

# Herber Rückschlag für Menschen mit Behinderungen

Mittwoch, 28. November 2018

## [Neues aus der Politik](#)

Inclusion Handicap hat das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) zur befristeten Betriebsbewilligung der neuen Doppelstock-Züge mit Enttäuschung zur Kenntnis genommen. Ein Teil der Schweizer Bevölkerung wird bis 2060 von der selbstständigen Benutzung des ÖV ausgeschlossen. Ein Trostpflaster: Immerhin gab das Gericht dem Behindertendachverband in der Frage der zu steilen Rampe beim Ausstieg teilweise Recht.

Medienmitteilung: Inclusion Handicap

Dieses Urteil ist ein herber Rückschlag für Menschen mit Behinderungen und ihre Angehörigen. Viele können die neuen Züge, die bis ca. 2060 rollen werden, nicht selbstständig nutzen. Genau dies verlangt jedoch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Für Inclusion Handicap ist es unverständlich, dass derartige Hindernisse zugelassen werden.

«Leidtragende sind Menschen mit Behinderungen», sagt Pascale Bruderer, Präsidentin von Inclusion Handicap. «Auf der einen Seite wird von Personen mit Behinderungen erwartet, dass sie einer Beschäftigung nachgehen. Auf der anderen Seite ist es ihnen nicht möglich, selbstständig mit dem ÖV an ihren Arbeitsort zu fahren.»

Inclusion Handicap wird die Urteilsbegründung nun eingehend prüfen und in enger Absprache mit den Menschen mit Behinderungen und ihren Organisationen zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden, ob das Urteil an das Bundesgericht weitergezogen wird.

Inclusion Handicap hatte in der Beschwerde vom Januar dieses Jahres 15 Rechtsbegehren gestellt. Einen Teilerfolg erlangte der politische Dachverband der Behindertenorganisationen vor wenigen Wochen, als er in vier Punkten eine Einigung mit den SBB erzielt hatte. Von den übrigen Rechtsbegehren wies das BVGer nun 10 ab. In der Frage der zu steilen Rampe beim Ausstieg hiess es die Beschwerde von Inclusion Handicap teilweise gut.

## Die Rechtsbegehren

1. Die Ein-/Ausstiegsplattform sei so abzuändern, dass Menschen im Rollstuhl den Zug selbständig und mit eigener Kraft verlassen können. Die Neigung der Rampe ist zu steil.
2. Die Einstiegsanten in der Höhe von 4.5 cm sollen abgerundet oder abgescrägt werden, damit Personen im Rollstuhl weniger Kraft und Drehmo-

ment benötigen, um die Einstiegsschwelle zu überwinden.

3. Der Handlauf bei der Treppe zwischen erstem und zweiten Stock soll verlängert und mit der Haltestange der Eingangstüre verbunden werden. Dies ist nötig für eine sichere Benützung der Treppe von blinden, seh- und gehbehinderten Passagieren.
4. Bei der Ein-/Ausstiegsplattform soll mindestens eine zusätzliche Türöffnungstaste angebracht werden, die für Menschen im Rollstuhl erreichbar ist. Aktuell ist sie zu hoch platziert. Eine reguläre Türöffnungstaste soll am gleichen Ort beizubehalten, damit sie von Menschen mit einer Sehbehinderung aufgefunden werden kann.
5. Die Türöffnungstaste auf der Aussenseite der Fahrzeugtüren soll mit einem Kontrastfeld von mindestens 20 mal 20 cm deutlicher zu kennzeichnen, damit sie auch von Menschen mit einer Sehbehinderung sicher aufgefunden werden kann.
6. Bei den Türöffnungstasten aussen sollen akustische Findesignale eingebaut werden, dass das Signal stets aus 2 m Distanz gut wahrnehmbar ist. So können Menschen mit einer Sehbehinderung die Fahrzeugtüren akustisch lokalisieren und ihre Öffnung sicher betätigen können.
7. Im Oberdeck sollen die Gepäckgestelle versetzt werden, damit sich auch blinde und sehbehinderte Passagiere im Zug sicher fortbewegen können.
8. Dasselbe gilt für einen Teil von Haltestangen.
9. In gewissen Wagenübergängen fehlen Haltegriffe. Diese sind nötig für die Sicherheit vieler Menschen mit einer Geh- und Sehbehinderung.
10. Die Blendwirkung der Beleuchtung in den Sitzbereichen soll reduziert werden, dass der Zugang von Menschen mit einer Sehbehinderung zu den Reiseinformationen sichergestellt ist, sowie Menschen mit einer Hörbehinderung durch die Beleuchtung nicht beeinträchtigt werden.
11. Die zu starke Spiegelbeleuchtung in allen WCs gefährdet die selbstständige Benutzung der WC von Personen mit einer Sehbehinderung. Bei den Fahrzeugmonitoren seien entspiegelte Abdeckungen zu verwenden, damit Reiseinformationen auch für Menschen mit einer Sehbehinderung zugänglich sind.

In folgenden vier Punkten konnten sich die SBB und Inclusion Handicap einigen. Die SBB setzen BehiG-gerechte Massnahmen um:

1. Grössere Piktogramme zur Kennzeichnung der Vorrangsitze für Menschen mit einer Behinderung
2. Ein durchgängig taktiles Leitsystem durch den Zug, d.h. blinde Reisende können sich durch den Tastsinn orientieren und fortbewegen.
3. Monitore werden entspiegelt, damit die Kundeninformationen besser erkannt werden. Dies ist insbesondere für Passagiere mit einer Hörbehinderung zentral.
4. Kontrastreiche Bodenleisten zwischen den Wägen helfen, die Stolpergefahr von Personen mit einer Sehbehinderung zu reduzieren.

## Die Rampe bleibt unpassierbar und gefährlich

Die zu hohe Neigung der Rampe hat zur Folge, dass viele Reisende im Rollstuhl den Zug nicht selbstständig verlassen können oder Gefahr laufen, aus dem Rollstuhl zu kippen. Inclusion Handicap vertritt den Standpunkt, dass die geltenden europäischen Normen (TSI-PRM), auf die sich SBB und Bombardier stützen, den Anforderungen des BehiG nicht genügen.

Inclusion Handicap hatte im Verfahren zudem darauf aufmerksam gemacht, dass bei zahlreichen Türen nicht einmal die europäische Norm eingehalten wird. Hier hiess das BVGer den Beschwerdepunkt teilweise gut: Die SBB müssen sicherstellen, dass mindestens ein Eingang pro Zug die Neigung von 15 Prozent nicht übersteigt. Diese Auflage wird die Gefahren und Probleme für Passagiere mit Behinderungen nicht beseitigen.

---

Schweiz. MS-Gesellschaft, Brandrietstrasse 31, 8307 Effretikon

Tel. 043 444 43 43 | [info@multiplesklerose.ch](mailto:info@multiplesklerose.ch) | [www.multiplesklerose.ch](http://www.multiplesklerose.ch)