Accessibility of the rail system for persons with reduced mobility

Accessibilité du système ferroviaire aux personnes à mobilité réduite

Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für mobilitätseingeschränkte Menschen

Bibliography

May 2009

uic

Accessibility of the rail system for persons with reduced mobility

Accessibilité du système ferroviaire aux personnes à mobilité réduite

Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für mobilitätseingeschränkte Menschen

This bibliography is the result of cooperation between the member documentation centres of the UIC Documentation Group

The references are taken from the databases of the following documentation centres: CD, DB AG, MAV, PKP, SBB, SNCF and UIC.
This compilation was prepared by the UIC Documentation Centre

Cette bibliographie est le fruit du travail de coopération des centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC.

Les références de cette bibliographie sont issues des bases de données des centres de documentation suivants : CD, CFF/SBB, DB AG, MAV, PKP, SNCF et UIC.
La synthèse a été réalisée par le centre de documentation de l'UIC

Diese Bibliographie ist in Zusammenarbeit mit den Dokumentationszentren und Mitgliedern der UIC-Dokumentationsgruppe entstanden.

Die Literaturhinweise dieser Bibliographie sind den Datenbanken der folgenden Dokumentationszentren entnommen: CD, DB AG, MAV, PKP, SBB, SNCF und UIC.
Die Zusammenstellung wurde vom Dokumentationszentrum der UIC realisiert.

Europe / Europa 3
Political Aspects – Aspects politiques – Politische Aspekte 3
Tecnical Aspects (Innovations) – Aspects techniques (innovations) – Technische Aspekte (Innovationen) 7

Austria / Autriche /Österreich 9
Belgium / Belgique /Belgien 10
Bulgaria / Bulgarie /Bulgarien 11
Czech Republic / République tchèque / Tschechien 11
Finland / Finlande / Finnland 12
France / Frankreich 12
Germany / Allemagne / Deutschland 22
Hungary / Hongrie / Ungarn 28
Italy / Italie / Italien 28
Netherlands / Pays-Bas / Niederlande 29
Poland / Pologne / Polen 29
Spain / Espagne / Spanien 31
Sweden / Suède / Schweden 35
Switzerland / Suisse / Schweiz 36
United Kingdom / Royaume-Uni / Vereinigtes Königsreich 37

Asia / Asie / Asien 38
India / Inde / Indien 38
Japan / Japon 39

USA 44

The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren 45

Satisfaction Survey 47

Enquête de satisfaction 48

Bewertungsbogen 49

Europe / Europa

Political Aspects – Aspects politiques – Politische Aspekte

➢ Haering, Peter
Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM - People with reduced mobility)
(VDV-Jahresbericht 2007/2008, 2008, S. 78-79) DE
Am 07.03.2008 wurden dieTechnische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM - People with reduced mobility) im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht und sind bei Neubauten sowie umfangreichen Umbauten anzuwenden. Sie regeln die Mindestanforderungen an Infrastruktur und Fahrzeuge der Eisenbahn zur Verbesserung der Mobiltät von z. B. Kindern, Personen mit Kinderwagen bzw. schweren Gepäck oder Rollstuhlfahrern. Dies betrifft insbesondere den Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, Einstiegshilfen und die Platzgestaltung im Fahrzeug. Auch wenn die Anforderungen der TSI PRM in Deutschland bereits weitgehend erfüllt sind, müssen nun europaweit viele Regelwerke und Standards entsprechend angepasst werden.
DB AG, I0860923

➢ Hackl-Gruber, Walter; Barta, Matthias
Open to equality and accessibility
(Offen für Gleichsetzung und Zugänglichkeit)
(European Railway Review, 2008, 2, S. 71-73) EN
Die Human Factors Working Group (Faktor Mensch Arbeitsgruppe) der TU Wien verfolgt das Ziel, den gleichen Zugang zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Transports für alle Bürger zu gewährleisten. Trotz großer Anstrengungen gibt es immer noch Defizite bei der Zugänglichkeit zu Reisezügen für geistig und körperlich Behinderte. Deshalb arbeitet die genannte Arbeitsgruppe zusammen mit der Fa. IFE Türen und anderen Industriepartnern an einem Projekt zur Entwicklung von Richtlinien für modulare und europaweit standardisierte Eingangstür-Systeme. Dazu wurden die funktionellen Anforderungen festgelegt und die in Europa vorherrschenden Türen und Türöffnungseinrichtungen analysiert und entsprechende Daten zusammengetragen. Die gesammelten Daten wurden durch Auswertung entsprechender Vorschriften und Forderungen von Behinderten-Verbänden ergänzt. Dabei war die Erkennbarkeit und Bedienbarkeit der Betätigungseinrichtungen für die Türen ein Schwerpunkt. Die theoretisch ermittelten Werte wurden anhand eines Versuchsmodells im Bombardier-Werk Hennigsdorf überprüft. Die erzielten Ergebnisse und weitere Aufgaben werden behandelt.
DB AG, I0859459

➢ Pawlik, M.
European railway interoperability: opening the railway services for people with reduced mobililty
(Railway Market - Central and Eastern European Review, Varsovie : Rynek Kolejowy, 2008-01, Vol.3, N.1, P.60-62) EN
Cet article revient sur la STI C(2007)6450 du 21 décembre 2007 concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen. Cette STI s'inscrit dans le cadre de la libéralisation du transport ferroviaire de personne et dans l'harmonisation des pratiques des différents pays. Elle concerne aussi bien le matériel roulant et les gares.
UIC016918

➢ Commission des Communautés Européennes

2008/164/EC: Commission Decision of 21 December 2007 concerning the technical specification of interoperability relating to "persons with reduced mobility" in the trans-European conventional and high-speed rail system (notified under document C(2007) 6633) (Text with EEA relevance)

2008/164/CE : Décision de la Commission du 21 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux "personnes à mobilité réduite" dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse [notifiée sous le numéro C(2007) 6633] (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

2008/164/EG: Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifkation für die Interoperabilität bezüglich "eingeschränkt mobiler Personen" im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 6633) Text von Bedeutung für den EWR)

(Journal Officiel de l'Union européenne, Luxembourg : Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 2008-03-07, N.L 64, P.72-207) EN ; FR ; DE

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0072:0207:EN:PDF
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0072:0207:FR:PDF
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0072:0207:DE:PDF
UIC01686

➢ Parlement Européen ; Conseil

Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations

Règlement (CE) no 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

(Journal Officiel de l'Union européenne, Luxembourg : Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 2007-12-03, N.L 315, P.14-41) EN ; FR ; DE

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:EN:PDF
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:FR:PDF
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:DE:PDF
UIC016477

➢ Dierksmeier, Bernhard; Jünger, Igor

Erleichtertes Bahnfahren für mobilitätseingeschränkte Personen durch Anwendung der TSI PRM

(Applying the TSI PRM makes rail travel easier for people with reduced mobility
(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2006, 12, S. 863-867) DE

L'article commente ce souci d'uniformisation de la réponse adaptée aux personnes à mobilité réduite. Cela concerne des aménagements des sols, des conditions d'accès ou la hauteur des quais pour faciliter le voyage.

Mit den technischen Vorgaben von Mindeststandards für mobilitätseingeschränkte Nutzer der Eisenbahn durch die TSI PRM (People with Reduced Mobility) wird gewährleistet, dass überall in Europa ein Reisender dieselbe Mindestqualität der Information, des Aufenthaltes und der Zugänglichkeit erhält. Die Industrie profitiert durch europaweite Standards und kann in größeren Stückzahlen anbieten, wovon das Verkehrsunternehmen/der Betrieb auch profitiert. Die Schiene wird als Verkehrssystem attraktiver. Im Beitrag wird der Inhalt der TSI PRM und ihre Auswirkungen für Deutschland und die DB AG (im Teilsystem Infrastruktur, im Teilsystem Fahrzeuge und bei den Übergängen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug) beschrieben und die Umsetzungsstrategien kurz erläutert.

DB AG, I0653377 / RENFE-ADIF-FFE / SNCF FER056994 / UIC015331

➢ Conférence Européenne des Ministres des Transports
Improving transport accessibility for all: Guide to good practice
(Améliorer l'accès aux transports pour tous : Guide de bonnes pratiques)
(Paris Cedex 16 : OCDE, 2006, 159P.) EN;FR [01 S 60]
Faciliter l'accès aux véhicules et aux infrastructures de transport est un objectif majeur pour les autorités de transport, les opérateurs et les prestataires de services. L'un des facteurs clés permettant l'amélioration de l'accessibilité des systèmes de transport est sans conteste l'échange d'expériences. La CEMT a donc préparé ce guide en vue de faciliter l'échange d'expériences entre les différents pays.
SNCF FER 055281 / UIC013852

➢ Conférence européenne des ministres des transports;Union Internationale des transports publics
Améliorer l'accès aux transports publics : principes directeurs pour le personnel des entreprises de transport
(Paris Cedex 16 : OCDE, 2006, 27P.) FR;EN [64 S 8]
http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/06TPHguidelinesF.pdf
http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/04Access.pdf

Des transports accessibles et conçus en pensant à l'usager permettront à la personne handicapée ou à la personne âgée d'utiliser sans obstacle le système de transport et de prendre part à la vie de la collectivité sur un pied d'égalité sans perdre son autonomie. Les innovations et les aménagements, dont l'ensemble des modes de transport ont récemment fait l'objet, ont beaucoup contribué à rendre les voyages plus faciles et plus agréables pour tous. Ces principes directeurs sont destinés à aider à la compréhension des problèmes spécifiques que rencontrent les usagers handicapés ou âgés qui utilisent les transports et à trouver des réponses adaptées à leurs besoins. Ces recommandations apportent des solutions pratiques et permettent aux entreprises de transport de voyageurs d'améliorer leurs prestations clientèle, ce qui constitue un facteur essentiel de leur réussite.
SNCF FER056403 / UIC013621

➢ Ochocimski K.
Techniczne specyfikacje interoperacyjności dotyczące dostępności dla ludzi z ograniczoną możliwością poruszania się
(Technical specifications of interoperability concerning access for people with reduced mobility)
(Prace Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, 2005, issue 142, p. 42 – 44) PL
Review of works which have been carried out over the last two years along with development of technical specification of interoperability of transeuropean conventional rail transport system with regard to its adaptation to the requirements of people with reduced mobility.
PKP

➢ Bednarski, Nora
Taking disability on board
(Eurotransport, 2005, 1, S. 56-59) EN
Die Möglichkeit der Beförderung und die Mobilität sind Grundvoraussetzungen für die volle Teilnahme von Behinderten am gesellschaftlichen Leben. Behinderte sind ein bedeutsamer und wachsender Teil der Bevölkerung, wobei das Anwachsen durch die steigende Überalterung noch zunimmt. In Europa weisen etwa 10 % der Bevölkerung eine Behinderung auf. Das European Disability Forum (EDF) vertritt die Interessen von etwa 50 Millionen Behinderten in Europa und sichert, dass bei der EU keine Entscheidungen ohne Berücksichtigung der Behinderten getroffen werden. Dabei ist das Verkehrswesen ein sehr wichtiger Bereich und die Organisation bemüht sich gegenwärtig besonders um die Stärkung der Rechte von behinderten Flug- und Bahnpassagieren. Im Beitrag werden die verschiedenen Aktivitäten des EDF, auch in Zusammenarbeit mit UITP, ECNT und EUROCITIES, vorgestellt.
DB AG, I0545974

➢ Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure
Implementation of the charter on rail passenger services in Europe: Progress report
(Bruxelles : CER, 2005-09, 52P.) EN [26 S 12]
http://www.cer.be/force-download.php?file=/media/publications/Pass_Rp_09_2005.pdf
Mise à jour du rapport de novembre 2004.
UIC012752

➢ Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure
Implementation of the charter on rail passenger services in Europe: Progress report
(Bruxelles : CER, 2004-11, 44P.) EN [26 S 8]
UIC012247

➢ European Commission. Directorate-General for Research
COST action 335: Passengers' accessibility to heavy rail systems
(Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 2004, 96P.) EN [64 S 4]
Manuel pour la conception et l'aménagement de gares accessibles aux personnes handicapées.
UIC012427

➢ CEMT ; UITP
Améliorer l'accès aux transports publics.
(Editions de l'OCDE, Editions de l'OCDE2004, 1 vol., 16x23 cm, 98 p., fig., tabl., bibliogr., 4 ann.) FR

Ce rapport montre l'importance de la coopération entre les prestataires de services des transports publics et les autorités locales. En effet, une telle coopération peut contribuer à rendre les transports publics plus accessibles. Et elle sera d'autant plus efficace qu'elle s'accompagnera d'un dialogue suivi avec la communauté des personnes handicapées. Ce rapport s'appuie sur l'expérience de quatre villes : Göteborg (Suède), Grenoble (France), Prague (République tchèque) et Liverpool ((Royaume Uni).

SNCF FER050347

➢ Houserová, Alena
Tarifní slevy v prostredcich obsobni hromadné dopravy v nekterých zemich EU a CEMT pro osoby se snizenou schopnosti pohybu a orientace
(Tarifermäßigungen in den Verkehrsmitteln des Personenverkehrs in einigen EU- und CEMT-Ländern für Personen mit verminderter Bewegungs- und Orientierungsfähigkeit)
(Doprava, 2004, 4, S. 19-23) CS
Auf der Basis von CEMT-Material aus dem Jahr 2000 werden für die europäischen Staaten (Ausnahmen: Nachfolgestaaten Jugoslawiens, Slowakei und GUS) sowie Japan und USA die Fahrpreisermäßigungen aufgeführt, die Schwerbehinderten gewährt werden. In der Regel beziehen sich die Ermäßigungen auf die ständigen Bewohner des Landes und nur in Ausnahmefällen (z. B. Niederlande) auch auf Ausländer. Ob z. B. Inhabern tschechischer Behindertenausweise nach dem EU-Beitritt Tschechiens die gleichen Ermäßigungen in den anderen EU-Ländern gewährt werden wie deren Bewohnern, wird mit Verweis auf eine Telefonverbindung des CR-Innenministeriums prinzipiell bejaht, es wird jedoch empfohlen, sich vor Reiseantritt dort zu erkundigen oder über das Internet Informationen einzuholen. Die Darstellung der Ermäßigungen erfolgt in tabellarischer Form sowie in einer Kurzbeschreibung je Land.
DB AG, I0443490

➢ Brouder, A.
L'accessibilité des trains pour les personnes âgées
Train accessibility for the elderly
Zugangsmöglichkeiten zu Zügen für ältere Menschen
(Rail International/Schienen der Welt, Bruxelles : Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), 2002-02, Vol.33, N.2, P.10-14) FR;EN;DE
Entre 1975 et 1982, une loi, des décrets, des arrêtés et des circulaires ont défini les modalités permettant de généraliser l'accessibilité des bâtiments et de l'espace public aux personnes à mobilité réduite dont un grand nombre se situe parmi les personnes agées. Actuellement, on recherche des approches plus sélectives et moins discriminatoires à leur encontre dans l'aménagement des entreprises ferroviaires européennes et les trains. L'article traite des progrès que les entreprises ferroviaires doivent faire en matière d'aménagement du territoire, d'unification des infrastructures et des systèmes de ventes commerciales, d'accessibilité, de sécurité et de clareté.
Es ist allgemein anerkannt, dass ältere Mobilitätsbehinderte zu einer von unserer Gesellschaft am stärksten vernachlässigten Kategorie gehören, und dass ihnen auch heute noch unzählige Hindernisse den Zugang zu diversen Aspekten des gesellschaftlichen Lebens versperren. Die Autorin beschreibt die wirtschaftliche Bedeutung sowie das Verhalten der wachsenden Anzahl ältere Personen, die Fortschritte bei den Eisenbahnunternehmen und die wichtigsten Faktoren für den Zugang älterer Mobilitätsbehinderter zur Bahn hinsichtlich Zugänglichkeit, Sicherheit und Wahrnehmbarkeit. Ferner berichtet sie über das Vorgehen der Europäischen Union und über den künftigen Forschungsbedarf.
CD TRIS 56402A00647 / DB AG, I0234067 / SNCF FER038494 / UIC008870

Tecnical Aspects (Innovations) – Aspects techniques (innovations) – Technische Aspekte (Innovationen)

➢ Hackl-Gruber, W. ; Barta, M.
Open to equality and accessibility
(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008-04, Vol.14, N.2, P.71-73) EN
Le projet MODTRAIN a commencé dans le but de modulariser et de standardiser les composants du matériel roulant. 35 partenaires industriels se sont réunis pour développer des solutions qui vont aider à réduire les coûts d'installation d'un nouvel équipement interopérable. Le groupe de travail sur les facteurs humains de l'Université technique de Vienne y a participé. Malgré des efforts pour améliorer l'accessibilité du matériel roulant, il existe toujours des défauts d'utilisation pour les handicapés des interfaces homme-machine. Grâce à la participation de handicapés, il a été possible d'identifier leurs besoins dans l'utilisation d'un système de portique et de tester du matériel.
UIC016990

➢ Brandt, Hermann
MBB Einstiegssysteme
(Nahverkehrs-praxis, 2008, 3, S. 21) DE
Am Beispiel der Produkte der MBB Liftsystems AG werden Bauformen und Einsatzmöglichkeiten von Einstiegssystemen für Rollstuhlfahrer vorgestellt. Dies sind einerseits vollautomatische, elektrisch betriebene Rampen und andererseits Hublifte, die entweder als Medilifte (bei Niederflurfahrzeugen) oder als Trainlifte im Einsatz sind. Die MBB Trainlifte sind geeignet für den Einsatz bei allen Schienenfahrzeugtypen, Bahnsteighöhen und Türbreiten, die aktuelle Generation erfüllt die Bauvorgaben der EN 1756-2. Die vom Hersteller gelieferte begleitende Dokumentation enthält u.a. alle Systembeschreibungen, Informationen über Fehleranalysen, Langzeitverhalten und Betriebskosten.
DB AG, I0858553

➢ Badcock, Peter

Meeting the challenges of inclusive design

(IRJ International Railway Journal, 2006, 1, S. 28-29) EN

Im Beitrag wird über eine internationale Konferenz in Köln berichtet, die sich mit der Innenausstattung von Wagen sowie von Bahnhöfen befasste. Es wurde diskutiert, welche Erwartungen der Reisende an die Bahn hat und für welchen Komfort er bereit ist, einen höheren Fahrpreis zu zahlen (Leselampen, Klimatisierung, Gepäckablage, Teppichboden, Fenstersitze, Orientierung im Zug, Toiletten usw.). Es werden Beispiele aus Schweden (X2000), Spanien, Frankreich, Deutschland und Großbritannien diskutiert. Auf die Belange von Rollstuhlfahrern und von Kinderwagen wird eingegangen.

DB AG, I0649872 / UIC013147

➢ Roden, Andrew

Access for all?

(IRJ International Railway Journal, 2006, 1, S. 26-27) EN

Cet article commente les difficultés d'accès aux transports ferroviaires pour les personnes handicapées. Cela concerne désormais aussi les machines électroniques de vente, à disposition du public. Il faut d'ailleurs soigner le repérage, la signalétique et l'orientation pour les voyageurs peu habitués aux transports ferrés.

Der Beitrag befaßt sich mit den Problemen von Rollstuhlfahrern und anderen Reisenden mit eingeschränkter Mobilität (Kinderwagen, große Gepäckstücke) in Eisenbahnen, U-Bahnen und Stadtbahnen. Aufzüge und Rampen sind teuer und können nicht auf jeder Station eingerichtet werden. In London wird gekennzeichnet, welche Stationen ohne Einschränkung benutzbar sind. Für Schweden und Deutschland wird die Situation als gut eingeschätzt. Der elektrische Nahverkehrstriebwagen Coradia Lirex von Alstom, der in Stockholm eingesetzt wird, ist der rollstuhlfreundlichste Zug auf dem Markt. Von Vorteil ist der Einsatz von Niederflurwagen und die richtige Anordnung von behindertengerechten Toiletten. Es ist eine große Herausforderung für die Bahnen, den richtigen Mittelweg zu finden zwischen der Forderung nach besserem Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und den Kosten bei Änderungen am bestehenden Streckennetz.

CD TRIS 5406A00673 / DB AG, I0649871 / SNCF FER053361 / UIC013146

➢ Mizukami, Naoki

Installation of tactile ground surface indicators for blind persons on railway platforms

(Railway Technology Avalanche, 2005, 7, S. 43) EN

In Ermangelung fundierter Vorgaben wurden Versuche mit blinden Testpersonen zur Wirksamkeit profilierter wegweisender Bodenfliesen durchgeführt. Neben der Größe dieser Fliesen und ihrem ausreichenden Abstand von Gefahrenpunkten geht es auch um deren richtungsbezogene Erkennbarkeit, sodass neue, asymmetrisch profilierte Bodenfliesen entwickelt wurden. Auch wurde die Notwendigkeit einheitlicher Gestaltung der Warneinrichtung festgestellt.

DB AG, I0548048

➢ Scott, Graham

Higher standards will boost traffic

(IRJ International Railway Journal, 2005, 1, S. 18-19) EN

La bataille du trafic ne se gagnera pas uniquement par les prix et la ponctualité mais également par des exigences très élevées en termes de confort pour les voyageurs

Höhere Fahrgastzahlen können nicht nur über günstige Preise und Pünktlichkeit allein erzielt werden. Es kommt vielmehr auch darauf an, eine besseren Reisekomfort und Annehmlichkeiten bei der Reise zu bieten. Im Beitrag wird dazu insbesondere auf die Gestaltung der Toiletten im Zug eingegangen. Vorgestellt wird eine optimal gestaltete Zugtoilette, die auch für Rollstuhlfahrer geeignet ist. Ihre Gestaltung einschl. der Farbgebung erfolgte mit photo-realistischer Software am Computer. In Großbritannien wird sie bei 153 Dieseltribwagen der Baureihe 153 eingebaut werden.

DB AG, I0545581 / UIC 011963

➢ Abbott, J.
Making public transport accessible to the disabled
(Eurotransport, Kent : Russell, 2004, Vol.2, N.2, P.71-74) EN
L'article fait le point sur les solutions techniques mises en place dans les transports (bus, métro, train) pour faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
UIC011302

➢ Feser, T.;Bramauer, J.;Ritt, A.
Innovationen für Einstiegstürsysteme im Bereich von Fahrzeugen des städtischen Bereichs: Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen bis hin zu Hochgeschwindigkeits-zügen
(ZEVrail Glasers Annalen, Berlin : Georg Siemens, 2004-06, Vol.128, N.6, P.152-165) DE
UIC011344

➢ Hecht, M.;Rieckenberg, T.;Wichser, J;al.
Mittelflur-Reisezugwagen
(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg : Tetzlaff, 2000-02, Vol.51, N.2, P.12-15) DE
Cet article est basé sur une étude effectuée par l'Institut des transports routier et ferroviaire de l'Université technique de Berlin et l'Institut pour la planification du trafic et des techniques de transport (IVT) de l'Ecole technique supérieure de Zurich dans le cadre du programme COST 335 "Amélioration de l'accessibilité du chemin de fer". La mission consistait à examiner la faisabilité de voitures à hauteur de plancher moyenne pour le trafic grandes lignes et d'élaborer des directives pour le cahier des charges concernant ces voitures.
UIC006924

➢ European Commission. Directorate General Transport
COST 335 : Passenger Accessibility of Heavy Rail Systems. Final report of the Action
(Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999, 260P.) EN [64 R 6]
ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/cost-transport/docs/335-02.pdf
Ce rapport est le fruit d'un projet de coopération européen auquel des experts de 17 pays et 4 organisations internationales ont pris part. Le but de ce rapport est de fournir des indications sur les meilleures pratiques qui permettent de répondre aux besoins des voyageurs à mobilité réduite qui utilisent les transports ferroviaires.
UIC007069

Austria / Autriche /Österreich

➢ Ostermann, Norbert; Rüger, Bernhard
Neuartige Ansätze zur barrierefreien Einstiegsgestaltung bei Reisezugwaggons
(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2006, 12, S. 880-883) DE
L'article commente le nouveau design pour des matériels d'accès facilité pour les handicapés. Cela permet de monter dans le train avec un matériel d'approche bien adapté et pouvant véhiculer et hisser à bord un fauteuil roulant.
Am 1. Januar 2007 ist in Österreich das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten. Es hat das Ziel, die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen, um ihnen die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten. Um Ideen und Ansätze zum Abbau von Zugangsbarrieren im Eisenbahnverkehr zu erhalten, wurde in der ÖBB-Holdung AG ein Wettbewerb für Studenten und Schüler ausgeschrieben, welcher durch das Institut für Eisenbahnwesen der TU-Wien organisiert und durchgeführt wurde. Die Siegerprojekte wurden im Rahmen des Internationalen Verkehrssymposiums 2006 der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen am 08.06.2006 im Lentos Kunstmuseum in Linz vorgestellt.

Einige unterschiedliche Ansätze (klassische und alternative fahrzeuggebundene Hebelifte, in Stufen integrierte Lösungen, alternative Einstiegsbereiche, Bahnsteigseitige Hebebühnen und Hilfseinrichtungen wie Drehbühnen und im Bahnsteig integrierte Hebebühnen sowie nicht technische Alternativansätze) wurden vorgestellt.

CD TRIS 5406A02851 / DB AG, I0653394 / SNCF FER056994 / UIC015334

➢ **Elektrotriebwagen "Talent" für ÖBB noch immer nicht zugelassen**

(Eisenbahn-Revue international, 2004, 6, S. 266-267) DE

Bei den ÖBB bereitet die Erlangung der Betriebsgenehmigung durch die Aufsichtsbehörde für die Talent-Triebwagen der Reihe 4023 weiterhin Schwierigkeiten, nachdem immer noch 58 Änderungswünsche für eine Betriebszulassung nicht erfüllt sind. Obwohl sich Bombardier aus technischen Gründen nicht zur Erfüllung sämtlicher Auflagen in der Lage sieht und somit eine Zulassung nur durch "Harmonisierung" der Ansichten von Aufsichtsbehörde und Hersteler möglich erscheint, haben die ÖBB eine weitere Nachbeschaffung beschlossen. Die Vorteile der Talent-Beschaffung müssen nach Meinung des Autors in einigen Punkten wie z.B. der behindertengerechten Einstiegsverhältnisse relativiert werden.

DB AG, I0442158

➢ Heider, Heinz; Mentz, Hans-J.; Stütz, Andrea

Ohne Barrieren durch Wien

(Der Nahverkehr, 2003, 3, S. 56-60) DE

Der Verkehrsverbund Ostregion (VOR), der den großraum Wien abdeckt, hat sich zusammen mit den Regionen und Ländern Rom (Italien), Elsass (Frankreich) und Baden-Württemberg (Deutschland) an dem internationalen, EU-geförderten Forschungsprojekt ISCOM (Integrated Systems for Combined Mobility) von 2000 bis 2002 beteiligt. Ziel des Projektes war es aus der Sicht VOR, die bereits existierende Fahrplanauskunft EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) zu einer intermodalen Auskunft auszubauen und dabei speziell auch Wege für Mobilitätsbehinderte planbar zu machen. Eine intermodale Auskunft schließt auch die Wege von und zur Haltestelle ein. Es werden u. a. Zugänge, Umsteigewege und optimierte Wege nach Komfort und Behinderung in die Auskunft eingeschlossen. Das neue System EFA Version 9 läuft seit September 2002 in Wien im Testbetrieb.

DB AG, I0337712

Belgium / Belgique /Belgien

➢ De Ganck, E.

Facilities for people with reduced mobility at SNCB

L'accueil des personnes à mobilité réduite à la SNCB

Der Empfang von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität durch die SNCB/NMBS

(Rail International/Schienen der Welt, Bruxelles : Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), 2004-01, N.1, P.2-8) FR;EN;DE

Politique de la SNCB en faveur d'une meilleure accessibilité des personnes à mobilité réduite au système ferroviaire.

Im Beitrag wird dargestellt, welche Bemühungen die belgischen Staatsbahnen SNCB/NMBS unternimmt, um "Reisenden mit eingeschränkter Mobilität" (nicht nur Reisenden im Rollstuhl, sondern z.B. auch sehbehinderten, geistig Behinderten, Gehörlosen, Menschen mit Gipsbein, Müttern mit Kleinkindern, alten Menschen und Menschen mit schweren Lasten), die Reise zu erleichtern. Da ein Drittel aller Bahnhofsgebäude vor 1900 gebaut wurden und nur 13 % nach 1980 ist dieses Ziel nicht leicht zu erreichen. Die Tatsache, dass es innerhalb des Streckennetzes der SNCB/NMBS drei unterschiedliche Bahnsteighöhen gibt, macht es umso schwieriger (zu den gängigen Höhen 75 cm und 28 cm kommt durch umfassende Umbauarbeiten an den Bahnsteigen nun auch die Bahnsteighöhe von 55 cm hinzu). Die entsprechenden Maßnahmen in den Fahrzeugen und Bahnsteigen werden dargestellt. Insbesondere Rampen verschiedener Typen zur Überwindung des Höhenunterschieds von bis zu einem Meter zwischen Bahnsteig und Einstiegsplattform werden erklärt. Als weitere Maßnahmen zählen Aufzüge, Wegeleitsysteme für Blinde, Hilfspersonal. Umfangreiche Umbauarbeiten sind vorgesehen.

DB AG, I0440943 / RENFE-ADIF-FFE / SNCF FER043398 / UIC010822

Bulgaria / Bulgarie /Bulgarien

➢ Goturanov, Borislav
Dostapen obshhestven transport za khorata s uvrezhdanija
(Zugang für Behinderte zu öffentlichen Verkehrsmitteln)
(Zelezopaten transport, 2005, 4, S. 34-38) BG
Ca. 10 % der arbeitsfähigen bulgarischen Bevölkerung hat wegen unterschiedlichster Behinderungen Probleme, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Es sind Maßnahmen zu treffen, um den Behinderten dies zu ermöglichen. Das kann durch helfende Personen, behindertengerechte Zugänge und Konstruktionen, verbesserte Informationsmittel sowie Geräte und Einrichtungen erfolgen. Im Beitrag werden die vorhandenen Normen und Gesetze und die zu ihrer Umsetzung entwickelte Strategie beschrieben. Eingeleitete organisatorischen Maßnahmen sowie neue Einrichtungen an Verkehrsmitteln und für den Transport der Behinderten sind aufgeführt.
DB AG, I0546275

Czech Republic / République tchèque / Tschechien

➢ Matuska, Jaroslav
Barrierefrei nutzbare Info-Systeme
(Situation in der Tschechischen Republik im europäischen Vergleich)
(Der Nahverkehr, 2008, 10, S. 64-66) DE
Der Beitrag beschäftigt sich mit den Anforderungen an Informationssysteme (IS) im öffentlichen Verkehr für Fahrgäste mit eingeschränkter Bewegungs- und Orientierungsfähigkeit, speziell für seh-, hörgeschädigte und körperbehinderte Fahrgäste in der Tschechischen Republik und vergleicht einige Parameter mit schweizerischen (SN) und deutschen Normen (DIN) sowie mit den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI). Abschließend werden Beispiele für die praktische Anwendung dieser Anforderungen im öffentlichen Verkehr der Tschechischen Repbulik genannt, wie z.B. die elektronische Informationstafel EZOP, die Selbstbedienungs-Informationssäule Hawk sowie das Informationssystem Tyfloset für Sehbehinderte.
DB AG, I0861387

➢ MATUŠKA, J.; KOVÁŘ, L.
Informační systémy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v železniční dopravě
(Information Systems for Disabled People in Railway Transport)
(NOVÁ ŽELEZNIČNÍ TECHNIKA 2006 č.5, s.8-10, obr. 4, lit. 4, res. angl., něm., rus., 231 (F 2686)) CS
The paper explains the main aspects of accessibility to the information systems to the disabled passengers in public transport. To the successful applications of these systems in the Czech Republic belong the electronic indication board EZOP, self-service information stand Hawk or various types of loudspeaker - equipped boards displaying trains arrivals and departures.
TRIS *5406A02611*

➢ Matuška, J.; Čtvrtečková, S.
Bezbariérová přeprava cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace na železnici
(Transport of disabled people on railways)
(VĚDECKOTECHNICKÝ SBORNÍK ČESKÝCH DRAH 2005 č.20, s. 262 (H 9823)) CS
The report is about the state of mobility of disabled people on railways.
There are examples of critical places from transportation phases and accessibility classification by a coefficient of accessibility ß.
TRIS *5405A02515*

Finland / Finlande / Finnland

➢ Vesanen-Nikitin, I.
Accessible Public Transport Interchange
(Un carrefour d'échange au niveau du transport public accessible à tous)
(Ministry of Transport and Communications, 2000-08-31, 89P.) EN [64 S 2]
Un carrefour d'échange au niveau du transport public se doit d'être un environnement de voyage de grande qualité, multimodal et accessible par tous. La première fonction de ce réseau est d'aider les passagers à passer d'un mode de transport à un autre de façon efficace, sûre et facilement. Les équipements pour ce projet doivent servir à tous et être adaptés à chacun (chaise roulante, éclairage suffisant, information des usagers sur les connexions). La présente étude définit ce que pourrait être ce concept de carrefour d'échange.
UIC008859

France / Frankreich

➢ POINGT M.H.
Accessibilité : tout le monde en voiture
(Vie du rail magazine, 2009-04-01, n° 3200, p. 4-6, ill.) FR

Une porte large pour donner accès aux fauteuils roulants, un espace dédié, des toilettes aménagées et des installations de sécurité… La toute dernière voiture TER Corail Intercités conçue pour les personnes à mobilité réduite est entrée en service en Basse-Normandie. D'autres régions devraient bientôt l'adopter.

SNCF FER065419

➢ Guerrand, Sylvie; Jolivet, Sylvain; Gitton, Sylvain
Un programme phare de recherche pour de nouveaux services dédiés à l'accessibilité
(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 75-83) FR

Les enjeux de l'accessibilité, sa complexité eu égard à la diversité des problèmes à traiter justifient pleinement l'engagement de l'entreprise SNCF dans la mise en place d'un programme de recherche dédié.
Wie sehen zugangsfreundliche Schienenfahrzeuge in Zukunft aus? Eine Projektgruppe, bestehend aus SNCF, weiteren Betreibern und Behindertenverbänden, entwickelt bessere Zugangsmöglichkeiten. Einige Projekte: Bahnsteig und Wageneinstieg sind gleich hoch, eine ausfahrbare Schwelle überbrückt die Lücke, Lautsprecher leiten den Rollstuhlfahrer, er fährt eigenständig in den Wagen, Sensoren überwachen seinen Weg, Sensoren an Zug und Bahnsteig bewirken, daß ein Wageneingang direkt vor einem wartenden Rollstuhlfahrer hält, Sprechende Übersichtspläne und GPS-Navigationssystem in Bahnhöfen. Zugangsfreundlichkeit, Annehmlichkeit und Selbstständigkeit erfreuen nicht nur die Behinderten sondern auch alle anderen Reisenden. Die Projektgruppe, Organisation, Vorgehen und Ziele werden beschrieben.

DB AG, I0861914 / SNCF FER062801

➢ Pujol, Claude; Bayle, Bernard
L'accessibilité aux trains pour tous
(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 59-65) FR
Im Jahr 2015 werden nahezu 30 % aller Reisenden "eingeschränkt" beweglich sein. Dazu gehören nicht nur Gehbehinderte, Verletzte mit Krücken, Rollstuhlfahrer und Blinde sondern auch Menschen mit Gepäck, mit Kinderwagen, mit Kleinkindern, Kinder ohne Begleitung, schwangere Frauen sowie Alte und ganz Alte. Alle sollen in die Lage versetzt werden, einen Personenzug selbstständig zu betreten und zu verlassen. Die Geometrie zwischen Bahnsteig und Wagen wird detailliert behandelt. Der Bahnsteighöhe ist im Allgemeinen festgelegt. Der Wageneinstieg wird, unabhängig von Beladung und Radverschleiß, durch die geregelte Sekundär-Luftfederung auf gleicher Höhe gehalten. Die Lücke zwischen Bahnsteig und Wageneinstieg muß begrenzt sein, sie wird durch eine ausfahrbare Schwelle überbrückt. Schwierigkeiten bereiten Bahnsteige, die in der Kurve liegen, besonders wenn die Kurve überhöht ist und die Wagentüren ungünstig angeordnet sind. SNCF, Institute und Industrie arbeiten an vielversprechenden Lösungsansätzen.
DB AG, I0861912

➢ Dumortier, Robert
L'accessibilité au matériel roulant
(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 53-58) FR
In der französischen Norm für "Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit" werden an Hand von 350 Kriterien die Zugangsfreundlichkeit und die behindertengerechte Einrichtung von Schienenfahrzeugen bewertet. Diese Forderungen erfüllt der TGV 1 (1981) zu weniger als 50 %, der Straßenbahnzug Aulnay-Bondy (2005) trotz fehlender Toilette zu 64 %. Die heutigen SNCF haben bei der Gestaltung ihrer zukünftigen Personenzüge beide Zielgruppen im Auge - Nichtbehinderte und Behinderte. Es wird gemeinsame Toiletten geben sowie bequeme Einstiege und angenehme Fahrgastbereiche. Beim Entwurf der Einrichtungen werden besonders die Empfindlichkeiten und die Wahrnehmung der Blinden, der Gehörlosen sowie der eingeschränkt Beweglichen berücksichtigt. Die neuen Techniken werden, ähnlich wie beim "Erprobungsbahnhof für Zugangsfreundlichkeit" an einem "Versuchszug der Zugangsfreundlichkeit und bequemen Einrichtungen für alle" ausgetestet.
DB AG, I0861898

➢ Sulpis, Bernard
L'accessibilité au réseau
(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 47-52) FR

L'accessibilité de tous et en particulier des personnes handicapées au réseau ferré national représente pour Réseau Ferré de France une ambition que l'entreprise partage avec tous les acteurs, collectivités publiques, transporteurs et associations.
In Frankreich müssen 168 nationale und internationale sowie 1 250 regionale Bahnhöfe für alle, und vor allem für Behinderte, zugangsfreundlich gestaltet werden. 2,5 Mrd. € umfasst dieses anspruchsvolle gesellschaftspolitische Unterfangen. Das Nationale Französische Eisenbahnetz (RFF), die Betreiber und die Verbände stellen sich diesem Großprojekt und wollen es bis zum Jahr 2015 abgeschlossen haben. Die wichtigsten Arbeiten sind die Überquerung bzw. Unterführung der Bahnsteiggleise, die Höhe und Ausführung der Bahnsteige und der Einstieg vom Bahnsteig in den Zug. Vorreiter sind 20 Bahnhöfe auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke TGV-Ost, die Bahnhöfe im Großraum Paris sowie in den nordöstlichen Regionen Champagne-Ardenne und Elsaß-Lothringen. Die gesetzlichen Vorlagen, die Vorgehensweise, die Maßnahmen werden beschrieben.
DB AG, I0861897 / SNCF FER062799

➢ Saux, Isabelle le

L'accessibilité des gares vue par les concepteurs

(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 37-45) FR

Die noch vorhandenen Sinne der Behinderten sind eine wichtige Richtlinie für den Architekten eines zugangsfreundlichen Bahnhofs. Das heißt, für einen Blinden muß der Bahnhof an Hand von Tastbarkeiten, Akustiken, Gerüchen sowie auch durch Rechtwinkligkeit, Unsymmetrien und Atmosphären "lesbar" sein. Der Architekt hilft dem Blinden beim Aufbau eines geistigen Bahnhofsbilds, das dem Blinden vertraut wird und in dem er sich eigenständig bewegen kann. Vergleichbares gilt für gehörlose, eingeschränkt bewegliche und anders behinderte Reisende. Die Behinderten werden immer mehr in die allgemeinen Verkehrsflüsse eingebunden. Die einzelnen Maßnahmen werden ausführlich beschrieben.

DB AG, I0861896

➢ Colin, Laurent

Politiques et ambitions pour l'accessibilité de gares de la direction des gares et de l'escale

(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 31-36) FR

La Direction Des Gares et de l'Escale (DDGE) s'est investie très tôt dans la problématique de l'accessibilité, avant même la parution des premiers textes de loi. L'arrivée des premiers textes a poussé la DDGE à définir ses ambitions, sa promesse clients, afin de mesurer les meilleures orientations à prendre pour favoriser l'accessibilité de tous dans les gares.

An Hand eines virtuellen "Erprobungsbahnhofs" diskutiert die SNCF (Direktion für Groß- und Unterwegsbahnhöfe) über die Gestaltung der Einrichtungen und ihre Zugangsfreundlichkeit für eingeschränkte und behinderte Reisende. Der Weg vom Eingang zu den Bahnsteigen muß durchgehend und sicher, logisch und unverwechselbar sein - Behinderte müssen ihm eigenständig folgen können. Dienstleistungen säumen diesen Weg. Menschliches Fühlen, Riechen, Spüren sowie räumliche Resonanz, Akustik und Luftströmung dienen der Wegfindung der Behinderten. Grundmuster für Bahnhofsvorplätze, Empfangsgebäude und Bahnsteige werden vorgestellt. Hilfselemente wie Tastwege, Schallbalisen, Schilder in Blindenschrift, Schilder mit "ganz" großen Buchstaben und Gebärden-"sprechende" Kunstfiguren auf Monitoren. Die diskutierten Anordnungen und Elemente kommen auf den Bahnhöfen der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke TGV-Ost zum Einsatz.

DB AG, I0861894 / SNCF FER062798

➢ Mercadier, Michel

Les spécificités de l'accessibilité des voyageurs dans les zones denses

(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 27-30) Französisch

Öffentlicher Personennahverkehr in stark bevölkerten Gebieten erfordert dichte Zugfolgen und hohe Reisegeschwindigkeiten. Die Reisezeit wird durch die Aufenthaltszeit in den Bahnhöfen entscheidend beeinflusst. Bei großem Fahrgastaufkommen kann das Ein- und Aussteigen 30 bis 40 Sekunden dauern, in Knotenbahnhöfen bis zu einer Minute. Bei gleicher Höhe von Bahnsteig und Einstieg, wird die Lücke zwischen Bahnsteig und Ein-stieg durch eine im Türbereich ausfahrbare Schwelle nahezu vollständig überbrückt. Durch diese zugangsfreundliche Maßnahme wird die Ein- und Ausstiegzeit um etwa 10 Sekunden verkürzt. Die ausfahrbare Schwelle erlaubt auch Rollstuhlfahrern einen schnellen, eigenständigen Zugang. Liegen Bahnsteig und Einstieg nicht auf gleicher Höhe, müssen Rollstuhlfahrer über eine mobile Rampe vom Bahnpersonal in den Zug geschoben werden. Hierdurch wird die Aufenthaltszeit um 30 bis 40 Sekunden verlängert. Die Ergebnisse der Versuche mit ausfahrbaren Schwellen und mobilen Rampen werden beschrieben.

DB AG, I0861893

➢ Devens, Didier; Marchand, Sabine
Les schémas directeurs de l'accessibilité ferroviaire
(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 15-26) FR

Trente ans après la loi du 30 juin 1975 qui visait à maintenir les personnes handicapées dans un cadre de vie ordinaire, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées favorise leur intégration sociale. Cette loi affirme le principe général d'accessibilité pour ces personnes et stipule notamment que les transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite au plus tard le 12 février 2015.
Der Anteil der behinderten Reisenden und ihrer Begleitpersonen liegt heute bei 15 %, im Jahr 2025 sollen es über 20 % sein (Alterspyramide, medizinischer Fortschritt). Frankreich hat diese Tendenz früh erkannt. Schon 1975 wurden Gesetze verabschiedet, die Behinderten die Teilnahme am täglichen Leben erleichterten. Die SNCF rüstet sich für den Wettbewerb um diese Zielgruppe. Gesetze, Vorschriften und Leitlinien werden erläutert. Sie beinhalten die Vorgaben für den Zugang zum Bahnhof, in die Züge sowie zu den Dienstleistungen - zugeschnitten auf Reisende, die in der Bewegung, im Sehen, im Hören, im Geist u. a. eingeschränkt oder behindert sind. Im Artikel gibt einen guten Überblick über Vorgaben und Lösungsansätze - national und regional. Eine Zugart ist von den Forderungen befreit - es sind die Nachtzüge.
DB AG, I0861892 / SNCF FER 062797

➢ Rigaud, Brigitte; Thevenet, Laurent
La politique "Accessibilité" de la SNCF
(Revue générale des chemins de fer, 2008, 7-8, S. 7-13) FR

Le défi de l'accessibilité est une des grandes priorités de l'entreprise. Pour le réussir, la politique "Accessibilité" de la SNCF se fonde sur des investissements et de nouveaux services, le tout défini dans un dialogue approfondi avec les personnes handicapées et à mobilité réduite.
Die SNCF investiert innerhalb von 10 Jahren 500 Mio. €, um den eingeschränkt beweglichen und behinderten Personen den Zugang zu Bahnhöfen und Zügen zu erleichtern bzw. zu eröffnen. Behindertenverbände gaben wertvolle Anregungen. Mitarbeiter der SNCF "spielten" Blinde, Gehörlose und Rollstuhlfahrer, um sich besser einzufühlen zu können. Der Pariser Bahnhof Montparnasse wurde "Erprobungsbahnhof für Zugangsfreundlichkeit": Auf einem Bildschirm informiert eine virtuelle Frau (Avatar) mit Mimik und Gebärden gehörlose Reisende. Das System enthält 80 "Sätze" und wird in 60 Bahnhöfen eingesetzt. Die wichtigsten Laufwege für Fußgänger sind mit geriffelten, vom blinden Reisenden zu ertastenden Bodenplatten ausgelegt sowie mit Balisen gesäumt, die ferngesteuert Sprachinformation ausschallen. Geschulte Mitarbeiter unterstützen behinderte Reisende an 7 Tagen von 7 bis 22 Uhr, im Notfall auch ohne Voranmeldung. Die SNCF steht mit den anderen Verkehrsträgern im Wettbewerb um die behinderten und eingeschränkten Reisenden, einer stetig wachsenden und einträglichen Zielgruppe.
CD TRIS 5408A01418 / DB AG, I0861872 / SNCF FER 062796

➢ SIMON E.
Schémas directeurs d'accessibilité : un retard annoncé.
(Transport public, n°1077, février 2008, p.26-29, phot.) FR

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées « donnait trois ans à compter de sa publication aux autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la LOTI. Elles se devaient donc d'établir dans les temps un schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport public dont elles sont responsables. Les trois ans sont passés, le compte n'y est pas.

SNCF FER060935

➢ Lewan, Hélène
Loi 2005: trois ans après, premier bilan
(Ville & Transports, 2008, 440, S. 20-23) FR
In ihrem Beitrag zum Thema der Gestaltung öffentlicher Einrichtungen wie beispielsweise Bahnhöfe oder öffentlicher Verkehrsmittel im Allgemeinen für Menschen mit körperlichen Behinderungen, lässt die Autorin 4 Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen zu Wort kommen. Diese äußern sich unterschiedlich über die Umsetzung des Gesetzes von 2005 in Frankreich, das die Zugänglichkeit aller öffentlichen Einrichtungen vorschreibt. Noch an vielen Stellen besteht erheblicher Nachholbedarf, da Aufzüge fehlen, Fußgängerüberwege keine speziellen Ausrüstungen für Blinde besitzen oder die Einstiege in Schienen- oder Straßenfahrzeuge zu hoch sind. All dies umzurüsten wird laut Schätzungen noch einen Kostenaufwand von 15 Mrd. € erfordern. Es ist allerdings aus Sicht der meisten Betroffenen bereits viel getan worden, so dass Behinderte sich nicht mehr in ein persönliches Ghetto gezwängt fühlen, sondern immer stärker am sozialen Leben teilnehmen können.
DB AG, I0861078

➢ **Vers une automatisation des arrêts de train en gare**
Automatic train stops in stations
(Rail & recherche, 2008, 48, S. 26-27) FR, EN
Le réseau Transilien (Ile-de-France) cherche à faciliter l'accès au train des personnes à mobilité réduite. Le projet de recherche DAC, Dispositif d'Assistance à la Conduite, a été mis en place dans ce but. Il vise à arrêter le train avec une précision compatible avec les aménagements de quai tels qu'une rampe d'accès au wagon de tête. Après une première campagne d'essai le prototype a été amélioré.
Um Einstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wirksam einsetzen zu können, wird für den Regionalverkehr Paris ein System zur automatischen Präzisierung der Bremsung eines einfahrenden Zuges entwickelt. Der Zug kommt mit einer Toleranz von 50 cm an einem festgelegten Punkt zum Halten, so dass der Reisende mit einer Hebevorrichtung auf dem Bahnsteig in den vorgesehenen Einstieg an der ersten Zugtür gehoben werden kann. Ein Prototyp besteht aus Dopplerradar, Signalbakenempfänger und Steuerungscomputer. Nach Startproblemen durch stark verlangsamten Anhaltevorgang wurde eine gut funktionierende Lösung durch Implementierung zusätzlicher Zugparameter in das System gefunden.
DB AG, I0860319 / UIC017343

➢ Lewan, Hélène; Reynaud, Nicolas; Jacquinot, Olivier
Accessibilité: peut-on appliquer la loi de 2005?
(Ville & Transports, 2008, 448, S. 28-43) FR
Considérée comme une victoire par les uns, comme une contrainte insurmontable par les autres, la loi " pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées " du 11 février 2005 suscite, plus de trois ans après sa parution, de nombreux débats. Entre l'urgence exprimée par les associations et les difficultés rencontrées par les collectivités, quelle place pour ce texte ?
Das Gesetz von 2005, das behinderten Menschen den barrierefreien Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln bis spätestens 2015 garantieren soll, wird zwar von allen politischen Parteien und der Bevölkerung für gut geheißen, aber seine Umsetzung stößt immer häufiger an schier unüberwindliche Grenzen. Der Bericht veranschaulicht, wie schwierig es in vielen Fällen ist, behindertengerechte Konstruktionen zu erstellen, um einen ungehinderten Zugang für Rollstuhlfahrer oder anderer bewegungseingeschränkter Personen zu realisieren. Noch schwieriger gestaltet sich die Finanzierung brauchbarer Lösungen und der Frage, wer hat für die Kosten aufzukommen. Es werden im Artikel viele Beispiele dafür aufgeführt, wo Probleme entstehen, aber auch wo diese bereits gelöst wurden. Die Bereitstellung von Behindertenparkplätzen bereitet vielerorts Schwierigkeiten, da diese meist zu klein bzw. zu schmal ausfallen. Das Gesetz verlangt, dass innerhalb jeder Parkzone mindestens 2 % der Stellplätze für Behinderte zu reservieren sind und diese Plätze mindestens 3,3 m breit und wenigstens 7 m lang sein sollen.
DB AG, I0859740 / SNCF FER062193

➢ Lewan, Hélène

Accessibilité: les solutions concrètes se font attendre

(Ville & Transports, 2008, 447, S. 33-35) FR

Nach den Gesetzen von 2005 soll bis zum Jahr 2015 der öffentliche Personenverkehr in Frankreich behindertengerecht zugänglich sein. Zwar haben sich viele Institute und Forschungsbereiche der Problematik angenommen, um preiswerte, brauchbare und vor allem schnell realisierbare Ein- und Ausstiegshilfen zu entwickeln, aber deren Einführung vollzieht sich in schleppendem Tempo. So hat man sich jetzt endlich dazu durchgerungen, die zukünftige TGV-Generation mit automatischen Rampen auszustatten und daran anschließend erst die konventionellen Züge des Fernverkehrs sowie die TER-Züge. Bereits 1975 wurde vom Gesetzgeber verordnet, den öffentlichen Personenverkehr auch für Personen mit Körperbehinderungen uneingeschränkt nutzbar zu machen, damals geschah jedoch noch weniger als heute. Einzig die Autoindustrie strengt sich an, ihre Fahrzeuge auch für gelähmte oder Fahrer mit Amputationen beherrschbar zu machen. Die Behindertenbeauftragten verlangen, vor allem von der SNCF, dass sie ihren Verpflichtungen nachkommen soll.

DB AG, I0859536

➢ Talpin, Jean-Jacques

RFF adapte sa politique et révise ses objectifs

(Ville & Transports, 2008, 444, S. 14-15) FR

Laut einem Gesetz von 2005 ist die SNCF dazu verpflichtet, für einen behindertengerechten Zugang zu allen Personenzügen in Frankreich zu sorgen. Bis 2015 sollen die nötigen Umbauten oder Nachrüstungen an allen Bahnsteigen abgeschlossen sein. Anfänglich bemühte sich der Netzbetreiber RFF sehr, dieses Ziel zu erreichen. Inzwischen hat man aber erkannt, dass die Schwierigkeiten wesentlich größer sind als ursprünglich gedacht. Das zuständige Vorstandsmitglied der RFF für den ungehinderten Zugang zu Frankreichs Zügen, Bernard Sulpis, erklärt in einem Interview, dass die Finanzierung wesentlich komplizierter ist als man vermutete. Es wird geschätzt, dass für die Baumaßnahmen Gelder in Höhe von 2 bis 4 Mrd. € benötigt werden, und dass dies von der RFF allein nicht zu bewältigen sei. Sulpis verlangt von den Regionen und vom Staat eine kräftige Unterstützung oder die Finanzierung soll durch einen allgemeinen Fahrpreisanstieg mitgetragen werden.

DB AG, I0859361

➢ Dansart, Gilles; et al.,

Usagers: Le pouvoir est à prendre

(Ville & Transports, 2008, 445, S. 20-31) FR

Jean Sivardière, der Vorsitzende der Organisation der Kunden und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln in Frankreich (Fnaut), die 1978 gegründet wurde, erklärt wie er sich die Zukunft des Transportsektors vorstellt und die Akzeptanz von Bussen, Bahnen und anderen Verkehrsmittel gesteigert werden kann. So bemängelt er beispielsweise die immer noch unzureichende Ausstattung der Züge und Bahnhöfe der SNCF mit behindertengerechten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Auch der Tarifdschungel, den fast kein Kunde mehr wirklich versteht, wird kritisiert. Alle Verantwortlichen von Verkehrsbetrieben behaupten zwar, dass der Kunde und dessen Zufriedenheit im Vordergrund aller Betrachtungen stünden, die Realität sieht jedoch ganz anders aus. In weiteren Teilen des Berichts wird darauf hingewiesen, wie bereits vielerorts sich der Unmut der Kundschaft in schierer Wut in Demonstrationen entlädt. So kämpfen beispielsweise die Anwohner der Strecke Toulouse-Limoges-Paris für die Erhaltung ihrer kleinen Bahnhöfe und Haltepunkte, welche die SNCF wegen mangelnder Rentabilität schließen möchte.

DB AG, I0859313

➢ Charlanne, J-P.

Accessibilité à la SNCF : mieux comprendre pour mieux agir

(Revue générale des chemins de fer, Paris : Delville, 2008-04, N.171, P.44-45) FR

En février 2008, Anne-Marie Idrac a lancé à la gare de l'Est à Paris l'opération "Accessibilité : mieux comprendre pour mieux agir". Il s'agit d'une campagne de sensibilisation aux besoins des voyageurs à mobilité réduite.

SNCF FER061610 / *UIC016994*

➢ CERTU ; CETE

Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux.

(CERTU ; CETE février 2008, 1 vol., 53 p., tabl., en ligne) FR

Dans le délai de trois ans à compter de la publication de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la loi n° 82-1153, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public. Cette étude fait le point sur les démarches engagées par les conseils régionaux pour élaborer leurs schémas directeurs d'accessibilité (SDA).

L'étude est téléchargeable gratuitement après inscription sur le site du CERTU.

SNCF FER061327

➢ **Des cartes vocales pour les personnes malvoyantes**

(rail & recherche, 2008, 47, S. 23) FR

Ziel der SNCF ist es, Sehbehinderten die Orientierung in unbekannten Bahnhöfen zu ermöglichen. Hierfür werden "sprechende Pläne" zur Reiseplanung und "sprechende Führer" zur Begleitung im Bahnhof entwickelt. Diese Bahnhofspläne werden aus dem Internet auf einen PDA geladen. Per Touchscreen können diese gespeicherten Informationen abgerufen und gelesen bzw. gehört werden. Weiter wird ein Leitsystem ähnlich GPS entwickelt, das Sehbehinderten die Orientierung außerhalb der von der SNCF bereits installierten Ortungseinrichtungen und akustischen Richtungsweiser erlaubt.

DB AG, I0859082

➢ TILCHE, M.

Droits de voyageurs

(Bulletin des Transports et de la Logistique : Rueil-Malmaison, décembre 2007, N.3202, P. 741-742, ISSN : 1157-1055)

L'article présente et analyse le Règlement français relatif aux usagers des chemins de fer du 23 octobre 2007, paru au JOUE du 3 décembre, pour application dans les deux années suivantes. Ce règlement met l'accent sur l'information, une meilleure indemnisation, le traitement des retards et la protection des usagers à mobilité réduite.

RENFE-ADIF-FFE

➢ AFNOR

Accessibilité des handicapés.

(AFNOR, 1 vol., 2007, 24x16cm, 512 p., graph., ill., tabl., annexes) FR

Ouvrir la voie aux handicapés ! Selon l'article 45 de la loi du 11 février 2005 « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. « Cette accessibilité de la voirie et des transports nécessaires aux handicapés bénéficie également à toute la population (personnes âgées, enfants, personnes gênées temporairement dans leurs déplacements, femmes enceintes, porteurs de bagages et poussettes ?). C'est

pourquoi l'AFNOR a conçu ce recueil inédit qui rassemble les textes réglementaires et normatifs concernant d'une part, la conception, l'aménagement de la voirie ainsi que le mobilier urbain, les transports d'autre part. Quel que soit votre rôle dans les collectivités locales et territoriales, les associations (défenses des droits, des handicapés, des personnes âgées et services d'aide à la personne), vous disposerez de tous les éléments pour être en règle avec les normes et la réglementation tout en garantissant une meilleure qualité de vie à tous les citoyens.

SNCF FER060582

➢ Charlanne, J-P.
Lutter contre le handicap avec "Accès +"
(Revue générale des chemins de fer, Paris : Delville, 2007-02, N.158, P.39-56) FR

L'objectif du service " Accès Plus " qui se met en place, est de fiabiliser la prestation tout au long du voyage, même en situation perturbée, et ainsi contribuer à faire baisser le niveau d'angoisse que ressentent les voyageurs handicapés quand ils empruntent les transports collectifs.
SNCF FER057845 / UIC015390

➢ Lewan, Hélène
Un voyage avec... Gérard Masson
(Ville & Transports, 2007, 434, S. 36-41) FR
Interview de Gérard Masson, président de la Fédération française handisport, sur les problèmes d'accessibilité des transports aux personnes handicapées. Cette interview est accompagnées d'un reportage photos qui illustre les difficultés rencontrées par les voyageurs handicapés.
Mit Gérard Masson, dem Vorsitzenden des französischen Behindertensportverbandes, waren Reporter von Ville et Transport unterwegs, auf seiner Reise von Angoulême nach Paris im TGV. Die Fahrt dauerte 2h10min und hielt, was der Rollstuhlfahrer seinen Begleitern versprochen hatte, nämlich, dass sie einiges zu schreiben bekämen. Am Startbahnhof waren die Voraussetzungen für eine Reise eines Körperbehinderten soweit in Ordnung, im Bahnhof Montparnasse waren allerdings die Schalter zu hoch angebracht. Die Einstiegshilfen auf den Bahnsteigen waren mangelhaft, wenn mehr als nur ein Rollstuhlfahrer ein- oder aussteigen will. Doch die bösesten Überraschungen warten in den Zügen. Die Flure in den Barwagen sind mit durchschnittlichen Bewegungshilfen unpassierbar, was aber auch ein Glück sein kann, da man mit einem Sessel auf Rädern auch nicht in die Toiletten fahren kann. Was die Nutzbarkeit französischer Prestigezüge angeht, so hat die SNCF noch einiges zu verbessern.
DB AG, I0757311/ SNCF FER059949 / UIC016387

➢ CERTU
Elaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux.
(CERTU, 2007, 1 vol., 29,5x21cm, 181 p., bibliographie, graphiques, tableaux, lexique, sources électroniques, photos.) FR

La loi du 11 février 2005 " pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ", précise que toutes les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité de leurs services de transport.

Les conseils généraux, qui ont en charge les transports interurbains par lignes d'autocars ou les services de transport à la demande, sont concernés par la mise en oeuvre d'une chaîne des déplacements permettant une accessibilité totale aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ce guide a été élaboré et validé par l'Association des Directeurs des Services Techniques Départementaux (ADSTD) et l'Assemblée des Départements de France (ADF) pour servir de support à la réflexion de ceux qui sont en charge de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité. Il ne prétend pas dicter la solution à mettre en place mais il aide à se poser les bonnes questions, donne un cadre et fournit des outils pour y répondre.

SNCF FER059796

➢ Poingt, M-H.
Accessibilité : après la gare, le TGV laboratoire
(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2007-04-25, N.3100, P.22-23) FR

Bien du chemin a été parcouru en deux ans, depuis qu'a été adoptée la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité. Cette loi impose de rendre les transports accessibles aux personnes à mobilité réduite dans un délai de dix ans, tout en acceptant des dérogations en cas d'impossibilité technique. Bilan de deux années de progrès réalisés dans le ferroviaire. En attendant le " TGV labo " de la SNCF.
RENFE-ADIF-FFE / SNCF FER058039 / UIC015580

➢ Poingt, M-H.
Accessibilité. Après la gare Montparnasse, bientôt un TGV laboratoire.
(Vie du rail magazine, n°3078, 22 novembre 2006, p. 14., phot.) FR

Des équipements spéciaux pour personnes handicapées ont été testés dans la gare Montparnasse, gare laboratoire de l'accessibilité depuis le 18 mai, accompagnés d'une étude de satisfaction pilotée par la Sofres. Forte de cette expérimentation, la SNCF promet un TGV laboratoire pour l'année prochaine.

SNCF FER056729

➢ Lewan, Hélène
SNCF: des idées qui avancent à petits pas
(Ville & Transports, 2007, 427, S. 18-19) FR

Le retard en matière d'aménagements pris par la SNCF depuis 30 ans ne lui permet pas de satisfaire aujourd'hui sa clientèle handicapée. Malgré la volonté de la Mission accessibilité et une enveloppe de 500 millions d'euros sur 10 ans, les objectifs fixés pour 2015 semblent difficile à atteindre.
Die Präsidentin der SNCF hat eine Abteilung ins Leben gerufen, die für die Findung von Lösungen zuständig ist, um behinderten Menschen den Zugang zu Bahnhöfen und Zügen selbstständig zu ermöglichen. Um die gesteckten Ziele bis 2015 erreichen zu können, wurde ein Finanzierungspaket von 500 Mio. € freigegeben. Bisher hat man zwar schon viele Erfahrungen gesammelt, um Rollstuhlfahrern das Bahnfahren zu erleichtern, aber auf die Probleme anders behinderter, wie beispielsweise Blinder, muss noch stärker eingegangen werden. Im Pariser Bahnhof Montparnasse, der als Versuchsanlage bezeichnet wird, werden einige innovative Leitsysteme und andere behindertengerechte Einrichtungen von 964 behinderten Personen und 600 nichtbehinderten sowie 140 Mitarbeitern der SNCF getestet.
DB AG, I0755606 / SNCF FER058591

➢ Poingt, M-H.
Accessibilité : Paris-Montparnasse, laboratoire au banc d'essai
(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2006-07-19, N.3060, P.4-8) FR

Des équipements spéciaux pour personnes handicapées sont testés dans la gare Montparnasse, gare laboratoire de l'accessibilité depuis le 18 mai. Des enquêteurs de la Sofres vont demander aux personnes handicapées ce qu'elles pensent des aménagements testés, ce qui permettra à la SNCF de sélectionner certains de ces équipements.

SNCF FER055600 / *UIC013746*

➢ Kempf, Guillaume
Les pèlerins de Lourdes en croisade contre la SNCF
(Ville & Transports, 2006, 406, S. 30-31) FR
In Frankreich herrscht eine lebhafte Diskussion über das Verhalten der SNCF gegenüber den Pilgern, die eine Wallfahrt nach Lourdes machen wollen. Die Verantwortlichen der Staatsbahn würden mit ständig neuen

Schikanen die Durchführung solcher Fahrten nicht nur erschweren, sondern gar verhindern. Viele Kranke, nicht nur in Frankreich, sehen ihre letzte Hoffnung auf Heilung in dieser traditionellen Pilgerfahrt, wofür die Züge durch behindertengerechte und zum Krankentransport geeignete Wagen bestückt sein müssen. Im Sommer 2006 kam es zum Eklat, da die Organisatoren der Fahrten, laut eigener Aussage, die Fahrpläne der Sonderzüge viel zu spät erhielten und die Preise für die Sonderzüge enorm gesteigert wurden. Entschuldigt wurde dies von der SNCF mit der Begründung, dass wegen der Fußballweltmeisterschaft im Nachbarland sehr viele Sonderzüge eingesetzt werden müssten. Der Kommentar von Dominique Aucremanne von der Organisation für die Pilgerfahrten: "Die SNCF transportiert lieber Schlachtenbummler als leukämiekranke Kinder."

DB AG, I0652329

➢ **Accessibilité des services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite.**

(Moniteur des travaux publics et du bâtiment, Cahier détaché n°1, n°5364, 15 sept. 2006, 2-8 p., annexes.) FR

Texte reprenant in-extenso la Directive du 13 avril 2006, émise par la direction générale de la mer et des transports. Ce texte a pour objet d'apporter les éléments nécessaires pour la mise en oeuvre des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite. Ces dispositions sont d'application immédiate pour les autorités responsables de l'organisation des transports publics.

SNCF FER056118

➢ **Accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.**

(Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5364, 15 sept. 2006, cahier détaché n°2, p. 8-9.) FR

Décret n°2006-138 du 9 février 2006, commenté par le Moniteur. Il définit les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite dans les conditions d'accès égales à celles des autres catégories d'usagers.

SNCF FER056145

➢ Goubin, Y.

Les handicapés au coeur des préoccupations de la SNCF

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2005-10-26, N.3022, P.28-29) FR

La loi du 11 février 2005 fait obligation à la SNCF, comme à tous les acteurs du transport collectif, de prendre les mesures nécessaires à l'accessibilité des voyageurs handicapés dans les dix ans à venir. L'opération "Voyage en choeur" du 27 septembre 2005 a permis de faire le point.

SNCF FER052424 / UIC012922

➢ Goubin, Y.

Les cheminots à la place des handicapés.

(Vie du rail magazine, n°2976, 08/12/04, p. 4, photo.) FR

Le 2 décembre, quelques cheminots dont Louis Gallois, ont pris la place d'un voyageur handicapé lors de ses déplacements en gare. Près de 250 gares sont déjà accessibles. La SNCF veut multiplier ce chiffre par trois d'ici à dix ans.

SNCF FER048023

➢ LEVY G.
L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
(La Documentation Française2003, 1fichier PDF, 132 p., 741 Ko., en ligne) FR
http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000141/0000.pdf

Ce rapport au Premier ministre, analyse les besoins exprimés lors des visites et entretiens effectués par l'auteur, et fait 26 propositions dans les domaines de l'information et du conseil (traduction pour les personnes sourdes et malentendantes...), de la prévention, de l'anticipation, de la concertation (traitement des lacunes quai-train et des nouveaux matériels...) et du civisme (titre de transport "retour" gratuit pour les accompagnateurs, alignement des tarifs des transports spécialisés sur ceux des transports en commun...). Parmi ces mesures, 7 peuvent être mise en place en 2003.
SNCF FER041067

➢ Marin-Lamellet, C.;Pachiaudi, G.;Le Breton-Gadegbeku, B.;al.
Besoins en information et problèmes d'utilisation des transports ferroviaires par les personnes déficientes visuelles
(Recherche Transports Sécurité, Paris Cedex 15 : Elsevier, 2001-03, N.70, P.3-15) FR
L'article présente une partie des résultats obtenus par le projet BIOVAM, qui traite des problèmes rencontrés par les personnes déficientes visuelles, lorsqu'elles effectuent un déplacement en transport collectif (bus, métro et train). Le projet BIOVAM regroupe une équipe de recherche spécialisée dans l'accessibilité des transports aux personnes handicapées, des instructeurs de locomotion pour personnes déficientes visuelles et les opérateurs de transports collectifs (RATP, SNCF). L'article apporte un éclairage particulier sur la situation du transport en train, qui présente une spécificité par rapport aux autres modes, notamment en termes de fréquence d'utilisation, de durée de trajet, d'infrastructure et de matériel roulant.
SNCF FER036960 / UIC008353

Germany / Allemagne / Deutschland

➢ Wilde, Mathias; Rebstock, Markus; Gather, Matthias
Sind Programme der Eisenbahnen nach § 2 EBO ein geeignetes Instrument zur Herstellung der Barrierefreiheit im SPNV?
(ZEVrail Glasers Annalen, 2007, 9, S. 373-376) DE
Fünf Jahre nach Einführung des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (BGGEG) im Jahr 2002 und entsprechender Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) stellt sich die Frage, ob SPNV-Unternehmen dieser Verpflichtung inzwischen nachgekommen sind und ob Programme nach § 2 EBO überhaupt ein geeignetes Instrument zur Herstellung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr ist. Um dies herauszufinden, wurde im Rahmen des InnoRegio-Projektes "BeGiN - Behindertengleichstellung im Nahverkehr" vom Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt das Instrument Programme nach § 2 EBO auf seine Wirkung zur Herstellung der Barrierefreiheit im SPNV analysiert. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden dargestellt und Handlungsempfehlungen gemacht.
DB AG, I0756442

➢ BUSCH, F. ; TSAKARESTOS, A.

ÖPNV für in der Mobilität eingeschränkte Personen

(Internationales Verkehrswesen : Hamburg, 2008, Special DVWG, P. 138-141, ISSN 0020-9511)

Le concept « personne à mobilité réduite « inclut plusieurs situations : personnes qui doivent se déplacer en chaise roulante, qui portent une voiture d'enfant, qui ont des difficultés auditives ou visuelles... L'article montre quelques dispositifs que le transport public (train de banlieue, tram, métro...) est en train d'installer pour faciliter la mobilité de ces personnes : planchers surbaissés, rampes d'accès, signaux visuels ou tactiles.

RENFE-ADIF- FFE

➢ Rebstock, Markus

Barrierefreie höhengleiche Reisendenübergänge

(Barrier-free level crossings for passengers)

(EI - Der Eisenbahningenieur, 2007, 8, S. 46-53) DE

Dans le cadre d'un projet de recherche financé par le Ministère fédéral de l'éducation et de la recherche, l'Institut Verkehr und Raum de l'école supérieure de technologie d'Erfurt a développé des spécifications pour la conception de passages à niveau adaptés aux handicapés.

Der Beitrag stellt das Anforderungsprofil für barrierefreie höhengleiche Reisendenübergänge vor, die im Rahmen des BMBF-geförderten Forschungsprojektes BeGiN (Behinderten-Gleichstellung im Nahverkehr) entwickelt wurde. Ziel ist es, die Übergänge aus Sicht von Menschen mit Behinderungen darzustellen und Alternativen einer ebenerdigen, barrierefreien Erschließung von Bahnsteigen vorzustellen, um den bei Umbauplanungen von Bahnhöfen beteiligten Akteuren über höhengleiche Reisendenübergänge oder höhenfreie Zugänge hinaus optionale Möglichkeiten der Herstellung barrierefreier Bahnsteigzugänge aufzuzeigen, die im Vergleich zu aufwendigen Tunnel- oder Überführungslösungen kostengünstiger zu realisieren und zu betreiben sind (höhengleiche Erschließung über konventionelle Bahnübergänge, Beispiel Bhf. Haarhausen in Thüringen; höhengleiche Erschließung durch Neuordnung der Gleisinfrastruktur, Beispiel Bahnhof Gräfenroda in Thüringen). Anhand der unterschiedlichen Varianten zur Reisendensicherung werden - unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses - Anhaltspunkte für die Auswahl der geeigneten Reisendensicherung gegeben.

DB AG, I0755809 / SNCF FER059091 / UIC016049

➢ Kohaupt, Bernhard; Schulz, Armin

Unbehinderte Mobilität in Hessen

(Unhindered mobility in Hessen)

(Der Nahverkehr, 2007, 6, S. 24-27) DE

Die Bereitschaft zur Umsetzung barrierefreier Planungen im öffentlichen Verkehrsraum ist deutlich gestiegen. Weil jedoch die Anforderungen von Geh- und Sehbehinderten sehr unterschiedlich sind und eine einheitliche Systematik fehlt, kam es zu Unsicherheiten beim Planentwurf und teilweise zu gegensätzlichen Umsetzungen in den Städten und Gemeinden. Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung hat deshalb vor vier Jahren die Initiative ergriffen und eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, um einen eigenen Leitfaden für die Planung barrierefreier Verkehrsanlagen zu entwickeln, die jetzt im Internet unter www.hsvv.hessen.de heruntergeladen werden kann. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Gestaltung von Querungsstellen gelegt. Die bisherige Praxis vieler Städte für eine barrierefreien Gestaltung war es, Querungsstellen ganz auf Null abzusenken, ohne dass dabei die Anforderungen blinder Menschen berücksichtigt werden. Die Modellprojekte wurden von Seh- und Gehbehinderten getestet und im Film dokumentiert. Der Entwicklungsprozess wurde von Gesprächen und Beratungen mit Behindertenverbänden, mit Mobilitätstrainern, dem Behindertenrat des Landes und verschiedener Gebietskörperschaften sowie einem erweiterten Arbeitskreis, in dem vor allem die Verkehrsverbünde und viele hessische Kommunen vertreten waren, begleitet. Erklärende Fotos und Musterzeichnungen sind dem Beitrag beigefügt.

DB AG, I0754990

➢ Behnken, Dennis

Hublift und Rampen für Mobilitätsbehinderte im ÖPNV

(Nahverkehrs-praxis, 2007, 1-2, S. 32-33) DE

Aktuell ist besonders im Schienen-Regionalverkehr festzustellen, dass es aufgrund der Kosten kaum noch Zugbegleiter oder an kleinen Bahnhöfen kein Servicepersonal mehr gibt, dass behinderten Fahrgästen beim Ein- und Ausstieg behilflich sein könnte. Zudem ist - falls vorhanden - die Bedienung bahnsteigständiger oder fahrzeuggebundener Hubeinrichtungen in der Regel nur durch eingewiesenes Personal zulässig. Dies widerspricht den in den Behindertengleichstellungsgesetzen geregelten Vorschriften zur Barrierefreiheit. Aus diesem Grund hat die MBB Liftsystems AG in Delmenhorst vollautomatische Hublifte und elektrische Rampen in der Entwicklung bzw. im Versuchsbetrieb, die die Anforderungen Behinderter, die verkehrlichen Sicherheitsaspekte und den Schutz vor Missbrauch oder Vandalismus gleichermaßen berücksichtigen.

DB AG, I0754209

➢ Ernst, Jürgen; Kieffer, Eberhard

Barrierefreies Reisen durch Harmonisierung der Einstiegshöhen

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2006, 5, S. 281-288) DE

Des investissements importants ont été réalisés en Allemagne sur le réseau du S-Bahn afin de réhausser les quais de gare ou pour acquérir du matériel roulant neuf permettant de faciliter l'accès aux trains des personnes à mobilité réduite (voyageurs en fauteuil roulant ou se déplaçant avec difficulté, voyageurs avec bagages ou poussettes). La DB Station & Service est chargée de trouver des solutions pour le trafic régional. En premier lieu, il est nécessaire d'harmoniser les hauteurs de quais et des accès aux voitures.

Zur Verbesserung der Einstiegssituation im Regionalverkehr entwickelte DB Systemtechnik im Auftrag von DB Station&Service AG eine Strategie, mit der in einem überschaubaren Zeitraum für einen Großteil der Reisenden ein barrierefreier Fahrzeugzugang ermöglicht werden kann. Der entscheidende Lösungsansatz ist die linienbezogene Harmonisierung der Bahnsteig- und Fahrzeugeinstiegshöhen, weil nur so ein stufenfreier Einstieg möglich ist. Drei abgestimmte Maßnahmen werden vorgeschlagen, Harmonisierung Bahnsteighöhen, Harmonisierung Fahrzeugeinstiegshöhen, Maßnahmen zur Spaltverringerung. Alle Maßnahmen erfordern die gemeinschaftliche Abstimmung zwischen DB Station&Service und den Ländern als Besteller und Aufgabenträger für Maßnahmen im Nahverkehr. Im Beitrag werden die vorgeschlagenen Maßnahmen näher beschrieben.

CD TRIS 5406A00939 / DB AG, I0650357 / RENFE-ADIF-FFE / UIC013578

➢ Engel, Rainer

Barrierefreiheit an der Bahnsteigkante?

(derFahrgast, 2005, 4, S. 27-38) DE

Der barrierefreie Zugang zu Zügen erfordert einen stufenfreien Einstieg in die Fahrzeuge, da Einstiegshilfen das selbstbstimmte Reisen einschränken und erhöhten Aufwand mit sich bringen. Von ca. 12 500 aktiven Bahnsteigkanten an normalspurigen Eisenbahnstrecken in Deutschland ist dies bei ca. 1 800 für alle Züge und bei ca. 600 für einen Teil der Züge gewährleistet. Auf Seiten der Fahrzeuge sieht das noch schlechter aus, da mehr als 50 % von ihnen (bei Fernverkehrsfahrzeugen 100 %) feste Stufen im Einstieg aufweisen. An Hand vieler negativer und positiver Beispiele werden die Möglichkeiten für barrierefreie Einstiegsverhältnisse bei unterschiedlichen Bahnsteighöhen und Fahrzeugtypen erörtert.

DBAG, I0547528

➢ Becker, Josef; Hollborn, Hans-Joachim; Schramm, Elke

Barrierefreie Stationen im Schienenverkehr

(Internationales Verkehrswesen, 2004, 5, S. 206-210) DE

Das "Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze" verankert das Recht auf Barrierefreiheit und die Gleichstellung behinderter Menschen. Es soll ermöglichen, dass sich behinderte Menschen diskriminierungsfrei im Alltag bewegen können. Dies gilt natürlich auch für Bahnstationen. Das Gesetz hat auf andere Gesetze und Regelwerke Einfluss. In der Umsetzung besteht allerdings noch erheblicher Handlungsbedarf. Deutlich mehr als die Hälfte aller Bahnstationen in Deutschland genügen den Anforderungen des Gesetzes nach Barrierefreiheit noch nicht. Bei der Realisierung muss auf eine möglichst durchgehende Berücksichtigung der Anforderungen der verschiedenenen Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen geachtet werden. Aufgrund der hohen

Kosten für die Umgestaltung der Stationen und der damit verbundenen langen Umsetzungsdauer wird das Problem vermutlich noch lange bestehen bleiben. Die Schaffung der Barrierefreiheit erfordert eine gemeinsame Anstrengung aller an der Erbringung von Verkehrsleistungen Beteiligter. Der Beitrag gibt einen Überblick über die diesbezügliche Gesetzeslage und die derzeitige Situation in deutschen Bahnstationen.
DB AG, I0441816 / UIC 011110

➢ **Sparen ohne Verstand: Blind für Behinderte**
(derFahrgast, 2004, 3, S. 27-31) DE
Nach dem Willen der Bundesregierung sollen sich Behinderte ihre Fahrkarten in Zukunft selbst besorgen, auch wenn sie aufgrund ihrer Behinderung dazu nicht in der Lage sind. Eine Begründung für diese Haltung ist, dass es nicht Sache der Bundesregierung sei, dafür zu sorgen, dass Behinderte diskriminierungsfrei einen Fahrschein erhalten. Diese Aufgabe liegt bei den Verkehrsunternehmen, die dafür sorgen müssen, dass behindertengerechte Fahrkartenautomaten aufgestellt werden. Doch die barrierefreie Gestaltung von Fahrkartenautomaten ist weder technisch noch wirtschaftlich sinnvoll lösbar. Damit würden die Verkehrsunternehmen ein Vielfaches von dem investieren, was die Bundesregierung an der Einschränkung der "Freifahrt" für Behinderte einspart. Der Beitrag beschreibt u. a. die Hindernisse und Diskriminierung, die ein Behinderter beim Erwerb eines Fahrscheins überwinden muss und die Haltung der Verkehrsunternehmen zur Einrichtung behindertengerechter Fahrkartenautomaten.
DB AG, I0442687

➢ Lemp, Edgar
Die Bahn macht mobil - Mobil trotz Handicap
(Deine Bahn, 2004, 7, S. 406-413) DE
Die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen stellt für die DB AG eine wichtige Kundengruppe dar, der sie die Reiseplanung und Reiseabwicklung so einfach und unkomplizert wie möglich machen will. Behinderte Menschen erhalten nach dem Sozialgesetzbuch IX bei Bus und Bahn eine Reihe von Vergünstigungen, die allerdings nicht für IC/EC oder ICE gelten.
Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz vom 01.05.2002 fordert eine generelle Barrierefreiheit, welche die DB AG mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen umsetzen will. Neben technischen Einrichtungen zählen dazu inbesondere die intensive Schulung des Personals im Umgang mit Menschen, die ganz unterschiedlich in ihrer Mobilität eingeschränkt sein können, und die Angebote der Mobilitätsservicezentrale (MSZ). Auch im Ausland gibt es z.T. spezielle Angebote. Der Beitrag gibt einen ausführlichen Überblick.
DB AG, I0442424

➢ Engel, E.
Access to stations and trains for the mobility-impaired
L'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite
Zugänglichkeit der Bahnhöfe und Züge für Personen mit eingeschränkter Mobilität
(Rail International, Bruxelles : Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), 2004-01, N.1, P.9-16) FR;EN;DE
Politique de la DB AG en faveur d'une meilleure accessibilité des personnes à mobilité réduite au système ferroviaire (objectif zéro obstacle).
Seit Anfang Mai 2002 ist das neue Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) in Kraft getreten. Die Verkehrsträger werden durch die Gesetzgebung verpflichtet, schrittweise in allen öffentlichen Bereichen Barrierefreiheit für "Personen mit eingeschränkter Mobilität" herzustellen. Im Beitrag werden mehrere Aspekte der Anstrengungen der DB AG für ein "barrierefreies Reisen" im Nah- und Fernverkehr beleuchtet. Dabei spielt die Infrastruktur und insbesondere der Zugang zu den Einrichtungen und Bahnsteigen eine große Rolle, ebenso die im Eisenbahnwesen und -recht gültigen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik zur barrierefreien Gestaltung (europäische Normen, Spezifikationen, UIC-Kodices). Die DB AG - Sponsor des Deutschen Behinderten-Sportverbandes - nutzt das "Europäische Jahr der Menschen mit einer Behinderung 2003" dazu, um darzustellen, welche Maßnahmen für das barrierefreie Reisen bereits ergriffen wurden und welche noch bevorstehen.
CD TRIS 5404A00036 / DB AG, I0440944 / RENFE-ADIF-FFE / SNCF FER043404 / UIC010823

➢ Rabe, Werner

Behindertengleichstellung im öffentlichen Personennahverkehr

(Der Nahverkehr, 2003, 5, S. 52-54, 56-59) DE

Das Bundesgesetz zur Gleichstellung der Menschen mit Behinderungen (BGG=Behindertengleichstellungs-Gesetz) stellt die öffentlichen Verkehrsunternehmen vor neue Herausforderungen. Betriebsanlagen und Fahrzeuge müssen nun an die Belange Behinderter angepasst werden. Der Beitrag befasst sich mit den Bedürfnissen der Behinderten als Fahrgäste. Dabei wird auf die Hauptgruppen der in der freien Bewegung eingeschränkten Fahrgäste wie Blinde, Rollstuhlfahrer, (Schwer-)Sehbehinderte, dauernd oder vorübergehend Geh- oder Greifbehinderte sowie Gehörlose eingegangen. Der Beitrag beschreibt außerdem die baulichen Voraussetzungen für einen barrierefreien Nahverkehr. Es wird Jahrzehnte dauern, bis alle materiellen Hindernisse beseitigt sein werden. Der Autor hofft, dass die Ländergesetzgebung ausreichende Nach- und Umrüstungsfristen setzt.

DB AG, I0338157

➢ Hennes, Reinhard

Barrierefrei gestaltete Eisenbahnen

(EI - Der Eisenbahningenieur, 2003, 5, S. 96-98) DE

La loi sur la non-discrimination des handicapés est entrée en vigueur le 1er mai 2002. L'article présente brièvement les points essentiels de la loi qui concernent le transporteur ferroviaire et les conséquences qui en résultent.

Am 1. Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) und zur Änderung anderer Gesetze in Kraft getreten. Das BGG trägt dem geänderten Selbstverständnis behinderter Menschen Rechnung. Das Gesetz vermittelt ihnen vor allem durch die Herstellung barrierefrei gestalteter Lebensbereiche gleiche Chancen im Alltag. Bei der Umsetzung im Verkehrsbereich verzichtet der Gesetzgeber weitgehend auf Vorgaben und setzt statt dessen auf Zielvereinbarungen und Programme. Die Eisenbahnen sind aus eigenem Interesse angehalten, diese schnellstens aufzustellen. Die Kernpunkte des Gesetzes, soweit sie den Verkehrsträger "Schiene" betreffen, und die sich daraus ergebenden Konsequenzen werden dargestellt.

DB AG, I0338089 / UIC009948

➢ Rauen, Dieter

Behindertengleichstellung im Öffentlichen Personen-Nahverkehr

(Verkehr und Technik, 2003, 5, S. 177-182) DE

Grundsätzliches Ziel des seit Mai 2002 gültigen Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) ist, die Benachteiligung von behinderten und mobilitätsbeeinträchtigten Menschen zu beseitigen, die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Nicht nur neue Projekte, sondern insbesondere die z.T. schon betagten Bahnhöfe und Stationen stehen zur Disposition. Neben der grundsätzlichen Regelung durch das BGG sind es in besonderer Weise die Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes (EBA), der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO), der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), die jeweiligen Bauvorschriften der Länder oder die europäische Verordnung für Busse, die im ÖV eingesetzt werden. Im Beitrag werden beispielhaft einige Details der baulichen Maßnahmen an Bahnhöfen und Stationen herausgegriffen. Damit soll aus Sicht des Dienstleisters DE-Consult u.a. verdeutlicht werden, dass es bei allen Überlegungen neben der technisch einwandfreien Lösung immer auch um das Gleichgewicht von Kosten und Nutzen geht.

DB AG, I0338045

➢ Engel, Rainer

Behindert durch Kommerz

(derFahrgast, 2003, 2, S. 35-41) DE

In Leipzig fand vom 26. bis 28.0.2002 eine Tagung des Arbeitskreises Umwelt und Verkehr des Verbandes der Blinden- und Sehbehindertenpädagogen über "barrierefreies Bauen und Gestalten für sehbehinderte Menschen" statt. Anlässlich dieser Veranstaltung stellt der Beitrag die vorbildlichen und weniger vorbildlichen Einrichtungen des Leipziger Hauptbahnhofs sowie der Straßenbahn unter den Stichworten Blindenleitsystem, Information, Wegführung, Denkmalschutz, Auswirkungen der Ladengeschäfte, Lärm,

Zugang zur Straßenbahn und zu ihren Haltestellen vor. Klare, übersichtsichtliche Gestaltung, die eine schnelle akustische und optische Orientierung ermöglicht, nützt allen Fahrgästen, so dass das neue Stichwort universelles Bauen und Gestalten für Nichtbehinderte und Behinderte heißt.
DB AG, I0338049

➢ Sadowski, Claudia; Möhle, Andrea
Service-Training - "Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden"
(Deine Bahn, 2003, 4, S. 244-247) DE
Für ein Dienstleistungsunternehmen wie die Deutsche Bahn AG ist Serviceorientierung unerlässlich. Dies gilt auch für den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden, die eines individuellen Services bedürfen. Um die Servicemitarbeiter für diese Zielgruppe noch stärker zu sensibilisieren und entsprechend zu schulen, wurde von DB Station&Service das eintägige Service-Training "Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden" ins Leben gerufen, dessen Inhalte im Beitrag kurz vorgestellt werden. Verschiedene inhaltliche Aspekte, angefangen von gesetzlichen Grundlagen und Ursachen für Mobilitätseinschränkungen bis hin zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen sowie Aufgabe der DB AG als Dienstleister werden in diesem Training beleuchtet.
DB AG, I0338029

➢ Schuren, Werner
Neues Gesetz: Gleicher Zugang für alle Fahrgäste
(derFahrgast, 2002, 2, S. 27-30) DE
Obwohl viele Verkehrsbetriebe bemüht sind, Fahrzeuge und Stationen für Schwerbehinderte, Eltern mit Kinderwagen und ältere Menschen leichter zugänglich zu machen und damit das Reisen zu erleichtern, ist die Situation in Deutschland noch immer unbefriedigend. Die Barrierefreiheit für Verkehrsmittel, die etwa in den USA schon lange eine Selbstverständlichkeit ist, wird nun in Deutschland im Gleichstellungsgesetz festgeschrieben. Denn Kernstück des Gesetzes ist die Herstellung einer umfassend verstandenen Barrierefreiheit. Laut Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im Fernverkehr der Deutschen Bahn (z.B. ICE) werden Personen mit eingeschränkter Mobilität traditionell benachteiligt. Der Beitrag geht auf die Probleme bei der Umsetzung der Barrierefreiheit und die Umsetzung bei der Deutschen Bahn AG ein.
DB AG, I0233825

➢ Wöbbeking, Hans-Joachim
Zugangsmöglichkeiten an Bahnhöfen und Zügen
(Nahverkehrs-praxis, 2001, 1/2, S. 4-6) DE
Grundsätzlich müssen alle Arten von Verkehrssystemen für alle Menschen gleichermaßen zugänglich und benutzbar sein. Für Menschen mit Behinderungen sind Fahrdienste zurzeit eine notwendige Ergänzung, jedoch kein Ersatz zum öffentlichen Verkehrsangebot. Entscheidend ist dabei der barrierefreie Zugang, der z.T. schon mit ein wenig Phantasie und kleinen baulichen Änderungen sicher zu stellen ist. Der Beitrag sensibilisiert für diese Thema und stellt einen Forderungskatalog vor.
CD TRIS 5401A00965/ DB AG, I0130553

➢ Jones, R.; Iwainsky, H.; Nachbaur, M.
Zugverstaerkungen durch leichte Niederflurwagen - neue Mittelwagen fuer RBS und FLP
(EISENBAHN ÖSTERREICH 2001 č.11, s.491-499, obr. 15, tab. 1, lit. 8, 22 (F 3255)) DE
TRIS *5401A02507*

Hungary / Hongrie / Ungarn

➢ BŐSZE, S. ; TÖLGYESI, V.
Esélyegyenlőség – akadálymentes közlekedés
(Égalité des chances – Circulation sans difficultés)
(Városi közlekedés : Budapest : Szaktudás Kiadó Ház Rt., 2006. Vol.46, N.6 P.312-323, ISSN 0133-0314)
En partant du principe européen e l'accessibilité les auteurs examinent les exigences „de l'homme moyen", ainsi que l'idée de personne handicapée. Ils présentent les lois existantes dans ce domaine en Hongrie et ils s'occupent des mesures concrètes concernant p.ex. le développement des véhicules.

MÁV

➢ HEGEDŰS, L.
A fogyatékossággal élők közlekedési lehetőségei és igényei
(Les possibilités et les exigences de transport des personnes handicapées)
(Városi közlekedés : Budapest : Szaktudás Kiadó Ház Rt., 2006. Vol.46, N.6 P.311-312, ISSN 0133-0314)
L'auteur examine l'environnement juridique de transport des handicapés: la loi du principe de l'égalité de traitement et la loi de l'égalité des chances. Puis il examine les possibilités de circulation réelles des handicapés et les conditions du changement de la situation actuelle.

MÁV

➢ NAGY BANA, I.
Állami feladatok a Fogyatékosügyi programban, akadálymentes közlekedés
(Tâches de l'Etat dans le programme des personnes handicapées, trafic sans obstacles)
(Közlekedéstudományi szemle : Budapest : Közlekedési Dokumentációs Kft., 2001, Vol.51, N.10 P.361-364, ISSN 0023 4362)
L'auteur présente les aspirations du Ministère des Communications en accentuant la nécessité de la coopération entre les participants dans le développement de l'environnement du transport. Elle examine les règlements et les mesures des différentes branches de transport.

MÁV

Italy / Italie / Italien

➢ Pinto, Salvatore Comenale
Percorsi tattili nelle stazioni
(Leitstreifen für Blinde in den Bahnhöfen)
(Ingegneria ferroviaria, 2008, 4, S. 345-350) IT
Bodengebundene Leitstreifen gestatten sehbehinderten Personen, ausgewählte Ziele autonom und sicher zu erreichen. Neben der Angabe eines Weges kann auch dessen Ende vor einem Gefahrpunkt signalisiert werden. Erwünscht wäre ein Gesamtsystem, welches die Personen unmittelbar vor die Einstiegstüren der Züge führt. Auf einer Veranstaltung in Rom am 30.10.2007 wurden alle Aspekte dieser Hilfe für sehbehinderte Menschen erörtert wie z. B. Signale, welche dem Triebfahrzeugführer gestatten, türgenau anzuhalten.
DB AG, I0860085

Netherlands / Pays-Bas / Niederlande

➢ **Alle drempels weg**
(Alle Bodenwellen weg/Bahnsektor macht die Reise für Behinderte leichter)
(trens, 2005, 5, S. 10-11) NL
Ab dem Jahr 2030 müssen Menschen mit körperlichen Behinderungen so viel wie möglich Bedienungshandlungen im öffentlichen Verkehr selbständig vornehmen können. Die niederländische Regierung erarbeitet deshalb gemeinsam mit der NS und dem Fahrgastverband ProRail einen Stufenplan. Bei der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnverkehrs müssen Infrastruktur und Beförderungsmaterial in Einklang stehen. Dabei müssen die Beförderungsmittel jedem Bürger offen stehen. Im Stufenplan wurden deshalb ein Basis-Szenario und zwei Varianten ausgearbeitet, wobei der Unterschied in den Kosten besteht. Die erste umfasst den Ersatz aller Fahrzeuge bis 2030, die nicht der EU-Norm entsprechen. Die zweite sieht eine Anpassung aller Bahnsteige bis dahin vor, was die teuerste Variante ist. Da eine Abstimmung mit allen Ländern erforderlich ist, besteht bei der UIC hierfür eine Arbeitsgruppe.
DB AG, I0548569

Poland / Pologne / Polen

➢ Raczyńska J.
Ochrona praw pasażera w nowym rozporządzeniu III pakietu kolejowego Unii Europejskiej
(Protection of passenger rights in the light of a new directive of EU railway package no III.)
(Technika Transportu Szynowego, 2008, no. 3, p. 60 – 67) PL
Protection and assistance for people of reduced mobility in accordance with directive of EU railway package no III.
PKP

➢ Raczyńska J.
Ochrona praw pasażerów w Unii Europejskiej.
(Protection of passengers' rights in European Union)
(Transport Miejski i Regionalny, 2006, no 1, p. 2 – 14) PL
Protection of passengers' rights in European Union – legal provisions in EU and works related with reinforcement of passengers' rights as well as rights of people with reduced mobility.
PKP

➢ Swereda D., Rogoza Ł., Jasiak A.
Przystosowanie pojazdów kolejowego transportu regionalnego do potrzeb osób niepełnosprawnych
(Adaptation of rail vehicles operated in regional rail transit with view to the requirements of disabled people)
(Transport Miejski i Regionalny, 2007, no 3, p. 14 – 17) PL
Legal provisions and guidelines for designing of rail rolling stock. Adaptation of Poland's rolling stock to the transit of disabled people. A proposal for refurbishment of the electric multiple unit EN 57.
PKP

- Poliński J.

Niepełnosprawni a wymagania przyszłości.
(Disabled people versus demand of the future)
(Rynek Kolejowy, 2007, no 6, p. 50 – 54) PL
An attempt to evaluate rail access for disabled people nowadays. Categorization of actions for adaptation of Poland's rail transport to the transit of disabled people in the future.
PKP

- Poniewierski J.

Niepełnosprawni na kolei – kolej dla wszystkich
(Disabled people in the rail transport – rail transport open for everybody)
(Transport i Komunikacja, 2007, no. 4, p. 54 – 59) PL
Information and telematic services. Marking. Elimination of architectural barriers. Complex modernization of entire transport arteries. Blind and short-sighted people.
PKP

- Poniewierski J.

Niepełnosprawni na kolei – kolej dla wszystkich, w: Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów. PublicTrans 2007, Warszawa 2007.
(Disabled people in the rail transport – rail transport open for everybody). (contained in: Integrated public transport providing services for cities and regions. PublicTrans 2007, Warsaw, 2007, p. 111 – 122) PL
Short description – as above
PKP

- Frączek R., Pałyga J.

Czynniki warunkujące wybór standardowej wysokości modernizowanych peronów osobowych sieci PKP oraz zakupy i modernizacje taboru.
(Factors affecting selection of standard height of upgraded passenger platforms across PKP network and purchase as well as modernization of rolling stock).
(Problemy Kolejnictwa, 2006, issue no 141, p. 5 – 46) PL
Binding standards are discussed and comparison is made on access from standardized platforms to passenger coaches of various types in Poland and selected European countries. A better adaptation of rail infrastructure to EU requirements was mentioned.
PKP

- **Polish railway market**

(Rynek Kolejowy / Railway Market, Warsaw : Zespól Doradców Gospodarczych "TOR" Spólka, 2006-03, N.3A, 83P.) EN
Dossier faisant le point sur les chemins de fer polonais : parts modales du marché du transport et notamment ferroviaire en Pologne, orientations que les chemins de fer polonais ont pris et devront prendre dans le contexte de la libéralisation du transport ferroviaire, place des chemins de fer au niveau du marché ferroviaire européen, perspectives d'avenir du groupe PKP (potentiel dû à l'ouverture du fret à la concurrence, avantage de la localisation géopolitique de la Pologne, stratégie des PKP, etc.), accès au transport ferroviaire aux personnes à mobilité réduite, statistiques sur le trafic passagers et fret en Pologne, sur les types de marchandises transportées, le parc ferroviaire et les caractéristiques techniques du matériel roulant.
UIC013489

➢ Poliński J.
Bariery transportowe w przewozie koleją osób niepełnosprawnych
(Transport barriers in transit by rail of disabled people)
(Rynek Kolejowy, 2005, no 5, p. 60 – 65) PL
Description of architectural and technical barriers as well as rail adaptation programmes and their estimation.
PKP

➢ Poliński J.
Dostosowanie kolei do przewozu osób niepełnosprawnych. Jedynie przemyślane decyzje.
(Adaptation of rail to carriage of disabled people. The only reasonable decisions)
(Rynek Kolejowy, 2005, no 1, p. 62 – 66).
Actions in favour of disabled people. Poland's adaptation programme. Package of basic actions.
PKP

➢ Szczerba L.
Przebudowa węzła PKP Siedlce – dostępność dla niepełnosprawnych. W: Doświadczenia z modernizacji linii E-20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce. Siedlce 2004
(Remodelling of Siedlce railway junction - access for disabled people. Contained in: Experience from modernization of E-20 railway line, its Mińsk Mazowiecki – Siedlce section. Siedlce, 2004, p. 5 – 6) PL
Review of concepts how the requirements of disabled people were treated during the remodeling process of Siedlce railway junction.
PKP

➢ **Z myślą o niepełnosprawnych**.
(Thinking of disabled people).
(Kolej Dziś i Jutro, no. VIII/IX, p. 19) PL
Presentation of a facility made by Medi Vent – special platform facilitating entrance and exit for disabled people in a wheelchair.
PKP

Spain / Espagne / Spanien

➢ **Adif adaptará 323 estaciones ferroviarias para mejorar la accesibilidad**
(L'Adif améliorera l'accessibilité de 323 gares aux handicapés)
Lineas, n° 26, avril 2009, p. 9, phot.

L'Adif investira plus de 250 millions d'euros afin de faciliter la mobilité aux handicapés dans 323 gares. L'entreprise garantira à 96 % la pleine accessibilité de ses installations aux voyageurs à mobilité réduite.

SNCF FER061745

➢ Guiasasola, Nacho
La oportunidad de 'subirse' al tren
(L'opportunité de prendre le train)
(Die Chance, in den Zug zu "steigen")
(en punto, 2008, 22, S. 22-25) ES

A travers le service d'attention de la Renfe, les clients handicapés reçoivent une aide personnalisée pour voyager, depuis l'achat du billet jusqu'à l'arrivée à destination. Ce service existe depuis le 16 juillet 2007 et 39 400 personnes en ont bénéficié à ce jour.

Das spanische Eisenbahnverkehrsunternehmen Renfe Operadora bietet Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind oder z. B. unter Seh- oder Hörbehinderungen leiden, seit Juli 2007 den Service "Atendo" an. Dieser ist inzwischen in 68 Hochgeschwindigkeitsbahnhöfen ständig und in 26 weiteren Bahnhöfen nach vorheriger Anmeldung verfügbar. In Madrid gibt es zudem eine zentrale Anlaufstelle, welche die im Reiseverlauf erforderlichen Hilfestellungen koordiniert und interessierte Kunden berät. Der vorliegende Beitrag beschreibt dieses neue Angebot am Beispiel eines auf den Rollstuhl angewiesenen Fahrgastes, der von Madrid nach Toledo reist.

DB AG, I0861294 / SNCF FER063555

➢ **El plan de accessibilidad impulsa la igualidad**

(Le plan d'accessibilté développe l'égalité)

(Lineas. La revista de ADIF, Madrid : ADIF. Dirección de Recursos Humanos, 2008-05, VOL.3, N. 27, P.10-15) ES

L'Adif a mis en place en 2008 un plan d'accessibilité qui devrait rendre les gares accessibles à 96% des voyageurs qui y transitent.

UIC017083 / SNCF FER 062155

➢ MARCOS J. ; SUAREZ S.

Intermodal de Almería, una realidad multifuncional

(La gare intermodale d'Alméria, une réalité multifonctionnelle)

(Lineas, n° 27, mai 2008, p. 28-29, phot.) ES

Près de 3,5 millions de voyageurs transitent chaque année par la gare intermodale d'Alméria. Elle est reconnue comme l'une des gares les plus accessibles en matière d'équipements pour les personnes handicapées. Outre la gestion du trafic ferroviaire elle réalise une activité unique à l'Adif : la coordination de plus de 400 sorties et entrées journalières d'autobus urbains, interurbains et nationaux.

SNCF FER062277

➢ Rodríguez, Ángel Luis

Material adaptado y atención especial a viajeros con discapacidad en todos los servicios de Renfe

(Plus de 712 millions d'euros d'investissements pour le Plan Accessibilité 2007-2012: du matériel adapté et une attention particulière aux voyageurs handicapés dans tous les services de Renfe)

(Modifizierung des rollenden Materials und umfassende Aufmerksamkeit für die Belange von Behinderten in allen Bereichen der Renfe)

(Via libre, 2008, 516, S. 4-6, 8-9) ES

Dans le cadre du plan d'accessibilité 2007-2010, la Renfe consacrera plus de 712 millions d'euros pour adapter le matériel afin de favoriser les déplacements des voyageurs à mobilité réduite. Cette politique est étendue à l'ensemble du réseau ferroviaire, longue et moyenne distance ainsi que les services de banlieues.

Die RENFE will die Transportmöglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität wesentlich verbessern und hat deshalb einen Plan zur Erhöhung der Zugänglichkeit für die Jahre 2007 bis 2010 initiiert. Entsprechend dieser Planung sollen mehr als 712 Millionen Euro in die projektbezogene Modifizierung des rollenden Materials, sowohl des Langstreckenverkehrs als auch des Mittelstrecken- und Nahverkehrs investiert werden. Veränderungen im Übergangsbereich zwischen einzelnen Wagen, Verbesserungen der Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten und spezielle Zugangs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Behinderte sind nur einige Schwerpunkte bezüglich der Modifizierung des rollenden Materials. Eine detaillierte Planung regelt Zeitraum und Umfang der für die jeweilige Baureihe vorgesehenen Arbeiten. In Zusammenarbeit mit Adif werden im Rahmen des Programms auch im Anlagenbereich die Bedingungen für Behinderte entscheidend verbessert.

DB AG, I0858492 / RENFE-ADIF-FFE / SNCF FER061077 / UIC 016777

➢ Guisasola, Nacho

Hacia la accesibilidad plena de las personas con discapacidad

(Uneingeschränkter Zugang für Reisende mit Behinderungen angestrebt)

(en punto, 2008, 16, S. 10-15) ES

La Renfe a mis en place, avec l'assentiment des principales associations concernées, un plan ambitieux pour universaliser l'accessibilité des services ferroviaires à l'horizon 2010, avec l'adaptation du parc de trains, de nouvelles procédures dans des gares de banlieue et de nouveaux services.

Das spanische Eisenbahnverkehrsunternehmen RENFE Operadora will seine Angebote für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität bis zum Jahr 2010 deutlich verbessern. Dafür wurde in Zusammenarbeit mit zwei großen spanischen Behindertenorganisationen ein Plan aufgestellt, der Investitionen in Höhe von 712 Millionen Euro vorsieht. Ein Großteil dieser Summe soll dafür verwendet werden, die Züge und die Nahverkehrsbahnhöfe so umzubauen, dass sie barrierefrei erreichbar sind und auch von behinderten Fahrgästen möglichst selbstständig genutzt werden können. Daneben ist aber auch eine Erweiterung der Hilfs- und Serviceangebote geplant.

DB AG, I0858307 / UIC016768

➢ Marcos, Javier

Estaciones sin barreras

(Gares sans obstacles)

(Bahnhöfe ohne Barrieren - Umfassendes Programm für eine bessere Zugänglichkeit

(Líneas, 2007, 20, S. 18-20) ES

L'Adif développe un programme destiné à améliorer l'accessibilité de ses gares, spécialement pour les personnes à mobilité réduite. Au total et jusqu'en 2008, plus de 6 millions d'euros seront consacrés à de nouveaux équipements facilitant les déplacements dans les enceintes ferroviaires.

Das spanische Eisenbahninfrastrukturunternehmen ADIF legt Wert darauf, dass seine Bahnhöfe auch Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität ohne Schwierigkeiten zugänglich sind. Daher wird nicht nur auf eine strikte Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben geachtet, sondern das Unternehmen hat darüber hinaus z. B. auch mit IMSERSO, dem Institut für Senioren und soziale Dienste, eine Vereinbarung geschlossen. Diese sieht bis 2008 Investitionen in Höhe von mehr als 6 Mio. Euro für gläserne Fahrstühle, höhere Bahnsteige, benutzerfreundlichere Unterführungen und andere Maßnahmen zum Abbau von Mobilitätsbarrieren vor.

DB AG, I0756812 / SNCF FER059686

➢ JULIAN A.

Guía de servicios ferroviarios para viajeros discapacitados ;

(Guide des services ferroviaires pour voyageurs handicapés)

(Via libre, n° 511, septembre 2007, p. 17, phot.) FR

L'Adif et la Renfe offrent depuis l'été dernier de nouvelles prestations d'aides aux personnes handicapées pour faciliter les accès aux trains et aux gares. Dans un premier temps, 1026 trains circulant chaque jour et 100 gares ont fait l'objet d'aménagements particuliers.

SNCF FER059436

➢ GONZALEZ R.

Rompiendo barreras, facilitando la movilidad

(Eliminer les obstacles, faciliter les déplacements)

(Lineas, n° 15, avril 2007, p. 36-37, phot.) ES

Dans le cadre de ses activités, l'Adif s'efforce de faciliter en gares les déplacements des personnes à mobilité réduite, malentendantes ou malvoyantes. De nombreuses installations et technologies nouvelles sont adaptées notamment à la gare banlieue de Nuevos Ministerios, à Madrid. Complètement rénovée, elle bénéficie des dernières innovations en matière d'accessibilité et de signalétique avec par exemple des ascenseurs équipés de clavier en braille.

RENFE-ADIF-FFE / SNCF FER058023

➢ MARCOS J.

El ferrocarril se adapta a las personas de movilidad reducida

(Le chemin de fer s'adapte aux personnes à mobilité réduite)

(Lineas del tren, n° 318, février 2005, pp.18-21, phot.) FR

On estime actuellement à 3,5 millions en Espagne, le nombre de personnes à mobilité réduite. La Renfe a entrepris, en partenariat avec des collectivités locales et des entreprises, un ensemble de mesures. Elles ont pour but de faciliter, aux personnes souffrant d'handicaps, l'accès aux services ferroviaires. Parmi ces mesures, figurent l'application d'un système spécial de tarification, des services d'orientation et d'aide en gares, la reconfiguration des quais, la construction de toilettes adaptées....

SNCF FER049080

➢ Marcos, Javier

En estaciones, trenes y a través de la prestacion e servicios especificos : El ferrocarril se adapta a las personas de movilidad reducida

(Dans les gares, les trains et par le biais de prestations et des services spécifiques : Le chemin de fer s'adapte aux personnes à mobilité réduite)

(Die Bahn stellt sich auf Personen mit eingeschränkter Mobilität ein - In den Bahnhöfen und Zügen sowie durch besondere Dienstleistungen)

(Líneas del tren, 2005, 318, S. 18-21) ES

Die spanische RENFE versucht mittels verschiedener Maßnahmen, Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität die Nutzung des Schienenverkehrs zu erleichtern. Dazu gehört es, dass Verträge über den Kauf neuer Fahrzeuge Klauseln enthalten, die eine Berücksichtung der besonderen Bedürfnisse dieser Personengruppe verlangen. Weiterhin gibt es sowohl im Hochgeschwindigkeits- als auch im Regionalverkehr einige Verbesserungen in den Zügen und auf den Bahnhöfen. So wurden z. B. Beschriftungen in Blindenschrift ausgeführt und Fahrstühle gebaut. Ergänzend ist seit 2003 in sechs großen Bahnhöfen ein neues Serviceteam tätig, das hilfebedürftigen Fahrgästen zur Seite stehen soll.

DB AG, I0545589 / UIC012090

➢ GARCÍA AZNÁREZ, F.

La accesibilidad en el transporte

(L'accessibilité dans le transport)

(Ingeniería y Territorio : Barcelona, 2003, N. 63 P. 34-43, ISSN 1695-9647) ES

L'auteur définit les concepts de « personne à mobilité réduite » et d'«accessibilité » à tous les moyens de transport. Il expose par la suit comment on peut résoudre l'accès de ces personne aux véhicules du transport public : bus, métro, train et même avion.

RENFE-ADIF-FFE

Sweden / Suède / Schweden

➢ Näslund, Monica
Brist på pengar bromsar tillgänglighet
(Geldmangel erschwert Zugangsmöglichkeit)
(Rallaren, 6, S. 18-19) SV
Eine neue Richtlinie des Bahnwerks (Banverket = BV) TSD (Technische Spezifikation für Betriebskompatibilität) enthält u. a. Vorschriften über die Ausgestaltung der Bahnsteige im Hinblick auf Sehbehinderte, Kinder, Senioren und Reisende mit Gepäck. Das BV hat eine Auszeichnung ("Augenstern der Netzhaut") von der Jugendvereinigung der Sehgeschädigten erhalten. Göteborg Centralstation gilt als Vorbild für behindertengerechten Ausbau.
DB AG, I0861556

➢ Larsson, Tomas
Ny generation handikappvänliga plattformar
(Neue Generation behindertengerechter Bahnsteige)
(Tåg, 2008, 10, S. 20-24) SV
Seit dem Ende der 1980er Jahre investierte man (wieder) umfassend in die Eisenbahn Schwedens. Alte Bahnstrecken wurden modernisiert, und einige Abschnitte baute man ganz neu. Parallel dazu begann in dieser Zeit die Indienststellung einer ganzen Reihe von neuen Fern- und Regionalzügen wie die der Baureihen X2000, X31, X40 und Y2. Jedoch entgegen bereits lange vorher in der schwedischen Gesetzgebung verankerter Forderungen ist den neuen Schienenfahrzeugen gemeinsam, dass sich deren Wagenböden nicht oder nur teilweise auf der Höhe der Bahnsteige befinden, so dass der Zugang von insbesondere in der Bewegung eingeschränkten Fahrgästen in die Reisezüge ohne fremde Hilfe entweder erschwert ist oder aber unmöglich wird. Umso erstaunlicher erscheint deshalb die Tatsache, dass schon bei der Eröffnung der U-Bahn [tunnelbana] von Stockholm in den 1950er Jahren die Niveaugleichheit zwischen Wagenboden und Bahnsteig - nach ausländischem Vorbild - Standard gewesen ist, um die Ein- und Ausstiegszeiten in Hinblick auf die Verkürzung der Fahrzeiten zu verringern. Des hohen Aufwands wegen werden jedoch die auch von der EU definierten Anforderungen für einen barrierefreien Zugang zur Eisenbahn in Schweden durch neue Bahnsteigformen und die technische Anpassung der Bahnsteige an die dort vorbeiführenden Trassen nur langfristig umzusetzen sein.
DB AG, I0861344

➢ Roden, Andrew
Alstom unveils new train for Stockholm Commuters
(Alstom stellt einen neuen Nahverkehrszug für Stockholm vor)
(IRJ International Railway Journal, 2005, 7, S. 32) EN
Das Nahverkehrsunternehmen Stockholm Transport (SL) mustert 30 Jahre alte elektrische Triebwagen aus und ersetzt sie durch 55 neue 6-Wagen-Züge vom Typ "Coradia Lirex". Neu ist der bequeme Einstieg für Rollstuhlfahrer entsprechend den schwedischen Gesetzen. Die Stromversorgungs- und Steuerelemente wurden auf dem Fahrzeugdach angebracht, so dass die Einstiegshöhe in den Wagen mit 760 mm niveaugleich mit dem Bahnsteig ist. Die Züge sind extrem leise. Bei 150 km/h beträgt der Lärmpegel 70 dBA innerhalb und 85 dBA außerhalb des Fahrzeuges. Der Beitrag enthält weitere Details zu diesem Fahrzeug, von dem auch eine Dieselvariante gebaut werden soll.
DB AG, I0547343

➢ Lindahl, Jan
X40 - ett regionaltåg på höjden
(X40 - Gipfel der Regionalzüge)
(Tåg, 2005, 3, S. 21-24) SV
Bereits im Dezember 2000 bestellten die Schwedischen Staatsbahnen 43 Doppelstockwagen der neuen Baureihe X40 zur Überwindung von Kapazitätsengpässen in Mälardalen. Nach von Hersteller Alstom, aber auch vom Käufer zu vertretenen beträchtlichen Verzögerungen war es am 22.02.2005 soweit: Der erste X40-Doppelstockzug fuhr planmäßig als Regionalzug von Stockholm C über Eskilstuna nach Arboga und zurück. In der Woche zuvor bekam die Zeitschrift "TÅG" die Gelegenheit, während einer für die Medien arrangierten Testfahrt die aus der Vorserie stammende Zugeinheit X40 3301 in Augenschein zu nehmen. Neben der Wiedergabe diverser technischer Daten stellt der Autor in seinem Beitrag hauptsächlich die Inneneinrichtung des neuen Zuges vor, bewertet diesen hinsichtlich Fahrkomfort und Ausstattung sowie Ergonomie des Fahrerarbeitsplatzes und formuliert zugleich kritische Anmerkungen im Hinblick darauf, dass aus seiner Sicht bestehende eigentümliche Lösungen nochmals überdacht sowie offenkundige Mängel zum Nutzen der künftig in Serienproduktion zu fertigenden Baureihe X40 abgestellt werden mögen.
DB AG, I0546230

➢ Goldschmidt, Max
50 Reginatåg beställda - SJ hyr också
(50 Reginazüge bestellt - SJ mieten auch)
(Nordisk Järnbane Tidskrift, 2001, 2, S. 8) SV
Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) und verschiedene Regionalgesellschaften haben 50 Reginazüge bestellt. Regina ist der Standardzug der Adtranz. Die Normaleinheit besteht aus zwei Wagen mit 6 angetriebenen Achsen. Bei 1590 kW werden - je nach Übersetzung - 180 oder 200 km/h erreicht. Der Zug hat ein Leergewicht von 120t und eine Länge von 53,9 m. Die Wagenkästen sind aus rostfreiem Stahl. Der Einstieg ist 1,3 m breit und einer davon hat eine Hebevorrichtung für Behinderte. Ausserdem ist der Zug mit Aircondition und einer schnellen elektrischen Bremse mit Stromrückführung ausgestattet. Das Geräuschniveau bei 200 km/h auf geschweißten und bei 90 km/h auf heruntergefahrenen, ungeschweißten Schienen sowie die Laufeigenschaft werden als gut bewertet.
DB AG, I0131520

Switzerland / Suisse / Schweiz

➢ GYR, C. ; HUBER, B.
Neuartige Laufwerke für den Nahverkehrszug Protos
(Schweizer Eisenbahn Revue : Luzern, 2008, N.1, P.14-19, ISSN : 1022-7113)
Le point commun le plus courant entre les constructeurs de matériel de trains de banlieue est la recherche du confort pour les voyageurs. Un autre aspect important est l'adaptation des véhicules pour les personnes à mobilité réduite avec l'utilisation du plancher surbaissé. Ces deux aspects posent des exigences pour le design du matériel. Sur cette base, les auteurs décrivent les concepts principaux du nouveau train de Prose AG, nommé Protos.
RENFE-ADIF-FFE

➢ SBB, Kundenbeziehungen & Services
Gut unterwegs mit öffentlichen Verkehrsmitteln : Reisende mit Handicap
([SBB]. - Brig, 2006 [004441468]) DE
SBB 6.822

➢ SBB, Personenverkehr
Gut unterwegs mit öffentlichen Verkehrsmitteln : Reisende mit Handicap
([SBB]. - Brig, 2003 [003123747]) DE
SBB 6.510

➢ Berchtold, Martin
Travel as a basic need : for people with a handicap too. Mobility via Call Centre
Voyager : un besoin fondamental, y compris pour les personnes handicapées
Reisen als Grundbedürfnis - auch bei Menschen mit einer Behinderung
(Rail international - Schienen der Welt, 2003, 6, S. 16-18) EN, FR, DE
Fonctionnement du Call Center Handicap qui est l'interlocuteur des chemins de fer suisses, CFF, pour les clients à mobilité réduite.
In der Schweiz tritt ab 2004 das Behindertengleichstellungsgestz in Kraft, das über verschiedene Zwischenstufen innerhalb von 20 Jahren den Vollausbau des behindertengerechten öffentlichen Verkehrs vorsieht. Die SBB hat über das Projekt "Neuausrichtung des Behindertenkonzepts" umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen, der den Komfortstandard für alle Kunden erhöht. Dazu zählen das Call Center Handicap, das bei Anmeldung bis 1 Stunde vor Zugabfahrt für die notwendigen Ein- und Ausstiegshilfen sorgt, und eine angepasste Fahrzeugkonstruktion sowie adäquate Bahnhofseinrichtungen, die im Beitrag kurz vorgestellt werden.
DB AG, I0338737 / SNCF FER042004 / UIC010150

➢ SBB Division Personenverkehr
Informationen für Reisende mit einer Behinderung
Informations pour voyageurs avec un handicap
Informazioni per viaggiatori con un handicap
(Brig / Bern : SBB Division Personenverkehr, Verband öffentlicher Verkehr VöV, 2001 [002585679]) DE, FR, IT
SBB 6.418

United Kingdom / Royaume-Uni / Vereinigtes Königsreich

➢ **New disability regulations highlight buggy question**
(Modern railways, Hersham, Surrey : Ian Allan, 2005-09, Vol.62, N.684, P.20-21) EN
L'article décrit comment les futurs trains devront être conçus pour pouvoir accueillir non seulement des fauteuils roulants manuels mais également électriques.
UIC012787

➢ West, R.
Rail travel in Britain for passengers with disabilities
Grande-Bretagne : le rail et les personnes moins valides
Bahnreise für behinderte Menschen in Großbritannien
(Rail International / Schienen der Welt, Bruxelles : Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), 2004-03, N.3, P.33-36) FR;EN;DE
Chacune des 25 Train Operating Companies britanniques est tenue d'élaborer une politique de protection des personnes handicapées dans laquelle elle expose les dispositions prises en matière d'installation et d'équipements à l'usage de ce type de clientèle.
In Großbritannien werden jährlich über eine Mrd. Fahrgäste in 19 000 Zügen auf einem Streckennetz von mehr als 17 700 km durch 25 konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (TOC=Train Operating Company) befördert. Jedes TOC muss eine behindertengerechte Politik definieren und alle neuen Fahrzeuge müssen den Zugänglichkeitskriterien für Schienenfahrzeuge (RVAR=Rail Vehicle Accessibilty Regulations) entsprechen. Ab Herbst 2004 sollten nach dem britischen Behindertengleichstellungsgesetz

Bahnhöfe behindertengerecht ausgestattet sein und die Eisenbahnbehörde SRA (Strategic Rail Authority) hat einen entsprechenden Leitfaden entwickelt; angesichts des Alters der Gebäude und der immensen Umbaukosten wird sich die Umsetzung auf unbestimmte Zeit verschieben. Über das Anmeldesystem DPRS (Disabled Persons´ Reporting System) läßt sich - mindestens 24 h vor Reiseantritt - individuelle Hilfestellung bei den Bahnunternehmen buchen. Da die Zahl der mobilitätseingeschränkten Menschen zunehmen wird und behindertenfreundliche Einrichtungen allen Reisenden zu Gute kommen, müssen die Bahnunternehmen im eigenen Interesse weiter investieren.

CD TRIS 5404A00450 / DB AG, I0441604 / SNCF FER045089 / UIC011033

➢ Bates, Anne

Disabled access - an opportunity for us all to get it right

(European Railway Review, 2002, 2, S. 38-41) EN

Le comité consultatif du transport des personnes invalides (Disabled Persons Transport Advisory Committee) est chargé d'informer le gouvernement britannique sur le transport et les besoins en mobilité des personnes invalides. Cet article explique pourquoi la compréhension de ces besoins pourrait rendre plus attractif le chemins de fer en Europe mais à condition que l'on ne passe pas à côté des vrais problèmes. Présentation des problèmes et besoins actuels, de l'exemple de la Grande Bretagne et des projets et défis au niveau de la politique européenne des transports.

Als der größte Teil der Eisenbahninfrastruktur und die Schienenfahrzeuge in Europa eingerichtet und gebaut wurden, waren die Erfordernisse der Beförderung behinderter Personen weder im Berufsleben noch in der Gesellschaft insgesamt aktuell. Deshalb sind viele Bahnsysteme entstanden, die von behinderten Personen nur schwer oder gar nicht ohne Unterstützung genutzt werden können. Wichtig sind die richtigen gesetzlichen Bestimmungen und die Erkenntnis der Industrie, dass eine Zugangsverbesserung für alle Fahrgastgruppen auch ihr einen interessanten wirtschaftlichen Vorteil bringt: 13 Prozent der Bevölkerung in Europa gehören zur Gruppe der behinderten Personen (ca. 63 Mio Menschen), wovon zwei Drittel zu den älteren Menschen zählen. Der Beitrag berichtet über: Mobilitätsbedürfnisse behinderter Personen, positive Beispiele der erleichterten Benutzung der Bahn in London für Behinderte, Erwartungen behinderter Fahrgäste, Erfahrungen in Großbritannien sowie Aspekte der Entwicklung in Europa (Einfluss der EU) und der angestrebten Interoperabilität der Züge.

DB AG, I0234697 / UIC008989

Asia / Asie / Asien

India / Inde / Indien

➢ Rao, R. K.

Rolling Stock - A leap forward

(Indian Railways, 2008, 1, S. 41-44) EN

Der Bericht fasst die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet des rollenden Materials für den Personen- und den Güterverkehr der indischen Eisenbahn zusammen. Während das durchschnittliche Wachstum der Bahn bei jährlich etwa 10 % liegt, steigert sich der Umschlag im Containerbereich um 20 %. Deshalb werden für den Bau und der Entwicklung von leistungsfähigen Ein- und Doppelstockwagen besondere Anstrengungen unternommen. Um die Haltbarkeit der Fahrzeugflotte zu erhöhen, kommt immer häufiger rostfreier Edelstahl zur Anwendung. Bei der Entwicklung von Personenwagen wurden inzwischen internationale Standards eingeführt. So werden beispielsweise nur noch schwer entflammbare Stoffe verwendet um das Brandrisiko zu minimieren. Auch für körperbehinderte Menschen und deren Begleiter werden künftig vor allem auf den wichtigsten Fernverkehrsstrecken Wagen eingesetzt, die auch eine komfortable Reise für Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit ermöglichen.

DB AG, I0859662

Japan / Japon

➢ Saito, Ayano; et al.,

Supports to be installed in multi-purpose area on commuter trains used by passengers with reduced mobility

(Quarterly Report of RTRI, 2008, 1, S. 59-65) EN

http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/49/1/59/_pdf

L'article étudie les possibilités d'amélioration des rampes (main courante ?) dans les voitures ferroviaires. La conclusion est que la hauteur appropriée des rampes dans les voitures ferroviaires est plus élevée que celle des couloirs des bâtiments et il propose comme solution d'installer des rampes à deux hauteurs différentes, afin que l'espace puisse être partagé au même temps par les voitures d'enfants et les chaises roulantes.

Der Beitrag zeigt die Verbesserung der Handläufe an Stellplätzen für Rollstühle in Japan, um Reisenden mit Kinderwagen und Rollstühlen die gemeinsame Benutzung zu ermöglichen. Die Verbesserung wurde durch Reisende mit Kinderwagen bewertet, die den Bewegungen des Zuges ausgesetzt waren. Die Studie ergab, dass die Standardhöhe von 800 mm zu niedrig für stehende und zu hoch für sitzende Personen war. Die Verbesserung besteht aus zwei getrennten Handläufen von 700 mm und 950 mm Höhe. Verglichen wurden sieben verschiedene Höhen von 700 mm bis 1 750 mm. Das Fazit ist, dass die geeignete Höhe von Handläufen in Eisenbahnfahrzeugen höher als diejenige in Korridoren von Gebäuden ist.

DB AG, I0858712 / RENFE-ADIF-FFE

➢ Shou, Masayuki

Promotion of land, infrastructure and transport administration based on Universal Design concept

(JRTR Japan Railway & Transport Review, 2006, 45, S. 18-21) EN

http://www.jrtr.net/jrtr45/pdf/f18_sho.pdf

Das japanische Verkehrsministerium hat im Juli 2005 Richtlinien herausgegeben, mit welchen den Veränderungen in einer alternden Gesellschaft Rechnung getragen werden soll. Zwar wird in Japan bereits seit mehreren Jahren auch im Verkehrsbereich großer Wert auf ein Universal Design gelegt, das eine barrierefreie Teilhabe aller Mitbürger ermöglicht, doch wurde z. B. beim Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen noch Handlungsbedarf gesehen. Daher wird nun eine vom Standpunkt des Benutzers ausgehende Planung angestrebt, und die verschiedenen Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit sollen besser aufeinander abgestimmt werden.

DB AG, I0652822

➢ Ito, Yoshihiko

Easy-to-access rail - JR East's initiatives

(JRTR Japan Railway & Transport Review, 2006, 45, S. 12-16) EN

http://www.jrtr.net/jrtr45/pdf/f12_ito.pdf

Die japanische Eisenbahngesellschaft JR East hat in letzter Zeit zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um ihr Angebot insbesondere für ältere Menschen attraktiver zu machen. So wurde bei der Gestaltung der Bahnhöfe großer Wert auf eine weitgehende Barrierefreiheit gelegt, und schon bevor ein Gesetz aus dem Jahr 2000 dies verlangte, waren viele Reisezugwagen mit speziellen Hilfen für Rollstuhlfahrer sowie für seh- oder hörbehinderte Reisende ausgestattet. In den letzten Jahren sind z. B. akustische Warnungen an den Zugtüren, LED-Anzeigen, Beschilderungen in Braille-Schrift und sog. "Vorzugssitze" für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität hinzugekommen.

DB AG, I0652821

➢ Sekiguchi, Mamoru

JR East's approach to Universal Design of railway stations

(JRTR Japan Railway & Transport Review, 2006, 45, S. 9-11) EN

http://www.jrtr.net/jrtr45/pdf/f09_sek.pdf

Im Jahr 2000 ist in Japan ein Gesetz in Kraft getreten, das einen barrierefreien Personenverkehr fordert. Damit soll dem wachsenden Anteil älterer Mitbürger Rechnung getragen werden, und zugleich möchte das Land für ausländische Touristen attraktiver werden. Zur Verwirklichung dieser Ziele setzt die japanische Eisenbahngesellschaft JR East vor allem auf das Konzept 'Universal Design', das auf den Amerikaner Ron Mace zurückgeht und eine möglichst benutzerfreundliche Gestaltung der Produkte anstrebt. JR East hat z. B. Bahnhöfe mit Rolltreppen und Fahrstühlen ausgerüstet, die Lesbarkeit der Beschilderungen verbessert und mehrsprachige Informationszentren eingerichtet.

DB AG, I0652820

➢ Kimura, Kazuo

Universal Design for railways - Accessibility for everyone

(JRTR Japan Railway & Transport Review, 2006, 45, S. 6-8) EN

http://www.jrtr.net/jrtr45/pdf/f06_kim.pdf

"Universal Design" bezeichnet ein Konzept, nach dem Produkte so zu gestalten sind, dass sie den Bedürfnissen aller Nutzer gleichermaßen gerecht werden. Im Bereich der Eisenbahn beinhaltet das z. B. die Vermeidung von Barrieren durch den Einsatz von Rolltreppen, breiten Türöffnungen, geräumigen Toiletten und gut lesbaren Beschriftungen. Der vorliegende Beitrag gibt einen allgemeinen Überblick über die Verbreitung von "Universal Design" im japanischen Personenverkehr und stellt z. B. den im Februar 2006 eröffneten Flughafen von Nagoya vor, bei dessen Bau "Universal Design" eine besondere Rolle spielte. Weiterhin werden Vergleiche zu der Lage in Europa gezogen.

DB AG, I0652806

➢ Ohta, Masaru

Level crossings obstacle detection system using stereo cameras

(Quarterly Report of RTRI, 2005, 2, S. 110-117) EN

http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/46/2/110/_pdf

In Zukunft sollen auch Fußgänger und die mit zunehmendem Alter der Bevölkerung vermehrten Rollstuhlfahrer von Gefahrenraumfreimeldesystemen für Bahnübergänge erfasst werden. Nach kritischer Sichtung anderer Verfahren wird auf die Technologie der Überwachung mittels Stereokameras und Bildauswertung eingegangen. Unter normalen Wetterbedingungen gelingt die Erfassung von Fußgängern tags und nachts. Unter widrigen Bedingungen und bei Schneetreiben sind die Ergebnisse noch unbefriedigend.

DB AG, I0546929

➢ Matsubara, Hiroshi; et al.,

Guidance system for handicapped people

(Quarterly Report of RTRI, 2005, 1, S. 13-17) EN

http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/46/1/13/_pdf

Cet article décrit les caractéristiques et la mise en place d'une infrastructure permettant de mettre à disposition une information commune sur des systèmes permettant de guider les voyageurs. Plusieurs systèmes de guidage reposent sur cette infrastructure et permettent non seulement d'aider le grand public mais aussi les personnes ayant des déficiences visuelles ou des personnes handicapées (chaise roulante). La technologie expérimentée est décrite dans cet article. Cela a été réalisé en développant une interface commune d'accès à la position de l'utilisateur qui est basée sur des technologies d'identification par fréquence radio et sur une méthode pour décrire les données de guidage qui peuvent être employées pour une variété de systèmes de guidage. Ce système vise également à rendre plus efficace l'intermodalité entre les différents modes de transport.

Beschrieben werden Entwurf und Prototypeinsatz einer allgemeinen Informationsinfrastruktur, als Basis von Leitsystemen sowohl für behinderte wie unbehinderte Reisende. Über eine Radio Frequency Identification (RFID) Technologie werden Möglichkeiten gegeben, den eigenen Standort und die eigene

Bewegungsrichtung zu erkennen. Es gibt spezielle Hilfen für Blinde wie für Rollstuhlfahrer in einem einheitlichen Informationssystem. Informationen werden beispielsweise über den Bahnsteig, von dem der gewünschte Zug abfährt, gegeben, über zeitweise nicht verfügbare Einrichtungen oder über Anschlussmöglichkeiten mit Bussen, Straßenbahnen, Taxen etc.

DB AG, I0545648 / UIC 012117

- Yamada, Kazunobu

Tsukuba Express - introduction to stations

(JRTR Japan Railway & Transport Review, 2005, 42, S. 50-59) EN

http://www.jrtr.net/jrtr42/pdf/f50_tsu.pdf

Die im August 2005 eröffnete Strecke "Tsukuba Express" verbindet Akihabara, ein vor allem für seine elektronischen Produkte bekanntes Stadtviertel Tokios, mit dem weiter nördlich gelegenen Technologiezentrum Tsukuba. Zu der 58,3 km langen Strecke gehören zwanzig Stationen. Um diese möglichst fahrgastfreundlich zu gestalten, wurden z. B. Serviceschalter neben den automatischen Drehkreuzen errichtet, und auch auf die besonderen Bedürfnisse behinderter Fahrgäste wurde Rücksicht genommen. Die Bauweise der Stationen ermöglicht eine offene und helle Gestaltung. Der Beitrag stellt vier über- und zwei unterirdische Stationen genauer vor.

DB AG, I0549988

- Yamada, Kazunobu

Minatomirai Line - introduction to stations -

(JRTR Japan Railway & Transport Review, 2005, 42, S. 43-49) EN

http://www.jrtr.net/jrtr42/pdf/f43_min.pdf

Im Großraum Tokio verbindet die neue Minatomirai-Linie, die 4,1 km lang ist und ausschließlich unterirdisch verläuft, die Stationen Yokohama und Motomachi. Der Bau der Strecke begann 1992, und im Februar 2004 konnte sie in Betrieb genommen werden. Bei der Planung der sechs Stationen wurde großer Wert darauf gelegt, dass sie jeweils individuell gestaltet sind und sich in ihre Umgebung einfügen. Weiterhin sollen verschiedene Maßnahmen wie z. B. barrierefreie Bahnsteigzugänge, akustische Leitsysteme und Beschilderungen in Braille-Schrift dafür sorgen, dass die Stationen auch von behinderten Fahrgästen bequem genutzt werden können.

DB AG, I0549987

- Matsuura, Yasuhiko

Improving transportation nodes at stations - From the perspective of passenger services

(Japanese Railway Engineering, 2005, 155, S. 12-16) EN

Die Hiroshima Electric Railway Co. hat im Jahr 2002 einen Aktionsplan (3S) eingeführt, welcher das Angebot im öffentlichen Schienenpersonenverkehr erheblich verbesserte. Hierbei wurden die Bahnhöfe, das rollende Material und das gesamte Umfeld des ÖPNV so gestaltet, dass auch Behinderte und Gebrechliche oder beispielsweise Mütter mit Kinderwagen einen optimalen Zugang zu den Bahnsteigen und Zügen erhielten. Die neuerdings verwendeten Triebwagen mit der Bezeichnung "Green Mover Max" verfügen durch achslose Drehgestelle über extreme Niederflurtechnik, was jedem Kunden das Einsteigen erheblich erleichtert. Das Personal des Unternehmens wurde im Zuge der 3S-Aktion besonderen Schulungen unterzogen, um die Kundenzufriedenheit durch gute Beratung und freundlichen Service sicherzustellen.

DB AG, I0549589

- Matsubara, Hiroshi

A user-specific passenger guidance system aimed at universal design

(Japanese Railway Engineering, 2005, 154, S. 1-3) EN

Ce système est destiné à faciliter le déplacement des personnes handicapées ou non handicapées. Le souci est d'instaurer des conventions universelles de repérage et de cheminement dans les enceintes accessibles au public. Il fait aussi appel à une panoplie de technologies de communication, notamment un terminal portable, qui serve de guide, de repérage et d'orientation vers des cheminements accessibles. Des développements plus complexes concernent les personnes aveugles.

Nachdem 2000 in Japan die Bahnhöfe barrierefrei wurden und die Kunden nicht mehr zwangsläufig mit Servicepersonal in Kontakt kamen, stellten sich einige Probleme für die Passagiere ein. Vor allem ältere

Menschen, Körperbehinderte wie Rollstuhlfahrer oder Blinde hatten Schwierigkeiten sich in den oftmals riesigen Bahnhöfen zurechtzufinden. Bei der Bahnsteigsuche, dem Lesen der Fahrpläne oder der Suche nach Toiletten waren diese Reisenden oftmals auf fremde Hilfe angewiesen. Die japanische Staatsbahn hat deshalb ein neuartiges Informationssystem in Auftrag gegeben, das im Bericht vorgestellt wird. Hierbei sollen zum Beispiel Blinde Informationen in der Blindenschrift Braille erhalten oder auch auf elektronische Art durch über den Blindenstock aufgenommene Signale über ihr Terminal empfangen. Persönliche Terminals in der Größe eines Handys werden optische und akustische Orientierungshilfen sein.
CD TRIS 5405A01848 / DB AG, I0548646 / SNCF FER051009

- Fujinami, Kohei; et al.,

Tactile ground surface indicator widening and its effect on users' detection abilities
(Quarterly Report of RTRI, 2005, 1, S. 40-45) EN
http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/46/1/40/_pdf
Es wurde in Japan untersucht, in wie weit mit Variationen der Blindenspur deren Effektivität, Blinde vor einem Sturz über die Bahnsteigkante zu bewahren, gesteigert werden kann. Im Versuch waren sowohl Fliesen mit Rillen als auch mit erhabenen Punkten. Letztere gab es wiederum mit 300, 400 und 600 mm Kantenlänge. Es zeigte sich z.B., dass bei 300 mm Kantenlänge 90 % der Probanden innerhalb von 800 mm nach der Fliese zum Stehen kommen. Eine Verbreiterung der Fliesen führte zu kleineren "Bremswegen" und höheren Prozentzahlen. Es wurde unterschieden nach Probanden mit und ohne Blindenstock.
DB AG, I0545655

- Yanagisawa, G;Takai, T.

Signs and accessibility in train stations
(JR East Technical Review, Tokyo : East Japan Railway, 2004-02, N.2, P.29-33) EN
http://www.jreast.co.jp/e/development/tech/pdf_3/29-33.pdf
Divers types d'informations (ou signes) sont disposées dans les gares pour permettre aux passagers de s'orienter dans les gares pour prendre leur train et voyager sans encombre. Pour arriver à cet objectif, il faut que des services tels que les escalateurs et les ascenceurs et des services plus abstraits tels que des services d'information fonctionnent ensemble. La "loi favorisant l'accessibilité aux infrastructures de transport en commun pour les personnes âgées et handicapées" (Law for promoting easily accessible public transportation infrastructure for the aged and the disabled) au Japon qui est entrée en vigueur le 15 novembre 2000 mentionne le fait que les personnes à mobilité réduite doivent également n'avoir aucun problème d'accès et de voyage. Cet article dresse un bilan des résultats obtenus en matière de recherches menées sur l'accessibilité (gare plus conviviale et accessible) liée aux signes.
UIC011013

- Matsubara, Hiroshi

Information provision system for the transportation of disadvantaged and common information infrastructure
(Quarterly Report of RTRI, 2004, 3, S. 109-110) EN
Für nutzerfreundliche Stationen ist nicht nur barrierefreie Bewegungsmöglichkeit erforderlich, auch der Zugang zu den für die Nutzung der Station erforderlichen Informationen muss Behinderten jeder Art ermöglicht werden. Schließlich ist dieser Zugang aber auch für nicht behinderte Kunden zu optimieren. Es wurde ein Informationssystem für Blinde entwickelt. Die hierfür einzusetzende Infrastruktur wird ganz allgemein nutzbar gemacht. Ein Versuch brachte große Anerkennung seitens blinder Reisender.
DB AG, I0444014

- **Signs and accessibility in train stations, Japan**

(Rail Report (The), London : Transport Resource Centre, 2004, N.2004, P.59-62) EN
UIC011662

- Mizukami, Naoki; et al.,

Research on utilization of tactile tiles and behavior on visually impaired persons on railway platforms

(Quarterly Report of RTRI, 2002, 2, S. 58-62) EN

http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/43/2/58/_pdf

In Japan werden in Bahnhöfen zwei verschieden profilierte Bodenplatten zur Orientierung von Blinden verwendet, geriffelt zur Führung und mit abgesetzter Kreisfläche zur Verhütung von Abstürzen an den Bahnsteigkanten und vor Treppen. In der vorgestellten Studie wurden 67 alleinreisende Blinde zu ihren Erfahrungen auch bezüglich der Verwendung von Blindenstöcken befragt. Es sollen ein neuer Typ profilierter Bodenplatten entwickelt und die Verlegeregeln vereinheitlicht werden.

DB AG, I0236019

- Fukasawa, Noriko; Matsubara, Hiroshi; Goto, Koichi

Information service for wheelchair users

(Quarterly Report of RTRI, 2001, 4, S. 207-212) EN

http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/42/4/207/_pdf

Il existe de nombreux obstacles (physiques et informationels) pour les personnes en chaise roulante voyageant par le train. En raison de ces inconvénients ces personnes ont besoin d'être davantage informées sur les conditions d'accès (gare, train, etc.). La technique proposée dans cet article utilise Internet et des animations pour guider ces voyageurs. Il permet d'obtenir facilement l'information dont elles ont besoin et ce de façon intuitive.

Um Rollstuhlfahrern die Bahnbenutzung zu erleichtern, wurde in Japan ein im Internet verfügbares Informationssystem geschaffen. Einerseits werden die für den Rollstuhlfahrer notwendigen Informationen über Zugangsmöglichkeiten auf den Bahnhöfen in einem Führer zusammengestellt. Andererseits kann man sich durch Animationen mit dem einzuschlagenden Weg im Vorhinein vertraut machen. Dies wird als um so dringlicher betrachtet, als behindertengerechte Verhältnisse nur nach und nach geschaffen werden können.

DB AG, I0132690 / SNCF FER07118 / UIC 08429

- Matsubara, Hiroshi; et al.,

Interactive guidance system for passengers

(Quarterly Report of RTRI, 2001, 4, S. 201-206) EN

http://www.jstage.jst.go.jp/article/rtriqr/42/4/201/_pdf

Cet article présente un nouveau système de guidage interactif destiné aux personnes déficientes visuelles. Ce système se compose d'une canne qui permet de lire des informations provenant de balises radio et les transmet à la personne par l'intermédiaire d'un terminal d'information portabe. Ce système est en cours d'évaluation dans une gare à Tokyo.

Ein bereits auf dem Bahnhof von Tokio erprobtes Leitsystem soll Blinden die Orientierung erleichtern. Unter der Blindenspur auf dem Boden sind autarke Spulen angeordnet, welche dem mit einem speziellen Blindenstock ausgerüsteten Reisenden seinen Standort übermitteln. Diese Übermittlung erfolgt per Funk mittels eines Klein-PC, mit welchem der Kunde akustisch kommunizieren kann, dem er sein Ziel mitteilt und der ihm den einzuschlagenden Weg sagt.

DB AG, I0132689 / SNCF FER07118 / UIC 08428

➢ Arai, Y.;Oyama, M.
Barrier-free stations
(Japanese Railway Engineering, Tokyo : Japan Railway Engineers' Association, 2001-06, Vol.41, N.146, P.12-16;21-23) EN
Les deux articles suivants "Barrier-free station facilities of Oedo subway line" et "barrier-free countermeasures" traitent du concept de gares sans barrière au Japon et des mesures et travaux d'équipement qui ont été entrepris du fait d'un nombre croissant de personnes handicapées ou agées qui empruntent les transports publics. L'exemple de la ligne Oedo à Tokyo est cité. D'autre part, sont présentés le point de vue et la politique sur ce concept de l'entreprise Tama Intercity Monorail Co., Ltd. Cette société a ouvert en 1998 un service de transport de voyageurs avec des équipements adaptés dans les gares.
UIC008267

➢ Oyama, M.
Barrier-free countermeasures
(JAPANESE RAILWAY ENGINEERING 2001 č.146, s.21-23, obr. 7, tab. 1, 207 (F 3589)) EN
The term “Barrier-Free” has become popular in recent years. The social structure of Japan is rapidly aging, while handicapped people are expected to participate more actively in social activities. It is required to establish an environment where the disabled people live a self-supported life. Under the circumstances, introduction of barrier-free countermeasures will accelerate in public transport facilities with the enforcement of “Traffic Barrier-Free Law” as a momentum. The Tama Intercity Monorail Co., Ltd. opened passenger transport service in 1998 November, with station facilities designed as barrier-free from the beginning.
CD TRIS *5401A02553*

USA

➢ Roden, Andrew
Wheelchair safety gains
(IRJ International Railway Journal, 2006, 1, S. 30) EN
Da Rollstühle infolge des Battarieantriebes immer schwerer werden, nehmen die Probleme in den Zügen zu. Rollstuhlfahrer haben nicht die gleiche Sicherheit wie Reisende auf Sitzplätzen. In den USA wurde jetzt unter Einbeziehung der Erfahrungen von Rollstuhlfahrern eine Lösung erarbeitet, die einfach handhabbar ist. Im Beitrag wird diese Lösung vorgestellt. Sie soll im Standard ISO 10542 berücksichtigt werden. Eine Erstanwendung erfolgt in Schweden bei den X2000-Intercity-Zügen.
DB AG, I0649873 / UIC013148

The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren

➢ CD - Ceské Dráhy

Generální reditelství
odbor 04
ODIS
ÚTKD (Ústrední technická knihovna dopravy)
skupina informacních sluzeb
Nákladové nádrazí Zizkov
Jana Zelivského 2
CZ-130 00 Praha 3 Zizkov
République Tchèque
Tél : + 420 972 225 201
Fax : + 420 224 219 982

➢ DB AG - Deutsche Bahn AG

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien und Kommunikationsdienste
IuD (Information und Dokumentation) Bahn
Kriegsstraße 136
D-76133 Karlsruhe
Allemagne
Tél : + 49 721 938 1452
Fax : + 49 721 938 1370
E-mail : dbselect@bahn.de

➢ FFE - Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Documentation and Railway historical archive department
Documentation, library and translation services
C/ Santa Isabel, 44
E-28012 Madrid
Spain
Tél : + 34 911 511 032
Fax : + 34 911 511 045
e-mail: fudou04@ffe.es

➢ MAV - Magyar Államvasutak Zrt.

Dokumentációs Központ és Könyvtár
Mùzeum u. 11.
H-1088 Budapest
Ungarn
Tel: + 36 1 318 6670
Fax: + 36 1 511 2475
E-mail: raczneka@mav.hu

➢ PKP - Polskie Linie Kolejowe S.A.

Central Promotion Office Warszawa
Scientific, Technical and Economic Information Centre
Ul. Targowa 74
PL-03-734 Warszawa
Pologne
Tél : + 48 22 47 323 79
Fax : + 48 22 47 323 34
E-mail : a.dudzinska@pkl-sa.pl

➢ SBB/CFF/FFS Schweizerische Bundesbahnen

SBB Historic, Heritage Foundation SBB
Infothèque CFF / Infothek SBB
Bollwerk 12
CH-3000 Bern 65
Suisse
Tél : + 41 51 220 25 11
Fax : + 41 51 220 40 99
e-mail : infothek@sbbhistoric.ch

➢ SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français

FAST
Service des Archives et de la Documentation
45 rue de Londres
F-75379 Paris Cedex 08
France
Tél : + 33 1 53 42 06 55
Fax : + 33 1 53 42 90 65
e-mail : documentation.sg@sncf.fr

➢ UIC - Union Internationale des Chemins de fer

Centre de Documentation
16 rue Jean Rey
F-75015 Paris
France
Tél : + 33 1 44 49 22 71/73
Fax : + 33 1 44 49 21 89
e-mail : doc@uic.asso.fr

Satisfaction Survey

This bibliography was produced by the member documentation centres of the UIC Documentation Group. We hope you find it useful for your work.
To help us learn more about you and your expectations, please take a few minutes to answer the questionnaire below.

- **What is the name of the bibliography you have just consulted?**

.....

- **How did you find out about our product?**

From the UIC website ☐
From a railway documentation centre ☐
Through a colleague ☐
By some other means ☐
- Please state which.....

- **In what form did you access this bibliography?**

Paper document ☐
File downloaded from the Internet ☐

- **Is this the first time you have consulted one of our bibliographies?**

Yes ☐ No ☐

- **Are you satisfied with the layout of this bibliography?**

Yes ☐ No ☐

- **Do you have any suggestions for improvements to the layout?**

.....
.....

- **Are you satisfied with the contents of the bibliography?**

Yes ☐ No ☐

- **Do you have any suggestions for improvements to the contents?**

.....
.....

- **Do you have any suggestions as to the topics covered by these bibliographies?**

.....
.....

- **Who are you?**

Student ☐
Researcher ☐
Documentalist / librarian ☐
Railway undertaking / infrastructure manager staff ☐
Consultant ☐
Other ☐
Please specify.....

- **What country do you work in?**

.....

Please send the satisfaction survey back to: UIC – Documentation Centre
16, rue Jean Rey
F-75015 Paris
France
Fax : + 33 1 44 49 22 79
Email : doc@uic.asso.fr

Enquête de satisfaction

Vous avez entre les mains une bibliographie établie par les centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC. Nous espérons qu'elle vous a été utile dans votre travail.
Afin de mieux vous connaître et de mieux cerner vos attentes, nous vous remercions de prendre quelques minutes pour répondre à ce questionnaire.

- **Quel est le nom de la bibliographie que vous venez de consulter ?**

.....

- **Comment avez-vous découvert notre produit ?**

Sur le site Internet de l'UIC ☐
Dans un centre de documentation ferroviaire ☐
Par un collègue ☐
Par un autre biais ☐
Préciser lequel .....

- **Sous quelle forme avez-vous eu accès à cette bibliographie ?**

Document papier ☐
Fichier téléchargé sur Internet ☐

- **Est-ce la première fois que vous consulter une de nos bibliographies ?**

Oui ☐ Non ☐

- **Etes-vous satisfait de la forme de cette bibliographie ?**

Oui ☐ Non ☐

- **Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer la forme de cette bibliographie ?**

.....
.....

- **Etes-vous satisfait du contenu de cette bibliographie ?**

Oui ☐ Non ☐

- **Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer le contenu de cette bibliographie ?**

.....
.....

- **Avez-vous des suggestions sur les thèmes abordés par ces bibliographies**

.....
.....

- **Qui êtes-vous ?**

Etudiant ☐
Chercheur ☐
Documentaliste / Bibliothécaire ☐
Salarié d'une entreprise ferroviaire / d'un gestionnaire d'infrastructure ☐
Consultant ☐
Autre ☐
Préciser.....

- **Dans quel pays travaillez-vous ?**

.....

Merci de renvoyer ce questionnaire à : UIC –Centre de Documentation
16, rue Jean Rey
F-75015 Paris
France
Fax : +33 1 44 49 22 79
Email : doc@uic.asso.fr

Bewertungsbogen

Sie haben Literaturhinweise erhalten, die von den der UIC-Dokumentationsgruppe angehörenden Dokumentationszentren erstellt wurden. Wir hoffen, dass sie für Ihre Arbeit von Nutzen sind.
Um Sie und Ihre Erwartungen besser zu kennen, möchten wir Sie bitten, sich ein paar Minuten Zeit für die Beantwortung dieses Fragebogens zu nehmen. Wir bedanken uns!

- **Welches ist der Name der Ausgabe der Literaturhinweise, die Sie gerade benutzt haben?**

.....

- **Wie haben Sie unser Produkt gefunden?**

Auf der UIC-Website ..... ☐
In einem Dokumentationszentrum der Bahnen ..... ☐
Durch eine(n) Kollegen/in ..... ☐
Auf andere Art und Weise ..... ☐
Bitte näher erläutern .....

- **In welcher Form haben Sie Zugriff auf diese Literaturhinweise?**

Papierdokument ..... ☐
Elektronische Datei aus dem Internet ..... ☐

- **Benutzen Sie unsere Literaturhinweise zum ersten Mal?**

Ja ☐
Nein ☐

- **Sind Sie mit der Form dieser Literaturhinweise zufrieden?**

Ja ☐
Nein ☐

- **Ihre Vorschläge zur Verbesserung der Form dieser Literaturhinweise:**

.....
.....

- **Sind Sie mit dem Inhalt dieser Literaturhinweise zufrieden?**

Ja ☐
Nein ☐

- **Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Inhalts dieser Literaturhinweise:**

.....
.....

- **Ihre Vorschläge zu den in diesen Literaturhinweisen angesprochenen Themen:**

.....
.....

- **Angaben zu Ihrer Person:**

Student/in ☐
Wissenschaftler/in ☐
Dokumentalist/in / Bibliothekar/in ☐
Angestellte(r) eines Eisenbahnverkehrsunternehmens / Infrastrukturbetreibers ☐
Consultant ☐
Sonstiges ☐
Bitte näher erläutern.....

- **In welchem Land arbeiten Sie?**

.....

Bitte senden Sie das Berwertungsbogen zurück an: UIC – Dokumentationszentrum
16, rue Jean Rey
F-75015 Paris France
Fax: + 33 1 44 49 22 79
Email: doc@uic.asso.fr