

11.8 Weitere städtische Beförderungsmöglichkeiten



„In unserer modernen Gesellschaft ist es unmöglich, sich auch nur annähernd in das soziale und wirtschaftliche Leben einzugliedern, wenn man sich aus Arbeits- oder anderen Gründen nicht frei bewegen kann. Die Mobilität darf nicht einfach als Bequemlichkeit und auch nicht als soziale und wirtschaftliche Notwendigkeit betrachtet werden, sondern als Recht jeder einzelnen Person, mit der einzigen Einschränkung vernünftiger ökonomischer und technischer Grenzen.“

Aus: „Für ein Europa ohne Hindernisse für Menschen mit Behinderung“ – Mitteilung der Kommission H im Europäischen Rat und in EU-Parlament an den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 15.5.2000.

Entwicklung der gesamtstaatlichen Gesetzgebung

1968-1978: Bestimmungen mit dem Ziel, allen Bürger/innen die Zugangsmöglichkeit ohne Behinderung physischer Natur zu den Räumen der sozialen Aktivitäten zu gewährleisten;

1978-1992: Vorrang hat die Gesetzgebung zum Transportwesen, es wird die Notwendigkeit öffentlicher Maßnahmen anerkannt, die auch im städtischen Verkehrssystem Sicherheit und Effizienz garantieren;

90-er Jahre: Erlass von Gesetzen, welche die Erfahrungen der beiden vorausgehenden Jahrzehnte perfektionieren und abschließen.

Europäische Programme

COST 322 (1995):

- Informationssammlung zur Dichte von öffentlichen Autobussen mit Niederflureinstieg und Vorrichtungen zugunsten der Menschen mit Beeinträchtigung zwecks Einrichtung einer europäischen Datenbank;
- Entwicklung der Forschung und Definition von Leitlinien für die Produzenten bezüglich Strukturen und Sicherheit.

COST 335 (1999):

- Erarbeitung eines Leitfadens guter Praxisbeispiele für die Regierungen und die Eisenbahnbetreiber von 17 Ländern, darunter auch Italien, zum Thema Zugänglichkeit zu den Transportdienstleistungen für Menschen mit Beeinträchtigung;
- Information der Akteure über das Marktpotential, das von Menschen mit Beeinträchtigung und Senior/innen gestellt wird und die es für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen gilt.

Citizens Network Benchmarking Initiative

- Austausch guter Praxisbeispiele unter 45 Städten und/oder Regionen in Europa über die Mobilitätssysteme;
- Untersuchung zur Zugänglichkeit zu den Transportmitteln für Menschen mit verringerter Mobilität zwecks Identifizierung und Bewertung der Stärken und Schwächen der Verkehrssysteme und Ausarbeitung von Vergleichs- und Bewertungsindikatoren bezüglich der Effizienz der Politik und der Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit.

COST 349 (Endtermin Juni 2005):

- Erarbeitung eines Konzeptes, das in der Fase der Konstruktion und des Entwurfes der Systeme der öffentlichen Autobusse für den außerstädtischen und internationalen Verkehr genutzt werden kann und von den Bedürfnissen der Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgeht.

Richtlinie 2001/85/CE des Europäischen Parlamentes und des Europäischen Rates vom 20.11.2001: Bestimmungen für die Fahrzeuge für den Personenverkehr mit mehr als acht Sitzplätzen außer demjenigen des Fahrers:

- Alle Stadtbusse in der Europäischen Union müssen für „Passagiere mit eingeschränkter motorischer Fähigkeit“ zugänglich und mit einer Vorrichtung zum Ein- und Aussteigen ausgestattet sein, indem eine Rampe oder eine Hebebühne eingebaut wird, außer in Fällen, wo die Konfiguration der lokalen Infrastruktur schon den Zugang ohne Höhenunterschied erlaubt und damit in dem vom Fahrzeug bedienten Gebiet den Ein- und Ausstieg für alle Personen mit eingeschränkter Mobilität ermöglicht, einschließlich der Rollstuhlfahrer/innen.

In Südtirol gibt es noch wenige öffentliche Fahrzeuge, die für Menschen mit Beeinträchtigung geeignet sind (vor allem im außerstädtischen Verkehr). Mit wenigen Ausnahmen gibt es auch im Stadtbereich Hinweise auf die Haltestellen, die über die Fahrpläne hinaus auch angeben, ob das Fahrzeug für alle zugänglich ist oder nicht, sodass Kund/innen nicht mehr unter der Grünen Nummer anrufen oder die Busfahrer/innen fragen müssen.

Auskünfte über die öffentlichen Verkehrsdienste erteilen folgende Stellen:

SAD (Nahverkehr) Bozen, Italienallee 13/N, Tel. 0471/450111
SASA (innerstädtischer Verkehr) Bozen, Buozzistr. 8, Tel. 0471/519519
Info Mobilität Tel. 840-000-471 (Mo-Sa, 7.30-20.00h)
SII (Integrierter Transportdienst in Südtirol) <http://www.sii.bz.it>



Welche Tarife haben der innerstädtische und der Überlandverkehr?

Personen über 60 Jahren ist das Abo 60+ als Jahreskarte um 100 EUR erhältlich. Das sind, auf ein ganzes Jahr gerechnet, 27 Cent am Tag. Das Abo 60+ ist zwölf Monate gültig und auf ihren Namen ausgestellt und somit nicht übertragbar. Sie tragen es einfach mit Ihrem Personalausweis bei sich und müssen es auch nicht entwerfen. **Ab 70 Jahren fährt man dann gratis! Blinde und Taubstumme** können die öffentlichen Verkehrsmittel von Landesinteresse nach Vorweis des

Ausweises des Blindenverbandes oder der Taubstummenbescheinigung unentgeltlich benutzen. Für Personen mit anderen Behinderungen sind ermäßigte Abonnements erhältlich. Für diese gelten dieselben allgemeinen Verkaufsbedingungen wie für die normalen Abos.

Anrecht auf begünstigte Abos haben die Menschen mit Wohnsitz in Südtirol, die ihr 60. Lebensjahr erreicht haben, arbeiten oder studieren. Andere Berechtigte wie

Kriegsverdienstträger, Arbeitsinvaliden und Taubstumme, die in den Genuss der Leistungen laut LG Nr. 46/1978 kommen, müssen einen Personalausweis und das Rentenbüchlein vorlegen; **Schwerinvalid/innen (mit einer Arbeitsunfähigkeit ab 74%)** müssen hingegen die Erkennungskarte vorlegen, die vom Arbeitsunfallinstitut INAIL ausgestellt wird. Die Daten des Rentenbüchleins und der Erkennungskarte des INAIL können auch durch Eigenerklärung bekanntgegeben werden.
(bezüglich der genannten Bestimmungen siehe DLH Nr. 1247 vom 23.4.2001).