



Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2012 der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen'

Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2012-03-08/273

Hanspeter Oprecht, Januar 2013





1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen' im Jahr 2012 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. Zu den direkten Nutzniessern des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG¹ 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-

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2012-03-08/147

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 2012 verteilten sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 19,25 Mio.) wie folgt:

BehiG-relevante bauliche Anpassungen an bestehenden Infrastrukturanlagen (Perronteilerhöhungen, stufenfreie Zugänge zu den Perrons)

Kategorie	Anzahl Projekte (teilweise über 2 Jahre)	Im Jahr 2012 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	7	2,43 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	30	4,71 Mio. (nur Anteil Bund)
Total	39	7,14 Mio.



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2012-03-08/147

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

Kategorie	Anzahl Haltepunkte (teilweise über 2 Jahre)	Im Jahr 2012 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	17	0,50 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	-	
Total	17	0,50 Mio.

BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen

Kategorie	Anzahl Fahrzeuge (meistens über mehrere Jahre)	Im Jahr 2012 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	113	6 Mio. (nur Anteil Bund)
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	34	5,45 Mio. (nur Anteil Bund)
Total	147	11,45 Mio.



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

Titel	Im Jahr 2012 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
Untersuchung "Eruierung des für Seheingeschränkte relevanten Blickwinkels"	0,13 Mio.
Untersuchung "Verifizierung der für den niveaugleichen Bus-einstieg eruierten Form und Höhe der Perronkante"	0,03 Mio.
Total	0,16 Mio.

5. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Eruierung des für Seheingeschränkte relevanten Blickwinkels auf Objekte im öffentlichen Verkehr bezüglich Feststellung des nötigen Mindestkontrasts»

Die VAböV² und die AB-EBV³ 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 altersbedingten 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 realen Situationen.

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

² Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342)

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



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2012-03-08/147

kannten 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 reellen Situationen reproduzierbar für die Kontrastbestimmung gemessen werden können;
- Exemplarische Auswertung von reellen Situationen;
- Definition der Betrachtungswinkelbereiche bezogen auf die Informationsträger und Beleuchtungsverhältnisse, mit welchen die Kontrastnachweise erbracht werden müssen.

Der Bericht wurde per Ende Februar 2012 durch die Auftragnehmerin, das Institut für Optometrie an der Fachhochschule Nordwestschweiz, fertig gestellt und ist auf www.bav.admin.ch/mobile -> Worum geht es -> Studien zur Normenentwicklung herunterladbar.

6. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Verifizierung der für den niveaugleichen Buseinstieg eruierten Form und Höhe der Perronkante»

Artikel 14 Buchstabe b VAböV hält zu den Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr (3 Abschnitt VAböV) fest, dass der Ein- und Ausstieg für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator zu gewährleisten ist, indem zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums entweder eine Niveaudifferenz und eine Spaltbreite von maximal je 5 cm oder eine Niveaudifferenz von maximal 3 cm und eine Spaltbreite von maximal 7 cm erreichbar sind. Die Einhaltung dieser Anforderungen gewährt die autonome Ein- und Ausfahrt ohne Hilfestellung. Das heisst, dass die Systemeinheiten 'Mensch im Rollstuhl' und 'Mensch mit Rollator' so abgestimmt sein müssen, dass diese Schnittstellenkonfiguration befahren werden kann. Am Beispiel der kleinen Vorderräder eines Rollstuhls sei dies kurz erläutert: Entweder ist die Person im Rollstuhl in der Lage, diese vom Boden abzuheben und auf den grossen Antriebsrädern zu balancieren, oder hat eine entsprechende Radgrösse mit Nachlauf montiert, die das Befahren der obigen Schnittstellenkonfigurationen mit ständigem Bodenkontakt der Vorderräder erlaubt. Der Forschungsauftrag hatte zur Aufgabe, die in der Theorie ermittelte Form und Höhe der für den niveaugleichen Einstieg in Busse nötigen Perronkante – in der Folge als "Hohe Kante" bezeichnet – zu verifizieren:

- Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Hohen Kante bezüglich Betrieb und Unterhalt, sowie Auswirkung auf die behinderten- und seniorengerechte Benützung der Haltestelle anhand der Pilothaltestelle Jurastrasse in Therwil BL, erstellt November 2011.
- Verifizierung der standardisierten Kantenhöhe von $23 \text{ cm} \pm 1 \text{ cm}$ für den niveaugleichen Zugang zum Bus gemäss der vom BAV in Auftrage gegebenen Studie: Busverkehr mit niveaugleicher Schnittstelle zwischen Bordsteinkante und Bus' Forschungsbericht "Hohe Kante" bei Bushaltestellen, Verfasser: IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Zweigniederlassung Olten, Dezember 2010.



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2012-03-08/147

- Erfassung und Dokumentation der Erfahrung im realen Betrieb aus Sicht Busbetreiber inkl. entsprechend angepasster Anfahrt ans Perron durch Wagenführende, Strassenunterhalt (Winterdienst) und Benutzer ergänzt mit Plandokumentationen und Kurzvideo.

Der Bericht wurde per Ende März 2012 durch die Auftragnehmerin BLT (Baselland Transport AG) fertig gestellt. Er kann bei der BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen (mobile@bav.admin.ch) als pdf-Datei bestellt werden; er ist kostenlos.

7. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Normenentwicklung für Kommunikation und Beschilderungen für mobilitätseingeschränkte Personen im öV»

Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG ist es, den mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang grundsätzlich zu allen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, also auch zu nicht schienengebundenen, zu ermöglichen. In den verschiedenen Gesetzen, Ausführungsbestimmungen und Verordnungen sind technische Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs festgehalten und geregelt.

Nebst diesen technischen Voraussetzungen erfordert die sichere und reibungslose Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ein bestimmtes Verhalten bzw. eine ordnungsgemässe Nutzung dieser technischen Einrichtungen.

Die teilweise komplexen Verhaltensanweisungen werden heute meist vom Transportunternehmen selbst erstellt. Die Einheitlichkeit und Verständlichkeit des in der Schweiz für andere Aspekte der Fahrgastkommunikation stark verbreitete SBB FIS 90 kann bezüglich dieser Problematik nicht weiterhelfen. Die in den Europäischen Normen vorgeschlagenen (z.B. Anhang TSI PRM und UNECE Regelung 107) grafischen Elemente überzeugen nicht und fügen sich nicht in die bekannte obenerwähnte öV-Kommunikationssprache der Schweiz ein.

Mit dem BAV-Auftrag «Normenentwicklung für Kommunikation und Beschilderungen für mobilitätseingeschränkte Personen im öV» sollen Empfehlungen zur Normenentwicklung mit entsprechenden Vorlagen erarbeitet werden, welche die Transportunternehmen zur Kommunikation der korrekten Anwendung und des korrekten Verhaltens seitens mobilitätseingeschränkter Reisender und zur Beschilderung der technischen Einrichtungen einfach übernehmen können. Damit soll die Möglichkeit einer klaren und einheitlichen Kommunikation in diesem Problemkreis geschaffen werden. Der Bericht wird im ersten Halbjahr 2013 erwartet. Er wird von der Website www.bav.admin.ch/mobile kostenlos herunterladbar sein.



8. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Sicherheit von Personen mit Rollator in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs»

Die VböV⁴ hält fest, dass die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel auch für Rollatoren ermöglicht werden soll.

Die VAböV hält die Bedingungen bezüglich dem selbständigen Ein- und Ausstieg für Rollatoren und Rollstühle im Busverkehr fest; das Pendant dazu bezüglich dem schienengebundenen öV findet sich in der AB-EBV⁵. Das Bundesverwaltungsgericht hat zudem in den Erwägungen zu einem Urteil festgehalten, dass die autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderungen oberste Priorität hat⁶. Dadurch erhält der selbständige Ein- und Ausstieg für Personen mit Rollator eine grosse Bedeutung: Rollatoren erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit insbesondere bei älteren Personen mit Geheinschränkungen. Die Bewältigung der entstehenden Spalten und Stufen, wie sie beim selbständigen Einstieg in die Busse, Trams und Bahnwagen erlaubt sind, wird für insbesondere ältere Personen somit ohne grösseren Kraftaufwand möglich.

Es hat sich aber gezeigt, dass bezüglich der Platzierung der Rollatoren in den Fahrzeugen Fragen betreffend die Sicherheit entstehen. 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.

⁴ Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)

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

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



Referenz/Aktenzeichen: 634.0/2012-03-08/147

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.

Die Fertigstellung des Berichts wird per 2013 erwartet. Er wird von der Website www.bav.admin.ch/mobile kostenlos herunterladbar sein.

9. 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. Die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hat zu diesem Thema Erläuterungen publiziert. Sie sind abrufbar unter www.bav.admin.ch/mobile -> Worum geht es?'



10. Mitarbeit in der VSS-Arbeitsgruppe "Hindernisfreier Verkehrsraum"

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hat Einsitz in der VSS⁷-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.

11. 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 2012 – mit einiger Verspätung – veröffentlicht. Das 'CoreBoard FIScommun' wurde per Inkrafttreten des Regelwerks FIScommun aufgelöst. Der Zuständige der Fachstelle "Mobilitätsfragen" vertritt das BAV in der Nachfolge-Kommission «Kundeninformation Verkehr» (KKV) des Direkten Verkehrs, welcher dem VöV⁸ angeschlossen ist.

12. Fachreferate

Der Zuständige der BAV-Fachstelle "Mobilitätsfragen" stellte an verschiedenen Veranstaltungen die rechtlichen und technischen Aspekte der BehiG-Umsetzung im öV vor, so zum Beispiel bei Kantonsvertreterinnen und -vertreter am Kundenanlass eines schweizweit tätigen Ingenieurbüros oder an einem Werkstattgespräch zum Thema 'Gestaltung Hohe Kante beim Bus für niveaugleichen Einstieg', das ebenfalls durch ein Ingenieurbüro organisiert wurde.

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.

⁷ Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS

⁸ Verband öffentlicher Verkehr VöV