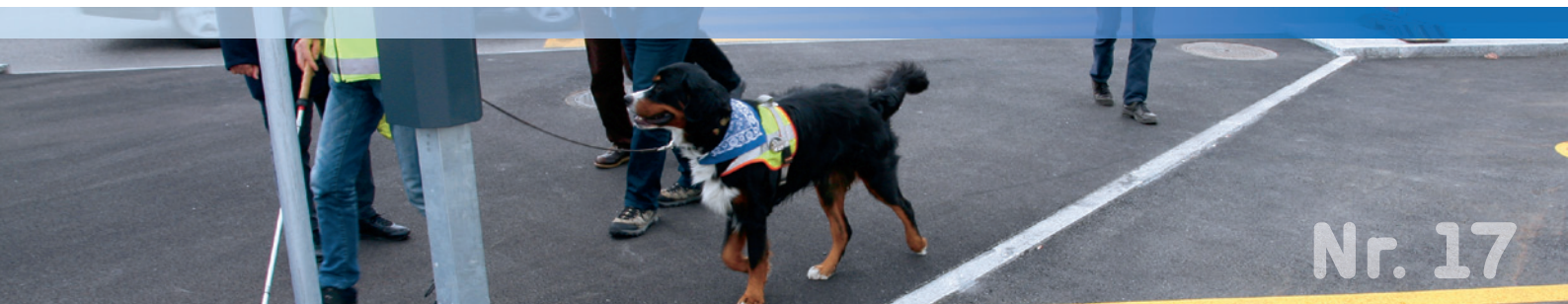


Vernetzter Langsamverkehr – ein Schritt zur Gesamtmobilität



Rainer Klostermann

BehiG – ein neues Gesetz als Motivation

Am 1.1.2004 trat das «Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen», kurz Behindertengleichstellungsgesetz oder BehiG genannt, in Kraft. Es stellen sich in der Praxis eine ganze Reihe neuer Fragen zur Umsetzung. So wird u. a. auch nach der Abgrenzung, resp. der Definition von «Behinderung» gefragt. Gerade im öffentlichen Raum und insbesondere im öffentlichen Verkehr wird das Thema vielfältig diskutiert und betrifft planerische, bauliche aber auch soziale Aspekte. Das Zusammenleben von Menschen, die Koexistenz im Verkehr unter den Aspekten Sicherheit, Verhältnismässigkeit, Kosten und Nutzen stehen dabei permanent auf dem Prüfstein.

Die Gesamtprojektleitung der Glattalbahn hat in Kenntnis der neuen Gesetzgebung beim Bau der Glattalbahn die Umsetzung zu 100 % verlangt und dies in einer entsprechenden Weisung formuliert. Der Glattalbahn kommt so als Grossprojekt eine Pionierrolle zu.

Als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs handelt die VBG kundenorientiert und versteht das BehiG als Chance. Als Erstellerin der

Glattalbahn musste sie die Massnahmen kontinuierlich auf ihre Machbarkeit und das wirtschaftlich Vertretbare überprüfen. Dies insbesondere deshalb, weil Teile der neu gebauten Anlage nach Abschluss der Bauarbeiten ins Eigentum Dritter übergehen, wie z.B. dem der Standortgemeinden oder des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich. Entsprechend galt es, zusätzlich deren Vorgaben, Richtlinien und Normalien zu berücksichtigen und sie in die Projektierung einzubeziehen. Zur systematischen Berücksichtigung und Umsetzung des BehiG setzte die Gesamtprojektleitung Glattalbahn einen Behindertenbeauftragten und eine Arbeitsgruppe «Vernetzter Langsamverkehr, VLV» ein.



Abbildung 1: Leitlinien und niveaufreie Übergänge als Standardmodule der Glattalbahn-Haltestelle

Gegenseitiges Verständnis durch vernetzte Zusammenarbeit

2

Behinderung und Hindernis

Beim Zusammenführen aller Anliegen fühlen sich die Behinderten oft in eine Minderheitenrolle gedrängt. Dabei ist es offensichtlich, dass hindernisfreie Zugänge zum öffentlichen Verkehr auch Vorteile für viele weitere Personengruppen haben: für Betagte, kurzzeitig bzw. unfallbedingt gehbehinderte Personen sowie für Personen beim Mitführen von Kinderwagen und anderen Vehikeln auf Rädern. Alle profitieren vom reibungslosen Zutritt und den ausgewogenen visuellen und akustischen Orientierungshilfen, wie sie sich bei der Berücksichtigung des BehiG ergeben.

Arbeitsgruppe «Vernetzter Langsamverkehr»

Mit Beginn der Ausführungsprojektierung wurden die Kontakte und der Austausch mit den zuständigen Stellen der Behindertenvertretungen intensiviert. Es hatte sich schnell gezeigt, dass die effiziente Bearbeitung einzelner Fragestellungen nur im Austausch mit allen betroffenen Stellen möglich war. Im Zusammenhang mit dem BehiG bestehen zwar sogenannte «funktionale Anforderungsprofile». Die Umsetzung im öffentlichen Raum erfordert aber eine spezifische Bearbeitung. Der Fokus lag gleichzeitig auf den Haltestellen als auch auf den Zugängen und Schnittstellen im Umraum.

Hauptziele der Arbeitsgruppe

1. Interpretation der gesetzlichen Vorgaben bezüglich Machbarkeit im konkreten Projekt
2. Sensibilisierung der verantwortlichen Stellen
3. Suche nach ausgewogenen, optimierten Lösungen im Dialog mit allen beteiligten Verantwortungsträgern des Langsamverkehrs und der Behindertenorganisationen
4. Erarbeitung von rechtzeitigen Inputs für die Gestaltungsvorgaben bei der Projektierung der Glattalbahn
5. Erkennen von allfälligen Sonderfällen
6. Kontrolle der Umsetzung im Sinne einer Qualitätssicherung

Abbildung 2: Velostationen im Umraum der Haltestellen, ein Eckpfeiler der vernetzten Mobilität





Die Meilensteine im Projekt

■ **Prototyp Haltestelle**

Im September 2005 wurde der Prototyp der Glattalbahnhaltstelle einer mehrtägigen Prüfung mit verschiedenen Zielgruppen unterzogen. Eigentums- und Unterhaltsverantwortung, aber auch Nutzeranliegen führten zu kritischen Fragen und engagierten Diskussionen. Besonders intensiv war die Nachbearbeitung mit den Behindertenvertretern. Alle Beteiligten schätzten aber die ersten Erfahrungen mit der Praxis des neuen Gesetzes.

■ **Audit VLV – periodische Begehungen**

Während des Baufortschritts wurden die Anforderungen des BehiG in Form von Audits sichergestellt. Abwechselnd zu Begehungen und Plansichtungen fanden im Quartalsrhythmus Zusammenkünfte mit allen Beteiligten und der Gesamtprojektleitung statt.

■ **Sonderaufgaben**

Spezielle Fragestellungen, die sich aus den Audits ergaben, wurden ausgesondert und in spezifischen Arbeitsrunden gelöst. Vor allem handelte es sich dabei um Fragen der Signalisation für Sehbehinderte im Umraum und im Informationsbereich der Haltestellen.

■ **Gestaltungsvorgaben**

Die Qualität des Projekts Glattalbahn wurde u. a. mit der Weisung «Gestaltungsvorgaben» gewährleistet. Diese erfuhren insbesondere durch die Inputs seitens VLV wesentliche Ergänzungen. Wichtige Erkenntnisse und Beschlüsse gelangten so effizient in den Projek-

tierungs- und Umsetzungsprozess. Die Gestaltungsvorgaben lagen am Ende der dritten Bauetappe in der Version 13 vor.

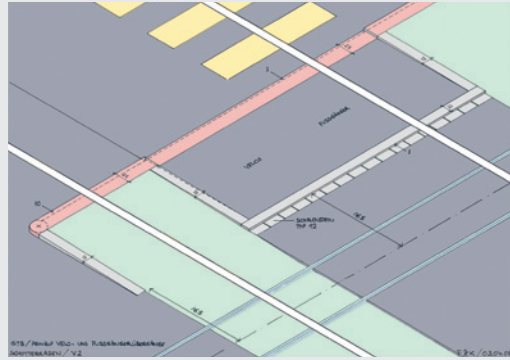
■ **Das Glattfest**

Am Eröffnungsanlass wurde die Zusammenarbeit im Rahmen des VLV der Öffentlichkeit präsentiert. In einer Ausstellungshalle bauten Vertreter aus den Bereichen Velo, Fussgänger, Behinderte sowie Verkehrssteuerung Dokumentationsmaterialien auf und boten den zahlreichen Besuchern so auf spielerische Art und Weise Einblick in ihre Arbeit.

Fazit

Der VLV mit seinen Aktivitäten in Form von Audits, Begehungen, bilateralen Besprechungen und Lösungsvereinbarungen hat sich zu einem wesentlichen Teil der dialogorientierten Glattalbahn-Projektierung entwickelt. Bei allen Beteiligten begann der Prozess mit handfesten praktischen Anliegen und setzte sich mit neuen Lösungen fort.

Abbildung 4: Skizze aus den Gestaltungsvorgaben mit detaillierten Hinweisen zum behindertengerechten Trasseübergang



Die Vertretungen in der Arbeitsgruppe VLV

- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, insbesondere Strassen-signalisation
- Tiefbauamt des Kanton Zürich, Fachverantwortliche Langsamverkehr und Normalien
- BÖV, Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr
- BKZ, Behindertenkonferenz Zürich
- Zürcher Arbeitsgruppe für behindertengerechtes Bauen
- Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband
- Pro Velo Zürich
- Fussverkehr Schweiz
- Schweizerischer Zentralverein für das Blindenwesen
- Leiter Infrastruktur Glattal-bahn
- Stab Projektmanagement
- Behindertenbeauftragter der Glattalbahn (Moderation)



Abbildung 5: Die Zielsetzungen des VLV hatten massgeblichen Einfluss auf das unverkennbare und einheitliche Design der GlattalBahn-Infrastruktur

Gebauter Stadtraum ist sozialer Raum

4

Lobbying oder Voraussehen und gegenseitiges Verstehen

Interessensvertreter sehen die Dinge immer aus Sicht ihrer spezifischen Lobbyaufgabe. In Diskussionen ergibt dies eine spannende Dynamik. Wenn Ergebnisse aber nicht einfach auf den kleinsten gemeinsamen Nenner beschränkt bleiben sollen, muss ein Gestaltungsprozess mit neuen Lösungsansätzen folgen. Dabei ist Kreativität gefordert, aber auch der klare Wille der Auftraggeberschaft. Die Umsetzung des BehiG in einem Neubauprojekt wie der GlattalBahn ist dann nicht kostensteigernd.

Balance zwischen Gesetz und Machbarkeit

Der Forderung nach der Gleichstellung von behinderten Menschen im Alltagsraum stehen nicht selten Fragen der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit gegenüber. Der VLV geht den Weg des gegenseitigen Verstehens und der praxisorientierten Lösungssuche. Dabei ist sehr oft die Definition von Behindertenanliegen im Kontext allgemeiner Mobilitätsbedürfnisse Grundlage. Lösungen sollten jeweils möglichst vielen Kundengruppen dienen und zukunftstauglich sein.

Die Planung und die Umsetzungsarbeit im Projekt GlattalBahn waren auf eine vernetzte Denkweise ausgerichtet. Die Brücken im Netzwerk der zuständigen Institutionen mussten teilweise erst geschaffen werden.

Blick in die Zukunft

Öffentlicher Raum ist immer auch sozialer Raum. Auf Basis des BehiG und der Umsetzung in der Praxis wird heute versucht, möglichst alle Bedürfnisse von behinderten Menschen im gebauten Raum zu erfüllen. Meist werden Konflikte im Verkehr mit technischen Mitteln entschärft. Das ist in sich zwar verständlich, gleichzeitig wird damit die Notwendigkeit sozialer Verständigung im Alltag zurückgestellt. Dieser Aspekt ist insbesondere in den vielfältigen Grenzbereichen zwischen verschiedenen Kundengruppen anspruchsvoll, sei es bei der Integration von älteren oder desorientierten Menschen oder bei Konflikten zwischen Velofahrern und Fussgängern, ganz besonders bei Kindern. Es handelt sich neben der funktionalen, technischen und wirtschaftlichen Herausforderung um eine so-

ziokulturelle Aufgabe. Mit der vernetzten Vorgehensweise hat der VLV erst einen Ansatz für die Umsetzung in der Praxis geschaffen. Die Herausforderungen für die Zukunft:

- Pflege und der Erhalt der Kultur des öffentlichen Verkehrs
- Bewusstseinsbildung bei Verantwortlichen der Behörden, Tiefbauämtern, Verkehrsbetrieben, aber auch bei der Bevölkerung
- Harmonisierung der integralen Handhabung des BehiG durch alle Kantone
- weitere Koordination der Behindertenorganisationen.

Abbildung 6: Studenten der Hochschule üben die «Sichtweise» von Sehbehinderten an der Haltestelle



Autor

Rainer Klostermann, Dipl. Architekt ETH
Leiter Stab Gestaltung und Behindertenbeauftragter
Feddersen & Klostermann, Zürich

Bildnachweis

Feddersen & Klostermann, Zürich
Thiele & Breitschmid, Zürich

Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg
www.vbg.ch

Glattbrugg, August 2011