



Hanspeter Oprecht 1. November 2020

Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs» (VböV, SR 151.34), Stand 1.11.2020

Erläuterungen

Aktenzeichen: BAV-511.3-11/2/5

Inhalt

1	Einleitung	2
2	Zu den einzelnen Artikeln.....	2
2.1	Artikel 1	2
2.2	Artikel 2	2
2.3	Artikel 3	3
2.4	Artikel 3a (neuer Artikel per VböV-Revision 2020)	4
2.5	Artikel 4 bis 7	5
2.6	Artikel 5	5
2.7	Artikel 6	6
2.8	Artikel 7	6
2.9	Artikel 8	6
2.10	Artikel 9	6
2.11	Artikel 10	7
2.12	Artikel 11	7
2.13	Artikel 17	7
2.14	Artikel 18	7
2.15	Artikel 19 bis 21	7
2.16	Artikel 20	7
2.17	Artikel 22	8
2.18	Artikel 23 bis 25	8
2.19	Artikel 26	8
3	Einspracheverfahren gem. Art. 9 Abs. 4 und 5 BehiG	8



1 Einleitung

Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) stützt sich auf das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)¹, das den Bundesrat verpflichtet, Vorschriften über die Gestaltung von Bahnhöfen, Haltestellen, Fahrzeugen, Flugplätzen, über Kommunikationssysteme sowie die Billettausgabe zu erlassen (Art. 15 Abs. 1 und 23 BehiG), um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen. Die vorliegende Verordnung ist anwendbar für Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge (inkl. Schiffe) des öffentlichen Verkehrs. Für die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen und Flugplätzen/Flughäfen sind die Vorgaben, die in die Zuständigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL, www.bazl.admin.ch) fallen, anwendbar. Die Botschaft zum BehiG vom 11. Dezember 2000² spricht von «möglichst lückenfreien Transportketten» des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit Behinderungen. Zur Erreichung dieses Ziels sieht das BehiG eine 20-jährige Anpassungsfrist für Bauten, Anlagen und Fahrzeuge vor, sie endet am 31. Dezember 2023. Für Kundeninformationsanlagen und Billettausgabegeräte sind 10 Jahre vorgeschrieben; diese Frist endete am 31. Dezember 2013. Die Finanzierung eines behindertengerechten Verkehrs erfolgt in Anlehnung an die ordentliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, also nach den Grundsätzen des EBG³.

2 Zu den einzelnen Artikeln

2.1 Artikel 1

Absatz 1: Die Verordnung umschreibt die technischen Massnahmen und Standards, die für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr (öV) notwendig sind, nur in sehr allgemeiner Form. Zur Entlastung des Verordnungstextes und aus Gründen der Flexibilität für spätere Anpassungen, beispielsweise an den Stand der Technik bzw. an europäische Standards, wurden die Details auf Departementsstufe in der UVEK-Verordnung VAböV⁴ festgehalten.

Absatz 2: Die Prioritäten betreffend Anpassung der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge und die Voraussetzungen für die Finanzhilfen an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs stützen sich auf das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und die entsprechende Botschaft⁵. So gilt gemäss BehiG eine Anpassungsfrist von 20 Jahren für Bauten, Anlagen und Fahrzeuge; sie endet am 31. Dezember 2023. Für Kundeninformationssysteme und die automatisierte Billettausgabe hält das Gesetz eine 10-jährige Anpassungsfrist fest; sie endete am 31. Dezember 2013. Wichtig scheint hier der Hinweis, dass gemäss Artikel 3 Buchstabe b BehiG nicht nur die konzessionierten öV-Transportunternehmen (also inklusive SBB), sondern auch das Gemeinwesen verpflichtet ist, Benachteiligungen zu Lasten behinderter und altersbedingt eingeschränkter Menschen zu beseitigen. Haltepunkte (z.B. Bushaltestellen) im Eigentum von Kantonen oder Gemeinden sind hier also auch betroffen.

Unbestritten ist, dass mit den nötigen Massnahmen für ein barrierefreies öffentliches Verkehrsangebot auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt gesteigert wird. Gute Kundeninformationssysteme helfen auch ortsunkundigen Reisenden; niveaugleiche Einstiege von den Perrons in die Bahnwagen etwa erlauben es Fahrgästen mit Kinderwagen, ohne fremde Hilfe einzusteigen. Wo dichte Fahrpläne herrschen, ermöglichen niveaugleiche Einstiege ein schnelleres Ein- und Aussteigen.

2.2 Artikel 2

Hier wird der Geltungsbereich der VböV festgelegt: Es sind dies die für Fahrgäste zugänglichen Einrichtungen (Bauten und Anlagen), Fahrzeuge und Dienstleistungen der konzessionierten Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Absatz 3 zählt auf, welche Bereiche des öffentlichen Verkehrs – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen – allgemein und im Besonderen barrierefrei ausgestaltet sein müssen. Mithin sind

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)

² BBI 2001 1715

³ Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101)

⁴ Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342)

⁵ siehe Fussnote 2

zum Beispiel Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen genauso betroffen wie Schiffsanlegestellen, Abendausstiege oder Halte auf Verlangen. Gemäss Art. 11 BehiG gilt jedoch immer das Verhältnismässigkeitsprinzip. Es kann somit durchaus sein, dass ein Halt auf Verlangen barrierefrei angepasst werden muss, weil er sich in der Nähe eines Altersheims oder einer Behinderteninstitution befindet. Andererseits ist es möglich, dass zum Beispiel bei einer Regionalstation, bei der schwierige räumliche Verhältnisse herrschen und kaum je behinderte Reisende ein- oder aussteigen, auf die Anpassung aus Gründen der Verhältnismässigkeit verzichtet wird. Dabei ist jedoch zu beachten, dass gemäss Art. 12 Abs. 3 BehiG im öffentlichen Verkehr bei Bedarf zwingend nach einer Ersatzlösung gesucht werden muss, wenn auf eine Anpassung verzichtet wird. Die Regel-Ersatzlösung ist die in Art. 3 Abs. 2 festgehaltene Hilfestellung durch das öV-Personal (vgl. Erläuterungen zu Art. 3 sowie die [BAV-Planungsanweisung BehiG für die Eisenbahn-Infrastruktur](#)).

Weiter umfasst die Definition auch diejenigen Dienstleistungen, die in einem funktionalen Zusammenhang mit dem öV stehen, wie Bahnhofstoiletten, Parkplätze für öV-Benützer, Restaurants und Einkaufsläden in Bahnhöfen, Kioske etc. Für kommerzielle Betriebe gilt der Begriff «Nebenbetriebe» gemäss Artikel 39 des EBG.

Absatz 3 Buchstabe e hält den wichtigen Bereich Billettbezug, Reservation, Kundeninformation und -kommunikation sowie Notrufmöglichkeiten fest. Relevante Informationen für die Reisenden, z. B. über Betriebsstörungen, müssen somit insbesondere auch Hör- und Sehbehinderten wie auch Rollstuhlfahrenden zugänglich sein. Zur Kundeninformation gehören ebenso – sofern angeboten – weitere reiserelevante Informationen, etwa via das Internet. Auch der Billettbezug an Automaten oder via das Internet oder andere elektronische Mittel ist – sofern angeboten – betroffen.

2.3 Artikel 3

Absatz 1 hält fest, wer von den Massnahmen für einen behindertengerechten öV profitieren soll: Der *möglichst* selbständige und spontane (vgl. Abs. 3) Zugang zum öffentlichen Verkehr soll all jenen Menschen ermöglicht werden, die sich im – barrierefreien - öffentlichen Raum ohne Begleitperson fortbewegen können und insofern als autonom bezeichnet werden können. Hier seien Hörbehinderte (inkl. Gehörlose), Sehbehinderte (inkl. Blinde), Gehbehinderte (inkl. Rollstuhlfahrende) wie auch geistig und psychisch Behinderte erwähnt. Behinderte Menschen, die die Mithilfe einer Begleitperson für die Fortbewegung im öffentlichen Raum benötigen, sind auch im öV auf eine (private) Begleitperson angewiesen.

Absatz 2: In seinen Erwägungen zum Beschwerdefall "Bahnhof Walenstadt" greift das Bundesverwaltungsgericht⁶ die in der Vböv festgehaltene Unabhängigkeit mobilitätseingeschränkter Personen auf; sie stellt ein hohes Ziel dar. Diese Unabhängigkeit soll im Wesentlichen durch den so genannten niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge gewährleistet werden, wobei aber ein gewisser Höhenunterschied und eine Spaltbreite zwischen Perron und Fahrzeugeinstieg zulässig sind. Hilfestellung durch öV-Personal beim Ein- und Aussteigen ist grundsätzlich als Ersatz- oder Zwischenlösung (im Sinne von Artikel 12 Absatz 3 BehiG) zu betrachten. Das System 'öffentlicher Verkehr' hat jedoch seine Grenzen, die mit den bundesrechtlichen technischen Vorgaben bezüglich dem niveaugleichen Einstieg, insbesondere im Zusammenhang mit Perrons in Kurven und mit überhöhten Gleisen, ausgereizt sind (vgl. hierzu auch die [BAV-Planungsanweisung BehiG für die Eisenbahn-Infrastruktur](#) sowie die [BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs](#)). Eine gewisse öV-Tauglichkeit seitens der Rollstuhlfahrenden und Rollatorbenützer für die autonome Benutzung ist deshalb aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen unumgänglich. Es gilt deshalb das Prinzip, welches auch in den europäischen Eisenbahn-Interoperabilitätsrichtlinie für mobilitätseingeschränkte Reisende TSI PRM⁷ festgelegt ist: Es werden technische Mindestanforderungen an die Hilfsmittel der mobilitätseingeschränkten Personen gestellt. Hier zwei Beispiele aus der TSI PRM, Anhang M, Ziffer M1: *«In diesem Anhang sind die Höchstwerte für die technische Ausführung transportabler Rollstühle*

⁶ BVGer-Urteil A-7569/2007 vom 19. November 2008 zum Beschwerdefall Bahnhof Walenstadt

⁷ Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, vgl. Anhang 7 der Eisenbahnverordnung (EBV, SR 742.141.1)

festgelegt»; Ziffer M2: «Das kleinste Rad muss einen Spalt mit 75 mm horizontaler und 50 mm vertikaler Abmessung bewältigen». Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat entsprechende Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs publiziert⁸.

Kommt öV-Personalhilfestellung in Betracht, muss man sich bewusst sein, dass beispielsweise Elektrorollstühle alleine zwischen 100 und 140 kg schwer sind. Wenn Hilfestellung angewendet wird, hat dies in der Regel mithilfe technischer Mittel (Hubliften, Fahrzeugrampen) zu geschehen. Zudem hat das Personal auch Hilfestellung für Reisende zu gewährleisten, die altersbedingt eingeschränkt und beispielsweise auf einen Rollator (drei- oder vierrädrigen Gehhilfe) angewiesen sind.

In seltenen Einzelfällen ist die Hilfestellung durch das Personal beim Ein- und Ausstieg nicht möglich. Wenn der Zugang zum Perron z.B. aus topografischen Gründen nicht mit verhältnismässigem Aufwand barrierefrei gestaltet werden kann, muss auf andere Lösungen zurückgegriffen werden, um die Vorgabe gemäss Art. 12 Abs. 3 BehiG (Ersatzlösung) zu erfüllen. Solche öV-Alternativlösungen sind jedoch aus Gleichstellungssicht heikel und haben deshalb absolute Ausnahme zu bilden: In aller Regel ist bei solchen Lösungen via ein anderes öV-Angebot eine zusätzliche Reisezeit, verbunden mit zusätzlichen Umsteigevorgängen, unumgänglich. Völlig ungeklärt ist in diesen Fällen der zu entrichtende Fahrpreis. Zuständig für das Tarifwesen im öffentlichen Verkehr ist der Verband öffentlicher Verkehr (VöV).

2.4 Artikel 3a (neuer Artikel per VböV-Revision 2020)

Absatz 1: Mit Beschluss vom 16. Mai 2019⁹ der Europäischen Kommission trat am 16. Juni 2019 auf europäischer Ebene eine Änderung zu den TSI PRM¹⁰ in Kraft. Sie verlangt, dass die EU-Mitgliedländer und die weiteren Länder wie die Schweiz, welche die TSI PRM übernommen haben, eine so genannte Bestandsaufnahme (Inventory of Assets, IoA) als Grundlage für ein europaweites Register zur Barrierefreiheit der Bahnhöfe erstellen. Es sollen detaillierte Daten bezüglich der Barrierefreiheit der Bahnhöfe erhoben, periodisch bzw. laufend à jour geführt und als Informationen der Öffentlichkeit bereitgestellt werden.

Das BAV hat die SBB deshalb im Rahmen der Systemführerschaft Kundeninformation beauftragt, die Applikation DiDok¹¹ entsprechend zu erweitern. Die Daten werden der Öffentlichkeit via «Open-Data-Plattform öV Schweiz»¹² zur Verfügung gestellt, die Daten zur Barrierefreiheit der Eisenbahnhaltepunkte werden zudem durch DiDok auch auf das gesamteuropäische Register der ERA¹³ gespielt.

Absatz 2: Für die Befüllung und Aktualisierung aller DiDok-Inhalte – also neu auch für die Kriterien zur Barrierefreiheit – sind die Unternehmen zuständig. Gemäss TSI PRM beträgt die Frist für die Schweizer Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) des interoperablen Streckennetzes (Art. 15a EBV¹⁴) für die Ersterfassung der Bestandsaufnahme 36 Monate nach Inkrafttreten des Anhangs zu den TSI PRM, d.h. **bis zum 16. Juni 2022**.

Absatz 3: Die BAV-Direktion hat beschlossen, dass sich die Datensammlung gem. dem neuen Art. 3a Abs. 1 VböV für die nationale Ebene nicht nur auf den interoperablen Bahnbereich, sondern auf alle öV-Haltepunkte in der Schweiz beziehen soll, um die relevanten Informationen über die Barrierefreiheit der Haltepunkte über die gesamte öV-Reisekette hinweg anbieten zu können. Das heisst, dass die Kriterien zur Barrierefreiheit der Haltepunkte der nicht interoperablen Bahnen, des Busverkehrs, von Trams, Schiffen und Seilbahnen ebenfalls durch die jeweiligen Transportunternehmen in der

⁸ Herunterladbar von der BAV-Website www.bav.admin.ch/mobile → Worum geht es?

⁹ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019, Fassung gemäss ABl. L 139 I vom 27. Mai 2019, S. 1

¹⁰ Technische Spezifikationen der EU für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

¹¹ [/www.öv-info.ch/de/datenmanagement/barrierefreier-zugang/erfassung](http://www.öv-info.ch/de/datenmanagement/barrierefreier-zugang/erfassung)

¹² <https://opentransportdata.swiss/de/>

¹³ Europäische Eisenbahnagentur, www.era.europa.eu

¹⁴ Eisenbahnverordnung (EBV, SR 742.141.1)

DiDok-Datenbank erfasst werden müssen. Für die Unternehmen ausserhalb des interoperablen Eisenbahnbereichs endet die Frist für die Ersterfassung der Bestandsaufnahme am **31. Dezember 2023**.

Für alle Bahnhöfe – also sowohl für jene des interoperablen wie auch des nicht-interoperablen Bereichs – gelten die zu erfassenden Kriterien bezüglich Barrierefreiheit gemäss dem entsprechenden Anhang der revidierten TSI PRM. Die zu erfassenden Kriterien zur Barrierefreiheit der Haltepunkte des Bus-, Tram-, Schiffs- und Seilbahnverkehrs richten sich ebenfalls nach den Grundsätzen der TSI PRM, berücksichtigen aber die Rahmenbedingungen ausserhalb des Eisenbahnverkehrs. Die zu erfassenden Kriterien sind in einem Leitfaden auf der Seite www.didok.ch/behig beschrieben. Auf dieser Seite werden auch laufend weitere Informationen zur BehiG-Bestandsaufnahme publiziert.

Absatz 4: Anschliessend an die Ersterfassung mit Frist gemäss Abs. 1 bzw. Abs. 2 sind die nötigen Anpassungen laufend in der Datensammlung vorzunehmen.

Absatz 5: Die Haltestelleneigentümer sollen, wo nicht dem Unternehmen identisch, die TU über Anpassungen an den Haltestellen informieren, damit diese die Daten à jour halten können.

2.5 Artikel 4 bis 7

Diese Artikel beschreiben konkreter als das Gesetz, welche Anforderungen an einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr gestellt werden. Die detaillierten technischen Vorschriften (Ausführungsbestimmungen nach Artikel 8 der Verordnung) wurden aus Gründen der Flexibilität in der VAböV, den AB-EBV¹⁵ und den AB-SBV¹⁶ festgelegt. Weiter zu berücksichtigen sind auch die eingangs erwähnten Übergangsfristen, die das BehiG vorsieht. Allerdings darf «Gleichstellung» nicht eine Verschlechterung des Angebotes für die Allgemeinheit heissen, indem beispielsweise Toiletten auf Bahnhöfen geschlossen werden, wo Rollstuhl-Toiletten unverhältnismässig wären (Art. 7 Abs. 2). Andererseits darf Mobilitätseingeschränkten Personen kein Nachteil erwachsen, wenn Kundenschalter oder Billettautomaten nicht barrierefrei ausgestaltet sind. Das heisst beispielsweise, dass Mobilitätseingeschränkte, die nicht in der Lage sind, vor Reiseantritt einen gültigen Fahrausweis zu lösen, weil kein barrierefrei bedienbarer Billettautomat besteht, nicht gebüsst werden dürfen.

2.6 Artikel 5

Absatz 1 hält fest, dass der Zugang zu Einrichtungen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs für Personen im Rollstuhl gewährleistet sein muss. Die Maximalmasse der Rollstühle betragen 70 cm x 120 cm, zudem sind vorne für den Fussüberstand und seitlich links und rechts für den Handraum beim Greifring von Handrollstühle je 5 cm dazuzurechnen. Diese Abmessungen entsprechen den Vorgaben der TSI PRM. Weiter muss ein Gesamtgewicht (Rollstuhl mitsamt Person) von bis zu 300 kg gewährleistet sein. Weiter muss der Zugang zu den öV-Einrichtungen und –Fahrzeugen auch für Personen mit einem Rollator gewährleistet sein. Namentlich bei altersbedingt eingeschränkten Personen erfahren Rollatoren wachsende Beliebtheit.

Absatz 2: Für Behinderten-Elektroscooter, welche länger und vielfach auch schwerer als Rollstühle sind, wäre eine einklagbare Zugangs- und Beförderungspflicht nicht verhältnismässig. Wo es die Platzverhältnisse und die Sicherheit aller Fahrgäste in den Fahrzeugen sowie die Hebe- bzw. Einstiegsvorrichtungen jedoch zulassen, sollen der Zugang und die Benützbarkeit des öV aber möglich sein. Die Verantwortung für die sichere Beförderung aller Fahrgäste und somit der Entscheid über eine Beförderung solcher Geräte liegt beim einzelnen Unternehmen. Die maximal tolerierbaren Masse betragen 70 cm x 150 cm und 300 kg Gesamtgewicht. Dasselbe gilt für Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten («SwissTrac»), die aber ein kleineres Problem als Behinderten-Scooter darstellen, da vielfach Platz für die abkuppelbaren Antriebsgeräte vorhanden ist. Es ist aus Sicherheitsgründen darauf zu achten, dass Behinderten-Elektroscooter, kuppelbare elektrische Rollstuhl-Antriebsgeräte (samt Rollstuhl) und ähnliche Geräte auf einem gekennzeichneten Rollstuhl-Stellplatz oder einem all-

¹⁵ Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)

¹⁶ Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Schiffbauverordnung (AB-SBV, SR 747.201.71)

fälligen Multifunktionsplatz des öV-Fahrzeugs platziert und ausreichend gesichert werden. Der Manövriervorgang zum/vom Rollstuhlplatz darf die Zirkulation der übrigen Fahrgäste zeitlich nicht übermässig beeinträchtigen. Geräte, die aufgrund ihrer Grösse oder der nötigen Manövrierfläche nicht auf einem Rollstuhl-Stellplatz oder allenfalls Multifunktionsplatz platziert werden können, stellen eine nicht tolerierbare Gefahr für die Passagiere dar und sind aus BAV-Sicht daher von der Beförderung auszuschliessen.

Absatz 3: Menschen mit Behinderungen, die auf Assistenz- und Föhrhunde angewiesen sind, muss die Benützung des öffentlichen Verkehrs ebenfalls offenstehen sein. Hier ist zum Beispiel darauf zu achten, dass keine grobmaschigen Gitterroste verwendet werden, die für Hunde nicht geeignet sind.

2.7 Artikel 6

Absatz 2: Möblierungselemente auf Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen stellen für Menschen mit Seheinschränkungen potenzielle Hindernisse und Gefährdungen dar. Andererseits müssen Ein- und Ausgänge sowie andere Türen (z.B. von Toiletten) in den Bahnhöfen und Stationen auch für Menschen mit Seheinschränkungen leicht auffindbar sein. Aus diesen Grund sind sowohl Möblierungselemente als auch Türen so zu gestalten, dass sie sich vom Hintergrund für Seheingeschränkte erkennbar abheben. Auf den Bahnperrens sind die rein der Orientierung für Blinde und Sehbehinderte dienenden Leitlinien – im Gegensatz zu den vorgeschriebenen taktil-visuellen Sicherheitslinien entlang der Bahnsteigkante – jedoch nicht zulässig. Ein Forschungsbericht der Fachhochschule Nordwestschweiz hat gezeigt, dass die Sicherheit der normal sehenden Reisenden tangiert wird, wenn im Peronbereich zu viele taktil-visuelle Linien angebracht werden. Die normal Sehenden gehen dann davon aus, dass alle – auch die ihrer eigenen Sicherheit dienenden Sicherheitslinien – reine Blindeninformationen seien. Dieses Risiko der Fehlinterpretation und das damit verbundene Sicherheitsmanko für normal sehende Reisende ist im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips (Art. 11 Abs. 1 Bst. c BehiG) nicht tragbar.

2.8 Artikel 7

Absatz 2: Toiletten müssen nicht nur von sehbehinderten, sondern auch von altersbedingt eingeschränkten Reisenden benutzbar sein. Für Letztere gilt, dass genügend Festhaltegriffe und -stangen vorhanden sind, die das Aufstehen und Absitzen ermöglichen bzw. erleichtern.

2.9 Artikel 8

Hier wird festgehalten, dass das UVEK die nötigen Ausführungsbestimmungen im Auftrag des Bundesrates erlässt, in denen die erforderlichen Normen festgelegt werden.

Für Flugplätze und Flugzeuge – letztere fallen ebenfalls unter den im Verordnungstext verwendeten Begriff «Fahrzeuge» – wird auf die Bestimmungen des Annex 9 «Facilitation», Chapter 8, Lit. G («Facilitation of the transport of passengers requiring special assistance») zum Abkommen über die internationale Zivilluffahrt von Chicago vom 7. Dezember 1944 verwiesen. Die zuständige Bundesbehörde ist das Bundesamt für Zivilluffahrt (BAZL, www.bazl.admin.ch).

2.10 Artikel 9

In seiner Botschaft zum BehiG geht der Bundesrat davon aus, dass die nötigen Massnahmen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr bei ohnehin geplanten Aus- bzw. Neubauten von Haltepunkten oder bei Fahrzeug-Neubeschaffungen mittels der regulären Finanzierung kostengünstig umgesetzt werden können.

In Anlehnung an die Sprachregelung des Eisenbahngesetzes EBG sind unter «Finanzhilfen» à-Fondsperdu-Beiträge und die Zinsvergünstigung von Darlehen zu verstehen; Darlehen selber sind keine Finanzhilfen.

Absatz 1: Unter «Mehrkosten vorzeitig realisierter Massnahmen» sind in der Regel die Aufwendungen für die vorzeitig verwirklichten, kostengünstigsten Massnahmen bei Bauten, Anlagen oder Fahrzeugen zur Zielerreichung des BehiG zu verstehen (vgl. Art. 20 Abs. 1). Gemäss Artikel 23 Absatz 1 BehiG, der sich auf Art. 22 BehiG bezieht, können betriebliche Massnahmen nicht bezuschusst werden.

Absatz 2: Da die Erkenntnisse über einzelne technischen Massnahmen und Normen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr noch unzureichend sind, sollen Finanzhilfen durch den Bund für die entsprechende Entwicklung der Normen (Anforderungsprofile bzw. Ausführungsbestimmungen) möglich sein.

2.11 Artikel 10

Seit dem 1.1.2016 (Datum der BAV-Zusicherungsverfügung) trägt der Bund für BehiG-Finanzhilfen, die der Unterstützung von entsprechenden Infrastrukturmassnahmen dienen, die alleinige Finanzierungszuständigkeit.

2.12 Artikel 11

Absatz 1: Bei BehiG-Finanzhilfen für Fahrzeugmassnahmen gilt nach wie vor eine gemeinsame Finanzierungszuständigkeit zwischen dem Bund und den betroffenen Kantonen. Massgebend ist der Aufteilungsschlüssel gemäss Art. 29b Abs. 2 ARPV¹⁷.

Absatz 2: Werden ausnahmsweise Finanzhilfen für nicht bestellte Verkehrsangebote ausgerichtet, so muss dies vorgängig durch die Eidg. Finanzverwaltung bewilligt werden.

2.13 Artikel 17

Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, welche Finanzhilfen aus dem Zahlungsrahmen BehiG beantragen wollen, mussten dem BAV ein Umsetzungsprogramm einreichen. In diesem hatten sie darzulegen, wie sie auf ihrem Netz die Ziele des BehiG und der VböV umzusetzen gedenken. Es wird verlangt, dass sich die öV-Transportunternehmen, zwischen denen wichtige Umsteigerelationen bestehen, koordinieren. Nur so kann dem Prinzip der «möglichst lückenfreien Transportkette» über die ganze Schweiz nachgekommen werden.

2.14 Artikel 18

Nach Einreichung der Umsetzungsprogramme durch die Unternehmen stimmte das BAV sie mit den Kantonen ab und erstellte ein gesamtschweizerisches Umsetzungskonzept in Bezug auf Art. 23 Abs. 3 BehiG bzw. auch Art. 12 Abs. 2 BehiG. Dieses dient zur Bestimmung der jährlich erforderlichen Zahlungskredite für den öffentlichen Verkehr aus den Zahlungsrahmen BehiG.

2.15 Artikel 19 bis 21

Diese Artikel halten die Modalitäten betreffend Gesuche und die Rahmenbedingungen der anrechenbaren Kosten fest. Das BAV prüft auch die Umsetzung der Massnahmen.

2.16 Artikel 20

Hier wird dargelegt, dass aus den Mitteln des Zahlungsrahmens BehiG in aller Regel nur die die kostengünstigsten Massnahmen zur Erreichung der gesetzlichen Ziele finanziert werden. Es kann also durchaus sein, dass beispielsweise nur Perron-Teilerhöhungen oder mobile Faltrampen anstatt Voll-Lösungen bezahlt werden, wobei betriebliche Auswirkungen mit in die Überlegungen einbezogen werden müssen. Betriebliche Massnahmen werden jedoch nicht aus dem Zahlungsrahmen BehiG mitfinanziert (Art. 23 Abs. 1 BehiG in Verbindung mit Art. 22 Abs. 1 BehiG).

¹⁷ Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16)

2.17 Artikel 22

Absatz 1: Dieser Absatz betrifft lediglich infrastrukturseitige Massnahmen, die gemäss BAV-Direktionsbeschluss in Absprache mit der Eidg. Finanzverwaltung seit 2019 nicht mehr durch BehiG-Finanzhilfen, sondern vollumfänglich durch Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden.

Absatz 2: Da der Bund für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs keine Darlehen mehr gewährt, können hier nur à-fonds-perdu-Beiträge beantragt werden.

2.18 Artikel 23 bis 25

Hier werden die für öV-Finanzierungen nötigen Bedingungen und Auflagen bezüglich Zusicherungen, Auszahlungen und Rückforderungen, auch in Bezug auf das Subventionsgesetz (SUG)¹⁸, festgelegt. Die Auszahlung der Finanzhilfen des Bundes und der Kantone wird durch das Bundesamt koordiniert - wobei dies seit dem 1.1.2016 nur noch Fahrzeugmassnahmen betrifft (vgl. Erläuterungen zu Art. 10).

2.19 Artikel 26

Die Verordnung trat gleichzeitig mit dem Behindertengleichstellungsgesetz BehiG am 1. Januar 2004 in Kraft.

3 Einspracheverfahren gem. Art. 9 Abs. 4 und 5 BehiG

Hier schreibt das BehiG vor, dass eine Orientierung der beschwerdeberechtigten Behindertenorganisationen durch Mitteilung oder Veröffentlichung in den öffentlichen Publikationsorganen erfolgen muss. In Anlehnung an die Umweltschutzgesetzgebung wird auf die Veröffentlichungen der anstehenden ordentlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) in den öffentlichen Publikationsorganen verwiesen. Bei den vereinfachten Plangenehmigungsverfahren – diese werden nicht öffentlich aufgelegt – wird das BAV einer durch die Behindertenorganisationen bestimmten Stelle die Verfügungen eröffnen.

¹⁸ Subventionsgesetz (SUG, SR 616.1)