



STANDPUNKT

Genf, eine barrierefreie Stadt

Francesca Cauvin

Projektkoordinatorin, Sozialdienst Stadt Genf,
Direktion für soziale Kohäsion und Solidarität

Im Jahr 2020 hat die Stadt Genf eine Politik in die Wege geleitet, die auf dem Grundsatz des hindernisfreien Zugangs für alle beruht. Das im Übereinkommen der UNO über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BRK) verankerte Prinzip der universellen Zugänglichkeit zeichnet sich durch einen inklusiven Ansatz aus, der die unterschiedlichen Bedürfnisse und Lebensbedingungen der Menschen bereits bei der Planung eines Projekts berücksichtigt. Dieser Ansatz gilt sowohl für die Gestaltung eines öffentlichen Raumes oder Gebäudes als auch für die Entwicklung einer Verwaltungsdienstleistung oder die Organisation einer Veranstaltung. Er verfolgt ausschliesslich das Ziel, dass der Nutzen im Endergebnis allen Menschen zukommen soll, ohne für die eine oder andere Zielgruppe Anpassungen erforderlich zu machen.

Dieser Ansatz beruht auf folgender Feststellung: Im Laufe seines Lebens kann jeder Mensch mit einer – manchmal länger dauernden – Einschränkung seiner Mobilität, seiner Sinneswahrnehmungen oder seines allgemeinen Gesundheitszustandes konfrontiert werden. Und wenn eine solche Situation im Lebensverlauf eines Menschen eintritt, spielt das Umfeld im Hinblick auf die Gewährleistung einer guten Lebensqualität und die damit verbundene Verringerung der behinderungsbedingten Schwierigkeiten eine entscheidende Rolle. Genf arbeitet eng mit Verbänden von Menschen mit funktionellen Einschränkungen zusammen, mit dem Ziel,

die Prioritäten der Stadt im Bereich der Barrierefreiheit gemeinsam zu bestimmen. Dabei zeigt sich, dass ein ganzheitlicher Ansatz, der alle autonomierelevanten Faktoren einer Person miteinbezieht, eine positive wechselseitige Dynamik in Gang bringen kann. In diesem Sinne entstanden im gleichen Zeitraum zahlreiche Projekte in den Bereichen Information, Zugang zu Gebäuden und öffentlichen Räumen, Antidiskriminierung und soziale Teilhabe.

Im Bereich der Mobilität werden Massnahmen sowohl für die sichere Fortbewegung im öffentlichen Raum als auch für die Sensibilisierung des städtischen Personals auf die speziellen Bedürfnisse bei der Betreuung und/oder Begleitung umgesetzt. Weiter erarbeitete die Stadt zusammen mit Pro Infirmis Indikatoren für die Zugänglichkeit, die anschliessend insbesondere bei der Beschreibung der städtischen Gebäude im Internet verwendet wurden. Zudem wurde ein Leitfaden der bewährten Praktiken zuhanden der OrganisatorInnen von Veranstaltungen veröffentlicht.

Für die städtischen Behörden, insbesondere die Stadträtinnen Christina Kitsos, Leiterin des Departements für sozialen Zusammenhalt und Solidarität, sowie Frédérique Perler, zuständig für Planung, Bau und Mobilität, geht es nicht um die Unterscheidung zwischen autonomen und abhängigen Personen, sondern vielmehr darum, geltend zu machen, dass wir alle auf unserem Lebensweg voneinander abhängig sind und dass sich unsere Städte bei der Gestaltung ihrer Dienstleistungen an die Bevölkerung von diesem Konzept der gegenseitigen Abhängigkeit inspirieren lassen sollten.

focus 1/23
Februar

Liebe Leserin, lieber Leser

Seit 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG in Kraft, welches es Menschen mit Behinderungen erleichtern soll, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Vom öffentlichen Verkehr verlangt das Gesetz bis Ende 2023 ein barrierefreies Angebot. Das heisst, Betroffene sollen den ÖV selbstständig nutzen können. Gefragt sind somit auch die Städte. Wie sieht es ein Jahr vor Ablauf dieser Frist aus? Was wurde getan, um das Gesetz umzusetzen? Und wo gibt es noch Nachholbedarf?

In der aktuellen Ausgabe des «focus» fragen wir in den Städten Bern und Genf sowie beim Zürcher Verkehrsbund nach. Klar wird: Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wird in einem Jahr nicht alle Anforderungen erfüllen. Die Städte und Gemeinden sind bei der Umsetzung gefordert. Es gilt weiterhin, Haltestellen barrierefrei zu planen und umzugestalten. Von einem barrierefreien Zugang zum öffentlichen Verkehr profitieren alle, schreibt Francesca Cauvin im Standpunkt. Im Laufe des Lebens kann jeder Mensch mit einer dauerhaften oder vorübergehenden Mobilitätseinschränkung konfrontiert werden. In diesen Lebenssituationen ist die Gestaltung der Umgebung entscheidend, um eine gute Lebensqualität für alle zu erhalten.

Wir wünschen Ihnen gute Lektüre!

Inhalt

Standpunkt 1 | Interview 2 | Thema 3

INTERVIEW

«Gesamte Gesellschaft profitiert von einem hindernisfreien ÖV»



Marieke Kruit (SP)
Direktorin für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern

Marieke Kruit ist seit dem Januar 2021 Gemeinderätin der Stadt Bern (Exekutive). Seither steht sie der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün vor. Zuvor sass sie während sieben Jahren im Stadtrat (Parlament).

Marieke Kruit ist Psychologin und Psychotherapeutin (lic. phil.) und hatte vor der Wahl in die Stadtberner Regierung Leitungsfunktionen bei den Psychiatrischen Diensten Oberaargau und Thun inne.

Das BehiG verlangt, dass bis Ende 2023 Menschen mit Behinderungen den ÖV selbstständig nutzen können. Ist Bern auf Kurs?

Bei den Markierungen für Sehbehinderte an den Haltestellen sind wir weitgehend auf Kurs. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrerinnen steht vor allem die Erhöhung der Haltekanten im Vordergrund. Stand heute genügt etwa jede fünfte der gut 400 städtischen Tram- und Bushaltekanten den Anforderungen des BehiG. Wir sind – da müssen wir ehrlich sein – leider noch nicht am Ziel. Wir werden noch mehrere Jahre benötigen, bis alle Haltekanten angepasst sind. Das gilt allerdings auch für viele andere Städte und Gemeinden, was vor allem damit zu tun hat, dass auf nationaler Ebene erst seit 2014 eine allgemeingültige Vorschrift existiert, wie das BehiG im Verkehrsraum umzusetzen ist. Seither werden sämtliche Projekte nach diesen Vorgaben umgesetzt. Wir können allerdings nicht alle Haltestellen gleichzeitig umbauen, da dies den ÖV zu stark einschränken würde.

Was ist aktuell in Planung?

In den vergangenen drei Jahren haben wir vier Pilothaltestellen hindernisfrei umgebaut und konnten dabei wichtige Erkenntnisse sammeln. Der flächendeckende Umbau der Haltestellen wird sowohl technisch wie auch finanziell herausfordernd. Gleichzeitig sind gerade in der Innenstadt auch denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen. Da, wo wir ohnehin Gleisanlagen, Werkleitungen oder den Strassenbelag sanieren müssen, können wir Synergien nutzen. Ab diesem Jahr

nehmen wir darüber hinaus weitere knapp 100 Haltestellen in Angriff, für deren Anpassung eine gewisse Dringlichkeit besteht, die sich aber nicht im Perimeter eines anderen Projekts befinden. Doch nicht nur die Bus- und Tramhaltestellen werden in den kommenden Jahren umgebaut, auch Parks oder Lichtsignalanlagen wollen wir hindernisfrei umgestalten. Für diese bestehenden Anlagen sieht das Gesetz zwar keine zwingende Umsetzungspflicht vor. Wir wollen aber mehr tun als das Minimum und den ganzen öffentlichen Raum hindernisfrei gestalten.

Was sind die konkreten Massnahmen?

Die ÖV-Haltestellen müssen grundsätzlich so ausgestaltet werden, dass alle Menschen autonom, also ohne Hilfsmittel und Hilfestellung einer anderen Person, ins Fahrzeug gelangen und dieses auch wieder verlassen können. Für Menschen mit Sehbehinderung muss der Einstiegsbereich auffindbar sein. Menschen mit Rollstuhl oder Rollator benötigen einen ebenerdigen Zugang zwischen Perron und ÖV-Fahrzeug. Das heisst konkret: Die Kanten der Bushaltestellen müssen auf 22, die der Tramhaltestellen auf 27 cm erhöht werden. Dies zieht weitere bauliche Anpassungen nach sich. So kann es beispielsweise sein, dass Haltestellen verbreitert oder Wartehallen verschoben werden müssen, damit Menschen im Rollstuhl genügend Manövrierfläche haben. Zudem müssen die Busbuchten verlängert werden, damit es beim Einbiegen des Busses aufgrund der höheren Haltekanten nicht zu Schäden an der Karosserie kommt. Diese Massnahmen wirken sich oft

auch auf Leitungen und Bauwerke im Untergrund aus, was grössere bauliche Eingriffe zur Folge hat.

Was sind die grössten Herausforderungen?

Die besondere Herausforderung besteht darin, hindernisfreie Lösungen zu finden, die möglichst nicht den Interessen und Bedürfnissen anderer Anspruchsgruppen, wie beispielweise des Fuss- und Veloverkehrs, widersprechen. Auch müssen sie mit unseren Bemühungen, die Stadt hitzeverträglicher zu gestalten, vereinbar sein. Es ist deshalb unerlässlich, dass wir die Konzepte und Massnahmen breit abstützen. Dann dauert es vielleicht etwas länger, dafür haben wir am Schluss Lösungen, die auch nachhaltig Bestand haben.

Welche gesellschaftliche Dimension hat ein hindernisfreier ÖV?

Ich bin überzeugt, dass die gesamte Gesellschaft von einem hindernisfreien ÖV profitiert. Neben Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck sind die Anpassungen insbesondere auch für ältere Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuss sind, wichtig. Dieser Mehrwert ist nicht zu unterschätzen, wenn wir die demografische Entwicklung betrachten. Die hindernisfreien Anpassungen im ÖV und im ganzen öffentlichen Raum sind auch ein wichtiges Zeichen. Wir zeigen damit, dass wir eine Stadt sein wollen, in der es für alle sicher ist und wo sich alle selbstständig fortbewegen können. Das hat einen stark inklusiven Charakter, der auf die gesamte Gesellschaft ausstrahlt.

THEMA

Hindernisfrei ist das neue «normal»

20 Jahre gab das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) den verantwortlichen Stellen Zeit für den hindernisfreien Ausbau der Infrastruktur und die notwendige Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Ende 2023 läuft diese Frist ab. Was wurde erreicht? Was ist noch zu tun? Und was sind die grössten Herausforderungen?



Philip Dijkstra
Verkehrsplaner des
Zürcher Verkehrsverbunds
(ZVV)

Mit dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) stellte die Schweiz vor 20 Jahren wichtige Weichen: Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sollten verringert oder beseitigt werden. Ein zentraler Punkt ist dabei der hindernisfreie öffentliche Verkehr. Für das Gebiet des Zürcher Verkehrsverbunds ZVV gilt: Es wurde viel erreicht. So bieten der ZVV und seine Verkehrsunternehmen eine grösstenteils niederflurige Fahrzeugflotte an. Auch haben die Gemeinden und der Kanton viele Haltestellen umgebaut, so dass es vielerorts eine Selbstverständlichkeit ist, ebenerdig in öffentliche Verkehrsmittel einzusteigen.

Was einfach klingt, erfordert aber viele Absprachen, Planungen und umfangreiche finanzielle Mittel. Grundlegende Voraussetzung ist aber das Verständnis, dass das Thema nicht nur für eine spezifische Anspruchsgruppe relevant ist. Vielmehr werden nahezu alle Fahrgäste im Laufe ihres Lebens von den Vorzügen eines hindernisfreien ÖV profitieren. Im ZVV hat man diese Denkweise früh verinnerlicht und schon 2002 ein Konzept für einen hindernisfreien ÖV erarbeitet. Bis heute verfolgt der ZVV dieses zentrale Anliegen auf strategischer Ebene mit Nachdruck. Für die konkrete Ausgestaltung sind aber die Verkehrsunternehmen und Tiefbauämter von Gemeinden und Kanton zuständig.

Erfolgsfaktoren aus Sicht Verkehrsplanung
Gesetz und Verordnungen regeln die hindernisfreie Ausgestaltung des ÖV relativ detailliert, was eine gewisse Planungssicherheit gibt. Letztlich geht es aber nicht um die Erfüllung von gesetzlichen Standards, sondern um gute Lösungen für die betroffenen Menschen. Aus Sicht des ZVV hat sich daher der direk-

te Austausch mit verschiedenen Anspruchsgruppen bewährt, um weitere Aspekte in die Planung einfließen lassen zu können. So hat sich beispielsweise gezeigt, dass Schnee ein unüberwindbares Hindernis für Personen im Rollstuhl darstellen kann, auch wenn die Infrastruktur und das Fahrzeug grundsätzlich benutzbar wären. Um das Bewusstsein für die Hindernisse in der Benützung des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, bietet es sich an diese Erfahrungen selbst zu machen und dabei auch Entscheidungsträger aus der Politik miteinzubeziehen. Dabei treten bisweilen auch widersprüchliche Anforderungen von unterschiedlichen Anspruchsgruppen hervor. Es ist aber wichtig, dass diese Bedürfnisse bekannt sind, um einen tragfähigen Kompromiss zu finden, bevor man eine teure Investition auslöst.

«Tragfähigen Kompromiss finden, bevor man teure Investitionen auslöst.»

Trotz aller Details in den zugehörigen Verordnungen und dem Gesetz besteht ein grosser Interpretationsspielraum bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Massnahmen. Dabei muss jede Massnahme im Einzelfall beurteilt werden. Das ist eine umfangreiche Aufgabe für die Gemeinden, den Kanton und die Transportunternehmen. Bei Bushaltestellen stellen oftmals die örtlichen Gegebenheiten die Planer vor Probleme. Liegt eine Haltestelle in einer Kurve, führt das zu einem Spalt zwischen dem Fahrzeug und der Haltekante, der für Personen im Rollstuhl allenfalls nicht überwindbar ist. Ist es verhältnismässig und sinnvoll, eine ganze Haltestelle zu verschieben? Und welche Massnahmen sind noch verhältnismässig, wenn kaum Fahrgäste ein- und aussteigen? Einzelne solche Entscheidungen werden wohl nach Ablauf der Umsetzungsfrist auch durch Gerichte zu beurteilen sein.

Hinzu kommt, dass sich die Gesellschaft und die Technologie weiterentwickeln und es zu Anpassungen von Vorgaben kommt. Seit 2014 gilt beispielsweise, dass grundsätzlich die au-

tonome Nutzbarkeit der Bushaltestellen mittels spezieller Randsteine ermöglicht werden kann und daher stets anzustreben ist. Das kann insbesondere bei Bushöfen mit engen Platzverhältnissen die Lösungsfindung erheblich erschweren und Kompromisse beim Betriebsablauf erforderlich machen. Veränderte Normen können es sogar erforderlich machen, dass eine weitere Anpassung an einer bereits ausgebauten Infrastruktur nötig wird.

Was bleibt zu tun?

Die Fahrzeugflotte ist fast vollständig niederflurig. Infrastruktureseitig liegt der Fokus der zuständigen Gemeinden und des Kantons auf wichtigen Bushaltestellen, die zeitnah umgebaut werden müssen. Es wird aber auch nach 2024 noch zahlreiche Haltestellen geben, die kein normkonformes Ein- und Aussteigen zulassen. Bis dies möglich ist sowie an Haltestellen, deren hindernisfreier Umbau in keinem Fall verhältnismässig sein wird, muss gemäss Gesetz eine Ersatzlösung (z.B. ein Ersatzfahrdienst) angeboten werden – egal wie tief die Frequenzen sind. Sinnvollerweise sollte hier eine möglichst einfache und landesweit einheitliche Lösung angestrebt werden. Der ZVV arbeitet hier mit, damit die gesetzliche Vision eines hindernisfreien öffentlichen Verkehrs möglichst rasch und vollständig Wirklichkeit wird.

Das **Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)** ist seit 2004 in Kraft. Es hat zum Ziel, Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen oder zu verringern, damit sie am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Es sieht Massnahmen bei Bauten und Anlagen, bei Dienstleistungen, der Schule, der Aus- und Weiterbildung sowie beim ÖV vor.

Im ÖV sind die Vorgaben verbindlicher als in anderen Bereichen: Bis Ende 2023 müssen Menschen mit Behinderungen den ÖV selbstständig nutzen können. Das heisst insbesondere, dass Rollstuhlfahrerinnen ohne Hilfe ein- und aussteigen können, der Zugang zum Fahrzeug also niveaugleich ist. Zudem müssen taktil-visuelle Markierungen für blinde Personen oder visuelle Informationen für gehörlose Passagiere sichergestellt sein.

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern. Telefon: 031 356 32 32, www.staedteverband.ch.

«focus» abonnieren: info@staedteverband.ch, **Bilder:** Titelfoto Seite 1: Rolf Siegenthaler; Porträts Seiten 2 und 3: zvg.