

# Uneingeschränkt mobil

Autor(en): **Eschbach, Andrea**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **109 (2015)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-923664>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Uneingeschränkt mobil

Das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr hat sich für Gehörlose und Hörbehinderte in den vergangenen Jahren nur minim verbessert, es gibt noch viel Entwicklungspotenzial. Ein Beispiel für eine gelungene Umsetzung von hindernisfreiem Reisen ist der Hochgeschwindigkeitszug «Giruno», der ab Ende 2019 Zürich mit Mailand verbinden soll.

Ein Wechsel auf einen Ersatzzug, ein Stromausfall, eine unvorhergesehene Umleitung: alles Ereignisse, die für Zug-Reisende ärgerlich sind. Während im Normalfall eine Durchsage im Zug die Reisenden jedoch darüber informiert, wie es weitergeht, haben Gehörlose oder Hörbehinderte oft das Nachsehen. Denn in älteren Reisezugwagen gibt es keinerlei visuelle Information. Und auch in aktuellen Intercity-Zügen hilft das visuelle Blinklicht nur bedingt – der Gehörlose ist aber zumindest «informiert», dass etwas gesagt wurde. Und auch in neueren Regional-Zügen hängen die Anzeigebildschirme oft ungünstig, so dass die Sicht auf diese schnell einmal versperrt ist.

## Sensibilisierung des Personals ist nötig

Neben der ungünstigen Platzierung von optischen Anzeigen und der schlechten Verständlichkeit von Lautsprecherdurchsagen – sei es wegen der Sprachverständlichkeit, sei es wegen davorgestellter Rucksäcke – fehlt oft auch dem Personal das Training im Umgang mit Hörbehinderten oder Gehörlosen.

Keine Frage, das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr hat sich für Gehörlose und Menschen mit einer Hörbehinderung in den letzten Jahren punktuell verbessert – von Schaltern mit Induktionsverstärkern über den Procom-SMS-Dienst bis zu modernen Kundeninformationssystemen zu Abfahrten oder Verspätungen. Für Verbesserungen wie diese hat nicht zuletzt das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) seit 2004 gesorgt. Es hält fest, dass der öffentliche Verkehr bis spätestens Ende 2023 den Bedürf-

nissen der behinderten Reisenden entsprechen muss.

Aber noch liegt einiges im Argen. Deshalb engagiert sich Sonos mit allen verfügbaren Mitteln für die Anliegen der Gehörlosen.

Wie sähe eine Idealsituation für barrierefreies Reisen aus? Victor Senn, Vorsitzender der Fachkommission Hörbehinderung und öffentlicher Verkehr (HöV) und Cochlea-Hörimplantat-Träger, hat da eine ebenso einfache wie klare Antwort: «Wir Hörbehinderten und Gehörlosen erhalten zur gleichen Zeit und gleichberechtigt wie andere Fahrgäste alle Informationen.»

## Zug mit beispielhaftem Standard für Reisende mit Behinderung

Dieses Ideal könnte Ende 2019 Realität werden. Dann rollen die neuen «Giruno»-Züge der SBB auf der Gotthard-Linie von Zürich bis nach Mailand – und dies in weniger als drei Stunden. Die insgesamt 29 neuen, international einsetzbaren Triebzüge für den Nord-Süd-Verkehr sollen dann einen beispielhaften neuen Standard für Reisende mit Behinderung bieten.

«Wir wollen den besten Zug für unsere Kunden», sagt Jeaninne Pilloud, Direktorin SBB Personenverkehr. «Bei der Gestaltung stand die Kundenorientierung im Vordergrund.» Deshalb wurden die Anforderungen für Reisende mit Behinderung schon bei der Ausschreibung für die neuen Züge detailliert vorgegeben. Dafür boten die SBB den nationalen Behindertenverbänden die Bildung eines Behindertenbeirats an. Der im Herbst 2012 gegründete Beirat konnte dabei auf die bereits bestehenden



Arbeitsgruppen der Seh- und Hörbehinderten für den öffentlichen Verkehr (SöV, HöV) zurückgreifen, während er die Interessenvertretung für Rollstuhlfahrende erst bilden musste.

Sonos als schweizerischer Dachverband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen ist einer der Träger der Fachkommission Hörbehinderung und öffentlicher Verkehr (HöV). «Es ist wichtig, dass wir unsere Stimme geben können, sonst würden behindertengerechte Anpassungen mehr für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer adaptiert und weniger für Hörbehinderte», hält Victor Senn fest.

## Eine Herausforderung für die Ingenieure

Der Zug «Giruno» (Mäusebussard auf Rätomanisch) bietet mit bis zu 400 Metern Länge insgesamt 806 Sitzplätze. Zum Anforderungskatalog der HöV gehört eine ungehinderte Sicht von mindestens 51 Prozent der Sitzplätze auf eine Anzeige. «Wichtig ist das Zwei-Sinne-Prinzip», sagt Senn. «Akustisch vermittelte Informationen müssen eins zu eins auch schriftlich und zur gleichen Zeit zur Verfügung stehen.»



Zudem stellt der neue Hochgeschwindigkeitszug mit 250 km/h Fahrtgeschwindigkeit eine grosse Herausforderung an die Ingenieure dar, in dem sie eine möglichst effiziente Schalldämmung erreichen müssen. Auch bei hoher Fahrtgeschwindigkeit soll eine gute Beschallung im Fahrgastraum und eine gute Sprachverständlichkeit garantiert werden. Dafür sollen entstehende Vibrationen durch geeignete Technologien abgeschwächt werden.

## Optische Anzeigen an der Decke

«Gehörlose und Hörbehinderte können sich auf den «Giruno» freuen. Von fast jedem Sitzplatz aus befindet sich eine optische Anzeige im Blickfeld», sagt Victor Senn. «Anders als in bisherigen Bahnhöfen sind im Hochgeschwindigkeitszug optische Anzeigen auch in der Mitte der Bahnwagen an der Decke angebracht und von beiden Fahrrichtungen aus einsehbar. Die grossen Monitore setzen einen neuen Standard der gehörlosen- und hörbehindertengerechten Gestaltung von Bahnwagen.»

Auf dem Weg zur autonomen Mobilität für alle hörbehinderten Reisenden wird sich Sonos weiterhin stark einsetzen.

Andrea Eschbach

Der neue «Giruno»-Zug der SBB. Der Name bedeutet «Mäusebussard» auf Rätomanisch.

Im «Giruno» gibt es mehr optische Anzeigen als in bisherigen Zügen.  
Fotos: SBB