

Themen:

S. 03 Inklusion ist mehr als Integration

S. 04 25 Jahre IVB Patiententransporte

S. 16 Finanzperspektiven für AHV und IV

S. 35 BVB mit Perspektivenwechsel

**Pionierleistung
im
Patiententransport**

Waldspurger AG

Drei Generationen Erfahrung im
Fahrzeugausbau. Seit 1978

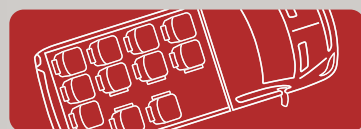


Unser Angebot

Wir machen Sie mobil –
persönlich, individuell und
mit Schweizer Qualität.

Weitere Infos unter
waldspurger.ch

FAHRZEUGAUSBAU
WALDSPURGER



BEWÄHRT UND INNOVATIV



IVB

Helfen bewegt.

Behindertenselbsthilfe

1

IVB-NOOCHRICHTE Nr. 133 – Inhalt

42. Jahrgang / Auflage: 3'000

EDITORIAL	03	Inklusion ist mehr als Integration
INTERN	04	25 Jahre IVB Patiententransport
	23	IVB-Strickstand an der Basler Herbstmesse
MOBILITÄT	07	Flughafen München testet autonome Rollstühle
	09	Deutsche Bahn: Erster stufenloser ICE erhält Zulassung
	10	50 Bahnhöfe sind auch nach dem Umbau nicht rollstuhlgängig
	18	Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf wird konkreter
	27	Risiko für Menschen mit Sehbehinderung?
	29	Neuer Rollstuhl- und Fahrradpark am Wienerberg
	30	Fördergeld für barrierefreie Bahnhöfe ungenutzt
	35	BVB: Perspektivenwechsel, der bewegt
AKTUELL	02	Überprüfung mangelhafter IV-Entscheide wird möglich
	12	Internationaler Tag des weissen Stockes
	14	Banken ohne Menschen - was machen die Alten...
	21	Blinde sind in diesem Schweizer Hotel unerwünscht
	23	Finanzen der Invalidenversicherung (IV)
	24	Primark präsentiert erste Modepuppe im Rollstuhl
	26	Zürich: Millionen-Mülleimer für einige Behinderte zu hoch!
SOZIALPOLITIK	06	Keine «IV-Rente light» auf Kosten junger Erwachsener
	11	Sozialsystem lässt Menschen mit Behinderungen im Stich
	15	Stimmrecht für Menschen mit Behinderungen
	16	Aktualisierte Finanzperspektiven für die AHV und IV
	20	Bedarfsorientierte Weiterentwicklung der Behindertenhilfe
	28	EuGH stärkt Rechte Eltern behinderter Kinder am Arbeitsplatz
Dasch s'Letscht	36	IVB Terminkalender 2025

IMPRESSUM:

Redaktion

Markus Schneider
Marcel W. Buess

Fotos

Markus Schneider
Kristina Todosijevic

Layout

Markus Schneider

Herausgeber

**IVB Behindertenselbsthilfe
beider Basel**

Druck

ettermedia.swiss, Reinach

Erscheint

seit 1980 vierteljährlich

Inserate

IVB.Sekretariat
Tel.: 061 426 98 00
Email: sekretariat@ivb.ch

Adresse

Redaktion
IVB-Noochrichte
Schlossgasse 11
4102 Binningen
Tel.: 061 426 98 00
Fax: 061 426 98 05
Email: ivb@ivb.ch

ÜBERPRÜFUNG MANGELHAFTER IV-ENTSCHEIDE WIRD MÖGLICH

Neubeurteilung von IV-Leistungsentscheiden

Der Ständerat hat als Zweitrat die Schaffung einer Rechtsgrundlage beschlossen, aufgrund derer Betroffene künftig ihren IV-Leistungsanspruch neu prüfen lassen können. Er unterstreicht damit die auch von den Behindertenverbänden eingeforderte einwandfreie Qualität von IV-Gutachten. Personen, deren IV-Leistungsanspruch ganz oder teilweise abgelehnt wurde, können heute keine Neubeurteilung verlangen. Selbst dann nicht, wenn das Gutachten nachweislich mangelhaft war. Mit der Motion 25.3006 der Sozialkom-

mission des Nationalrats (SGK-N) soll nun eine Bestimmung geschaffen werden, die es erlaubt, solche abgeschlossenen Fälle neu zu prüfen. Der Ständerat hat die Motion als Zweitrat einstimmig angenommen.

Rechtsgrundlage für ein faires IV-Verfahren

Mit der Annahme der Motion wird der Bundesrat nun beauftragt, eine Rechtsgrundlage für eine faire Beurteilung des IV-Anspruchs zu schaffen. Versicherte sollen ein Gesuch um Revision stellen können, wenn sich ihr ganz oder teilweise abgelehnter IV-Entscheid auf ein medizinisches Gutachten einer Gutachterstelle oder von Ärzt:innen stützt, mit welchen die Zusammenarbeit aufgrund einer Empfehlung der Eidgenössischen Kommission für Qualitätssicherung in der medizinischen Begutachtung (EKQMB) eingestellt wurde. Die IV-Stelle muss anschliessend den Anspruch auf IV-Leistungen erneut prüfen und Rentenleistungen gegebenenfalls rückwirkend zusprechen.

Meldestelle verdeutlichte Problematik der IV-Gutachten

Inclusion Handicap hatte von 2020 bis 2023 eine Meldestelle für Opfer der IV-Willkür geführt. Die Rückmeldungen von Versicherten sowie deren Rechtsvertreter:innen und behandelnden Ärzt:innen zeigten deutlich, dass die Qualität der IV-Gutachten höchst problematisch ist (mehr dazu im Schlussbericht zur Meldestelle). Es ist daher umso erfreulicher, dass das Parlament nun erkannt hat, wie dringend gehandelt werden muss. Inclusion Handicap fordert, dass insbesondere Personen, die in der Vergangenheit von der Firma PMEDA begutachtet wurden, gestützt auf die neu zu schaffende Rechtsgrundlage ein Revisionsgesuch stellen können. So wird der IV-Anspruch von Betroffenen endlich fair abgeklärt.

Inclusion Handicap



FACHGESCHAFT MIT ROLLI-WERKSTATT

**BERATUNG
VERKAUF
VERMIETUNG
REPARATUREN
SERVICE**

Mit Reha-Huus wird Ihr Alltag einfacher

Fachtechnische Beratung bei Ihnen zu Hause KOSTENLOS





ROLLSTÜHLE & MOBILITÄT



GEHHILFEN



PFLEGBETTEN



HILFSMITTEL



SERVICE & REPARATUR

SWISS MEDTECH

REHA-HUUS GmbH
Kägenhofweg 2 - 4
4153 Reinach BL

+41 61 712 30 41
info@reha-huus.ch
www.reha-huus.ch

SCAN ME!



INKLUSION IST MEHR ALS INTEGRATION

Im Zusammenhang mit der Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen wurde in der gesellschaftlichen Diskussion während vieler Jahre von Gleichberechtigung und Integration gesprochen. Mittlerweile steht der Begriff «Inklusion» im Vordergrund. Doch was bedeutet er eigentlich? Der von der konservativen CSU regierte Freistaat Bayern liefert uns folgende Erklärung: *«Inklusion heisst, dass Menschen mit Behinderung ihr Leben nicht mehr an vorhandene Strukturen anpassen müssen. Vielmehr ist die Gesellschaft aufgerufen, Strukturen zu schaffen, die es jedem Menschen – auch den Menschen mit Behinderung – ermöglichen, von Anfang an ein wertvoller Teil der Gesellschaft zu sein. Integration erfordert, dass sich der Mensch mit Behinderung weitgehend den vorhandenen Gegebenheiten anpasst. Inklusion geht weiter: Menschen mit Behinderung können von Anfang an am sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Leben teilhaben. Und zwar: selbstbestimmt, gleichberechtigt und uneingeschränkt.»*

Vor einem Jahr – am 5. September 2024 – wurde mit fast 110'000 gültigen Unterschriften die Inklusions-Initiative eingereicht. Ihre zentrale Forderung lautet: Der Gesetzgeber erhält via Bundesverfassung den verbindlichen Auftrag, die rechtliche und tatsächliche Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen sicherzustellen. Dies schliesst den Anspruch auf alle Anpassungs- und Unterstützungsmassnahmen ein, die für die Gleichstellung nötig und verhältnismässig sind.

Kurz vor Beginn der Sommerferien schickte der Bundesrat einen indirekten Gegenvorschlag zur Inklusions-Initiative in die Vernehmlassung. Dieser Entwurf ist enttäuschend. Er bleibt weit hinter den berechtigten Erwartungen und Forderungen

der Initiative zurück. Für Nationalrat Islam Alijaj, Präsident des Vereins für eine inklusive Schweiz, stellt das vom Bundesrat vorgelegte Inklusionsgesetz eine verpasste Chance dar. *«Wenn Bundesrat und Parlament nicht den Mut haben, die Forderungen von 1,9 Millionen Menschen mit Behinderungen nach echter Gleichstellung umzusetzen, zementieren wir Ausgrenzung statt sie zu überwinden.»*

Der bundesrätliche Gegenvorschlag greift zwar den nicht unwichtigen Lebensbereich des Wohnens auf, doch blendet er andere ebenso wichtige Bereiche aus. Echte Inklusion muss aber sämtliche Lebensbereiche umfassen – von Bildung und Arbeit über Mobilität bis hin zur politischen Teilhabe. Die zentrale Forderung der Initiative nach einer umfassenden gesetzlichen Regelung, welche die Umsetzung der UNO-Behindertenrechtskonvention verankert, bleibt weitgehend unberücksichtigt. Die Schweiz trat im Jahr 2014 dieser Konvention bei und steht seither in der Pflicht, dieses Übereinkommen Buchstabe für Buchstabe umzusetzen.

In der Präambel unserer Bundesverfassung steht, dass sich die Stärke des Volkes am Wohl der Schwachen misst. Bei der Inklusion wird sich weisen, ob wir es mit diesem Grundsatz ernst meinen.

Marcel W. Buess
Präsident IVB



25 JAHRE IVB PATIENTEN-TRANSPORT



Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen und Leistungseinschränkungen ist ein Kernanliegen der IVB. So betreibt die regionale NPO seit 1957 einen Behinderten- und Betagtentransportdienst. Jährlich finden rund 130'000 Fahrten statt. Seit einem Vierteljahrhundert führt die IVB im Auftrag von Spitälern, Reha-Kliniken, Pflege- und Altersheimen sowie Ärzten auch Verlegungstransporte von medizinisch stabilen Patientinnen und Patienten durch. Der IVB Patiententransport ist ein von den Krankenkassen und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft anerkannter Leistungserbringer.

Die IVB erbrachte mit ihrem im Jahre 1999 lancierten Patiententransport-Angebot eine echte schweizerische Pionierleistung. Zum ersten Mal gab es eine professionelle, effiziente und vor allem kostengünstige Alternative zu den Transporten der staatlichen Rettungsdienste. Besonders die Möglichkeit, Patienten trotz Dauertherapien nun auch sitzend oder im Rollstuhl transportieren zu können wurde und wird nach wie vor von den Betroffenen ausserordentlich geschätzt. Selbstverständlich bietet die IVB aber auch professionelle Liegendtransporte mit eigens dafür ausgerüsteten Krankentransportwagen (KTW) an.

Operativ nahm der IVB Patiententransport seine Tätigkeit im Jahre 2000 auf.

Erfahrung und Kompetenz

Der IVB Patiententransport verfügt mit seiner 25-jährigen Erfahrung im Verlegungsbereich durch die täglichen Einsätze über eine ausgewiesene Fachkompetenz im Umgang mit sensiblen Patienten. Für diese Transporte stehen fachlich bestens ausgebildete «Medizinische Transport-Assistenten/innen MTA» (Krankenpfleger, Pflegeassistenten, FaGE und Transporthelfer IVR/SRK) zur Verfügung. Diese verfügen nicht nur über das nötige Fachwissen, sondern auch über ein grosses Herz. Sie verstehen die Herausforderungen, mit denen Patientinnen und Patienten konfrontiert sind, und kümmern sich auf einfühlsame Weise um ihre Bedürfnisse. Die Patientinnen und Patienten können darauf vertrauen, dass sie in guten Händen sind und während des Transports liebevoll betreut werden. Die Mitarbeitenden des IVB Patiententransports werden jährlich mehrmals weitergebildet – und zwar unter fachlich medizinischer Anleitung.



Empathie und Respekt

Was den IVB Patiententransport besonders auszeichnet, ist die Fähigkeit, mit Empathie und

Respekt auf die individuellen Bedürfnisse der ihm anvertrauten Patientinnen und Patienten einzugehen. Das Team sorgt dafür, dass sich diese während des Transports wohl und sicher fühlen. Die IVB legt grossen Wert auf die Wahrung der Privatsphäre und den Schutz der persönlichen Integrität ihrer Klientinnen und Klienten. Auch das Thema Datenschutz geniesst bei der IVB eine hohe Priorität. Alle Mitarbeitenden haben sich mit einer persönlichen Erklärung dazu verpflichtet, die personenbezogenen Daten strengstens zu bewahren und damit sorgfältig umzugehen.



Umfassendes Dienstleistungsangebot und Spezialtransporte

Beim IVB Patiententransport sind zusätzliche Dienstleistungen wie Rollstuhl, Sauerstoff, Vakuummatratze, Schaufelbare, Umlagerungstuch, Halskragen, Pulsoximeter und viele weitere Materialien im Transportpreis inbegriffen. Zudem steht eine umfassende Ausstattung in den Fahrzeugen (auch mit hydraulischer Bahre – ideal für Patienten mit Rückenproblemen) zur Verfügung.

Darüber hinaus wird eine breite Palette von Transportmöglichkeiten angeboten, um den individuellen Anforderungen der Patientinnen und Patienten gerecht zu werden. Egal ob Liegend-, Rollstuhl-, Tragstuhl- oder Isolettentransporte –

die IVB stellt die passende Transportlösung für jeden Bedarf sicher.

Frühgeborene oder Säuglinge, die aufgrund von schwerer Erkrankung oder einer Verletzung auf die Behandlung und Überwachung in einer neonatologischen Intensivstation angewiesen sind, werden vom IVB Patiententransport in der Isolette (Transportinkubator) verlegt. Damit werden die Säuglinge in optimaler Weise transportiert. Diese liebevoll als «Storchentransporte» bezeichneten Fahrten führt der IVB Patiententransport in Zusammenarbeit mit dem Fachpersonal des Spitals durch. Eine Pflegefachperson der Kinder-Intensivstation und/oder eine Ärztin/ein Arzt des Fachbereichs Anästhesie oder Neonatologie begleiten je nach Bedarf den Transport.

Win-Win-Situation

Nachdem der IVB Patiententransport ein Teil des gesamten IVB-Transportangebotes ist, fliessen erwirtschaftete Deckungsbeiträge aus diesem Bereich direkt in den defizitären Behinderten-transport. So können Sie auf der einen Seite ein hoch professionelles Transportangebot für alle medizinisch stabilen Patientinnen und Patienten kostengünstig nutzen und damit mithelfen, Gesundheitskosten einzusparen, auf der anderen Seite fördern und ermöglichen Sie gleichzeitig die Mobilität von Menschen mit Behinderungen zu einem sozialverträglichen Preis.



www.patiententransport.ch

KEINE «IV-RENTE LIGHT» AUF KOSTEN JUNGER ERWACHSENER

Offener Brief von Inclusion Handi- cab an den schweizerischen Bun- desrat

Die Invalidenversicherung (IV) steht vor grossen Herausforderungen: Die Zahl der Personen, die in jungem Alter eine Rente beziehen, steigt stark an. Wir haben uns deshalb im Juni 2025 zusammen mit weiteren Organisationen bereits an den Bundesrat gewandt. Dies in der Hoffnung, mit unserem Schreiben die prekäre Lage und Herausforderungen von jungen Erwachsenen mit psychischen Behinderungen darzulegen und mögliche wirkungsvolle Massnahmen im Rahmen der bevorstehenden Revision des Invalidenversicherungsgesetzes (IVG) aufzuzeigen.

Offenbar fanden wir mit unseren Argumenten beim Bundesrat noch kein Gehör. Wie der Blick am Donnerstag, 4. September 2025 aufzeigte, zieht der Bundesrat in Erwägung, den Rentenanspruch von jungen Erwachsenen deutlich einzugrenzen und als kurzfristige Sparmassnahmen Leistungen zu kürzen.

Kein Sparpaket auf dem Buckel junger Erwach- sener

Klar ist: Die aktuelle Situation erfordert Massnahmen. Pauschale Sparmassnahmen mit Leistungssenkungen, verschärften Vorbedingungen und langen Wartezeiten lehnen wir jedoch entschieden ab. Will die IV Barrieren abbauen und echte Inklusion ermöglichen – und dazu hat sich die Schweiz mit der UNO-Behindertenrechtskonvention verpflichtet – braucht es mehr Unterstützung, eine Perspektive, aber auch das verlässliche Netz der Existenzsicherung. Für junge Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen bedeutet das: Sie brauchen zu Beginn ihres Weges

ins Arbeitsleben einen Rucksack voller Werkzeuge – und die IV ist die Institution, die diesen Rucksack füllen muss. Ein Sparpaket auf dem Buckel junger Erwachsener ist nicht akzeptabel und verstösst gegen die Verpflichtungen der UNO-BRK.

Falsches Mittel gegen Unterfinanzierung

Sparübungen auf Kosten einer vulnerablen Bevölkerungsgruppe sind der falsche Weg, um eine seit Jahren bestehende Unterfinanzierung anzugehen. In der IV wurden in den letzten 20 Jahren massiv Leistungen gekürzt und der Zugang beschränkt. Dies geht nicht ohne einschneidende Folgen. Schon heute ist die Hälfte der Menschen mit IV-Rente auf Ergänzungsleistungen (EL) angewiesen. Bei jungen Menschen ist dieser Anteil noch höher, da sie oftmals keine Leistungen aus der 2. Säule erhalten. Zusätzlicher Druck ist kontraproduktiv und brächte sie in prekäre Situationen.

Mehr Inklusion – aber nicht auf Kosten der Exis- tenzsicherung

Eine Stärkung der Eingliederungsmassnahmen in der IV wird grundsätzlich begrüsst. Mehr Eingliederung darf jedoch nicht zulasten der Existenzsicherung gehen. Es braucht flächendeckende, frühzeitige und niederschwellige Leistungen. Job-Coaching, Peer-Support, psychologische Begleitung, Ausbildungsvorbereitung oder bereits bestehende Instrumente wie die Fallführung müssen noch stärker genutzt werden. Eingliederung bedingt zudem Brücken in den ersten Arbeitsmarkt: Übergangsplätze, angepasste Praktika, Kooperationen mit Branchenverbänden und ein klares Commitment für nachhaltige Anstellungen sind gefordert. Und erst wenn der Arbeitsmarkt sich für Menschen mit Behinderungen stärker öffnet, führen Eingliederungsmassnahmen auch zu Inklusion.

Echte Teilhabe zahlt sich auch ökonomisch aus

Jeder Franken, der frühzeitig in Stabilisierung, Ausbildung und Teilhabe investiert wird, spart mittel- und langfristige Kosten in der Sozialhilfe sowie im Gesundheitssystem und verhindert den Erwerbsausfall. Gesunde und produktive junge Menschen sind die beste Kostenprävention. Sicherheit ist die Voraussetzung, um Stabilität aufzubauen. Kurzfristige Sparmassnahmen, die prekäre Situationen beim Eintritt in die Erwerbswelt verschärfen, sind hingegen die teuerste Variante. Es handelt sich hier um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die psychische Gesundheit Jugendlicher ist keine IV-Einzelbaustelle. Die ganze Gesellschaft und alle Departemente müssen gemeinsam Verantwortung tragen. Die Folgen der heute starken psychischen Belastung der jungen Generation kann nicht einfach die IV allein bewältigen.

Neue Perspektiven statt Hürden schaffen

Eine nachhaltige Lösung liegt nicht im Aufbau zusätzlicher Hürden, sondern in der Stärkung der Rahmenbedingungen. Gesundheitsförderung, Prävention und eine bessere Versorgung sind nachhaltiger als der Abbau von IV-Leistungen. Vor dem Hintergrund der psychischen Belastung der jungen Generationen und der damit einhergehenden Beanspruchung des Sozialversicherungssystems fordern wir ein System, das junge Menschen früh auffängt und ihnen tragfähige Perspektiven in der Berufswelt ermöglicht. Wir erwarten vom Bundesrat eine klare Absage an eine IV-Rente light als Sparmassnahme. Stattdessen braucht es einen konkreten Aktionsplan mit «Werkzeugen» für junge Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen. Dieser soll unter Beteiligung von Betroffenen- und Fachorganisationen erarbeitet und umgesetzt werden. Wir als Menschen mit einer Behinderung brauchen eine Inklusionsversicherung, keine Verhinderungsversicherung.

FLUGHAFEN MÜNCHEN TESTET AUTONOME ROLLSTÜHLE

Am Flughafen München rollen neuerdings selbstfahrende Rollstühle durchs Terminal 2. Was dahintersteckt und wer davon profitieren kann.



Am Flughafen München fahren seit Anfang August selbstfahrende Rollstühle durch das Terminal 2. Die Testphase soll neue Mobilitätstechnologien erproben – und Reisenden mit eingeschränkter Gehfähigkeit mehr Eigenständigkeit ermöglichen.

Start im Satellitenterminal

Der Probetrieb läuft zunächst im Satellitengebäude des Terminal 2. In einem nächsten Schritt sollen die Rollstühle auch im Hauptgebäude genutzt werden. Verantwortlich für das Projekt ist die Terminal 2 Gesellschaft – ein Gemeinschaftsunternehmen der Flughafen München GmbH (FMG) und der Lufthansa.

So funktioniert der neue Service

Das Angebot richtet sich an Fluggäste, die nur kurze Strecken zu Fuss zurücklegen können. Wer den kostenlosen Service nutzen möchte, kann



sich im Vorfeld anmelden. Vor Ort bringt das Flughafenpersonal die Reisenden zur Rollstuhlstation, unterstützt beim Einsteigen und verstaut das Handgepäck. An einem integrierten Display wählen die Passagiere ihr Abfluggate aus. Der Rollstuhl fährt dann selbstständig dorthin – derzeit noch begleitet vom Personal. Nach dem Absetzen kehrt das Gerät automatisch zur Station zurück.



Technik soll Mobilität erleichtern

Mit dem Pilotprojekt reagiert der Flughafen auf die wachsende Nachfrage nach barrierefreier Unterstützung. Ziel ist es, das Personal zu entlasten und gleichzeitig die Selbstbestimmung der Reisenden zu stärken. Perspektivisch ist eine vollständig autonome Nutzung geplant.

Die eingesetzten Geräte des Herstellers WHILL verfügen über Sensoren zur Kollisionsvermeidung, einen Sicherheitsgurt, einen Notfallknopf sowie eine intuitive Bedienoberfläche. Sie erreichen eine Geschwindigkeit von bis zu 3,5 km/h, haben eine Akkulaufzeit von etwa sieben Stunden und transportieren bis zu zehn Kilogramm Gepäck.



- Rollatoren
- Gehstöcke
- Pflegebett Partner**
- Matratzen
- Treppenlifte
- Rollstühle
- Rampen
- Badehilfen
- Notrufuhren

und vieles mehr

www.auforum.ch

aUFORUM
Beste Produkte für Pflege und Komfort.

Auforum AG

Im Steinenmüller 2, 4142 Münchenstein
T 061 411 24 24, info@auforum.ch

DEUTSCHE BAHN: ERSTER STUFENLOSER ICE ERHÄLT ZULASSUNG

ICE L setzt neue Standards bei Barrierefreiheit und Komfort • Ab Mitte Dezember 2025 für die Fahrgäste im Einsatz • Zug-Vorstellung Mitte Oktober in Berlin.

Der ICE L hat die Zulassung für den Betrieb in Deutschland erhalten. Darüber hat der Hersteller Talgo die Deutsche Bahn (DB) informiert. Damit kann der neue Fernverkehrszug wie zuletzt geplant Ende des Jahres in den Fahrgasteinsatz gehen. Die DB stellte den ersten ICE L am 17. Oktober in Berlin der Öffentlichkeit vor. Insgesamt wird die DB in diesem Jahr vier neue ICE L in Dienst stellen können.

Die neuen Züge kommen schrittweise ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2025 zunächst innerdeutsch zwischen Berlin und Köln zum Einsatz. Die Einführung des neuen Zuges hat sich aufgrund von Lieferschwierigkeiten beim Hersteller Talgo und Verzögerungen im Test- und Zulassungsverfahren verspätet.

Wesentliche Neuerungen des ICE L umfassen:

- **Stufenloser Einstieg:** Erstmals können Fahrgäste der DB einen Hochgeschwindigkeitszug ohne Stufen oder Hublift betreten. Dies erleich-



tert den Zustieg insbesondere mit grossen Koffern, Rollstuhl, Fahrrad oder Kinderwagen.

- **Neues Innendesign:** Die neue Innenraumgestaltung mit wohnlichen Materialien und tageszeitabhängiger Lichtsteuerung sorgen zusammen mit der kürzeren Wagenlänge des ICE L für ein angenehmes Raumgefühl.
- **Mobilfunkdurchlässige Scheiben:** Die Fensterscheiben des ICE L lassen Mobilfunksignale direkt und ohne Umwege über Repeater in das Wageninnere. Diese Technologie sorgt für deutlich verbesserten Mobilfunkempfang im Zug.
- **Verbesserte Sitze:** 1.600 Proband:innen halfen bei der Auswahl und ausführlichen Erprobung der neuen Sitze. Die Erkenntnisse sind in die Weiterentwicklung von Ergonomie, Design und Sitzkomfort eingeflossen. Jeder Sitzplatz verfügt unter anderem auch über einen grosszügigen Klappstisch sowie Tablet- bzw. Handyhalterung.



50 BAHNHÖFE SIND AUCH NACH DEM UMBAU NICHT ROLLSTUHLGÄNGIG

Das Debakel weitet sich aus: Wie sich jetzt zeigt, sind die IC-2000-Züge in 50 von 68 Bahnhöfen nicht rollstuhlgängig.



Trotz Umbaus nicht wirklich rollstuhlgängig: die IC-2000-Züge der SBB. © SBB/Uni Heidelberg, Montage: Marco Diener

Die Wahrheit kommt portionenweise ans Licht. Vor einem guten Jahr teilten die SBB euphorisch mit: «Der umgebaute IC 2000 ist barrierefrei.» Gleichzeitig mussten sie zugeben: «Einzelne Reisende im Rollstuhl haben gemeldet, dass sie an gewissen Halten nicht ein- und aussteigen konnten.»

Die Formulierung «an gewissen Halten» war beschönigend, denn es handelte sich um elf Bahnhöfe – darunter auch sehr wichtige wie Zürich HB, Olten, Aarau, Luzern oder Brig. Infosperber berichtete darüber.

Ein paar Monate später brachte Infosperber ans Licht, dass es sogar 21 Bahnhöfe betraf. Und nun zeigt sich, dass die IC 2000 an 50 von 68 Bahnhöfen, an denen sie halten, nicht rollstuhlgängig sind. Behinderte müssen, wenn sie ein- oder aussteigen wollen, Hilfe anfordern. Die Liste der 50 Bahnhöfe ist interessant. Darunter sind zehn

Bahnhöfe, an denen pro Tag über 100 IC-2000-Züge halten: Bern, Brig, Genf, Lausanne, Morges, Nyon, Olten, Thun, Visp und Zürich HB

Wie ist das möglich? Dass die eigens umgebauten IC-2000-Züge nun doch nicht rollstuhlgängig sind? Und dass auch die Sanierung der Perrons nichts gebracht hat? Die SBB sagen: «Es gibt sowohl bei Zügen als auch bei Bahnhöfen gewisse Toleranzen bezüglich der Normen. Punktuell kann die Kombination dieser Toleranzen leider dazu führen, dass für Reisende im Rollstuhl im IC 2000 an gewissen Bahnhöfen zum selbständigen Ein- und Aussteigen entscheidende Zentimeter fehlen.»

Toleranzen sind nötig:

- Zugseitig, weil die Wagen einfedern, weil die Räder abgenutzt sind, weil die Wagen in überhöhten Kurven wanken und weil beim Bau der Wagen gewisse Ungenauigkeiten unvermeidbar sind.
- Perronseitig, weil die Gleise nicht exakt verlegt sind, weil der Schotter «arbeitet», weil die Gleise abgenutzt sind und weil es beim Bau des Perrons zu Ungenauigkeiten kommen kann.

Wenn sich diese Toleranzen kumulieren, kommt es vor, dass die Spaltbreite von 7,5 Zentimetern und die Höhendifferenz von 5,0 Zentimetern nicht eingehalten werden. Die Folge: Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen schaffen es nicht in den Zug.

Das Ganze ist ein Debakel für die SBB. Sie haben bereits über eine Milliarde Franken investiert, damit Züge und Bahnhöfe behindertengerecht werden. Und jetzt zeigt sich, dass die IC-2000-Züge doch nicht wirklich behindertengerecht sind. Wichtig zu wissen: Die IC-2000-Flotte ist bedeutsam. Die SBB haben 341 IC-2000-Wagen. Und sie sind – abgesehen vom Gotthard und

AGILE DECKT AUF: SOZIALSYSTEM LÄSST MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN IM STICH

In der Schweiz verzichten viele Menschen mit Behinderungen auf Sozialleistungen – trotz gesetzlichem Anspruch. Die Folgen: Armut, Isolation und gesundheitliche Risiken. Von Agile durchgeführte Untersuchungen zeigen, wie systemische Barrieren den Zugang verhindern oder den Bezug erschweren – und was sich ändern muss.

Sozialleistungen für Menschen mit Behinderungen: Eingeschränkter Zugang trotz anerkannter Rechte

Menschen mit Behinderungen haben Anspruch auf Leistungen wie IV-Rente, Ergänzungsleistungen oder Assistenzbeitrag. Doch viele erhalten sie nicht. Die Gründe sind strukturell: langwierige Verfahren, unverständliche Informationen, fehlende Barrierefreiheit und mangelndes Wissen bei Behörden.

Nichtinanspruchnahme von Sozialleistungen: Jede vierte Person verzichtet

Eine von Agile durchgeführte Befragung zeigt: Rund ein Viertel der Befragten verzichtet auf ihnen zustehende Leistungen. Die Folgen sind gravierend – finanzielle Not, soziale Isolation und gesundheitliche Risiken.

«Wer auf Sozialleistungen verzichtet, lebt oft in Armut, sozial isoliert und mit gesundheitlichen Risiken – trotz rechtlichem Anspruch. Das widerspricht den Grundsätzen von Inklusion und Chancengleichheit.» sagt Emilie Rosenstein, Professorin für Sozialpolitik, Hochschule für Soziale Arbeit und Gesundheit Lausanne (HETSL)



Auf den Hauptstrecken unterwegs: die IC-2000-Züge. © sbb.ch

vom Jura-Südfuss – auf allen wichtigen Strecken unterwegs.

Marco Diener / 27.07.2025



Selbständig und selbstbestimmt arbeiten und wohnen

Für Menschen mit körperlicher Behinderung oder einer Mehrfachbehinderung:

- **Verschiedene Wohnformen und Leistungen**
- **Begleitete Arbeit**
- **Betreute Tagesgestaltung**



Wohn- und Bürozentrum
für Körperbehinderte
www.wbz.ch
+41 61 755 77 77



**Internationaler
Tag des Weissen
Stockes 2025**

15. Oktober

**Elektrofahrzeuge
leise, schnell und gefährlich für uns!**



**Elektrofahrzeuge - leise, schnell
und gefährlich für uns!**

Elektroautos, E-Bikes und E-Trotinetts sind aus dem heutigen Stadtbild nicht mehr wegzudenken. An fast jeder zweiten Strassenecke steht eines dieser Fahrzeuge.

Sie sind leise, effizient und umweltfreundlich, aber leider auch eine zunehmende Gefahr, besonders für Menschen mit Seheinschränkungen.

Was jede und jeder Einzelne tun kann bei der Benutzung eines E-Fahrzeuges: Verhaltensregeln für mehr Sicherheit:

Rücksichtsvoll fahren

Verringere dein Tempo in Wohngebieten, bei schlechter Sicht oder in der Nähe von Menschen mit Weissem Stock, älteren Menschen oder Kindern.



Mach dich bemerkbar – früh, freundlich, verständlich

Wer mit dem E-Bike auf gemeinsam genutzten Wegen unterwegs ist, sollte sich frühzeitig mit einem Klingeln ankündigen, besonders von hinten. Das gibt sehbehinderten Menschen Zeit, sich zu orientieren.

Plötzliches Hupen erschreckt oft und sorgt eher für Verwirrung als für Klarheit.

Elektroautos sollten mit einem AVAS-System (akustisches Warnsignal) ausgestattet sein. Seit

2021 ist das bei Neuwagen Pflicht – für ältere Modelle leider noch nicht.

Achtsam parken

Stelle dein E-Fahrzeug nie auf Trottoirs, Blindenleitlinien oder an gefährlich engen Stellen ab.



Bewusstsein schaffen

Sprich über das Thema und sensibilisiere dein Umfeld. Viele Gefährdungen entstehen nicht aus Absicht, sondern aus Unwissen.



Rücksicht hilft blinden und sehbehinderten Menschen, sich sicher und unabhängig im öffentlichen Raum zu bewegen. Elektromobilität ist Teil der Zukunft. Sie soll es auch für all diejenigen sein, die E-Fahrzeuge nicht sehen und nur ganz leise hören können - Wir danken Ihnen!



BANKEN OHNE MENSCHEN - WAS MACHEN DIE ALTEN...



Ich stehe am Automaten, die Brille auf der Nase, die Hände zittern leicht. Früher ging ich einfach zum Schalter, sprach mit der Dame, die meinen Namen kannte, und sie erledigte alles für mich. Heute gibt es diesen Schalter nicht mehr. Heute gibt es nur noch Maschinen und Bildschirme.

Überweisungen? Online. Kontoauszüge? Online. Beratung? Nur noch nach Termin, per App gebucht. Aber ich habe kein Smartphone, ich habe nie eines gebraucht. Und jetzt stehe ich hier - mitten in einer Welt, die mir fremd geworden ist.

Ich höre die Stimmen um mich herum: «Das ist doch ganz einfach, man muss nur klicken.» Einfach? Für mich bedeutet es Stress, Angst, das

Gefühl, etwas falsch zu machen. Einmal habe ich mich vertippt, und das Geld war weg. Wochenlang hat es gedauert, bis es zurückkam.

Ich habe mein Leben lang gearbeitet, gespart, vertraut. Und nun, im Alter, fühle ich mich ausgeschlossen - nicht, weil ich nicht will, sondern weil ich nicht mehr mitkomme.

Manchmal frage ich mich: Ist das die moderne Welt, die uns versprochen wurde? Eine, in der Menschen wie ich keinen Platz mehr haben - ausser vor einem Automaten, der keine Geduld kennt.»



Vielleicht sollten wir uns fragen, ob Fortschritt wirklich gelingt, wenn er die Schwächsten zurücklässt...

Wissen.de

STIMMRECHT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN

Politische Rechte: Parlament fordert Verfassungsänderung

Nach dem Nationalrat fordert auch der Ständerat, den diskriminierenden Stimmrechtsausschluss von Menschen mit Behinderungen aus der Verfassung zu streichen. Das Ziel gleicher politischer Rechte für alle – eine wichtige Forderung der Behindertensession 2023 – rückt damit einen Schritt näher. Als nächstes entscheidet das Volk. Inclusion Handicap zählt darauf, dass die Bevölkerung diese bedeutende Lücke in der Schweizer Demokratie schliesst.



Noch immer werden in der Schweiz rund 16'000 Menschen mit einer geistigen oder psychischen Behinderung vom Stimmrecht ausgeschlossen. Mit 29 zu 13 Stimmen bei 2 Enthaltungen unterstrich der Ständerat heute als Zweitrat, dass diese diskriminierende Regelung abgeschafft werden muss. «Politik regelt einen Grossteil unseres Lebens. Mitzubestimmen bedeutet, als vollwertige Bürger:innen anerkannt zu werden», sagt Maya Graf, Ständerätin und Co-Präsidentin von Inclusion Handicap.

Bundesverfassung verstösst gegen UNO-BRK

Dass die heutige Bestimmung in der Bundesverfassung nicht mit der UNO-BRK vereinbar ist, hielt der Bundesrat 2023 in einem Bericht zur politischen Teilhabe von Menschen mit Behinderungen fest. Verschiedene Kantone gehen bereits mit gutem Beispiel voran: Ende 2020 hat Genf als erster Schweizer Kanton beschlossen, die entsprechende Bestimmung in der Verfassung zu ändern. Dem folgte 2024 der Kanton Appenzell Innerrhoden. Zahlreiche weitere Kantone arbeiten an einer Gesetzesänderung.

Demokratie duldet keinen Ausschluss

Menschen mit Behinderungen wollen an der Schweizer Politik teilhaben. Das hat unter anderem auch die Behindertensession 2023 aufgezeigt. Es gibt Menschen, die einerseits Unterstützung beim Verwalten ihrer Finanzen benötigen, sich andererseits aber sehr wohl eine politische Meinung bilden können. Mit der Annahme der Motion 24.4266 sendet das Parlament eine klare Botschaft an die Schweizer Stimmbevölkerung: Die Stimme aller Menschen mit Behinderungen gehört in der Schweizer Politik ganz selbstverständlich dazu. Das fordert nicht nur die UNO-Behindertenrechtskonvention, sondern auch unser Anspruch an eine moderne Demokratie.

Inclusion-Handicap

AKTUALISIERTE FINANZPERSPEKTIVEN FÜR DIE AHV UND IV



Das Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV) hat die Finanzperspektiven der AHV und IV bis 2040 aktualisiert. Der Bundesrat wurde an seiner Sitzung vom 20. August 2025 darüber informiert. Die erstmalige Auszahlung der 13. AHV-Rente führt ab 2026 demnach zu wachsenden negativen Umlageergebnissen in der AHV. Im zugrundeliegenden Referenzszenario beträgt das Umlagedefizit im Jahr 2035 rund 4,2 Milliarden Franken. Für die IV wird im Referenzszenario in den kommenden Jahren mit einem jährlichen Umlagedefizit von rund 300 Millionen Franken gerechnet. Hauptgrund ist der starke Anstieg der Neurenten in der IV. Die aktualisierten Perspektiven basieren unter anderem auf neuen Demografieszenarien und Konjunkturprognosen des Bundes sowie auf den Rechnungsabschlüssen der Ausgleichsfonds.

Das Referenzszenario, das den AHV-Finanzperspektiven zugrunde liegt, geht ab dem Jahr 2026 von einem Umlagedefizit aus. Dann wird die 13. Altersrente erstmals ausbezahlt. Das Umlagedefizit ergibt sich aus der Differenz der Einnahmen und Ausgaben, wobei die Anlageergebnisse nicht berücksichtigt werden. 2024 wurde ein Umlageüberschuss von 2,8 Mrd. Franken erzielt, für 2025 wird ein Überschuss von rund 2,2 Mrd.

Franken erwartet (zu Preisen von 2024). Für 2030 wird ein Umlagedefizit von rund 1,9 Mrd. Franken, für 2035 eines von rund 4,2 Mrd. Franken projiziert. Damit bleibt die rasche Einführung einer Zusatzfinanzierung zur Deckung der Mehrausgaben der 13. Altersrente zentral.

Die Perspektiven der AHV und der IV wurden unter anderem mit den neuen Demografieszenarien des BFS, den neuen Konjunkturprognosen des SECO sowie den Jahresabschlüssen der beiden Sozialversicherungen 2024 aktualisiert.

AHV: Defizite trotz besserer Aussichten

Die aktuellen Demografieszenarien von 2025 gehen von einer höheren Zahl an Erwerbstätigen aus als die im Jahr 2020 veröffentlichten Szenarien. Gleichzeitig wird neu von einer geringeren Zunahme der Bevölkerung über 65 Jahren sowie einer langsamer ansteigenden Lebenserwartung ausgegangen. Dies führt bei der AHV zu höheren Lohnbeiträgen und damit zu steigenden erwarteten Einnahmen, bei weniger stark wachsenden Ausgaben. Derweil wurden in den neuen Konjunkturprognosen die kurzfristigen Wachstumsprognosen für die Schweizer Wirtschaft sowie die Lohnentwicklung nach unten korrigiert. Dies führt kurzfristig zu einem schwächeren Wachstum der Einnahmen der AHV sowie zu einer schwächeren Entwicklung des Mischindex (Durchschnitt von Lohn- und Preisindex) und damit auch der Minimalrente.

Diese demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen führen insgesamt dazu, dass die voraussichtlichen Umlagedefizite in der AHV geringer ausfallen, als vor einem Jahr projiziert: die Differenz beträgt rund 600 Millionen Franken im Jahr 2030 und 1.7 Milliarden Franken im Jahr 2035.



Die neuen Projektionen des BSV stützen sich auf die volkswirtschaftlichen Eckwerte vom Juni 2025. Unter anderem sind mögliche Auswirkungen der neuesten US-Zölle auf die Schweizer Wirtschaft nicht enthalten. Die neuen Finanzperspektiven für AHV und IV sind im Kontext eines äusserst volatilen wirtschaftlichen Umfelds zu betrachten. Das BSV behält sich vor, die Finanzperspektiven für AHV und IV zu aktualisieren, etwa wenn neue Konjunkturprognosen diesen Schritt nahelegen.

IV: Finanzielle Lage verschlechtert sich

Das Referenzszenario für die IV weist über den gesamten Zeitraum bis 2040 hinweg durchgehend Umlagedefizite von rund 300 Millionen Franken aus. Das heisst: Rund 3 Prozent der jährlichen Ausgaben können nicht mit den Einnahmen gedeckt werden. Die finanzielle Lage der IV verschlechtert sich damit zunehmend. Die flüssigen Mittel und Anlagen der IV lagen 2024 rund 13 Prozentpunkte unter der gesetzlich vorgesehenen Mindestgrenze von 50 Prozent einer Jahresausgabe und nehmen weiter kontinuierlich ab. Im Referenzszenario wäre das Vermögen der IV in rund 15 Jahren vollständig aufgebraucht, ohne Berücksichtigung der Schulden von 10,3 Milliarden Franken bei der AHV.

Hauptgrund für die Verschlechterung der finanziellen Aussichten der IV ist der anhaltende Anstieg der Neurenten in mehreren Alterskategorien.

Besonders auffällig ist der Anstieg bei Personen unter 30 Jahren. Es ist deshalb nicht nur mit mehr Neurentenzugängen zu rechnen, sondern auch mit einer längeren durchschnittlichen Bezugsdauer.

Szenarien: Bandbreite stellt Unsicherheit der Projektionen dar

Die AHV- und IV-Projektionen umfassen beide ein Referenzszenario, das die Trends der vergangenen Jahre fortschreibt sowie jeweils zwei Alternativszenarien («hohes Umlageergebnis» und «tiefes Umlageergebnis»). Damit wird die Unsicherheit insbesondere der langfristigen Entwicklung transparent dargestellt. Die beiden Alternativszenarien bilden die Grenze der Bandbreite. Alle Entwicklungen neben dem Referenzszenario sind ebenfalls plausibel.

Berechnungsmodell der AHV erfolgreich extern validiert

Das BSV hat im vergangenen Jahr ein neues Modell zur Projektion der AHV-Ausgaben entwickelt. Zur Plausibilisierung wurden 2024 zusätzlich zwei externe Ausgabenmodelle von Forschungsinstituten erstellt. Inzwischen wurde das neue BSV-Modell einer externen Validierung unterzogen. Die Experten und Expertinnen kommen in ihrem Bericht zum Schluss, dass der Modellansatz konzeptionell überzeugend und gut umgesetzt ist. Der Schlussbericht dieser Expertise wird voraussichtlich gegen Ende Jahr veröffentlicht.

Medienmitteilung admin.ch

VERKEHRSDREHSCHLEIBE DAVOS DORF WIRD KON- KRETER

Bahnhof, Bus und Strassen sollen in Davos Dorf neu geordnet werden. Ziel ist ein sicherer, barrierefreier und effizienter Verkehrsknotenpunkt.



Wie die Gemeinde Davos mitteilt, ist die aktuelle Verkehrssituation zwischen Bahnhof Davos Dorf, der Parsennbahn-Talstation und dem Parsennparkplatz unbefriedigend. Lange Rückstaus behindern regelmässig den Verkehrsfluss, wobei insbesondere die beiden Bahnübergänge an der Mühlestrasse und der Dischmastrasse zu Verkehrsproblemen und teilweise gefährlichen Situationen führen.

Gäste können sich nach der Ankunft beim Bahnhof nur schwer orientieren und finden den Weg zur Talstation mühsam. Der Umstieg zwischen Zug und Bus ist umständlich. Die gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit ist nicht umgesetzt, weshalb Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen hohe Hürden überwinden müssen.

Um diese vielschichtigen Probleme zu beheben, plant die Gemeinde Davos zusammen mit Partnern seit einigen Jahren die Neugestaltung des Zentrums Davos Dorf. Dazu wurde im vergangenen Jahr der Masterplan verabschiedet.



Vom Masterplan zum Bauprojekt

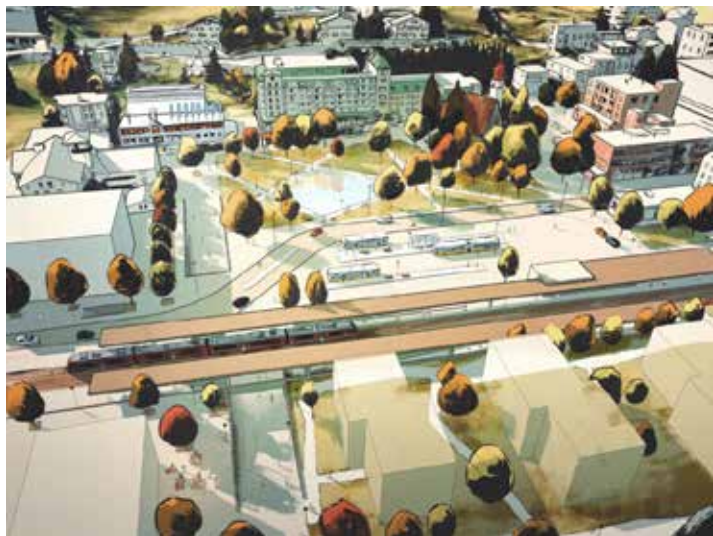
Aufbauend auf den guten Grundlagen wird mit der Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf nun die erste Etappe konkretisiert. Die zentralen Ansätze des Masterplans werden übernommen: Der Bahnhof Davos Dorf wird an den richtigen Ort verschoben, was die Wege zu wichtigen Zielen verkürzt und sicherer macht.

Ein neues Busterminal ermöglicht den barrierefreien und komfortablen Umstieg zwischen Bahn und Bus. Gleichzeitig wird die Grundlage für den geplanten Ausbau des Bus-Angebots geschaffen.

Der Freiraum rund um das Seehofseeli wird mit dem Theodulpark verbunden und wird zu einem freundlichen und attraktiven Eingangstor von Davos. Die Promenade kann zwischen der Theodul-Kirche und dem heutigen Migros verkehrsberuhigt werden.

Bahnübergänge werden aufgehoben

Neben den bestehenden Ansätzen werden zusätzliche Verbesserungen aufgenommen. Der neue Bahnhof wird erhöht gebaut.



Unter den Gleisen wird eine Verbindungsstrasse durchgeführt, welche das Bünda- und Dischmaquartier erschliesst. Dadurch können die entsprechenden Bahnübergänge aufgehoben werden. Mit der neuen Verkehrsführung können schwerwiegende Verkehrsprobleme behoben und der Verkehrsfluss auf den Hauptzufahrtsstrassen verbessert werden. Die oberirdischen Parkplätze werden in eine neue Tiefgarage verlegt. Die gestalterischen Gegebenheiten werden bei der Detailplanung auf die Davoser Verhältnisse abgestimmt.

Hier könnte auch Ihr Inserat stehen!

Die IVB-Noochrichte erscheint in einer Auflage von 3'000 Exemplaren und wird jeweils, neben den Vereinsmitgliedern, staatlichen Stellen, Ärzten, Institutionen und Meinungsträgern kostenlos zugestellt!

Ihre Zielgruppe?

Weitere Infos und Medienunterlagen erhalten Sie unter ivb@ivb.ch

Projektierungskredit schafft Grundlagen

Die Gemeinde Davos rechnet zum aktuellen Kenntnisstand mit Investitionskosten von rund 66 Millionen Franken. Noch nicht einkalkuliert sind dabei die Beiträge, mit welchen sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen.

Diese Beiträge reduzieren den Kostenanteil der Gemeinde. Damit die Verkehrsdrehscheibe im Detail erarbeitet werden kann, benötigt es einen Projektierungskredit von 2,1 Millionen Franken. Wenn der Grosse Landrat den Kredit genehmigt, kann die Stimmbevölkerung am 30. November 2025 darüber entscheiden. Falls die Stimmbevölkerung zustimmt, starten die Detailabklärungen und werden in den folgenden Monaten intensiv vorangetrieben.



Nach einer öffentlichen Mitwirkung wird der Kredit für die Ausführung der Verkehrsdrehscheibe wiederum vom Grossen Landrat beraten und der Stimmbevölkerung zur Beurteilung vorgelegt. Es ist das ambitionierte Ziel, dass der Baukredit in der zweiten Jahreshälfte 2027 beraten werden kann.

News www.gemeindedavos.ch

BEDARFSORIENTIERTE WEITERENTWICKLUNG DER BEHINDERTENHILFE: STÄRKUNG AMBULANTER LEISTUNGEN



Bund und Kantone haben sich zum Ziel gesetzt, die Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderungen in Fragen des Wohnens, der Lebensgestaltung und der Arbeitsintegration weiter zu stärken. Der Regierungsrat hat die Teilrevision des kantonalen Behindertenhilfegesetzes zuhanden des Grossen Rates verabschiedet. Diese Weiterentwicklung der rechtlichen Grundlage ist mit dem Partnerkanton Basel-Landschaft eng abgestimmt.

Das seit 2017 geltende Gesetz über die Behindertenhilfe (BHG) wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft erarbeitet. Als Grundlage für die bikantonale Bedarfsplanung für Leistungsangebote definiert es einheitliche Qualitätsanforderungen sowie Standards für die Erfassung und Normierung von Kosten und regelt die gegenseitige Nutzung und Anerkennung der ambulanten Angebote.

Weiterentwicklung im Interesse der Betroffenen

Mit der vom Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates verabschiedeten Gesetzesanpassung wird die Behindertenhilfe weiterentwickelt, damit die gesellschaftliche Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vorankommt. Mit der Teilrevision des BHG wird insbesondere den Aspekten Individualisierung, Transparenz und Kostensteuerung Rechnung getragen. Zentrale Ziele sind die weitere Stärkung von ambulanten gegenüber institutionellen Leistungen der Behindertenhilfe, die Optimierung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Leistungsbereichen und -trägern sowie die bedarfsgerechte Erweiterung der ambulanten Leistungen.

Zur Erweiterung der Wahlmöglichkeiten in der eigenen Lebensgestaltung sollen Personen mit Behinderungen wenn immer möglich ambulante Angebote in Anspruch nehmen können. Erstmals können sie zudem Leistungen der begleiteten Arbeit und der betreuten Tagesgestaltung ausserhalb von Institutionen beanspruchen. Damit erhalten Betroffene mehr Flexibilität und profitieren von einer nachhaltigeren Integration in die Gesellschaft und einem verbesserten Zugang zum allgemeinen Arbeitsmarkt.

Teilrevision gemeinsam mit Basel-Landschaft erarbeitet

Die Teilrevision des Behindertenhilfegesetzes des Kantons Basel-Stadt wurde mit dem Partnerkanton Basel-Landschaft eng abgestimmt. Die Vorlage nimmt die seit 2017 gemachten Erfahrungen auf und steht im Einklang mit den Reformzielen des Bundes und der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Sozialdirektorinnen und -direktoren (SODK): Begriffe und Abläufe werden klarer definiert, erkannte Angebotslücken geschlossen und Pilotprojekte zur Angebotsentwicklung ermöglicht.

Medienmitteilung Basel-Stadt

BLINDE SIND IN DIESEM SCHWEIZER HOTEL UNERWÜNSCHT

Ein Hotel in Sargans verweigert einem blinden Gast, der auf einen Assistenzhund angewiesen ist, den Aufenthalt. Das verstösst gegen das Diskriminierungsverbot im Gleichstellungsgesetz.

Für einen Besuch bei Bekannten suchten Oliver Hediger und seine Partnerin Anfang August eine Übernachtungsmöglichkeit in Sargans. Das Paar wollte zu dritt kommen: Hedigers Partnerin ist blind, daher musste ihr Assistenzhund mit dabei sein.

Genau das sollte zum Problem werden. Bei der telefonischen Buchung im Hotel Franz Anton erhielt Hediger die Auskunft, dass Hunde im Haus nicht zugelassen seien. Daher könne man ihnen kein Zimmer geben.

Recht auf «tierische Hilfe» in der Uno-Konvention

Der Mann aus dem Bernbiet ist empört: «Das ist diskriminierend. Wir fühlen uns gesellschaftlich ausgeschlossen, entgegen dem geltenden Recht.»

Dabei bezieht sich Hediger auf die Uno-Behindertenrechtskonvention, die in der Schweiz seit 2014 in Kraft ist. Das Vertragswerk verbietet Diskriminierungen von Menschen mit Behinderungen. Dazu gehört auch der gleichberechtigte Zugang zu allen der Öffentlichkeit angebotenen Einrichtungen. Gemäss Artikel 9 beinhaltet dies explizit auch das Recht auf «tierische Hilfe».



Erst ein «Sorry», dann der Verweis auf Teppiche

Weil er am Telefon nicht richtig dazu gekommen war, doppelte Oliver Hediger schriftlich nach. In einer E-Mail an die Hotelleitung machte er klar, dass es sich beim Tier um einen Blindenführhund handle, auf den seine Partnerin angewiesen sei. Die Antwort war so knapp wie unklar: «Sorry, es tut mir sehr leid.»

Gegenüber dem Beobachter wird die Geschäftsführerin des Hotels Franz Anton nicht viel verbindlicher. Sie könne sich «leider gar nicht» an den fraglichen Anruf erinnern, schreibt sie. Und weiter: «Falls es wirklich so war und ich gewusst hätte, dass es sich um einen Blindenhund handelt, hätten wir sicher eine Lösung gefunden.» Auf den Fakt, dass ihr das nachträglich sogar schriftlich mitgeteilt worden war, geht sie nicht ein.

Das generelle Hundeverbot in ihrem Hotel gilt laut der Geschäftsführerin in erster Linie aus hygienischen Gründen. «Unsere Zimmer sind noch mit Teppichen ausgelegt.»

Dienstleistungen müssen Blinden zugänglich sein

Inclusion Handicap, die Dachorganisation der Schweizer Behindertenorganisationen, erhält

immer wieder Anfragen im Zusammenhang mit den Zutrittsrechten von Assistenzhunden. Eine eigene rechtliche Bestimmung dazu gibt es in der Schweiz zwar nicht.

Doch das Behindertengleichstellungsgesetz ist im Artikel 6 klar: Private, die eine Dienstleistung öffentlich anbieten – dazu gehört auch ein Hotel, dürfen Menschen nicht aufgrund ihrer Behinderung von der Inanspruchnahme dieses Angebots ausschliessen.

Zutritt verweigern ist diskriminierend

Für Nuria Frei, Rechtsanwältin von Inclusion Handicap, ist der Fall von Oliver Hediger und seiner Partnerin deshalb eine unzulässige Diskriminierung. «Die Zutrittsverweigerung stellt einen massiven Eingriff in die Autonomie und die gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten der blinden Person dar», sagt sie.

**«Blindenführhunde sind nicht einfach ein Haustier sondern ein Hilfsmittel für Menschen mit einer Behinderung.»
Nuria Frei, Rechtsanwältin von Inclusion Handicap**

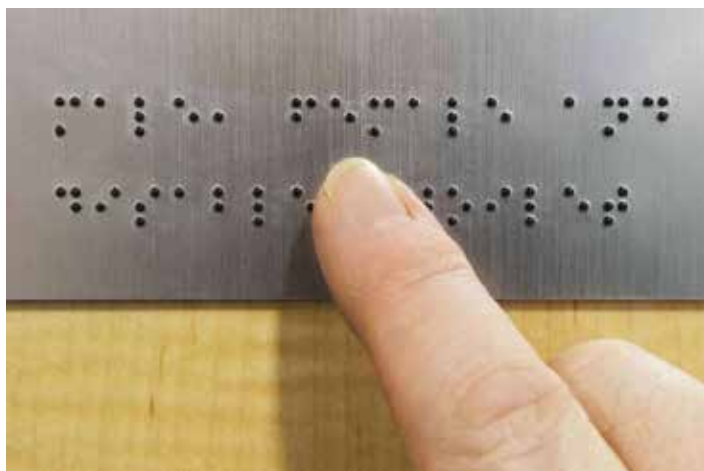
Blindenführhunde seien nicht einfach ein Haustier, sondern ein von der Invalidenversicherung anerkanntes Hilfsmittel für Menschen mit einer Behinderung – wie ein Rollstuhl. «Diese speziell ausgebildeten Tiere sind für eine unabhängige Lebensführung der betroffenen Personen von essenzieller Bedeutung.»

Qualifizierte Gründe, die ein Verbot von Assistenzhunden rechtfertigen könnten, sieht Frei nicht – auch nicht aus hygienischer Sicht. Die Rechtsanwältin verweist auf die Hygieneverordnung des Innendepartements (EDI). Dort sind

«Hunde, die eine behinderte Person führen oder begleiten», ausdrücklich vom Verbot ausgenommen, wonach Tiere nicht in Räume dürfen, in denen mit Lebensmitteln umgegangen wird.

Ausländische Urteile geben die Richtung vor

Die Rechtslage ist also eigentlich klar. Was in der Schweiz noch fehlt, nämlich ein richtungsweisendes Gerichtsurteil, gibt es in den Nachbarländern bereits.



So hat in diesem Frühling ein österreichisches Bezirksgericht in einem nahezu identischen Fall wie jenem von Sargans entschieden, dass einer Frau mit Assistenzhund der Zugang zu Hotelräumlichkeiten nicht verweigert werden darf. Und in Deutschland hat sogar das Bundesverfassungsgericht, die höchste Instanz, befunden: Blinde dürfen ihre Führhunde auch mit in Arztpraxen nehmen.

Beobachter / Daniel Benz - 29. August 2025

FINANZEN DER INVALIDENVERSICHERUNG (IV) Ständerat riskiert IV-Leistungskahlschlag

Der Ständerat riskiert mit der Ende September angenommenen Motion 25.3713 einen massiven Kahlschlag bei Leistungen der IV. Die Motion fordert, dass die rund 10 Milliarden Franken Schulden der IV bei der AHV überwiegend durch Einsparungen auf der Ausgabenseite getilgt werden. Massnahmen zur Verbesserung der finanziellen Situation der IV sind zwar angezeigt, einseitig bei den Leistungen anzusetzen ist jedoch unrealistisch und nicht zielführend. Zudem will der Bundesrat die Frage der IV-Entschuldung bereits im Rahmen der nächsten IV-Revision angehen. Der Nationalrat ist dringend aufgefordert, diesen Entscheid des Ständerats zu korrigieren. Trotz massiver Sparübungen in den letzten 20 Jahren verschärft sich die finanzielle Lage der IV weiter. Aus Sicht von Inclusion Handicap ist klar, dass dafür Lösungen gefunden werden müssen. Allerdings ist es absolut unrealistisch, 10 Milliarden Franken vorwiegend ausgabeseitig einzusparen. Dies würde unweigerlich zu einem Leistungskahlschlag führen. Schon heute ist rund die Hälfte der IV-Rentenbeziehenden auf Ergänzungsleistungen angewiesen.

Kostenverlagerung in die Sozialhilfe

Dass es unrealistisch ist, die Finanzen vorwiegend mit Leistungskürzungen zu sanieren, hat auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Motion 25.3713 von FDP-Ständerat Damian Müller betont. Die Finanzen der IV müssen auf ausgewogene und nachhaltige Art und Weise ins Lot gebracht werden. Es sind deshalb auch einnahmeseitige Massnahmen zu treffen. Ein Leistungskahlschlag würde nur zu einer Kostenverlagerung in die Sozialhilfe führen.

Die Motion kommt zudem zum falschen Zeitpunkt. Im Mai 2023 hat das Parlament mit der Motion 22.4256 bereits einen Vorstoss zur Entschuldung der IV an den Bundesrat überwiesen. Dieser ist aber offener formuliert. Wie der Bundesrat bereits dargelegt hat, wird die Frage der IV-Entschuldung deshalb in der kommenden IV-Revision bereits aufgenommen. Die vom Ständerat angenommene Motion ist deshalb nicht nur einseitig, sondern auch unnötig. Der Nationalrat ist dringend aufgefordert, die Vorlage als Zweitrat abzulehnen.

IVB-STRICKSTAND AN DER BASLER HERBSTMESSE



Vom 25. Oktober bis 11. November findet die Basler Herbstmesse statt.

Die IVB betreibt seit über 50 Jahren einen Strickstand auf dem Petersplatz. Während eines Jahres fertigen gegen vierzig fleissige Strickerinnen Socken in allen möglichen Farben und Mustern, «Amedisli», wunderschöne Strickschals, «härzige Bébé-Sachen», praktische Topf-Lappen, wärmende Wollmützen und vieles mehr. Unsere Strickladies freuen Sie auf Ihren Besuch am IVB-Stand Nr. 611 am traditionellen Platz auf dem Petersplatz.

SCHAUFENSTER MIT SIGNALWERT: PRIMARK PRÄSENTIERT ERSTE MODEPUPPE IM ROLLSTUHL

Die englische Fast-Fashion-Kette wird ihre adaptive Mode künftig auf Schaufensterpuppe «Sophie» ausstellen. Mit dem Projekt geht eine langjährige Vision der britischen Aktivistin Sophie Morgan in Erfüllung.



In der Londoner Oxford Street bleibt der Blick derzeit ungewöhnlich oft im Schaufenster der Modekette Primark hängen. Denn zwischen Bootcut-Jeans und buttergelben Pullovern kann man eine bislang einzigartige Schaufensterpuppe sehen: eine Frau im Rollstuhl.

Schaufensterpuppe «Sophie» ist der nächste Schritt für das britische Fast-Fashion-Label, sein Geschäft (im physischen wie im übertragenen

Sinn) barrierefreier zu gestalten. Mit verstärkter Schulterpartie, schmaleren Beinen und einem leicht nach vorne gebeugtem Oberkörper ist Sophie an die Körperhaltung vieler Rollstuhlfahrerinnen angepasst.

In insgesamt 22 Filialen, verteilt auf neun Länder (darunter Deutschland, Frankreich, Italien und Tschechien, aber nicht Wien), wird sie künftig Primarks adaptive Modekollektion präsentieren; Kleidung, die speziell für Menschen mit Behinderungen entworfen wurden und die nicht nur funktional, sondern lässig, sportlicher oder elegant ist.



Erfinderin Sophie

Inspiziert und mitentwickelt wurde die Puppe von der britischen Fernsehmoderatorin und Disability-Aktivistin Sophie Morgan, die seit einem Auto-unfall vor 22 Jahren im Rollstuhl sitzt. «Als ich das Krankenhaus als Vollzeitbenutzerin von einem manuellen Rollstuhl verlassen habe, sah ich mich nirgendwo repräsentiert», erzählte sie ihren rund 128'000 Followern auf Instagram.

«Schon gar nicht in der Einkaufsstrasse, wo ich einkaufen ging, oder in den Zeitschriften, die ich gelesen habe.» Weil sie damals Künstlerin war, beschloss sie, ihre kreativen Fähigkeiten zu nutzen: «Ich entwarf einen Rollstuhl für eine Schau-

fensterpuppe, der als Stilvorlage, aber auch als Symbol für Inklusion und Repräsentation dienen sollte.» Trotz intensiver Bemühungen fand sie kein Unternehmen, das ihren Rollstuhl ausstellen wollte; enttäuscht liess sie ihren Traum ziehen. Doch dann meldete sich vergangenes Jahr Primark – und bot ihr eine Zusammenarbeit an. Die dabei entstandene Schaufensterpuppe ist nun eine Hommage an ihr früheres Ich, «das dachte, niemals dazuzugehören» und an alle Rollstuhlfahrerinnen, für die es Zeit sei, gesehen und repräsentiert zu werden.



Pionierprojekt für die Branche

«Sophie» ist nicht nur die Erfüllung eines langjährigen Traums, sondern ebenso ein Pionierprojekt für Primark, der noch vor einigen Jahren wegen mangelnder Nachhaltigkeit und Arbeitsbedingungen in der Kritik stand, und ein wichtiges Etappenziel für die gesamte Branche.

Zwar haben zuletzt auch andere Fast-Fashion-Ketten wie Zalando oder Asos ihr Sortiment an adaptiver Mode erweitert und junge Modemarken wie das Wiener Label MOB (aktiv bis 2023) den Fokus auf diese Kundengruppe gelegt. Doch wirklich offen sei die Tür für Menschen mit Behinderungen noch nicht, meinte die britische Paraolympionikin Chloe Ball-Hopkins unlängst zum Guardian. Sie scheitere immer

noch oft daran auch nur die Hälfte der Kleidung von ihrem Rollstuhl aus zu erreichen.



Inklusion beim Reisen

Während Primark versichert, seine Einkaufserlebnis weiter inklusiver zu gestalten, arbeitet Sophie Morgan bereits an ihrer nächsten Kampagne. Bei der Branchenkonferenz «Icons of Inclusions» im Londoner Dorchester Hotel appellierte sie daran, Reisen für Menschen mit Behinderungen neu zu denken.

Denn obwohl es sich um die grösste Minderheitengruppe der Welt handle, seien die Bilder eines «Disability Urlaubers» grossteils negativ behaftet. Und so gelte es, physische Barrieren (wie fehlende Rampen) ebenso wie Informationsschranken oder unbewusste Vorurteile abzubauen; systemische Barrieren (etwa Vorschriften, die Rollstuhlfahrerinnen zwingen, ihren Rollstuhl am Flughafen abzugeben) müssten genauso diskutiert werden wie die finanziellen Hürden eines barrierefreien Urlaubs

Es ist eine Mammutaufgabe. Doch dass sich Sophie Morgan von so etwas nicht abhalten lässt, muss sie nicht länger beweisen.

<https://freizeit.at/lifestyle/schaufenster-mit-signalwert-primark-praesentiert-erste-modepuppe-im-rollstuhl/403061823>

ZÜRICH: MILLIONEN-MÜLL-EIMER FÜR EINIGE BEHINDERTE ZU HOCH!

Die Stadt Zürich hat vor zwei Jahren für rund 1,1 Millionen Franken neue Recyclingbehälter eingeführt - für einige sind diese zu hoch!



Die 250 Kübel stehen an 50 gut frequentierten Orten – und bereiten einigen Menschen Probleme. Bei der «Limmattaler Zeitung» hat sich eine kleingewachsene Person gemeldet, die im Rollstuhl sitzt. Der Mann komme kaum an die Einwurflöcher der Kübel. Auch grössere Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer hätten teilweise Probleme, sagte er.

Besonders das Einwurfloch für Alu-Dosen sei demnach schwer erreichbar. Es ist an der Oberseite mittig eingebracht. Wer klein ist, komme nicht heran – und müsse den Müll quasi werfen.

Rollstuhlfahrer Peter Vogelsanger kritisiert gegenüber der Zeitung, dass «klein Gewachsene den Abfall teilweise auf den Boden werfen müssen». Dabei lege die Stadt Zürich doch «so viel Wert auf korrekte Entsorgung».

Höhe der Behälter entspricht der Norm



Der Leiter der Stadtreinigung bei Entsorgung und Recycling Zürich (ERZ), Michael Ultsch, bestätigt das Problem. Für kleinere Menschen im Rollstuhl seien die Behälter tatsächlich zu hoch.

Mit einer Höhe von etwa 105 Zentimetern entsprechen sie jedoch der Norm. Diese sehe Höhen zwischen 60 und 110 Zentimetern vor.

Die Normen orientieren sich an einer Standardperson im Rollstuhl, heisst es vonseiten der Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ). Das funktioniere aber nicht für alle Menschen gleich gut.

Mehrkosten von 200'000 Franken möglich

Abhilfe will ERZ laut Ultsch nach Möglichkeit aber schaffen. Womöglich liessen sich die Behälter modifizieren. Billig wird dies in jedem Fall nicht. Für alle 250 Behälter wären Mehrkosten von über 200'000 Franken möglich, schätzt Ultsch gegenüber der «Limmattaler Zeitung».

RISIKO FÜR MENSCHEN MIT SEHBEHINDERUNG?

An der diesjährigen sbv-Delegiertenversammlung stand mit dem automatisierten Fahren ein kontroverses Thema im Fokus.



Auf dem Podium diskutierten ausgewiesene Fachleute: Jens-Uwe Henkner, (ASTRA, Leiter Fachbereich Intelligente Mobilität des Bereichs Verkehrs- und Innovationsmanagement) Martin Neubauer (Strategischer Berater Swiss Association for Autonomous Mobility SAAM), Markus Deublein (Experte Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu) und Cristian Huber (Mitglied Vorstandsvorstand des sbv).

Im Anschluss haben die Delegierten eine Resolution zum Thema verabschiedet:

sbv-Resolution «Automatisiertes Fahren»



Seit dem 1. März 2025 ist der Einsatz von führerlosen Fahrzeugen auf bestimmten Strecken erlaubt. Im Kanton Zürich ist bereits ein Pilotver-

such in Planung, bei dem im Rahmen des öffentlichen Verkehrs autonome, führerlose Autos und Rufbusse eingesetzt werden sollen. In anderen Ländern sind schon so genannte Robotaxis im Einsatz.

Neue Chancen für autonomes Vorankommen



Der sbv sieht diese Entwicklung als Chance und fordert, dass bereits in frühen Entwicklungsstadien der neuen Technologie die Interessen von blinden und sehbehinderten Menschen aktiv einbezogen werden. Ebenso sollen Versuche von führerlosen Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr an die Bedürfnisse von Menschen mit Sehbeeinträchtigung abgestimmt werden.

Sollten Fahrzeuge dereinst unter Einhaltung der maximalen Sicherheitsanforderungen zu 100% selbstfahrend sein, wäre dies auch ein Schritt hin zu mehr Autonomie blinder und sehbeeinträchtigter Menschen. Denn dann könnte die neue Technologie zur Chance werden, dass Menschen mit Sehbehinderung dereinst selber Auto fahren können. Es ist selbstredend, dass die Nutzung dann nicht an der fehlenden Barrierefreiheit scheitern darf!

Sicherheit muss Priorität haben

Gleichzeitig ist dem Aspekt der Sicherheit höchste Priorität einzuräumen. Blinde und sehbehin-

derte Menschen gehören zu den besonders vulnerablen Nutzer:innen des öffentlichen Raums. Sie sind darauf angewiesen, dass sie sich jederzeit darauf verlassen können, dass die anderen Verkehrsteilnehmenden sie nicht gefährden.

Die oberste Maxime im Bereich autonomes Fahren muss daher die Erhöhung der Sicherheit und Autonomie aller, und zwar innerhalb und ausserhalb der Fahrzeuge sein. Sicherheitsgewinne auf Kosten der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer:innen oder die Einschränkung ihrer Mobilität sind inakzeptabel.



Weisser Stock = Stopp!

Für den sbv ist unmissverständlich klar: jedes automatisierte Fahrzeug muss angemessen auf die unterschiedlichen Verhaltensweisen von Menschen zu Fuss reagieren können. Bevor automatisierte Fahrzeuge auf Strassen mit Fussverkehr zugelassen werden, muss zwingend eine Lösung gefunden werden, dass Art. 6 Abs. 4 der Verkehrsverordnung (Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen.) weiterhin seine Legitimität behält.

EUGH STÄRKT RECHTE VON ELTERN BEHINDERTER KINDER AM ARBEITSPLATZ

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) macht deutlich, dass Arbeitgeber:innen Verantwortung tragen, pflegende Eltern zu unterstützen.



Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in der Rechtssache C-38/24 (Bervidi) entschieden, dass der Schutz vor Diskriminierung wegen einer Behinderung auch für Arbeitnehmer:innen gilt, die ein schwerbehindertes Kind betreuen. Arbeitgeber:innen müssen demnach Arbeitsbedingungen so gestalten, dass diese Eltern nicht mittelbar benachteiligt werden.

Im konkreten Fall hatte eine Stationsaufsicht in Italien verlangt, dauerhaft auf einem Arbeitsplatz mit festen Arbeitszeiten eingesetzt zu werden, um ihren schwerbehinderten Sohn betreuen zu können.

Der Arbeitgeber hatte zunächst vorübergehend zugestimmt, verweigerte jedoch eine langfristige Lösung. Das italienische Kassationsgericht legte dem EuGH Fragen zur Auslegung der EU-Gleichbehandlungsrichtlinie vor.



NEUER ROLLSTUHL- UND FAHRRADPARK AM WIENERBERG BRINGT FAHRSPASS FÜR ALLE

Am Wienerberg ergänzt ein neuer Rollstuhl- und Fahrradpark die bestehenden Sportflächen in Wien-Favoriten um ein inklusives Bewegungsangebot.

Der EuGH stellte klar, dass die Rahmenrichtlinie 2000/78/EG nicht nur Menschen mit eigener Behinderung schützt. Auch Personen, die enge Angehörige mit Behinderung pflegen, sind vor mittelbarer Diskriminierung geschützt. Zudem verweist das Urteil auf die EU-Grundrechtecharta sowie das UN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

Arbeitgeber:innen sind daher verpflichtet, angemessene Vorkehrungen zu treffen, damit Eltern schwerbehinderter Kinder ihre Pflegeverantwortung wahrnehmen können – sofern dies keine unverhältnismässige Belastung darstellt. Ob eine solche Belastung vorliegt, müsse das nationale Gericht im Einzelfall prüfen.

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) prägt mit seinen Urteilen das Leben in Europa nachhaltig. Das gilt auch für die Schweiz. Die Juristinnen und Juristen orientieren sich an den Urteilen aus Luxemburg und tragen dazu bei, dass das europäische Recht auch hierzulande Fuss fasst. Auf leisen Sohlen, aber mit grossem Abdruck.



Wie die Stadt Wien am 7. August 2025 bekannt gab, wurde nahe dem Sportplatz «In der Gruam» in Favoriten ein kombinierter Rollstuhl- und Fahrradpark eröffnet.



Das Projekt ist Teil der Kinder- und Jugendmillion, bei der junge Menschen ihre Ideen für die Stadtgestaltung einbringen können. Der Park wurde so gestaltet, dass er von Rollstuhlfahrer:in-



nen und Radfahrer:innen gleichermaßen genutzt werden kann.



Die Rollstuhlstrecke besteht aus Holz, die Fahrradstrecke aus einer umweltfreundlichen Mischung aus Erde, Lehm und Split, ähnlich einem Pumptrack.



Drei Schwierigkeitsstufen und Umfahrungen ermöglichen sowohl Anfänger:innen als auch Fortgeschrittenen das Training. Beide Strecken starten auf einer gemeinsamen runden Holzplattform, die als Treffpunkt und Austauschort dient.

Der Zugang zum Park ist vollständig barrierefrei. Ein Weg führt vom Behindertenparkplatz direkt ins Gelände.

Martin Ladstätter/Bizepsinfo

HUNDERTE MILLIONEN FÖRDERGELD FÜR BARRIEREFREIE BAHNHÖFE UNGENUTZT

Jeder fünfte Bahnhof ist nicht barrierefrei. Der Bundesrechnungshof wirft dem Verkehrsministerium Untätigkeit vor. Jetzt soll eine Reform kommen – doch der Plan bleibt vage.



Der Bedarf ist gross. Eigentlich sollte ein 600-Millionen-Euro-Programm gemeinsam mit der Deutschen Bahn dafür sorgen, dass kleinere und mittlere Bahnhöfe von 2019 bis 2026 barrierefrei und moderner werden. In einem Bericht kritisiert der Bundesrechnungshof das Vorgehen des Verkehrsministerium. Denn von der Fördersumme seien bisher nur 84 Millionen Euro abgerufen worden. Weder die Deutsche Bahn noch das Verkehrsministerium können genau sagen, wie und bis wann die restlichen Fördermittel, rund 515 Millionen Euro, verwendet werden.

«Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) darf seine Bahnhofsprogramme nicht weiter auf die lange Bank schieben. Ansonsten leiden Attraktivität und Barrierefreiheit

der Bahnhöfe.», so der Bundesrechnungshof im Bericht.

Jetzt soll alles anders werden: Die Bundesregierung und die Bahn wollen das bisherige Fördermodell grundlegend ändern. Statt vieler kleiner Einzelprojekte soll es künftig ein gemeinsames Programm geben – eine sogenannte Leistungsvereinbarung mit der DB InfraGO, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn. Doch wie genau diese Reform aussehen soll und warum das bisherige System nicht funktioniert hat, bleibt unklar. Betroffene und Verbände kritisieren: Barrierefreiheit hat bisher keine echte Priorität.

Aus dem Bericht: Worum geht es?

- 600 Millionen Euro Fördermittel wurden seit 2019 für die Modernisierung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen bereitgestellt.
- Nur 84 Millionen Euro wurden davon in sechs Jahren tatsächlich abgerufen – das sind lediglich 14 Prozent.
- Geplantes Ziel bis Ende 2023: Rund 326 Millionen Euro sollten bis dahin investiert worden sein – erreicht wurden aber nur 84 Millionen Euro.
- Rund 515 Millionen Euro blieben bisher noch ungenutzt.
- Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt durch eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, die DB InfraGO AG.

Studien zeigen: Rund 20 Prozent der Bahnhöfe sind in Deutschland nicht stufenfrei erreichbar – das bedeutet: Jeder fünfte Bahnhof bleibt für Menschen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder eingeschränkter Mobilität unzugänglich.

«Man kommt nicht mehr vom Gleis weg – Wenn Aufzüge ausfallen»

Kay Macquarrie lebt in Kiel. Seit fast 30 Jahren nutzt er einen Rollstuhl. Er ist Mitglied im Beirat

der Deutschen Bahn und arbeitet für ISL – Selbstbestimmt Leben e.V., wo er sich für Barrierefreiheit und Inklusion einsetzt. Beruflich muss er oft reisen. Viele Bahnhöfe seien für ihn eine Herausforderung. «Aufzüge sind oft kaputt oder es gibt nur einen – wenn der nicht funktioniert, kommt man nicht mehr vom Gleis weg», sagt Macquarrie im Gespräch mit CORRECTIV.

Auch andere Barrieren stören: Wege sind schlecht markiert, Boden-Leitlinien für Blinde fehlen, und wer mit Fahrrad, Kinderwagen oder schwerem Gepäck reist, steht oft vor denselben Problemen. Besonders bei viel Betrieb kommt es schnell zu Engpässen. Macquarrie sagt: «Eigentlich müsste Barrierefreiheit selbstverständlich sein. Aber in der Praxis klappt das oft nicht. Es fehlt nicht am Geld – sondern an guten Lösungen.»



Verkehrsministerium: Reform ja – aber ohne klaren Zeitplan

Obwohl Menschen wie Kay Macquarrie täglich mit Barrieren an Bahnhöfen kämpfen, gibt es vom Verkehrsministerium noch immer keinen konkreten Plan, wie genau möglichst alle Bahnhöfe in Deutschland barrierefrei gemacht werden sollen. Zwar spricht das Ministerium von einer Reform des jetzigen Fördermodells – doch wann und wie sie kommt, ist bisher offen.

Der Bundesrechnungshof kritisiert: Das Ministerium wolle die bisherigen Förderprogramme für

barrierefreie Bahnhöfe in eine neue Vereinbarung mit der Deutschen Bahn überführen. Doch dringend nötige Verbesserungen würden dabei nicht umgesetzt. Einen genauen Zeitplan für die Gespräche mit der Bahn habe das Ministerium noch nicht vorgelegt.

Auf Nachfrage erklärt das Ministerium, die Fördermittel stünden weiterhin zur Verfügung. Wenn es bei der Umsetzung zu Verzögerungen kommt, könnten einzelne Vereinbarungen auch verlängert werden – aber nur im Einzelfall.

Langfristig plant das Ministerium eine grössere Reform: Barrierefreiheit, neue Technik und die Modernisierung ganzer Bahnhofsgebäude sollen künftig in einer gemeinsamen Vereinbarung mit der Bahn (LV InfraGO) geregelt werden. Ziel ist es, das Verfahren zu vereinfachen und die Bahnhöfe umfassender zu modernisieren. Bestehende Förderprojekte sollen – wenn sinnvoll – in das neue System übernommen werden.

Was ist LV InfraGO?

- Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) wurde von 2019 bis 2026 aufgelegt, konnte jedoch wegen der komplizierten Struktur, der langsamen Umsetzung und weil nur wenige Bahnhöfe davon profitieren, nicht überzeugen.
- Die Förderinitiative FABB des Bundes verfolgt seit 2019 das Ziel, kleinere und mittlere Bahnhöfe in Deutschland barrierefreier und attraktiver zu gestalten.
- Als Reaktion darauf plant die Bundesregierung keine Verlängerung, sondern die Einführung eines neuen Modells: die Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO). Diese soll gemeinsam mit der DB InfraGO AG umgesetzt werden



Deutsche Bahn: Komplexität, Verzögerungen – und ein Flickenteppich

Die Deutsche Bahn steht seit Jahren in der Kritik – unter anderem wegen langsamer Bauprojekte, fehlender Pünktlichkeit und hoher Kosten. Auch beim Ausbau von barrierefreien Bahnhöfen kommt sie kaum voran. Die zuständige Tochtergesellschaft DB InfraGO AG, seit Anfang 2024 für das gesamte Schienennetz und die Bahnhöfe verantwortlich, habe beim Bund jetzt eine Verlängerung der Fördervereinbarungen beantragt.

Auf Anfrage erklärt eine Bahnsprecherin, der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen sei ein besonders komplexes Vorhaben, das oft lange Planungs- und Genehmigungsprozesse erfordere – etwa wegen notwendiger Grundstückskäufe oder Umbauten an der Signaltechnik.

Zur Kritik des Bundesrechnungshofs heisst es: Das FABB-Programm sei nur eines von vielen Förderinstrumenten, die in der föderalen Struktur Deutschlands oft schwer aufeinander abgestimmt seien. Die Bahn spricht von einem «*kleinteiligen Flickenteppich*», der die Umsetzung zusätzlich erschwere.

Gleichzeitig betont die Bahn, dass in den letzten Jahren schon viel passiert sei: Bund und Länder hätten bereits Milliarden Euro in den Umbau von Bahnsteigen und Zugängen gesteckt – auch um mehr Barrierefreiheit zu schaffen.

Keine Strategie für die 515 Millionen Euro, Fördermittel-Uneinigkeit zwischen Bahn und Bund

Barrierefreiheit bedeute dabei nicht nur stufenlose Bahnsteige, sondern auch bessere Informationen und mehr Service für Reisende. Auch bei den Zügen selbst habe sich etwas verändert: Bis Ende 2025 sollen etwa die Hälfte aller ICE- und IC-Züge mit Einstiegshilfen oder stufenlosen Einstiegen ausgestattet sein – bis 2030 sogar zwei Drittel, wie die Deutsche Bahn auf Anfrage bestätigt. So könnten mobilitätseingeschränkte Fahrgäste selbstständig ein- und aussteigen – ohne Hilfe vom Bahnpersonal.

Trotz dieser Fortschritte haben weder das Verkehrsministerium noch die Bahn bislang eine klare Strategie vorgelegt, wie die verbleibenden 515 Millionen Euro aus dem FABB-Programm verwendet werden sollen.



Wann und ob die Bahn einen Antrag zur neuen Leistungsvereinbarung gestellt hat, bleibt unklar: Die Bahn spricht von einem Antrag, der zum 30. Juni 2025 eingereicht wurde, das Bundesverkehrsministerium dagegen teilt mit, dass bislang kein Antrag vorliegt – die Gespräche zur neuen Leistungsvereinbarung (LV InfraGO) befänden sich weiterhin im Abstimmungsprozess.

Es gibt Geld – aber Steuerung und Struktur fehlen

Dirk Flege, Geschäftsführer des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses «Allianz pro Schiene» hält die Kritik des Bundesrechnungshofs für nachvollziehbar. Seiner Einschätzung nach fehle es beim Bundesverkehrsministerium an klarer Steuerung, und viele der bestehenden Förderprogramme für barrierefreie Bahnhöfe seien in der Praxis schwer umsetzbar.

Zwar stehen Fördermittel zur Verfügung, doch die Förderbedingungen sind komplex: Die DB InfraGO muss bei vielen Programmen einen finanziellen Eigenanteil leisten – ebenso wie die Bundesländer. Ist einer der Beteiligten nicht zahlungsfähig oder zögerlich, kommt das Projekt ins Stocken. Dieses System sei aus Zeiten übernommen, in denen die Bahn auf Wirtschaftlichkeit und Börsengang ausgerichtet war. Heute wirke es wie ein Hemmschuh.

Besonders problematisch ist laut Flege, dass Barrierefreiheit häufig nur baulich gedacht werde. Ein weiteres Problem sieht er in der strategischen Ausrichtung: Viele Programme seien zu kleinteilig und wirkten ungeplant.

Eine Bahnsprecherin weist auf Anfrage von CORRECTIV darauf hin, dass Abstimmungen mit dem Bund oft umfangreich seien, weil die Kosten zwischen Bund und Deutscher Bahn verteilt werden: «Die aktuelle Gesetzeslage verlangt, dass wir bei solchen Projekten einen Eigenanteil leisten. Diese sogenannten Anteilsfinanzierungen sind in der Bundeshaushaltsordnung geregelt und sollen unsere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit widerspiegeln.» Da viele Vorhaben unterschiedlich finanziert seien, brauche es oft umfangreiche Abstimmungen mit dem Bund. Das solle sich in Zukunft ändern.

Kein Zeitplan für LV InfraGO

Der Bundesrechnungshof nimmt zur Kenntnis, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Bahnhofsprogramme künftig in die LV InfraGO integrieren will. *«Das BMDV darf allerdings die erforderlichen Verbesserungen nicht bis zum Abschluss einer LV InfraGO aufschieben. Bis wann es diese mit der DB InfraGO AG ausgehandelt haben will, hat es bisher offengelassen.»*, so die Prüfer im Bericht.

Auch Jürgen Dusel, der Bundesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, kritisiert die Situation scharf. Der Jurist macht im Gespräch mit CORRECTIV deutlich: Barrierefreiheit im Bahnverkehr sei kein Luxus oder freiwilliges Extra – sondern ein verbrieftes Recht. *«Es geht nicht um irgendeine Charity-Veranstaltung», sagt er, «sondern um die Umsetzung von geltendem Recht.»*

«Typisch deutsche Angst»

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die Deutschland ratifiziert hat, garantiert Menschen mit Behinderungen das Recht auf Mobilität. Dieses Recht bestehe zwar auf dem Papier, könne aber in der Realität oft nicht gelebt werden – und das sei extrem frustrierend, so Dusel.

Der Jurist, selbst sehbehindert, kritisiert, dass die Barrierefreiheit an Bahnhöfen nicht konsequent vorangetrieben wird: *«Wenn man sich anschaut, wie lange es dauern soll, bis alle Bahnhöfe barrierefrei sind – das ist ein unüberschaubarer Zeitraum. Das finde ich nicht richtig.»*

Ein Blick ins Ausland zeige laut Dusel, dass es besser geht: *«In Österreich sind auch private Anbieter zur Barrierefreiheit verpflichtet – und das Abendland ist dort nicht untergegangen.»* In Deutschland hingegen verhindere oft die *«typisch deutsche Angst»* vor Regulierung den Fortschritt. *«Wir sollten weniger ängstlich sein – und mehr Mut zur Veränderung zeigen»,* so Dusel.

Justus Von Daniels / Korrektiv

...wir begleiten Ihre Füße...

Massgefertigte Schuheinlagen und orthopädische Massschuhe aus Münchenstein

Hepfer AG
Orthopädieschuhtechnik

Zentrum Zollweiden
Baselstrasse 71
4142 Münchenstein

www.hepfer-ag.ch 061 411 60 00 Kundenparkplätze an der Zollweidenstrasse

BVB: PERSPEKTIVENWECHSEL, DER BEWEGT

Wie fühlt sich der Alltag für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an?



Unsere Bus-Chauffeure und -Chauffeusen, welche aktuell ausgebildet werden, haben es gemeinsam mit dem Behindertenforum selbst erlebt – bei einer besonderen Weiterbildung zum Thema Barrierefreiheit.



- Der Perspektivenwechsel schafft Verständnis.
- Die Erfahrung stärkt das Bewusstsein.
- So können wir im Alltag noch gezielter unterstützen und Barrieren abbauen.

Ein herzliches Dankeschön ans Behindertenforum und Georg Mattmüller für die wertvolle Zusammenarbeit!



TERMINKALENDER 2025

25. 10. bis 11.11. 2025	IVB Strickstand an der Basler Herbstmesse (Petersplatz)
22. November 2025	Kulturhaus Hübse – Sondervorstellung für die IVB
14. Dezember 2025	IVB Weihnachtsfeier im Kronenmattsaal Binningen

alle Daten/Termine ohne Gewähr, Terminänderungen vorbehalten



Steinschlag auf der
Frontscheibe?

Frontscheibenersatz und Reparaturen
steinschlag-gmbh.ch

Service vor Ort
079 401 89 97



Basler Orthopädie®

www.rene-ruepp.ch

*Seit vier Generationen im Mittelpunkt:
Der Mensch*



Basler Orthopädie
René Ruepp AG

Austrasse 109
4051 Basel

info@rene-ruepp.ch
www.rene-ruepp.ch



IVB - NOOCHRICHTEN

AUSGABE NR. 133
OKTOBER 2025

DRUCK

PLAKATE

PLÄNE

BROSCHÜREN

TEXTIL DRUCK

BESCHRIFTUNGEN

GESTALTUNG

WEBDESIGN

IM

ettermedia.swiss

DRUCK | MEDIA | CENTER

Seewenweg 6
info@ettermedia.swiss

CH-4153 Reinach
T +41 61 711 16 90



IVB

Helfen bewegt.

Behindertenselbsthilfe

Ich interessiere mich für weitere Informationen über
die IVB-Behindertenselbsthilfe beider Basel

Name/Vorname

Strasse

PLZ / Ort

Telefon

Unterschrift

Bitte ausschneiden und senden an:
IVB-Behindertenselbsthilfe, Postfach, 4002 Basel