

# FOCUS

## EINE OFFIZIELLE POSITIONSPAPIER DER UITP

### Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem

*Das Vision statement der UITP besagt klar, dass sich die UITP für eine bessere Mobilität weltweit einsetzt. Das heisst für den Zugang aller Bürger zum öffentlichen Verkehrssystem. Dies gehört nicht nur zu der allgemeinen Aufgabe der öffentlichen Dienstleistungsunternehmen sondern auch zur Service-Qualität, die weiter verbessert werden sollte.*

**Zu den Personen mit besonderen Bedürfnissen oder eingeschränkter Mobilität zählen:**

- Mitglieder unserer Gesellschaft, deren Mobilität aus gesundheitlichen Gründen unterschiedlichster Art beeinträchtigt ist, die Rollstühle benötigen oder hör- und/oder sehbehindert sind. Dabei kann die Behinderung vorübergehend oder von Dauer sein.
- Ältere Menschen, schwangere Frauen, Personen in Begleitung von Babys oder Kleinkindern, mit Kinderwägen, schweren Taschen oder Koffern, deren Mobilitätsfähigkeit ebenfalls beeinträchtigt ist, ob ständig oder nur vorübergehend.
- Ausserdem Menschen mit geistigen Behinderungen unterschiedlichen Schweregrades, die Schwierigkeiten haben, das Verkehrssystem zu benutzen.

Etwa 25% der heutigen Bevölkerung zählen zu einer der obengenannten Kategorien. Daher kann kein öffentliches Verkehrsunternehmen diese Tatsache ignorieren. Dieser Trend wird sich in der Zukunft weiter verstärken. Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen Alter und beeinträchtigter Mobilität sind die Auswirkungen einer alternden Bevölkerungsstruktur auf die Verkehrsbedürfnisse und die Verkehrsnachfrage ein vorrangiges Thema. Angesichts der zunehmenden Zahl älterer Mitbürger in den westlichen Ländern (ein Drittel der Bevölkerung im Jahre 2020) darf die Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrssystems nicht vernachlässigt werden. In einem zunehmend liberalisierten Markt ist sie ausserdem als kommerzielle Gelegenheit und potentielle Einnahmenquelle zu sehen. Wenn man nun auch vorübergehende Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt, ist früher oder später jeder Bürger einmal betroffen.

Dies ist ein offizielles Positionspapier der UITP, des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen. Die UITP zählt mehr als 2000 Mitglieder in 80 Ländern der ganzen Welt und vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Ihre Mitgliedschaft setzt sich aus Verkehrsbehörden und -verbänden, aus privaten und öffentlichen Verkehrsbetrieben aller Verkehrsarten des ÖPNV sowie aus der Industrie zusammen. Die UITP befaßt sich mit den wirtschaftlichen, technischen, organisatorischen und managementspezifischen Aspekten des Personennahverkehrs und setzt sich für die Entwicklung einer Politik zur Förderung der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Welt ein.

Die Mitgliedsunternehmen des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen sind sich ihrer Verantwortung gegenüber Personen mit eingeschränkter Mobilität bewusst und darum besorgt, alles in ihrer Macht stehende zu tun, damit diese Personengruppe in gleichem Masse Zugang zum öffentlichen Verkehrsservice erhält wie die anderen Fahrgäste.

Die UITP bekräftigt erneut, dass der öffentliche Verkehr das beste Mittel zur Bekämpfung sozialer Ausgrenzung darstellt. In jedem Fall ist eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden hier unerlässlich.

### **Massnahmen betreffend Infrastruktur und Fahrzeuge**

Vollzugang zu den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs erfordert stufen- und spaltlose Einstiegsmöglichkeiten zwischen Plattform und Fahrzeugschwelle und daher streng kontrollierte Schnittstellen zwischen Infrastrukturbetreibern und Fahrzeugherstellern.

Es wurden bereits grosse Anstrengungen unternommen, um Fahrzeuge, Ausstattung und Serviceleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglicher zu machen. Mit der Verbreitung der Niederflurtechnik für Bus und Bahn ist hierbei im vergangenen Jahrzehnt viel erreicht worden. Neuere Fahrzeuge verfügen über breite Türen und häufig auch über einen speziellen Raum speziell für Rollstuhlfahrer, wobei manche Systeme (bei denen dies notwendig ist) auch über eine spezielle Angurtvorrichtung sowie über Türöffnungsknöpfe verfügen, die auch aus der sitzenden Position gut erreichbar sind. All diese Bemühungen werden auch in Zukunft fortgesetzt und noch verstärkt werden, schliesslich kommen die besonderen Vorrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität allen Benutzern des öffentlichen Verkehrssystems zugute.

Darüber hinaus haben solche Massnahmen Einfluss auf den allgemeinen Linienbetrieb: kürzere Haltezeiten, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, grössere Attraktivität. Im Sinne einer Aktion mit beiderseitigem Gewinn für alle beteiligten Parteien fordert die UITP ihre Mitglieder sowie die lokalen Behörden als gemeinsam Verantwortliche auf:

- in die Niederflurtechnik zu investieren, wo immer sich die lokalen Betriebsbedingungen hierfür eignen und dies erlauben, wobei auch Sicherheitsmassnahmen zugunsten der Bewegungsfreiheit innerhalb der Fahrzeuge zu treffen sind.
- die Infrastruktur im Zuge der Modernisierung älterer Strukturen oder der Planung neuer, inklusive Umsteiganlagen zugänglicher zu gestalten

(stufenloses Einsteigen, Signalgebung, Aufzüge, Rampen, Fahrgastinformation etc.).

Die UITP stimmt mit der Sichtweise des europäischen Richtlinienvorschlages, wonach alle Klasse I Strassenfahrzeuge (Linienbusse) für Personen mit eingeschränkter Mobilität, inklusive Rollstuhlfahrer, zugänglich sein müssen, voll überein. Es sollten auch Anstrengungen unternommen werden, um die Zugänglichkeit anderer Fahrzeugtypen (Überland- und Reisebusse, etc.) zu verbessern.

Dabei steht stets die spezifische Verantwortlichkeit der öffentlichen Verkehrsunternehmen für die Mobilität von Millionen von Fahrgästen im Vordergrund. Ohne ihr Bemühen um einen schnellen, regelmässigen und zuverlässigen Service mit hoher Fahrzeugfrequenz wäre das wirtschaftliche Leben in den Städten und Regionen nicht aufrechtzuerhalten.

In diesem Sinne unterstützt die UITP den Ansatz der europäischen Richtlinie, welche dem Subsidiaritätsprinzip den Vorzug gibt und besagt, dass die Entscheidungen über die beste Methode, das öffentliche Verkehrssystem besser zugänglich zu machen, auf lokaler Ebene, d.h. gemäss den lokalen Rahmenbedingungen (Neigesystem, Rampe, Aufzug) zu treffen sind.

Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass die Rollstuhlmasse Beschränkungen unterliegen. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass jeder Rollstuhl in jedem Fahrzeug sicher gehandhabt und untergebracht werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, eine Maximalgrösse für die Rollstühle festzulegen, die in öffentlichen Verkehrsmitteln transportiert werden können, ebenso wie Festschnallvorrichtungen in den Fahrzeugen (für Systeme, die dies erforderlich machen). Die europäische Richtlinie und die Entschliessungen des ECMT haben ein "Rollstuhlmodell" beschrieben, das auf der ISO-Norm basiert. Die UITP begrüsst diesen Ansatz. Eine gute Kooperation zwischen lokalen und nationalen Organisationen für behinderte und ältere Menschen einerseits sowie den Fahrzeugherstellern andererseits ist unerlässlich.

### **Sicherheit**

Ein Thema, das die Unternehmen insofern betrifft, als es im Falle unvorhergesehener Zwischenfälle zu teuren Zivil- und Strafverfahren kommen und ihr Ruf als zuverlässiges und sicheres Beförderungsunternehmen dadurch beeinträchtigt werden kann.

Angesichts der Dringlichkeit, den öffentlichen Verkehr für ein grösstmögliches Publikum zugänglich zu machen, lädt die UITP ihre Mitglieder ein, die Zugangsbedingungen für Rollstuhlfahrer in der U-Bahn noch einmal zu prüfen und zu verbessern, und

zwar sowohl im Normalbetrieb als auch in Notsituationen.

Der Betrieb einer manuellen Rampe wirft ebenfalls Fragen bezüglich der Sicherheit auf, die es zu beantworten gilt: Die Rampe wird entweder vom Fahrer oder von einem anderen Fahrgast betätigt. In beiden Fällen sind die rechtlichen Bedingungen zu klären, um möglichen Bedenken entgegenzuwirken und die grösstmögliche Zugänglichkeit zu gewährleisten.



## **Fahrgast-Information**

Doch zugängliche Infrastrukturen und Fahrzeuge sind nicht genug.

Wenn das Ziel der allgemeinen Zugänglichkeit erreicht werden soll, sind auch Anstrengungen in den Bereichen Kommunikation und Fahrgast-Information zu unternehmen. Die Information sollte genau, vollständig und gut verständlich sein, auch für Personen, die mit dem System nicht vertraut sind.

- Vor Reiseantritt sollte sich der Kunde über das Service-Angebot und die Zugangsbedingungen informieren können. Dies kann über multimodale Informationszentren geschehen (Callcenter, Internet)
- Auch während der Fahrt selbst sind klare und leicht verständliche Informationen zu liefern. Im Idealfall erfolgt diese Information sowohl visuell (indem die nächste Haltestelle, ihr Name bzw. der Name des nächsten Bahnhofes, die möglichen Anschlüsse etc. angezeigt werden) als auch auditiv (Lautsprecher). Dies gilt für Haltestellen/Bahnhöfe wie für die Fahrzeuge.

Ein Core Brief bezüglich der Fahrgast-Information ist im Generalsekretariat der UITP erhältlich.

## **Besondere Dienstleistungen**

Auf lokaler Ebene sollten die Verkehrsbehörden und Betreiber den wünschenswerten Optimallevel hinsichtlich der Zugänglichkeit der Basisdienstleistungen und dem Angebot besonderer Service-Leistungen klar definieren. Eine Krankenhauslinie beispielsweise sollte über Volzugänglichkeit verfügen, eine andere Linie dagegen muss dies nicht unbedingt.

Dort, wo externe Zwänge (z.B. Sicherheit, Betrieb, abgelegene Stadtviertel) eine volle Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrssystems verhindern, sollten die UITP-Mitglieder für einen ausgeglichenen Service sorgen, welcher die bestmögliche Integration aller Kategorien mobilitätsbehinderter Personen gewährleistet sowie den grundlegenden Sicherheits-

und Betriebsanforderungen eines öffentlichen Verkehrssystems genügt.

- Die öffentlichen Verkehrsunternehmen sind bereit, ihren Betriebsablauf anzupassen, um ein ausgewogenes Angebot zu erreichen, z.B. durch abwechselnden Einsatz voll oder nur teilweise zugänglicher Fahrzeuge.
  - Das Ziel kann auch durch ein besonderes Service-Angebot erreicht werden, indem entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge sowie speziell im Umgang mit stark mobilitätsbehinderten Fahrgästen geschultes Personal eingesetzt werden.

## **Ergänzende Massnahmen**

Dennoch sind die obengenannten "harten" Massnahmen nicht ausreichend, und die UITP-Mitglieder sind der Ansicht, dass mehr Zugänglichkeit auch folgendes erfordert:

- Investitionen in ein entsprechendes Personal-training, um den besonderen Bedürfnissen von Kunden mit eingeschränkter Mobilität gerecht zu werden: sanfte Beschleunigung und sanftes Abbremsen, präzises Anfahren für ein einfacheres Einsteigen, Service- und Orientierungshilfen etc. Allerdings sollte sich das gesamte Unternehmensmanagement klar und engagiert für die Zugänglichkeit einsetzen.
- Zusammenarbeit mit den Behörden zwecks Ausarbeitung und Verbesserung des Tarifangebots zugunsten von Fahrgästen mit niedrigerem Einkommen.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Wo der öffentliche Verkehr ein besonderes Service-Angebot für mobilitätsbehinderte Personen anbietet oder mit Verbänden für mobilitätsbehinderte Personen oder anderen interessierten Gruppen zusammenarbeitet, darf die finanzielle Verantwortung nicht allein bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen liegen. Die Verantwortung liegt normalerweise bei den öffentlichen Behörden, gemäss ihrer sozialen Aufgabe, einen für alle Bürger zugänglichen Personennahverkehr zu gewährleisten.

Bei der Konzessionsvergabe für eine Linie/ein System sollte die Behörde den angestrebten Grad der Zugänglichkeit des Systems klar definieren, damit die Bewerber ihr Angebot entsprechend gestalten. Ein besonderes Augenmerk verdient dabei die Beziehung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Beides ist wesentlicher Bestandteil des gesamten Systems.

## ***EMPFEHLUNGEN:***

Die UITP vertritt die Ansicht, dass der öffentliche Verkehr dazu verpflichtet ist, den Zugang zu Mobilität für die gesamte Bevölkerung zu verbessern. Die einzuleitenden Aktionen betreffen die technische, organisationelle und die betriebliche Ebene. Daher empfiehlt die UITP:

- In städtischen Gebieten sollten generell stufen- und spaltlose Einstiegsmöglichkeiten bestehen. Die lokalen Behörden und Betreiber sollten hier einige Anstrengungen unternehmen.
- Die Infrastruktur sollte entsprechend solcher Einstiegserleichterungen modifiziert werden, entweder indem vorhandene hohe Plattformen zugänglich gemacht werden oder aber durch die Einrichtung von Plattformen auf Strassenniveau, so dass der Nutzen der Niederflurfahrzeuge maximiert wird. Hierfür sind in erster Linie die lokalen Behörden zuständig, wobei allerdings eine enge Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern und den lokalen Betreibern unerlässlich ist.
- Der allgemeine Zugang zu den Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein gemeinsames strategisches Ziel, während die betrieblichen und taktischen Fragen auf lokaler Ebene gemäss den lokalen Randbedingungen entschieden werden sollten: hohe oder niedrige Plattform, Neigevorrichtungen, Niederflur, Rollstuhlrampe, Aufzug, etc.
- Der Zugang von Rollstuhlfahrern zur U-Bahn ist sicherzustellen, sofern die Sicherheit der Rollstuhlfahrer und anderer Fahrgäste auch in Notfällen gewährleistet werden kann.
- Der Betrieb einer manuellen Rampe erfordert noch einige rechtliche Klärungen bezüglich der Verantwortlichkeit, vor allem im arbeitsrechtlichen Bereich sowie hinsichtlich des sozialen Dialogs auf sektorieller Ebene.
- Damit die Fahrzeugherstellung effektiver, preisgünstiger und in der Gestaltung leichter wird, sollten lokale Behörden, Betreiber und Fahrzeughersteller sich auf eine Standardisierung der Rollstuhldimensionen und Festschnallvorrichtungen zu Transportzwecken einigen. Der Verband der Rollstuhlbenutzer und Rollstuhlhersteller wird aufgefordert, die bestehenden ISO Standards anzunehmen.
- Die effektive Durchsetzung eines Parkverbots in Nähe der Bushaltestellen ist unerlässlich, um das Einsteigen zu erleichtern. Dies wiederum erfordert eine strikte und konsequente Parkraumpolitik auf Lokalebene.
- Ausserdem sind noch weitere Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrssystems empfohlen: spezielles Personaltraining, Erweiterung des Tarifangebots, etc.
- Das Thema Zugänglichkeit des ÖPNV sollte nicht “autoritär” top-down, sondern in enger Zusammenarbeit mit den Verbraucherverbänden angegangen werden. Nur auf diese Weise ist sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen Massnahmen und Investitionen den Verbraucherwünschen entsprechen und ein Klima des Vertrauens zwischen Herstellern und Verbrauchern geschaffen wird.
- Bei der Vergabe von Aufträgen sollten die Behörden das gewünschte Zugänglichkeitsniveau klar beschreiben.
- Die Fahrgast-Information ist auf allen Etappen sicherzustellen, wobei sie klar und für alle Fahrgäste verständlich und auch audiovisuell verfügbar zu sein hat.

Mit diesem neuen Positionspapier wollen die Mitglieder der UITP ihrer Verpflichtung gegenüber der öffentlichen Dienstleistung Ausdruck verleihen: welche darin besteht sicherzustellen, dass ein grösstmögliches Publikum seine Bewegungsfreiheit nutzen kann.