

# Schwerpunkte und Schwachpunkte

Autor(en): **Gerber, Ernst P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung**

Band (Jahr): **32 (1990)**

Heft 2: **Mobile**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-157972>

## **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.

## Schwerpunkte und Schwachpunkte

von Ernst P. Gerber

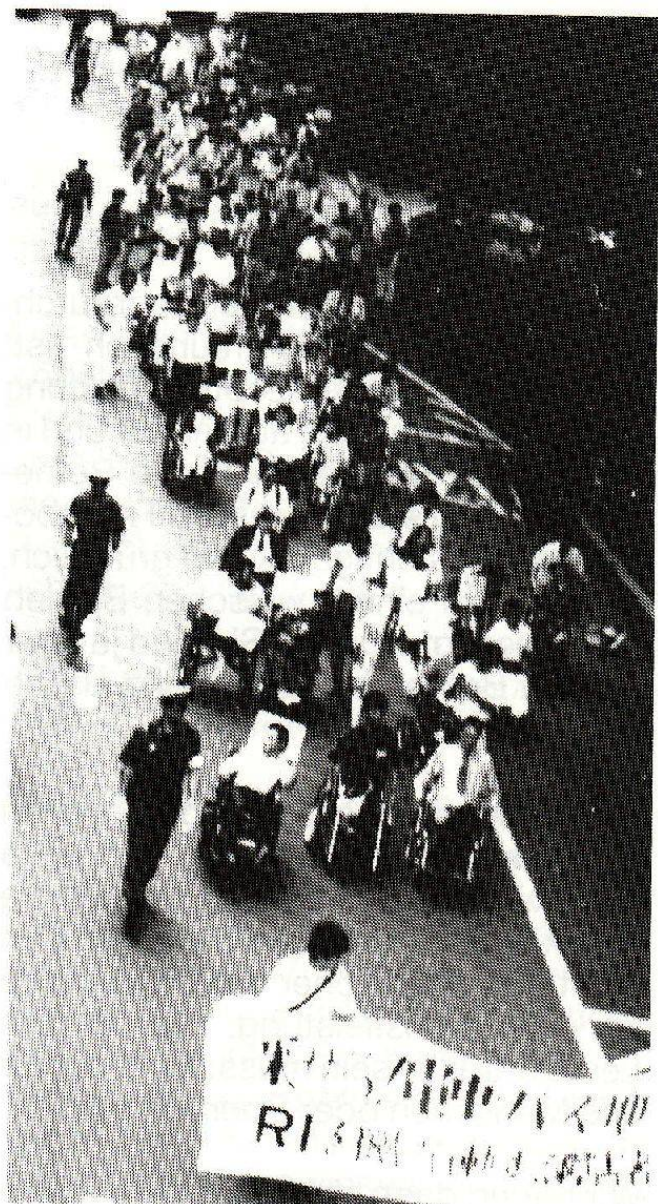
Während zweier Jahre haben die SBB wie nie zuvor konzentriert den Bahnproblemen Behinderter nachgespürt und nun ihre Vorstellungen in einem Konzeptentwurf dargelegt. Diese Arbeit verdient Anerkennung. Es liegt jetzt an den Behinderten, dieses Konzept zu beurteilen.

Die SBB verfolgen eine **Schwerpunktstrategie**. Sie wollen auf bestimmten Gebieten einen guten Service anbieten, was darüber hinausreichend, soll Aufgabe anderer sein. Garantie für eine/n RollstuhlfahrerIn, von Bern nach Yverdon befördert zu werden: ja. Garantie für Fahrten von Niederscherli nach Bern oder von Yverdon nach Grandson: nein. Wie die immer knapper werdenden Halte- und Umsteigezeiten zu bewältigen sind, damit befasst sich das Konzept nur flüchtig. Unmissverständlich aber die SBB-Aussage, die Beförderung von Behinderten solle sich im Rahmen des bestehenden Leistungsangebots abwickeln, und: «Spezifisch für Behinderte vorgesehene Einrichtungen und Massnahmen dürfen sich nicht nachteilig auf den übrigen Reiseverkehr auswirken.»

Fragen sind offen, Schwachpunkte sichtbar.

1. Ist die **Philosophie der Stützpunktbahnhöfe** annehmbar? Sie tauchte vor zwei Jahren auf und wurde in den Behindertenorganisationen nie durchdiskutiert. Das muss jetzt geschehen. Die SBB wollen sich auf rund 100 Bahnhöfe beschränken, das heisst, sie übernehmen für die restlichen 700 Stationen keine Beförderungs- und Einrichtungsverantwortung. Es darf gefragt werden, ob sich die SBB damit nicht doch zu elegant einer Pflicht entziehen. Unerfreuliches Beispiel ist der Bahnhofausbau in Kempthal. Hier weigern sich die SBB, Rampen zu erstellen – aus Kostengründen, wie sie sagen. Ohnehin werde die Station praktisch nur von Maggi-Angestellten benützt. Wie wenn es darunter nie Behinderte haben könnte.

2. Der **Leistungsabbau** ist erneut bestätigt worden. Die SBB sagen: Unbegleitete Züge werden mit Sicherheit kommen, es wird noch mehr unbediente Stationen geben. Dagegen sollten sich alle Betroffenen zur Wehr setzen. Nötig ist ein Konzept «reise-



behinderte Personen». Darunter fallen ausser Behinderten aller Kategorien Personen mit Kinderwagen und Kleinkindern, mit Handgepäck, Reiseungewohnte, und natürlich die betagten Menschen. Der Titel der Tagung in Bern vor zwei Jahren war da deutlich genug. Laut SBB-Dokumentation ist damit zu rechnen, dass im Jahr 2000 die Schweiz 870000 über

65jährige Menschen zählen wird. Im Bemühen, die Verantwortung der Transportunternehmen zu formulieren, sollten sich Behindertenorganisationen und andere Interessenverbände, vorab der Betagten, solidarisieren, d.h. gemeinsam ihre Ansprüche geltend machen. Die Anliegen decken sich in vielen Punkten. Das bestehende Kontaktgremium ist entsprechend zu ergänzen und in «Reisebehinderte im öffentlichen Verkehr» umzubenennen.

3. Die SBB pflegen den Begriff «behindertenfreundliche **Bahnhöfe**». Einheitliche Kriterien dafür sind nicht zu erkennen. Was wir aber brauchen, sind «behindertengerechte Bahnhöfe», also eine Bahnhof-Infrastruktur, die bestimmte Bedingungen erfüllt: Reservierte Parkplätze, Zugänge, Eingangstüren, Billettanlagen, Informationsstellen, Wartesaal, Toilette, Telefonkabine, Restaurant – das alles muss gehbehinderten- und rollstuhlgerecht, die Bahnsteige müssen stufenlos erreichbar sein.

4. Die SBB halten fest: «Auf Bundesebene bestehen keine besonderen **gesetzlichen Grundlagen** für die Beförderung von Behinderten.» Die Behinderten (und andere Betroffene) müssen dafür sorgen, dass solche Grundlagen geschaffen werden. ■