



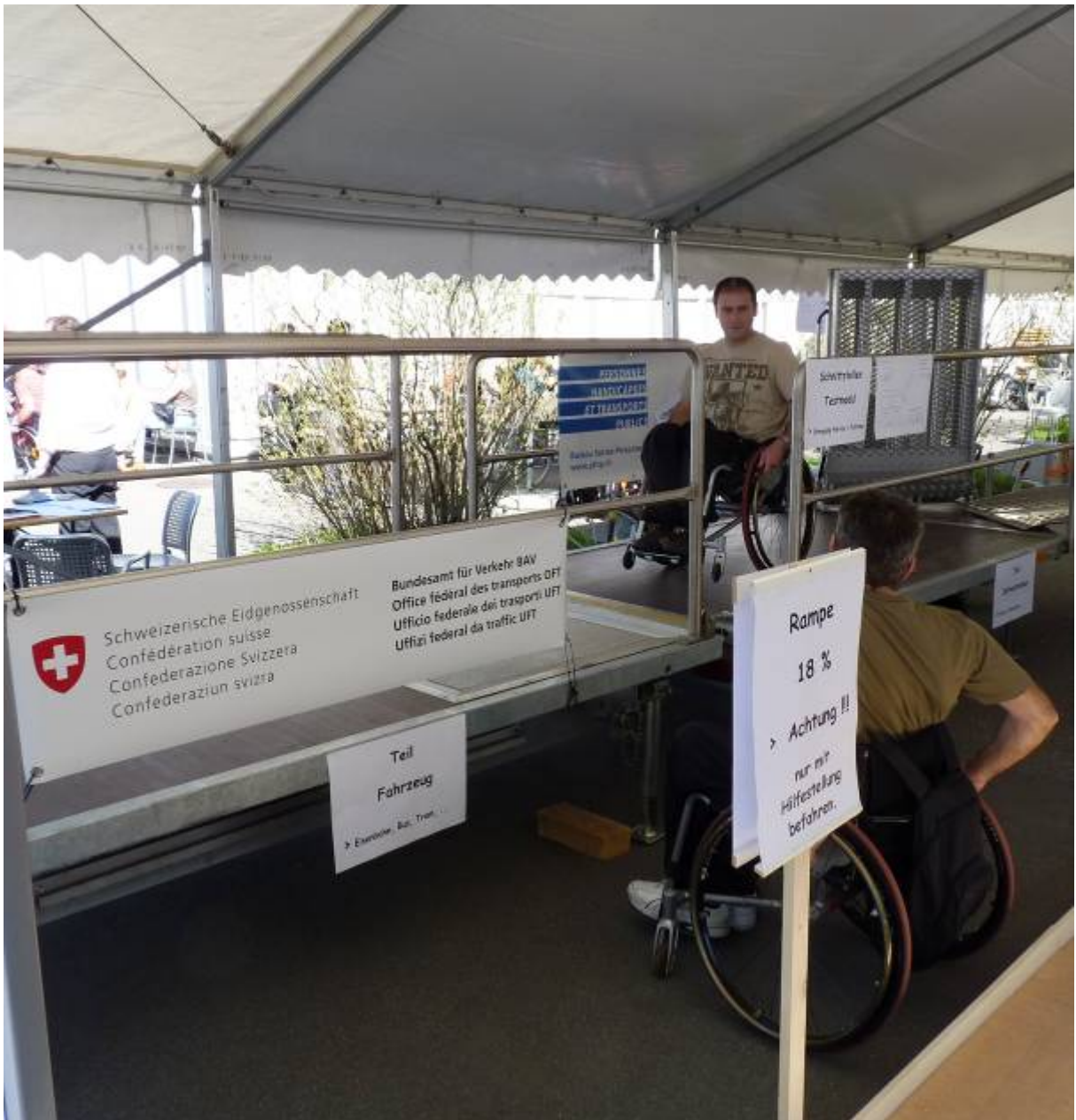
---

# Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2011 der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen'

---

Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2011-06-06/317

Hanspeter Oprecht, Januar 2012





1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen' im Jahr 2011 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"

Die Aufgaben der Fachstelle beziehen sich grösstenteils auf Arbeiten rund um die Umsetzung des Geltungsbereichs "öffentlicher Verkehr" des Behindertengleichstellungsgesetzes<sup>1</sup>. 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. Finanzierung

Das Finanzierungskonzept für die Umsetzung der den öffentlichen Verkehr (öV) betreffenden Ziele des BehiG beruht auf zwei Säulen:

Einerseits sind die behindertenrelevanten 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 behindertenrelevante 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 ohne-

---

<sup>1</sup> Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2011-06-06/147

hin"-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 Perron-Teilerhöhungen 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.

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 Berichtsjahr konnten leider rund CHF 4,7 Mio., die für die SBB-Infrastruktur und weitere Unternehmen reserviert bzw. zugesichert waren, nicht ausgerichtet werden. Grund dafür ist das wiederholte Verschieben von von angemeldeten Infrastrukturprojekten durch die SBB und weiteren Unternehmen. Da nicht ausbezahlte BehiG-Mittel eines Kreditjahres nicht zurückgestellt werden können, sondern in die allgemeine Bundeskasse zurückfliessen, müssen diese Mittel dem Parlament später neu beantragt werden. Die BehiG-Kredite unterliegen dem normalen Budgetprozess.

Im 2011 verteilten sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 12,9 Mio.) wie folgt:



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2011-06-06/147

Behindertenrelevante bauliche Anpassungen an bestehenden Infrastrukturanlagen (Perronteilerhöhungen, stufenfreie Zugänge zu den Perrons)

<b>Kategorie</b>	<b>Anzahl Projekte (teilweise über 2 Jahre)</b>	<b>Im Jahr 2011 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	8	1,1 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	6	1,4 Mio. (nur Anteil Bund)
Total	14	2,5 Mio.

Anbringen von taktil-visuellen Sicherheitslinien auf bestehenden, ansonsten BehiG-konformen Perrons

<b>Kategorie</b>	<b>Anzahl Haltepunkte (teilweise über 2 Jahre)</b>	<b>Im Jahr 2011 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	16	0,55 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	-	
Total	16	0,55 Mio.



Behindertenrelevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen

<b>Kategorie</b>	<b>Anzahl Fahrzeuge (meistens über mehrere Jahre)</b>	<b>Im Jahr 2011 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
SBB (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	113	6 Mio. (nur Anteil Bund)
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	84	3,8 Mio. (nur Anteil Bund)
Total	87	9,8 Mio.

BAV-Aufträge für Studien zur Grundlagenforschung für die Normenentwicklung für einen barrierefreien öV

<b>Titel</b>	<b>Im Jahr 2011 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
Untersuchung "Sicherheitsmarkierungen auf den Perrons für sehbehinderte/blinde und für normal sehende Reisende"	0,04 Mio.
Untersuchung "Sicherheit von Personen im Rollstuhl mit kuppelbarem Antriebsgerät in Bussen"	0,01 Mio.
Total	0,05 Mio.

Im Februar und März 2011 untersuchte die Eidg. Finanzkontrolle EFK die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen bezüglich Management und Ausrichtung der Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen. Der EFK-Bericht<sup>2</sup> stellte der BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen ein sehr gutes Zeugnis aus: «Die Abwicklung der Finanzhilfen im Bereich der Umsetzung der behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs ist effizient und wirtschaftlich».

---

<sup>2</sup> EFK-Bericht Nr. 1.11433.802.00283.02



## 5. Untersuchung "Sicherheit von Personen im Rollstuhl mit kuppelbarem Antriebsgerät in Bussen"

Die VböV<sup>3</sup> hält fest, dass die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel auch für Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten, für Behinderten-Elektroscooter und für ähnliche Fahrzeuge ermöglicht werden soll.

Die VAböV<sup>4</sup> hält die Bedingungen bezüglich dem selbständigen Ein- und Ausstieg für Rollstühle und Rollatoren im Busverkehr fest. Das Bundesverwaltungsgericht hat zudem in den Erwägungen zu seinem Urteil im Beschwerdefall Bahnhof Walenstadt festgehalten, dass die autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderungen oberste Priorität hat. Dadurch erhält der selbständige Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrende mit einem kuppelbaren elektrischen Antriebsgerät grössere Bedeutung: Einerseits sind etliche Personen mit Handrollstuhl im öffentlichen Raum auf ein solches kuppelbares Gerät angewiesen, weil sie grössere Strecken ansonsten nicht bewältigen könnten, aber andererseits trotzdem nicht auf einen klassischen Elektrorollstuhl angewiesen sind. Andererseits ist die Bewältigung der entstehenden Spalten und Stufen, wie sie beim selbständigen Einstieg in die Busse gemäss VAböV erlaubt sind, mit einem kuppelbaren Elektroantrieb à la Swiss-Trac ohne körperlichen Kraftaufwand möglich.

Es hat sich aber gezeigt, dass bezüglich der Platzierung im Bus der sowohl am Rollstuhl an- als auch abgekuppelten Antriebsgeräte Fragen betreffend der Sicherheit entstehen. Die Sicherheit in Bussen einerseits der Personen im Rollstuhl mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten, andererseits aber auch der Mitreisenden, wurde im Rahmen der im öffentlichen Verkehr üblichen Sicherheitsbedingungen (Stehplätze, Sitze ohne Sicherheitsgurten) näher untersucht. Hauptaufgabe des Auftrags war es, in einem Bericht darzulegen:

- welche Risiken in einem Bus für die Person im Rollstuhl bei einer in der Praxis üblichen Platzierung des Rollstuhls mit angekuppeltem elektrischen Antriebsgerät entstehen;
- welche Risiken in einem Bus für die übrigen Fahrgäste bei einer in der Praxis üblichen Platzierung des Rollstuhls mit angekuppeltem elektrischen Antriebsgerät entstehen,
- welche Risiken in einem Bus für die Person im Rollstuhl bei einer in der Praxis üblichen Platzierung des Rollstuhls mit abgekuppeltem elektrischen Antriebsgerät entstehen;
- welche Risiken in einem Bus für die übrigen Fahrgäste bei einer in der Praxis üblichen Platzierung des Rollstuhls mit abgekuppeltem elektrischen Antriebsgerät am Rollstuhlstellplatz selber entstehen;
- welche Platzierung in einem Bus bei abgekuppeltem Antriebsgerät einerseits der Person im Rollstuhl, andererseits des separaten Antriebsgeräts am geeignetsten erscheint.

---

<sup>3</sup> Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)

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



Der Auftrag umfasste eine Versuchsanordnung in einem Bus mit Videoaufzeichnung anhand eines "Dummy" in Rollstuhl mit kuppelbarem elektrischen Antriebsgerät. Die Arbeitsgruppe für Unfallforschung in Zürich (AGU) hat für das BAV bereits im Jahr 2004 eine Studie verfasst, in welcher die Sicherheit von Rollstühlen im öffentlichen Nahverkehr diskutiert wurde. Dabei zeigte sich, dass Handrollstühle in Linienbussen unter gewissen Umständen instabil werden und sich in der Folge unkontrolliert im Bus bewegen können. Die unter anderem in dieser Studie angeregten einfachen Sicherungsmittel (Gurtbänder mit Haken) können eine Instabilität vollständig verhindern und werden daher seitdem vom BAV bei der Zulassung von neuen Fahrzeugen vorausgesetzt. Die nun neu vorliegende Zusatzstudie der AGU zeigt, dass eine weitgehend gefahrlose Mitnahme von Rollstühlen mit Swiss-Trac in Linienbussen ohne weitere technische Vorkehrungen gewährleistet ist. Der Bericht wurde im Berichtsjahr durch die Auftragnehmerin AGU, fertig gestellt und kann von der Webseite der BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen ([www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile)) kostenlos heruntergeladen werden (alle Berichte existieren nur auf Deutsch).

#### 6. Projekt "Planungsrollstuhl für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs"

Die VböV hält fest, bis zu welcher maximalen Grundrisslänge (120 cm), maximalen Grundrissbreite (70 cm) und maximalem Gesamtgewicht (300 kg) eines Hand- oder Elektrorollstuhls eine Transportpflicht besteht. Vorgaben zur maximal zulässigen Volumetrie (3 Dimensionen, Länge, Breite und Höhe) eines besetzten Rollstuhls bestehen indes nicht. Ebenfalls werden keine Vorgaben bezüglich der Manövrierfähigkeit eines besetzten Rollstuhles gemacht. Integraler Bestandteil der VAböV ist die SN 521 500 / SIA 500 "Hindernisfreie Bauten". Gemäss den Erläuterungen zur VAböV hält die Verordnung grundsätzlich lediglich die nötigen öV-spezifischen Abweichungen und Ergänzungen zur SN 521 500 / SIA 500 abschliessend fest. Wo entsprechende Vorgaben in VAböV, AB-EBV oder AB-SBV fehlen, gilt im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips die grösstmögliche Annäherung an die in der SN 521 500 / SIA 500 festgehaltenen Werte, wenn deren vollständige Erfüllung nicht realisierbar ist. Die SN 521500 / SIA 500 "Hindernisfreie Bauten" gibt explizit keine Vorgaben zur Manövrierfähigkeit eines Rollstuhles vor, sondern macht Flächenvorgaben innerhalb derer ein entsprechendes Manöver, das aber nicht detailliert beschrieben wird, ausgeübt werden kann. Diese Flächenvorgaben scheinen aber zu wenig fundiert, wurden doch bei der letzten Normrevision die zugrunde liegenden Rollstuhlabbmessungen in der Länge um 10 cm auf 130 cm erhöht, ohne dass die Manövrierflächen gegenüber der alten Norm vergrössert wurden.

In Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs können die Flächenvorgaben der SN 521500 / SIA 500 aus Platzgründen in aller Regel nicht realisiert werden. Die Erläuterungen zur VAböV halten fest, dass in diesen Fällen bzw. wenn detaillierte Vorgaben in VAböV, AB-EBV oder AB-SBV fehlen, im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips die grösstmögliche Annäherung an die in der SN 521 500 / SIA 500 festgehaltenen Werte anzustreben ist. Es gilt daher ein Instrumentarium zu schaffen, mit dem in allen Planungs- und Realisierungsphasen die Rollstuhlgängigkeit überprüft werden



kann. In Grundrisslayouts werden häufig Rollstühle in Positionen eingezeichnet, die sie – bedingt durch ihre Manövrierfähigkeit – gar nicht erreichen können, z.B. bei Rollstuhl-WC. Das vorliegende Projektvorhaben hatte zum Ziel, die bestehende Lücke betreffend nötigem Mindestflächenbedarf für das Manövrieren von Rollstühlen mit der maximal transportpflichtigen Mass von 120 cm Länge und 70 cm Breite in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs möglichst zu schliessen.

Hauptaufgabe des Auftrags war es, in einem Bericht die minimal nötigen Grundrissmanövrierflächen für den Planungsrollstuhl mit den Abmessungen 70 cm x 120 cm innerhalb eines öV-Fahrzeuges

- a) für den typischen Weg von der Rollstuhlzugangstüre zum Rollstuhlstellplatz und zurück
  - b) für den typischen Weg vom Rollstuhlstellplatz zum Universal-WC und zurück
  - c) für den typischen Weg vom Rollstuhlstellplatz zum Rollstuhlplatz im Speisewagen und zurück
  - d) am Rollstuhlstellplatz selber
  - e) die wichtigsten Basismanöver (wenden an Ort, Fahren von Kurven, usw.)
- zu definieren. Der Bericht wurde im Berichtsjahr durch die Auftragnehmerin leider noch nicht fertig gestellt. Die Fertigstellung wird per 2012/2013 erwartet.

#### 7. Eruiierung des für Seheingeschränkte relevanten Blickwinkels auf Objekte im öffentlichen Verkehr bezüglich Feststellung des nötigen Mindestkontrasts

Die VAböV und die AB-EBV<sup>5</sup> halten verschiedene Mindestkontraste fest, die in den Fahrzeugen und an den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs für Sehbeeinträchtigte eingehalten werden müssen. Zu den Letzteren gehören namentlich Personen mit einer behinderungs- oder altersbedingte Beeinträchtigung. Die Orientierung im Raum erfolgt primär über den Sehapparat mit dem Erkennen von Objekten. Damit Objekte erkannt werden können, müssen sich diese in der im Auge abgebildeten Bildebene vom Hintergrund und ihrer unmittelbaren Umgebung unterscheiden, d.h. sie müssen zu diesen in einem wahrnehmbaren Kontrast stehen. Die im Auge abgebildete Bildebene muss Leuchtdichteunterschiede aufweisen. Mit diesen Leuchtdichten lässt sich der Kontrast errechnen. Dabei ergeben sich zwei Themenbereiche:

- Definition der Blickrichtungen (horizontaler und vertikaler Winkel des Sehstrahles zur Objektfläche und dessen Hintergrund) bezüglich Suchen, Erkennen und allenfalls Lesen der im öV relevanten Orientierungsobjekte (auch effektive Informationsträger) durch sehschwache Personen (effektiv Sehbehinderte und Senioren)
- Reproduzierbare Bestimmung von Kontrasten in reellen Situationen.

Auftrag war es, mit dem Gegebenheiten des öffentlichen Verkehrs vertraute Probanden mit verschiedenen Graden von Sehbeeinträchtigungen (Visus) bei Tag sowie bei Dunkelheit einen ihnen

---

<sup>5</sup> Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)





bekanntem öV-Parcours (Bahn, Bus, Umsteigen) absolvieren zu lassen. Mit der entsprechenden Untersuchung musste in einem Bericht folgendes dargelegt werden:

- Definition der Messgeräte, mit denen die Leuchtdichten von Informationsträgern in realen Situationen reproduzierbar für die Kontrastbestimmung gemessen werden können;
- Exemplarische Auswertung von realen Situationen;
- Definition der Betrachtungswinkelbereiche bezogen auf die Informationsträger und Beleuchtungsverhältnisse, mit welchen die Kontrastnachweise erbracht werden müssen.

Der Bericht wird voraussichtlich per Ende Februar 2012 durch die Auftragnehmerin, das Institut für Optometrie an der Fachhochschule Nordwestschweiz, fertig gestellt.

#### 8. Revision der bestehenden gesetzlichen Grundlagen

Artikel 15 Absatz 3 BehiG sowie Artikel 21 VAböV schreiben vor, dass die Vorschriften für einen behinderten- und seniorengerechten öffentlichen Verkehr periodisch dem Stand der Technik anzupassen sind. Synchron mit der ordentlichen Revision der AB-EBV<sup>6</sup> werden die VböV, die VAböV und nebst den regulären auch die behinderten- bzw. seniorenspezifischen Vorgaben der AB-EBV überarbeitet. Die öffentliche Konsultation zur Revision dieser Erlasse fand von April bis Juni 2011 statt, anschliessend wurde die Ämterkonsultation durchgeführt. Der Zuständige der Fachstelle Mobilitätsfragen behandelte – fallweise in Zusammenarbeit mit den zuständigen BAV-Fachsektionen Bautechnik und Fahrzeuge – die nötigen Revisionsanpassungen inklusive der Behandlung der internen und vor allem externen Konsultationsantworten. Die revidierten VböV, VAböV und AB-EBV treten per Mitte 2012 in Kraft.

#### 9. Teilnahme an der "Rollivision" in Nottwil

Die "Rollivision" ist die grösste Ausstellung von Hilfsmitteln für mobilitätseingeschränkte Personen in der Schweiz. Sie findet jährlich im Frühling im Paraplegikerzentrum in Nottwil statt. An einem Gemeinschaftsstand mit der Schweiz. Fachstelle "Behinderte und öffentlicher Verkehr" (BöV) und der SBB präsentierte das BAV am 2. April 2011 interessierten Rollivision-Besucherenden ihr öV-Schnittstellen-Testmobil, das sie zusammen mit der Fachstelle BöV entwickelte (s. Foto Titelseite). Ziel war einerseits das Abbauen von Vorbehalten und Ängsten von Personen im Rollstuhl oder mit Rollator bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Andererseits aber auch die Sensibilisierung der Rollstuhlanbieter für dieses Thema, denn nicht jeder Rollstuhltyp ist gleich gut geeignet für das Benutzen des öV.

---

<sup>6</sup> Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)



#### 10. Mitarbeit in der Working Group "PRM" der CEN (TC 256 WG 44)

Unter dem Begriff TSI (Technische Spezifikation für Interoperabilität) erarbeitet die Europäische Union verschiedene Normen für den transeuropäischen Eisenbahnverkehr. Eine davon betrifft die Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen und trägt den Namen TSI-PRM (PRM für «Accessibility for Persons with Reduced Mobility»). Sie ist seit Dezember 2007 in Kraft und gilt für den EU-Raum. Zumindest für den internationalen Verkehr gelten sie de facto aber auch für die Schweiz, auch wenn die TSI voraussichtlich erst anhand der nächsten Bilateralen Verträgen mit der EU ins geltende schweizerische Recht überführt werden.

Verglichen mit den heute geltenden schweizerischen Bestimmungen enthalten die TSI-PRM zum Teil detailliertere und höhere Anforderungen, zum Teil gehen sie aber auch weniger weit oder sind vage gehalten und weisen in einigen Punkten gar Widersprüche und Lücken auf. Auf europäischer Ebene werden seit Februar 2009 Präzisierungen in Form einer EN und im Sinne von Ausführungsbestimmungen zu den TSI-PRM ausgearbeitet. Da dies im Rahmen des Centre Européen de Normalisation CEN erfolgt, kann die Schweiz – im Gegensatz zu den TSI als reines EU-Projekt – hier mitmachen. Die Schweiz wird nebst dem Zuständigen der BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen, Hanspeter Oprecht, durch den Leiter der schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV), Beat Schweingruber, vertreten. Die Arbeiten sollen im Laufe des Jahres 2012 abgeschlossen werden. Als Europäische Norm (EN) könnten diese Bestimmungen, oder ein Teil davon, möglicherweise später auch für die Schweiz verbindlich werden.

#### 11. Mitarbeit in der VSS-Arbeitsgruppe "Hindernisfreier Verkehrsraum"

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hat Einsitz in der VSS<sup>7</sup>-Arbeitsgruppe, die eine Grundlagennorm zum Thema "Hindernisfreier Verkehrsraum". Er nimmt hier Aufgaben und Beratung rund um den Bereich "Schnittstelle Strassenraum / öV" im Rahmen der BehiG-Vorgaben wahr.

#### 12. Projekt Regelwerk Technik (RTE) FIScommun

Der Zuständige der Fachstelle "Mobilitätsfragen" vertrat das BAV im so genannten 'CoreBoard FIScommun', das einen Projektauftrag betreffend ein Regelwerk für eine einheitlichere öV-Kundeninformation (FIScommun) begleitet. In der Mitarbeit im CoreBoard lieferte er Inputs aus Sicht des BAV und achtete darauf, dass die gesetzlichen Bestimmungen, die sich aus dem BehiG ergeben, berücksichtigt werden. Das Regelwerk FIScommun wurde durch den VöV 2011 – mit einiger Verspätung – veröffentlicht. Das 'CoreBoard FIScommun' wurde per Inkrafttreten des Regelwerks FIScommun aufgelöst. Der Zuständige der Fachstelle "Mobilitätsfragen" vertritt das BAV

---

<sup>7</sup> Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2011-06-06/147

in der Nachfolge- Kommission «Kundeninformation Verkehr» (KKV) des Direkten Verkehrs, welcher dem VöV<sup>8</sup> angeschlossen ist.

### 13. Weitere Arbeiten

Die tägliche Kleinarbeit war im Berichtsjahr wie jedes Jahr ausgefüllt von Beantwortungen von Bürgerbriefen und –E-Mails, 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 sowohl die eingereichten Gesuchsunterlagen als auch die zuzulassenden Fahrzeuge selber auf BehiG-Konformität und beriet die Fachsektion und die Zulassungsgesuchsteller diesbezüglich. Namentlich die Fahrzeugprüfungen nahmen wie jedes Jahr einen beachtlichen Teil des für die Fachstelle zur Verfügung stehenden Zeitbudgets in Anspruch.

---

<sup>8</sup> Verband öffentlicher Verkehr VöV