

Stellungnahme zum Postulat 336

VBL: Zwei-Sinnes-Prinzip in der Kundeninformation

Monika Weder und Barbara Irniger namens der G/JG-Fraktion vom 24. Januar 2024

Antrag des Stadtrates: Entgegennahme, StB 507 vom 26. Juni 2024

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 17. Oktober 2024 überwiesen.

Ausgangslage

Die VBL und die anderen Transportunternehmen betreiben an Haltestellen, an denen verschiedene Buslinien abfahren, elektronische Anzeigetafeln, auf denen angezeigt wird, wann die nächsten Busse abfahren. Menschen mit einer Sehbehinderung können die an den Haltestellen angebrachten Informationen über die ankommenden Busse nicht lesen. Damit sie erfahren, wann welcher Bus kommt, stellen die Postulantinnen darauf ab, dass gemäss dem Zwei-Sinnes-Prinzip diese visuellen Informationen auch akustisch abrufbar sein sollen. Hierfür benötige es entweder eine Radar-App, die den Fahrgästen die an der Haltestelle einfahrenden Fahrzeuge meldet, oder die Einrichtung eines Text-To-Speech-Systems (TTS-System) an den Haltestellen, wie es bereits in den Städten Bern, Basel und Zürich existiert.

Die Postulantinnen bitten den Stadtrat, bei den VBL die Anschaffung einer Radar-App oder eines TTS-Systems zu erwirken, das an allen Haltestellen mit digitaler Fahrgastinformation vorne bei der Einstiegsmarkierung platziert wird. Als Grundlage für ihr Anliegen beziehen sich die Postulantinnen auf die UNO-Behindertenrechtskonvention und das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

Erwägungen

Auch dem Stadtrat ist es ein Anliegen, dass behinderte Personen den ÖV hindernisfrei nutzen können. So unternimmt die Stadt heute schon grosse Anstrengungen, um die Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) auszugestalten. Dazu wurde unter anderem ein Kredit in Höhe von 39,69 Mio. Franken beschlossen (B+A 34/2018: «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern»). Das Ziel ist die Umgestaltung von etwa 80 prioritären Bushaltekanten mit einem 22 cm hohen, niveaufreien Einstieg für gehbehinderte Personen. Mit diesen Umbaumassnahmen werden aber auch die Anforderungen von sehbehinderten Personen überprüft und wo möglich verbessert. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um taktile Markierungen. Generell wird angestrebt, die vorliegenden Normen für hindernisfreies Bauen (z. B. VSS-Norm 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum) umzusetzen. Weitere Haltekanten werden zudem in bereits in Planung befindlichen Strassenprojekten saniert. Neben der Haltestelle selber wird in jedem Fall nach Möglichkeit versucht, auch die Fusswege zur Haltestelle zu verbessern. Weitere Massnahmen gemäss dem im Postulat geforderten Zwei-Sinnes-Prinzip werden bis heute an den Bushaltestellen in der Stadt Luzern nicht umgesetzt.

Die Zuständigkeiten für die Strasseninfrastrukturen (zu denen auch die Bushaltestellen gehören) sind im kantonalen Strassengesetz und im kantonalen ÖV-Gesetz geregelt. Auf dem Gebiet der Stadt Luzern liegen 290 Bushaltekanten, davon 115 auf Kantonsstrassen und 175 auf Gemeindestrassen. Kanton und

Stadt Luzern sind für die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur jedoch nur so weit zuständig, wie es den Tiefbau betrifft, d. h. konkret bis und mit Randsteinen und Strassenbelag. Die Hochbauten wie Anzeigetafeln, Ticketautomaten, digitale Fahrgastinformation (DFI) usw. werden gemäss kantonalem ÖV-Gesetz vom Verkehrsverbund Luzern via Abgeltungen finanziert und von den zuständigen Transportunternehmen (vbl, AAGR, Postauto usw.) installiert und betrieben. Dennoch ist eine einheitliche Ausstattung aller Haltestellen von grosser Bedeutung für einen attraktiven ÖV. Zwischen VVL, Transportunternehmen und Stadt Luzern erfolgt daher eine partnerschaftliche Abstimmung zu den Haltestellenausstattungen. Dies umfasst auch die Umsetzung des BehiG. Im Rahmen dieser Abstimmungen sind sich die drei Partner einig, dass das Zwei-Sinnes-Prinzip an den Bushaltestellen nach Möglichkeit umgesetzt werden soll. In den Diskussionen zeigte sich zudem, dass ein sorgfältiger Umgang mit dem Thema wichtig ist (z. B. Beeinträchtigung der Umgebung durch Lautsprecheransagen).

Die Postulantinnen fordern in ihrem Postulat die Anschaffung einer Radar-App oder eines TTS-Systems. Für Luzern ist gemäss den bisherigen Abklärungen zwischen dem VVL, den vbl und dem Tiefbauamt die Entwicklung und Anschaffung einer App keine Option. Der Hauptgrund dafür ist, dass gerade im App-Bereich eine lokale Insellösung nicht sinnvoll erscheint, sondern eine nationale Lösung zu suchen ist. Dies würde schweizweit durchgängige Reiseketten mit entsprechenden Informationen für sehbehinderte Personen ermöglichen. Diskussionen dazu laufen bei den nationalen ÖV-Gremien bereits. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass inzwischen durch die Verbreitung diverser ÖV-Apps (z. B. SBB Mobile, öv Plus usw.) via Mobiltelefon viele Informationen in zuvor an die Bedürfnisse angepasster und deshalb optimaler Form behinderten Personen heute bereits zur Verfügung stehen. Für Luzern steht daher die Einführung eines TTS-Systems in Verbindung mit den digitalen Haltestellenanzeigen im Vordergrund.

Die Überweisung des Postulats ist für die Stadt Luzern nicht mit direkten Folgekosten verbunden. Auch müssen dafür keine anderen Arbeiten zurückgestellt werden. Es entstehen jedoch Kosten für die Umsetzung beim VVL und den Transportunternehmen, welche indirekt auch über die ÖV-Beiträge der Stadt Luzern finanziert werden müssen.

Fazit

Für die Finanzierung eines Text-to-Speech-Systems ist der VVL zuständig, für dessen Installation und Betrieb die Transportunternehmen. Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen und erklärt sich bereit, sich beim VVL und den Transportunternehmen für die Einführung eines TTS- oder alternativen Systems in Verbindung mit digitalen Haltestellenanzeigen einzusetzen. Dazu regt der Stadtrat an, die Evaluation dieses Systems unter Einbezug von sehbehinderten Personen zu starten. Dabei sollen aussichtsreiche, moderne digitale Fahrgastinformationssysteme, welche bereits in anderen Städten wie Zürich, Bern und Basel im Einsatz sind, berücksichtigt werden. Zudem legt der Stadtrat Wert darauf, dass anschliessend eine gut organisierte und systematische Ablösung der alten Geräte für die digitale Fahrgastinformation erfolgt und evaluiert wird, welche Haltestellen sich für die Installation eignen.