

Zeitschrift: Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung

Herausgeber: Ce Be eF : Club Behindter und Ihrer FreundInnen (Schweiz) [1986-1992]; Anorma : Selbsthilfe für die Rechte Behindter (Schweiz) [ab 1993]

Band: 32 (1990)

Heft: 2: Mobile

Artikel: Neue öffentliche Verkehrsmittel Berns sind noch nicht rollstuhlgängig

Autor: Herren, Beat Stephan

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-157974>

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: 02.02.2026

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

Neue öffentliche Verkehrsmittel Berns sind noch nicht rollstuhlgängig

von Beat Stephan Herren

Seit März dieses Jahres ist das erste der 12 neuen Berner Niederflurdoppelgelenktrams in Betrieb. Bis Ende 1990 sollen die 11 weiteren futuristisch aussehenden, geräuscharmen und bis zu einem Viertel Energie sparenden sechstürigen Schmalspurzüge auf der Linie 3 verkehren. «Diese Weltneuheit», kurz vor der letzten Weihnacht als Geschenk an die Berner Bevölkerung durch den Direktor der Stadtbetriebe, Herrn Gemeinderat Alfred Neukomm, angepriesen, verfüge über weltweit den niedrigsten Wagenboden mit einer Höhe von «nur 35 cm». Einzig der Boden über den Drehgestellen ist um das Doppelte erhöht. Das viel gelobte neue Berner Tram kommt aber zum Einstieg nicht um eine 14 cm hohe Stufe herum. Deshalb wird es nie möglich sein, selbständig als RollstuhlfahrerIn diese verbliebene Stufe zu überwinden, und die Benützung des Trams mit einem Elektrorollstuhl bleibt gänzlich ausgeschlossen. Und doch preisen die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern – SVB – ihr neustes Tram als «behindertenfreundlich» an. Sicherlich ist für Betagte die verbliebene, relativ niedrige Stufe im Vergleich zu den bisherigen drei steilen Tritten ein echter

Fortschritt. Es wird nun für viele – auch Gehbehinderte und StockgängerInnen – erstmals möglich sein, anstelle des BETAX – Berner Behinderentransportdienst – das Tram zu benützen. Auch RollstuhlfahrerInnen sind schon beinahe integriert; eine einzelne Stufe ist für sie mit wenig Hilfe von PassantInnen, Angehörigen oder WagenschaffnerInnen zu überwinden.

Zur Verbesserung des Einstiegs wird die generelle Erhöhung der Traminseln diskutiert. Wegen der Stolpergefahr für Blinde, als Umfallgefahr für VerlofahrerInnen stossen verschiedene Lösungen auf Widerstand. Wenn diese Inseln nur leicht schräg angehoben würden, wäre der Trameinstieg zwar verbessert, aber noch lange nicht rollstuhlgerecht: Es verbleiben immer noch die 14 cm zum Wagenboden zu überbrücken. Deshalb ist die für Behinderte zwar verbesserte neue Transportmöglichkeit **weiterhin eine rollstuhlungtaugliche Zwischenlösung** und dürfte nie mit der optimalen Lösungsvariante in Grenoble verglichen werden. Dass es für StädteplanerInnen mit einer neu konzipierten Tramlinie technisch viel einfacher sein soll, bleibe dahingestellt. Aber auch in

Bern wären wie in Grenoble die 35 cm mit erhöhten Inseln, Teleskoprampen oder Hebebühnen zu bewältigen.

Dass der Verlad von Rollstühlen kein zeitlicher Mehraufwand ist, hat der Schreibende in Grenoble selber zusammen mit einer Elektrofahrerin «erfahren». Genau dieser Zeitaspekt wird aber leider immer wieder in die Diskussion der VerkehrsplanerInnen mit-einbezogen. Wollen doch die SVB sicherlich in erster Linie die Transportfrequenz verbessern, Zeit gewinnen oder zumindest in gleicher Fahrzeit mehr Passagiere befördern. Dass mit Niederflurtechnik auch Behinderte befördert werden sollen, ist wahrscheinlich nur ein Teilargument des Evaluationsentscheides, das aber politisch gut verkauft werden kann. Wie dem auch immer sei.

Im Unterschied zu Basel, wo neu die Verkehrsbetriebe dem Tixi den jährlich zu subventionierenden Betrag pro Einwohner überweisen, wird in Bern die Subvention des BETAX nicht aus der gleichen Kasse wie die neuen Trams oder allfälligen Trottoirerhöhungen, sondern über den kantonalen Lastenverteiler des Fürsorgewesens bezahlt, die SVB hingegen werden von andern Konti der Stadt und des Kantons Bern unterstützt.

Ebenfalls schmalspurartig Niederflurtechnik umgesetzt

Die grösste Schmalspurüberlandbahn der Berner Agglomeration, die Regionalbahnen Bern-Solothurn, RBS, beschaffen auf Anfang 1992 23 Niederflurzugskombinationen für ihren Schnellzugeinsatz zwischen Bern und Solothurn. Auch bei der RBS ist nicht vorgesehen, dass die Stationen so angepasst werden, dass RollstuhlfahrerInnen niveaulos in das herabgesetzte Zwischenteil einfahren können. Beispielsweise ist immer noch umstritten, ob der neu gebaute RBS-Bahnhof Moosseedorf (in dessen unmittelbarer Nähe wohnen die 19 RollstuhlfahrerInnen des Mooshuus) mit steilen Perronauffahrten behindertengerecht gestaltet wird, oder ob lange, flache Rampen auf Höhe der Wagenboden führen.

Nur Stützpunktbahnhöfe müssen wirklich behindertengerecht sein

Ganz allgemein scheint sich der Trend durchzusetzen, dass nebst den SBB mit ihren «100 Stützpunktbahnhöfen» kleinere Regionalbahnen oder öffentliche Verkehrsmittel einzelner Gemeinden kaum «auf wirklich behindertengerecht machen». Denn trotz der

knapp kalkulierten Budgets dieser Unternehmen könnten die nicht wirtschaftlichen Zusatzkosten wahrscheinlich von der öffentlichen Hand voll übernommen werden. Meiner Meinung nach müssen neu gebaute Stationen und neu angeschafftes Rollmaterial mindestens die SBB-Konzeptideen und die neue Behindertenbaunorm CRB 521 500 abdecken. Denn es existieren ja noch lange nicht in allen Landesgegenden Behindertentransporte, auf die die öffentlichen Verkehrsmittel die RollstuhlfahrerInnen aus Einfachheit gerne abschieben. Die aus Notsituationen als Selbsthilfe entstandenen Spezialtransportunternehmen für Behinderte sind in den öffentlichen Verkehrsketten mancherorts bereits zu einer Selbstverständlichkeit geworden.

Dies hörten zum Beispiel Berner RollstuhlfahrerInnen zur Genüge, als sie sich für optimale SVB- und RBS-Fahrzeuge einsetzten: «Ihr Schwerbehinderten habt ja ein Transportmittel, das viel besser für Euch ein- und ausgerichtet ist, als die neu zu beschaffenden Fahrzeuge». Dass aber ein BETAX als Sonderbetrieb viel teurer kommt, bleibt meistens unerwähnt. Es wird nur von nicht mehr einhaltbaren Fahrplänen wegen langen Einladezeiten, teuren, für wenige Behinderte zu

bauende Rampeninstallationen und von Personalerhöhungen gesprochen. Dass der zeitliche Verlust bei guter Installation à la Grenoble gar nicht auftritt und die finanziellen Investitionen der Rampenanfertigung kaum höher als der Behindertenspezialtransport ist, wird in der Schweiz noch nicht als Argument ins Spiel gebracht. Grenoble baut bereits an der zweiten voll behindertenfreundlichen Tramlinie, wohl nicht nur aus einer fürsorgerischen Haltung gegenüber RollstuhlfahrerInnen. Auch wenn die Schweizer Verkehrsbetriebe mit den Niederfluranschaffungen in abgemagter Weise die richtige Bauart begonnen haben, bleibt uns Behinderten für eine freie Mobilität und bessere Integration nichts anderes übrig, als für ein behindertengerechtes Umfeld der Niederflurtrams und Teleskoprampen der Fahrzeugeingänge à la Grenoble zu kämpfen. Sei es in Bern, Zürich, Frauenfeld, Schaffhausen oder in den Regionen Basel oder Bern-Solothurn usw., in denen Niederflurfahrzeuge im Einsatz sind oder nächstens kommen: Wir Behinderte sind erst **mobil**, wenn auch ein öffentliches Transportmittel wirklich «rollstuhltauglich» ist und be-fahren, erfahren – für Sinnesbehinderte – und ge-fahr-los ist. ■