



Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2020 der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen / Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr'

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

Hanspeter Oprecht, Januar 2021



Foto: BAV



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. Leitfaden für BehiG-Sachverständige nicht interoperable Schienenfahrzeuge	6
7. Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes	6
8. Mitarbeit in ERA Working Party TSI PRM	8
9. Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 "PRM"	8
10. Bestandsaufnahme barrierefreie Bahnhöfe / Haltestellen	8
11. BAV-Vertretung in der Kommission «Kundeninformation im Verkehr» (KKV) von ch-direct	9
12. Evaluation zum BehiG	9
13. Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr - und seine Grenzen	10
14. Weitere Arbeiten	10



1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen/Barrierefreiheit im öV' im Jahr 2020 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 Einschätzung grundsätzlich auf Kurs. Die SBB erfüllten gemäss ihrer eigenen Auskunft die relevanten gesetzlichen Vorgaben bis Mitte 2014. Die BAV-

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)



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

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 und hat hierfür ein Programm «BehiG-Umsetzung bei der Eisenbahn-Infrastruktur» gestartet. 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. Die Veröffentlichung des dritten Standberichts ist per Februar 2021 vorgesehen.

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](#)»



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

[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, wobei im 2020 Bestrebungen feststellbar sind, 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 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 'Individualklagerecht' zur Verfügung.

5. Überarbeitung der Ausführungsbestimmungen zum BehiG

Im 2020 waren die Anpassungen für die Revision 2020 der VböV³, der VAböV und den AB-EBV weiter zu behandeln. Diese Arbeiten begannen bereits 2018. Die nötigen Anpassungen halten sich aber im Vergleich zur Revision 2016 in Grenzen. Namentlich wurde die Vorgabe einer so genannten Bestandsaufnahme bezüglich der Barrierefreiheit der Bahnhöfe, Haltestellen und Stationen des gesamten öffentlichen Verkehrs (siehe hierzu Ziffer 9 dieses Berichts) in die VböV aufgenommen. Zentraler Bestandteil der VAböV-Anpassungen ist die Aufnahme der Inland-Fernverkehrsbusse (grenzüberschreitende Fernbusangebote unterliegen nicht den öV-Bestimmungen des BehiG). Bezüglich AB-EBV ist die Aufnahme des [BAV-Leitfadens «Takttil-visuelle Markierungen von Bahnperrens»](#)⁴ ins Bundesrecht als Ersatz für den bisherigen Anhang 2 der AB-EBV zu nennen. Der Leitfaden wurde 2017 in enger Zusammenarbeit mit Vertretern und Vertreterinnen der Sehbehindertenorganisationen erarbeitet. Er wurde 2019 in Zusammenarbeit mit den Sehbehindertenvertretungen überarbeitet und trat wie die übrigen Erlasse, die im Rahmen des Revisionspakets 2020 überarbeitet wurden, im November 2020 in Kraft.

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

³ 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

⁴ BAV-Leitfaden «Takttil-visuelle Markierung von Bahnperrens»,
herunterladbar von www.bav.admin.ch → Themen A-Z → Vollzugshilfen → Leitfäden



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

6. Leitfaden für BehiG-Sachverständige Schiffe

Im Berichtsjahr wurde mithilfe eines externen Auftrags ein Leitfaden für BehiG-Sachverständige (BehiG-SV) für Schiffe erarbeitet. Er dient den BehiG-SV als Grundlage für die BehiG-Konformitätsbewertung. Die Checkliste, die den Hauptteil des Leitfadens ausmacht, ist Bestandteil des Berichts, die die BehiG-SV dem BAV im Rahmen der Plangenehmigungen der Schiffe einzureichen haben. Zudem wurden im Berichtsjahr die konzessionierten Schifffahrtsunternehmen an ihre Pflicht bezüglich der Anpassung ihrer bestehenden Fahrgastschiffe erinnert und auf den Leitfaden für die BehiG-SV hingewiesen.

7. Überarbeitung der FHNW-Erläuterungen zu den FprEN 16584

Im Berichtsjahr überarbeitete das Institut für Optometrie an der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) in Olten im Auftrag der BAV-Fachstelle die bestehenden Erläuterungen zu den Normen FprEN 16584 und untersuchte zudem die BehiG-Konformität von weissen LED-Anzeigen und von Alu-Treppenkantenprofilen für Treppenstufen im Innern von Fahrzeugen. Ebenso wurden Vorschläge für eine möglichst einfache Bestimmung der Transparenz von Glasflächen, die für Sehbehinderte entsprechend zu markieren sind, erarbeitet. Die überarbeiteten Erläuterungen sind ab Januar 2021 auf der BAV-Website abrufbar.

8. 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, 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 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.

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



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

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 2020 verteilten sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 3.9 Mio.) wie folgt:

BehiG-relevante bauliche Anpassungen an bestehenden Infrastrukturanlagen (Perronteilerhöhungen, stufenfreie Zugänge zu den Perrons)	Anzahl Projekte (teilweise über 2 Jahre)	Im Jahr 2020 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB	2	2,4 Mio.
Privatbahnen	x	0,2 Mio.
<i>Total Infrastruktur</i>	x	<i>2,6 Mio.</i>
BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen oder Anteil an vorgezogene Fahrzeug-Neubeschaffung	Anzahl Fahrzeuge (über mehrere Jahre)	Im Jahr 2020 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	1	0,5 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	1	0,5 Mio.
<i>Total Rollmaterial</i>	2	<i>1,0 Mio.</i>
BAV-Aufträge für Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV		Im Jahr 2020 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
BAV-Aufträge für Entwicklung von Normen für einen barrierefreien öV	4	0,3 Mio.
Total		3.9 Mio.



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

9. 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 2020 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 aber 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 2020 fand kein Meeting statt.

10. 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. 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 2020, 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 WG 44 statt. Inhalt waren relativ marginale Anpassungen der EN 16584 und 16585 aufgrund der übergeordneten Anpassungen der TSI PRM.

11. 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 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



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

Transportunternehmen einen Leitfaden für die Dateneingabe erarbeitet. Er ist seit April 2020 unter www.didok.ch/behig abrufbar. Mit Datum vom 13. November 2020 wurde 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.

12. 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 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 Arbeitsgruppe der KKV (der BAV-Fachstellenzuständige 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) und 2020 aufgrund der revidierten VAböV überarbeitet – letztere Arbeiten gehen im 2021 weiter. Zudem wirkte der Zuständige für die BAV-Fachstelle in einer KKV-Arbeitsgruppe für die Erarbeitung eines ASP-Dokuments zu Durchsagen mit.

13. Evaluation zum BehiG / Behindertenpolitik des Bundes / UNO-BRK

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 Bushaltstellen liegt in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. In der Evaluation wird auch vorgeschlagen, die Kundeninformationssysteme neu einer 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:

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

Im Mai 2018 hat der Bundesrat einen Bericht zur Stärkung der Behindertenpolitik verabschiedet. Schwerpunktprogramme sind «Gleichstellung und Arbeit» und «Selbstbestimmtes Leben», welche



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

das EBGB⁵ leitet bzw. koordiniert:

www.edi.admin.ch/edi/de/home/fachstellen/ebgb/politique-nationale-du-handicap.html

Die Schweiz hat die UNO-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UNO-BRK) am 15. April 2014 ratifiziert. Gemäss Artikel 35 UNO-BRK sind die Vertragsstaaten verpflichtet, zwei Jahre nach Inkrafttreten des Vertrags einen ersten Bericht vorzulegen, die Schweiz hat dies im Juni 2016 getan. Die mündliche Präsentation des ersten Berichts fand an der 24. Sitzung des Ausschusses statt, die vom 17. August bis zum 11. September 2020 in Genf stattfand. Die BAV-Fachstelle hat für das Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (EBGB), das den Bericht in Genf präsentierte, die Thematik «Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs» aufbereitet.

14. 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 -> Worum geht es?

15. Weitere Arbeiten

Die tägliche Kleinarbeit war im Berichtsjahr wie jedes Jahr ausgefüllt mit Beantwortungen von Bürgerbriefen und -E-Mails, der Teilnahme (teilweise als Referent) an Fachtagungen, 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 im Oktober 2018 entschieden. Der Entscheid wurde von der Beschwerdeführerin ans Bundesgericht (BGer) weitergezogen. Bei Redaktionsschluss des vorliegenden Tätigkeitsberichts war noch kein entsprechendes Urteil durch das BGer gefällt.

⁵ Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung, www.edi.admin.ch/ebgb