Zeitschrift: Curaviva : Fachzeitschrift
Herausgeber: Curaviva - Verband Heime und Institutionen Schweiz
Band: 79 (2008)
Heft: 7-8

Artikel: Menschen mit Behinderung und öffentlicher Verkehr : vieles wurde besser, etliches ist noch zu tun
Autor: Steiner, Barbara / Schweingruber, Beat
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-803653

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: 17.07.2025

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

Menschen mit Behinderung und öffentlicher Verkehr

Vieles wurde besser, etliches ist noch zu tun

Barbara Steiner

Im Zusammenhang mit dem Behindertengleichstellungsgesetz habe sich in der Schweiz im öffentlichen Verkehr manches verbessert, sagt Beat Schweingruber, Leiter der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV).

Herr Schweingruber, was hat das Behindertengleichstellungsgesetz den Menschen mit Behinderung im Bereich öffentlicher Verkehr gebracht?
Beat Schweingruber: Das Gesetz hat schon vor Inkrafttreten einiges bewirkt. Bereits als der Bundesrat die Botschaft zum Gesetz verabschiedete, wurde den Transportunternehmen klar, dass etwas auf sie zukommt. Aus der Erkenntnis heraus, dass alles, was von Anfang an richtig gemacht wird, weniger kostet als nachträgliche Anpassungen, waren sie daran interessiert, anstehende Neuanschaffungen im Bereich Rollmaterial und Investitionen in Bauten bereits im Sinn des künftigen Gesetzes zu tätigen. Dadurch wurden wir als Fachstelle zum ernst zu nehmenden Gesprächspartner. Vorher waren wir eher Bittsteller und Lobbyisten.

Wie konnten Sie sich einbringen?
Schweingruber: Wir brachten Vertreter des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), der Transportunternehmungen, des Bundesamts für Verkehr mit uns an einen Tisch und handelten aus, was gemacht werden soll. So entstanden die sogenannten Funktionalen Anforderungsprofile, hinter denen alle stehen konnten. Die Alternative wäre gewesen, dass ein Beamter am grünen Tisch etwas festgelegt hätte, mit dem allenfalls niemand so richtig zufrieden gewesen wäre. Die Anforderungsprofile dienten dann auch als Grundlage der Ausführungsverordnungen zum Behindertengleichstellungsgesetz. Sie sind vor zwei Jahren in Kraft getreten. Etwa 70 bis 80 Prozent der in den Profilen festgelegten Kriterien sind übernommen worden. Damit stehen wir im internationalen Vergleich sehr gut da. Zukunftsweisend ist, dass auch die Bedürfnisse von Sinnesbehinderten und Menschen mit geistiger Behinderung umfassend berücksichtigt sind. Ihren Anliegen wird häufig weniger Rechnung getragen als jenen von Menschen im Rollstuhl. Wir haben versucht, möglichst alle Bereiche abzudecken. Das ist international wohl einmalig.

Wo zeigen sich die Resultate Ihrer Bemühungen konkret?
Schweingruber: Beispielsweise werden heute Informationsbildschirme aus Rücksicht auf Sehbehinderte möglichst auf Augenhöhe angebracht. Wir waren in die Entwicklung der Rollstuhltoilette für Regionalfahrzeuge und anderer behindertengerechter Elemente involviert, dies vor allem beim Bau des neuen «Flirt» von Stadler Rail. Um zu erreichen, dass auch die Fahrzeuge von Schmalspurbahnen behindertengerechter konzipiert werden, mussten wir bei einer Bahn eine Beschwerde einreichen. Es war die erste Verbandsbeschwerde im Behindertenbereich. Wir fanden dann eine aussergerichtliche Einigung. Mittlerweile haben auch die Betreiber von Schmalspurbahnen realisiert, dass sich unsere Forderungen umsetzen lassen, ohne dass dies viel Geld und Sitzplätze kostet. Pionierarbeit haben wir in der blindengerechten Beschriftung der Bedienungselemente in den neuen Vakuum-Zugstoiletten geleistet. Darin waren die Tasten für Spülung, Wasser beim Lavabo und Händetrockner je nach Modell immer wieder anders angeordnet, und Blinde mussten unter Umständen die ganze Wand abtasten, um sie zu finden. Das von uns kreierte System mit ein bis drei Tastpunkten beginnt sich nun auch in Deutschland und Österreich durchzusetzen.

Arbeiten Sie eng mit Fachgremien in anderen Ländern zusammen?
Schweingruber: Wir hatten uns am Anfang zum Ziel gesetzt, möglichst vieles international zu koordinieren, mussten dann aber einsehen, dass uns der pragmatische Schweizer Weg viel schneller zum Ziel führt. Wir kommen mit unseren inländischen Partnern relativ rasch zu konkreten Resultaten. Das hat sich auch im Ausland herumgesprochen. Unsere Arbeit findet Beachtung, gute Lösungen werden übernommen. Das ist gut so, wir hatten uns anfänglich auch an fortschrittlichen Innovationen in anderen Ländern orientiert. Wir pflegen informelle Kontakte mit ausländischen Gruppierungen, die sich mit dem öffentlichen Verkehr befassen. Die Kontakte liessen

sich durchaus ausbauen, aber letztlich ist das auch eine Frage der Kapazitäten. Derzeit läuft ein grösseres Projekt für behindertengerechte drahtlose Kommunikation mit elektronischen Hilfsmitteln. Hier engagieren wir uns für eine Zusammenarbeit innerhalb Europas. Einerseits wäre es sinnvoll, wenn das System überall gleich funktioniert. Andererseits wäre es sowohl für die Hersteller der Geräte wie für die Transportunternehmen interessant, wenn grössere Stückzahlen produziert werden könnten. Sie kämen dann auch günstiger zu stehen als bei einem Alleingang der Städte oder Länder.

Die Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr sei zu einem ernst zu nehmenden Gesprächspartner geworden, sagt Leiter Beat Schweingruber.

■ *Existieren in anderen Ländern ähnliche Fachstellen?*
Schweingruber: Nein, die Schweizer Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr ist in ihrer Art einmalig. Wir sind offizieller Partner von Behörden und Transportunternehmungen und wirken als Bindeglied zu Behindertenverbänden und anderen Fachstellen, beispielsweise der Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Diese Scharnierfunktion ist sehr hilfreich, weil sie einheitliche Lösungen ermöglicht. In Deutschland hingegen ist die Umsetzung der Behindertenkonzepte länderweise geregelt. Das macht manches schwieriger. Verkehrssysteme sind nun mal grenzüberschreitend.

■ *Die EU engagiert sich nicht für behindertengerechte Verkehrssysteme?*
Schweingruber: Es gibt seit kurzem EU-Standards für die behindertengerechte Ausstattung von Hochgeschwindigkeitszügen. Wir waren mit Forderungen in Bezug auf die Einrichtung der ICE- und TGV-Züge, die ja auch in der Schweiz verkehren, aus Kostengründen abgeblitzt.

■ *Sind die Kosten auch in der Schweiz ein zentraler Punkt?*
Schweingruber: Ja, ganz klar. Der behindertengerechte Ausbau des Eisenbahn-Regionalverkehrs zum Beispiel war lange Zeit des Geldes wegen kein Thema. Auch die SBB konzentrierten früher ihre Bemühungen im Behindertenbereich ja fast ganz auf den Fernverkehr. Bei der Bahn ist vor allem die notwendige Anpassung von Perrons und Zugängen ein erheblicher Kostenfaktor. Niederflurbusse sind ja schon seit einiger Zeit verbreitet – allerdings nicht primär wegen der Rollstuhlfahrer, sondern weil das Einsteigen generell komfortabel ist. Die ersten Niederflur-Züge der Mittelthurgaubahn wurden übrigens auch angeschafft, um das Ein- und Aussteigen zu beschleunigen – und nicht etwa aus Rücksicht auf die Behinderten. Andererseits herrschte im Busbereich früher die Befürchtung, es könnte den Fahrplan durcheinander bringen, wenn der Chauffeur aussteigen und einem Rollstuhlfahrer helfen muss. Seit das Behindertengleichstellungsgesetz da ist, gibt es keine solchen Diskussionen mehr.

■ *Es lag also nicht einzig am Geld, dass nicht schon früher mehr auf Behindertenfreundlichkeit geachtet wurde?*
Schweingruber: Nein, es herrschte auch noch ein anderes Denken. Noch Ende der 90er Jahre wurde in Zürich argumentiert, das Cobra-Tram müsse nicht rollstuhltauglich sein, für Rollstuhlfahrende gebe es doch das Behindertentaxi. Eine solche Haltung erscheint uns heute absurd.

■ *Zurück zu Ihrem Beitrag an die Behindertenfreundlichkeit des Nahverkehrszug «Flirt». Wie sah die Zusammenarbeit zwischen der Fachstelle BöV und Stadler Rail konkret aus?*
Schweingruber: Sie war sehr intensiv. Die SBB hatten die Züge bestellt, das Unternehmen hatte sich als einzige Bahn per Vertrag auf unsere Anforderungsprofile verpflichtet, und es war klar, dass sich die Fachleute von Stadler Rail daran halten mussten. Wir sind fast

Illegal ist nicht egal.

Schwarzarbeit schadet uns allen. Sie bringt Bund und Kantone um beträchtliche Steuereinnahmen. Und unsere Sozialversicherungen um dringend nötige Beiträge. Weitere Tipps und Informationen zum neuen Bundesgesetz gegen die Schwarzarbeit finden Sie unter www.keine-schwarzarbeit.ch

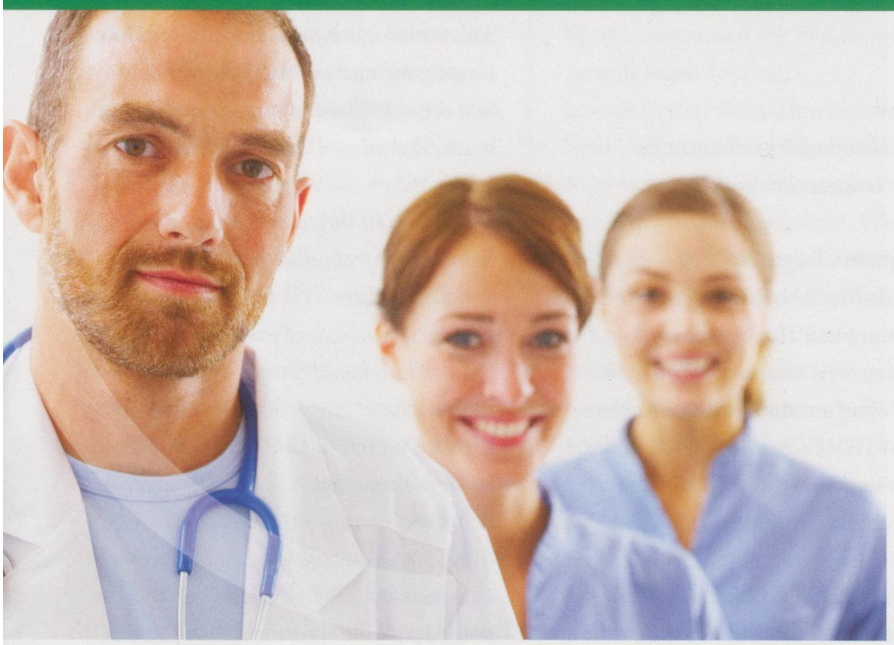
Keine Schwarzarbeit. Das verdienen alle.

www.keine-schwarzarbeit.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement EVD
Staatssekretariat für Wirtschaft SECO

crbasel



Die Pensionskasse für Spital-, Heim- und Pflegepersonal ...

... seit 75 Jahren, transparent, kostengünstig und flexibel. Wir bieten branchenspezifische und individuelle Lösungen an. Verlangen Sie noch heute eine unverbindliche Offerte unter **www.pkshp.ch** oder **Telefon 044 268 90 60**

Pensionskasse SHP
Gladbachstrasse 117
Postfach
8044 Zürich

SHP

im Monatsrhythmus nach Bussnang gepilgert und haben Details diskutiert, von den Haltestangen bis zum Fahrgastinformations-System. Die Zusammenarbeit verlief sehr konstruktiv, auf allen Seiten war der Ehrgeiz spürbar, ein Fahrzeug zu konstruieren, das im Behindertenbereich mustergültig ist. Stadler Rail hat später auch ein paar Ausschreibungen wohl auch deshalb gewonnen, weil der «Flirt» die Bedürfnisse der Behinderten am besten erfüllt.

■ *Wurden auch Betroffene beigezogen?*
Schweingruber: Ja, wir haben Fachkommissionen mit Betroffenen und ziehen Menschen mit Behinderung bei, wenn es sinnvoll ist. Derzeit führen wir zum Beispiel im Auftrag des Bundesamts für Verkehr mit Sehbehinderten eine Studie durch zur Lesbarkeit von Bildschirmschriften. Etwas Ähnliches haben wir schon einmal für Matrixschriften gemacht. Über die Lesbarkeit von Druckschriften weiss man relativ viel, bei den neuen Medien ist man noch nicht so weit. Wir waren auch schon an einer Untersuchung beteiligt, in der es darum ging, welche Sicherheitsaspekte beim Transport von Rollstühlen in Bussen zu beachten sind.

■ *Sie arbeiten eng mit dem Bundesamt für Verkehr zusammen?*
Schweingruber: Ja, seit dort aufgrund eines Vorstosses der damaligen Nationalrätin und SAEB-Präsidentin Lili Nabholz eine Stelle geschaffen wurde für den Bereich mobilitätsbehinderte Menschen, haben wir einen kompetenten und engagierten Ansprechpartner. Früher fühlte sich niemand so richtig zuständig.

■ *Der Trend scheint heute in Richtung visuelle Informationsvermittlung zu gehen. Führt dies zu einer Benachteiligung der Sehbehinderten?*
Schweingruber: Generell gilt das Zwei-Sinne-Prinzip. Das heisst, Informationen müssen visuell und akustisch vermittelt werden. Gerade in der Westschweiz müssen wir uns aber doch hin und wieder dafür einsetzen, dass die akustischen Mitteilungen nicht verschwinden.

Beat Schweingruber registriert die positiven Entwicklungen im öffentlichen Verkehr mit Freude.

Fotos: Robert Hansen

■ *Welche grösseren Arbeiten stehen in den nächsten Jahren an?*
Schweingruber: Es wird noch Jahrzehnte dauern, bis alle Bahnhöfe erhöhte Perrons haben. Der Aufwand dafür ist riesig. In den nächsten Jahren gibt es vom Bund erst für den Umbau von Bahnhöfen mit hohen Frequenzen oder mit speziell ausgewiesenem Bedarf Geld. Rollstuhlfahrer können via www.fahrplanfelder.ch herausfinden, welche Angebote für sie zugänglich sind. Wir bearbeiten dort die Datenerfassung und -aufbereitung. Vom Rollmaterial her präsentiert sich die Lage von Region zu Region unterschiedlich, aber bis in fünf Jahren wird ein Grossteil des Angebots rollstuhlgängig sein. Handlungsbedarf besteht mancherorts bei Bushaltestellen, bei denen einsteigefreundliche Haltekanten fehlen. Hier streben wir die Anpassung der kantonalen Normen an.

■ *Die Ausführungsverordnungen zum Behindertengleichstellungsgesetz reichen nach wie vor aus?*
Schweingruber: Sie werden demnächst revidiert, und wir hoffen natürlich, dass gewisse Lücken geschlossen werden.

■ *Wird Ihnen früher oder später die Arbeit ausgehen?*
Schweingruber: Es ist vieles auf gutem Weg, der öffentliche Verkehr in der Schweiz macht einen Quantensprung. Aber es ist noch sehr viel Detailarbeit zu leisten. Es dürfte uns also noch eine Weile brauchen. ■

Die Fachstelle

Träger der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) mit Sitz in Olten sind die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter (Integration handicap, früher SAEB), die Behinderten-Selbsthilfe Schweiz (Agile), der Schweizerische Invalidenverband (Procap) und Pro Infirmis Schweiz. Sie kommen für rund einen Viertel der Kosten auf, das Bundesamt für Sozialversicherungen für etwa zwei Drittel. Die Fachstelle hat ein Budget von rund 480'000 Franken jährlich. Für Expertenarbeit stellt sie Rechnung. In der heutigen Form gibt es die Fachstelle seit 1997, entstanden ist sie 1988 im Zusammenhang mit dem ersten Behindertenkonzept der SBB als «Kontaktstelle» der SAEB. Beat Schweingruber stiess 1998 als Mitarbeiter zur Fachstelle, seit 2004 leitet er sie mit einem Pensum von 80 bis 90 Prozent. Schweingruber hat Architektur studiert und war lange im Journalismus und in verschiedenen Funktionen beim Verkehrsclub der Schweiz (VCS) tätig. Insgesamt beschäftigt die Fachstelle in Olten und Freiburg vier Mitarbeiter mit total 290 Stellenprozenten.
Weitere Informationen: **www.boev.ch** *(bas)*