

Zeitschrift: Schweizer Heimwesen : Fachblatt VSA
Band: 63 (1992)
Heft: 1

Artikel: Behinderte mit der Bahn : Erleichterungen für Gruppen und Einzelreisende
Autor: Marti, Kurt / Obrist, Ekkehard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-810806>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Behinderte mit der Bahn: Erleichterungen für Gruppen und Einzelreisende

Die SBB machen Körperlich-Behinderten den gemeinsamen Ausflug zum Vergnügen: Ab sofort können Behinderte als Gruppen in einem speziell auf ihre Bedürfnisse umgebauten SBB-Wagen reisen. Hebebühnen, rollstuhlgängige Toiletten, Solaranlage, verschiebbares Mobiliar und zahlreiche technische Feinassen bieten ihnen Komfort für eine sorgenfreie Fahrt. Der Umbau des Wagens wurde durch die finanzielle Unterstützung der SUVA möglich. Als weiterer Fortschritt erleichtern inzwischen auf 36 SBB-Bahnhöfen mobile Lifte Rollstuhlfahrern den Zugang zum Zug.

20 Monate nachdem die Schweizerischen Bundesbahnen ihr Behindertenkonzept lanciert haben, zogen sie an einer Pressekonferenz in Luzern Fazit über das in kurzer Zeit Erreichte. Das Resultat darf sich sehen lassen: Die Zahl der behindertengerecht ausgerüsteten Bahnhöfe stieg in dieser Zeitspanne von 47 auf 63 und wird in wenigen Jahren gar auf 110 klettern. Gleichzeitig nahm der Park von Reisezugwagen mit Rollstuhlteil von 500 auf 750 zu. Mit den neuen Pendelzügen «Kolibri» und den Doppelstockwagen wächst das Netz an Regionalzugs-Verbindungen mit Rollstuhlteilen kontinuierlich. Entsprechende internationale Züge veröffentlichen die SBB in einer separaten Broschüre.



Der neue Reisezugwagen für Gruppen von Behinderten wurde von den SBB in enger Zusammenarbeit mit der SUVA und den Behindertenverbänden geplant und in der SBB-Hauptwerkstätte Olten in sechs Monaten aus einem Seitengangwagen umgebaut. Die SUVA übernahm die Kosten für den Umbau in der Höhe von 700 000 Franken. Mit Hilfe beidseitiger Hebebühnen können Gruppen von Rollstuhlfahrern rasch ein- und aussteigen. Zwischen den aufklappbaren Sitzen und beweglichen Wandtischen gruppieren sie sich nach Belieben. Wegen dem erstmals in einem SBB-Wagen eingebauten, geschlossenen WC-System lässt sich das «Örtchen» auch im Bahnhof benutzen. Bei Wagenstillstand liefert zudem eine auf dem Wagendach installierte Solaranlage die Energie für Hebebühnen, WC-Anlage, Türen und die Lautsprecheranlage mit Induktionsverstärkung für Schwerhörige.

Dank einem jährlichen Beitrag von 40 000 bis 50 000 Franken von der Stiftung für das cerebrally gelähmte Kind können die SBB den Spezialwagen Gruppen günstig anbieten.

An der Pressekonferenz zeigten die SBB zudem den mobilen Rollstuhllift (Mobilift). Bereits 50 dieser mechanischen, 7000 Franken teuren Geräte erleichtern auf 36 Bahnhöfen Rollstuhlfahrern den Zugang zum Zug. Mobilifts lassen sich einfach handhaben und – ohne allzuviel Kraft – auf engem Raum manövrieren. Sie sind dem Menschen angemessen, da sich das Hilfspersonal unmittelbar daneben aufhält. Die SBB planen, die Flotte der Mobilifts in den nächsten Jahren auf 220 Exemplare zu erweitern.

Die SBB haben für die Integration Behinderter im öffentlichen Verkehr viel unternommen und dafür bei den Behinderten viel Goodwill gewonnen. Die SBB wollen noch weiter gehen, müssen aber für die finanziellen Aufwendungen entschädigt werden. Sie begrüssen ein diesbezügliches Postulat im Nationalrat, das vom Bundesrat bereits gutgeheissen wurde.

Technischer Beschrieb des Spezialwagens für Gruppenreisende im Rollstuhl

Von Kurt Marti, stv. Vorstand SBB-Hauptwerkstätte Olten

Der Spezialwagen für Gruppen von Behinderten wurde von den SBB in enger Zusammenarbeit mit der SUVA und den Behindertenverbänden geplant und in der Hauptwerkstätte Olten in zirka sechs Monaten aus einem bestehenden internationalen Seitengangwagen (Typ Bm) umgebaut. Der wagenbauliche Teil dieses Fahrzeuges blieb aus Kostengründen unverändert. Deshalb ist dieser Wagen auch nicht klimatisiert; er ist mit normaler Warmluftheizung und entsprechender Lüftung für den Sommer ausgerüstet.

Das Betriebskonzept des Wagens sieht vor, dass die Behinderten in der Regel vorgängig «einsteigen»; der Wagen wird danach an einen Reisezug angehängt. Die Bedienung der eingebauten Spezialeinrichtungen wurde so konzipiert, dass die Behinderten Lavabos, WC und Türen allein oder mit Hilfe der Betreuer benutzen können. Es müssen deshalb auch keine SBB-Spezialisten an Bord sein.

Damit dieser Wagen den Anforderungen an ein Spezialfahrzeug für Behinderte gerecht werden kann, sind folgende Besonderheiten berücksichtigt worden:

Einteilung Fahrgastraum: Auf einer Wagenseite sind 9 doppelplätzig, einzeln aufklappbare Sitze sowie 1 Klappsitz angeordnet, während auf der andern Wagenseite 10 Einersitzplätze mit klappbaren Armlehnen montiert wurden. Der Abstand der Sitzplätze ist so gewählt, dass bei aufgeklapptem Stuhlgestell 2 Rollstühle Platz finden. Zwischen den Sitzplätzen sind je 2 klapp- und horizontal verstellbare Wandtische montiert. Diese Anord-

nung ermöglicht eine flexible und individuelle Aufstellung der Rollstühle, die während der Fahrt mit speziellen Gurten im Wagen gesichert werden können.

Rollstuhllift: Auf jeder Wagenseite ist eine Hebebühne für Rollstühle installiert. Diese Lifte sind geeignet, innerhalb von weniger als einer Minute einen Rollstuhl ab jeder Perronhöhe in den Wagen zu heben. Die eingebaute elektrische Leistung genügt, um die Rollstuhllifte auf beiden Seiten wahlweise zu benützen. Ihre Tragkraft beträgt 350 Kilogramm.

Geschlossenes WC: Für die Toilette wurden Rollstuhlauglichkeit und Benützungsmöglichkeiten auch bei Wagenstillstand gewünscht. Diesen Wunsch konnten die SBB erfüllen. Die Grösse der Toilette entspricht den gültigen Normen für Behinderte; beim WC handelt es sich um ein geschlossenes System. Die Toilette saugt die Fäkalien durch Vakuumbildung in den Tank ab. Dieser wird periodisch mit einem im Strassenreinigungsdienst gebräuchlichen Saugwagen entsorgt. Das Vakuum wird mit Druckluft über die normale Speiseleitung des Zuges oder vom eingebauten Kompressor erzeugt. Zur Betätigung der WC-Spülung dient eine Schalleiste, welche die Behinderten auf einer für sie praktischen Höhe bedienen. Der Fäkalientank sowie die zu- und abführenden Leitungen sind isoliert und beheizt, um im Winter deren Einfrieren zu verhindern. Es handelt sich um den ersten SBB-Wagen mit einem geschlossenen WC-System; die SBB werden damit wertvolle Erfahrungen über Eignung, Betriebssicherheit und Unterhaltsaufwand sammeln.

Wassersteuerung der Lavabos: Im Vorraum und im WC sind je ein Lavabo mit einer Reflexions-Lichttaster-Wassersteuerung installiert. Das Wasser fliesst nur, solange eine Person die Hände unter den Hahnen hält.

Türsteuerungen: Die automatischen Abteiltüren werden über Schalleisten betätigt, welche ebenfalls vom Rollstuhl aus in verschiedenen Höhen bequem erreichbar sind.

Energieversorgung/Solaranlage: Die Energieversorgung wird bei angekuppelter Lokomotive wie üblich über die «Zugsammelschiene» mit Bahnstrom 1000 V, 16% Hz sichergestellt. Geräte mit 220 V, 50 Hz werden über eingebaute Wechselrichter angespielt. Rollstuhllifte, WC-Anlage und Schiebetore, also Aggregate, die auch ohne angekuppelte Lokomotive benötigt werden, sind an Wagenbatterien und Wechselrichtern angeschlossen. Die Solaranlage – ein SBB-Novum – stellt den Betrieb stromabhängiger Systeme sicher, wenn der Wagen ohne angekuppelte Lokomotive über längere Zeit im Bahnhof steht. Die Solaranlage mit 2 x 18 Panels ist auf dem Wagendach installiert; sie speist die Wagenbatterien kontinuierlich. Damit ist der autonome Betrieb der wichtigsten Energieverbraucher über längere Zeit sichergestellt. Die Leistungsabgabe der Solaranlage liegt bei zirka 1,6 kW. Sie funktioniert wartungsfrei, und ihr Betrieb kann über Messgeräte überwacht werden.

Informationssystem: Zur Unterhaltung und Information der Fahrgäste ist im Wagen eine CD- und Tonband-Musikanlage mit Mikrofon eingebaut. Damit auch Schwerhörige von der Anlage profitieren, lassen sich Durchsagen und Musik über eine Induktionsverstärker-Anlage leiten. Die Inbetriebsetzung dieser Anlage und die bahnrelevanten Durchsagen werden mit speziellen Blinklampen im Abteil signalisiert.

Sicherheitseinrichtungen: Bei offener Verladetüre und ausgefahrenem Rollstuhllift blinkt eine Lampe an der Aussenseite der Schiebetüre; sie soll dem Abfertigungsbeamten signalisieren, dass kein Abfahrtsbefehl für den Zug gegeben werden darf. Sollte dies irrtümlich trotzdem geschehen, wird der Zug über einen Radar-Bewegungsmelder notgebremst. Er kommt somit nach einem halben Meter Fahrt wieder zum Stehen. Über den gleichen Bewegungsmelder wird die Verladetüre während der Fahrt so verriegelt, dass sie erst wieder im Stillstand geöffnet werden kann. Bei

geschlossener Verladetüre sind auch die Hebebühnen verriegelt. Diese können erst bei vollständig geöffneter Tür wieder in Betrieb genommen werden. Mit diesen Sicherheitsmassnahmen lassen sich Fehlmanipulationen mit dem Rollstuhllift weitgehend vermeiden, was die Arbeit der Betreuer erleichtert.

Bilanz der bei den SBB zugunsten Behinderter verwirklichten Massnahmen

	Okt. 89	Sept. 91
Bahnhöfe		
- mit Personenrampen/Lifts, WC usw.	120	150
- mit Gegensprechanlagen und Induktionsverstärker	48	55
Reisezugwagen		
- mit Rollstuhlabeil	500	770
Rollstuhlwagen für Gruppen		
- alte Sanitätswagen	3	3
- neuer Umbauwagen	-	1
Stützpunktbahnhöfe		
- bestehende	49	63
davon		
- mit Stapler + Rollstuhlpalette	47	27
- mit Mobilifts	-	36
Zugsangebot (in beiden Richtungen)		
- EuroCity	17	38
- Intercity (alle Züge)	60	74
- Schnellzüge	106	190
- Regionalzüge «Kolibri»	einzelne	netzweit
- S-Bahn Zürich (DPZ)	-	3 Linien
Informationen		
- Rollstuhlfahrplan (Schweiz + Europa)	X	X
- Reisebroschüre	-	X
- Ausbaustandards der 800 SBB-Bahnhöfe	-	X
Weitere Neuerungen		
- Laufende Erhöhung der Perrons auf 55 cm		
- Neues Rollmaterial mit Türverriegelung während der Fahrt und selektiver Türfreigabe auf der Perronseite		
- Neue Sicherheitsmarkierung der Treppen		
- Liberalisierung der Fahrvergünstigungen		
- Mehrfahrtenkarte mit Blindencode (Weltneuheit!)		
- Grossangelegter Pilotversuch in Zürich HB mit neuem Wegleitungssystem für Blinde und Sehbehinderte		
- Bestellung von 70 neuen EuroCity-Wagen 2. Kl. mit Rollstuhlabeil und rollstuhlgängiger Toilette		
- Bahnhofhilfe: Förderung und logistische Unterstützung durch die SBB		

Information und Kommunikation für Behinderte bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

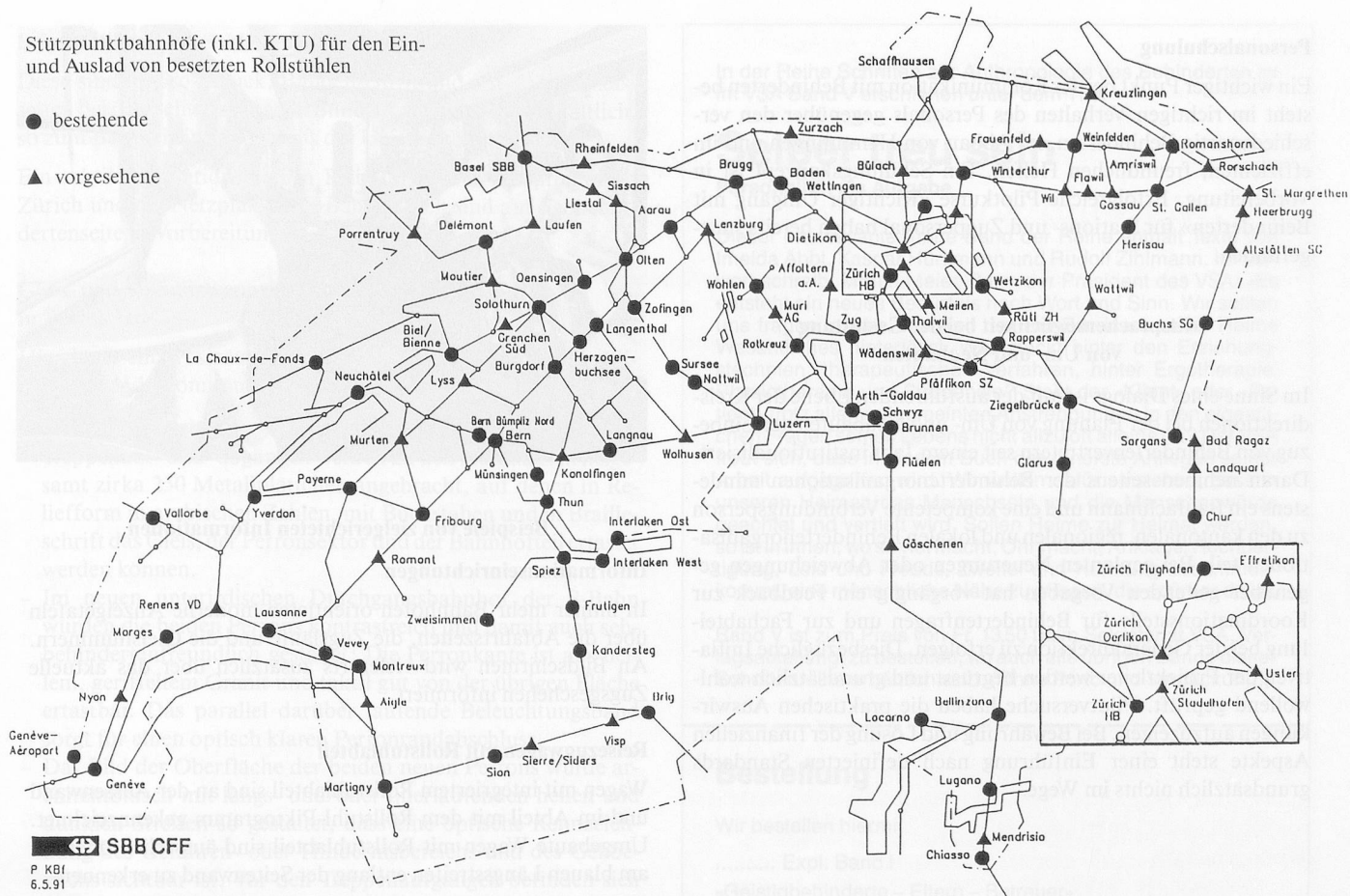
Exposé zuhanden der CEMT, Paris, von Ekkehard Obrist, Sektionschef Direktion Personenverkehr, Koordinator SBB für Behindertenfragen, CH-3030 Bern

Grundsätzliches

Eine gute Information über das Leistungsangebot der Bahn (Fahrplan, Fahrausweissortiment, Vergünstigungen, Serviceleistungen usw.) und eine zeitgerechte, zuverlässige Orientierung über das aktuelle Zugsgeschehen im Bahnhof sowie am und im Zug sind generell ein wichtiger Bestandteil des Kundendienstes

Stützpunktbahnhöfe (inkl. KTU) für den Ein- und Auslad von besetzten Rollstühlen

- bestehende
- ▲ vorgesehene



und ein Gütezeichen für die Qualität der Bahn. Die Informationsvermittlung ist nicht behindertenspezifisch. Je nach äusseren Umständen und der Behinderungsart können jedoch für Behinderte bereits im «Normalfall» und erst recht bei Abweichungen vom Regelfahrplan besondere Informations- und Kommunikationsprobleme entstehen.

Die SBB streben grundsätzlich zur Erleichterung der Bahnbenützung wenn immer möglich generelle, allen Reisenden dienende Lösungen an. In bestimmten Fällen, insbesondere für Seh- und Hörbehinderte, können jedoch nur behinderten-spezifische Einrichtungen und Massnahmen deren Bedürfnisse erfüllen oder diesen zumindest entgegenkommen.

Die Grobbeurteilung des Problem- und Forderungskataloges von 1988 der Behindertendachorganisation hat allein im Bereich «Information» gezeigt, dass 50 Prozent der 22 Anliegen ganz oder teilweise realisierbar und weitere 27 Prozent vertieft zu prüfen sind.

Bei der Problemlösung ist darauf zu achten, dass sich behindertenspezifische Massnahmen nicht nachteilig auf die übrigen Reisenden auswirken. Dies ist nebst den finanziellen Aspekten, von Fall zu Fall ein anspruchsvoller Optimierungsprozess.

Schritte zur Verwirklichung von Massnahmen; Finanzierung

Das Behindertenkonzept der SBB von 1989 basiert einerseits auf dem erwähnten Problem- und Forderungskatalog der Behindertendachorganisation mit über 150 Einzelanliegen und andererseits auf den Möglichkeiten, aber auch Grenzen, der Bahn, diese Anliegen ganz oder teilweise realisieren zu können. Im Einvernehmen mit Sachverständigen der Behindertenseite und den Fachdiensten der Bahn wurden und werden laufend pragmatische Lösungen angestrebt und verwirklicht. Ziel der Bahn ist, Verbesserungen für die Behinderten mit möglichst einfachen Mitteln relativ rasch und mit vertretbarem Aufwand zu verwirkli-

chen. Solange kein politisch abgenutzter, gesetzlicher Auftrag an die Transportunternehmen vorliegt, der auch die Finanzierung der Zusatzkosten regelt, erfolgt die Umsetzung der Massnahmen mit den der Bahn beschränkt zur Verfügung stehenden allgemeinen Mitteln.

Basisinformationen

Informationen und Tips für behinderte Bahnreisende

Die so betiteltete, 22seitige Broschüre, die auf den Sommer 1990 erstmals in den Sprachen Deutsch, Französisch und Italienisch herausgegeben wurde, informiert konzentriert und dennoch umfassend über die Reisevorbereitungen, den Ausrüstungsstandard der Bahnhöfe, das Streckennetz mit direkten, umsteigefreien Verbindungen, die Stützpunktbahnhöfe, die spezifischen Massnahmen für einzelne Behinderungsarten sowie Dienstleistungen Dritter. Zahlreiche Bilder und Illustrationen erleichtern die Lektüre.

Schweizerische und internationale Zugverbindungen für Reisende im Rollstuhl

Dieses dreisprachige Dokument wird jährlich auf den Fahrplanwechsel neu herausgegeben. Da alle Wagen 2. Klasse der IC-Züge über ein Rollstuhlteil verfügen, sind in diesem Fahrplan nur noch die Schnellzüge des Binnenverkehrs und die internationalen Verbindungen aufgeführt.

Verzeichnis der SBB-Bahnhöfe mit ihrem Ausrüstungsstandard für Behinderte

Für jeden der 800 SBB-Bahnhöfe sind, nebst der Telefonnummer, in 10 Rubriken Angaben über den behindertengerechten Ausbau und die angebotenen Serviceleistungen enthalten.

Offizielles Kursbuch

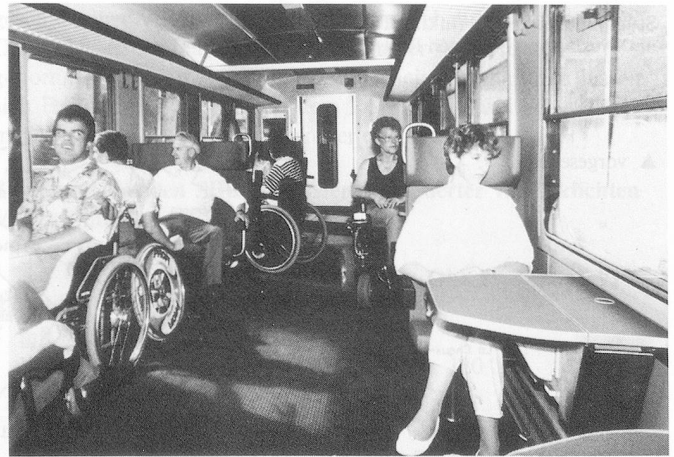
Dieses enthält im 5sprachigen «grünen Teil» Hinweise über Erleichterungen für Behinderte.

Personalschulung

Ein wichtiger Punkt bei der Kommunikation mit Behinderten besteht im richtigen Verhalten des Personals gegenüber den verschiedenartig Behinderten, im Abbau von Hemmungen und im effizienten, freundlichen Helfen. Ein Schulungskonzept ist in Vorbereitung. Erfolgreiche Pilotkurse «Richtiger Umgang mit Behinderten» für Stations- und Zugpersonal haben bereits stattgefunden.

Mitsprachemöglichkeit bei der Gestaltung von Um- und Neubauten

Im Sinne eines Dialogs ist auf der ausführenden Ebene der Kreisregionen bei der Planung von Um- und Neubauten der Einbezug von Behindertenvertretern seit einem Jahr institutionalisiert. Daran nehmen seitens der Behindertenorganisationen mindestens ein Baufachmann und eine kompetente Verbindungsperson zu den kantonalen, regionalen und lokalen Behindertenorganisationen teil. Bei geplanten Neuerungen oder Abweichungen gegenüber geltenden Vorgaben hat vorgängig ein Feedback zur Koordinationsstelle für Behindertenfragen und zur Fachabteilung bei der Generaldirektion zu erfolgen. Diesbezügliche Initiativen der Projektleiter werden begrüsst und grundsätzlich wohlwollend geprüft. Pilotversuche haben die praktischen Auswirkungen aufzuzeigen. Bei Bewährung und Lösung der finanziellen Aspekte steht einer Einführung nach definierten Standards grundsätzlich nichts im Wege.



Beispiele von zielgerichteten Informationen

Informationseinrichtungen

In immer mehr Bahnhöfen orientieren moderne Anzeigetafeln über die Abfahrtszeiten, die Zugläufe und die Gleisnummern. An Bildschirmen wird vielerorts zusätzlich über das aktuelle Zugsgeschehen informiert.

Reisezugwagen mit Rollstuhlabeil

Wagen mit integriertem Rollstuhlabeil sind an der Aussenwand und im Ateil mit dem Rollstuhl-Piktogramm gekennzeichnet. Umgebaute Wagen mit Rollstuhlabeil sind äusserlich überdies am blauen Längsstreifen entlang der Seitenwand zu erkennen.

Induktionsverstärker für Hörbehinderte

In 50 Bahnhöfen, in der Regel mit Gegensprechanlagen dotiert, sind bestimmte Billettschalter mit einem Sender ausgerüstet und mit dem besonderen Piktogramm für Schwerhörige gekennzeichnet. Dies erlaubt einen direkten Empfang mit dem Hörapparat (auf Position «T» stellen).

Ein Pilotversuch mit einem Induktionsverstärker und einer dreidringigen Schlaufe wird in einem Reisezugwagen erstmals ab Mitte 1991 in einem umgebauten Spezialwagen für Gruppenreisende im Rollstuhl durchgeführt. Über den beiden Türen im Wageninnern wird zusätzlich vor jeder Lautsprecherdurchsage während zirka vier Sekunden eine orange Lampe blinken. Die Sendebereitschaft der Verstärkeranlage wird beidseitig über den Türen durch ein beleuchtetes Piktogramm den Trägern von Hörapparaten signalisiert. Das Blinken dient auch zur Aufmerksamkeit der Gehörlosen, die sich anschliessend über den Inhalt der Durchsage bei der Begleitperson oder einem Mitreisenden erkundigen können.

Treppenmarkierungen

Auf den Bahnhöfen werden der oberste Treppentritt weiss und das Treppenende mit weissen, kurzen und breitmaschigen Zebrastrifen gekennzeichnet. Damit werden Zwischenpodeste und der Auslauf in die Ebene leichter erkennbar.

Auf fünf Bahnhöfen laufen statt mit weisser Signalfarbe Versuche mit einem 1 bis 2 mm dicken Zweikomponentenbelag, der taktil ertastbar sein soll.

Mehrfahrtenkarte mit Blindencode

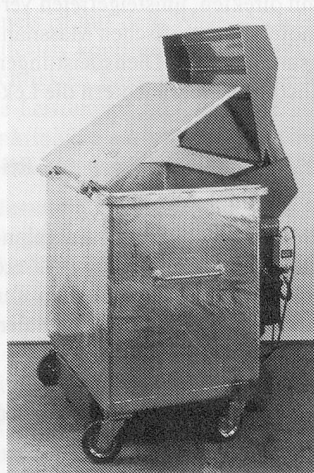
Wohl weltweit erstmalig werden seit zwei Jahren die in der Schweiz weitverbreiteten Mehrfahrtenkarten auf der Rückseite generell mit Tastpunkten geprägt. Blinde oder stark Sehschwache können so die Anzahl der verbleibenden Fahrten erfüllen. Diese von den Blinden geschätzte Massnahme verursacht keine Mehrkosten.

WILD SIMAG im Dienste der Abfallentsorgung

Container- und Kehrachtsack-Pressen

- mit 2-Zylinder
- zur völligen Entlastung der Containerräder
- Die ideale Lösung zur Abfallmengenverkleinerung**
- mit Hydraulic-Antrieb
- Druckbegrenzung und Anpassung auf das Abfallgut
- die einzige mit reibungsloser Entleerung jedes Gutes
- in verschiedenen Ausführungen

Senken die Abfallkosten und das Abfallvolumen



Durch:

- die Büchsenpresse
- den Flaschenkiller
- das hydraulische Kippgerät
- die Kartonpresse
- die Kompostumschichtmaschine
- die Sammelstellen

SIMAG

Mit SIMAG als beratender Partner in die Zukunft!

SIMAG

Umwelt- & Ökotechnik
Hauptstrasse 474 9033 Untereggen
Tel. 071/96 19 13 Fax 071/96 23 53

Beratung und Service auch in Ihrer Nähe

Kohler & Co., 4944 Auswil
Telefon 063 56 30 03
Cardinaux Alfred, 1585 Salavaux
Telefon 037 75 28 31 / Natel 077 97 48 11

Informationen für Sehbehinderte

Diese sind in Grossdruck, Blindenschrift und auf Tonbandkassetten bei den Schweizerischen Blindenorganisationen erhältlich, so zum Beispiel ein Verzeichnis der Umsteigebahnhöfe.

Ein taktiler Situationsplan in Reliefform vom Hauptbahnhof Zürich und ein Netzplan der S-Bahn Zürich sind auf Sehbehindertenseite in Vorbereitung begriffen.

Gleis- und Standortkennzeichnung für Sehbehinderte in Zürich HB

Hier läuft ein grossräumiger Pilotversuch an, der im wesentlichen folgende Komponenten umfasst:

- Beim Perroneingang des Kopfbahnhofs und bei allen Treppenauf- und -abgängen werden an den Handläufen insgesamt zirka 250 Metallplättchen angebracht, auf denen in Reliefform in arabischen Zahlen, mit Buchstaben und in Brailleschrift das Gleis, der Perronsektor und der Bahnhofteil ertastet werden können.
- Im neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof der S-Bahn wurden die beiden Perrons kontrastreich und damit auch sehbehindertenfreundlich gestaltet: Die Perronkante ist aus hellem, geriffeltem Granit und taktil gut von der übrigen Fläche ertastbar. Das parallel darüber laufende Beleuchtungsband sorgt für einen optisch klaren Perronrandabschluss.
- Das Bild der Oberfläche der beiden neuen Perrons wurde architektonisch mit längs- und/oder querlaufenden hellen und dunklen Streifen so gestaltet, dass eine optische Kennzeichnung des Gefahren- oder Hindernisbereichs und des Gehbereichs sichtbar ist. Vor den Treppenaufgängen befinden sich zudem grosse helle Flächen: Hier muss sich der stark Sehbehinderte entscheiden, ob er weitergehen oder treppauf steigen will.
- Zum Auffinden der Treppenaufgänge sind quer über dem Perronboden (ohne Perronkanten) drei leicht vorstehende Metallleisten eingelassen. Auf dieser Höhe findet der Blinde den Aufgang.
- Vor jeder Rolltreppe ist eine Signalsäule aufgestellt. Durch Betasten der entsprechend eingeschalteten und Wärme ausstrahlenden Signallampe fühlt die blinde Person, ob die obere rote oder die untere grüne Lampe leuchtet. Daraus kann geschlossen werden, ob und in welcher Richtung die Rolltreppe läuft. Am darunter fixierten Metallplättchen können überdies die vorerwähnten Angaben über das Gleis, den Sektor und den Bahnhofteil ertastet werden.

Kennzeichnung des Gefahrenbereichs auf den Perrons

Demnächst werden Weisungen erlassen, die mit einer durchgehend verlaufenden, weissen Sicherheitslinie den Gefahrenbereich entlang der Perronkante optisch deutlich kennzeichnen soll.

Die ursprünglich für Blinde angestrebte Kombination Sicherheitslinie/Leitlinie musste aus Sicherheitsgründen fallen gelassen werden. Eine Lösung für die abgekoppelte Leitlinie wird separat angestrebt. Der Einbau von taktil gestalteten Keramik- oder Betonplatten als Leitlinie, wie sie teilweise im Ausland verwendet werden, ist bei den hierzulande üblichen Bodenbelägen und Klimaverhältnissen problematisch.

Schlussbetrachtungen

Die aufgezeigten und in die Tat umgesetzten einzelnen Massnahmen zur Verbesserung der Information und Kommunikation auch für Behinderte zeigen, dass bei einem entsprechenden Willen sowie durch eine frühzeitige und sorgfältige Planung beachtliche Fortschritte erzielt werden können. In vielen Fällen bringen sie auch den übrigen Reisenden Vorteile.

In der Reihe Schriften zur Anthropologie des Behinderten ist im VSA Band V erschienen unter dem Titel

Selber treu sein

Personalität als Aufgabe

Dieser interessante fünfte Band der Reihe enthält Texte von Imelda Abbt, Kaspar Hürlimann und Rudolf Zihlmann. Im Vorwort schreibt Martin Meier, Bern, der Präsident des VSA: «Es entsteht ein neues Bedürfnis nach Wort und Sinn. Wir sollten uns fragen lassen, wie weit der Top-Service unserer Heime Wesentliches hinterlässt. Was steckt hinter den Erziehungstechniken, therapeutischen Verfahren, hinter Ergotherapie, Physiotherapie und Sterbehilfe? Steht der «Klient» oder «Patient» trotz allen gutgemeinten Anstrengungen in den eigentlichen Fragen seines Lebens nicht allzu oft alleine da? Der VSA freut sich, dass in diesem Buch das innerste Anliegen seiner Arbeit aufgegriffen wird. Wir wollen dafür einstehen, dass in unseren Heimen das Menschsein und die Menschenwürde geachtet und vertieft wird. Sollen Heime zur Heimat werden, so ist in ihnen, wo so viel Macht, Ohnmacht, Anklage, Rechtfertigung, Leid und Freude, Zweifel und Hoffnung zusammenkommt, eine menschliche Nähe zu pflegen, die spürbar da ist.

Band V ist zum Preis von Fr. 13.50 beim Sekretariat VSA, Verlagsabteilung, zu bestellen, wo auch alle übrigen Bände dieser Schriftenreihe erhältlich sind. (Ohne Porto und Verpackung!)

Bestellung

Wir bestellen hiermit

..... Expl. Band I

«Geistigbehinderte – Eltern – Betreuer»
4 Texte von Dr. H. Siegenthaler

Fr. 13.50

..... Expl. Band II

«Erziehung aus der Kraft des Glaubens?» – Texte von Imelda Abbt, Norbert A. Luyten, Peter Schmid u. a.

Fr. 14.70

..... Expl. Band III

«Begrenzt Menschsein» – Texte von O. F. Bollnow, Hermann Siegenthaler, Urs Haeblerlin u. a.

Fr. 18.60

..... Expl. Band IV

«Staunen und Danken» – Fünf Jahre Einsiedler-Forum des VSA

Fr. 19.—

..... Expl. Band V

«Selber treu sein» – Texte von Imelda Abbt, Kaspar Hürlimann, Rudolf Zihlmann

Fr. 13.50

..... Expl. Band VI

«Menschliche Leiblichkeit»
Texte von Imelda Abbt, K. H. Bauersfeld, Hans Halter, Ludwig Hasler

Fr. 15.50

..... Expl. Band VII

«Wohnkultur und Lebensqualität»
Texte von Otto Schärli, Werner Jaray, Ingrid Reubi, Ludwig Hasler, Ludwig Mödl

Fr. 21.50

Name und Vorname _____

Genauere Adresse _____

PLZ/Ort _____

Unterschrift, Datum _____

Bitte senden Sie diesen Talon an das Sekretariat VSA, Verlagsabteilung, Seegartenstrasse 2, 8008 Zürich.