



Hanspeter Oprecht Januar 2024

Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2023 der BAV-Fachstelle Barrierefreiheit im öV

Aktenzeichen: BAV-091-5/1/11



© SBB CFF FFS



Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Was heisst «Barrierefreiheit»?	3
3	Aufgaben der Fachstelle «Barrierefreiheit im öV»	3
4	BehiG-Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Anpassungsfristen 2013 und 2023	3
5	Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr – und seine Grenzen	5
6	Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes	5
7	ERA TSI Working Group im Zusammenhang mit den TSI PRM	6
8	Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 «PRM»	7
9	Bestandsaufnahme barrierefreie Bahnhöfe / Haltestellen	7
10	Untersuchung «Präzisierung der technischen Spezifikationen in den TSI PRM zu akustischen Türwarn- und -findesignalen»	8
11	Anpassung zweier BAV-Leitfäden zum BehiG	8
12	BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von Alliance SwissPass und der nationalen Kommission Kundeninformation (KKI)	9
13	Bundesratsbericht in Erfüllung des Postulats 20.3874 NR Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr»	9
14	Weitere Arbeiten	10

1 Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle Barrierefreiheit im Jahr 2023 geben. Die Fachstelle befasst sich im Kernbereich mit der Thematik «Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr». Zuständig für die Fachstelle ist Hanspeter Oprecht. Die Fachstelle war bis Ende 2023 in der BAV-Abteilung Finanzierung, Sektion Schienennetz, eingegliedert, ab 2024 ist sie in der Abteilung Sicherheit, Sektion Grundlagen, integriert.

2 Was heisst «Barrierefreiheit»?

«Barrierefreiheit» oder auch «Hindernisfreiheit» wird heute im deutschen Sprachraum angewandt für «Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen». Unter «Mobilitätseinschränkungen» verstehen sich einerseits voraussichtlich dauernde physische, psychische oder geistige Beeinträchtigungen inklusive altersbedingten Einschränkungen, andererseits aber auch zeitlich limitierte Behinderungen wie beispielsweise ein Beinbruch. Bezogen auf den öffentlichen Verkehr heisst «barrierefrei» aber auch, dass der Zugang für Reisende mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, für Orts- bzw. Sprachunkundige oder Touristen gewährleistet sein soll.

3 Aufgaben der Fachstelle «Barrierefreiheit im öV»

Die Aufgaben der Fachstelle beziehen sich grösstenteils auf Arbeiten rund um die Umsetzung des Geltungsbereichs «öffentlicher Verkehr» des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)¹. Zu den direkten Nutzniessenden des BehiG gehören Menschen mit einer oder mehreren – voraussichtlich dauernden – Einschränkung inklusive Personen mit altersbedingten Beeinträchtigungen. Mit der Umsetzung des BehiG wird im öffentlichen Verkehr aber insgesamt eine Attraktivitätssteigerung erreicht: Stufenfreie Zugänge zu den Perrons und den Fahrzeugen beschleunigen die Fahrgastwechselzeiten, eine gute und klare Fahrgastinformation dient auch Ortsunkundigen und Touristen. Nebst der BehiG-Umsetzung beschäftigt sich die Fachstelle auch mit Aufgaben zur Thematik «allgemeine Kundeninformation».

4 BehiG-Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Anpassungsfristen 2013 und 2023

Das BehiG hält fest, dass 10 Jahre nach seinem Inkrafttreten - also bis zum 31. Dezember 2013 - die Kundeninformations- und die Billettausgabesysteme grundsätzlich barrierefrei ausgestaltet sein mussten. Es hält weiter fest, dass 20 Jahre nach seinem Inkrafttreten die bestehenden Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ebenfalls grundsätzlich barrierefrei angepasst sein müssen. Zum Stand der Umsetzung im Rahmen dieser Fristen liefert der Bericht des Bundesrats zum Postulat 20.3874 NR Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr»² (vgl. Ziff. 14 dieses Tätigkeitsberichts) eine Übersicht. Die Zuständigkeiten für die Finanzierung und Genehmigung der vom BehiG betroffenen öV-Bereiche sind auf Bund, Kantone und Gemeinden verteilt. Eine regelmässige systematische Erhebung über den Umsetzungsfortschritt kann die BAV-Fachstelle aufgrund der ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht durchführen.

Bezüglich der Einhaltung der Frist 31. Dezember 2023 präsentiert sich die Situation unterschiedlich. Bei den baulichen Anpassungen zur BehiG-Umsetzung an der Eisenbahninfrastruktur wurde die Frist bei über 500 Bahnhöfen nicht eingehalten. Es müssen daher weitere Massnahmen ergriffen werden, um die noch ausstehenden Projekte so rasch wie möglich umzusetzen. Dies betrifft Anpassungen bei Perrons, Rampen oder Liften. Seit einigen

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)

² Herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile

Jahren steuert das BAV die infrastrukturseitige Umsetzung bei allen Bahnen verstärkt und führt hierfür ein Programm «BehiG-Umsetzung bei der Eisenbahn-Infrastruktur». Die Federführung dieses Programms liegt bei der BAV-Abteilung Infrastruktur, Sektion Grossprojekte. Zur einheitlichen BehiG-Umsetzung wurde vom BAV eine «[Planungsanweisung BehiG für die Eisenbahn-Infrastruktur](#)» entwickelt. Mit diesem Instrument können mittels Typisierungen und standardisierten Prozessen Zielkonflikte in der Umsetzung des BehiG reduziert und eine grössere Planungs- und Rechtsicherheit erreicht werden. Zentrales Element ist dabei der Einsatz der VöV «Planungshilfe Interessenabwägung BehiG». Durch deren Einsatz bereits in der Variantenwahl kann die Machbarkeit von so genannten Linienkonzepten überprüft werden.

Als zuständige Aufsichts- und Finanzierungsbehörde will das BAV gesetzeskonforme und somit soweit wie möglich die termingerechte Umsetzung derjenigen BehiG-Massnahmen erreichen, die in seinen Kompetenzbereich fallen. Dabei sollen– soweit erforderlich – die Anforderungen an die Kapazitäts- und Sicherheitskonformität der Bahnhöfe einbezogen und die Anwendung des Kriteriums «Verhältnismässigkeit» betrachtet werden. Durch einen Benchmark mit allen Bahnen wird erreicht, dass der gesetzliche Auftrag zur Prüfung der Verhältnismässigkeit der Massnahmen übergreifend nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt und die Priorisierung der Vorhaben zielgerichtet gesteuert werden kann. Die Programmleitung für die BehiG-Umsetzung bei der Eisenbahn-Infrastruktur liegt bei der BAV-Abteilung Infrastruktur, Sektion Grossprojekte. Sie wird eng begleitet durch die BAV-Fachstelle Barrierefreiheit; der Zuständige der Fachstelle ist Stellvertreter des Programmleiters. Die Veröffentlichung des [sechsten Standberichts](#) erfolgte am 14. Dezember 2023, begleitet von einer [BAV-Medienmitteilung](#).

Beim Eisenbahn-Rollmaterial ist ein Grossteil der Vorgaben erfüllt. Im Eisenbahn-Regionalverkehr wurde die Barrierefreiheit im Regelverkehr grundsätzlich – das heisst unter Berücksichtigung des im BehiG verankerten Verhältnismässigkeitsprinzips – bis zum Ablauf der Anpassungsfrist Ende 2023 grösstenteils erfüllt. Im Eisenbahn-Fernverkehr ist die Umsetzung unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit vollumfänglich erfolgt. Das BAV hat am 1. Juli 2016 die Richtlinie «[Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs](#)» in Kraft gesetzt, die den Einsatz von autonom benutzbaren Fernverkehrszügen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit regelt³.

Der grösste Nachholbedarf bezüglich der BehiG-Umsetzung im öffentlichen Verkehr liegt bei den Bushaltestellen. Es sind Bestrebungen feststellbar, die auf das bestmögliche Aufholen dieses Rückstands schliessen lassen. Die Verantwortung für die Planung, Finanzierung und Umsetzung der nötigen Massnahmen liegt nicht bei der Eidgenossenschaft, sondern bei den Kantonen und deren Gemeinden als Eigentümer der Bushaltestellen. Die Baugenehmigung für die Bushaltestellen obliegt in aller Regel den kantonalen oder, wo vorhanden, den kommunalen Tiefbauämtern. Gemäss einem Gutachten der Universität Basel kann aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht davon ausgegangen werden, dass die Mehrheit der rund 25'000 Bushaltestellen in der Schweiz eine bauliche Anpassung erfährt. Das heisst, dass insbesondere im ländlichen Raum und hier vor allem ausserhalb der Siedlungsbereiche oft auf eine Anpassung verzichtet werden wird. Der Nachholbedarf bezieht sich demnach hauptsächlich auf die Agglomerationen und in ländlichen Gebieten auf die Siedlungen.

³ BAV-Richtlinie über den Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs, herunterladbar von www.bav.admin.ch → Grundlagen → Vorschriften → Richtlinien

Die Fachstelle weist darauf hin, dass gemäss dem Willen des Gesetzgebers ein wesentlicher Bestandteil der Umsetzungskontrolle in den Händen der Betroffenen selber liegt. Ihnen stehen diesbezüglich insbesondere die im BehiG festgehaltenen Instrumente «Verbandsbeschwerderecht» und «Individualklagerecht» zur Verfügung.

5 Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr – und seine Grenzen

Von den Massnahmen für einen barrierefreien öffentlichen Verkehr profitieren nicht nur Personen mit alters- oder behinderungsbedingten Beeinträchtigungen. Er nützt bekanntlich auch Reisenden mit Gepäck oder Kinderwagen, und stufenfreie Einstiege ermöglichen rascheres Ein- und Aussteigen und damit kürzere Anschlusszeiten. Der Spielraum für die barrierefreie Gestaltung des öV ist jedoch begrenzt. Deshalb müssen Personen, welche den öV autonom benutzen wollen, über gewisse minimale Fertigkeiten im Umgang mit Rollstuhl oder Rollator verfügen. Gemäss einem Passus in der BehiG-Bundesratsverordnung zum öV gilt, dass Personen, die den öffentlichen Raum mit den erforderlichen Hilfsmitteln autonom bewältigen können, grundsätzlich auch den öV autonom benutzen können sollen⁴. Abweichungen vom Prinzip der autonomen Benutzbarkeit bewegen sich im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips. Das BAV hat zu diesem Thema Hinweise publiziert: Die «BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs» sind abrufbar unter www.bav.admin.ch/mobile.

6 Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes

Die Fachstelle ist zuständig für das Management des per 31.12.2023 befristeten BehiG-Zahlungsrahmens; die Mittel aus dem BehiG-Zahlungsrahmen stellen Objektfinanzierungsmittel dar. Diese Arbeiten wurden 2023 grösstenteils abgeschlossen. 2024 werden lediglich noch Finanzhilfen für drei verspätete Rollmaterialprojekte, für die in früheren Jahren Zusicherungsverfügungen ausgestellt wurden, ausgerichtet. Unter das Management des BehiG-Zahlungsrahmens fiel einerseits die Finanzplanung, die mit Hilfe eines Umsetzungskonzepts vorgenommen wurde und im Sinne einer rollenden Umsetzungsplanung zu verstehen war. Andererseits fielen darunter die Begutachtung von Gesuchen der Unternehmen, die Erstellung von Zusicherungsverfügungen für die Unternehmen und die Auszahlung der Mittel nach Projektabschluss. Weitere Bestandteile der Aufgaben in diesem Zusammenhang waren die Berichtserstattung zu Händen der Staatsrechnung sowie die Erstellung der Unterlagen für den Budgetantrag an das Parlament.

Ab 2019 beschränkte sich die Ausrichtung von BehiG-Finanzhilfen des Bundes aus finanztechnischen und verwaltungsökonomischen Gründen auf das Eisenbahn-Rollmaterial. Diese wurden bis Ende 2023 aufgrund entsprechender Gesuche ausgerichtet, welche die Unternehmen einzureichen hatten und für die das BAV diesbezügliche Zusicherungsverfügungen ausstellte. Die Kantone mussten sich an diesen Finanzhilfen beteiligen. Der Abschluss der drei letzten unterstützten Rollmaterialprojekte verzögert sich u.a. aufgrund von Lieferengpässen in das Jahr 2024. In Absprache mit der Eidg. Finanzverwaltung ist eine Auszahlung der bereits zugesicherten bundesseitigen Finanzhilfen in der Höhe von 1,323 Mio. CHF noch im 2024 möglich. Mit BehiG-Mitteln konnten bis Ende 2023 zudem Dienstleistungsaufträge für die Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV finanziert werden. Die Umsetzung der BehiG-Massnahmen bei den Bahnhöfen erfolgt über Mittel des Bahninfrastrukturfonds BIF.

⁴ Art. 3 Abs. 1 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)

Im 2023 verteilten sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 185'000) wie folgt:

BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen oder Anteil an vorgezogene Fahrzeug-Neubeschaffung	Anzahl Fahrzeugprojekte (Umsetzung über mehrere Jahre)	Im Jahr 2023 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
Privatbahnen	3	- Die Auszahlung der per 2023 zugesicherten Mittel in der Höhe von 1,323 Mio. CHF ist wegen Projektverzögerungen im Jahr 2024 vorgesehen.
BAV-Aufträge für Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV		Im Jahr 2023 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
BAV-Aufträge für Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV	2	185'000
Total		185'000

7 ERA TSI Working Group im Zusammenhang mit den TSI PRM

Das BAV hatte ab 2016 Einsitz in der Arbeitsgruppe zur TSI PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität zur Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) der ERA (European Union Agency for Railways). Nebst dem BAV waren europäische Behinderten- und Seniorendachverbände, nationale Eisenbahnbehörden, Eisenbahnunternehmen (u.a. SBB) und die Industrie in der ERA Arbeitsgruppe zu den TSI PRM vertreten. Diese Arbeitsgruppe wurde per Ende 2019 wie alle übrigen Arbeitsgruppen zu den verschiedenen TSI aufgelöst. Im Rahmen einer Neustrukturierung wurden TSI-übergreifende Arbeitsgruppen («Topical Working Groups») ins Leben gerufen.

Fokus der Revisionen der TSI PRM zwischen 2019 und 2022 waren Umsetzungsvorgaben zu den vorgeschriebenen nationalen Umsetzungsplänen (National Implementation Plans, NIP), zur Bestandsaufnahme der TSI PRM (siehe hierzu Ziffer 9 dieses Tätigkeitsberichts) Des Weiteren trat auf EU-Ebene im Juni 2023 eine inhaltlich relativ geringfügig revidierte Fassung der TSI PRM in Kraft. Sie wird im Rahmen des Revisionspakets 2024 der relevanten Schweizer Regelwerke ins Bundesrecht integriert werden und beinhaltet u.a. technische Spezifikationen für Türdrücker-Findesignale für Sehbehinderte an der Aussenseite der Fahrzeuge, wie dies in der Schweiz seit über 15 Jahren bei nicht-interoperablen Fahrzeugen vorgeschrieben ist. Für die nächste Revision der TSI PRM in einigen Jahren zeichnet sich bereits Präzisionsbedarf der technischen Spezifikationen für die akustischen Türwarn- und -findesignale

ab. Das BAV hat im Berichtsjahr deshalb einen entsprechenden Dienstleistungsauftrag vergeben, siehe Ziffer 10 dieses Berichts.

Die Fachstelle hat im Berichtsjahr verschiedentlich Inputs zu den TSI PRM via die zuständige BAV-interne Koordinationsstelle zur ERA, die Mitglied in der TSI Working Group und in der BAV-Sektion Grundlagen eingegliedert ist, eingespeist.

8 Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 «PRM»

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Barrierefreiheit hat Einsitz in der Arbeitsgruppe "PRM" der Comité Européen de Normalisation (CEN)-Arbeitsgruppe "Bahnanwendungen – Behindertengerechte Gestaltung". Diese Arbeitsgruppe erarbeitete Europäische Normen zu den TSI PRM, welche auch in die schweizerische Gesetzgebung eingeflossen sind (vgl. hierzu auch Ziffer 7). Nebst dem BAV sind europäische Behinderten- und Seniorendachverbände, der Schweiz. Zentralverein für das Blindenwesen (SZB, vertreten durch Inclusion Handicap), andere nationale Eisenbahnbehörden, Eisenbahnunternehmen (u.a. SBB) und die Industrie Mitglieder dieser Arbeitsgruppe. Im Rahmen der Revision der TSI PRM 2022, die auf EU-Ebene 2023 in Kraft trat, hat auch diese CEN-Arbeitsgruppe ihre Arbeiten wieder vertieft. Bis Ende 2023 fanden mehrere Videokonferenzen sowie Mailaustausche der Working Group WG 44 statt. Die CEN hat eine zeitliche Verlängerung des Revisionspakets der entsprechenden EN beschlossen. Inhalt sind gewisse Anpassungen der EN 16584 und 16585 aufgrund der übergeordneten Anpassungen der TSI PRM. Aufgrund der Verzögerungen war eine Aufnahme der revidierten EN 16584 und 16585 in die Revision VAböV und AB-EBV⁵ nicht mehr möglich, der Revisionsprozess der AB-EBV, an den u.a. auch die VAböV gekoppelt ist, konnte aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht wegen den beiden genannten EN verzögert werden. Die Fachstelle wird einen entsprechenden Hinweis in den BAV-Erläuterungen zur VAböV festhalten.

9 Bestandsaufnahme barrierefreie Bahnhöfe / Haltestellen

Die TSI PRM verlangen, dass die EU-Mitgliedsländer und die Schweiz ein sogenanntes Bestandesregister (Inventory of Assets, IoA) als Grundlage für ein europaweites Register zu erstellen haben. Es sollen Daten bezüglich der Barrierefreiheit von Bahnhöfen erhoben, periodisch bzw. laufend à jour geführt und als Informationen für die Öffentlichkeit bereitgestellt werden. Das BAV ist der Ansicht, dass sich diese Datensammlung nicht nur auf den interoperablen Bahnbereich, sondern grundsätzlich auf alle öV-Haltestellen in der Schweiz beziehen sollte, um die relevanten Informationen möglichst über die gesamte öV-Reisekette hinweg anbieten zu können. Deshalb wurde die [DiDok-Datenbank](#) (Register aller öV-Haltestellen) entsprechend erweitert. Da es sich um eine umfassende Aufgabe (rund 30'000 Haltestellen in der Schweiz) handelt, hatten die öV-Unternehmen bis Ende 2023 Zeit für die Ersterfassung. Die rechtliche Grundlage dazu bildet der per VböV-Revision 2020 in Kraft gesetzte Artikel 3a der VböV. Die BAV-Fachstelle hat zusammen mit der SBB-Fachstelle DiDok sowie Vertretern der Transportunternehmen einen Leitfaden für die Dateneingabe erarbeitet. Er ist seit April 2020 unter www.öv-info.ch/de/datenmanagement/barrierefreier-zugang/erfassung abrufbar. Die Daten der BehiG-Bestandsaufnahme sind im Rohdatenformat frei verfügbar und dienen unter anderem dem Branchenprojekt AMO (Assistierte Mobilität) als wichtige Grundlage.

⁵ Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)

10 Untersuchung «Präzisierung der technischen Spezifikationen in den TSI PRM zu akustischen Türwarn- und -findesignalen»

Die Spezifikationen für akustische Türwarn- und Findesignale, die in Appendix G der TSI PRM festgehalten sind, waren im Zusammenhang mit den Revisionsarbeiten 2020 bis 2023 zu den TSI PRM mehrfach Gegenstand von Diskussionen.

Grundsätzlich besteht ein Interessenkonflikt in Bezug auf die Lautstärke von Türwarn- und Türfindesignalen zwischen den Bedürfnissen insbesondere von seh- und in gewisser Weise auch von hörbehinderten Reisenden einerseits (Bedürfnis Hörbarkeit des Signals) und den Lärmschutzbedürfnissen der Allgemeinheit bzw. der Anwohnerschaft von Bahnhöfen und anderen Fahrgästen andererseits.

Dieser Interessenkonflikt kann entschärft werden, indem die Lautstärke der Signale dem jeweiligen Umgebungsgeräusch angepasst emittiert wird. Diskussionen um Messmethoden, Messgrößen und Grenzwerte zeigten, dass diese Lösung aufgrund noch nicht ausreichender Kenntnisse zu vertiefen und die Spezifikationen gem. Appendix G TSI PRM zu präzisieren sind.

Im Rahmen des vom BAV 2023 erteilten Auftrags galt es, diesen Interessenskonflikt unter der Anwendung der zwei in der TSI PRM grundsätzlich beschriebenen Signalarten, einem schnell getakteten Impulssignal und dem u.a. in der Schweiz verwendeten Dual-Ton-Signal, bei dem zwei Frequenzen abwechselnd mit einem gewissen zeitlichen Rhythmus dargeboten werden, auszuloten. Hierbei galt es, die beiden Signale aufgrund ihrer Unterschiedlichkeit so festzulegen, dass die obigen Ziele, für beide Signale in ähnlicher Weise erfüllt werden. Der Auftrag beinhaltete u.a. einen dreitägigen Test mit sehbehinderten und blinden Personen aus der Schweiz und Deutschland.

Der Untersuchungsbericht (Deutsch mit englischer Zusammenfassung) ist per Anfang 2024 herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile → Infos für öV-Unternehmen und Fachleute → Studien zur Normenentwicklung.

11 Anpassung zweier BAV-Leitfäden zum BehiG

Im Rahmen der Revision der AB-SBV⁶ sowie aufgrund von Praxiserfahrungen drängte sich eine Anpassung der bestehenden BAV-Leitfäden für BehiG-Sachverständige (BehiG-SV) «Zulassungsverfahren Schiffe» und «nicht interoperable Schienenfahrzeuge» auf. Aufgabe des externen Auftragnehmers war es, bezüglich den BAV-Leitfäden für BehiG-SV «Schiffe» und «nicht-interoperable Schienenfahrzeuge» dem BAV Vorschläge für Anpassungen und Ergänzungen zu machen. Grundlage für die Anpassungen sind einerseits die revidierte AB-SBV sowie die Revision 2024 der VböV, VAböV und AB-EBV, andererseits zwischenzeitlich gemachte Praxiserfahrungen des BAV und von BehiG-Sachverständigen bei der Umsetzung.

Die beiden angepassten Leitfäden sind per Anfang 2024 herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile → Gesetzliche Grundlagen.

⁶ Ausführungsbestimmungen zur Schiffbauverordnung (AB-SBV, SR 747.201.71)

12 BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von Alliance SwissPass und der nationalen Kommission Kundeninformation (KKI)

Alliance SwissPass (ASP) führte bis Ende 2022 die Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV). Die KKV koordinierte und entwickelte die inhaltliche Kundeninformation im öffentlichen Verkehr.

Eine Arbeitsgruppe der KKV (der Zuständige der BAV-Fachstelle war hier Mitglied) hat 2018 eine Interpretationshilfe zur VAböV⁷ für die Unternehmen erarbeitet. Diese Interpretationshilfe wurde Anfang 2019 als Bestandteil der V580 – FIScommun von der KKV publiziert und aufgrund der im 2020 revidierten VAböV überarbeitet. Zudem wirkte der Zuständige für die BAV-Fachstelle in einer KKV-Arbeitsgruppe für die Erarbeitung verschiedener Dokumente zur Kundeninformation mit.

Die ASP-KKV wurde im Rahmen der schweizweiten Neuorganisation für eine neue standardisierte, nationale Kundeninformation im öV per Ende 2022 aufgelöst. An ihre Stelle trat per Anfang 2023 die nationale Kommission Kundeninformation (KKI). Die BAV-Vertretung in der neuen KKI wird durch die Sektion Marktzugang wahrgenommen, welche seit Mitte 2021 die Themenzuständigkeit für die Kundeninformation innehat.

Die Branchenstandards der ehemaligen ASP-KKV zur Kundeninformation sind in einem Übergangsdokument der KKI zusammengefasst: www.öv-info.ch/de/branchenstandard/branchenstandard-kundeninformation-bs-ki/fachliche-standards

13 Bundesratsbericht in Erfüllung des Postulats 20.3874 NR Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr»

Das [Postulat 20.3874 NR Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr»](#) beauftragt den Bundesrat, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen und darzulegen, wie es für Menschen mit einer Behinderung gegenwärtig um die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr bestellt ist. Es soll in diesem Bericht darum gehen, einen Überblick über die Anwendung des Behindertengleichstellungsgesetzes im öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu geben, Lücken zu identifizieren und einen Zeitplan vorzulegen, um Mängel so rasch wie möglich zu beheben. Unter der Federführung der BAV-Abteilung Infrastruktur erarbeitete die BAV-Fachstelle Barrierefreiheit einen Fragenkatalog, der per Anfang 2022 den konzessionierten öV-Unternehmen inkl. den dem BehiG unterstellten Seilbahnunternehmen sowie der KKdöV⁸ (für die Bushaltestellen) zugestellt wurde. Die Fragen betreffen den Stand der Umsetzung per Ende 2021, den voraussichtlichen Stand per Ende 2023, allfällige Verzögerungen bei der Umsetzung mit der damit verbundenen Verletzung von Art. 22 Abs. 1 BehiG und Massnahmen, um Verzögerungen soweit wie möglich zu minimieren oder zumindest kurz zu halten. Die Fragen ziehen den Umstand mit ein, dass ein gewisser Anteil der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht angepasst werden kann und angemessene Ersatzlösungen anzubieten sind (Art. 11 Abs. 1 BehiG in Verb. m. Art. 12 Abs. 3 BehiG). Die Bearbeitung dieses Postulats hat bereits im 2021 einen erheblichen Teil der Ressourcen der BAV-Fachstelle und anderer BAV-Fachbereiche gebunden; per 2022 wurden diese Arbeiten im Zusammenhang mit der Analyse der Antworten auf die gestellten Fragen sowie mit der Berichtserstellung intensiviert, im Frühling 2023 abgeschlossen und vom Bundesrat gutgeheissen. Der Bundesratsbericht [Zugänglichkeit für](#)

⁷ Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342)

⁸ Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs, www.koev.ch/kkdoev

[Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr](#) und eine entsprechende Medienmitteilung sind herunterladbar unter www.bav.admin.ch/mobile.

14 Weitere Arbeiten

Die tägliche Kleinarbeit war im Berichtsjahr wie jedes Jahr ausgefüllt mit Antworten auf Bürgerbriefe und -E-Mails, mit Antworten auf Anfragen von öV-Unternehmen, der Industrie und von Behindertenvertretungen, mit der Teilnahme an Fachsitzungen sowie mit der mündlichen und schriftlichen Beratung BAV-intern für BehiG-konforme Lösungen bei Infrastruktur-Plangenehmigungsvorlagen. Im Weiteren prüfte der Zuständige der Fachstelle Eisenbahn-Rollmaterial-, Tram-, Bus-, Seilbahn- und Schiffszulassungsprojekte auf die BehiG-Konformität und beriet die Fachsektionen und die Zulassungsgesuchsteller. Er führte zusammen mit der zuständigen Fachsektion Schulungen für potenzielle BehiG-Sachverständige bzgl. den je Bahnhof zu erstellenden Führungskonzepten für Sehbehinderte⁹ durch. Er erarbeitete die materiellen Anpassungen für die Revisionsentwürfe der VböV¹⁰, VAböV¹¹ und die BehiG-relevanten Anpassungen der AB-EBV¹², die im Rahmen des Revisionspakets per Juli 2024 in Kraft gesetzt werden sollen. Federführend wirkte der Zuständige bei den Arbeiten rund um die BAV-Checklisten mit den BehiG-Anforderungen an die nicht-interoperablen Eisenbahnfahrzeuge, an die Busse, die Schiffe und die Seilbahnen und weiteren BAV-Dokumenten wie die BAV-Erläuterungen zur VböV und VAböV¹³.

⁹ siehe BAV-Leitfaden «takttil-visuelle Markierung von Bahnperrons», www.bav.admin.ch/mobile
→ Gesetzliche Grundlagen

¹⁰ siehe Fussnote **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

¹¹ siehe Fussnote 7

¹² Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)

¹³ Alle herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile → Gesetzliche Grundlagen