



Erläuterungen zur BAV-Richtlinie über den Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs

Aktenzeichen: BAV / BAV-091-00004/00001/00020

1. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit Rollmaterial-Neubeschaffungs- und -Modernisierungsprojekten für das Fernverkehrsangebot stellt sich die Frage nach einem nicht unterschreitbaren Mindestanteil an Zügen, welche die für Rollatoren und Rollstühle autonome Benutzbarkeit von Bahnverkehrsangeboten im Sinne des BehiG ermöglichen. Dabei richtet sich das Augenmerk auf den Fernverkehr. Bezüglich Regionalverkehr kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil an autonom benutzbarem Rollmaterial unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeitsüberlegungen bis zum Ende der im BehiG festgehaltenen Anpassungsfrist (31. Dezember 2023) als genügend definiert werden kann: Das Regelangebot des regionalen Personenverkehrs (RPV) wird ab diesem Zeitpunkt voraussichtlich durchwegs mit Zügen, die einen autonomen Einstieg aufweisen, bedient werden. Verstärkungs- und Reservezüge des RPV können aus Verhältnismässigkeitsgründen aus reinem Hochflur-Rollmaterial bestehen.

Im BehiG bedeutet der Begriff "*Behinderte/Behindertes*" nicht nur "behinderter Mensch" im landläufigen Sinn, sondern umfasst alle Personen mit einer voraussichtlich dauernden körperlichen, geistigen und psychischen Beeinträchtigung (Art. 2 Abs. 1 BehiG). Hierzu gehören insbesondere auch Menschen mit altersbedingten Einschränkungen.

2. Abgrenzung zur Infrastruktur und zum Regionalverkehr

Wie in Art. 2 Abs. 4 der Richtlinie festgehalten, dürfen mit der Definition über die Mindestangebote beim Fernverkehr keine direkten Rückschlüsse zur Verhältnismässigkeit bezüglich Massnahmen an der Infrastruktur und dem Regionalverkehr gezogen werden: Die betriebliche Flexibilität ist beim Rollmaterial ungleich höher als bei der Infrastruktur, z.B. mittels Einreihung eines oder allenfalls mehrerer Niederflur-Zwischenwagen in eine hochflurige Lok-/Wagen-Komposition. Zudem wird mit dem Rollmaterial eine ganze Linie bzw. ein ganzes Netz bedient. Bei den einzelnen Bahnhöfen spielen hingegen auch das jeweilige Bahnhofsumfeld inkl. Einzugsgebiet, allenfalls im Einzugsgebiet vorhandene Alters- und Behinderteninstitutionen, die Frequenzzahl sowie allfällige Umsteigerelationen auf andere öV-Angebote eine massgebende Rolle. Die Lebensdauer insbesondere der baulichen Infrastrukturanlagen ist ungleich grösser als diejenige der Fahrzeuge; zudem sind Anpassungen an die Infrastruktur in aller Regel vergleichsweise kostenintensiv.



3. Mindestanteil

Die Angebote des Fernverkehrs sind gemäss Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie getrennt vom Regionalverkehr zu betrachten, wenn sich bei einer gesamthaften Betrachtung, bei der die Angebote des Fern- und Regionalverkehrs zusammengezogen würden, nennenswerten Verlängerungen der Reisezeiten für die Betroffenen ergeben. Dies bedeutet, dass der Anteil an autonom benutzbaren Fernverkehrszügen nicht mit der Begründung unterschritten werden darf, die Betroffenen könnten aus Verhältnismässigkeitsgründen auf die heute bereits mehrheitlich autonom benutzbaren Regionalverkehrszüge ausweichen. Ausnahmen von dieser Bestimmung sind statthaft, wenn dadurch keine nennenswerte Benachteiligung für die Betroffenen entsteht. Geringfügige Reisezeitverlängerungen stellen nicht a priori eine Benachteiligung dar, insbesondere dann nicht, wenn diese keine Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Anschlüssen haben.

In Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie wird nicht ein fixer Prozentsatz an autonom zugänglichen Zügen im Fernverkehr festgehalten, sondern ein funktionaler Ansatz verfolgt: Damit so weit wie möglich eine autonom benutzbare Transportkette gewährleistet werden kann, soll grundsätzlich mindestens ein Fernverkehrszug pro Stunde und Richtung an jedem Fernverkehrsbahnhof halten. Dies gilt auch für Strecken bzw. Streckenabschnitte, auf denen mehrere Fernverkehrslinien verkehren (z.B. Lausanne – Bern, hier verkehren mehrere Fernverkehrslinien; mindestens ein Zug pro Stunde der Relation Lausanne – Bern muss autonom zugänglich sein). Beim heute üblichen Halbstundentakt würde dies über alle Fernverkehrsverbindungen gesehen rund 50 Prozent der Züge im Fernverkehr betreffen; bei künftig angedachten Fernverkehrsangeboten mit Viertelstundentakt lediglich noch 25 Prozent. Ausnahmen zum Grundsatz sind in Art. 6 des Richtlinienentwurfs definiert. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Erwägungen zum Beschwerdefall Walenstadt¹ dargelegt, dass für Mobilitätseingeschränkte primär die autonome Benützung zu gewährleisten sei und Hilfestellung durch das öV-Personal lediglich als angemessene Ersatzlösung (wenn die Autonomie nicht gewährleistet werden kann) im Sinne von Art. 12 Abs. 3 BehiG zu verstehen sei. Das Urteil wurde nicht ans Bundesgericht weitergezogen. Es ist davon auszugehen, dass auch im Fernverkehr grundsätzlich die autonome Benützung gewährleistet werden muss und mit der Regelung gem. Art. 5 der Richtlinie dem Willen des Gesetzgebers nachgekommen wird, dass "besondere Fälle" im Sinne von Artikel 12 BehiG nicht zur "Mehrheit der Fälle" werden. Bei der Einführung des Viertelstundentakts im Fernverkehr müsste aufgrund der obigen Überlegungen eine Anpassung der Richtlinie in Betracht gezogen werden.

4. Geschätzte Auswirkungen

4.1. EW IV/EC-Flotte:

Ein Mindestanteil gemäss Art. 5 der Richtlinie bedeutet Anpassungen der EW IV/EC-Flotte. Die EW IV/EC-Flotte soll gemäss SBB noch bis Mitte der 2030-er Jahre im Einsatz stehen (geplante Ausmusterung von 508 EW IV von 2025 bis 2032, geplante Ausmusterung von 232 klimatisierten RIC-EC von 2032 bis 2036). Eine autonome Zugänglichkeit würde voraussichtlich die Einreihung von Niederflur-Zwischenwagen bedeuten. Analoge Massnahmen hat die SBB bereits im Rahmen der RPV-Projekte DPZ "Lion" und NPZ "Domino" mit der Beschaffung von Niederflurzwischenwagen, die in die bestehenden Kompositionen eingereiht wurden, realisiert.

¹ BVGer-Urteil A-7569/2007 vom 19. November 2008 zum Beschwerdefall Bahnhof Walenstadt



Betrieblich bedeutet dies, dass die SBB zu gewährleisten hat, dass in denjenigen EW IV/EC-Kompositionen, welche auf Linien verkehren, auf welchen es nicht zur gleichen Stunde ein gleichwertiges Angebot mit autonomem Zustieg gibt, je ein Niederflur-Zwischenwagen eingereiht ist. Heute gewährleistet die SBB, dass in einer solchen Komposition mindestens ein EC Bpm-Wagen mit Universal-Toilette eingereiht ist; die betrieblichen Massnahmen könnten somit hier angeknüpft werden. Weiter müsste betrieblich sichergestellt werden, dass der eingereihte Wagen mit Niederflureinstieg bei Perrons, an denen nur ein Teilbereich die infrastrukturseitige Voraussetzung für den niveaugleichen Einstieg erfüllt, im entsprechenden Perronbereich hält. Eine entsprechende Anforderung ist in AB-EBV AB 34 Ziff. 2.1.1 festgehalten.

4.2. IC 2000 Dosto - Flotte

Die IC 2000 Dosto verfügen über einen Schiebetritt, der trapezförmig ausgestaltet und in den meisten Fällen zu kurz ist, um den Spalt ganz zu überbrücken. Somit sind bei diesem Zugstyp zwar niederflurige Einstiege ab Perronhöhe P55 vorhanden, die Spaltbreite für den «niveaugleichen Zugang» gemäss TSI-PRM von maximal 75 mm wird jedoch insbesondere auch bei den Türen für den Rollstuhlzugang nicht eingehalten. Die Machbarkeit einer Anpassung / Optimierung des Schiebetritts sowie deren Kosten werden von der SBB geklärt.

4.3. Ausländisches Rollmaterial

Grundsätzlich ist der Mindestanteil gemäss Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie auch mit dem Einsatz ausländischer Züge einzuhalten. Das BAV kann aber gemäss Art. 6 Bst. c Ausnahmen bewilligen. Es ist davon auszugehen, dass mit dieser Regelung das heute in der Schweiz eingesetzte sowie sich im fortgeschrittenen Projektstadium befindliche ausländische Rollmaterial nicht angepasst wird. Das BAV beabsichtigt, der Europäischen Kommission eine notifizierte nationale technische Vorschrift (NNTV) für die Schweiz zur TSI PRM² anzumelden, dass künftig auch neues ausländisches Rollmaterial grundsätzlich mindestens einen autonomen Einstieg je Zug aufweisen muss. Abweichungen sind im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips und gemäss Art. 6 Bst c aber auch hier möglich.

² Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für behinderte Menschen und für Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)