Zeitschrift: Sonos / Schweizerischer Verband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen

Herausgeber: Sonos Schweizerischer Verband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen

Band: 96 (2002)

Heft: 11

Artikel: Behindertengerechter öffentlicher Verkehr : Teil 1

Autor: Ziegler, Daniel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-924237

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: 13.12.2025

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

Die Hörbehinderten müssen aufpassen, dass sie nicht unter die Räder kommen

Behindertengerechter öffentlicher Verkehr (Teil 1)

Daniel Ziegler, Geschäftsführer der Interessengemeinschaft Gehörlose und Hörbehinderte (IGGH) der Kantone Bern und Freiburg, äussert sich umfassend zum behindertengerechten öffentlichen Verkehr in der Schweiz.
Den 2. Teil dieses Artikels veröffentlichen wir in der Dezemberausgabe von Sonos.
Über das von Daniel Ziegler geleitete 8. IGGH-Hearing zum Behindertengleichstellungsgesetz BehiG und ÖV mit Teilnehmern der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs und des zuständigen Bundesamtes, wird ebenfalls in der Dezemberausgabe berichtet.

Daniel Ziegler

Das Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann für hörbehinderte Fahrgäste zum Hindernis werden, wenn die notwendigen Reiseinformationen unterwegs fehlen oder unvollständig sind. So können viele Behinderte Mitteilungen über Lautsprecher zu Geleiswechsel gar nicht wahrnehmen. Unfreiwillige, verspätete Ankunft am Reiseziel, mit weiteren Konsequenzen sind die Folgen. Die Behindertenorganisationen fordern Verbesserungen.

Diese Forderungen und vieles mehr sollen in Zukunft das Reisen attraktiver machen. Denn der öffentliche Verkehr wird im Moment umgebaut und modernisiert. Er ist nicht nur eine materielle, sondern auch eine geistige Baustelle. Zahlreiche Konzepte werden erarbeitet und umgesetzt. Eines davon hat zum Ziel, die Benachteiligungen behinderter Menschen zu beseitigen oder zu verringern. Lösungen, die allerdings die besonderen Kommunikationsprobleme Hörbehinderter beseitigen sollen, sind noch nicht in Sicht. Den diese müssen zuerst noch entwickelt werden. Auch nach Einführung des Behindertengesetzes wird es noch Jahre dauern, bis die entsprechenden Einrichtungen verfügbar sind. Ob sie flächendeckend eingesetzt werden, hängt nicht zuletzt auch von den Hörbehinderten und ihren Organisationen ab.

Behindertenanliegen sind nur ein kleines Puzzleteilchen

Die Massnahmen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr sind verglichen mit allen laufenden Grossprojekten kleine Teilchen eines grossen Puzzles, das im Moment zusammengesetzt wird. Dafür werden Milliardenbeträge investiert. Folgende Projekte sind zu erwähnen:
Im Rahmen des Ausbaus der Bahn 2000 werden Schienennetz und Infrastruktur der SBB modernisiert und erneuert und neues Rollmaterial beschafft. Die Bahn 2000 wird neue Züge, mehr Direktverbindungen, kürzere Reisezeiten und den Halbstundentakt auf den wichtigsten Strecken im Inland bringen. Auch der Regionalverkehr wird mit Umbaumassnahmen attraktiver gemacht. Der Ausbau des Agglomerationsverkehrs ist nach Grossprojekten in Zürich, Basel, Genf, Lausanne, Bern und Zug ins Stocken geraten. Verantwortungsstreitigkeiten und ungeklärte Finanzierungsregeln erschweren weitere innovative Projekte.
Die 1999 erfolgte Marktöffnung im Güterverkehr und die Ratifizierung der bilateralen Abkommen hat das Schienennetz dem europäischen Raum zugänglich gemacht. Die Transitachse Neat wird einen Teil des Güterverkehrs durch die Schweiz auf die Schiene bringen. Bereits eingeführt wurde das sogenannte Bestellverfahren, indem die Transportleistungen von Staat öffentlich ausgeschrieben werden.
Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind gigantisch. Im Jahr 2000 wurden allein in die Infrastruktur des Schienenverkehrs rund 3 Milliarden Franken investiert.
Mit der Bahnreform 2 soll die Bahn noch effizienter werden, indem die Staatsbeiträge gesenkt und gleichzeitig Personen und Güter bei gleichbleibender oder verbesserter Qualität befördert werden sollen. Zentrale Themen sind Finanzharmonisierung, Reform der kleineren Transportunternehmungen, Chancengleichheit und Gesetzesanpassungen. Vor allem die Finanzharmonisierung, nach dem Vorbild des neuen Finanzausgleiches, löste bereits im Vorfeld Ängste aus. Denn es wird eine grössere Lastenverschiebung an die Kantone befürchtet. Diese könnte, so wird bereits heute spekuliert, in verschiedener Hinsicht negative Auswirkungen auf das gesamte System des öffentlichen Verkehrs haben.

Behindertengerechter öffentlicher Verkehr – Pionierleistung

Seit 1992 setzte sich das Kontaktgremium Behinderte und öffentlicher Verkehr intensiv mit Fragen eines behindertengerechten

öffentlichen Verkehrs auseinander. Erste Weichen wurden 1993 gestellt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) gab damals eine Studie zum Thema "Mobilitätsbehinderte im öffentlichen Verkehr" in Auftrag. In dieser sogenannten "Blaserstudie" wurden umfassende Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, wie Mobilitätsbehinderten der Zugang und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden kann. Ausgegangen wurde von einer lückenlosen Transportkette von Haustür zu Haustür, die eine enge Zusammenarbeit zwischen den bereits bestehenden Behindertentransportdiensten und den öffentlichen Verkehrsmitteln vorsieht. Die Studie zeigt auf, dass der öffentliche Verkehr zu vertretbaren Kosten behindertengerecht umgebaut und ausgebaut werden kann, wenn die nö-tigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Darin wurden bereits die Informationsprobleme der Hörbehinderten erkannt und erste Lösungen diskutiert. Mit der Schaffung der schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) trugen die Behindertenorganisationen wesentliches zur Konkretisierung eines behindertengerechten öffentlichen Verkehrs bei.

Zusätzlich Aufschub leistete dem behindertengerechten öffentlichen Verkehr die im Sommer 1998 eingereichte Volksinitiative "Gleiche Rechte für Behinderter", die den Gesetzgeber verpflichten soll, die Gleichstellung Behinderter zu verwirklichen. Demgegenüber hat der Bundesrat das Behindertengesetz gestellt. Darüber beraten im Moment die eidgenössischen Räte und setzen Normen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr. .

Im Zuge dieser Legiferierung sind die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs aktiv geworden. Die SBB erarbeiteten aus eigener Initiative in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen an einem Behindertenkonzept. Darin sind umfassende Standards und Systemelementen festgelegt, die Personen mit einer Behinderung die autonome Benützung ermöglichen sollen. Als Weiterentwicklung dieser Arbeit folgt ein Konzept für den gesamten öffentlichen Verkehr, das nach Einführung des Behindertengesetzes als Verordnung eingeführt wird.

Zur Definition von Hörbehinderung im öffentlichen Verkehr

Das Konzept des VöV/BAV hat zum Ziel, "Benachteiligungen (im öffentlichen Verkehr) zu beseitigen oder zu verringern". Dabei ist der öffentliche Verkehr so zu gestalten und zu erschliessen, dass er auch von Personen mit einer Behinderung spontan und autonom benützt werden kann. Zur autonomen Benützung gehören auch die Verfügbarkeit der reiserelevanten Informationen vor und während der Reise und die Benutzbarkeit der Kommunikationseinrichtungen. Als Prinzip gilt die koordinierte optische und akustische Wiedergabe von Information.

Bei den Definitionen der Informations- und Kommunikationseinrichtungen geht es im wesentlichen um Standards für die statische und dynamische Fahrgastinformation. Der Fahrgast soll sich auf Bahnhöfen und Stationen orientieren können am Stationsnamen, über Abfahrtszeiten, Abfahrtsmöglichkeiten, Gleis und Sektorenbezeichnung auf Perrons. Mit der dynamischen Information sollen alle aktuellen Informationen über die Betriebslage akustisch und optisch koordiniert angeboten werden. Die nächsten Zugsabfahrten, Durchfahrten und Einfahrten, Verspätungen, Gleiswechsel sowie Betriebsstörungen. Interaktive Kommunikationseinrichtungen wie Kundentelefon oder Notrufsäule sollen gemäss Konzept nun auch den Hörbehinderten zugänglich gemacht oder ein gleichwertiges Angebot zur Verfügung gestellt werden.

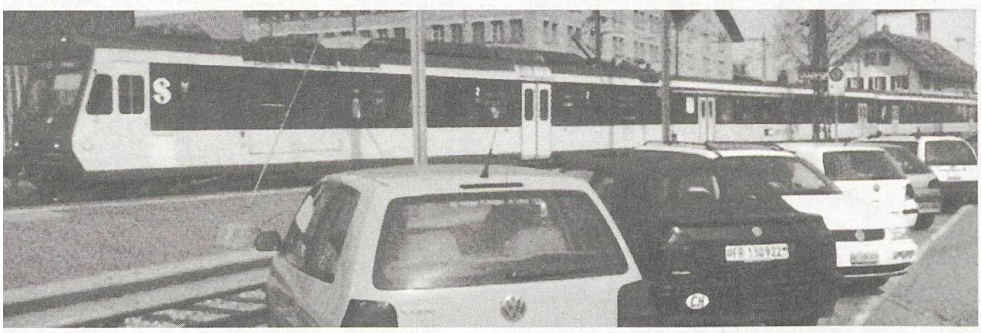
In den Fahrzeugen sind akustische und optische Informationen zu vermitteln über die nächsten Halteorte, die Weiterfahrt sowie Anzeigen (in optisch standardisierter Form) zu Störungen, Verspätungen oder Verhaltensanweisungen.

Als Grundlage für diese beiden Konzepte sind mehrere Hearings mit Hörbehinderten vorausgegangen. Die Erkenntnisse davon sind vollständig eingeflossen.

Grosse Anstrengungen der Transportorganisationen

Schon vor Einführung des Behindertengleichstellungsgesetzes werden durch die Transportorganisationen grosse Anstrengungen unternommen, behinderten Menschen das Reisen im öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Der Zugang zu Fahrzeugen wird mit Rampen und Perronerhöhungen erleichtert. Niederflurfahrzeuge, ausfahrbare Rampen an Fahrzeugen sowie Leitsystem für Blinde sind weitere Leistungen. Auch bei der akustischen und optischen Fahrgastinformation sind Bemühungen im Gange. Die Sprachverständlichkeit von Lautsprechermeldungen in Zügen ist punktuell besser geworden. Die optische Information wird systematisch ausgebaut. Anzeigetafeln und Monitore halten auch in Stützpunkt- und Regionalbahnhöfen Einzug.

Grosse technische Probleme hingegen bereitet die Vermittlung von optischen (dynamischen) Informationen über den aktuellen Betriebszustand (Verspätungen, Geleisewechsel). Hier fehlen noch die technischen Entwicklungen. Auch interaktiv, optisch funktionierende Kundentelefone oder Notrufstellen für Hörbehinderte werden auf dem Markt noch nicht angeboten. Trotzdem wird die Infrastruktur erneuert, wie das Beispiel der Regionalbahnhöfe der SBB zeigen.

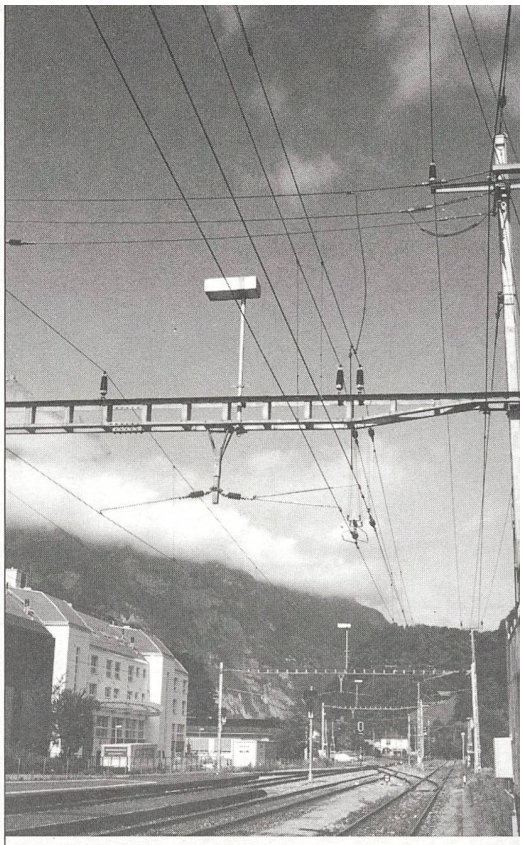


RV05 Facelifting Stationen – das Projekt Regionalbahnhöfe

Irritiert wurden die Hörbehinderten der IGGH in diesem Frühling durch die Bauausschreibung für den Umbau von verschiedenen Regionalbahnhöfen der SBB im Kanton Bern. Denn nähere Abklärungen haben ergeben, dass die vorgesehenen Informationseinrichtungen den Standards für Hörbehinderte im SBB-Behindertenkonzept wiedersprechen. Stossend ist besonders das (akustische) Kundentelefon. Bedenklich ist, dass diese Regionalbahnhöfe Teil eines Grossprojektes sind. Insgesamt werden 620 nach einheitlicher Ausführung für 340 Millionen Franken bis 2006 in der ganzen Schweiz neu gebaut oder umgebaut werden. Im Zuge von Rationalisierungsmassnahmen werden diese Bahnhöfe ohne Personal betrieben. Die Informationen werden zentral gesteuert, vor Ort geleitet. An der Eröffnungsfeier des ersten neuen Regionalbahnhofes Muntelier-Löwenberg waren sich die Projektverantwortlichen wohl zuwenig bewusst, dass die Hörbehinderten benachteiligt werden. Anders lassen sich die zum Teil widersprüchlichen Aussagen zum eigenen Behindertenkonzept nicht erklären

Gemäss Dieter Baumann-Stucki, Gesamtprojektleiter soll sich der Fahrgast sicher und gut aufgehoben fühlen. Am Infopunkt sollen die Reisenden laut SBB Prospekt innert kurzer Zeit alle nötigen Informationen für die Bahnreise finden. Schliesslich weist Dieter Baumann auch stolz auf das Notfalltelefon hin und versichert am Schluss seines Referates, dass die neuen Stationen gemäss dem Behindertenkonzept der SBB behindertengerecht gebaut werden. Dies reicht von der Bedienungsanleitung bis hin zur optischen und akustischen Kundeninformation.

Nach Pierre-Alain Urech, stellvertretender Vorsitzender der SBB AG und Leiter SBB Infrastruktur, trägt zur Verbesserung der Publikumsanlagen die angepasste akustische Kundeninformation bei. Die SBB stel-

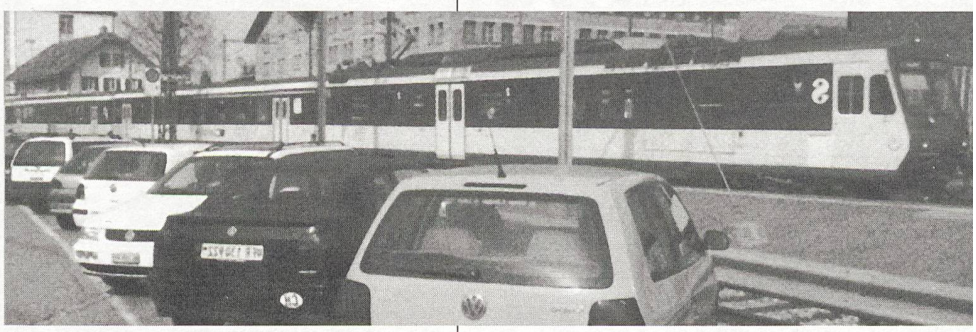


len auf systematische Zugsdurchsagen um, die zeitgerecht und nach aktuellem Betriebszustand erfolgen. Die gut verständlichen Durchsagen erhöhen die Sicherheit der Reisenden, da die auf dem Perron Wartenden vor ein- und durchfahrenden Zügen gewarnt werden. Zusätzlich erblicken die Reisenden auf optischen Anzeigen minutengenau, wann der nächste Regionalzug eintreffen wird.

Mängel

Wir haben diesen Prototyp-Regionalbahnhof genauer unter die Lupe genommen, und stellten einige Mängel fest. Für das Kundentelefon fehlt die den Hörbehinderten versprochene Ersatzlösung. Meldungen über Lautsprecher, wie zum Bespiel Warnungen über ein- und durchfahrende Züge, Verspätungen, Betriebsstörungen, Geleiswechsel können trotz vorhandenen Monitoren, noch nicht optisch wiedergegeben werden. Es fehlt die aufbereitete Software dazu.
Dank der Baueinsprache von Heinz Christen, Präsident der IGGH, zum Umbau des Bahnhofs in seiner Einwohnergemeinde, beim BAV, kam es zu Einspracheverhandlungen mit verantwortlichen Projektleitern der SBB AG. Obwohl die IGGH mit Vertretern der SBB seit einigen Jahren zusammenarbeitet, versicherten uns die Projektleiter, erstmals an diesem Gespräch mit den Anliegen der Hörbehinderten konfrontiert worden zu sein. Die nationalen Dachverbände der Hörbehinderten haben sich darauf zum "Kontaktgremium Hörbehinderte und öffentlicher Verkehr" zusammengeschlossen. Dieses Gremium wird nun voraussichtlich in regelmässigen Kontaktgesprächen mit den Projektverantwortlichen der SBB AG, unter bezug der BöV, die Umsetzung der Standards und die Entwicklung der entsprechenden Systemelemente für Hörbehinderte begleiten. Die verantwortlichen Projektleiter gehen davon aus, dass die Anpassungen für Hörbehinderte fristgerecht bis 2006 vorgenommen werden können. Dafür sei ein Projektbudget von 50 Millionen Franken vorgesehen. Bereits werden mit den Systemen FIA, Dispras und CUS Softwarelösungen entwickelt. Auch an einer Lösung für das Kundentelefon solle nun gearbeitet werden.

Aussichten auf die Zukunft

Dass sich die Kräfte der Hörbehindertenorganisationen im Moment auf die SBB und ihre Regionalbahnhöfe konzentrieren hat seinen Grund. Die SBB ist der grösste Anbieter an Leistungen im Regionalverkehr. Sie befördert täglich durchschnittlich 830'000 Reisende (2001). 164 Millionen sind es pro Jahr. Dafür sind täglich 3500 Regionalzüge im Einsatz. Der Umsatz betrug im Jahre 2001 rund 923 Millionen Franken. Als grösste Anbieterin von Leistungen wird es ihr vermutlich möglich sein, maktfähige Lösungen für die hörbehindertengerechte Kommunikation und Information in Betrieb zu nehmen, die später auch von kleineren Transportunternehmungen übernommen werden können. Denn auch diese sind daran, ihr Liniennetz zu modernisieren.

Teil 2 in der Dezemberausgabe