

Die Schuldenbremse trifft auch den öffentlichen Verkehr

Autor(en): **Ziegler, Daniel**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 7-8

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-924175>

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.

Zusammensetzung und Wahl des Beirates

Der Gleichstellungsbeirat setzt sich aus 9-11 Personen zusammen. Alle Mitglieder sind entweder von einer Behinderung betroffen oder nahe Angehörige. Auf eine ausgewogene Zusammensetzung wird geachtet. Die wichtigsten Behinderungsgruppen (Körperbehinderte, Sinnesbehinderte, Geistigbehinderte und psychisch Behinderte) beiderlei Geschlechtes sowie nach Möglichkeit alle Landessprachen sollen vertreten sein. Der Gleichstellungsbeirat wird von AGILE als Dach der Behindertenselbsthilfe bestellt. Die Mitglieder werden für die Amtsdauer von drei Jahre gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Im Minimum sind 2 Sitzungen pro Jahr vorgesehen.

Gleichstellungsbeirat:

Ein Gleichstellungsbeirat aus Vertretern der Behindertenselbsthilfe soll die Tätigkeiten der Fachstelle unterstützen. Damit wird anerkannt, dass Gleichstellung ein wichtiges Thema der Behindertenselbsthilfe ist. Der Beirat soll seine Sichtweise einbringen und dazu beitragen, dass nicht an den Anliegen und Bedürfnissen der Direktbetroffenen vorbeipolitisiert wird.

Seine Aufgaben

- Benachteiligungen im gesellschaftlichen Leben aufzeigen und die Fachstelle bei der Suche nach Lösungen unterstützen.
- Zu Fragen und Diskussionspapieren mit der Fachstelle Stellung nehmen
- an öffentlichen Veranstaltungen der Fachstelle mitwirken

- Die Fachstelle bei öffentlichen Vernehmlassungen und Stellungnahmen beraten
- Die politische Gleichstellung in der Schweiz und im Ausland beobachten und notwendige Massnahmen anregen

Es ist davon auszugehen, dass der weitere Verlauf des Gleichstellungsprozesses nicht unwesentlich von der Arbeit dieser Fachstelle geprägt sein wird. Es geht darum, die Spielräume des Behindertengleichstellungsgesetzes zu Gunsten der Betroffenen auszuloten.

Die Erwartungen sind hoch. Wir dürfen gespannt sein, wie sich das Behindertengleichstellungsgesetz in der Praxis bewähren wird.

Massnahmen für einen hörbehindertengerechten öffentlichen Verkehr (06/2003)

Die Schuldenbremse trifft auch den öffentlichen Verkehr

Von Daniel Ziegler,
Beauftragter Sozialpolitik Sonos

Wer sich im Moment mit dem behindertengerechten öffentlichen Verkehr befasst, erhält ein sehr zwiespältiges Bild. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Eifrig wird an Konzepten gearbeitet, technische Abklärungen in Auftrag gegeben und Offerten eingeholt. Und schon blasen die Signalhörner zum Rückzug. Denn noch bevor das Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft tritt, werden einschneidende Sparmassnahmen eingeläutet. Vieles gerät nun ins Stocken. Einige Projekte werden wohl noch planmässig umgesetzt werden können, andere auf die lange Bank geschoben.

Wie behindertengerecht der öffentliche Verkehr in einigen Jahren sein wird, vermag heute niemand voraus zu sagen.

Dies wird in erster Linie von der künftigen Wirtschafts- und Finanzlage abhängen, aber auch davon, wie entschlossen Behinderte für ihre Interessen eintreten.

Die SBB trifft am meisten

Wie einer Medienmitteilung der SBB vom 2. Mai zu entnehmen ist, haben die Sparmassnahmen des Bundes einschneidende Konsequenzen. Von 2004 – 2006 wird die Abgeltung um insgesamt 256 Mio gekürzt. Die SBB müssen sich vorallem auf den Erhalt des bestehenden Streckennetzes

konzentrieren. Vieles verzögert sich. So der Ausbau der zweiten Etappe der Bahn 2000 und die S-Bahnprojekte Léman, Zentralschweiz, Tessin und St. Gallen. Schliesslich werden von Bund 325 Mio Franken aus dem Fonds für Bahngrossprojekte für andere Zwecke abgezweigt. Somit fehlt das Geld für den NEAT-Zugang und für Zusatzzüge auf Fernstrecken. Im Regionalverkehr werden zudem zwischen 2005 – 2006 70 Mio Franken eingespart werden müssen. Es wird mit einem Leistungsabbau gerechnet

Abstriche auch bei den Behinderten

Der Bundeskredit zur Umsetzung eines behindertengerechten öffentlichen Verkehrs ist mit 300 Mio. Franken budgetiert, bei einer Tranchierung von je 15 Mio Franken über die gesetzlich festgesetzte Anpassungsfrist von 20 Jahren. Für die Jahre 2005 - 2006 erhalten die Kantone nur noch 8.5 Mio bzw. 5 Mio Franken. Nun klafft ein grosses Loch. Die Kantone werden es kaum füllen können.

Nicht besonders tragisch findet dies Anton Scheidegger, Leiter der Schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr. Dieser Betrag werde nur aufgeschoben und nicht aufgehoben. Auf diesem Zeitpunkt sei es unwahrscheinlich, dass bereits behindertenspezifische Projekte abgerechnet werden können. "Als falsches Spiel" hingegen beurteilen Vertreter der Behindertenverbände die Situation. Verärgert weisen sie darauf hin, dass noch während des Abstimmungskampfes der Bundesrat beteuert habe, für die Massnahmen beim öffentlichen Verkehr genüge das vom Parlament verabschiedete Behindertengesetz. "Jetzt zeigt sich, warum unsere Initiative nötig gewesen wäre", meint Marc Zumbühl von Pro Infirmis dazu.

Regionalbahnhöfe verändern sich vorläufig nicht

RV05-Facelifting, das ehrgeizige Projekt der SBB, 620 Regionalbahnhöfe in der Schweiz für 340 Mio Franken bis 2006 nach

einheitlichem Konzept umzubauen, kommt durch die Sparmassnahmen ins Wanken. Im Moment ist offen, bis zu welchem Zeitpunkt das Projekt vollumfänglich realisiert werden kann. Zunächst wird nach einfacheren Lösungen gesucht, allerdings ohne vom vorgesehenen Ausbaustandard abzuweichen. Bis auf weiteres werden nur Projekte realisiert, wo nicht in erster Linie Facelifting, sondern auch andere Infrastrukturumbauten anstehen (z.B. Perronerhöhungen). Fahrgäste werden also in Zukunft in den Regionalbahnhöfen unterschiedlichen Ausbaustandards begegnen.

Kundeninformationssystem CUS – Das Ausschreibungsverfahren läuft

Am letzten IGGH-Hearing im November 2002 hat der SBB-Projektverantwortliche, Ivo Lehnher, das neue Customer-Information-System (CUS) präsentiert. Ziel des CUS ist unter anderem die einheitliche Datenaufbereitung der Fahrgastinformation über einen zentralen Rechner und die Übertragung auf die Endgeräte (auf Displays und Anzeigetafeln) in Bahnhöfen und in Fahrzeuge.

Im Moment läuft die öffentliche Ausschreibung für Displays und Überkopfanzeigen auf den Perrons von Regionalbahnhöfen. Wie der Ausschreibung zu entnehmen ist, soll der Fahrgast in Zukunft sehr detailliert über ankommende und abgehende Züge informiert werden. Darin enthalten sind auch alle Sondermeldungen über Verspätungen, Gleisänderungen, Betriebsstörungen usw.

Noch vor den Sommerferien werden die Angebote bei der SBB eintreffen. Anschliessend findet eine Auswertung statt. Auf Grund der Resultate wird die SBB im Spätsommer 2003 im Bahnhof Aarburg-Oftringen einen Pilotversuch durchführen. Ende Oktober 2003 soll der definitive Entscheid dazu fallen.

Hörbehindertengerechte Alar- mierung

SOS-Infostellen müssen in Zukunft auch von Hörbehinderten bedient werden können. So will es das Behindertengleichstellungsgesetz, welches dazu eine Anpassungsfrist von 10 Jahren vorschreibt. Mit dem Abzug von Personal aus Bahnhöfen und Fahrzeugen hat der Sicherheitsaspekt zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Die Transportunternehmungen verstärken ihre Anstrengungen und sind auf der Suche nach entsprechenden Lösungen. Der grösste Teil der Bahnhöfe ist bereits heute mit Notruf- und Kundentelefonen ausgerüstet, die allerdings für Hörbehinderte ungeeignet sind. Verschiedene Transportunternehmungen planen nun auch in neuen Zugkompositionen den Einbau von SOS-Infostellen, teilweise sogar verbunden mit Videoüberwachung. Beispielsweise die TURBO, die Zürcher S-Bahn und die SBB in ihren neuen Fleurt-Kompositionen.

Es ist vorgesehen, dass die Anfragen oder Alarm-Meldungen der Bahnkunden von einer Leitstelle aus bearbeitet werden und von dort nötigenfalls eine Intervention erfolgt. Zur Diskussion steht auch der Fahrzeugführer. Allerdings gibt es hier einige Vorbehalte anzubringen. Eine Triebwagen oder eine Lok zu steuern ist bereits anspruchsvoll genug, richtiges Reagieren in Notsituationen ebenso. Ein wichtiger Schritt, zur Entwicklung hörbehindertengerechten SOS-Infosystem wurde sicher am IGGH- Haering im November 2002 eingeleitet. Gemeinsam haben Vertreter der Hörbehindertenorganisationen, Transportunternehmungen und Industrie unter der Federführung der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr und des BAV nach Lösungen gesucht. Im Schlussbericht der Veranstalter sind die Diskussionsergebnisse festgehalten. Die SOS-Infosäulen könnten mit einer Schreibtelefon-funktion erweitert werden. Mit dem persönlichen Handy könnte eine Notfallzentrale avisiert werden. Mittels "Bluetooth"-Technologie könnte zwischen dem Handy und der SOS-Infosäule über Kurzstreckenfunk eine Ver-

bindung zur Leitstelle aufgebaut werden. Es könnte ein SMS verschickt werden. Die SBB hat inzwischen bei der Ingenieur – Schule in Biel ein Forschungsprojekt in Auftrag gegeben, die "Bluetooth-Technologie" anzupassen. Wir sind gespannt auf das Resultat. Die SBB hat übrigens zugesichert, dass die Hörbehinderten bei der Klärung von Detailfragen beigezogen und laufend informiert werden.

Unverständliche Lautspre- chermeldungen

Auch für Hörende sind unverständliche Lautsprechermeldungen ein Problem. Hier fehlen den Transportunternehmungen Normen und Grundlagen zur Sprachverständlichkeit und Sprachübertragung, insbesondere aus Sicht der Hörbehindertenorganisationen.

Die Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr hat nun eine Fachpublikation angeregt, die sich diesen Themen widmen soll. (Siehe dazu den ausführlichen Artikel in der Sonos-Zeitung Nr. 4 April 2003). Mit der Abteilung Akustik der EMPA in Dübendorf hat Sonos inzwischen Kontakt aufgenommen. Die Disposition für eine entsprechende Studie liegt bereits vor. An seiner letzten Sitzung hat der Vorstand von SONOS einen Rahmenkredit dafür bewilligt. Eine erste Version wird voraussichtlich Ende Jahr vorliegen.

Die induktive Übertragung von Meldungen im öffentlichen Verkehr ist eine Option, die immer wieder diskutiert wird. In einem Feldversuch soll nun untersucht werden, wie stark sich die elektromagnetischen Feldern von Starkstromleitungen und Lokomotiven auf dem Bahnhofareal auf induktives Hören mit dem Hörgerät auswirken. Entsprechende Messungen sind geplant. Beigezogen werden auch Hörgeräteträger, die direkt Störungen auf ihrem Hörgerät feststellen sollen. Dieses Projekt wird von der IGGH und der Schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr begleitet. Noch vor den Sommerferien soll das Vorhaben mit finanzieller Unterstützung von Sonos umgesetzt werden.