

# Behinderte im öffentlichen Verkehr

Autor(en): **Scheidegger, Anton**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **97 (2003)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-924157>

## **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.

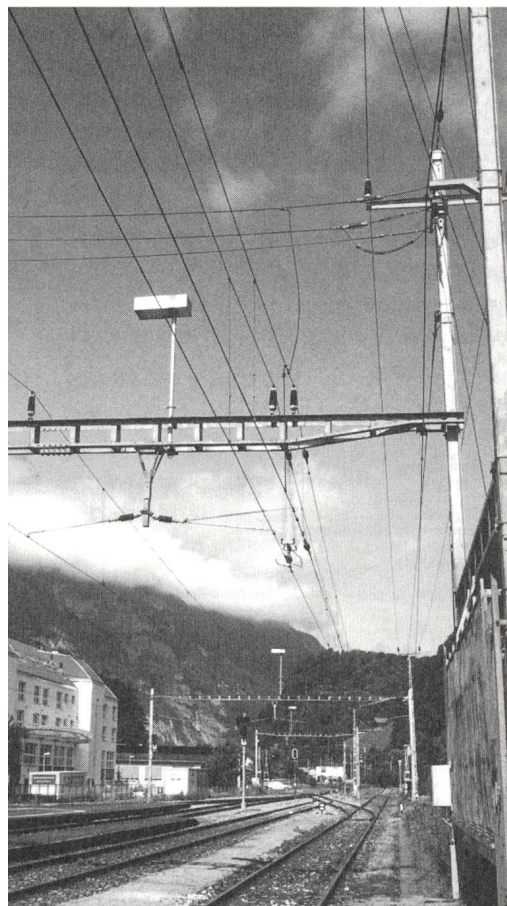
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

# Behinderte im öffentlichen Verkehr



Von Anton Scheidegger

In den letzten beiden Jahren hat sich im behindertengerechten öffentlichen Verkehr viel bewegt. Mit den Transportunternehmungen konnten Vereinbarungen ausgehandelt werden, von welchen man früher nur in den kühnsten Träumen zu hoffen wagte. Die heute bestehenden klaren Zielvorgaben entsprechen den Erkenntnissen der Technik. Diese sollen in verbindliche Zeithorizonte umgesetzt werden. Vom diesem strahlenden Glanz dürfen wir uns jedoch nicht blenden lassen und die Hände in den Schooss legen. Denn die Hindernisse und Erschwernisse auf dem Weg zum Ziel sind längst noch nicht alle beseitigt. Mit Schlaglöchern muss jederzeit gerechnet werden. Da die Wegweiser noch nicht alle montiert sind, besteht die Gefahr auf Irrwege oder in Sackgassen zu geraten.

## Das neue Behindertenkonzept – ein Quantensprung

Die SBB erarbeiteten in enger Zusammenarbeit mit unserer Fachstelle die Neuausrichtung ihres Behindertenkonzeptes. Dieses konnte im Frühling 2001 durch die SBB, den Verband öffentlicher Verkehr (VöV), unsere Fachstelle und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter (SAEB) unterzeichnet werden. Das neue Behindertenkonzept stellt einen eigentlichen Quantensprung dar. An dieser Stelle möchte ich Herrn Paul Blumenthal, Leiter Personenverkehr SBB, ein grosses Dankeschön aussprechen. Mit seiner Bereitschaft, die Anliegen und Bedürfnisse aller Behinderten zu berücksichtigen, ist im öffentlichen Verkehr ein eigentlicher Durchbruch erzielt worden.

## Der VöV nimmt das Heft selber in die Hand

Im Juni 1999 wurde die Volksinitiative "Gleiche Rechte für Behinderte" eingereicht. Der Bundesrat legte darauf als indirekten Gegenvorschlag den Entwurf des

Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen behinderter Menschen vor. Dieses Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) wurde durch die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Dezember 2002 beschlossen. Angesichts dieser Entwicklung entschied der VöV, das Heft aktiv in die Hand zu nehmen, und nicht passiv zuzuwarten bis das Bundesamt für Verkehr (BAV) die entsprechenden rechtlichen Vorschriften erlassen würde. In enger Zusammenarbeit unserer Fachstelle und dem BAV wurden in verkehrsspezifischen Arbeitsgruppen funktionale Anforderungsprofile erarbeitet. Diese enthalten teilweise schon sehr konkrete Aussagen, was zu erfüllen ist, damit ein Verkehrsangebot als behindertengerecht bezeichnet werden kann und darf. Die Diskussionen wurden allseitig sehr engagiert geführt. Schlussendlich konnte man sich auf Anforderungen einigen, die technisch erfüllbar und verhältnismässig sind. Sie gewährleisten den Zugang und die Benutzbarkeit der Angebote durch behinderte Reisende.

## Verordnung und Ausführungsbestimmungen in Sichtweite

Aufgrund dieser Anforderungsprofile erarbeitet das Bundesamt für Justiz die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV), welche in diesen Tagen in ein Konsultationsverfahren geht.

Das Gesetz und die zugehörige Verordnung sollen am 1. Januar 2004, also nächstes Jahr in Kraft gesetzt werden. Was dann noch fehlt, sind die Ausführungsbestimmungen. Diese werden in den kommenden Jahren durch das BAV Schritt für Schritt und wiederum in Zusammenarbeit mit der Fachstelle und dem VöV erarbeitet.

## Zentrale Elemente des Behindertengesetzes

Welches sind nun die zentralen Elemente des Behindertengleichstellungsgesetzes im Bereich öffentlicher Verkehr:

Das **Gesetz** gilt für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge.

#### **Anpassungsfristen:**

- Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr müssen spätestens nach 20 Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein.
- Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssen spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht angeboten werden.

Die gesetzlichen Grundlagen sind somit ab Januar 2004 gegeben. Damit ist die Arbeit aber noch nicht erledigt. Vereinfacht ausgedrückt ist nun die Vorarbeit geleistet.

### **Jetzt folgt die Knochenarbeit**

An Beispielen von kantonalen Baugesetzen mit Paragraphen für behindertengerechtes Bauen lässt sich leicht zeigen, dass der Grad der Umsetzung sehr stark vom Engagement der jeweiligen Bauberater, von Behindertenorganisationen und direkt betroffenen Personen abhängig ist.

Wir stellen immer wieder fest, dass behindertengerecht mit rollstuhlgerecht gleichgesetzt wird. Dies hat teilweise historische Gründe, ging es doch in den Anfängen vor allem um gehbehinderten- und rollstuhlgerechtes Bauen. Die Sinnesbehinderten haben erst spät Eingang in die Normung gefunden. Wobei die Hörbehinderten bei den Behinderungsarten Eingang gefunden haben und sich bei den Planungsgrundlagen die Aussage findet: "Wichtige akustische Informationen in öffentlich zugänglichen Bereichen (z.B. öffentlicher Verkehr) sind zusätzlich mit visuellen Mitteln anzuzeigen."

Was ist damit gemeint?

Bei der Planung und Gestaltung eines hörbehindertengerechten öffentlichen Verkehrs fehlt bei den Verantwortlichen oft

das Bewusstsein für Hörbehinderte. Denn diese Behinderung ist unsichtbar. Zum Glück haben die Fachstelle und die Interessengemeinschaft der Gehörlosen und Hörbehinderten schon etliche Hearings durchgeführt, um die Bedürfnisse und Lösungsvarianten für diese Fahrgastkategorie zu eruieren und die Planungsverantwortlichen zu sensibilisieren.

### **Wann ist der öffentliche Verkehr hörbehindertengerecht?**

Der öffentliche Verkehr ist dann hörbehindertengerecht, wenn diese hörbehinderten Fahrgäste alle nötigen Reiseinformationen erhalten und die entsprechenden Kommunikationsmittel auch benützen können, oder ihnen einen gleichwertigen Ersatz angeboten wird.

### **Mit Augen und Ohren wahrnehmen**

Bei der Definition der Anforderungen einer hörbehindertengerechten Fahrgastinformation gilt das 2-Sinne-Prinzip, Informationen müssen sowohl für die Aufnahme durch die Augen als auch für die Aufnahme durch die Ohren angeboten werden. Mit andern Worten akustisch und optisch. Sie sind gewährleistet in der dynamischen Fahrgastinformation

Diese besteht aus :

- Gleis-/ Perronanzeigen, Generalanzeiger (optisch)
- Lautsprecherdurchsagen (akustisch)

Optische Informationen haben den Vorteil, dass sie während einer bestimmten Zeit angezeigt sind, und somit Zeit zum Lesen, zum Entziffern vorhanden ist. Demgegenüber ist eine akustische Information ein momentanes Ereignis. Entweder hat man es verstanden oder eben nicht. Es lässt sich nicht durch den Reisenden aktiv wiederholen.

Die Qualität der optischen Informationen orientiert sich in erster Linie nach den Bedürfnissen der sehbehinderten Reisenden, die Qualität der akustischen Informa-



tionen richtet sich nach den Bedürfnissen hörbehinderter Reisenden.

Ist ein Reisender gehörlos, so orientiert er sich ausschliesslich an den optischen Informationen. Eine schwerhörige Person soll die Information nach Möglichkeit über die Augen und über die Ohren aufnehmen können, eben nach dem 2-Sinne-Prinzip. Das Gleiche gilt auch für sehschwache Personen. Je nach Schweregrad der Behinderung verschiebt sich das Schwergewicht zu den Ohren oder zu den Augen.

### **Fehlendes Bewertungsverfahren**

Für die Messung der Qualität der akustischen Informationen fehlt uns zurzeit noch ein objektives Bewertungsverfahren. In der Literatur finden sich zwei Verfahren zur Messung der Sprachverständlichkeit. Diese orientieren sich aber an Normalhörenden und es muss nun abgeklärt werden, ob diese Verfahren mit allenfalls modifizierten Anforderungen für Schwerhörige ohne und für Schwerhörige mit Hörgerät anwendbar sind.

Das gesunde Gehör ist in der Lage eine Information aus einem Geräuschteppich herauszufiltern, auch wenn die Information weniger laut ist als der Geräuschteppich. In deutscher Literatur finden sich Werte von 10 besser 20 dB(A), die eine Information lauter sein soll als der Geräuschteppich. Wir gehen hier auf das Mass für die Lautstärke (dB(A)) nicht näher ein. Es wird hier nur aufgeführt um aufzuzeigen wie unterschiedlich die Aussagen noch sind. Die Firma Phonak, ein Hörgerätehersteller nennt 3 dB(A) und in einem Bericht der EMPA werden 6 dB(A) angegeben. Welches ist nun das richtige Mass? Tendenziell kann wohl gesagt werden, dass je grösser die Differenz zwischen Geräuschteppich und Information ist, desto besser es für hörbehinderte Personen ist. Aber ab welcher Lautstärke wird es unangenehm? Sonos hat diesbezüglich mit Fachleuten der EMPA Kontakt aufgenommen. Rahmen und Umfang einer entsprechende Studie werden im Moment abgeklärt.

Der Autor, Anton Scheidegger, ist Leiter der Schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr. Von Haus aus ist er Architekt HTL. In dieser Eigenschaft war er lange Jahre als Bauberater beim Schweizerischen Invalidenverband tätig.

## Kurzporträt der Fachstelle

Die Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr versteht sich als das schweizerische Kompetenzzentrum im Bereich behindertengerechter öffentlicher Verkehr.

Die Fachstelle verfügt zur Zeit über 280-Stellenprozent, die auf vier Personen aufgeteilt sind. Drei Personen arbeiten am Hauptsitz in Olten und eine Person in Fribourg betreut die Westschweiz. Das Büro in Olten erarbeitet die Grundlagen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr und betreut im übrigen die gesamte Westschweiz.

Wir massen uns nicht an, immer schon alles zu wissen. Aber wir können das notwendige Wissen innert nützlicher Frist organisieren.

Wir bieten allumfassende Beratungen aus einer Hand.

Unsere Beratung reicht von konzeptuellen Fragen bis ins kleinsten Ausführungsdetail.

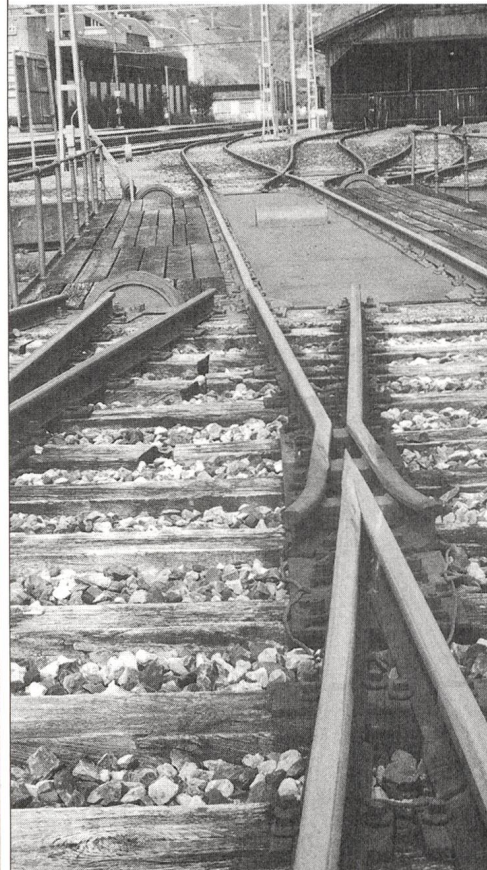
Die Fachstelle vertritt die Anliegen behinderter Reisender gegenüber:

- Gesetzgebenden Instanzen (Bund, Kantone, normsetzenden Organisationen)
- Bestellern von Angeboten im öffentlichen Verkehr (Bund, Kantone, Gemeinden)
- Erbringern von Angeboten im öffentlichen Verkehr (Transportunternehmen)

- Hersteller von Fahrzeugen
  - Planer von Bauten
  - Besteller und Produzenten von Informationsanlagen und Billetausgaben
- Wir beraten und begleiten auch lokale und regionale Interessenvertreter in fachlicher und wenn gewünscht in strategischer Sicht.

Wir sammeln die Bedürfnisse von behinderten Fahrgästen aber auch von noch nicht reisenden Behinderten. Wir untersuchen Widersprüche zwischen Behindertenkategorien und versuchen diese zu beseitigen. Alle Bedürfnisse werden dann in eine verständliche Form für die jeweiligen Anwender aufgearbeitet und zur Umsetzung weitergeleitet. Damit ist die Arbeit in der Regel aber noch nicht beendet. Die konkrete Umsetzung verlangt immer wieder die Interpretation der Absichten und allenfalls zulässige Alternativen.

Die tägliche Arbeit der Fachstelle setzt voraus, dass zu ihrer Unterstützung Organisationen zur Verfügung stehen, die die Bedürfnisse ihrer Klientel kompetent und manchmal sehr rasch erheben und repräsentativ diskutieren können. Hier muss den Interessenvertretern der Hörbehinderten ein Lob ausgesprochen werden. Wir wünschten uns, wir hätten seitens der andern Behindertengruppen ebenfalls solch engagierte, kompetente und flexible Strukturen.



Fachstelle Behinderte und  
öffentlicher Verkehr  
Frohburgstr. 4  
4600 Olten  
www.boev.ch  
a.scheidegger@boev.ch