

Behinderten wird der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert

Die Betriebe des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen vermehrt die Anliegen von körperlich behinderten Fahrgästen. Zu diesem Schluss kommt ein Artikel der Zeitschrift „Via“ (6/2001). Seit einem Jahr betreiben die SBB ein bisher sehr gut frequentiertes Call-Center Handicap. Sogenannte Mobilitätshelfer an den Bahnhöfen ermöglichen den behinderten Kunden den Zugang zu den Zügen und Bussen. Die Niederflurtechnik ist vor allem bei städtischen Verkehrsbetrieben im Kommen, was ein grosser Fortschritt für handicapierte Personen ist; ein komfortables und selbständiges Ein- und Aussteigen wird dadurch möglich.

Der Artikel zeigt aber auch auf, dass immer noch zahlreiche kleine und grosse Hindernisse den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für Behinderte erschweren: WC-Anlagen, Billettautomaten, Trottoirkanten oder zu grosse Höhenunterschiede zwischen Perron und Wagon: Viele Probleme sind noch zu lösen. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die SBB und die Behindertenorganisationen arbeiten daran und haben bereits ein Behindertenkonzept erstellt.

Dezember 2001



Call Center und Niederflur erleichtern den Zugang für Behinderte

Die Barrieren verschwinden

Die Betriebe des öffentlichen Verkehrs stellen sich vermehrt auf die Bedürfnisse körperlich behinderter Fahrgäste ein. «Via» hat die Probe aufs Exempel gemacht.

Salut!» Nadine Krähenbühl und SBB-Mitarbeiter Gilbert Rebetez aus Biel sind mittlerweile alte Bekannte. Mit ihrer aufgestellten Art und dem fröhlichen Lachen knüpft die 23-jährige schnell Kontakte. Die gelernte Primarlehrerin sitzt im Rollstuhl und organisiert seit Februar die Ausbildung der SBB-Angestellten im Umgang mit behinderten Fahrgästen – Coach Handicap nennt sich der neu geschaffene Job. Steigt Nadine im Bahnhof Biel ein oder aus, helfen ihr Rebetez und seine Kollegen dabei. Sie sind Teil einer 60-köpfigen Brigade – Mobilitätshelfer genannt – die seit einem Jahr an 160 Bahnhöfen in der Schweiz behinderte Fahrgäste betreuen. Heute reist Nadine nach Basel, wo sie für «Via» die Tauglichkeit von Tram und Bus für Passagiere im Rollstuhl ausprobieren will. Kaum ist der Zug eingefahren hievt Mobilitätshelfer Rebetez Nadine mit einer Hebebühne in den Zug und

informiert seinen Kollegen in Basel via Nattel über Nadines Standort: «Sie sitzt im Minus Vier». Will heissen: Im vierten Wagen von hinten.

Koordiniert werden die Bahnreisen von behinderten Fahrgästen seit gut einem Jahr vom neu geschaffenen Call-Center Handicap in Brig. «Im Schnitt haben wir 100 Anrufe pro Tag», sagt Andreas Maurer, Delegierter für Behindertenfragen bei den SBB. Er hat das Center aufgebaut. Neben Rollstuhlfahrern würden vermehrt auch Sehbehinderte und vereinzelt Gehörlose den Service in Anspruch nehmen. Insgesamt haben die SBB-Mitarbeiter in Brig im letzten Jahr 32 400 Aufträge abgewickelt.

Niederflurtechnik öffnet Türen

Das Call-Center Handicap und die Mobilitätshelfer sind zwar vorerst nur ein Ersatz für die vielerorts nicht mehr vorhandenen

Gepäck-Mitarbeiter, die sich bis anhin um Behinderte gekümmert hatten. Trotzdem zeigen sie aber dass die Bedürfnisse behinderter Fahrgäste unterdessen ernst genommen werden. Nicht nur bei den SBB, sondern auch bei städtischen Verkehrsbetrieben, Privatbahnen und Busbetreibern. Der Durchbruch gelang vielerorts mit der Niederflurtechnik – Fahrzeuge, deren Boden sich fast auf Trottoir- oder Perronhöhe befindet. Ein Drittel der Schweizer Stadt- und Überlandbusse sind bereits niederflurig und Postauto Schweiz als grösster Flottenbetreiber beschafft – von wenigen Ausnahmen für Bergregionen abgesehen – nur noch solche Fahrzeuge. Auch Trams mit niederem Boden sind im Anrollen. Zürich etwa hat im August den Prototyp des neuen Cobra-Trams in Betrieb genommen und bei den Berner Verkehrsbetrieben sind ebenfalls niederflurige Trams bestellt. Vorreiter ist aber Basel, wo 1996 die Direktive erlassen wurde, das gesamte Tram- und Busnetz auf Fahrzeuge mit niedrigem Wagenboden umzustellen. 27 Millionen Franken haben die Basler in den Umbau bestehender Fahrzeuge gesteckt und zusätzlich 28 Niederflur-Trams bestellt. Der Park der Auto- und Trolleybusse ist bereits weitgehend auf Niederflurfahrzeuge umgestellt.

Kleine Hindernisse mit grosser Wirkung

Nach der Ankunft in Basel SBB rollt Nadine erst einmal zum Behinderten-WC. Ein solches hat im Zug nämlich gefehlt. Vorausplanen oder Verklemmen heisst die Devise für Rollstuhlfahrer in älteren Zugkompositio-

nen. Neue Fahrzeuge hingegen sind entsprechend ausgerüstet.

Zurück vom WC dann das erste Hindernis: Der Billettautomat auf dem Bahnhofplatz ist so hoch angebracht, dass nur eine junge und gelenkige Rollstuhlfahrerin wie Nadine, das Geld in den Schlitz bekommt, die Anzeige sehen kann sie trotzdem nicht. Das Tram – ein Umbaumodell mit einem niedrigen Einstieg fährt ein. Doch die gut zehn Zentimeter Höhenunterschied zwischen dem neu erstellten Perron und der Türkante kann Nadine nur mit Hilfe ihrer Begleitung überwinden. Gleich hoch ist auch der Einstieg ins nächste Tram. Doch hier eilt die Fahrerin sofort zu Hilfe, zieht den Rollstuhl über den kleinen Absatz und fragt auch gleich nach dem Fahrziel. «Die Frau macht das nicht zum ersten Mal», meint Nadine erfreut, nachdem die Fahrerin ihr geübt beim Aussteigen geholfen hat. Schnell zur Stelle ist auch der Fahrer auf der Buslinie 36, der gekonnt hilft. Das neue Niederflur-Tram auf der Linie 6 hingegen erreicht Nadine am Morgartenring nur nach einem Hindernisparcours: Trottoirkanten ohne Abschrägung und der schmale Perron zwingen zu riskanten Manövern. Und anders als seine Kollegen, lässt sich der Tramfahrer nicht blicken, Nadine ist auf Passanten angewiesen. Dennoch zieht sie ein positives Fazit der Fahrt auf dem Basler Netz: «Die niedrigen Einstiege machen es möglich, dass mir auch Passanten schnell helfen können, die letzten zehn Zentimeter zu überwinden.» Das gelte aber nur für die Benutzer leichter Rollstühle, mit den schweren Elektromodellen gehe



Behinderte werden beim öffentlichen Verkehr nicht allein gelassen. Nadine Krähenbühl (unten links) organisiert seit Februar die Ausbildung der SBB-Angestellten im Umgang mit Behinderten.



Im Vororts- und Regionalverkehr kommen immer mehr Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, die die Hürden verkleinern. Wo dies noch nicht der Fall ist, helfen Chauffeure, Zugpersonal oder Passanten. Wichtig ist auch eine gute akustische und optische Information.

ohne Rampe nichts. Und noch etwas hat sie festgestellt: «Niederflurtechnik dient allen.» In der Tat sind die Trams voller Kinderwagen. Eine Feststellung die auch Pius Marrer von den Basler Verkehrsbetrieben gemacht hat: «Mütter und Väter mit Kinderwagen fahren wieder Tram und Bus.»

Dass in den letzten Jahren bei Bahnen und Bussen viel für behinderte Fahrgäste getan wurde, führt Beat Schweingruber von der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BÖV) aber nicht nur auf den Nutzen für alle, sondern auch auf den durch die Gleichstellungs-Initiative der Behindertenorganisationen entstandenen Druck zurück: «Im Hinblick auf die möglichen Gesetzesänderungen reagieren viele lieber schon jetzt», ist er überzeugt. So ziehen die SBB, der Verband öffentlicher Verkehr Schweiz (VÖV) und der BÖV am gleichen Strick und haben am 20. Juli ein neues Behindertenkonzept vorgestellt. Neben Anpassungen an festen Anlagen ist darin die Beschaffung von behindertenfreundlichem Rollmaterial – insbesondere auch für den Regionalverkehr – ein wichtiger Punkt. Verschiedene Privatbahnen, darunter die Mittelthurgaubahn und die BLS haben bereits niederflurige Fahrzeuge angeschafft, die SBB haben es vorgesehen.

Spontanität als Zukunftswunsch

Das neue Behindertenkonzept für den öffentlichen Verkehr deckt aber auch die Bedürfnisse von Seh- und Hörbehinderten ab, die angesichts der Bemühungen um stufenlose Einstiege gerne vergessen werden. Gut hörbare Stationsansagen und visuelle Anzeigen

gehören ebenso dazu, wie Sicherheitslinien auf dem Perron oder Treppenmarkierungen. Auch die Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ packen das Thema seit einem dreiviertel Jahr umfassend an. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern verschiedener Behinderten- und Seniorenorganisationen prüft zusammen mit VBZ-Ingenieuren geplante Neuerungen. «Die Ansprüche der Gruppen sind sehr unterschiedlich», stellt Willy Villiger von den VBZ fest. Die Arbeit am runden Tisch erleichtere da das Finden allgemein akzeptierter Lösungen. Denn manchmal fehlt es nur an Kleinigkeiten. Wie etwa im Doppelstock-IC der SBB: Den Einstieg in das für Behinderte eingereichtete Unterdeck der Wagen hätte Nadine auf der Rückfahrt nach Biel problemlos geschafft. Doch der Knopf zum Öffnen der Türe ist für sie zu hoch oben angebracht. Einiges an Arbeit muss also noch getan werden, bevor Nadines Wunschziel erreicht ist: «Es wäre schön, wenn ich in Zukunft einmal mit dem Zug ganz spontan herumfahren könnte, ohne mich irgendwo voranmelden zu müssen.» Ein Ziel, das auch Andreas Maurer vom SBB-Callcenter in Brig vor Augen hat: «Ich hoffe, dass wir einmal arbeitslos werden.» Das neue Behindertenkonzept des öffentlichen Verkehrs geht in diese Richtung (siehe Randspalte). Wegen der grossen Investitionen, die damit verbunden sind, braucht es allerdings noch einige Jahre, bis das Ziel des autonomen Reisens flächendeckend umgesetzt ist.

*Text: Reto Westermann
Bilder: Michael Schneeberger,
Alain D. Boillat*

Auf dem Weg zur Gleichstellung

«Gleiche Rechte für Behinderte» – unter diesem Titel haben Behindertenorganisationen im Juni 1999 eine Volksinitiative eingereicht. Der Bundesrat hat die Initiative mit dem Hinweis auf die Komplexität einer solchen Verfassungsänderung abgelehnt. Als indirekten Gegenvorschlag schickt er ein Gleichstellungsgesetz für Behinderte in die Vernehmlassung. Damit soll das Ziel der Initiative auf dem Gesetzesweg erreicht werden. Vorgesehen ist unter anderem, dass öffentlich zugänglichen Bauten behindertengerecht gestaltet sein müssen. Gleiches gilt für Bahnen und Busse sowie grössere Wohn- und Bürogebäude in Privatbesitz. Spätestens im Frühsommer 2003 sollen die beiden Vorlagen vors Volk kommen.

Das Behindertenkonzept von Bahn und Bus

Der öffentliche Verkehr will von sich aus möglichst rasch und soweit das finanziell verkraftbar ist, das Reisen für Behinderte vereinfachen. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), die SBB und Behindertenorganisationen haben dazu ein Konzept erarbeitet. Es sieht vor, dass grundsätzlich alle behinderten Menschen den öffentlichen Verkehr autonom benutzen können. Die Geschäftsleitung der SBB hat entschieden, die Bedürfnisse von Behinderten bei Neu- und Umbauten stärker zu berücksichtigen.

Umfassende Information

In der Broschüre «Informationen für Reisende mit einer Behinderung» sind die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs in diesem Bereich umfassend dargestellt: Vom Call Center in Brig über die Angebote in den Bahnhöfen bis zum PubliCar. Ebenfalls aufgeführt sind die privaten Behindertenfahrdienste der Schweiz. Die Broschüre gibt es in den Bahnhöfen.