

Denise Donatsch

Im gesamten Kanton Solothurn – wie auch in der restlichen Schweiz – gibt es nach wie vor ÖV-Haltestellen, die für Menschen mit Behinderung nicht autonom zugänglich sind. «Die SBB haben 40 Prozent der Bahnhöfe bis jetzt umgebaut, an den anderen sind sie dran», weiss John Steggerda, Geschäftsleiter von Pro Infirmis Kanton Solothurn.

Bedeutet: Die Mehrheit der Solothurner Bahnhöfe sind für Menschen mit Behinderung noch nicht autonom nutzbar, und das, obwohl das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) bereits am 1. Januar 2004 in Kraft getreten ist.

Doch nicht nur die Bahnhöfe selbst stellen für Menschen mit Behinderung Probleme dar, sondern auch die Beschaffenheit der Züge: «Was bringt es, wenn das Perron erhöht ist, aber der falsche Zug einfährt?», fragt Steggerda. Klar, gebe es Hilfe in Form von SBB-Personal und mobilen Liften, welche Menschen mit Behinderung beim Ein- und Aussteigen behilflich sind.

Ziel eines behindertengerechten öffentlichen Verkehrs wäre aber, dass behinderte Menschen diesen grundsätzlich in der gleichen Art und Weise nutzen können wie nichtbehinderte, sprich: autonom. Das Behindertengleichstellungsrecht verpflichtet die Verkehrsbetriebe daher zur Schaffung eines umfassend behindertengerechten öffentlichen Verkehrs.

«Ist es für eine Person mit Behinderung nicht möglich, den Bahnhof autonom zu nutzen, muss sie sich eine Stunde vor dem Abreisezeitpunkt bei den SBB anmelden, damit sie die nötige Unterstützung erhält», heisst es bei Pro Infirmis. Dies klingt im ersten Moment nach einem geringen Mehraufwand. Bedenkt man jedoch, dass spontanes Abreisen – etwa weil eine Unterrichtsstunde ausfällt oder eine Sitzung früher endet – unter diesen Umständen unmöglich ist, bekommt man einen Eindruck davon, welchen Einschränkungen beispielsweise Rollstuhlfahrende ausgiefert sind.

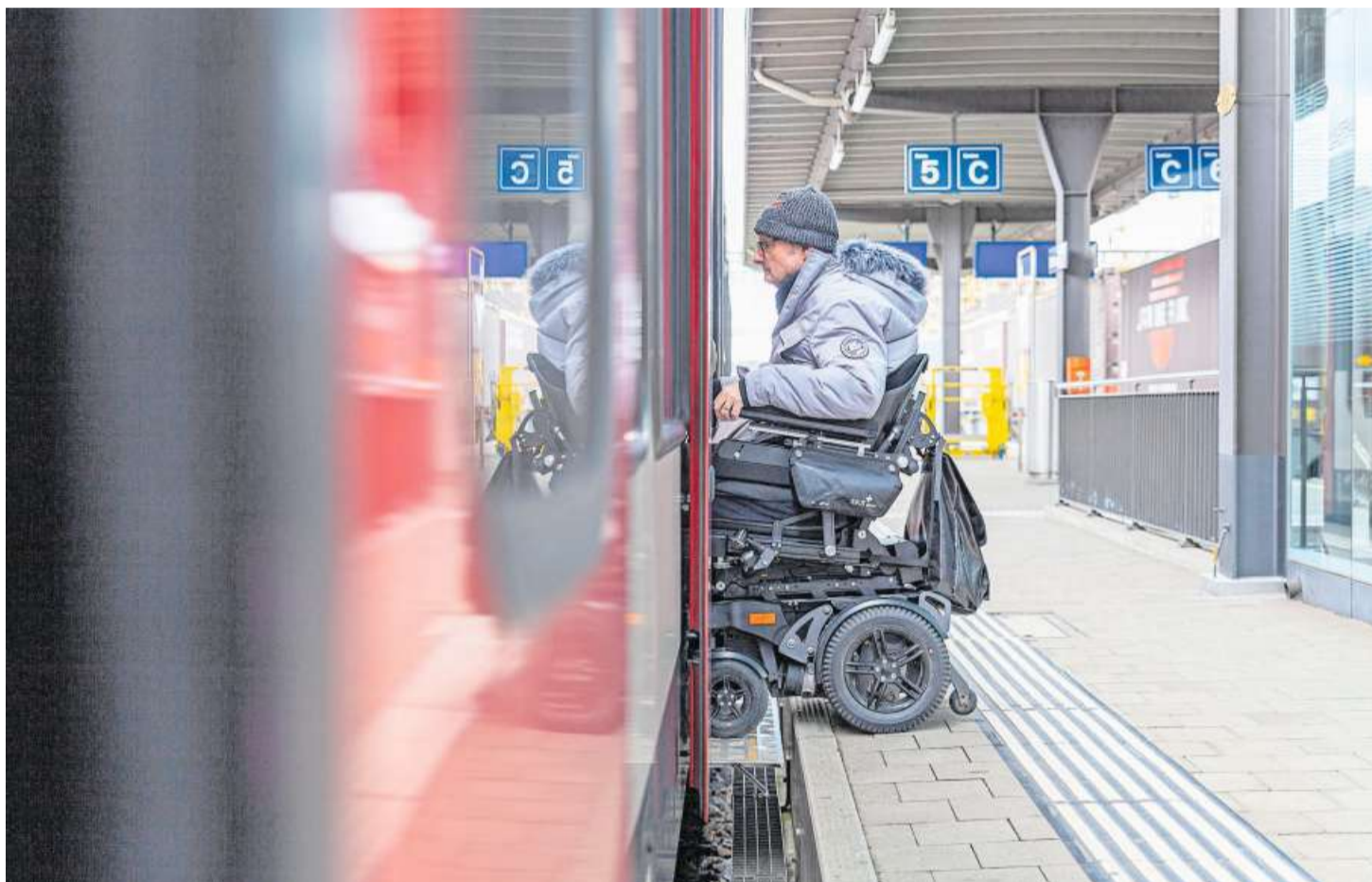
Können Menschen mit Behinderung einen Bahnhof gar nicht nutzen, weil etwa das Perron nur via Treppe erreichbar ist, stellen die SBB einen Shuttle-Dienst zur Verfügung, welcher für den Transport bis zum nächsten autonom nutzbaren Bahnhof sorgt. «Diese vielen Wechsel sind jedoch extrem mühsam und verlängern die Reisedauer um Stunden», weiss Steggerda. Ebenfalls müsse man sich für den Shuttle-Dienst mindestens zwei Stunden vor Abreise anmelden. Dies sei darum ganz klar keine Lösung.

#### Umsetzung ist komplexer als gedacht

«Es ist uns ein Anliegen, dass all unsere Kundinnen und Kunden möglichst bald selbstständig und einfach mit dem ÖV reisen können», betont Sabrina Schellenberg, Mediensprecherin der SBB. Bis dies möglich sei, gebe es die Überbrückungsmassnahmen mit Hilfestellungen durch

# Viele Bahnhöfe sind noch immer ein Handicap

Viele ÖV-Kunden im Kanton Solothurn können nach wie vor nicht selbstständig reisen. «Möglichst bald» soll dies der Fall sein, heisst es bei den SBB. Und auch der Kanton will bei den Bushaltestellen nun vorwärtskommen.



271 Bahnhöfe müssen die SBB in den kommenden Jahren umbauen. An diesem Bahnhof können Menschen im Rollstuhl den Zug ohne grössere Probleme nutzen.

Bild: Mathias Förster

«Diese vielen Wechsel sind extrem mühsam und verlängern die Reisedauer um Stunden.»



John Steggerda  
Pro Infirmis Solothurn



Bei den Bussen ist die Situation für Behinderte noch schwieriger als bei den Zügen.

Bild: Pius Amrein

das Personal und den Shuttle-Fahrdiensten. «Es ist uns wichtig, hier einen guten Service anzubieten, auch wenn dies leider noch keine autonome Reise ermöglicht. Dies bedauern wir.»

Die SBB haben jedoch bereits über eine Milliarde Franken investiert, um ihre Bahnhöfe, Züge, die Kundeninformation sowie ihre Dienstleistungen hindernisfrei zu machen. Und doch sei sie noch nicht am Ziel: «Derzeit können erst vier von fünf Bahnkundinnen und -kunden barrierefrei reisen.»

Warum das autonome Reisen für Menschen mit Behinderung noch nicht überall möglich sei, hat laut SBB folgende Gründe: Einerseits habe sich die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes aufgrund vieler Abhängigkeiten als komplexer erwiesen als anfangs geplant. Andererseits hätten präzisiertere Anforderungen an barrierefreie Bahnhöfe dazu geführt, dass die SBB mehr Bahn-

höfe umbauen müssen als ursprünglich angenommen – anstatt 150 Bahnhöfe über 400 (von 764).

Die SBB hätten jedoch einen Plan, wie sie die verbleibenden 271 Bahnhöfe in den nächsten Jahren umbauen werden. «Bis es so weit ist, hilft das Contact Center Handicap, Reisen im öffentlichen Verkehr zu planen. Es wurde gezielt ausgebaut und steht seit dem 1. Januar 2024 Kundinnen und Kunden aller Transportunternehmen als Anlaufstelle zur Verfügung.»

#### Die Hälfte der Gesellschaft profitierte

Bei den Bussen sehe die Situation noch schlimmer aus als bei den Zügen, so John Steggerda. Dabei müsse aber beachtet werden, dass die Bushaltestellen dem Kanton und den Gemeinden gehörten. «Der Kanton hat ein Konzept zum Umbau der Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen entwickelt und

einen Prioritätenkatalog erstellt, welche Bushaltestellen Vorrang haben, zum Beispiel in der Nähe eines Spitals.»

Aber: Die kantonalen Bushaltestellen sind nur der kleinere Teil. «Wir sind darauf angewiesen, dass auch die Gemeinden ihre Bushaltestellen anpassen, denn das ist ihr Zuständigkeitsbereich.» Durch die verschiedenen Höhen der Haltekanten sei eine autonome Nutzung der Busse für Menschen mit Behinderung vielerorts schlicht unmöglich.

Zwar steige der Buschauffeur bei Bedarf aus und leiste Hilfe, aber das sei zeitaufwendig. Und dem zentralen Bedürfnis nach Selbstständigkeit der behinderten Person könne so nicht nachgekommen werden. «Ich finde diesen Zustand desolat», sagt Steggerda. 20 Jahre seien seit der Inkraftsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes vergangen. «Für Menschen mit Behinderung ist die-

ser Zustand schrecklich und es ist beschämend von unserer Gesellschaft, dass der inklusive Gedanke offenbar noch immer fehlt.»

Dabei würden von den überfälligen Veränderungen nicht nur Menschen mit Behinderung profitieren. «Neben den 1,7 Millionen Menschen mit Behinderung in der Schweiz – immerhin ein Fünftel unserer Gesellschaft – gibt es auch Personen mit Rollatoren, Kinder- oder Einkaufswagen.» All jene – gemäss Steggerda rund die Hälfte der Bevölkerung – würden von den baulichen Anpassungen profitieren.

#### Gut ein Viertel der Haltestellen hindernisfrei

«Erfreulicherweise sind für Personen mit eingeschränkter Mobilität mit wenigen Ausnahmen alle Haltekanten an Kantonsstrassen entweder autonom oder mit Hilfestellungen durch das Personal zugänglich», erklärt Michael Suter, Abteilungsleiter Strassenbau des Amts für Verkehr und Tiefbau im Kanton Solothurn. Per Ende 2023 seien 240 der 880 Bushaltekanten an Solothurner Kantonsstrassen hindernisfrei saniert und somit autonom zugänglich.

Bei den 200 Haltekanten mit erhöhter potenzieller Nachfrage mobilitätsbehinderter Personen, beispielsweise in der Nähe von Schulen, Altersheimen, Behindertenstätten, in Zentrumsnähe oder bei publikumsintensiven Einrichtungen, seien 45 Prozent autonom zugänglich.

Warum aber wurden noch nicht alle Bushaltestellen umgebaut? «Die Sanierung von Bushaltestellen ist ein komplexer Prozess, der eine sorgfältige Planung voraussetzt», sagt Suter. Meist sei für die hindernisfreie Sanierung einer Haltestelle ein Landkauf nötig. Die erforderliche Höhe der Haltekante oder Anpassungen der Haltestellengeometrie können empfindliche Eingriffe in angrenzende private Grundstücke bedeuten, was eine öffentliche Planaufgabe notwendig mache, heisst es beim Kanton.

Während dieser Phase könnten Einsprachen gegen das Projekt eingehen, was zu Verzögerungen führen könne. Teilweise sei auch die Sanierung einer Haltestelle an der ursprünglichen Lage durch die örtlichen Gegebenheiten nicht möglich, was eine Verschiebung der Bushaltestelle erforderlich mache.

#### Grosse technische Entwicklung

«Im Lauf der Zeit hat sowohl fahrzeugseitig wie auch bei der Haltestelleninfrastruktur eine grosse technische Entwicklung stattgefunden», sagt Suter. So seien hohe Haltekanten in Busbuchten bis vor wenigen Jahren noch nicht umsetzbar gewesen.

Umfangreiche Untersuchungen und Fahrversuche hätten erst vor wenigen Jahren gezeigt, dass auch bei Busbuchten unter gewissen geometrischen Voraussetzungen ein 22 Zentimeter hoher Bordstein möglich sei, welcher einen autonomen Einstieg erlaubt. Der Kanton Solothurn habe jedenfalls vor, nach Möglichkeit alle Bushaltestellen an Kantonsstrassen barrierefrei umzubauen.