



Hanspeter Oprecht Januar 2022

---

# Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2021 der BAV-Fachstelle Barrierefreiheit im öV

---

Aktenzeichen: BAV-091-5/1/9



Foto: BAV



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Was heisst "Barrierefreiheit"?</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Aufgaben der Fachstelle "Barrierefreiheit im öV"</b> .....	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>BehiG-Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Anpassungsfristen 2013 und 2023</b> .....	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr – und seine Grenzen</b> .....	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes</b> .....	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>Mitarbeit in ERA Arbeitsgruppe zur TSI PRM</b> .....	<b>6</b>
<b>8</b>	<b>Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 "PRM"</b> .....	<b>7</b>
<b>9</b>	<b>Bestandsaufnahme barrierefreie Bahnhöfe / Haltestellen</b> .....	<b>7</b>
<b>10</b>	<b>BAV-Leitfaden BehiG-konformes Innenlayout Linienbusse</b> .....	<b>7</b>
<b>11</b>	<b>BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von Alliance SwissPass</b> .....	<b>8</b>
<b>12</b>	<b>Postulat 20.3874 NR Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr»</b> .....	<b>8</b>
<b>13</b>	<b>Weitere Arbeiten</b> .....	<b>9</b>

## 1 Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Barrierefreiheit im öV' im Jahr 2021 geben. Die Fachstelle befasst sich im Kernbereich mit der Thematik «Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr». 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 "Barrierefreiheit im öV"

Die Aufgaben der Fachstelle beziehen sich grösstenteils auf Arbeiten rund um die Umsetzung des Geltungsbereichs "öffentlicher Verkehr" des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)<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 auch mit Aufgaben zu den Themen Kundeninformation 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 Einschätzung 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 für 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 und hat hierfür ein Programm «BehiG-Umsetzung bei der Eisenbahn-Infrastruktur» gestartet. Zur einheitlichen BehiG-Umsetzung wurde vom

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

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 dietermingerechte Umsetzung derjenigen BehiG-Massnahmen erreichen, die in ihren Kompetenzbereich fallen. Dabei sollen – 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 Barrierefreiheit; der Zuständige der Fachstelle ist Stellvertreter des Programmleiters. [Der vierte Standbericht wurde im Dezember 2021 veröffentlicht.](#)

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 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 regelt<sup>2</sup>.

Der grösste Nachholbedarf bezüglich der BehiG-Umsetzung im öffentlichen Verkehr liegt nach Auffassung der Fachstelle bei den Bushaltestellen. 2021 sind Bestrebungen feststellbar, die auf das bestmögliche Aufholen dieses Rückstands schliessen lassen und voraussichtlich in den Folgejahren anhalten werden. 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 erfährt. 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.

---

<sup>2</sup> BAV-Richtlinie über den Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs, herunterladbar von [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Grundlagen → Vorschriften → Richtlinien

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 '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. 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 ausgestatteten öffentlichen Verkehrs» sind abrufbar unter '[www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) -> Worum geht es?'

## **6 Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes**

Seit Anfang 2019 präsentiert sich die Lage bezüglich BehiG-Finanzhilfen anders als von 2004 bis 2018: Mit Blick auf die mit den Leistungsvereinbarungen (LV) zur Verfügung stehenden Mittel hat das BAV entschieden, ab 2019 keine BehiG-Finanzhilfen mehr für Massnahmen auszurichten, welche die Infrastruktur betreffen. Ausgenommen davon sind 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 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. Im 2021 wurde der letzte Beitrag an BehiG-Finanzhilfen für Infrastrukturmassnahmen ausgerichtet – für ein SBB-Projekt, für das 2017 Finanzhilfen zugesichert wurden und für das sich die Arbeiten wegen eines Corona-bedingten Baustellenunterbruchs massiv in die Länge gezogen haben. 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.

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 2021 verteilten sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 2.2 Mio.) wie folgt:

<b>BehiG-relevante bauliche Anpassungen an bestehenden Infrastrukturanlagen (Perronteilerhöhungen, stufenfreie Zugänge zu den Perrons)</b>	<b>Anzahl Projekte (Umsetzung über mehrere Jahre)</b>	<b>Im Jahr 2021 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
SBB	1	0,23 Mio.
Privatbahnen	x	-
<i>Total Infrastruktur</i>	x	<i>0,23 Mio.</i>
<b>BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen oder Anteil an vorgezogene Fahrzeug-Neubeschaffung</b>	<b>Anzahl Fahrzeuge (Umsetzung über mehrere Jahre)</b>	<b>Im Jahr 2021 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
SBB (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	15	0,34 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	19	1,60 Mio.
<i>Total Rollmaterial</i>	<i>34</i>	<i>1,94 Mio.</i>
<b>BAV-Aufträge für Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV</b>		<b>Im Jahr 2021 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF</b>
BAV-Aufträge für Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV	1	0,03 Mio.
<b>Total</b>		<b>2.20 Mio.</b>

## 7 Mitarbeit in ERA Arbeitsgruppe zur TSI PRM

Das BAV hat seit 2016 Einsitz in der Arbeitsgruppe zur TSI PRM der ERA (European Union Agency for Railways). Fokus der Revisionen der TSI PRM zwischen 2019 und 2021 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 wurden die TSI PRM per 2021 inhaltlich relativ geringfügig revidiert.

Nebst dem BAV sind europäische Behinderten- und Seniorendachverbände, andere nationale Eisenbahnbehörden, Eisenbahnunternehmen (u.a. SBB) und die Industrie in der ERA Arbeitsgruppe zur TSI PRM vertreten. Die bisherige Arbeitsgruppe zur TSI PRM 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 werden. Im 2021 fand kein Meeting statt. Die Fachstelle hat aber im Berichtsjahr verschiedentlich Inputs zu den TSI PRM via die zuständige BAV-interne Koordinationsstelle zur ERA eingespeist.

## **8 Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 "PRM"**

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Barrierefreiheit 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. 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 2021, die auf EU-Ebene im 2021 in Kraft tritt, hat auch diese CEN-Arbeitsgruppe ihre Arbeiten wieder vertieft. Es fanden insgesamt drei Videokonferenzen sowie Mailaustausch der Working Group 44 statt. Inhalt waren relativ marginale Anpassungen der EN 16584 und 16585 aufgrund der übergeordneten Anpassungen der TSI PRM.

## **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. Daher 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 rechtliche Grundlage dazu bildet der per VböV-Revision 2020 in Kraft gesetzte neue Artikel 4bis 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.didok.ch/behig](http://www.didok.ch/behig) abrufbar. Mit Datum vom 13. November 2020 wurden vier separate Rundschreiben, d.h. je eines an die Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberinnen, die Bus-/Tramunternehmen, die Schifffahrtsunternehmen und die Seilbahnunternehmen, verschickt. Auch die zuständigen kantonalen Fachstellen wurden mit den Schreiben bedient.

## **10 BAV-Leitfaden BehiG-konformes Innenlayout Linienbusse**

Die BAV-Fachstelle Barrierefreiheit, aber auch externe Fachstellen wie jene von Inclusion Handicap, erhalten regelmässig wiederkehrende Anfragen zur BehiG-konformen Gestaltung des Innenlayouts von Linienbussen. Bis anhin existierte dazu ein Merkblatt der «Fachstelle barrierefreier öV» (BöV), die 2015 durch das Ressort öV Technik von Inclusion Handicap abgelöst wurde. Das BöV-Merkblatt aus dem Jahr 2008 weist teilweise veraltete Merkmale auf und wurde durch einen neuen BAV-Leitfaden abgelöst. Dafür wurde ein Dienstleistungsauftrag an die Firma PRYO Consult GmbH, die über im Bereich «barrierefreier öffentlicher Verkehr» bestens ausgewiesene Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, erteilt. Aufgabe war es, basierend auf den geltenden rechtlichen Bestimmungen (VböV, VAböV samt integralem Bestandteil Anhang. 8 der UNECE-Regelung 107), einen Vorschlag für einen BAV-Leitfaden «BehiG-konformes Innenlayout von Linienbussen» zu formulieren.

Für das Projekt wurde eine Begleitgruppe eingerichtet. Sie bestand aus Hanspeter Oprecht (BAV, Auftraggeber), Pascal Lippmann (PRYO GmbH, Auftragnehmer) und Markus Koller (Inclusion Handicap, Vertretung Betroffenen-sicht). Auch die Sicht des BAV-Fachbereichs «Zulassung Busse» floss in das Dokument. Der neue BAV-Leitfaden wurde per Ende November 2021 auf der BAV-Website [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) vorerst auf Deutsch aufgeschaltet. Die französische und die italienische Fassung erscheinen per Ende Januar 2022. Der Leitfaden ist kostenlos herunterladbar.

## **11 BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von Alliance SwissPass**

Alliance SwissPass (ASP), ehemals 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 Zuständige der BAV-Fachstelle 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. Die generelle Themenverantwortung für die Kundeninformation liegt seit Mitte 2021 bei der BAV-Sektion Marktzugang.

Eine Arbeitsgruppe der KKV (der Zuständige der BAV-Fachstelle ist hier Mitglied) hat 2018 eine Interpretationshilfe zur VAböV für die Unternehmen erarbeitet. Diese Interpretationshilfe wurde Anfang 2019 als Bestandteil der V580 – FIScommun von der KKV publiziert ([www.allianceswisspass.ch/v580](http://www.allianceswisspass.ch/v580)) und 2020 aufgrund der revidierten VAböV überarbeitet – letztere Arbeiten gingen im 2021 weiter. Zudem wirkte der Zuständige für die BAV-Fachstelle in einer KKV-Arbeitsgruppe für die Erarbeitung eines [ASP-Dokuments zur akustischen Kundeninformation](#) mit.

## **12 Postulat 20.3874 NR Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr»**

Das [Postulat 20.3874 des ehemaligen Nationalrats Mathias Reynard](#) 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 KKdöV<sup>3</sup> (für die Bushaltestellen) gestellt wird. Die Fragen betreffend 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 beziehen 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 werden sich diese

<sup>3</sup> Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs, [www.koev.ch/kkdoev](http://www.koev.ch/kkdoev)



Arbeiten im Zusammenhang mit der Analyse der Antworten auf die gestellten Fragen sowie mit der Berichtserstellung noch intensivieren.

### **13 Weitere Arbeiten**

Die tägliche Kleinarbeit war im Berichtsjahr wie jedes Jahr ausgefüllt mit Beantwortungen von Bürgerbriefen und -E-Mails, der Teilnahme an Fachtagungen und -Sitzungen sowie mit der mündlichen und schriftlichen Beratung BAV-intern für BehiG-konforme Lösungen bei etlichen Infrastruktur-Plangenehmigungsvorlagen. Im Weiteren prüfte der Zuständige der Fachstelle im Rahmen der BAV-Fahrzeugzulassungsverfahren Fahrzeuge auf BehiG-Konformität und beriet die Fachsektion und die Zulassungsgesuchsteller diesbezüglich. Einen wesentlichen Bestandteil der Aufgaben der Fachstelle bildeten wiederum die telefonische und schriftliche Beantwortung von externen Fragen im Zusammenhang mit der BehiG-Umsetzung im Bereich öV. Federführend wirkte die Fachstelle bei den Arbeiten rund um die BAV-Checklisten mit BehiG-Anforderungen an die Schiffe und die Seilbahnen<sup>4</sup>, die im 2020 publiziert wurden. Der Fachstellenzuständige arbeitete zusammen mit einer weiteren BAV-Vertreterin im 2021 in einer Arbeitsgruppe des Verbands Seilbahnen Schweiz (SBS) mit, welche [BehiG-Umsetzungshilfen für die SBS-Mitglieder](#) erarbeitete, die auf den entsprechenden BAV-Checklisten basieren.

---

<sup>4</sup> Herunterladbar von [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) → Gesetzliche Grundlagen