

Yvonne Brüttsch Oberburgstrasse 21, 3400 Burgdorf

Amt für öffentlichen Verkehr
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
Herr Christian Aebi
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Burgdorf, 7. Oktober 2016

Fachkonsultation zum kantonalen Angebotskonzept ÖV 2018 - 2021

Sehr geehrter Herr Aebi

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der Fachkonsultation zum kantonalen Angebotskonzept ÖV 2018 - 2021 Stellung zu nehmen.

Die Kantonale Behindertenkonferenz Bern kbk setzt sich, als Dachverband von etwa 45 Behindertenorganisationen, dafür ein, dass der öffentliche Verkehr für Menschen mit Behinderungen zugänglich ist. Deshalb begrüßen wir es, dass im Angebotskonzept 2018-2021 wie bereits in den früheren Angebotskonzepten ein Grundsatz festlegt, dass der öffentliche Verkehr möglichst behindertenfreundlich zu gestalten sei.

Wir stellen fest, dass das Angebotskonzept keine Aussagen darüber macht, was der Kanton und was die Transportunternehmen in der zu Ende gehenden Planungsphase konkret unternommen haben, um diesem Grundsatz gerecht zu werden. Es wird zwar erwähnt, dass die Anpassungsfrist für Kommunikationssysteme und Billettausgaben Ende 2013 abgelaufen ist. Jedoch fehlen Aussagen dazu, wo die Transportunternehmen im Kanton Bern mit der Anpassung stehen. Im RBS Bahnhof Worblaufen fehlen beispielsweise die optischen Anzeigen zu den Lautsprecherdurchsagen. So erhalten hörbehinderte Fahrgäste auf den Perrons keine optischen Informationen zu Verspätungen, Zugsausfällen, Gleisänderungen usw. Diese fehlen, obwohl es sich beim RBS Bahnhof Worblaufen um einen wichtigen Umsteigebahnhof handelt. Weiter fehlt in den Bahnhöfen die akustische Ansage der S-Bahnen. Die BLS hat zwar an verschiedenen Bahnhöfen Infostelen eingerichtet, die Sehbehinderten ermöglichen Störungsmeldungen abzurufen. Allerdings werden die Infostelen nicht gefunden, weil die Einbindung ins Leitliniensystem fehlt. Weiter werden laufend Billettschalter geschlossen, was das Lösen von Tickets für Sehbehinderte und Menschen mit geistiger Behinderung schwierig macht. Bis heute ist keine einfache Alternative für den Billetverkauf geschaffen worden, obwohl Alternativen bestehen. **Deshalb beantragen wir, dass der Kanton daraufhin wirkt, dass die weisse VöV Karte, welche Sehbehinderte berechtigt, ohne Fahrausweis den ÖV zu benutzen im Kanton Bern flächendeckend eingeführt wird.** Auf dem Netz von Bernmobil, im Ortsverkehr Biel und Thun ist sie bereits gültig, jedoch nicht auf dem Netz der RBS, der BLS und anderer Transportunternehmen.

Der Kanton überprüft (vgl. Kantonales Angebotskonzept 2018-2021, S. 32) im Rahmen der Leistungsbestellung und bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Obige Beispiele zeigen, dass die Anforderungen vielerorts noch nicht erfüllt werden. **Entsprechend beantragen wir, dass im Angebotskonzept abgebildet wird, wo die Transportunternehmen im Kanton Bern bei der Umsetzung des BehiG im Bereich öffentlicher Verkehr stehen und welche Massnahmen für die Planungsperiode 2018-2021 geplant sind.** Wir erwarten vom Kanton Bern, dass er sich dafür engagiert, dass die Transportunternehmen das BehiG umsetzen.

Darüber hinaus erinnern wir an unsere Stellungnahme zum Angebotskonzept 2014-2013 damals schrieben wir: „Wesentlich für die spontane Zugänglichkeit der S-Bahn für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung ist das Zusammenspiel von Fahrzeug und Infrastruktur. **Wir beantragen deshalb, dass der Kanton Bern ein Konzept erarbeitet, in dem er die Frage klärt, wie Fahrzeuge und Infrastruktur aufeinander abgestimmt werden müssen, damit an möglichst vielen Bahnhöfen die spontane Zugänglichkeit in die S-Bahn Bern sicher gestellt werden kann** (auch dort wo Perronerhöhung aus technischen Gründen nicht auf der ganzen Länge realisierbar sind).“ Die Entwicklung eines solchen Konzepts ist unseres Wissens ausstehend, deshalb fordern wir den Kanton Bern auf, diese Aufgabe rasch anzugehen und die Erkenntnisse im nächsten Angebotskonzept abzubilden.

Es macht uns skeptisch, wenn im vorliegenden Bericht ein so deutliches Gewicht auf die Ausnahmen gelegt wird und nicht einmal ansatzweise aufgezeigt wird, wie die vom BehiG geforderten Anpassungen umgesetzt werden sollen. Unter anderem zeigt sich dies in der „Arbeitshilfe“, die auf Seite 32 erwähnt wird. Sollte das Instrument nicht im Sinne eines möglichst autonomen Zugangs für Menschen mit Behinderungen verwendet werden, sondern dazu dienen, in vielen Fällen eine Unverhältnismässigkeit nachzuweisen, wäre die "Arbeitshilfe" verfehlt. Die Behindertenorganisationen werden aufmerksam beobachten, wie die „Arbeitshilfe“ angewendet wird. Bei Bedarf werden wir nicht zögern, den Rechtsweg einzuschlagen.

Wir beantragen (S. 31), die in der Formulierung die Bedürfnisse behinderter Menschen [sind] angemessen zu berücksichtigen, das Wort „angemessen“ durch das Wort „möglichst“ zu ersetzen. So entspricht die Formulierung dem Grundsatz auf S. 27 zum behindertenfreundlichen ÖV. In diesem Zusammenhang erinnern wir daran, dass Anpassungen des öffentlichen Verkehrs an die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen nicht nur diesen nützen, sondern auch Reisenden mit Kinderwagen, mit Gepäck und älteren Reisenden zu gute kommen. Auch Velofahrende profitieren vom Niederflureinstieg, die Passagiere steigen schneller aus und ein, was die Umsteigezeiten verkürzt.

Im Abschnitt 3.5.3 auf Seite 32 heisst es, die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs lege die Prioritäten zur Umsetzung fest. Weder findet sich der Begriff „Prioritäten“ in der VböV, noch werden in der VböV Prioritäten zur Umsetzung definiert, vielmehr legt die Verordnung fest, wie der öffentliche Verkehr zu gestalten ist, damit er den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen entspricht. **Wir beantragen, die Formulierung „die Prioritäten zu deren Umsetzung festlegt“ ersatzlos zu streichen.**

Im Abschnitt 6.11 auf Seite 83 unter weitere Kundenaspekte wird der kantonale Leistungsauftrag einer kantonalen Datendrehscheibe erwähnt: „Mit einem Leistungsauftrag an Bernmobil hat der Kanton Bern die Dienstleistung **einer kantonalen Datendrehscheibe** bestellt, welche den Transportunternehmungen des Orts- und Regionalverkehrs ermöglicht, die Echtzeitdaten auszutauschen und den Kunden an Umsteigepunkten und Haltestellen in geeigneter Form zu vermitteln.“ Diese Informationen müssen im Sinne des BehiG auch Menschen mit einer Behinderung (Zwei-Sinne-Prinzip) zugänglich sein. **Deshalb fordern wir eine Ausweitung der Datenlieferung auch an mobile Informationssysteme wie Mobiltelefone.**

Im Hinblick auf den Ausbau des Bahnhofknotens Bern **erwarten wir, dass sich der Kanton bei SBB und beim Bundesamt für Verkehr dafür einsetzt, dass der technische Spielraum für die Perronhöhe 55 vollständig ausgenutzt und die heutigen technischen Möglichkeiten (z.B. Spaltüberbrückungen) genutzt werden, um die spontane Zugänglichkeit sicherstellen zu können.**

Weiterhin gelten unsere Rückmeldungen aus dem Jahr 2012:

- Beim Umbau von Bahnhöfen und der Neugestaltung von Bushaltestellen auf den Bahnhofplätzen ist darauf zu achten, dass die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen ganzheitlich betrachtet wird – auch wenn die Planungsverantwortung bei zwei verschiedenen Bauherren liegt. Sonst besteht die Gefahr, dass ein Umsteigen zwischen Bahn und Bus für Menschen mit Behinderungen nicht möglich ist.
- Ebenso ist bei Linienänderungen bzw. –anpassungen darauf zu achten, dass sich die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen nicht verschlechtert (wie dies beispielsweise bei der Linienänderung beim Airportbus

nach Belp der Fall war). Das Amt für öffentlichen Verkehr hat seine Abläufe so zu gestalten, dass die Perspektive des behindertengerechten Zugangs als Querschnittsthema bei allen Projekten beachtet wird.

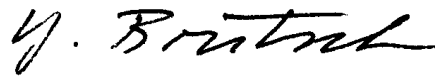
- Bei der Angebotsplanung ist darauf zu achten, dass Umsteigevorgänge auch von Menschen mit Behinderungen in der vorgesehenen Zeit bewältigt werden können.
- Beim Tram Region Bern hat es sich bewährt, die Behindertenorganisationen bereits bei der Planung in beratender Funktion beizuziehen. Zum einen wurden die Planer für die Bedeutung der behindertengerechten Gestaltung sensibilisiert und zum andern konnten Knackpunkte gemeinsam befriedigend gelöst werden. Diese Zusammenarbeit soll auch andernorts angewendet werden, um gute Lösungen für die Zugänglichkeit zu erarbeiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen bei der Umsetzung Kantonalen Angebotskonzepts 2018-2021

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Renz', written in a cursive style.

Mario Renz
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Y. Brütsch', written in a cursive style.

Yvonne Brütsch
Geschäftsleiterin