

Info-Handicap

DOSSIER TOP-THEMA



Der spezialisierte Transport

•
Le transport spécialisé



Inhaltsverzeichnis

I) Einleitung : die Gesetzeslage	...04
II) Leserbriefe zum Thema	...07
III) Schlussfolgerung durch die Redaktion	...19
IV) Anhang: question parlementaire n°1104	...23

Anmerkung:

Sämtliches Material in diesem Dossier wurde im « bulletin de liaison – Info-Handicap » (Ausgaben N°4 - N°10) veröffentlicht. Alle Ausgaben der Bulletins finden Sie als PDF-Version auf unserer Internetseite: www.info-handicap.lu.

I) Einleitung: Die Gesetzeslage

Die Newsletter von Info-Handicap befasst sich regelmäßig mit bestimmten Themen, die aufgrund ihrer Aktualität ausgewählt werden. Nach der Schulintegration von Kindern mit besonderen Bedürfnissen haben wir als zweites Top-Thema den **spezialisierten Transport**, dh. der organisierte Transport von Personen mit einer Behinderung, ausgewählt. Grund hierfür war, dass in dem von uns zusammengefassten Gutachten der Menschenrechtskommission zur Schulintegration auch der spezialisierte Schultransport kurz erwähnt wurde und wir schon Reaktionen dazu erhalten hatten.

In unserer Einführung möchten wir zunächst auf die Gesetzessituation in diesem Bereich eingehen.

In der luxemburgischen Gesetzgebung taucht eine Regelung betreffend der Personenbeförderung von Kindern mit besonderen Bedürfnissen zum ersten Mal im Gesetz **«Loi du 16 août 1968 portant création d'un centre de logopédie et de services audiométriques et orthophoniques»** auf.

Im Artikel 7 wird eine großherzogliche Verordnung angekündigt, die unter anderem das Aufsammeln der Schüler/innen (Ramassage) regeln werde. Und so heißt es dann in der Verordnung **«Règlement grand-ducal du 15 février 1969 concernant l'organisation et le fonctionnement du centre de logopédie»** :

Art. 17 : Le ramassage des élèves sera organisé conjointement par les ministres de l'éducation nationale et des transports, de manière à satisfaire aux conditions suivantes :

- en principe la durée totale d'un déplacement ne doit pas dépasser trois quarts d'heure ;
- les élèves doivent arriver à l'école au moins cinq minutes avant le commencement des classes.

Art. 18 : Les contrats de transport relatifs au ramassage des élèves seront signés par le Ministre des Transports, les Ministres de l'Education Nationale et de la Santé Publique entendue en leur avis. Le directeur du centre et les commissions scolaires des communes desservies ont le droit de contrôler le fonctionnement des transports d'élèves. »

In dieser Verordnung wird festgelegt, dass die Organisation der Personenbeförderung dem Transportministerium und dem Erziehungsministerium obliegt, die Direktion der Einrichtung und die schulischen Kommissionen der angefahrenen Gemeinden haben das Recht, die Funktionsweise zu kontrollieren.

Im Gesetz: **« Loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée »**, das für alle Einrichtungen der spezialisierten Erziehung Gültigkeit hat, heißt es in Artikel 8, Absatz 2: « L'Etat fournit gratuitement l'équipement ainsi que le matériel didactique et rééducatif nécessaires et organise de même le service de transports des enfants. »

Die Beförderung ist demnach für die betroffenen Kinder und deren Familien kostenlos.

Bei der Reorganisierung des Transports für die Kinder mit Behinderungen wurde 1992 eine **spezielle Kommission** beauftragt, die damalige Situation zu analysieren und Vorschläge für den Regierungsrat auszuarbeiten. Dieser Auftrag mündete in den Abschlussbericht, die **«Mémoire de la Commission Spéciale instituée par le Gouvernement en Conseil, juillet 1992»**, der nach Aussage eines Mitarbeiters des Transportministeriums so vom Regierungsrat angenommen wurde. Dieser Text liegt uns vor. Bedauerlicherweise wurde uns nicht mitgeteilt ob dieser Text nun auch in eine Konvention zwischen dem Transport- und Erziehungsministerium gemündet hat, welche auch juristisch verwertbar ist.

In der Situationsanalyse wies die Kommission auf erhebliche Mängel hin, die zum damaligen Zeitpunkt bestanden.

So gab es beispielsweise Probleme in der Organisation der spezialisierten Transporte: durch das rasche zahlenmäßige Anwachsen der Zentren, die angefahren wurden, stieg die Dauer der Fahrten an und belief sich teilweise auf 2-3 Stunden.

Von Sicherheitsmängeln war ebenfalls die Rede: die Qualität und Ausstattung der Transportmittel entsprach nicht den standardisierten Sicherheitskriterien und ließ an Komfort zu wünschen übrig. Aufsichtspersonal in den Bussen und Minibussen gab es - wenn überhaupt - nur selten.

Bei der Erarbeitung von **Lösungsmöglichkeiten** wurde dann im Kapitel IV festgehalten, dass die Aufsicht in den Bussen ausschließlich in den Bereich des Erziehungsministeriums fällt. Im Übrigen wurde nicht die Notwendigkeit einer Aufsicht gesehen, wenn die Sicherheitsausstattung den vorgeschriebenen Kriterien entspricht.

Dennoch sprach sich die Kommission für eine optimale Lösung aus, die darin bestünde, Begleitpersonal einzustellen, dabei seien die notwendigen Mittel vom Erziehungsministerium zur Verfügung zu stellen.

Es wurde festgehalten, dass die Fahrtdauer maximal 45 Minuten, in Ausnahmefällen höchstens 1 Stunde, betragen darf.

Es wurde detailliert festgehalten, über welche Ausrüstung das Transportmittel verfügen muss, um die Sicherheit der Insassen zu garantieren.

Auch die Frage der Verantwortlichkeit wurde geklärt. So trägt das Transportministerium seither die Verantwortung für die Organisation der spezialisierten Transporte, und ist, zusammen mit den Transportfirmen, für die Sicherheit zuständig. Um die Sicherheit der beförderten Personen zu garantieren, werden die Transportmittel regelmäßig kontrolliert und erneuert.

Während des Transports ist das Bildungsministerium für die beförderten Personen verantwortlich und kümmert sich um die Bereitstellung und Finanzierung von Aufsichtspersonal. Nach Meinung der Kommission liegt die Verantwortlichkeit außerhalb der Busse bei den Eltern bzw. nach Ankunft und bis zur Abfahrt der Busse in Schule und Einrichtungen beim dort beschäftigten Personal.

Das notwendige Material wird von den Transportunternehmen zur Verfügung gestellt, die über eine "*Autorisation d'exploitation*" vertraglich mit dem Transportministerium zusammenarbeiten. Eine aktuelle Version dieses Vertrags von 2002 (gültig bis 2012) liegt uns ebenfalls vor.

Für die Finanzierung der Transporte selbst kommt das Transportministerium auf.

Seit 1992 hat sich vieles verändert. Folgende Informationen sind dem „Rapport d'activités 2004“ des Transportministeriums entnommen: Während vor 1992 nur 66 Fahrten am Tag stattfanden, waren es 2004 mehr als 300. Die Anzahl der Zentren, die befahren werden, ist drastisch angestiegen und beschränkt sich nicht nur auf die Zentren der Education différenciée. Auch eine Vielzahl von Adressen der «(Ré-)insertion professionnelle», sowie der «Intégration scolaire» werden befahren. Die Anzahl der Fahrtlinien wurde erhöht, um die vorgeschriebenen maximalen Fahrtzeiten nicht zu überschreiten. Dies bringt natürlich eine erhebliche Steigerung der Kosten mit sich. Die Finanzierung des spezialisierten Transports wird somit in Zukunft immer schwieriger werden.

Das Redaktionsteam

II) Leserbriefe zum Top-Thema

Mon fils est en chaise roulante, il ne sait pas marcher et a des problèmes avec la motricité de son corps, il est intelligent mais malheureusement il n'a pas été motivé, et j'ai déjà eu beaucoup d'expériences avec l'intégration n'importe laquelle, soit scolaire ou au point de vue transport. Steve fréquentait l'école à Reuler (classe spéciale) quand au moment donné le personnel nous a proposé de placer Steve à l'IMC Luxembourg, car il y serait mieux intégré au point de vue matériel et besoins thérapeutiques, étant donné qu'il devenait trop lourd pour le placer dans la table verticale etc. (il était le seul enfant dans une chaise roulante). Donc, pour mieux l'aider, je l'ai inscrit à l'IMC, mais malheureusement il a dû aller interne car le trajet était trop long de Knapphosscheid vers Luxembourg avec le ramassage (+/-2 heures). Cependant, Steve et moi nous avons accepté cette situation car il n'y avait pas d'autre solution.

Mais ce que je n'ai jamais compris c'est, comme, selon la loi, le transport ne doit pas durer plus que ¾ d'heures, pourquoi nous a-t-on retiré ¾ de ses revenus* avec la raison que Steve était maintenant interne dans un institut ?

Malgré tout, 3 ans plus tard, j'ai ressorti Steve de cet institut car il n'a pas fait de progrès, par contre, il y est tombé en arrière. Depuis cette année il est au Centre d'Education Différenciée, et j'espère qu'il reprendra tout son retard au point de vue éducation (avec 15 ans il ne sait pas encore parler le français ce que moi je ne trouve pas normal).

* D'après les conventions avec le Ministère de la Famille (valables jusqu'à présent), tous les revenus de personnes placées dans un foyer spécialisé étaient divisés en 3 parties (une part pour les frais de séjour, une 2^e part fut placée sur un compte, une 3^e part constituait l'argent de poche). De nouvelles conventions sont en cours d'élaboration.
La rédaction.

Colette Schumacher

Zum Thema Behindertentransport möchte ich Folgendes mitteilen: Mein Sohn fährt schon seit einigen Jahren von Bastendorf, später von Diekirch aus zum Centre IMC nach Luxembourg.

Er wird morgens zwischen 7.00 + 7.10 Uhr abgeholt, um um 8.30 Uhr in der Schule zu sein. Soviel zu der Fahrtdauer!!!

Eine Begleitperson habe ich in all den Jahren noch nie gesehen.

Die Fixiervorrichtung lässt sehr zu wünschen übrig. Die Fixierhaken sollten laut TÜV alle 5 Jahre erneuert werden...ich bezweifle, ob die in den Bussen je erneuert wurden. Es gibt sehr gute Befestigungsgurte die auch sicherer sind (aber leider zu teuer).

Die Busse selbst sind teilweise in einem desolaten Zustand (selbst die Fahrer ärgern sich).

Meine persönlich schrecklichste Erfahrung: Vor einigen Jahren bekamen wir einen neuen Fahrer (was zu der Zeit wenigstens einmal pro Monat passierte). Nicht nur, dass dieser Mann sehr unfreundlich und lieblos zu den Behinderten war, er hatte auch noch ein Alkoholproblem! Schon morgens, wenn er ankam, sah man es ihm an. An solchen Tagen blieb mein Sohn dann zu Hause. Auch die anderen Eltern machten sich ihre Sorgen, und so beschlossen wir gemeinsam, etwas zu unternehmen. Aber alle unsere Beschwerden blieben erfolglos. Weder Transportministerium noch Busunternehmer nahmen uns ernst, nein, wir wurden sogar noch beleidigt.

Der Höhepunkt jedoch war, als der Fahrer eines Tages unsere Kinder heimbrachte mit eingesauter Hose. Er war so besoffen, dass er sich in die Hose gemacht hatte. Erst als die Eltern androhten, einen Anwalt einzuschalten und Klage zu erheben, wurde der Fahrer abgezogen.

Die Elternvereinigung des IMC hat schon vor Jahren mehrere Gespräche geführt mit der zuständigen Stelle des Transportministeriums, um auf all diese Mängel hinzuweisen. Leider blieb alles ohne Erfolg.

Gestern bekamen wir einen Brief vom IMC, indem man uns mitteilte dass am 3. und 4. Juli die Schule geschlossen bleibt, weil der Transport ausfällt. Ursache: Tour de France! Im Winter fällt der Behindertentransport aus, wenn in Luxemburg-Stadt ein bisschen Schnee liegt!!!

(Manchmal ist der Norden eingeschneit und der Transport geht trotzdem). Dies passiert ca. 5 X pro Winter. Die Mitteilung erfolgt morgens übers Radio! Die berufstätigen Eltern müssen sich jedes Mal einen Tag Urlaub nehmen...

Wieso fällt immer nur der Behindertentransport aus? (öffentlicher Transport funktioniert)

Wer ersetzt den Müttern oder Vätern die verlorenen Urlaubstage?

Sonja Morbus, Mutter von Norbert

Suite à votre thème actuel du transport, je voudrais partager avec vous l'expérience qui m'a marquée.

Un jour je me suis présentée à une association pour faire de l'hippothérapie, mais le problème s'est présenté quant à l'organisation de mon transport. En effet, je m'étais engagée à utiliser le transport public, en l'occurrence un bus. Mais en me renseignant dans les gares pour connaître les horaires et le fonctionnement de ce mode de transport, j'ai vite découvert qu'il y avait trop de problèmes: toutes les lignes n'étaient pas nécessairement desservies par des bus adaptés aux personnes en fauteuil roulant. Ensuite, j'ai pris la décision de contacter notre ministre responsable pour les personnes handicapées en lui exposant ce problème. Elle m'a vite répondu qu'elle ferait tout son possible pour m'aider. Une semaine après, j'avais une camionnette devant la porte pour l'aller et retour. Ce qui résolvait très bien mon problème de transport et ce qui me permettait de suivre des cours d'hippothérapie qui me tenaient à cœur.

Mais, cette solution moins coûteuse qui m'avait été offerte ne servait en rien l'intégration des personnes handicapées dans notre société, car c'est avec de telles situations que nous sommes isolés.

Moi, je préférerais prendre le bus comme tout le monde, cela me donnerait aussi plus d'autonomie, ainsi qu'à toutes les personnes dans la même situation que moi.

Andrea Delvaux

Betreffend dem Top-Thema „der spezialisierte Transport“ möchten wir Ihnen unsere Erfahrungen mitteilen.

Unsere Tochter ist Rollstuhlfahrerin. Sie besucht das Lycée Technique Ettelbruck und wird jeden Tag nachmittags mit dem spezialisierten Transport nach Hause gebracht. Dieser Transport klappt zu unserer Zufriedenheit, was Zeit, Pünktlichkeit und Hilfsbereitschaft anbelangt.

Unser erstes Problem besteht aber darin, dass es an Flexibilität mangelt, d.h., wenn der Unterricht ausnahmsweise 1 Stunde länger dauert oder eher zu Ende ist, ist der Transport nicht mehr verfügbar, da keine Versicherung für diese Fahrt besteht (laut Aussage des Ministeriums). Seitens der Busgesellschaft gäbe es keine Probleme, da wir sie ja sowieso über die Änderung informieren, d.h. den Transport annullieren müssen.

Zweitens tauchen Probleme auf, wenn die spezialisierten Schulen und Einrichtungen schulfrei haben, die „normalen“ Schulen und Lyzeen jedoch nicht. Gründe für eine solche Situation gibt es einige: Wetterbedingungen: Schnee oder vereiste Straßen, Nikolaustag, Tour de France (2 Tage)...usw. Unsere Tochter hat nicht schulfrei, aber der Transport ist nicht verfügbar.

Wir, die Eltern (beide Arbeitnehmer) sind flexibel, haben einen verständnisvollen Arbeitgeber und können nach kurzer Organisation unsere Tochter selbst abholen. Andere Eltern nicht, sie müssen sich frei nehmen.

Vielleicht kann dieser Artikel einen Beitrag zur Lösung dieser Probleme liefern.

Rita Hillmann, Bissen

Les uns et les autres...

Lettre ouverte à Madame la Ministre de l'Éducation Nationale.

Un récent évènement relance la question de l'attitude face aux enfants à besoins spécifiques d'une façon générale et de leur scolarisation en particulier.

En effet, les 3 et 4 juillet, le Luxembourg a eu l'honneur d'accueillir le Tour de France, pour une arrivée et un départ d'étape à et d'Esch/Alzette. Grande fut notre surprise d'apprendre qu'en raison des déviations et du trafic difficile, le lundi dans les environs de Esch-sur-Alzette et le mardi sur l'itinéraire emprunté par la course, tous les Centres d'Éducation Différenciée de l'ensemble du pays, ainsi que tout le service SREA (desservant l'ensemble du Grand-Duché), chômeraient pendant ces 2 jours.

Voici quelques réflexions que nous nous faisons à ce sujet :

- pourquoi est-il moins important pour les élèves des centres Ediff d'aller régulièrement à l'école que pour tous les autres élèves, qui n'étaient pas dispensés de cours?
- comment expliquer à leurs frères et sœurs pourquoi il est plus important pour eux de fréquenter leurs cours que pour les élèves des centres Ediff ?

- pourquoi les enseignants de l'enseignement préscolaire, primaire et post-primaire ont-ils dû se passer de leur assistance en classe pendant les 2 jours de la course cycliste, même si eux ont dû se débrouiller pour être à l'heure en classe pour faire leur travail ?
- qu'en est-il des parents des élèves de l'Education Différenciée qui eux aussi ont dû se débrouiller pour se présenter à leur lieu de travail, ou qui ont été obligés de sacrifier deux jours de congé à cause d'une course cycliste ne passant même pas dans leur région?

En tant qu'associations de parents, nous tenons à manifester notre mécontentement face à cette attitude incompréhensible, qui souligne à nouveau, si besoin en était, la différence de traitement des enfants à besoins spécifiques, au détriment d'une égalité des chances réellement vécue.

A.N.C.E.
APPAAL
Association luxembourgeoise pour le Spina Bifida asbl
CLAE
Coalition Nationale pour les Droits de l'Enfant asbl
INFO-HANDICAP - Conseil National des Personnes Handicapées
DYSPEL asbl
EAPN Lëtzebuerg
E.H.K.
Elteren a Pedagoge fir Integratioun asbl
FAPEL
TRISOMIE 21 Lëtzebuerg asbl

<p>Lettre de la part de la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA), adressée au Centre National d'Information et de Rencontre du Handicap : Info-Handicap</p>
--

« Par la présente, la FLEAA tient à vous faire part de ses réactions suite aux commentaires des lecteurs de votre « *bulletin de liaison* » concernant le transport différencié.

En effet, nous estimons que les lettres à la rédaction publiées dans la dernière édition du magazine précité, livrent une image peu positive de l'organisation du transport différencié, ainsi que des personnes travaillant dans ce domaine. Nous sommes d'avis que cette attitude constitue un manque de respect vis-à-vis des entreprises de transport qui s'engagent à mettre en œuvre les moyens de transport nécessaires pour transporter chaque jour des milliers d'enfants, leur permettant ainsi de se déplacer sans grandes difficultés vers les instituts éducatifs respectifs.

Nous tenons à faire remarquer que l'organisation du transport différencié demande beaucoup de flexibilité au niveau de la programmation de la part des organisateurs afin de répondre au mieux aux demandes spécifiques de ses utilisateurs.

Nous ne pouvons accepter que l'état du transport différencié ait été dépeint comme étant déplorable et, dans ce contexte, nous regrettons l'attitude d'Info-Handicap qui, par l'intermédiaire de ces publications, a contribué à la divulgation d'une fausse image du transport différencié au Grand-Duché. Cette description ne correspond aucunement à la situation réelle, puisque, depuis de nombreuses années des milliers d'utilisateurs sont transportés chaque semaine à leur entière satisfaction.

Dans l'espoir que notre prise de position pourra servir à rétablir quelque peu l'image de notre secteur, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations les plus distinguées. »

Romain Kribs, Conseiller

Réponse de Info-Handicap

« Monsieur le Conseiller,

Nous accusons bonne réception de votre courrier susmentionné et nous tenons à vous confirmer qu'il n'a jamais été dans notre intention d'adopter une attitude irrespectueuse vis-à-vis des compagnies de transport. En effet, nous bénéficions depuis de longues années d'excellents contacts et d'une collaboration privilégiée avec plusieurs entreprises de transport.

Force est de constater cependant que, malgré les efforts et la bonne volonté que nous avons pu constater chez tous les protagonistes concernés, **le système en tant que tel** des transports porte-à-porte pour personnes handicapées pose quelques problèmes.

Selon une première interprétation des commentaires reçus de la part des utilisateurs, le plus grand problème semble provenir de la fragmentation des responsabilités et des compétences qui finalement rendrait extrêmement difficile, voire même impossible, la résolution pragmatique des situations conflictuelles qui peuvent apparaître. Si on ajoute à ce problème structurel les émotions et les craintes des personnes impliquées dans ce genre de situations, on peut comprendre que des frustrations peuvent apparaître de part et d'autre.

Nous n'avons pas de parti pris et nous n'avons aucun intérêt à créer la zizanie, car finalement, les personnes à mobilité réduite ont besoin d'un transport efficace. Il s'agit donc d'instaurer un dialogue constructif entre toutes les instances impliquées, afin de rechercher des solutions valables qui tiennent compte des contraintes financières, techniques et organisationnelles d'une part, ainsi que d'une prise en compte des besoins tant généraux que spécifiques des utilisateurs. Nous serions enchantés de recevoir vos arguments sur le débat de l'amélioration de la qualité des transports adaptés.

Notre prochain bulletin de liaison paraîtra le 7 septembre prochain et il y sera encore question des transports (différenciés). Aussi, nous souhaiterions publier votre lettre du 4 août dernier, si vous n'y voyez pas d'inconvénients. Nous serions prêts également à publier une éventuelle réponse au courrier que nous vous adressons ce jour.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller, l'expression de nos sentiments très distingués. »

Silvio Sagramola,
Chargé de Direction

Commentaire :

Lors d'un entretien téléphonique avec le conseiller de la FLEAA, Info-Handicap a tenu à confirmer l'excellente coopération qui existe depuis de nombreuses années avec plusieurs entreprises d'autobus et d'autocars, coopération sans laquelle, par exemple, l'organisation de l'action « *Am Rollstull duerch Lëtzebuerg* » ne serait pas possible.

La grande majorité des problèmes qui peuvent survenir dans le cadre du transport des personnes handicapées ne résultent certainement pas d'un manque de bonne volonté de la part des entreprises de transport, mais tout simplement d'un manque de concertation impliquant TOUTES les personnes concernées. Lors du même entretien il a été convenu de se rencontrer dans un proche avenir pour identifier les possibilités d'un tel dialogue.

<p>Behindertentransporte: <i>Ein Umdenken ist notwendig</i></p>
--

In den letzten Jahren ist die Nachfrage nach Transportangeboten für behinderte Mitmenschen enorm gestiegen. Fast jedes in Luxemburg ansässige Busunternehmen führt derzeit solche spezielle Fahrten, welche vom Transportministerium an die Transporteure vergeben werden. Die Transportunternehmer selbst haben bei diesen recht gut bezahlten Fahrten nichts zu bemängeln, doch die Fahrer, welche diese Fahrten ausführen, haben mehrere Anliegen. Dies geht aus einer rezenten Umfrage hervor.

Befestigung von Rollstühlen

So stellt beispielsweise die Tatsache, dass bei der Rückfahrt behinderter Personen oftmals kein Angehöriger anzutreffen ist, den Fahrer vor ein großes Problem.

Allgemeine Ratlosigkeit macht sich breit, denn in vielen Fällen besitzt der Fahrer nicht einmal eine Telefonnummer von Verwandten oder Bekannten, die in solchen Fällen angerufen werden können. Meist ist der Fahrer dann erleichtert, wenn sich ein verständnisvoller Nachbar findet, der die behinderte Person in Gewahrsam nimmt und er seine Fahrt fortsetzen kann.

Schockierend ist auch, wie kürzlich geschehen, wenn ein behindertes Kleinkind von zwei Jahren wissentlich vom verantwortlichen Aufsichtspersonal im Bus untergebracht wird, ohne über einen gesetzlich vorgeschriebenen gesicherten Sitzplatz zu verfügen. Der Sitz wurde schlicht zwischen zwei Sitze geklemmt, konnte aber nicht, wie vorgeschrieben, befestigt werden. Bei einem Bremsmanöver oder Unfall hätte dieses Kleinkind schwere Verletzungen erlitten. Allgemein betrachtet, mangelt es in vielen Fällen an sicheren Befestigungen für Rollstühle, die im Fahrzeug ordnungsgemäß angebracht werden müssen. Bei nicht fachgerechter Befestigung des Rollstuhls ist die Verletzungsgefahr des Betroffenen sehr hoch. Besonders wichtig ist außerdem, dass Rollstühle mit Kopfstützen und Sicherheitsgurten versehen sind.

Verantwortung des Busfahrers

Abgesehen von der Tatsache, dass der Busfahrer immer in der Verantwortung steht und sowohl strafrechtlich als auch zivilrechtlich belangt werden kann, stellt sich prinzipiell die Frage nach der Betreuung von Behindertentransporten durch qualifiziertes Begleitpersonal, aber auch nach der Ausbildung der Berufsfahrer, die mit solchen Transporten von ihrem Arbeitgeber beauftragt werden.

Das Transportsyndikat OGBL-ACAL fordert in diesem Sinne, dass die Arbeitgeber sich verpflichten, den Busfahrern eine spezifische Ausbildung anzubieten, die einerseits eine Aufklärung der Rechtsgrundlage vorsieht, andererseits auch die rein technischen Aspekte (z.B. Sicherheitsstandards) und den Umgang gegenüber Menschen mit Behinderung umfasst. In diesem Zusammenhang sollten die Busfahrer einen Einblick in die verschiedenen Krankheitsbilder ihrer Fahrgäste erhalten, um im Notfall richtig zu handeln.

Die Busfahrer, die Behindertentransporte durchführen, verlangen, dass diese verantwortungsvolle Arbeit endlich anerkannt wird, sowohl von den Behörden, als auch von ihren Arbeitgebern. Bei den kommenden Verhandlungen zur Erneuerung des Kollektivvertrags wird der OGBL-ACAL diese Fragen erneut aufwerfen und darauf bestehen, dass endlich eine konstruktive Debatte losgetreten wird. Diese kann nur zum Nutzen der Busfahrer, als auch der Menschen mit Behinderung sein.

Mett WALDBILLIG

Präsident OGBL-ACAL

Transport et Intégration:

La crête de l'Eisberg d'une intégration défailante
--

Lettre ouverte à Mesdames et Messieurs les Ministres :

Marie-Josée Jacobs, Ministre de la Famille, de l'**Intégration** et de l'**Égalité des Chances**
Mady Delvaux-Stehres, Ministre de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle
François Biltgen, Ministre du Travail et de l'Emploi
Jeannot Krecké, Ministre de l'Economie
Luc Frieden, Ministre de la **Justice** et des **Finances**
Jean-Claude Juncker, Ministre d'État

Mesdames, Messieurs,

Je ne tiens en aucun cas à faire une critique négative des nombreux progrès législatifs et techniques accomplis ces dernières années au niveau de l'accessibilité des bâtiments publics notamment, mais je constate qu'il manque encore sur le fond d'une véritable culture de l'intégration dans nos institutions luxembourgeoises.

Le transport n'est malheureusement que la crête de l'Eisberg, car beaucoup de transports publics ne sont pas accessibles aux fauteuils roulants et encore moins quand on est déficient sensoriel. Quant aux transports adaptés, ils sont régis par un système de demande assez rigide dans lequel, étant donné que le brave fonctionnaire qui les gère exige un fax, je ne suis souvent pas maître de mon destin, vu que le milieu ordinaire est par nature plus flexible que les horaires d'un atelier protégé.

D'autant plus que si vous êtes demandeur d'emploi, vous ne bénéficiez pas de ce privilège et l'on peut être bien heureux d'avoir des amis disponibles au moment où on est obligé de se rendre à l'ADEM ou à un entretien d'embauche. C'est ce qui fut le cas le 19 janvier dernier, où j'étais convoqué à un dit Atelier de Recrutement d'une société d'enseignement de langues, alors que j'étais en attente de ma reconnaissance comme travailleur handicapé. Au début de la séance, le responsable de l'ADEM nous a demandé si on voulait écouter la présentation des postes offerts et si on était partant pour un entretien d'embauche. J'ai donc décidé que oui et j'ai écouté la présentation jusqu'au moment où le responsable de la société de cours de langues proposait que l'on pose des questions.

C'est à ce moment-là que j'ai présenté rapidement les formations universitaires que j'avais, notamment en didactique des langues, et que j'ai demandé s'il était possible, étant non-voyant et donc fortement obstrué dans les déplacements, d'aménager les conditions de travail de sorte que je dispense tous les cours à un lieu unique, en l'occurrence dans les locaux de l'entreprise, et l'on m'a répondu qu'effectivement il fallait le permis. Après une seconde requête, on m'a donné une réponse plus catégorique encore. Comme pour enfoncer le clou et dans une posture quasi politique, le brave fonctionnaire de l'ADEM a même osé utiliser la situation pour démontrer au représentant d'In Lingua que les luxembourgeois n'étaient pas flexibles, déclenchant un fort brouhaha d'incompréhension dans la salle. Pourquoi? De simples citoyens sont décidément plus à même de déceler une situation de discrimination gravissime, comme il venait de s'en produire devant leurs yeux.

Certes, j'ose croire en votre bonne volonté, Mesdames, Messieurs les Ministres, mais de telles situations se produisent fréquemment au Grand-Duché. C'est ici même qu'il y a quelques mois, l'on a pu lire l'abandon tragique des études d'une jeune demoiselle à quelques mois de son examen de 1^{ère} classique sur décision du chef d'établissement, suite à une myopathie qui s'était aggravée, alors que la collaboration des enseignants, des camarades de classe ou une aide électronique auraient suffies à la faire réussir.

Au même titre, une personne aveugle s'est vue refusée l'inscription à un cours d'anglais au Centre de Langues, puisque le cours se fait sur base d'images. Enfin, moi-même, j'ai failli ne pas passer l'examen d'admission à l'enseignement secondaire en 1993, étant refusé avec mon matériel au Lycée Robert Schumann mais accepté au Lycée technique de Bonnevoie. Depuis, j'ai suivi mes études durant 13 ans dans un pays, dont nous ne devrions pas qu'importer le TGV, mais aussi certains principes d'intégration en assurant la solidité de deux piliers essentiels: L'accès à l'éducation et aux transports.

Je suis également outré d'apprendre ces derniers temps par l'intermédiaire d'RTL Télé Luxembourg que le Grand-Duché ne dispose d'aucun interprète qualifié en Langue des Signes et qu'une personne handicapée, tristement réputée depuis, s'est non seulement vue refuser l'accès à la Schueberfouer par la police, mais le plus ignoble c'est qu'on lui a embarqué son fauteuil électrique en fourrière, avec les conséquences logiques: Une facture de €150, l'obligation de mettre en conformité son "permis" et enfin l'obligation de rouler à 15 km/h sur la chaussée.

Où sont donc passés les droits de l'homme?

La somme de tous ces faits énumérés me donne fortement l'impression que la discrimination est encore assez ancrée dans les institutions publiques du Luxembourg. Voici quelques lectures qui vous feront comprendre que seul un effort conséquent de tous peut permettre d'aboutir à une pleine intégration des personnes handicapées (La Force Citoyenne et Handicapée <http://www.force-citoyenne2007.com>); à titre d'exemple, la France y consacre 1,7% de son PIB en passant par une collaboration très étroite entre les acteurs associatifs concernés.

Enfin, veuillez noter que, grâce à la formation que j'ai pu avoir en France et l'esprit de tolérance et d'ouverture qui accompagne ce projet, je travaille désormais au Neie Lycée comme enseignant (Employé administratif, carrière D7), mais là encore, on refuse d'homologuer mes diplômes, prétextant qu'ils ne proviennent pas d'un pays anglophone, sans prendre en considération que les services spécifiques d'accompagnement, de transcription etc. y coûtent jusqu'à 20€ par heure et que les 6 heures forfaitaires par semaine prévues dans la loi sur l'Assurance Dépendance ne suffisent aucunement à garantir de bonnes conditions d'études.

OUI, Mesdames, Messieurs les Ministres, tous les citoyens sont égaux en devoirs, mais aussi en droits ou sinon, en moyens de les accomplir, ce qu'on appelle communément

Égalité des Chances.

Patrick Hurst

<p>L'Association des Parents de Personnes atteintes d'Autisme Luxembourg a.s.b.l. (APPAAL) a mené, au sein de l'association, une enquête sur le thème du transport spécialisé. Voici quelques commentaires des participants :</p>

« Je pense qu'il faudrait d' autres (de meilleures) mesures de sécurité. Je suis d'avis qu'il faut une personne d'accompagnement et je pense qu'il faut former des personnes pour cela. Puisqu'ils doivent conduire, les chauffeurs n'ont pas le temps de s'occuper des enfants, en cas de besoin. Je suis mécontent du fait que les enfants doivent se lever à 5 heures du matin pour être à l'école à 8 heures ! En tout cas, il n'existe pas d'alternative au transport spécialisé pour ces enfants. »

« Je trouve que tous les chauffeurs qui ont conduit mon fils à l'école sont des gens très sympas et, par conséquent, je me sens rassuré en leur confiant mon fils. J'espère que mon fils Jim aura la possibilité de garder toujours les mêmes chauffeurs qu'il connaît déjà. Bien sûr, il peut y avoir des situations difficiles avec des enfants qui ne sont pas capables de parler et signaler s'il y a un problème (comme c'est le cas pour mon fils). Mais je fais entièrement confiance au personnel, les croyant capables de faire face à ces situations. »

„Ralph hat im letzten Schuljahr große Fortschritte gemacht. Durch die anfängliche Unterstützung seiner Erzieher benutzt er jetzt den öffentlichen (Bus-)Transport (Kayl-Luxemburg-Gare). Im Bahnfahren ist Ralph noch ungeübt, das wird im nächsten Jahr gefördert.“

« Nous avons un très bon chauffeur soucieux et sociable qui s'appelle José. Il apprend à Steve à être plus autonome, le faisant fermer seul la porte et dire au revoir. Cela fonctionne très bien. »

„Es würde mich freuen, wenn ich den Busfahrer im Notfall erreichen könnte, ebenso wie er mich. Jérôme würde gerne immer den gleichen Busfahrer haben. Ansonsten bin ich sehr zufrieden mit dem Transport und die Fahrer sind sehr freundlich.“

« Nous aimerions que le chauffeur puisse toujours s'arrêter devant la maison de telle façon que les enfants ne doivent pas sortir du côté de la rue - les enfants ne font pas attention aux voitures passant ! Il ne faut pas que les enfants doivent sortir du bus au milieu de la rue, en plein trafic. Parfois, il arrive aussi que les chauffeurs utilisent leur téléphone mobile en conduisant, ceci ne devrait pas arriver ! »

	OUI (en faveur)	NON (pas en faveur)
Avez-vous déjà eu des problèmes avec votre service de transport ? (ponctualité, mesures de sécurité, compréhension pour l'handicap...)	3	8
Êtes-vous satisfait du chauffeur ?	9	1
Avez-vous le numéro d'appel du chauffeur en cas d'urgence ?	3	7
Est-ce que le chauffeur arrive à vous contacter en cas d'urgence ?	5	5
Trouvez-vous que les ceintures de sécurité sont adéquates pour les enfants ou les personnes handicapées ?	9	1
Préférez-vous qu'il y ait une personne d'accompagnement dans le bus qui peut s'occuper de votre enfant en cas de crise ?	6	4
Si oui, préférez-vous une personne qui a une formation dans le domaine du handicap ?	5	1
Avez-vous l'impression que votre enfant aime bien prendre le moyen de transport qui l'emmène à l'école / structure d'accueil ?	11	0
Comment trouvez-vous l'idée de faire une réunion d'information / de présentation sur l'autisme pour les chauffeurs de bus de nos enfants ?	11	0

Questionnaire remis à 11 personnes concernées, non-réponses possibles

Ich möchte durch diesen Beitrag auf einige selbst erlebte Situationen aufmerksam machen, die für die Betroffenen in Zukunft ernste Folgen haben könnten.

Während der ganzen Fahrt (Wohnort ↔ CAP) sind die geistig behinderten Personen nicht durch Sicherheitsgurte geschützt.

Bei einem eventuellen Anfall gibt es niemanden, der sich um die Betroffenen kümmern könnte, da der Fahrer, wie das Gesetz es vorsieht, ausschließlich auf den Straßenverkehr achten sollte. Eine zusätzliche Begleitperson gibt es nicht.

Bei schlechtem Wetter ist es schon mehrmals vorgekommen, dass die Busse längere Verspätung hatten, die Eltern jedoch nicht darüber informiert wurden.

Um diese Probleme wenigstens teilweise zu lösen, schlage ich vor, für solche Transporte Begleitpersonal zur Verfügung zu stellen. Eine Begleitperson könnte die Lage im Bus kontrollieren, den Fahrer entlasten und die Eltern bei Bedarf kontaktieren. Unter der Voraussetzung, dass die Person geschult ist, könnte man dabei auch auf arbeitslose Personen oder Rentner zurückgreifen. Natürlich sind solche Maßnahmen mit finanziellen Ausgaben verbunden, es scheint mir aber aus Sicherheitsgründen unbedingt notwendig, präventiv zu handeln.

Jasminka Stencel-Lukas

III) Schlussfolgerung durch die Redaktion

Zum Abschluss des Top-Themas « *Der spezialisierte Transport* » möchten wir nun die wichtigsten Punkte, die in den erhaltenen Beiträgen angesprochen wurden, nochmals darlegen und im Anschluss daran ein **Fazit** daraus erstellen.

Dabei möchten wir nochmals betonen, dass es nicht darum geht, einzelne Personen oder öffentliche Instanzen an den Pranger zu stellen, sondern darum, **alle** betroffenen und interessierten Personen / Instanzen zu Wort kommen zu lassen. Nur so kann ein **vollständiges Bild** des jeweiligen Themas entstehen und nur so können **konstruktive Verbesserungsvorschläge** ausgearbeitet werden.

Insgesamt wurden **11 Beiträge** zum Thema veröffentlicht, darunter ein komplettes Dossier, ausgearbeitet von der „Association des Parents de Personnes Atteintes d'Autisme Luxembourg asbl (APPAAL)“ und zwei offene Briefe an die Ministerien. Es hat uns sehr gefreut, dass viele verschiedene Akteure sich zu Wort gemeldet haben, und somit das Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln dargestellt werden konnte. Die Meinungen und Sichtweisen, die durch die Leserbriefe mitgeteilt wurden, sind insgesamt sehr unterschiedlich:

Die „Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (**FLEAA**)“ betont die Tatsache, dass tagtäglich Tausende von Kindern zu ihrer Zufriedenheit vom spezialisierten Transport profitieren. Außerdem, so die FLEAA, verlange die Organisation dieses Transports sehr viel Flexibilität, um den verschiedensten Bedürfnissen der Benutzer gerecht zu werden.

Der **OGBL-ACAL** schildert die Situation aus der Sichtweise der betroffenen Busfahrer. Aus diesem Beitrag geht hervor, dass viele Fahrer sich beim Transport von behinderten Personen überfordert fühlen, da sie als einzige Person während der Fahrt für die Insassen verantwortlich sind. Dabei ist es dem Fahrer aber unmöglich, den Bus zu fahren und sich gleichzeitig, falls nötig, um die Insassen zu kümmern. Auf die genauen Probleme und Forderungen der OGBL-ACAL werden wir im Nachfolgenden eingehen.

Unter den **Privatpersonen**, die uns angeschrieben haben, gibt es sowohl welche, die sehr zufrieden mit dem Transport und den Fahrern sind, als auch einige Personen, die von teilweise schwerwiegenden Problemen berichten. Die Leserbriefe haben gezeigt, dass trotz gutem Willen und weitgehend gut funktionierender Organisation der Transport von behinderten Mitmenschen doch noch mit einigen Problemen und Mängeln zu kämpfen hat.

Im folgenden Abschnitt werden wir daher die wichtigsten Punkte noch einmal, den Aussagen der Leser entsprechend, resümiert darlegen.

► Verantwortung / Begleitpersonal

Die Mehrheit der Personen / Institutionen, die sich zu Wort gemeldet haben, fordern *qualifiziertes Begleitpersonal* für die Fahrten. Der Busfahrer sollte und darf sich ausschließlich auf seine Tätigkeit als Fahrer konzentrieren. Erleidet beispielsweise ein Kind einen Anfall, so fordert dies die Aufmerksamkeit und Hilfestellung des Fahrers, was im Straßenverkehr verheerende Folgen haben kann. Die Begleiter sollten für diese Tätigkeit geschult sein; dabei könnte man, nach Meinung einer Leserin, aber auch eventuell auf Rentner oder Arbeitslose zurückgreifen.

Auch unter den Busfahrern selbst besteht der Wunsch nach ausgebildetem Begleitpersonal, welches sie in dieser verantwortungsreichen Situation entlasten könnte.

► Sicherheit

Einige betroffene Eltern, wie auch manche Busfahrer, bemängeln die Sicherheitsvorkehrungen in den Bussen. Oftmals seien die Sicherheitsgurte oder Fixiervorrichtungen in einem desolaten Zustand oder gar nicht vorhanden.

Der OGBL-ACAL betont außerdem die Wichtigkeit, dass Rollstühle sowohl mit Sicherheitsgurten, als auch mit Kopfstützen ausgestattet sind.

Ein Elternpaar wünscht, die Busfahrer würden besser darauf achten, dass die Kinder nicht auf der Straßenseite ein- und aussteigen müssen, was für die manchmal unachtsamen Kinder eine große Gefahr darstellt. Eine Mutter berichtet zudem von einem Fahrer, der unter einem schweren Alkoholproblem litt, und somit die Sicherheit der Kinder durch sein verantwortungsloses Benehmen ernsthaft gefährdete.

► Dauer der Fahrten

Einige Eltern berichten von Fahrten von bis zu 1,5 Stunden - was die vorgeschriebene Maximaldauer von 45 Minuten deutlich übersteigt, und für die Kinder (und Fahrer) eine große Anstrengung bedeutet. Die Kinder, die von diesem Transport profitieren, müssen dann teilweise schon um 5.00 oder 6.00 Uhr morgens aufstehen, um gegen 8:30 Uhr in der Schule zu sein.

► Ausfallen des Transports

Laut einigen Leserbriefen kommt es öfters vor, dass der spezialisierte Transport wegen Wetterbedingungen, Nikolaustag oder Events, wie z.B. der Tour de France, ausfällt, während der normale Schultransport aber weiterhin funktioniert. Dies bedeutet für viele Eltern, dass sie sich sehr kurzfristig, einen (oder mehrere) Tag(e) Urlaub nehmen müssen, um ihr Kind zu Hause zu betreuen. Dabei stellen sich manche Eltern die Frage, wieso es offensichtlich wichtiger ist, dass nicht behinderte Kinder regelmäßig zur Schule gehen, als dass behinderte Kinder regelmäßig die Education Différenciée besuchen.

Bei den behinderten Arbeitnehmern stellt sich übrigens das gleiche Problem, da viele, aus Mangel an Alternativen auf den spezialisierten Transport angewiesen sind.

[Anm. der Redaktion: während einer Konferenz bei der es u.a. auch um den spezialisierten Transport ging, erklärte der Vertreter eines Busunternehmens den Hauptgrund für das Ausfallen der Transporte: Die Kinder / Personen werden vor der Haustür abgeholt. Dabei handelt es sich sehr oft um Nebenstraßen, die nicht schnee- / eisfrei sind. Würde der Transport weiter funktionieren, würde dies zwangsmäßig eine weitere, erhebliche Steigerung der Fahrdauer bedeuten.]

► Erreichbarkeit

Bei schlechtem Wetter kommt es immer wieder vor, dass die Busse längere Verspätung haben, die Eltern jedoch nicht informiert werden. Allgemein äußern die Eltern den Wunsch, die Busfahrer (im Notfall) erreichen zu können und umgekehrt auch für sie erreichbar zu sein. Laut OGBL-ACAL würden auch die Fahrer sich über eine Regelung betreffend der Erreichbarkeit der Eltern freuen. Denn leider kommt es öfters vor, dass beim Antreffen am Wohnort kein Angehöriger zugegen ist, um das Kind zu empfangen.

► Flexibilität

Eine Mutter verweist auf das Problem, dass, falls der differenzierte Unterricht ausnahmsweise eine Stunde länger dauert, kein Transport mehr verfügbar ist, da, laut Aussage des Transportministeriums, keine Versicherung für diese Fahrt besteht, weil sie außerhalb der normalen Zeiten stattfindet.

► Wechsel der Fahrer

Laut einer Elternaussage wechseln die Fahrer für die gleiche Fahrstrecke sehr häufig. Für viele Kinder mit einer Behinderung ist es nun aber wichtig, und auch viel unkomplizierter, wenn sie immer von den gleichen Bezugspersonen umgeben sind. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass die Fahrer Verständnis, Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit an den Tag legen! So kann sich beispielsweise eine geistig behinderte Person besser an einen Fahrer gewöhnen und eine Beziehung zu ihm aufbauen. Der Fahrer selbst entwickelt dadurch ein besseres Gefühl / Verständnis für die jeweilige Person und ihre Behinderung, was wiederum erheblich weniger Stress und mehr Wohlfühl für beide Seiten bedeutet.

► (In)formation für die Busfahrer

Sowohl die betroffenen Eltern, als auch die Busfahrer selbst äußern weitgehend den Wunsch nach Information für die Fahrer.

Der OGBL-ACAL fordert: *„dass die Arbeitgeber sich verpflichten, ihren Busfahrern eine spezifische Ausbildung anzubieten, die einerseits eine Aufklärung der Rechtsgrundlage vorsieht, andererseits auch die rein technischen Aspekte (z.B. Sicherheitsstandards) und den Umgang mit behinderten Menschen umfasst. In diesem Zusammenhang sollten die Busfahrer einen Einblick in die verschiedenen Krankheitsbilder ihrer Fahrgäste erhalten, um im Notfall richtig zu handeln.“*

Aus der Umfrage der APPAAL geht hervor, dass dies auch dem Wunsch der Eltern (in diesem Fall von autistischen Kindern) entspricht.

Als Fazit kann man also Folgendes festhalten:

Zweifellos wird sich darum bemüht, den Personen mit einer Behinderung einen gut funktionierenden, und zudem *kostenlosen* Transportdienst zur Verfügung zu stellen. Dass dies auch weitgehend gelingt, bezeugen die Beiträge von jenen Lesern, die durchaus zufrieden mit dem spezialisierten Transport sind und bisher nur positive Erfahrungen gemacht haben.

Zweifellos ist es auch kein leichtes Unterfangen, unter Berücksichtigung der enormen Nachfrage und der begrenzten finanziellen Mittel, allen Anforderungen gerecht zu werden. Jedoch sollten die vorgebrachten Probleme und Mängel ernst genommen und als Grundlage für Verbesserungsmaßnahmen genutzt werden.

Wie aus der *Question parlementaire* n°1104 (siehe Anhang) hervorgeht, ist das Problem des fehlenden Begleitdienstes den Verantwortlichen durchaus bekannt und es wird bereits an Änderungen in diesem Sinne gearbeitet. Es ist aber auch von primärer Wichtigkeit, dass die geschilderten Sicherheitsmängel untersucht und beseitigt werden. Auch die restlichen Schwierigkeiten sind nicht unlösbar und verlangen teilweise nur einen minimalen Aufwand. Dadurch könnten viele Eltern ihre Kinder wesentlich sorgloser auf den Schulweg lassen.

Wie schon in der Einleitung erwähnt wurde, gibt es Unklarheit über die gesetzliche Regelung und Aufteilung der Verantwortung. In der „Mémoire de la Commission Spéciale“ wurde zwar theoretisch geklärt, welche Instanz für welchen Bereich zuständig ist, da dieses Dokument aber juristisch nicht verwendbar ist, besteht weiterhin Unsicherheit bei den betroffenen Akteuren und niemand ist wirklich bereit, sich der eigenen Verantwortung zu stellen.

Auch bei den Nutzern des Transportdienstes führt die fehlende Aufteilung der Verantwortung zu Verwirrung und Ratlosigkeit. Die Busfahrer fürchten möglicherweise nicht zu Unrecht, dass sie im Falle eines Unfalls zur Verantwortung gezogen werden.

Während anfangs nur die Kinder der Education Différenciée von diesem Transport profitierten, wird heute auch bei den behinderten Arbeitnehmern die Nachfrage immer größer. Bei einer zusätzlichen Qualitätssteigerung ist anzunehmen, dass es finanziell immer schwieriger sein wird, diesen Dienst kostenlos anzubieten. Es stellt sich nun die Frage, ob die Nutzer nicht eventuell bereit wären, für ein qualitatives Angebot einen angemessenen Preis zu zahlen, wo doch auch der öffentliche Transport für den „Normalverbraucher“ nicht umsonst ist - ganz im Sinne einer Gleichbehandlung (?)

Fest steht, dass bezüglich vieler Fragen Klärungsbedarf besteht und es unserer Meinung nach sinnvoll wäre, alle Betroffenen an dieser Diskussion teilhaben zu lassen.

Ein **öffentlicher Transport**, der **wirklich barrierefrei** ist, würde für viele behinderte Personen eine angemessene Alternative zum spezialisierten Transport darstellen. Dies würde den spezialisierten Transport bedeutend entlasten, und die Integration der behinderten Mitbürger aktiv fördern. Zu diesem Zeitpunkt müssen aber auch behinderte Menschen, die eigentlich autonom sind und auf öffentliche Transporte zurückgreifen könnten, diesen Spezialtransport nutzen weil es keine Alternative gibt. Die daraus resultierenden Kosten entstehen also nicht wegen den behinderten Personen selbst, sondern wegen des mangelnden oder unvollständigen Angebots.

Das Transportangebot sollte auf den **7 Prinzipien des „Design for All“** aufbauen, was sicherlich zum Vorteil ALLER Benutzer des öffentlichen und spezialisierten Transports wäre:

1. Breite Nutzbarkeit

Das Design ist für Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten nutzbar und marktfähig.

2. Flexibilität in der Benutzung

Das Design unterstützt eine breite Palette individueller Vorlieben und Möglichkeiten.

3. Einfache und intuitive Benutzung

Die Benutzung des Designs ist leicht verständlich, unabhängig von der Erfahrung, dem Wissen, den Sprachfähigkeiten oder der momentanen Konzentration des Nutzers.

4. Sensorisch wahrnehmbare Informationen

Das Design stellt den Benutzer notwendige Informationen effektiv zur Verfügung, unabhängig von der Umgebungssituation oder der sensorischen Fähigkeiten der Benutzer.

5. Fehlertoleranz

Das Design minimiert Risiken und die negativen Konsequenzen von zufälligen oder unbeabsichtigten Aktionen.

6. Niedriger körperlicher Aufwand

Das Design kann effizient und komfortabel mit einem Minimum von Ermüdung benutzt werden.

7. Größe und Platz für Zugang und Benutzung

Angemessene Größe und Platz für den Zugang, die Erreichbarkeit, die Manipulation und die Benutzung unabhängig von der Größe des Benutzers, seiner Haltung oder Beweglichkeit vorsehen.

Gaudron Nathalie
Redaktion

IV) ANHANG: Question parlementaire n°1104

Diese « question parlementaire » wurde im bulletin de liaison N°9 (Ausgabe November) als Beitrag zum Top-Thema veröffentlicht.

Question 1104 (31.05.06) de M. Roland Schreiner (LSAP) concernant le transport spécialisé :

Le Ministère des Transports organise entre autres les transports effectués dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, de l'intégration scolaire, de l'éducation différenciée, ainsi que des travailleurs handicapés. Selon mes informations, ces élèves nécessitant un encadrement approprié ne sont pas toujours accompagnés par un surveillant pendant le trajet.

Monsieur le Ministre peut-il confirmer ces informations ? Dans l'affirmative, qu'en est-il de la responsabilité en cas d'incident ? Monsieur le Ministre n'est-il pas d'avis que, pour des raisons de sécurité, les élèves handicapés ou à besoins spéciaux devraient être accompagnés par une personne adulte, en dehors du chauffeur du bus qui doit se concentrer sur la conduite ? Est-ce que les institutions qui accueillent ces élèves ont aussi pour mission de les encadrer pendant le trajet ou est-ce que cette responsabilité incombe aux parents des élèves ?

Réponse (04.10.06) de M. Lucien Lux, Ministre des Transports :

L'organisation des transports des élèves à besoins éducatifs spéciaux se fonde sur les propositions qu'une commission spéciale, instituée par le Gouvernement en Conseil et comprenant des représentants du Ministère des Transports, du Ministère de la Famille et du Ministère de l'Education nationale, ont élaborées en 1992. Ces propositions ont été acceptées par le Gouvernement en Conseil.

La réorganisation des transports en question s'était montrée nécessaire suite à la reprise par l'Etat des centres régionaux d'éducation différenciée, gérés préalablement par les communes. A l'époque les membres de cette commission étaient d'avis que la présence d'une personne d'accompagnement n'était pas forcément nécessaire, puisqu'ils estimaient que l'équipement spécial sophistiqué, dont disposent les véhicules destinés aux transports d'enfants à handicap, suffit pour garantir la sécurité des élèves.

Tandis que le déroulement de la majorité des transports reste sans problèmes à ce jour, nous nous voyons confrontés de plus en plus souvent à des cas de figure plus difficiles semblant imposer la présence d'une personne d'accompagnement.

Les situations précaires qui nous sont signalées nous appellent à repenser la question de l'accompagnement des transports, de sorte que des pourparlers afférents ont été repris récemment entre les représentants des services respectifs du Ministère de Transports et du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle.

En cet ordre d'idées, les responsabilités seront réexaminées, la responsabilité de l'encadrement des élèves pendant les transports proprement dits devant incomber à la personne d'accompagnement.

Je puis assurer Monsieur le Député que la sécurité des personnes à handicap nous préoccupe particulièrement et que nous sommes soucieux d'améliorer ce point spécifique des transports. A noter cependant que la présence d'un accompagnateur au sein d'un minibus réduira d'une unité les places disponibles, pouvant entraîner des frais de transport supplémentaires.

Redaktion

Isabel Sturm
Nathalie Gaudron
Joël Delvaux

Mit freundlicher Unterstützung vom gesamten Team Info-Handicap

Info-Handicap

65, Avenue de la Gare
L-1611 Luxembourg

 **+352 366 466-1**

Öffnungszeiten:
von 8.30 - 12.00 und 13.00 - 17.00 Uhr
(Beratungsgespräch nach Vereinbarung)

