



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2018 der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen / Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr'

Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 – COO.2125.100.2.9466425

Hanspeter Oprecht, Januar 2019





Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

Inhalt

| | |
|--|----|
| 1. Ausgangslage | 3 |
| 2. Was heisst "Barrierefreiheit"? | 3 |
| 3. Aufgaben der Fachstelle "Mobilitätsfragen/Barrierefreiheit im öV" | 3 |
| 4. BehiG-Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Anpassungsfristen 2013 und 2023 | 3 |
| 5. Überarbeitung der Ausführungsbestimmungen zum BehiG | 5 |
| 6. Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes | 6 |
| 7. Mitarbeit in ERA Working Party TSI PRM..... | 8 |
| 8. Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 "PRM" | 8 |
| 9. Bestandsaufnahme barrierefreie Bahnhöfe / Haltestellen | 9 |
| 10. BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von ch-direct..... | 9 |
| 11. Evaluation zum BehiG..... | 9 |
| 12. Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr - und seine Grenzen..... | 10 |
| 13. Weitere Arbeiten | 10 |



1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen/Barrierefreiheit im öV' im Jahr 2018 geben, die sich im Kernbereich mit der Thematik «Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr» befasst. Zuständig für die Fachstelle ist Hanspeter Oprecht; die Fachstelle ist in der BAV-Abteilung Finanzierung, Sektion Schienennetz, eingegliedert.

2. Was heisst "Barrierefreiheit"?

"Barrierefrei" 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 Behinderungen 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 "Mobilitätsfragen/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 Nutzniessern 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 aber auch mit Aufgaben zu den Themen Kundeninformation allgemein und Fahrplanwesen.

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. Die BAV-Fachstelle kann zum Stand der Umsetzung im Rahmen dieser Fristen nur eine Einschätzung geben. Eine genaue Aussage ist nicht möglich, da die Zuständigkeiten für die Finanzierung und Genehmigung auf Bund, Kantone und Gemeinden verteilt sind und die Fachstelle über keine Ressourcen für eine systematische Erhebung über den Umsetzungsfortschritt verfügt. Was die Frist 31. Dezember 2013 betrifft, waren die Unternehmen gemäss Ein-

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

schätzung grundsätzlich auf Kurs. Die SBB erfüllten gemäss ihrer eigenen Auskunft die relevanten gesetzlichen Vorgaben bis Mitte 2014. Die BAV-Fachstelle geht davon aus, dass auch die übrigen Transportunternehmen die Vorgaben grösstenteils umgesetzt haben.

Bezüglich der Frist 31. Dezember 2023 präsentiert sich die Situation unterschiedlich. Bei den baulichen Anpassungen zur BehiG-Umsetzung an der Eisenbahninfrastruktur sind Beschleunigungsmassnahmen die Umsetzung nötig. Dies betrifft Anpassungen bei Perrons, Rampen oder Liften. Die BAV-Direktion hat deshalb beschlossen, die infrastrukturseitige Umsetzung bei allen Bahnen verstärkt zu steuern. 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 auch termingerechte Umsetzung derjenigen BehiG-Massnahmen erreichen, die in seinen Kompetenzbereich fallen. Dabei sollen auch – soweit erforderlich – die Anforderungen an die Kapazitäts- und Sicherheitskonformität der Bahnhöfe einbezogen und die Anwendung des Kriteriums «Verhältnismässigkeit» betrachtet werden. Im Jahr 2016 haben alle Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) die Bestandsaufnahme aller Bahnhöfe und Haltestellen bezüglich Konformität mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), Kapazität und Sicherheit durchgeführt. Aufgrund der Daten und weiterer Abklärungen hat das BAV anschliessend eine Umsetzungsstrategie festgelegt, damit die Unternehmen die gesetzlichen Vorgaben innerhalb der Frist bis Ende 2023 mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel erfüllen können. Hierzu wird das BAV, in begründeten Fällen, zusätzliche finanzielle Mittel bereitstellen. Mit Hilfe der Planungsanweisung BehiG stellt das BAV den ISB eine Hilfe zur Verfügung, ihre eigenen Strategien mittels Linienkonzepten und standardisierten Massnahmen weiter zu Umsetzungskonzepten zu entwickeln. 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 liegt bei der BAV-Abteilung Infrastruktur, Sektion Grossprojekte. Sie wird eng begleitet durch die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen; der Zuständige der Fachstelle ist Stellvertreter des Programmleiters. Im Dezember 2018 wurde der erste BAV-Standbericht zur BehiG-Umsetzung bei der Infrastruktur veröffentlicht:

www.bav.admin.ch/mobile → Anpassung der Bahnhöfe.

Direkter Link auf den Standbericht:

www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/barrierefreiheit/standbericht-behig-2018.pdf.download.pdf/standbericht%20behig.pdf.

Beim Rollmaterial ist bereits ein Grossteil der Vorgaben erfüllt. Allerdings bestehen grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Transportunternehmen. Im Eisenbahn-Regionalverkehr kann davon ausgegangen werden, dass die Barrierefreiheit im Regelverkehr grundsätzlich – das heisst



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

unter Berücksichtigung des im BehiG verankerten Verhältnismässigkeitsprinzips – bis zum Ablauf der Anpassungsfrist Ende 2023 realisiert wird. Im Eisenbahn-Fernverkehr kann nicht davon ausgegangen werden. Das BAV hat deshalb am 1. Juli 2016 die Richtlinie «[Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs](#)» in Kraft gesetzt, die den Einsatz von autonom benutzbaren Fernverkehrszügen regelt².

Der grösste Nachholbedarf bezüglich der BehiG-Umsetzung im öffentlichen Verkehr liegt nach Auffassung der Fachstelle bei den Bushaltestellen. Die Verantwortung für die Planung, Finanzierung und Umsetzung der nötigen Massnahmen liegt nicht bei der Eidgenossenschaft, sondern bei den Kantonen und deren Gemeinden als Strasseneigentümer. Die Baugenehmigung obliegt in aller Regel den kantonalen Tiefbauämtern. Gemäss einem Gutachten der Universität Basel kann aber aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht davon ausgegangen werden, dass die Mehrheit der rund 25'000 Bushaltestellen in der Schweiz eine bauliche Anpassung erfahren. Hier wird sich das Augenmerk auf den Bedarf seitens Betroffener richten. 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.

Die Fachstelle weist darauf hin, dass gemäss Wille des Gesetzgebers ein wesentlicher Bestandteil der Umsetzungskontrolle in den Händen der Betroffenen selber liegt. Ihnen stehen diesbezüglich die im BehiG festgehaltenen Instrumente 'Verbandsbeschwerderecht' und 'Individualklage-recht' zur Verfügung.

5. Überarbeitung der Ausführungsbestimmungen zum BehiG

Per 1. Juli 2016 wurden überarbeitete Ausführungsbestimmungen zum BehiG in Kraft gesetzt: Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)³ und die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV)⁴ berücksichtigen in der revidierten Fassung die seit dem 1. Juli 2013 auch in der Schweiz geltenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI-PRM). Da die TSI PRM in etlichen Bereichen lediglich funktionale Zielvorgaben festhalten, war der Einbezug der ausführenden Europäischen Normen FprEN 16584 und FprEN 16585 in das Bundesrecht aus Gründen der Rechtsicherheit unabdingbar. Ziel ist es, dass – im Sinne der Gewährleistung der Einheit der Materie – in allen öV-Bereichen, so weit wie möglich harmonisiert mit den relevanten europäischen Vorgaben, diesel-

² BAV-Richtlinie über den Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs, herunterladbar von www.bav.admin.ch → Grundlagen → Vorschriften → Richtlinien

³ Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)

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



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

ben funktionalen Anforderungen an die Barrierefreiheit vorgefunden werden können⁵. Die Auswirkungen der im 2016 erlassenen Anpassungen des Bundesrechts beschäftigten die Fachstelle auch im Berichtsjahr 2018 noch intensiv.

Zudem waren BAV-intern per Ende des Berichtsjahres 2018 bereits die Anpassungen für die Revision 2020 der VböV⁶, der VAböV und den AB-EBV einzubringen. Diese halten sich aber im Vergleich zur Revision 2016 in Grenzen. Namentlich soll die Bestandsaufnahme bezüglich Barrierefreiheit der Bahnhöfe, Haltestellen und Stationen des gesamten öffentlichen Verkehrs (siehe hierzu Ziffer 9 dieses Berichts) in die VböV aufgenommen werden. Zentraler Bestandteil der VAböV-Anpassungen ist die Aufnahme der Inland-Fernverkehrsbusse (grenzüberschreitende Fernbusangebote unterliegen nicht den öV-Bestimmungen des BehiG). Bezüglich AB-EBV schliesslich ist die Aufnahme des [BAV-Leitfadens «Taktil-visuelle Markierungen von Bahnperrons»](#)⁷ ins Bundesrecht als Ersatz für den bisherigen Anhang 2 der AB-EBV als erwähnenswert zu nennen. Der Leitfaden wurde 2017 in enger Zusammenarbeit mit Vertretern und Vertreterinnen der Sehbehindertenorganisationen erarbeitet.

6. Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes

Das Finanzierungskonzept für die Umsetzung der den öffentlichen Verkehr betreffenden Ziele des BehiG beruhte bis Ende 2018 auf zwei Säulen:

Einerseits sind die BehiG-relevanten Massnahmen, die in einem ohnehin nötigen Rahmen – z.B. Substanzerhaltung, Infrastrukturanpassungen wegen neuen Sicherheitsvorschriften, Netzausbau, Fahrzeug-Neubeschaffung – realisiert werden müssen, kostengünstig umsetzbar. Die Finanzierung erfolgt hier auf dem ordentlichen Weg. Andererseits sind BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Bauten und Fahrzeugen, die nicht in einem ohnehin nötigen Rahmen bis Ende 2023 realisiert werden können, teuer; es entstehen Mehrkosten. Nur für diese "nicht ohnehin"-Projekte werden Mittel aus dem Sonderkredit 'BehiG-Zahlungsrahmen' (Bund: 300 Mio. Franken über 20 Jahre) ausgerichtet. Die Kantone haben sich mit insgesamt rund nochmals 300 Mio. ebenfalls an den Mehrkosten, die aufgrund der 20-jährigen Anpassungsfrist entstehen, zu beteiligen. Die Mittel des BehiG-Zahlungsrahmens des Bundes sowie die entsprechenden Kantonskredite erlauben nur Minimalstandards und lassen Lücken offen. So können in aller Regel nur die Kosten für Perronteilerhöhungen statt für Erhöhungen auf der ganzen Perronlänge bezahlt werden. Es ist aber möglich, dass die Unternehmungen Komfortlösungen wie Perronerhöhungen auf der ganzen Länge realisieren. Die entsprechenden Mehrkosten können durch Fremd- oder Eigenmittel, jedoch nicht durch andere Bundesmittel finanziert werden.

⁵ Die VAböV samt BAV-Erläuterungen sind herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile → Gesetzliche Grundlagen, die AB-EBV sind herunterladbar von www.bav.admin.ch → Rechtliches → Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften → Ausführungsbestimmungen zur EBV

⁶ Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)
Die VböV samt BAV-Erläuterungen sind herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile → Gesetzliche Grundlagen

⁷ BAV-Leitfaden «Taktil-visuelle Markierung von Bahnperrons»,
herunterladbar von www.bav.admin.ch → Themen A-Z → Vollzugshilfen → Leitfäden



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

Die Mittel aus dem BehiG-Zahlungsrahmen sind Objektfinanzierungsmittel. Die Fachstelle ist zuständig für das Management des BehiG-Zahlungsrahmens. Darunter fällt einerseits die Finanzplanung, die mit Hilfe des BehiG-Umsetzungskonzepts vorgenommen wird und im Sinne einer rollenden Umsetzungsplanung zu verstehen ist. Andererseits fallen 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 sind die Berichtserstattung zu Händen der Staatsrechnung sowie die Erstellung der Unterlagen für den Budgetantrag an das Parlament.

Im 2018 verteilen sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 15,15 Mio.) wie folgt:

| BehiG-relevante bauliche Anpassungen an bestehenden Infrastrukturanlagen (Perronteilerhöhungen, stufenfreie Zugänge zu den Perrons) | Anzahl Projekte (teilweise über 2 Jahre) | Im Jahr 2018 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF |
|--|---|---|
| SBB | 13 | 6,51 Mio. |
| Privatbahnen | 25 | 4,63 Mio. |
| <i>Total Infrastrukturmassnahmen</i> | <i>38</i> | <i>11,14 Mio.</i> |
| BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen oder Anteil an vorgezogene Fahrzeug-Neubeschaffung | Anzahl Fahrzeuge (über mehrere Jahre) | Im Jahr 2018 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF |
| Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone) | 5 | 4,01 Mio. ⁸ |
| <i>Total Rollmaterialmassnahmen</i> | <i>5</i> | <i>4,01 Mio.</i> |

Ab 2019 präsentiert sich die Lage bezüglich BehiG-Finanzhilfen anders: Mit Blick auf die mit den Leistungsvereinbarungen (LV) zur Verfügung stehenden Mittel hat das BAV entschieden, ab 2019 keine BehiG-Finanzhilfen mehr für Massnahmen, welche die Infrastruktur betreffen, auszurichten. Ausgenommen davon ist Massnahmen, für die das BAV bis im Jahr 2018 eine Zusicherungsverfügung ausgestellt hat. Die vergleichsweise kleinen Lücken, die durch diesen Wegfall entstehen, werden vollumfänglich durch Mittel aus den LV geschlossen. Diese Massnahme steht auch im

⁸ Diese Angabe berücksichtigt, dass Turbo AG einen im 2018 ausgerichteten Beitrag an den Einbau von Schiebetritten bei den GTW-Triebzügen Ende 2018 zurückzahlte, da sich das Projekt wegen einer Mängelrüge (ungenügende Qualität der gelieferten Elemente) um ein Jahr verzögert. Die BAV-Zusicherungen geben bei Fahrzeugprojekten vor, dass der Zahlungsplan bei Projektverzögerungen anzupassen ist. Der entsprechende Beitrag wird im 2019 anfallen.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

Einklang mit den Zielen des Bundes bezüglich der Verwaltungsökonomie – der Aufwand für die Ausrichtung von BehiG-Finanzhilfen (Objektfinanzierung) ist in Bezug auf die vergleichsweise bescheidenen Beträge, die ausgerichtet werden konnten, sehr gross. Die Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) wurden per BAV-Rundschreiben im März 2018 über diese Neuerung informiert. Nicht betroffen von dieser Massnahme sind die im «[Umsetzungskonzept BehiG-Finanzhilfen](#)» enthaltenen Mittel für Massnahmen an das Eisenbahn-Rollmaterial. Diese werden weiterhin bis spätestens Ende 2023 aufgrund der entsprechenden Gesuche ausgerichtet, welche die Unternehmen einzureichen haben und für die das BAV diesbezügliche Zusicherungsverfügungen ausstellt. Die Kantone müssen sich – anders als bei Infrastrukturmassnahmen – nach wie vor an diesen Finanzhilfen beteiligen.

7. Mitarbeit in ERA Working Party TSI PRM

Das BAV hat seit 2016 Einsitz in der Arbeitsgruppe ("Working Party") zur TSI PRM der ERA (European Union Agency for Railways). Fokus der Revision der TSI PRM sind gemäss ERA Umsetzungsvorgaben zu den vorgeschriebenen nationalen Umsetzungsplänen (National Implementation Plans, NIP) und der Bestandsaufnahme (Inventory of Assets, IoA) der TSI PRM; siehe hierzu Ziffer 9 dieses Tätigkeitsberichts. Des Weiteren werden die TSI PRM per 2020 inhaltlich relativ geringfügig revidiert.

Der Zuständige der BAV-Fachstelle hat unter anderem und in Zusammenarbeit mit Vertretern anderer Gremien in der WP TSI PRM bewirkt, dass das Findesignal (im Sinne von Art. 9 Abs. 3 VA-böV) als Alternative zum bisherigen TSI-PRM Türwarnsignal Eingang findet. Die Schweiz hat ein grosses Interesse daran, an den gesamteuropäischen Vorgaben für einen barrierefreien Eisenbahnverkehr aktiv mitzuwirken. Dies nicht zuletzt auch darum, weil ein Grossteil der TSI PRM-Vorgaben in der Schweiz auch Gültigkeit für alle übrigen Bereiche des öffentlichen Verkehrs haben. Damit wird gewährleistet, dass im Sinne der Einheit der Materie ein barrierefreies öV-System realisiert werden kann. Unterschiedliche funktionale Anforderungen an die Barrierefreiheit im öV sind zu vermeiden. Die BAV-Fachstelle hat in diesem Zusammenhang ein renommiertes Akustik-Institut (TAC Technische Akustik, D-Grevenbroich) beauftragt, den BAV-Input zum Findesignal für ein sich dem Grundgeräusch («Grund-Lärmpegel») anpassendes Findesignal in der – bezüglich Akustik – fachtechnisch korrekten Formulierung festzuhalten. Dieser BAV-Input zum Findesignal ist auch mit anderen Vertretern der WP TSI PRM abgestimmt.

Nebst dem BAV sind europäische Behinderten- und Seniorendachverbände, andere nationale Eisenbahnbehörden, Eisenbahnunternehmen (u.a. SBB) und die Industrie in der ERA Working Party TSI PRM vertreten.

8. Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 "PRM"

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hatte 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 Ziffern 5 und 7). Nebst dem BAV sind europäische Behinderten- und Seniorendachverbände, der Schweiz. Zent-



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

ralverein für das Blindenwesen (SZB, vertreten durch den Leiter Ressort öV/Technik von Inclusion Handicap), andere nationale Eisenbahnbehörden, Eisenbahnunternehmen (u.a. SBB) und die Industrie Mitglieder dieser Arbeitsgruppe.

9. Bestandsaufnahme barrierefreie Bahnhöfe / Haltestellen

Die TSI PRM verlangen, dass die EU-Mitgliedländer 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. Da das BAV der Ansicht ist, 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, erachten wir eine Erweiterung des [DiDok](#) als Vehikel für diese Aufgabe am geeignetsten. Später soll auch ein Rollmaterial-Register erstellt werden mit den Informationen zur Barrierefreiheit. Da es sich um eine umfassende Aufgabe (rund 30'000 Haltestellen in der Schweiz) handelt, wird das Projekt mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die VböV soll per Mitte 2020 entsprechend ergänzt werden.

10. BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von ch-direct

ch-direct, Schwesterorganisation des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV, führt unter anderem die [Kommission «Kundeninformation im Verkehr» \(KKV\)](#). Die KKV koordiniert und entwickelt die inhaltliche Kundeninformation im öffentlichen Verkehr. Sie entwickelt die fachlichen Anforderungen für gemeinsame Branchen-Standards und -Vorschriften u. a. gemäss dem Bundesrecht (VAböV). Diese werden in der „Vorschrift über Standards der Kundeninformation im öffentlichen Verkehr“ ([V580 - FIScommun](#)) publiziert. Der Leiter der BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen/Barrierefreiheit vertritt das BAV in der KKV. Nebst der inhaltlichen Mitgestaltung der Branchenstandards der KKV obliegt ihm die Überwachung, dass die KKV ihre Standards im Rahmen der bundesrechtlichen Vorgaben festlegt.

Eine Unterarbeitsgruppe der KKV (der BAV-Fachstellenzuständige ist hier Mitglied) hat im Berichtsjahr die Aufgabe weiterverfolgt, eine Interpretationshilfe zur VAböV betreffend die Kundeninformation für die Unternehmen zu erarbeiten. Diese Interpretationshilfe wurde im Berichtsjahr [als Entwurf in die Konsultation](#) geschickt und soll im ersten Quartal 2019 als Bestandteil der V580 – FIScommun von der KKV in einer definitiven Fassung publiziert werden.

11. Evaluation zum BehiG

Die von einem externen Büro (Büro Bass) im Auftrag des EDI erstellte Evaluation zum BehiG enthält eine Reihe von Vorschlägen, wie die Umsetzung weiter verbessert werden kann. Der Bundesrat hat im 2017 zu den Vorschlägen Stellung genommen. Das BAV hat unabhängig davon bereits ein internes Projekt gestartet, um die Anpassung der Bahnhöfe in Zusammenarbeit mit den Bahnen/Infrastrukturbetreibern weiter voranzutreiben. Das BAV ist nicht für den gesamten öV zuständig: Die Anpassung (Perronerhöhung) der Bushaltestellen liegt in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. In der Evaluation wird auch vorgeschlagen, die Kundeninformationssysteme neu ei-



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

ner Bewilligungspflicht zu unterstellen. Damit hätten die Behindertenorganisationen mit dem Verbands-Beschwerderecht eine verstärkte Mitsprache. Diese Empfehlung wird im Rahmen der bundesrätlichen Stellungnahme zur Evaluation geprüft. Weitere Informationen:

<https://www.edi.admin.ch/edi/de/home/fachstellen/aktuell/recht/schweiz/evaluation-des-behindertengleichstellungsgesetzes.html>

12. 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. Indes ist der Spielraum für die barrierefreie Gestaltung des öV begrenzt. Deshalb müssen Personen, welche den öV autonom benutzen wollen, über gewisse minimale Fertigkeiten im Umgang mit Rollstuhl oder Rollator verfügen. Das BAV hat zu diesem Thema im Jahr 2012 Hinweise publiziert – sie wurden im 2014 leicht angepasst. Die «BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs» sind abrufbar unter www.bav.admin.ch/mobile (zuerst auf dieser Website)

13. Weitere Arbeiten

Die tägliche Kleinarbeit war im Berichtsjahr wie jedes Jahr ausgefüllt mit Beantwortungen von Bürgerbriefen und –E-Mails, der Teilnahme an Fachtagungen (z.B. VöV Busfachtagung KTBB im Mai 2018 mit BAV-Stand), die mündliche und schriftlich Beratung BAV-intern für BehiG-konforme Lösungen bei etlichen Infrastruktur-Plangenehmigungsvorlagen und die telefonische und schriftliche Beantwortung grundsätzlicher Fragen im Zusammenhang mit der BehiG-Umsetzung im Bereich öV. Im Weiteren prüfte der Zuständige der Fachstelle im Rahmen der von der BAV-Sektion "Fahrzeuge" durchgeführten BAV-Fahrzeugzulassungsverfahren auf BehiG-Konformität und beriet die Fachsektion und die Zulassungsgesuchsteller diesbezüglich. Der Zuständige wirkte auch an Konzepten (Checklisten) für von den Fahrzeugherstellern mandatierten BehiG-Sachverständigen mit. Ebenfalls zeitintensiv war die Beurteilung – in Zusammenarbeit anderen BAV-Fachstellen – zu Handen des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) der 2017-Beschwerde von Inclusion Handicap zum SBB-Fernverkehrs-Dosto. Das BVGer hat darüber am 20. November 2018 entschieden und die von der Beschwerdeführerin geforderten Punkte mehrheitlich abgewiesen (BVGer-Urteil A-359/2018).