

Schneller und komfortabler für alle

Die erste barrierefreie Bushaltestelle in Langenthal zeigt: Wenn der Wille da ist, lassen sich gute Lösungen finden. Vom niveaugleichen Einstieg profitieren nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern alle Fahrgäste – und selbst das Busunternehmen.



An der Haltestelle Rössli können Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nun autonom einsteigen.

Bild: changeable/Markus Däppen

«Die neue Haltestelle bringt allen Vorteile», freut sich Heinrich Matter, Verkehrsplanner beim Bus- und Bahnunternehmen Aare Seeland mobil (asm). Seit September 2017 ist in Langenthal (BE) die umgebaute Haltestelle Rössli in Betrieb, die mit einem 22 Zentimeter hohen Randstein ausgestattet ist und somit Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern einen autonomen Ein- und Ausstieg ermöglicht. «Von dieser hindernisfreien Lösung profitieren alle Fahrgäste, nicht nur solche mit Kinderwagen, Gepäck, Rollstuhl oder Rollator.» Der Fahrgastwechsel ist an einer solchen Haltestelle denn auch schneller. Erst recht sparen die Busunternehmen Zeit, wenn Rollstuhl- oder

Rollatorfahrer zusteigen. Dank dem hohen Randstein können diese selbstständig hineinfahren, während an herkömmlichen Haltestellen der Chauffeur aussteigen und eine Rampe herunterklappen muss.

Die Lösung heisst Sonderbord Plus

Trotz dieser Vorteile sind hindernisfreie Bushaltestellen noch eine Rarität. In Langenthal ist die Haltestelle Rössli die erste, und auch schweizweit sind viele Busbetreiber noch weit davon entfernt, Reisenden mit Behinderung grundsätzlich eine autonome Nutzung zu ermöglichen, wie es das Behindertengleichstellungsgesetz bis 2023 fordert.

Einerseits werden Haltestellen aus Kostengründen erst umgebaut, wenn sie sowieso erneuert werden müssen. In Langenthal war das wegen einer Strassensanierung nötig. Einen anderen Grund für die Verzögerungen sieht Beatrix Grunder von der kantonalen Procap-Fachstelle Hindernisfreies Bauen darin, dass man zuerst eine funktionierende Normlösung entwickeln musste. Die gibt es nun: das sogenannte Sonderbord Plus. Weil dessen Randstein nicht gerade, sondern unten ausgerundet ist, funktioniert es für den Buschauffeur wie eine Lenkführung. «Der Chauffeur kann einfach in die ausgerundete Bordkante einfahren, dann wird der Bus automa-

tisch richtig positioniert», erklärt Heinrich Matter. Das ist wichtig, denn wenn der Bus zu weit von der Bordkante entfernt ist, können Rollstuhlfahrer nicht mehr problemlos hineinfahren. 7,5 cm beträgt der maximal zulässige Abstand.

Bei der Haltestelle Rössli in Langenthal wollte der Kanton Bern als Strasseneigentümer zuerst kein Sonderbord Plus, sondern eine gerade Kante bauen. Das kam für den Busbetreiber nicht in Frage. «Mit einer geraden Kante kann der vorgeschriebene Abstand nicht eingehalten werden», sagt Matter. «Oder man riskiert, dass die Buskarrosserie beschädigt wird, wenn das Fahrzeug den Randstein berührt, sobald der Bus seitlich abgeneigt wird.» Deshalb suchte Heinrich Matter Unterstützung bei Procap.

Signalwirkung der Langenthaler Haltestelle in der Region

Beatrix Grunder konnte ihm mit Fahrtstdokumentationen bestätigen, dass der Maximalabstand bei einer geraden Kante nicht eingehalten werden kann. Der Kanton willigte schliesslich ein, das Sonderbord Plus zu bauen. Beatrix Grunder ist zufrieden: «Die Haltestelle Rössli zeigt: Wenn der Wille da ist, findet man eine Lösung.» Auch Heinrich Matter freut sich über die Signalwirkung der perfekt umgesetzten Haltestelle. «Bereits kommen Bauverantwortliche aus der Region und schauen sie sich an.»

Barbara Spycher

Quelle: procap Magazin 1/2018

Procap kritisiert: «Verzug bei Bushaltestellen ist noch viel grösser als bei Bahnen»

«Beim Anpassen der Bushaltestellen ist man bei der Umsetzung des hindernisfreien öffentlichen Verkehrs (ÖV) noch viel mehr im Verzug als bei den Bushaltestellen», schreibt Procap, der grösste Verband von und für Menschen mit Behinderungen in der Schweiz.

In der Schweiz gebe es eine kaum überschaubare Vielzahl von regionalen Busbetreibern. Und während bei den Bahnen der Bund über die Konzessionen direkten Einfluss nehmen könne, unterlägen die Bushaltestellen den kantonalen Behörden. «Im Kanton Bern beispielsweise gibt es rund 2800 Bushaltestellen, davon etwa die Hälfte auf Kantonsstrassen. Wir schätzen, dass heute etwa 70 Prozent nicht autonom benutzbar sind, sondern nur mit Klapprampen», erklärt Remo Petri, der Leiter Bauen, Wohnen, Verkehr bei Procap. «Das Tiefbauamt des Kantons Bern will bis Ende 2023 nur etwa 300 Bushaltestellen auf Kantonsstrassen anpassen. Damit werden aber die Vorgaben des Behindertengesetzes (BehiG) für eine möglichst lückenfreie Transportkette des ÖV für Menschen mit Behinderung nicht erfüllt sein.»

«Kantone haben abgewartet»

Die Situation sei in den meisten anderen Kantonen ähnlich. Doch es gebe auch positive Beispiele wie den Kanton Zürich. Petri sagt: «Er ist in der Deutschschweiz klarer Spitzenreiter. Mehr als die Hälfte der hindernisfreien Bushaltestellen wurden in diesem Kanton realisiert.» Petri erklärt dies auch damit, dass in Zürich in den letzten fünf Jahren generell zahlreiche Neubauten erstellt

worden sind. Dass es bei den Anpassungen der Bushaltestellen insgesamt aber langsam vorwärts geht, hat laut Petri verschiedene Gründe. Eine Bushaltestelle sei etwa 40 Jahre in Betrieb, bevor sie in den Sanierungszyklus komme. Das bedeute, dass pro Jahr nur etwa 2,5 Prozent der Haltestellen wegen Unterhalt erneuert würden. «Für zusätzliche Massnahmen sind in den kantonalen und kommunalen Finanzplänen kaum Budgets vorgesehen.» Hinzu komme, dass sich ähnlich wie bei den Bahnen die meisten Busbetreiber und kantonalen Behörden bei der Umsetzung des BehiG zuerst einmal abgewartet hätten. «Viele haben insgeheim gehofft, der Vorstoss von 2011 zur Erstreckung der BehiG-Anpassungsfrist auf 2038 werde eine Mehrheit finden.» Es ist laut Petri der Intervention der Behindertenorganisationen zu verdanken, dass diese Erstreckung im Parlament knapp abgelehnt worden ist. «Dafür stehen jetzt viele kantonale Baudirektionen unter Handlungsdruck.»

22 Zentimeter Bordkantenhöhe auf neue Busse ausgerichtet

Petri ortet die grössten Barrieren in den Köpfen der Entscheidungsträger. Viele Schlüsselpersonen empfänden die Forderungen des BehiG als lästig und übertrieben. Dabei diene der niveaugleiche Einstieg auch älteren Menschen, Verunfallten, Reisenden mit Gepäck oder Personen mit Kinderwagen. «Er beschleunigt den Fahrgastfluss, was für die Einhaltung des Fahrplans wichtig ist. Er ist zudem die platzsparendste und kostengünstigste Lösung.

Gute optische und akustische Kundeninformationen helfen auch Ortsunkundigen und Touristen, sich zu orientieren», erklärt Petri. Zudem kämen international die neuen, auf eine Bordkantenhöhe von 22 Zentimetern ausgeprägten Busse auf den Markt. «Da macht es doch keinen Sinn, neue Bushaltestellen auf die alten Modelle auszurichten.»

Das ist laut Petri aber nach wie vor der Fall. Die Unterschiede bei den kantonalen Richtlinien seien riesig. Im Kanton Schwyz etwa werde nach wie vor seit Jahren mit den gleichen Richtlinien gearbeitet, während sie in Luzern und Zürich den jüngsten Anforderungen angepasst worden seien. Auch der Kanton Basel-Landschaft habe rasch gehandelt. «in Therwil wurde bereits 2011 die erste hohe Bordkante gebaut.» *procap/dla*



Remo Petri, Leiter Bauen, Wohnen, Verkehr bei Procap. Bild: zvg.