnis genommen, können die Fortbewegung von Behinderten – auch von Parkinsonpatienten – einschränken. Im Fahrzeug selber erleichtern am richtigen Ort angebrachte Haltestangen und Bedienungsknöpfe das Ein- und Aussteigen in der heute meist kurzen zur Verfügung stehenden Zeit. (Originalton Bikle: «Weshalb werden Behinderten-Transportdienste von Betagten geradezu überflutet? Einzig deshalb, weil im öffentlichen Verkehrsmittel alles Tempo Teufel gehen muss und die Triebfahrzeuge derart grosse Anzugs- und Brems-



kräfte entwickeln, dass sich diese Menschen nicht mehr sicher auf den Beinen fühlen»). Zur Sicherheit im Fahrzeug selber trägt eine kompetente Zugsbegleitung, eine verständliche und regelmässige Durchsage der Haltestellen bei. Wünschbar wäre auch deren optische Bezeichnung. Viele dieser Massnahmen kommen den übrigen Reisenden ebenso zugute und erleichtern auch diesen die Orientierung und die Beweglichkeit beim Reisen.

Massnahmen bei den SBB...

Von den rund 800 Bahnhöfen der Bundesbahn sind bis heute 55 als Stützpunktbahnhöfe eingerichtet worden, wo mit Stapler und Rollstuhlpalette auch schwere Elektrorollstühle ein- und

«Es darf einfach nicht sein, dass der Transport Behinderter im öffentlichen Verkehr nur als technisches Problem oder betriebliches Hemmnis betrachtet wird. Hier muss ein Bewusstseinsprozess erfolgen, ein Umdenken stattfinden.»

(F. Jenni, Postautodienst PTT, Chef Sektion Angebot und Betrieb)

ausgeladen werden können. 150 Bahnhöfe und Stationen sind mit Personenrampen (Neigung in der Regel 10 bis 12 Prozent) oder mit Lifts versehen. Bei 50 Bahnhöfen wurden die Billettschalter mit Induktionsverstärkern ausgerüstet.

Vergünstigungen

Ein Jahres-Generalabonnement 1. oder 2. Klasse erhalten Behinderte für zwei Drittel des Preises. Anspruchsberechtigt ist, wer eine Rente der Eidgenössischen Invalidenversicherung oder eine Hilflosenentschädigung bezieht. Der Ausweis zum Bezug eines solchen Generalabonnements ist bei der zuständigen Ausgleichskasse erhältlich.

In der Schweiz wohnhafte und ständig auf Begleitung angewiesene Behinderte haben Anspruch auf kostenlose Beförderung, entweder für sich oder für eine Begleitperson. Für beide Personen genügt ein gültiger Fahrausweis. Die Begleitperson verpflichtet sich aber, der gehbehinderten Person beim Ein- und Aussteigen sowie während der Reise behilflich zu sein. Die dafür nötige «Ausweiskarte für Invalide» wird von den zuständigen kantonalen Stellen (z. B. Statthalteramt, Bezirksamt, Oberamt, Ausgleichskasse) oder von der Gemeindekanzlei abgegeben. Dort sind auch die für das Arztzeugnis erforderlichen Unterlagen erhältlich. Der Ausweis gilt für vier Jahre.

Bahnhofhilfe

Die Bahnhofhilfe ist in der Schweiz auf 15 Bahnhöfen tätig. Sie ist bereit, den Transfer von betagten und behinderten Personen innerhalb dieser Bahnhöfe zu übernehmen. Für Menschen, die gehbehindert sind, steht ein Faltrollstuhl zur Verfügung. Die Bahnhofshelferinnen sind an ihren gelb-weiss-roten Armbinden mit der Aufschrift «SOS» Bahnhofhilfe erkennbar. Eine telefonische Voranmeldung ist sinnvoll.

Sie dienen Behinderten mit einem Hörapparat. Seit Mitte der 80er Jahre werden die Perrons nach und nach erhöht,

Informationen und Tips

Die SBB hat in Zusammenarbeit mit dem Kontaktgremium «Behinderte im öffentlichen Verkehr» eine Broschüre gestaltet, die alles Wissenswerte über das Bahnfahren für Behinderte enthält («Informationen und Tips für behinderte Bahnreisende»). Insbesondere findet sich darin das Streckennetz mit den direkten Verbindungen zu Stützpunktbahnhöfen. Alle wichtigen Adressen und Telefonnummern, die bei der Vorbereitung einer Bahnreise nötig sind, sind aufgeführt. Und separat beigelegt ist ein Fahrplanauszug mit schweizerischen und internationalen Zugverbindungen für Reisende im Rollstuhl.

so dass hoffentlich später ein stufenloser Einstieg in die Bahnwagen möglich wird. Treppen und Perronränder werden durch Farbgebung und unterschiedliche Materialien so gekennzeichnet, dass sie von Blinden und sehgeschwachen Personen erkannt werden können. In 700 Reisezugwagen findet sich ein Rollstuhlteil. Jährlich kommen 150 Wagen mit dieser Ausrüstung dazu.

... und bei den PTT

Die Verkehrsbetriebe z. B. in Frauenfeld oder in der Stadt Zürich haben in den letzten Jahren Pionierleistungen im Bereich Behindertentransport erbracht. Auch beim Postautodienst der PTT mit seinen 650 Linien, 7000 Haltestellen

und 1700 Kurswagen ist einiges in Bewegung geraten. Im Agglomerationsverkehr sollen dort, wo Niederflurbusse eingesetzt werden können, in Zukunft solche Fahrzeuge beschafft werden. Auf den wichtigeren touristischen Linien will der Postautodienst dafür sorgen, dass auch behinderte Fahrgäste im Rollstuhl befördert werden können. Und schliesslich sollen überall dort, wo regelmässige Transportbedürfnisse für Behinderte im Rollstuhl vorhanden sind, z. B. bei Behindertenzentren, Eingliederungsstätten oder Altersheimen, entsprechende Reisemöglichkeiten geschaffen werden.

Grundsätzliche Fragen

Viele der Massnahmen bedingen Investitionen, oder sie bringen (wie z. B. Spezialvergünstigungen für Behinderte) Einnahmehausfälle. Es genügt

Wieviele Behinderte?

Zwar gibt es keine genauen Erhebungen über die Zahl der in der Schweiz lebenden Menschen, die körperlich oder geistig in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Schätzungen sprechen von rund 30 000 Rollstuhlfahrern, 8000 Blinden, 65 000 stark Sehbehinderten, 500 000 Hörgeschädigten und 180 000 Geistigbehinderten. Als Faustregel gilt, dass 10 Prozent einer Bevölkerung (650 000 Menschen in der Schweiz) als Behinderte im engern Sinn anzusprechen sind.

deshalb nicht, Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzählen und zu propagieren: Durch gezielte Einflussnahme muss auch der politische Wille zur Durchsetzung eines gesetzlichen Auftrags für Verbesserungen in diesem Bereich gestärkt werden. ■

Hilfe bei Startschwierigkeiten

Bü. Immer wieder unangenehm sind die Blockierungen für Parkinsonpatienten oder nur schon die Angst davor. Ein akustisches Hilfsmittel dagegen hat die Firma Knoll produzieren lassen. Es ist eine simple Kassette, die auch in einem Walkman abgespielt werden kann. Mit Wort und Musik werden Anleitungen gegeben, wie Start- und Engpassschwierigkeiten überwunden werden können. Die Firma Knoll hat der Parkinsonvereinigung 100 dieser Kassetten gratis zur Verfügung gestellt.

Wer eine solche zur Überwindung von Startschwierigkeiten gebrauchen möchte, kann sie schriftlich auf dem Zentralsekretariat bestellen, indem er der Bestellung 2 Franken in Marken beilegt.



Avec le corps et l'esprit:

Incorporation des handicapés dans la circulation

Ulrich Bikle est une personne qui s'est constamment intéressée à la circulation. Comme enfant son ambition était de travailler aux chemins de fer fédéraux. En tant que jeune homme il s'est décidé à entrer aux PTT. Actuellement il est heureux d'avoir rempli cette tâche car, à la poste, dans les divers départements, il a eu l'occasion de s'initier au domaine des transports. Aujourd'hui il est devenu un des rares spécialistes du domaine des handicapés dans le trafic public. Il ne le serait probablement pas devenu s'il n'avait pas été victime des suites d'une poliomyélite infantile. Il ne voyage actuellement qu'en chaise roulante. Kurt Bütikofer, rédacteur de notre magazine, l'a rencontré à la gare centrale de Zurich et voici ce qu'il l'a entendu dire.

En prélude à la votation concernant Rail 2000 on peut dire que la prise de conscience du public au sujet des exigences que requièrent les handicapés dans la circulation est vraiment réelle. Lors d'une réunion d'information très remarquée sur Rail 2000, diverses organisations de handicapés ont exprimé leurs vœux aux représentants des divers transports publics. «Bien que la FSIH (Fédération suisse pour l'intégration des handicapés) ait déployé ses efforts dès les années 70, la date du 14 novembre 1987 reste pour moi l'événement clé, dit aujourd'hui Ulrich Bikle. Ce jour-là j'ai exposé officiellement les désirs des handicapés. Dès ce jour nous sommes entrés en dialogue constant avec divers compagniers de transports, par exemple avec les CFF, et récemment aussi avec les responsables des autocars postaux afin de chercher ensemble des solutions satisfaisantes.»

La commission de contacts existe

Aux CFF la direction du marketing pour le transport des passagers a reçu l'ordre d'étudier la conception du transport des handicapés en discutant avec des représentants des ceux-ci. La proposition d'Ulrich Bikle est de munir certaines gares du soutien d'un personnel et de moyens appelés à charger et décharger les voyageurs en fauteuils roulants.

A peine deux ans après, six représentants d'organisations de handicapés se réunissent avec un responsable de chacun des domaines suivants: CFF, PTT et du VÖV (as-

Aide dans les gares

L'aide dans les gares existe en Suisse dans 15 stations. Elle se charge du transfert de vieillards et d'invalides dans ces gares. Un fauteuil roulant pliable est à disposition. On reconnaît facilement sur les quais les préposés à ce service à leur brassard jaune, blanc et rouge portant l'inscription «SOS» aide de gare. Il est cependant préférable de s'annoncer préalablement par téléphone.

Combien y a-t-il d'infirmes?

Aucune statistique n'existe au sujet du nombre de personnes habitant la Suisse qui sont empêchées d'être autonomes par suite d'un handicap physique ou mental. On estime que 30 000 personnes environ sont tributaires de fauteuils roulants. Il y aurait 8 000 aveugles, 65 000 malvoyants, 500 000 personnes atteintes de troubles de l'ouïe auxquels il conviendrait d'ajouter 180 000 personnes intellectuellement ou psychiquement déficientes. On peut estimer que 10% de la population (650 000 personnes) peuvent être considérées comme déficientes.

sociation des transports publics). Ce groupe de spécialistes forme une commission de contact concernant les handicapés dans le trafic public. La présidence est assumée par le bureau fédéral des transports publics. C'est également le département fédéral des assurances sociales qui collabore avec eux. Cette commission de discussion s'occupe des questions de base, veille à ce que les informations importantes parviennent aussi bien aux organisations de handicapés qu'aux entreprises de transports et discutent pour savoir par qui et en quel laps de temps les sujets de base seront traités.

Voyager sans difficulté

Ulrich Bikle est persuadé que toutes les parties intéressées seront satisfaites quand le transport des handicapés sera incorporé dans le trafic normal. «Cette mesure simplifierait beaucoup de choses, et dans le domaine social beaucoup d'argent serait économisé. La Confédération et les cantons, comme les communes, devraient se partager la tâche et aussi le financement. La Confédération devrait pour chaque communauté adopter des lignes de conduite afin que la chaîne de transport pour les patients en chaise roulante puisse fonctionner sans interruption. Je veux dire que l'accomplissement de ce postulat serait probablement la plus efficace des intégra-

tions de handicapés dans notre société.» D'un point de vue économique une telle manière d'agir aurait des avantages certains. Le transport d'une personne handicapée coûte environ dix fois plus dans un véhicule spécialisé que dans le trafic normal.

Comment tout cela arrive-t-il?

Plus Ulrich Bikle s'est occupé de son domaine particulier, plus tout est devenu clair pour lui. A son avis la difficulté la plus grande pour une personne handicapée n'est pas seulement de monter dans un véhicule, mais c'est déjà l'accès à la voie ferrée qui pose des problèmes (marches à gravir, escaliers, grandeur de l'ascenseur, hauteur du quai). Pour quelqu'un de valide tout cela est insignifiant, mais pour des invalides, comme les parkinsoniens par exemple, tout cela a de l'importance. Dans le véhicule lui-même des poignées et des barres posées judicieusement facilitent l'entrée et la sortie qui peuvent ainsi se faire dans un laps de temps plus court. Ulrich Bikle nous dit encore quand nous lui demandons la raison pour laquelle les moyens de transport pour handicapés sont pris d'assaut que cela vient du fait que tout va si vite actuellement et que les véhicules normaux ont une telle puissance d'accélération et de freinage que les personnes même légèrement atteintes dans leur santé vacillent souvent sur leurs jambes. Afin que les personnes invalides soient totale-

Avantages

Un abonnement général de 1ère ou de 2ème classe peut être obtenu au 2/3 du prix. Tous ceux qui bénéficient d'une rente fédérale de la société d'assurance pour invalides ou d'une indemnité pour impotents peuvent en profiter. Les handicapés domiciliés en Suisse et qui ont un besoin absolu d'être accompagnés partout ont droit à un transport gratuit pour l'une de ces deux personnes. Un seul billet de train suffit donc pour les deux. Cependant l'accompagnant a le devoir d'aider la personne handicapée à entrer dans le wagon et à en sortir ainsi qu'à subvenir à tous ses besoins durant le voyage. Les personnes concernées doivent posséder une carte d'invalidité qu'elles peuvent obtenir dans les bureaux cantonaux (par exemple bureaux de districts, caisses de compensation ou chancellerie municipale). On obtient également dans ces bureaux les papiers nécessaires à une déclaration médicale valable pendant 4 ans.



Nouveau typ d'autobus muni de marche-pieds abaissés à Zurich (bpz).

ment en sécurité dans un véhicule, il faudrait une aide compétente à la voix forte qui mentionne le nom des arrêts. Une indication optique serait aussi utile. Beaucoup de ces mesures seraient au bénéfice de tous.

Mesures prises par les CFF

Sur les 800 gares des CFF, 55 ont été transformées en points d'appui où des chaises roulantes électriques très lourdes peuvent être chargées et déchargées au moyen de palettes et de transporteurs. 150 gares sont munies de rampes d'accès aux quais (pentes de 10 à 12%) ou de larges ascenseurs. Les guichets de 50 gares ont des renforceurs à induction. Ceux-ci aident les personnes munies d'un appareil acoustique. Dès 1985 les quais seront rehaussés afin d'éviter l'accès aux wagons par des marches d'escalier. Le bord des quais et les marches seront signalés par une bande de couleur afin d'être vus par les malvoyants. Actuellement dans 700 wagons il existe un emplacement réservé aux chaises roulantes. 150 wagons nouvellement équipés s'ajoutent chaque année au matériel.

Mesures prises par les PTT

Cela bouge aussi du côté des PTT en ce qui concerne leurs 650 lignes, leurs 7000 arrêts et leurs 1700 véhicules de correspondance. A l'avenir les autobus dans les agglomérations devront être également munis de marche-pieds abaissés. Sur les lignes à vocation touristique le service d'autocars devra veiller à ce que des voyageurs en fauteuils roulants puissent être transportés. Finalement partout où des handicapés sont réunis, dans des centres de personnes

atteintes dans leur santé, dans des maisons accueillant des vieillards il faut prévoir des possibilités de voyager.

Questions de principe

Beaucoup de mesures prises nécessitent de gros investissements et des absences de recettes. Il ne suffit donc pas d'accumuler des améliorations. Au moyen d'influences bien définies il faut arriver à ce que la volonté politique se manifeste et se fortifie pour améliorer la situation.

AST - Association suisse des transports

Dès l'année 1982 la centrale d'accompagnement du club de transports suisses a informé les invalides, au moyen de la radio suisse alémanique, de transports en voiture privées. A la fin de 1988 on y a ajouté des informations concernant l'accompagnement dans les gares. Dès le 3 janvier 1991 la radio suisse alémanique, sur demande de la centrale d'accompagnement du club de transports suisses, diffuse une émission le mardi et le jeudi (nommée «Etcetera») à 11 h 30. Tous les mercredis à 17 h 25 il est possible d'entendre parler d'occasions de voyages accompagnés. Il est dommage qu'il n'y ait pas d'émissions de ce genre sur les ondes de la radio suisse romande!

Celui qui cherche une possibilité de voyage accompagné peut demander à M. Hans Oprecht, tél. 063 / 61 26 26, à la centrale des accompagnements de voyageurs, de le renseigner.

Informations et aides

Les CFF en collaboration avec la commission des contacts «Invalides dans le trafic public» a édité une brochure qui indique toutes les possibilités concernant les invalides dans le trafic. Demander la version française. On trouve dans cette brochure le réseau des lignes les plus courtes conduisant aux gares munies d'un service de transport d'invalides. Toutes les adresses et les numéros de téléphone utiles à la préparation d'un voyage en train y sont indiqués. Un horaire des trains suisses et internationaux pour handicapés en chaise roulante y est adjoint.

Questions juridiques

Réduction de travail prématurée. Que faire?

Bü. Il arrive parfois que des parkinsoniens, assez jeunes encore, doivent se faire à l'idée de diminuer leur temps de présence au travail ou de se faire pensionner prématurément. Ceci est lié à diverses questions juridiques qu'un laïque ne peut résoudre seul. Quelles vont être les conséquences de cette décision? Comment résoudre ces problèmes? Quels effets peut-on attendre des rentes de l'assurance sociale et de la caisse de compensation? Que faire si l'on reçoit son congé? On peut obtenir gratuitement une brochure à ce sujet auprès de l'Association suisse des aveugles et malvoyants, Maulbeerstr. 14, 3011 Berne (031/25 18 11). Cette brochure a pour titre: Réduction volontaire ou involontaire de travail.



Con anima e corpo

Ingaggio per gli handicappati nei trasporti pubblici

Per Ulrich Bikle i trasporti pubblici già da sempre sono stati di particolare interesse: Quando era bambino il suo più grande desiderio era quello di poter un giorno lavorare nelle ferrovie federali. Diventato ragazzo si fece poi assumere dalle PTT. E oggi ne è contento, perché il suo incarico alle poste gli ha permesso di farsi un'idea dei diversi settori dei trasporti pubblici; cosa che senz'altro ora gli torna a profitto. Egli infatti è uno dei pochi specialisti nel campo «handicappati e trasporti pubblici». Forse non lo sarebbe mai diventato, se non fosse per le conseguenze riportate da una paralisi infantile. Quando viaggia, egli non può fare a meno di una sedia a rotelle. Kurt Bütikofer ha intervistato Ulrich Bikle durante una fermata intermedia alla stazione principale di Zurigo.

È stato soprattutto durante le discussioni preliminari alle votazioni per le ferrovie 2000 che il pubblico ha preso conoscenza delle rivendicazioni poste ai trasporti pubblici dalle persone handicappate. In una riunione d'informazione di notevole considerazione, «Ferrovie 2000 – anche per gli anziani e gli handicappati?», diverse organizzazioni per gli handicappati hanno formulato ai trasporti pubblici le loro richieste. «Benché i primi sforzi della federazione svizzera per l'integrazione degli handicappati (FSIH) datino già del 1973, il 14 novembre 1987 è e resta la mia esperienza chiave», dice Ulrich Bikle. «È stato il giorno in cui ho esposto le richieste delle persone in questione. Da allora siamo in continuo e fruttuoso dialogo con diverse società di trasporto, quali le

Servizio d'accompagnamento ferroviario e centrale per la mediazione di passaggi in auto private AST

Nel 1982 è nata la centrale per la mediazione di passaggi in auto private dell'Associazione svizzera del traffico. Tramite la rete radiofonica DRS1 quest'associazione aiuta le persone handicappate e anziane a trovare chi da loro un passaggio in auto private. Fine 1988 vi è stato inoltre associato il servizio d'accompagnamento ferroviario.

Dal 3 gennaio la centrale per la mediazione di passaggi in auto private dell'AST ha ricevuto nuovi orari di trasmissione. Le richieste per passaggi non ricorrenti vengono trasmesse il martedì e il giovedì durante la trasmissione «Etcetera» all'ore 11.30; quelle per passaggi regolari vengono invece trasmesse durante la trasmissione «Welle 1» ogni mercoledì alle ore 17.25. Chi cerca un passaggio è pregato di rivolgersi direttamente alla centrale per la mediazione di passaggi in auto private, tel. 063/61 26 26 – risponderà il Signor Hans Oprecht.

FFS e attualmente anche i servizi delle autocorriere, per cercare insieme soluzioni soddisfacenti.»

Nasce il collegio di contatto

La direzione marketing del trasporto passeggeri delle FFS ricevette allora l'incarico di elaborare un concetto in collaborazione con i rappresentanti degli handicappati. C'era da approfondire con la proposta di Bikle di creare delle stazioni base per handicappati provviste del personale e dei mezzi ausiliari necessari per caricare e scaricare sul treno i viaggiatori su sedia a rotelle.

Appena due anni più tardi nasce un'importante organizzazione per i trasporti pubblici soddisfacenti le necessità di persone handicappate: «Il collegio di contatto per gli handicappati nei trasporti pubblici». Siedono allo stesso tavolo sei rappresentanti di organizzazioni per handicappati insieme a un rappresentante caduno delle FFS, PTT e dell'Associazione trasporti pubblici. Presiede il collegio l'Ufficio federale per i trasporti e vi è ugualmente rappresentato l'Ufficio federale per le assicurazioni sociali. Questo collegio tratta questioni di principio, provvede a che sia le organizzazioni per gli handicappati, sia le società di trasporto vengano a conoscenza di importanti informazioni, e si mette d'accordo in quale periodo vengono elaborati quali principali richieste.

Viaggiare senza impedimenti

Ulrich Bikle è convinto che sarebbe per tutti la miglior cosa, se il trasporto di handicappati venisse integrato il più possibile nei trasporti pubblici. «Questa misura semplificherebbe molte cose, portando inoltre un notevole risparmio nel settore sociale. Avrebbero il compito di dividersi il finanziamento la federazione, i cantoni e i comuni. La confederazione dovrebbe però rilasciare delle direttive impegnative per tutti gli enti collettivi, affinché potesse per esempio funzionare completamente la catena di trasporti per gli handicappati dipen-

Quanti handicappati?

Non esistono degli esatti rilievi sul numero di persone limitate nella loro mobilità fisica o mentale viventi in Svizzera. Si calcolano approssimativamente 30 000 persone bisognose di sedia a rotelle, 8000 ciechi, 65 000 persone con forti debolezze di vista, 500 000 persone con debolezze d'udito e 180 000 handicappati mentali. In genere si dice che circa il 10 per cento di una popolazione (in Svizzera 650 000 persone) sia da considerare handicappata nel senso stretto della parola.

denti dalla sedia a rotelle. Penso che l'adempiimento di questa mozione rappresenterebbe probabilmente una delle più efficaci misure d'integrazione degli handicappati nella nostra società.» Inoltre tale azione apporterebbe anche vantaggi economici: Il trasporto di una persona handicappata con un mezzo di trasporto per handicappati è fino a dieci volte più caro che quelle con i trasporti pubblici.

Riduzioni

Le persone handicappate ricevono un abbonamento generale annuale di 1a e 2a classe per due terzi del prezzo normale. Ne ha il diritto chiunque riceve una rendita dell'Assicurazione d'invalidità federale o un'indennità per bisognosi. Il certificato che dà diritto a un abbonamento generale a prezzo ridotto si potrà richiedere presso la cassa di compensazione competente.

Le persone che vivono in Svizzera e sono soggette a un'accompagnamento continuo, hanno diritto al trasporto gratuito loro o dell'accompagnatore. Per entrambe le persone basta un biglietto valevole. L'accompagnatore si impegna però di aiutare la persona handicappata a salire e scendere dal treno e di assisterla durante il viaggio. La «tessera per invalidi» necessaria si ottiene presso gli uffici cantonali competenti (p.e. uffici di luogotenenza, di circospezione, di amministrazione o anche le casse di compensazione) oppure presso la segreteria comunale; lì si possono richiedere anche i documenti necessari per il certificato medico. La tessera è valida quattro anni.



Da cosa dipende

Più Ulrich Bikle si approfondisce con la sua speciale tematica, più gli pare chiaro che per l'handicappato non solo il montare sul mezzo di trasporto rappresenta un punto critico. Già solo la costruzione dello spiazzo antistante alla stazione, gli accessi ai binari (gradini, scale, ascensori), l'altezza dei binari: Tutte queste apparenti piccolezze che i passeggeri sani non notano nemmeno, rendono invece difficile gli spostamenti all'handicappato - anche ai malati di Parkinson. Nei mezzi di trasporto stessi, delle sbarre d'appoggio e dei bottoni di controllo montati al posto giusto faciliterebbero il salire e scendere nell'ormai poco tempo a disposizione. (Voce originale di Bikle: «Chissà perché i servizi di trasporto per gli handicappati vengono addirittura sommersi da persone anziane? Senz'altro soltanto perché oggi tutto deve andare a ritmo elevato e le carrozze motrici hanno ormai sviluppato una tale forza di ripresa e di freno che questa gente non si sente più tanto sicura sui propri piedi.») Contribuiscono alla sicurezza nel veicolo stesso un accompagnamento competente e una trasmissione chiara e regolare delle fermate. Sarebbe desiderabile anche un'indicazione ottica. Da molte di queste misure trarrebbero vantaggio anche gli altri viaggiatori, facilitando pure a loro l'orientamento e la mobilità.

Disposizioni delle FFS...

Delle attuali 800 stazioni delle ferrovie federali finora 55 sono state attrezzate a stazioni base, dov'è possibile caricare e scaricare anche le pesanti sedie a rotelle elettriche a mezzo di impilatori e palette per sedie a rotelle. 150 stazioni e fermate sono provviste di rampe per persone (pendenza in genere 10 a 12 per cento) oppure di ascensori. In 50 stazioni gli sportelli dei biglietti sono stati muniti di amplificatori a induzione, utili ai passeggeri dipendenti da un apparecchio acustico. Dalla metà degli anni 80 i binari vengono man mano rialzati, affinché permettere la salita sul treno sullo stesso piano. Le scale e i bordi dei binari verranno contraddistinti con colori e materiali diversi fra loro, tali da renderli riconoscibili anche a persone cieche o con debolezze di vista. In 700 carrozze si trova uno scompartimento per persone su sedia a rotelle. Annualmente vengono così attrezzate 150 carrozze supplementari.

... e delle PTT

Anche nei servizi delle autocorriere con le loro 650 linee, 7000 fermate e 1700 corriere dirette si prevedono diversi cambiamenti. Lì dove possibile, per il servizio di trasporto d'agglomerazione, in futuro si acquisteranno delle vetture a



pianale ribassato. Per quanto riguarda le più importanti linee turistiche, i servizi delle autocorriere vedranno di poter trasportare anche i passeggeri handicappati su sedia a rotelle. Inoltre si pensa di creare delle appropriate possibilità di viaggio lì dove regolarmente sorgono necessità di trasporto per gli handicappati dipendenti dalla sedia a rotelle, p.e. presso i centri per handicappati, i centri d'integrazione oppure le case di riposo.

Servizio d'assistenza ferroviaria

In Svizzera il servizio d'assistenza ferroviaria viene offerto in 15 stazioni. Il servizio si assume l'incarico di trasferire persone handicappate o anziane entro queste diverse stazioni. Per persone con difficoltà deambulatorie è a disposizione una sedia a rotelle pieghevole. Le assistenti ferroviarie si riconoscono dalla loro fascia gialla-bianco-rossa con la scritta «SOS» servizio d'assistenza ferroviaria («SOS» Bahnhofhilfe). Si consiglia di preannunciarsi telefonicamente.

Questioni di principio

Tante di queste misure esigono investimenti o portano (come p.e. le riduzioni speciali per handicappati) a delle perdite di entrate. Non basta perciò elencare e propagare le possibilità di miglioramento: Influenzando direttamente bisognerebbe rafforzare anche la volontà politica per ottenere un incarico legale per dei miglioramenti in questo settore. «Non può essere che il trasporto di handicappati nei trasporti pubblici venga

Informazioni e suggerimenti

Le FFS hanno elaborato in collaborazione con il collegio di contatto «Handicappati nei trasporti pubblici» un opuscolo contenente tutte le più interessanti indicazioni concernenti i viaggi in treno per gli handicappati («Informazioni e suggerimenti per gli handicappati che viaggiano in treno»). Vi si trova in particolare l'itinerario con i collegamenti diretti per le stazioni base. Vi sono inoltre elencati tutti i più importanti indirizzi e numeri di telefono necessari per l'organizzazione di un viaggio in treno. Allegato separatamente anche un sunto dell'orario con collegamenti ferroviari svizzeri e internazionali per i viaggiatori su sedia a rotelle.

considerato unicamente un problema tecnico o un ostacolo aziendale. Qui deve verificarsi un processo di consapevolezza, aver luogo un cambiamento nel modo di pensare. (F. Jenni, servizi delle autocorriere delle PTT, capo della sezione offerta ed esercizio) ■

Facilitazioni di parcheggio

Bü. Per le persone con difficoltà deambulatorie e per terzi che trasportano regolarmente persone con tali difficoltà valgono le seguenti direttive della commissione intercantonale per la circolazione stradale:

È permesso parcheggiare per la durata massima di due ore in zone di sosta vietata, sempre che non si impedisca o si metta in pericolo la circolazione.

È ammesso parcheggiare per la durata massima di quattro ore supplementari all'orario di sosta autorizzato su parcheggi con limitazione di sosta di almeno 20 minuti. Queste facilitazioni valgono soltanto se nei paraggi non sono a disposizione parcheggi adatti. Inoltre è d'obbligo che si tratti di trasporti di o con persone con difficoltà deambulatorie. La tessera dovrà essere esposta ben visibilmente dietro il parabrezza. La tessera si può richiedere presso il comune e deve essere rinnovata a tempo debito. ■