

Oberland ist noch nicht barrierefrei, doch niemand reklamiert

Region In der Region gibt es noch viele Hindernisse für Menschen mit Behinderungen – auch im öffentlichen Verkehr. Obwohl laut Gesetz die Barrierefreiheit erreicht sein sollte.

Till Burgherr

Wer mit dem Rollstuhl unterwegs ist, rollt nicht ohne Hindernisse durch das Zürcher Oberland. Dies gilt nicht nur auf den Wegen, sondern auch beim Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr.

Holpriger Weg

Doch eigentlich müsste der öffentliche Verkehr bereits barrierefrei sein. Am 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in Kraft getreten. Die Betreiber von Fahrzeugen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hatten 20 Jahre Zeit, es umzusetzen.

Dass dies nicht vollständig gelungen ist, führen der Verband öffentlicher Verkehr und die Gemeinwesen der öffentlichen Hand auf hohe Kosten für bauliche Anpassungen zurück. Dazu komme, dass die Verfahren oft kompliziert seien, etwa wenn für Kredite eine Volksabstimmung nötig sei.

Noch viel zu tun im Glattal

Die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) lieferten auf Anfrage detaillierte Informationen zu den Haltestellen in ihrem Gebiet. Gemäss diesen erfüllen von insgesamt 722 Haltekannten (Bus und Glattalbahn) im VBG-Marktgebiet 37 Prozent die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

In vielen Fällen ist die Kantenhöhe der Haltestellen tiefer als

die geforderten 20 bis 25 Zentimeter. Bei 75 Prozent der nicht gänzlich barrierefreien Haltestellen fehlen taktile Markierungen am Boden.

Trotzdem blieb es im Glattal ruhig. «Bei den VBG gingen in den letzten Monaten keine Reklamationen von Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Reklamationen betreffend eine nicht hindernisfreie Reise ein», erklärt Tino Kunz von den Verkehrsbetrieben Glattal.

Für bauliche Massnahmen an den Haltestellen ist jeweils der Strasseneigentümer verantwortlich, aber die VBG bemühen sich, dass es vorwärtsgeht: «Die VBG stehen in regelmässigem Kontakt mit den Gemeinden und suchen gemeinsam mit ihnen nach Verbesserungen bezüglich der Hindernisfreiheit.» Entsprechende Projekte sind bei den Gemeinden in Planung oder auch bereits in Umsetzung.

Hindernisse bei Haltestellen

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) bedienen in den Gemeinden des Zürcher Oberlands 459 Haltekannten, rund 70 Prozent werden aktuell als rollstuhlgängig eingestuft. Bei dieser Zahl beziehen sich die VZO ausschliesslich auf die Rollstuhlgängigkeit.

Für die Hindernisfreiheit spielten aber nicht nur die Haltestellen eine zentrale Rolle, sondern auch die Beschaffung von niederflurigen Fahrzeugen, meint Adrian Suter von den VZO.



Rudolf Weiler spricht die Hindernisse an, die ihm als Rollstuhlfahrer begegnen. Archivfoto: André Gutzwiller

«Die Flotte der VZO ist seit Jahren komplett rollstuhlgängig», so Suter. «Die VZO-Busse sind niederflurig und auf der Türseite absenkbar und verfügen über eine ausklappbare Rampe.» Rollstuhlfahrer können dadurch die Busse auch an nicht hindernisfreien Haltestellen benutzen.

Bis jetzt habe man bei den VZO auch keine Reklamationen erhalten, dass es zu langsam vorwärtsgehe. «Die meisten Menschen mit Beeinträchtigung nutzen unsere Busse wie bisher, und unser Fahrpersonal hilft bei Bedarf gerne beim Ein- und Ausstieg.»

Kritik am Tempo

Die Tatsache, dass die Klapprampen unverändert im Einsatz sind, sorgt für Unmut bei den Behindertenorganisationen. «Die erwähnte ausklappbare Rampe ist keine Lösung, die vollständige Autonomie ermöglicht, da sie die

Intervention einer Drittperson erfordert», meint etwa Fabienne Widmer von Pro Infirmis auf Anfrage.

Eine Gruppe von Menschen mit Behinderung hat bereits eine Petition für die vollständige Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im öffentlichen Verkehr lanciert. Sie kritisieren das Desinteresse der Politik. «Shuttle-Busse, die uns zwingen, in einem separaten System, fernab der Gesellschaft als Fracht transportiert zu werden, und bei denen wir uns dafür Stunden zuvor anmelden müssen, sind kein Ersatz für eine gleichberechtigte Nutzung des ÖV», schreiben die Verfasser der Petition.

Neben einem flächendeckend hindernisfreien öffentlichen Verkehr fordert die Gruppe unter anderem auch eine verbindliche Planung, wie und bis wann die-

ses Ziel erreicht werden soll, sowie eine Entschuldigung und eine Entschädigung von Verkehrsunternehmen und der Politik für die versäumte Frist.

Shuttle soll Problem abfedern

Kantone, Städte und Gemeinden haben versprochen, dass Menschen mit Behinderungen in diesem Jahr an allen noch nicht umgebauten Bahnhöfen und Haltestellen Ersatzlösungen finden sollen, beispielsweise dank Hilfe durchs Personal oder Shuttle-Fahrdiensten. Die Kosten für Letztere werden von den Besitzern der Haltestellen getragen.

«Der Shuttle-Fahrdienst ist eine Überbrückungsmassnahme für Haltestellen, die für Menschen im Rollstuhl noch nicht autonom nutzbar sind und an denen keine Hilfe durch das Fahrpersonal möglich ist», schreibt der Zürcher Verkehrs-

verbund (ZVV), der im Auftrag des Regierungsrats einen solchen Dienst anbietet. «Bisher gab es im Zürcher Oberland noch keine Shuttle-Nutzung gemäss den uns zur Verfügung gestellten Daten», heisst es auf Anfrage. Mit den Shuttle-Fahrdiensten betreten der ZVV und die gesamte ÖV-Branche in der Schweiz Neuland. «Es geht deshalb in der Anfangszeit darum, Erfahrungen mit dem neuen Angebot zu sammeln und dadurch den neuen Dienst laufend weiterzuentwickeln und zu verbessern.»

Lösung auf Zeit

Die Überbrückungsmassnahmen seien zwar besser als nichts. Sie seien aber minderwertig, verlängerten und verkomplizierten die Reise, so die Behindertenorganisationen. Inclusion Handicap, der Dachverband der Behindertenorganisationen, fordert deshalb, dass diese Massnahmen nur beschränkt eingesetzt werden und dass der öffentliche Verkehr bis spätestens 2030 barrierefrei wird.

Beim Umbau der Haltestellen haben die Eigentümer laut ZVV stark frequentierte Haltestellen priorisiert, sodass im Kanton Zürich heute 90 Prozent der Reisenden an Haltestellen unterwegs sind, die für Menschen im Rollstuhl spontan nutzbar sind. «Der ZVV weist die Strasseneigentümer weiterhin darauf hin, die Haltestellen wenn immer möglich und verhältnismässig hindernisfrei umzubauen.»

«Armeezelte könnten Engpässe überbrücken»

Region Die Erhöhung der Asyl-Aufnahmequote zwingt die Gemeinden, kreativer zu sein. GPV-Präsident Jörg Kündig bringt Zelte und unterirdische Unterkünfte wieder ins Gespräch.

Herr Kündig, der Kanton Zürich erhöht erneut die Aufnahmequote für Asylsuchende: Ab 1. Juli müssen die Gemeinden 16 Asylsuchende pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner aufnehmen – bisher waren es 13. Können sie diese Herausforderung bewältigen?

Jörg Kündig: Die Gemeinden waren bereits im letzten Sommer am Anschlag. Verschiedene Projekte kommen bereits zur Abstimmung. Jetzt kommt mit der Quotenerhöhung der nächste Schritt. Wenn man vorher schon zu wenig Platz hatte, wird es noch schwieriger. Die Belastungsgrenze wird teilweise überschritten.

Die Quotenerhöhung trifft die Gemeinden unterschiedlich hart. Wo wird es besonders eng im Oberland?

Wir sind froh, dass es immerhin fünf Monate Vorlaufzeit gibt. Fällanden, Pfäffikon und Gossau können das Platzproblem zum Beispiel durch Neubauten verbessern. Andere Gemeinden und Städte wie Wald und Uster finden Mietlösungen in grösseren Liegenschaften. Aber nicht jede Gemeinde kann das. Für Wet-

zikon bedeutet die Quotenerhöhung beispielsweise, dass 80 Personen mehr untergebracht werden müssen. Das sind grosse Zahlen. Für einzelne Gemeinden schlicht ein Ding der Unmöglichkeit.

Das heisst, es werden nicht alle Gemeinden die Quote erfüllen können?

Es gibt keinen Handlungsspielraum. Es gibt eine Aufnahmepflicht der Gemeinden, die Quote zu erfüllen. Aber die Gemeinden müssen jetzt noch kreativer werden. Sie sind schon fast nur noch Vermittler, müssen ständig die Fühler ausstrecken, wo man vielleicht eine vorübergehend leer stehende Immobilie nutzen kann.

Was meinen Sie mit «kreativer werden» genau?

Wenn man den Wohnungsmarkt analysiert, stellt man fest, dass die Situation knapp ist. Man muss sich also fragen: Was machen wir, wenn auch vorübergehend keine Liegenschaft, keine Wohnung für die Unterbringung der Menschen gefunden werden kann? Dann müssen auch unüblichere Lösungen angedacht werden.

Wären mehr Container eine Möglichkeit, Geflüchtete unterzubringen?

Container sind keine schlechte Lösung. Man darf sich diese nicht als Baustellencontainer vorstellen. Gemeint sind Leichtbauten. Um diese aufzustellen, braucht es entsprechende Grundstücke. Diese sind selten im Siedlungsgebiet und in Gemeindebesitz. Man könnte auf Parzellen ausserhalb des Siedlungsgebiets ausweichen. Bestellfristen, Bewilligungsverfahren und auch Kostengutsprachen in den notwendigen Gremien sind aber zu beachten.

In der Vergangenheit hat man gerne auch auf Zivilschutzanlagen und Luftschutzbunker zurückgegriffen – die würden auch schnell zur Verfügung stehen. Wäre das eine Option?

Die Zivilschutzanlagen sind unbeliebt und unbequem, aber sie sind bereits gebaut und können vergleichsweise rasch bezogen werden. Die Unterbringung von Menschen isoliert und auf engem Raum kann aber durchaus zu Problemen führen. Aber wenn es keinen Platz mehr in Wohnungen und Unterkünften gibt und auch andere Alternativen ausge-

schöpft sind, ist eine Unterbringung in unterirdischen Anlagen als nächste Stufe ins Auge zu fassen.

Im letzten Herbst wurde der Einsatz von Armeezelten diskutiert. Im Kanton Aargau kamen die Zelte sogar schon zum Einsatz. Sind sie weiterhin eine Option?

Sanitätszelte der Armee könnten tatsächlich geeignet sein, Engpässe zu überbrücken. Dann, wenn auch die unterirdischen Anlagen nicht ausreichen oder bereits belegt sind. Ich war selbst lange in der Armee und kenne diese Zelte auch von innen. Sie sind geräumig und können auch beheizt werden. Natürlich sind sie keine langfristige Lösung, besonders im Winter nicht. Diese Option wäre vom Bund zu initiieren.

Schweizweit sind rund 65 000 Menschen aus der Ukraine mit Status S untergebracht. Inwiefern erschwert die Ungewissheit, wie lange der Krieg noch andauern wird, die Situation?

Ein Grossteil der Menschen aus der Ukraine lebt in den von den Kommunen bereitgestellten Unterkünften. Weil sie den Status S



Jörg Kündig, oberster Vertreter der Zürcher Gemeinden, bringt die Idee von Armeezelten für Geflüchtete wieder ins Spiel. Foto: Seraina Boner

haben, weiss man nicht, wie lange sie bleiben. Das macht die Situation unberechenbar. Hier gilt es unbedingt, die Situation zu klären. Laut den Prognosen kommen dieses Jahr 28 000 bis 30 000 Flüchtlinge dazu. Diese kommen allerdings nicht aus der Ukraine, sondern hauptsächlich aus Afghanistan, der Türkei, Eritrea, Marokko und Algerien. Der Platz, die Unterbringung ist jedoch nicht das einzige Problem.

Was kommt noch dazu?

Es fehlt schlicht an Personal. Die Asylsuchenden brauchen Betreuung, Kinder müssen eingeschult werden, Unterkünfte müssen gesucht werden. Die Mitarbeitenden kommen schon jetzt an ihre Grenzen, viele brauchen aufgrund der Belastung eine Auszeit.

Was bedeutet das? Brauchen die Gemeinden mehr Unterstützung vom Bund?

Denkbar wäre, dass Angehörige des Zivildiensts diese Lücke schliessen könnten. Das wäre jeweils nur für eine kurze Zeit, aber es könnte entlastend wirken. Auch hier könnte der Bund eine aktivere Rolle einnehmen.

Zur Person

Der Gossauer Gemeindepräsident Jörg Kündig (FDP) gehört zu den einflussreichsten Politikern im Kanton. Er ist Präsident des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich (GPV). Als solcher setzt er sich für die 160 Zürcher Kommunalregierungen ein. Der GPV-Präsident wird deshalb gerne als achter Regierungsrat bezeichnet. Ausserdem sitzt Kündig im Kantonsrat. (tbu)

Denkbar wäre, dass Angehörige des Zivildiensts diese Lücke schliessen könnten. Das wäre jeweils nur für eine kurze Zeit, aber es könnte entlastend wirken. Auch hier könnte der Bund eine aktivere Rolle einnehmen.

Till Burgherr