



Interpellation

Interpellation Andreas Frank: Für eine behindertengerechte VBSG; schriftlich

Andreas Frank sowie 47 Mitunterzeichnende reichten am 24. August 2004 eine Interpellation: „Für eine behindertengerechte VBSG“ ein (vgl. Beilage). Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist am 1. Januar 2004 in Kraft getreten. Danach muss der öffentliche Verkehr (ÖV) nach einer 20-jährigen Übergangsfrist vollständig behindertengerecht ausgestaltet sein. Kommunikations- und Billettausgabensysteme sind innert maximal 10 Jahren anzupassen. Standards und technische Massnahmen sind in der ausführenden Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs geregelt. Gesamtschweizerisch wird der grösste Teil der notwendigen Massnahmen innerhalb dieser Übergangsfristen im Rahmen der ohnehin geplanten Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen umgesetzt. Für weitergehende behindertengerechte Massnahmen will der Bund gemeinsam mit den Kantonen Finanzhilfen gewähren. Diese sind jedoch beschränkt auf ÖV-Angebote, die vom Bund bestellt oder mitbestellt werden. Da die Angebote der Verkehrsbetriebe erstens nur zum kleinsten Teil durch den Bund mitbestellt werden (Abschnitt Bahnhof - Abtwil der Linie 7) und zweitens die Fahrzeuge innerhalb der vorgegebenen Übergangsfristen und im Rahmen der ordentlichen Investitionen ersetzt werden, kann nicht mit zusätzlicher Finanzhilfe des Bundes gerechnet werden. Die Verkehrsbetriebe müssen daher auch kein Umsetzungsprogramm beim Bund einreichen.
2. In der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs ist die Etappierung vorgesehen. Demnach sollen in den ersten zehn Jahren nach Inkrafttreten des BehiG Massnahmen umgesetzt werden, welche das sogenannte „Grobnetz“ betreffen. Dies bedeutet, dass innert zehn Jahren die Benützung der Busse für Behinderte grundsätzlich gewährt sein muss und bei Taktintervallen von weniger als 30 Minuten jeder zweite Kurs für Behinderte zugänglich sein muss. Bei den Verkehrsbetrieben



wird ausser in den extremen Randstunden auf allen Linien ein Taktintervall von unter 30 Minuten angeboten. Demnach müssen die Verkehrsbetriebe spätestens bis zum 31. Dezember 2013 jeden zweiten Kurs mit einem behindertengerechten Fahrzeug führen.

3. Die Verkehrsbetriebe sind auf der Liste der Fachstelle Behinderte und öV über die Busunternehmungen, welche Fahrgäste mit Behinderungen schon heute transportieren, nicht verzeichnet. Das liegt nicht am Unwillen der Verkehrsbetriebe, sondern daran, dass es sich bei Bussen um langlebige Investitionsgüter handelt, die nicht einfach nach Belieben vor Ablauf der Lebensdauer ersetzt werden können. Gerade wegen dieser Langlebigkeit der Investitionsgüter im öffentlichen Verkehr sind im Gesetz besondere Übergangsfristen vorgesehen.
4. Wie erwähnt ist bei der grundsätzlich geltenden Übergangsfrist von 20 Jahren innert zehn Jahren mindestens ein „Grobnetz“ bereit zu stellen. Beim Ersatz der Fahrzeugflotte wird diesem Auftrag Rechnung getragen. Massgebend ist, dass die gesetzlichen Fristen eingehalten werden und nach Möglichkeit vorgezogene Investitionen getätigt werden. So ist denn auch beabsichtigt, in einer ersten Ersatzbeschaffungsrunde nicht nur die zehn Zweiachsbusse, sondern auch die Gelenkautobusse zu ersetzen. Damit kann in den nächsten Jahren rund 50 Prozent des Angebotes mit behindertengerechten Fahrzeugen bereitgestellt werden. In späteren Etappen werden die Trolleybusse ersetzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch auf den Trolleybuslinien innert zehn Jahren ein „Grobnetz“ zur Verfügung steht, auch wenn bis 2013 noch nicht die ganze Trolleybusflotte ersetzt ist.
5. Das Umsetzungsprogramm besteht bei den Verkehrsbetrieben insbesondere im Ersatz der Fahrzeugflotte. Dazu kommt der auf die Einführung des integralen Tarifverbundes abgestimmte Ersatz der Billettautomaten durch neue behindertengerechte Ausgabesysteme. Wo notwendig, gehört zum „Grobnetz“ auch die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Haltestellen. Das bestehende Rollstuhlnetz in der Stadt St.Gallen wird - wie ebenfalls im Bericht des Stadtrates zum behindertengerechten Bauen dargelegt - auch künftig punktuell und bedarfsgerecht ergänzt. Im Busverkehr werden jedoch die Voraussetzungen für einen behindertengerechten Verkehr weniger auf Seite der kostenintensiven Strasseninfrastruktur (Erhöhungen von Busanlegekanten), sondern vielmehr auf Fahrzeugseite durch tiefe Einstiege und weitere technische Massnahmen geschaffen. Bei den Projekten zur Umgestaltung des Bohl bzw. des Bahnhofplatzes werden die Anliegen der Behinderten in die laufenden Planungen einbezogen. Eine Eingabe an das Bundesamt für Verkehr ist nicht vorgesehen, weil die Verkehrsbetriebe vom Bund keine finanzielle Unterstützung erwarten können.



6. Der von der Arbeitsgruppe Behindertenfragen im Frühling 2002 erarbeitete Anforderungskatalog entspricht weitgehend dem funktionalen Anforderungsprofil vom Januar 2003, welches in gemeinschaftlichen Arbeitsgruppen des BAV, des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und der Fachstelle für Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) ausgearbeitet und den Unternehmen zur Anwendung empfohlen wird. Dieses funktionale Anforderungsprofil bildet die Richtschnur für die Umsetzung des BehiG bei allen Busunternehmen.
7. Wie erwähnt, kann davon ausgegangen werden, dass ein „Grobnetz“ innert der vorgegebenen Frist zur Verfügung steht. Es ist daher derzeit nicht notwendig, befristete Ersatzlösungen zu evaluieren. Der Gesetzgeber hat die Übergangsfristen von 20 Jahren für die vollständige behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs und von zehn Jahren für die Bereitstellung eines „Grobnetzes“ bewusst wegen der Langlebigkeit der Investitionsgüter im öffentlichen Verkehr angesetzt. Wie dargelegt, wird der Ersatz der kompletten Autobusflotte - also Zweiachs- und Gelenkautobusse - auch mit Blick auf die Vorgaben des BehiG insgesamt vorgezogen.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation

