



Bern, März 2023

---

# **Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr<sup>1</sup>**

Bericht des Bundesrates  
in Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard  
vom 19. Juni 2020

---

---

<sup>1</sup> Originaltitel des Postulats. Im Text wird «Menschen mit Beeinträchtigung» verwendet.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
2.1	Auftrag Postulat Reynard .....	4
2.2	Rechtliche Grundlagen .....	5
2.3	Zuständigkeiten Genehmigung und Finanzierung .....	7
2.4	Vorgehen der Befragung durch das BAV / Rückmeldungen .....	7
<b>3</b>	<b>Eisenbahn</b> .....	<b>8</b>
3.1	Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge .....	8
3.1.1	Infrastruktur (Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen) .....	8
3.1.2	Fahrzeuge des regionalen Personenverkehrs (RPV) .....	9
3.1.3	Fahrzeuge des Fernverkehrs (FV) .....	10
3.2	Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge .....	11
3.2.1	Infrastruktur .....	11
3.2.2	Fahrzeuge .....	11
<b>4</b>	<b>Bus inkl. Trolleybus</b> .....	<b>13</b>
4.1	Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge .....	13
4.1.1	Infrastruktur (Bushaltestellen).....	13
4.1.2	Fahrzeuge .....	14
4.2	Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge .....	14
4.2.1	Infrastruktur .....	14
4.2.2	Fahrzeuge .....	15
<b>5</b>	<b>Strassenbahnen</b> .....	<b>15</b>
5.1	Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge .....	15
5.1.1	Infrastruktur (Strassenbahnhaltestellen).....	15
5.1.2	Fahrzeuge .....	15
5.2	Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge .....	16
<b>6</b>	<b>Seilbahnen</b> .....	<b>17</b>
6.1	Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge .....	17
6.2	Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge .....	17
<b>7</b>	<b>Schifffahrt</b> .....	<b>19</b>
7.1	Stand Umsetzung Infrastruktur und Schiffe .....	19
7.1.1	Infrastruktur (Landungsanlagen) .....	19
7.1.2	Schiffe (Fahrzeuge).....	19
7.2	Ausblick Infrastruktur und Schiffe .....	20
7.2.1	Infrastruktur .....	20
7.2.2	Schiffe .....	20
<b>8</b>	<b>Fazit und Ausblick</b> .....	<b>21</b>

## 1 Zusammenfassung

Der Bundesrat wurde mit dem Postulat 20.3874 vom 19. Juni 2020 beauftragt, einen Bericht zur Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Beeinträchtigungen vorzulegen. Eine Bestandesaufnahme soll einen Überblick über die Anwendung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im öffentlichen Verkehr geben, Lücken identifizieren und aufzeigen, wie und wann diese geschlossen werden. Der Bundesrat beantragte am 26. August 2020 die Annahme des Postulats und beauftragte nach Annahme des Postulates durch den Nationalrat am 25. September 2020 das UVEK mit der Erstellung des Berichtes.

Verantwortlich für die Umsetzung des BehiG im öffentlichen Verkehr sind die Transportunternehmen bzw. die Haltestelleneigentümer. Für die Beschaffung der im Postulat geforderten Angaben hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) deshalb einen Fragenkatalog zum Stand der Umsetzung des BehiG von Infrastrukturen und Fahrzeugen bei Eisenbahn, Bus (inkl. Trolleybus), Strassenbahn, Seilbahn und Schifffahrt<sup>2</sup> per Ende 2021 und per Ende 2023 erstellt. Zusätzlich wurde darin auch Fragen zur Planung der künftigen Umsetzung des BehiG ab 1. Januar 2024 aufgenommen. Die Umfrage erfolgte direkt bei allen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Die Informationen zu den Bushaltestellen wurden durch die Konferenz der kantonalen Umwelt- und Baudirektoren (BPUK) via Konferenz der kantonalen Direktoren der Ämter für öffentlichen Verkehr (KKDöV) erhoben.

Auf Basis der erhobenen Daten, d.h. der Angaben und Einschätzungen der Transportunternehmen und Haltestelleneigentümer, gibt der vorliegende Bericht einen Überblick zum Umsetzungsstand des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im Bereich des konzessionierten öffentlichen Verkehrs (öV) per 31. Dezember 2021, zum voraussichtlichen Umsetzungsstand per 31. Dezember 2023 (Ablauf der Anpassungsfrist für bestehende Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (öV) gemäss BehiG) sowie zur erwarteten Entwicklung nach dieser Zeit. In vielen Bereichen des öffentlichen Verkehrs wurden grosse Anstrengungen unternommen, um diesen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglichst autonom benützbar auszugestalten. Lücken bei der fristgerechten BehiG-Umsetzung resp. im Hinblick auf die Umsetzung des BehiG ab 1. Januar 2024 nicht rechtskonforme Zustände sind in erster Linie bei den Bushaltestellen und teilweise bei den Bahnhöfen absehbar. Für die Umsetzung bei den Bushaltestellen sind die Kantone und deren Gemeinden zuständig. Für sie besteht noch der grösste Handlungsbedarf. Wo die – grundsätzlich autonome – Benutzung des öV durch Menschen mit Beeinträchtigung nicht bis Ende 2023 ermöglicht wird, haben die konzessionierten Unternehmen, falls erforderlich abgestimmt mit den Haltestelleneigentümern, Überbrückungsmassnahmen zu gewährleisten. Wo aus Verhältnismässigkeitsgründen auf eine BehiG-konforme Anpassung bis auf Weiteres verzichtet wird, sind Ersatzlösungen anzubieten. Diese Ersatzlösungen sind wie die Ausführungsbestimmungen periodisch zu überprüfen und wo angezeigt dem Stand der Technik bzw. dem allfällig geänderten Umfeld anzupassen. Dies, da die

---

<sup>2</sup> Nicht in diesem Bericht behandelt wird der Linien-Flugverkehr, der grundsätzlich dem BehiG unterstellt ist. Ebenfalls nicht behandelt werden öffentlich zugängliche Angebote, die nicht den öV-Bestimmungen des BehiG unterstellt sind, wie z.B. Luftseilbahnen mit bis zu 8 Personen pro Transporteinheit, Taxis oder grenzüberschreitende Fernbusangebote.

Sicherstellung der Barrierefreiheit eine Daueraufgabe über die Anpassungsfrist hinaus darstellt.

Die Kundeninformation und automatisierte Billettausgabe mussten gemäss BehiG bereits per Ende 2013 angepasst sein. Diese Vorgabe ist heute zu grossen Teilen umgesetzt<sup>3</sup>.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Auftrag Postulat Reynard

Der Bundesrat wurde beauftragt, 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.

#### Begründung gemäss Postulat

*«Die Möglichkeit zur barrierefreien Bewegung ist eine der Grundvoraussetzungen zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist 2004 in Kraft getreten. Gemäss diesem Gesetz muss der öffentliche Verkehr – darunter fallen auch Bahnhöfe und alle Haltestellen für Bus, Tram und Zug – bis spätestens Ende 2023 behindertengerecht sein. Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssten seit 2013 behindertengerecht angeboten werden.*

*Aber 2016 waren nur rund 35 Prozent aller Bahnhöfe für Menschen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich. Und laut einer Schätzung des Dachverbands Inclusion Handicap sind 90 Prozent der Bushaltestellen für Menschen mit einer Behinderung nicht barrierefrei zugänglich. Obwohl das Bundesamt für Verkehr zusätzliche Massnahmen ergriffen hat, wird das gesetzlich vorgegebene Ziel, bis 2023 die notwendigen Anpassungen vorzunehmen, nicht erreicht werden können.*

*Der 2018 veröffentlichte Bericht "Behindertenpolitik" des Bundesrates bemängelte, dass ein detaillierter Überblick über den Stand der Umsetzung im Bereich des BehiG fehle. Der Entwurf zur Änderung der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) sieht vor, dass die betroffenen Transportunternehmen eine Bestandsaufnahme der behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz vornehmen. Diese Änderung der VböV soll erst im November 2020 in Kraft treten.*

*Es ist inakzeptabel, dass in der Schweiz Hunderte von Menschen mit einer Behinderung und betagte Menschen regelmässig ihren Zug verpassen oder unter prekären Bedingungen reisen müssen, weil nicht immer Kundenassistentinnen oder -assistenten zur Verfügung stehen oder weil Einrichtungen nicht an die Bedürfnisse dieser Kundschaft angepasst sind. Zu lange wurden diese Probleme nicht angegangen; unsere öffentlichen Verkehrsmittel müssen allgemein zugänglich sein.»*

---

<sup>3</sup> Zur Kundeninformation wurden lediglich summarische Daten erhoben, da sich das Postulat auf die Massnahmen, die spätestens per Ende 2023 umgesetzt werden müssen, fokussiert. Die Kundeninformation zählt nicht zu diesen Massnahmen.

## 2.2 Rechtliche Grundlagen

Gestützt auf das in der Bundesverfassung verankerte Diskriminierungsverbot<sup>4</sup> hält das BehiG unter anderem fest, dass bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des konzessionierten öffentlichen Verkehrs für Menschen mit einer voraussichtlich dauernden Beeinträchtigung<sup>5</sup> bis spätestens 31. Dezember 2023 benutzbar ausgestaltet sein müssen. Neue Bauten, Anlagen und Fahrzeuge, die seit dem 1. Januar 2004 (Inkraftsetzung BehiG) in Betrieb genommen werden, müssen von Beginn an den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Für die Kundeninformations- und die Billettausgabesysteme endete die Anpassungsfrist am 31. Dezember 2013. Unter den konzessionierten öffentlichen Verkehr fallen die Personenverkehrsangebote der Bereiche Eisenbahn inkl. Strassenbahn, Busse inkl. Trolleybusse, Schifffahrt und Seilbahnen, wobei bei den öffentlich zugänglichen Luftseilbahnen lediglich solche mit einer Kapazität von mehr als acht Personen pro Transporteinheit sowie alle öffentlich zugänglichen Standseilbahnen unter den BehiG-Geltungsbereich fallen. Skilifte sind ebenfalls nicht vom BehiG erfasst.

Unter «Menschen mit Behinderungen» fallen gemäss Art. 2 BehiG alle Personen mit einer voraussichtlich dauernden Beeinträchtigung. Das heisst, dass z. B. auch Menschen mit altersbedingten Einschränkungen vom BehiG erfasst sind<sup>6</sup>.

Weiter hält das BehiG fest, dass, wenn das Gericht oder die Verwaltungsbehörde aus Verhältnismässigkeitsgründen eine Massnahme zur Beseitigung einer Benachteiligung von Menschen mit Beeinträchtigung nicht anordnet, vom Unternehmen eine angemessene Ersatzlösung angeboten werden muss. Solche Ersatzlösungen gelten aber als besondere Fälle und erfordern in jedem Fall eine Interessenabwägung.

Das BehiG gibt überdies vor, dass der Bundesrat technische Bestimmungen für ein barrierefreies öffentliches Verkehrssystem erlässt<sup>7</sup>. Diesem Auftrag ist der Bundesrat mit dem Erlass der VböV<sup>8</sup> nachgekommen. Deshalb führt die VböV die einzelnen betroffenen Bereiche des öffentlichen Verkehrs auf und hält fest, welche Hilfsmittel (kostenlos) mitzubefördern sind. Die VböV gibt vor, dass Menschen mit Beeinträchtigung, die (mit den adäquaten Hilfsmitteln) in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom – also ohne Begleitperson – zu bewältigen, grundsätzlich auch den öffentlichen Verkehr autonom benutzen können sollen<sup>9</sup>. Weiter delegiert die VböV die Regelung der technischen Detailbestimmungen an das UVEK und konkretisiert die Finanzhilfen gemäss Art. 23 BehiG.

---

<sup>4</sup> Art. 8 Abs. 2 u. 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

<sup>5</sup> Im BehiG bedeutet «Mensch mit Behinderungen» (Behinderte, Behinderter) eine Person, der es eine voraussichtlich dauernde körperliche, geistige oder psychische Beeinträchtigung erschwert oder verunmöglicht, alltägliche Verrichtungen vorzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen, sich fortzubewegen, sich aus- und weiterzubilden oder eine Erwerbstätigkeit auszuüben (Art. 2 Abs. 1 BehiG)

<sup>6</sup> Im Jahre 2020 waren laut Angaben des BFS bereits 18.9% der Bevölkerung in der Schweiz über 65 Jahre alt.

<sup>7</sup> Art. 15 BehiG

<sup>8</sup> Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34)

<sup>9</sup> Massgebend ist die Topografie des üblichen öffentlichen Raums in der Schweiz (ohne Stufen und – wo erforderlich – mit taktilen Elementen für Sehbehinderte), wo natürliche Neigungen in der Grössenordnung von 12% (kurze Abschnitte bis 15%) öfters vorkommen.

Das UVEK erliess in der Folge die VAböV<sup>10</sup>, welche die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Kundeinformation des öffentlichen Verkehrs festlegt und teilt hierbei den öffentlichen Verkehr in drei Kategorien auf, nämlich den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen, den öffentlichen Bus- und Trolleybusverkehr und den öffentlichen Seilbahnverkehr mit mehr als acht Plätzen pro Fahrzeug.

### Rechtsansprüche

«Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, sollen auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können.»<sup>11</sup> Der Grundsatz dieser Autonomie, welcher im Bundesgesetz verankert ist, soll den Menschen mit Behinderung die Unabhängigkeit/Eigenständigkeit im öffentlichen Verkehr ermöglichen. Um diesen Rechtsanspruch durchzusetzen, sieht das BehiG in den Art. 7, 8 und 9 Klagemöglichkeiten für individuelle Direktbetroffene sowie ein Verbandsbeschwerderecht für national tätige Behindertenorganisationen vor.

### Verhältnismässigkeitsprinzip

Das Verhältnismässigkeitsprinzip bedeutet, dass das Gericht oder die Verwaltungsbehörde in Anwendung von Art. 11 BehiG die Beseitigung der Benachteiligung nicht anordnet, wenn der für Menschen mit Beeinträchtigung zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.<sup>12</sup> Diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Art. 12 Abs. 3 BehiG hält fest, dass in diesen Fällen das Unternehmen eine angemessene Ersatzlösung anzubieten hat.

Die VböV präzisiert die in Art. 12 Abs. 3 BehiG festgehaltene Vorgabe nach einer angemessenen Ersatzlösung, indem die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellungen durch den Einsatz von Personal zu erbringen haben, soweit die grundsätzlich einzuhaltende Autonomie nicht durch technische Massnahmen gewährleistet werden kann.<sup>13</sup>

### Ersatzlösungen versus Überbrückungsmassnahmen

Aufgrund der Rechtsgrundlage ergibt sich eine Unterscheidung zwischen Ersatzlösungen und Überbrückungsmassnahmen wie folgt:

Ersatzlösungen müssen gemäss Art. 12 Abs. 3 BehiG<sup>14</sup> dann erbracht werden, wenn das BAV (oder je nach Zuständigkeit eine andere Behörde) im Sinne von Art. 11 Abs. 1 BehiG die Beseitigung der Benachteiligung für Menschen mit Beeinträchtigung nicht anordnet. Konkret: Wenn eine Massnahme, wie sie in den

<sup>10</sup> Verordnung vom 23. März 2016 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342)

<sup>11</sup> Originaltext gem. Art. 3 Abs. 1 VböV, vgl. auch Fussnote 9

<sup>12</sup> Vgl. Art. 11 Abs. 1 BehiG

<sup>13</sup> Vgl. Art. 3 Abs. 2 VböV

<sup>14</sup> Grundsätzlich besteht eine Pflicht, Ersatzlösungen anzubieten, seit dem 01. Januar 2004. Wo die Verhältnismässigkeit einer Ersatzlösung nicht vor dem Ablauf der Anpassungsfrist (31. Dezember 2023) gegeben ist (z. B. geringer Bedarf), sind Ersatzlösungen spätestens ab dem 01. Januar 2024 zu gewährleisten.

Ausführungsbestimmungen (vgl. z. B. [BAV-Leitfaden für BehiG-Sachverständige Schiffe](#)) festgelegt ist, aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht umgesetzt werden soll. In diesen Fällen ist eine Ersatzlösung zwingend. Diese Ersatzmassnahme muss bis auf Weiteres bzw. unbefristet angeboten werden. Die Erbringung von Ersatzlösungen gilt nur für den Bereich des (konzessionierten) öffentlichen Verkehrs. Für öffentlich zugängliche Dienstleistungen Privater ausserhalb des konzessionierten öffentlichen Verkehrs (z. B. Kinos, Restaurants) existiert eine andere Massnahme, nämlich die Möglichkeit einer Klage auf Entschädigung von maximal Fr. 5'000.-. Diese Möglichkeit einer finanziellen Entschädigung besteht jedoch für den öV nicht.

Überbrückungsmassnahmen: Der Gesetzgeber hat den Fall, dass im öV die Umsetzung einer Massnahme verhältnismässig ist und deshalb bis zum 31. Dezember 2023 umzusetzen wäre, aber das Unternehmen diese Frist nicht einhält, nicht geregelt. Deshalb sind aus Sicht des BAV spätestens vom 01. Januar 2024 bis zur Inbetriebnahme der BehiG-konformen Infrastruktur oder der BehiG-konformen Fahrzeuge Überbrückungsmassnahmen umzusetzen und so den Zugang zu gewährleisten. Oft ist eine solche Überbrückungsmassnahme inhaltlich identisch mit einer Ersatzmassnahme gem. Art. 12 Abs. 3 BehiG, kann aber auch eine andere Lösung darstellen. Da die im Gesetz festgelegte Frist nicht eingehalten wird, muss die Umsetzung nach 2024 so rasch wie möglich erfolgen. So oder so ist aber das Risiko einer Klage oder Beschwerde seitens der Betroffenen in diesen Fällen nicht unerheblich.

## 2.3 Zuständigkeiten Genehmigung und Finanzierung

### Genehmigungszuständigkeiten

Die Kantone und Gemeinden sind für die Genehmigung der Bushaltestellen zuständig. Für die übrigen Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs liegt die Genehmigungs- bzw. Zulassungskompetenz beim BAV.

### Finanzierungszuständigkeiten

Für die Finanzierung der BehiG-Massnahmen im öffentlichen Verkehr gelten die gleichen Zuständigkeiten wie für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs allgemein: Für die Eisenbahn-Infrastrukturfinanzierung ist der Bund zuständig (Ausnahme: rein touristische Angebote); für den Eisenbahn-Fernverkehr (Fahrzeuge) sind es die Unternehmen selber. Für die Fahrzeuge des regionalen Personenverkehrs (Eisenbahn und Busse) liegt die Finanzierungszuständigkeit beim Bund und bei den Kantonen gemeinsam. Beim Ortsverkehr (Fahrzeuge und Infrastruktur) liegt die Finanzierungszuständigkeit bei den Kantonen und deren Gemeinden. Die Angebote der Personenschiffahrt und des dem BehiG unterstellten Seilbahnverkehrs sind zu ca. 95 % touristisch und somit durch die Unternehmen selber finanziert. Bei den Bushaltestellen sind die Eigentümer – also in aller Regel die Kantone und deren Gemeinden – für die Finanzierung zuständig.

## 2.4 Vorgehen der Befragung durch das BAV / Rückmeldungen

Im Rahmen der im Frühling 2022 durch das BAV erfolgten Umfrage bei den konzessionierten Transportunternehmen wurde der Umsetzungsstand per 31. Dezember 2021 und der Ausblick per 31. Dezember 2023 sowie nach diesem Zeitpunkt erfragt. Dabei wurde der Fokus auf die erforderlichen Massnahmen bei

den Bauten, Anlagen und Fahrzeugen gelegt. Die Situation in Bezug auf die Barrierefreiheit bei der Kundeninformation wurde summarisch erhoben, da die Anpassungsfrist gemäss BehiG bereits per 31. Dezember 2013 abgelaufen ist.

Es wurden nur diejenigen Unternehmen befragt, deren Angebote unter Art. 3 BehiG fallen. Das heisst, dass die Umfrage den bundesrechtlich konzessionierten öffentlichen Verkehr inkl. den öffentlich zugänglichen Standseilbahnen, den öffentlich zugänglichen Luftseilbahnen mit mehr als acht Plätzen je Kabine sowie den Personenschiffsverkehr umfasst. Nicht betrachtet werden im vorliegenden Bericht Angebote, die nicht dem BehiG unterliegen, namentlich Angebote der kantonalen Schifffahrt, des Taxiverkehrs, des grenzüberschreitenden Fernbusverkehrs, der Schüler- und Arbeitertransporte, des Luftseilbahnverkehrs mit bis zu acht Plätzen je Transporteinheit sowie der Skilifte.

Das BAV hat zur Erhebung der notwendigen Angaben betreffend die Umsetzung des BehiG im öV je Verkehrsmittel einen strukturierten Fragebogen erstellt. Dieser umfasst Fragen zum Stand der BehiG-Anpassungen bei den Fahrzeugen und der Infrastruktur per Ende 2021 und per Ende 2023. Weiter wurde unter dem Titel «Ausblick» nach später geplanten Umsetzungen gefragt, sollten nicht alle als verhältnismässig beurteilten Anpassungen bis Ende 2023 erfolgt sein.

Diese Fragebögen stellte das BAV den Unternehmen betreffend Eisenbahnfahrzeuge, Seilbahnen, konzessionierte Schifffahrt und Strassenbahnen direkt zur Beantwortung zu.

Die Angaben zur Eisenbahninfrastruktur wurden im Rahmen des separat beim BAV laufenden BehiG Umsetzungsprogramms erhoben. Dieses BAV-Umsetzungsprogramm besteht bereits seit mehreren Jahren. Da der Bund zu 100 % für die Finanzierung der Infrastruktur des abgeltungsberechtigten Eisenbahnverkehrs zuständig ist, obliegt ihm eine Kontrollfunktion dafür, dass die in die Infrastruktur investierten Bundesmittel gesetzeskonform eingesetzt werden.

Im Bereich der Bushaltstellen – sie fallen in die Zuständigkeit der Kantone und deren Gemeinden – wurde die Erhebung durch die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) via Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV) vorgenommen.

Die Auswertung der lückenlosen, aber qualitativ unterschiedlichen Rückmeldungen erfolgte durch das BAV in aggregierter Form.

### **3 Eisenbahn**

#### **3.1 Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge**

##### **3.1.1 Infrastruktur (Bahnhöfe und Bahn-Haltstellen)**

Bis Ende 2023 müssen die Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltstellen der Schweiz baulich an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst werden, soweit solche Anpassungen verhältnismässig sind. Für die Umsetzung sind die Bahnen bzw. die Infrastrukturbetreiberinnen verantwortlich. Das BAV hat 2017 das «Umsetzungsprogramm BehiG» für die Eisenbahn-Infrastruktur gestartet, um diese bei der Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten zu unterstützen.

Gemäss den aktuellsten Daten der Bahnen (Stand: Ende 2021) entspricht mehr als die Hälfte der Bahnhöfe und Haltestellen den BehiG-Vorgaben: 928 der total rund 1'800 Stationen können von Personen mit Gehbeeinträchtigung autonom und spontan benutzt werden. Das sind 20 mehr als im Vorjahr. Weil die grossen Bahnhöfe prioritär angepasst werden, konnten per Ende 2021 bereits 73 % aller Reisenden von den behindertengerechten Umbauten profitieren.

Gemäss aktueller Planung der Bahnen werden bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist per Ende 2023 weitere 166 Bahnhöfe baulich angepasst sein. Damit wird sich der Anteil der Passagiere, die autonom und spontan reisen können, bis Ende 2023 auf 82 % erhöhen. Bei 541 Bahnhöfen oder Eisenbahn-Haltestellen können die Anpassungen trotz mehrfacher Intervention des BAV erst nach Ablauf der gesetzlichen Frist umgesetzt werden. Gegenüber dem letzten Standbericht hat sich die Zahl der Bahnhöfe, die verspätet umgebaut werden, nochmals deutlich erhöht. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich mit der Verfeinerung der Planung die ursprünglichen Annahmen als unrealistisch erwiesen haben und die Planung angepasst werden musste. Bei 134 der 541 verspäteten Umbauprojekte beginnen zumindest die Umbauarbeiten vor Ablauf der Sanierungsfrist. Für alle Projekte, deren Baubeginn erst nach Ende 2023 angesetzt ist, hat das BAV verbindliche Termin- und Finanzierungspläne eingefordert und erhalten. Damit wird sichergestellt, dass es nicht noch zu weiteren Verzögerungen kommt. Die Planungssicherheit konnte damit in den letzten Jahren deutlich erhöht werden.

Die Verantwortung dafür, dass viele Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen erst nach der gesetzlichen Frist umgebaut sein werden, liegt bei den Bahnen. Sie geben als Grund fehlende Ressourcen bei Planung, Personal und fehlende Zeitfenster für die Bautätigkeit an. Das BAV erwartet, dass die Unternehmen bis zur Inbetriebnahme der verspätet umgebauten Anlagen Teilinbetriebnahmen umsetzen bzw. Überbrückungsmassnahmen wie Hilfestellung vor Ort und in spezifischen Fällen Shuttleangebote anbieten.

Bei rund 140 Bahnhöfen bzw. Haltestellen ist eine bauliche Anpassung unverhältnismässig, weil u.a. das Passagieraufkommen im Verhältnis zu den Kosten nur sehr klein ist. Hier müssen dauerhaft Ersatzmassnahmen angeboten werden. Im Vordergrund steht die Hilfestellung durch Bahnpersonal.

### 3.1.2 Fahrzeuge des regionalen Personenverkehrs (RPV)

Am 31. Dezember 2021 entsprachen rund 1200 Züge und damit vier Fünftel der Vorgabe gemäss Bundesrecht, dass pro Zug mindestens ein autonom benutzbarer Einstieg für Personen im Rollstuhl bzw. mit Rollator vorhanden sein muss.

Rund ein Fünftel der Züge entsprachen am 31. Dezember 2021 dieser Vorgabe nicht, wobei dieser Umstand vor allem durch zwei Sonderfälle bedingt ist, welche fast drei Viertel dieser nichtkonformen Züge ausmachen: Die Fahrzeuge eines Ostschweizer öV-Unternehmens, die sowohl in der Schweiz, als auch in Deutschland eingesetzt werden, erfüllen die Vorgabe der maximalen horizontalen Spaltbreite nicht, auch wenn es sich um niederflurige Kompositionen handelt. Aus technischen Gründen können bei diesen Fahrzeugen keine intelligenten Schiebetritte oder Klapptritte nachgerüstet werden. Die Fahrzeuge sind für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator benutzbar, es ist jedoch Hilfestellung durch den Lokführer/die Lokführerin erforderlich; d. h., eine spontane Benutzung ohne Voranmeldung ist möglich, lediglich die

Autonomie ist nicht gegeben. Der zweite Sonderfall betrifft ein deutsches Unternehmen mit Regionalverkehrsangebot vor allem auf einer grenznahen Linie. Bei diesem Angebot sind bis Ende 2023 keine BehiG-konformen Fahrzeuge im Einsatz; die entsprechende Betriebsbewilligung wurde denn auch bloss befristet bis zum 31. Dezember 2023 erteilt. Ab dem 1. Januar 2024 muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Einsatz entsprechender Fahrzeuge vorsehen, die die Vorgaben des BehiG erfüllen. Gestützt auf einen diesbezüglichen Nachweis kann anschliessend die befristete Betriebsbewilligung für eine unbefristete Zeit erteilt werden. Im Ausblick argumentiert das Unternehmen mit einer aktuell laufenden Ausschreibung des Angebots in Deutschland.

Bei den grössten Eisenbahnverkehrsunternehmen der Schweiz (SBB, BLS AG [BLS], Schweizerische Südostbahn [SOB] und Rhätische Bahn [RhB]) ergibt sich per 31. Dezember 2021 insgesamt ein Anteil von 95 % BehiG-konformen Zügen.

Bis Ende des Jahres 2023 soll sich gemäss der von den Unternehmen erhaltenen Angaben die Anzahl der BehiG-konformen Züge auf rund 1300 erhöhen. Es ist zu beachten, dass noch nicht alle Unternehmen definitive Prognosen zusenden konnten, da die Beschaffungsprozesse teilweise im vollen Gange sind.

### 3.1.3 Fahrzeuge des Fernverkehrs (FV)

Insgesamt waren per 31. Dezember 2021 330 Fernverkehrszüge in Verkehr. Davon waren 263 Züge der SBB, 29 Züge der SOB, 16 Züge der BLS und 22 Züge von internationalen Partnerbahnen unterwegs. Per Ende 2023 werden voraussichtlich insgesamt 339 Fernverkehrszüge in Betrieb sein.

Gemäss Aussage der SBB, die bis Ende 2021 die einzige Fernverkehrs-Betreiberin war, wird die BAV-Richtlinie «Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des Fernverkehrs»<sup>15</sup> im Rahmen der darin aufgeführten Frist (31. Dezember 2023) voraussichtlich eingehalten. Diese Richtlinie hält fest, dass spätestens per 1. Januar 2024 grundsätzlich mindestens ein Fernverkehrszug pro Stunde und Richtung an jedem Fernverkehrsbahnhof halten soll, der die bundesrechtlichen Bestimmungen für die autonome Benutzung durch Menschen mit Beeinträchtigung erfüllt. Die übrigen Fernverkehrszüge müssen die Benutzung für Menschen mit Beeinträchtigung ebenfalls gewährleisten, wobei hier aber Hilfestellung durch das Personal anstelle des autonomen Ein-/Ausstiegs möglich ist. Das heisst, dass insbesondere ausländische Züge, die im schweizerischen Fernverkehr eingesetzt werden und die die autonome Benutzung nicht ermöglichen, versetzt zu den autonom benutzbaren Zügen des Fernverkehrs eingesetzt werden sollen. Zudem ist im Sinne einer Ausnahme der Einsatz von nur durch Personalhilfe benutzbaren Neigezügen (ICN) auf der Strecke Basel – Delémont – Biel/Bienne – Lausanne während der gesamten Betriebszeit zulässig. Dieser Einsatz der für Reisende im Rollstuhl oder mit Rollator nur mit Personalhilfestellung benutzbaren ICN zwingt sich aufgrund der spezifischen Streckenbeschaffenheit und der Fahrplaneinhaltung auf. Auf dem gesamten Netz ist bei Störungen ein kurzzeitiger Einsatz von nur durch Personalhilfe benutzbaren Rollmaterial gemäss der Richtlinie ebenfalls möglich, um den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten.

---

<sup>15</sup> [www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien.html](http://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien.html)

Die beiden neuen FV-Betreiberinnen, BLS und SOB, nutzen neues, ausschliesslich BehiG-konformes Rollmaterial.

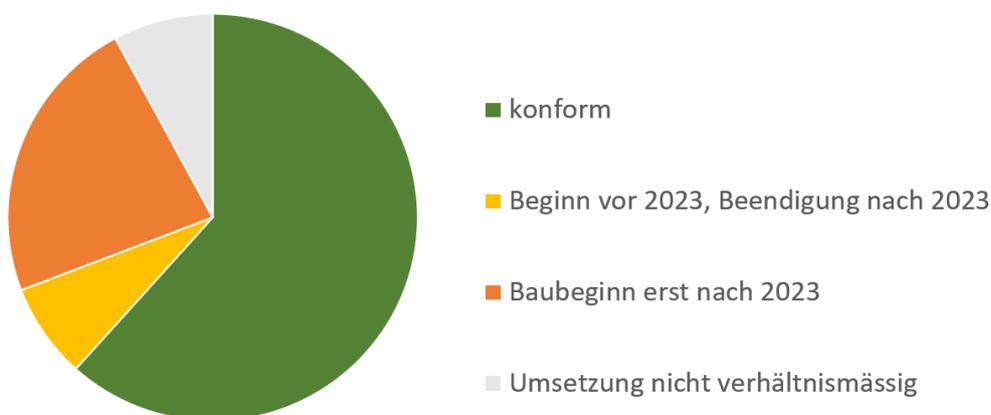
## 3.2 Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge

### 3.2.1 Infrastruktur

In allen Fällen, bei welchen die Inbetriebnahme der Massnahmen zur BehiG-Umsetzung nicht fristgerecht erfolgt, sind ab Januar 2024 zwingend Teilinbetriebnahmen oder Überbrückungsmassnahmen vorzusehen. Es liegt in der Verantwortung der Bahnen, die geeigneten organisatorischen oder betrieblichen Massnahmen zu definieren. Das BAV hat im Frühling 2022 alle Bahnen aufgefordert, ein Faktenblatt für die vorgesehenen Überbrückungsmassnahmen zu erstellen und im Frühjahr 2023 dem BAV einzureichen. Als mögliche Überbrückungsmassnahmen stehen den Bahnen Hilfe durch Personal vor Ort und in vom BAV bewilligten Ausnahmefällen das Ausweichen auf ein alternatives öV- oder Shuttle-Angebot zur Auswahl.

In rund 9 % aller Fälle (d. h. bei 140 von rund 1800 Bahnhöfen und Haltestellen) ist eine bauliche Anpassung unverhältnismässig, weil u. a. das Passagieraufkommen im Verhältnis zu den Kosten nur sehr klein ist. Hier müssen spätestens ab Januar 2024 Ersatzmassnahmen angeboten werden. In aller Regel steht die Hilfestellung durch Personal des Unternehmens im Vordergrund.

*Überblick Eisenbahn Infrastruktur per Ende 2023:*



### 3.2.2 Fahrzeuge

Gemäss Angaben der rückmeldenden Unternehmen<sup>16</sup> werden am 31. Dezember 2023 rund 6 % der Fahrzeuge des regionalen Eisenbahnverkehrs noch nicht BehiG-konform sein. Die Unternehmen weisen allerdings darauf hin, dass diese Zahl vorbehältlich von möglichen Lieferengpässen zustande kommt.

Im grenzüberschreitenden regionalen Verkehr, insbesondere im Klettgau und im Centovalli, kommt es zusätzlich zu einer gewissen Unschärfe aufgrund des grenzüberschreitend eingesetzten Rollmaterials.

Die SBB werden auch nach 2023 rund 13 Dispozüge (S-Bahn Zürich) in der Hauptverkehrszeit (HVZ) einsetzen, welche nur über Hochflureinstiege verfügen.

<sup>16</sup> Rückmeldungen gemäss E-Mail-Anfragen durch das BAV. In einem Fall ohne Rückmeldung ist dem BAV allerdings bekannt, dass Fahrzeuge von der Problematik betroffen sind.

Dies entspricht nicht den Grundsätzen des BehiG, da insbesondere bei einem spontanen Einsatz (z. B. bei pannenbedingten Ausfällen der Regelfahrzeuge) eine Beförderung von Menschen mit Beeinträchtigungen schwierig erscheint, da die Kurzfristigkeit deren Einsatzes i. d. R. keine Voranmeldung für die Betroffenen erlaubt.

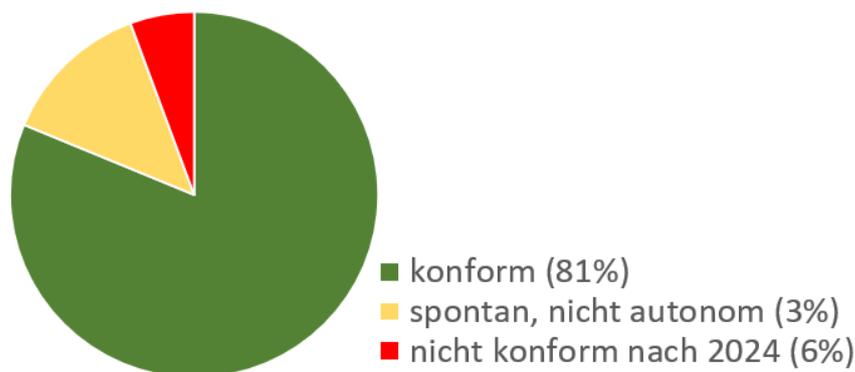
Bei nahezu der Hälfte aller per Ende 2023 nicht konformen Eisenbahnfahrzeuge kann allerdings das Lokpersonal mittels Faltrampe den vorhandenen Spalt überbrücken. Dies wird bereits heute praktiziert.

Bei den übrigen Fahrzeugen sehen die Unternehmen unterschiedliche Überbrückungs- bzw. Ersatzlösungen vor, abhängig von den jeweiligen situativen Gegebenheiten und rollenden Planungen. In einem Fall sieht das Unternehmen keine Ersatzlösung im eigentlichen Sinne vor, sondern verweist auf das stündliche BehiG-konforme Angebot. Damit ist allerdings nur 50 % des Angebots BehiG-konform und erfüllt damit die BehiG Anforderungen nicht vollumfänglich.

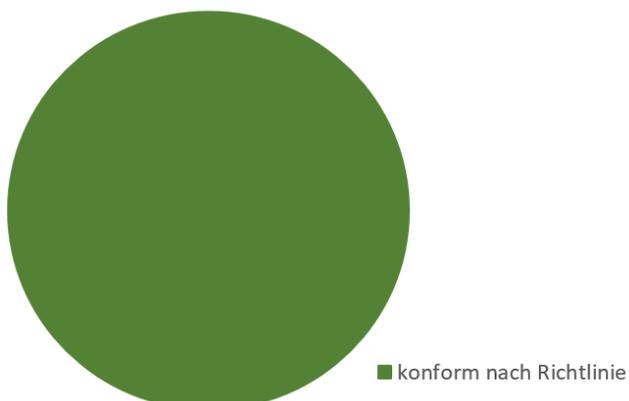
In Bezug auf die Ersatzbeschaffung von BehiG-konformem Rollmaterial geben diverse Bahnen, bei denen per Ende 2023 noch nicht alle Fahrzeuge BehiG-konform sind, an, dass die Planung eine Beschaffung innert rund fünf Jahren vorsieht und ein früherer Kauf u. a. aus finanzieller Sicht nicht umsetzbar ist.

Rund 2 % der Züge werden am 31. Dezember 2023 teilweise bzw. gar kein BehiG-konformes Kundeninformationssystem vorweisen.

#### *Überblick Eisenbahn Fahrzeuge regionaler Personenverkehr per Ende 2023:*



#### *Überblick Eisenbahn Fahrzeuge Fernverkehr per Ende 2023:*



## 4 Bus inkl. Trolleybus

### 4.1 Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge

#### 4.1.1 Infrastruktur (Bushaltestellen)

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zur Interpellation 19.3867 Candinas «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen in den Kantonen und Gemeinden» vom 21. Juni 2019<sup>17</sup> unter anderem darauf hingewiesen, dass die Zuständigkeit der BehiG-Umsetzung bei den Bushaltestellen beim Strasseneigentümer, also in der Regel bei den Kantonen und Gemeinden, liegt. Die zuständigen kantonalen Direktorenkonferenzen wurden durch die damalige UVEK-Departementschefin bereits in früheren Jahren auf diese Zuständigkeit hingewiesen. Bei Bushaltestellen hat der Bund somit keine Koordinationsfunktion. Deshalb wurde die Erhebung der BehiG-Umsetzung bei den Bushaltestellen für den vorliegenden Bericht von der BPUK via KKDöV durchgeführt.

Gemäss einer groben Erhebung bei den Kantonen waren bis Ende 2021 schweizweit gut ein Drittel aller Bushaltestellen BehiG-konform angepasst.<sup>18</sup> Bei rund einem Viertel der Bushaltestellen ist die Verhältnismässigkeit für eine bauliche Massnahme gemäss Angaben der Kantone resp. Gemeinden nicht gegeben; sie werden deshalb nicht angepasst. Für die verbleibenden 42 % der Haltestellen, die bis Ende 2023 BehiG konform sein sollten, sind derzeit keine eindeutigen Aussagen möglich.<sup>19</sup> Bei diesen Haltestellen steht entweder noch eine Verhältnismässigkeitsprüfung an oder die BehiG-konforme Umsetzung erfolgt aufgrund einer nachrangigen Priorisierung beziehungsweise infolge von Herausforderungen bei der Planung oder beim Bau erst nach 2023.

Die Umfrage hat gezeigt, dass einige Kantone im Moment noch keinen abschliessenden Überblick haben – insbesondere was die Situation bei den Bushaltestellen auf Gemeindestrassen betrifft.

Die Gründe für solche Umsetzungsrückstände sind vielfältig. Für behindertengerechte Bushaltestellen gelten hohe Anforderungen, was die Dimensionierung des Warte- und Manövrierbereichs für Passagiere sowie die An- und Wegfahrt für Busse betrifft. Sie sind nur unter bestimmten topographischen Voraussetzungen umsetzbar und benötigen vergleichsweise viel Platz. Ein Umbau ist deshalb teilweise nur mit zusätzlichem Landerwerb möglich. Weiter müssen bei Sanierungen auch andere Aspekte (z. B. Verkehrssicherheit, Fussgängeranbindung etc.) berücksichtigt werden. Um sämtliche Ansprüche erfüllen zu können, sind häufig Projekte notwendig, die den gesamten Strassenabschnitt verändern, was nicht selten zu langjährigen Verfahren führt (insbesondere bei Einsprachen oder Enteignungen) und ausreichend Personalressourcen voraussetzen. Die entsprechenden Prozesse können nur bedingt beschleunigt werden. Die meisten Kantone wenden beim BehiG-konformen Umbau ihrer Bushaltestellen deshalb Priorisierungskriterien an (z. B. Zahl der Ein- und Aussteiger, Angebotsfrequenz, Nähe zu wichtigen Einrichtungen etc.). Teilweise werden auch Mindestziele definiert (z. B. eine Haltestelle pro Gemeinde). Damit soll

---

<sup>17</sup> [www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193867](http://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193867)

<sup>18</sup> Basierend auf Rückmeldungen aus 21 Kantonen.

<sup>19</sup> Gestützt auf Rückmeldungen aus 14 Kantonen.

sichergestellt werden, dass Haltestellen mit einem hohen Potenzial als erstes umgebaut sind und bis 2023 in möglichst grosser Zahl zur Verfügung stehen.

#### 4.1.2 Fahrzeuge

Busse und Trolleybusse des konzessionierten öffentlichen Linienverkehrs werden durch das BAV zugelassen. Die Lebensdauer der Busse mit Diesel-, Gas-, Elektro- oder Hybridantrieb beträgt üblicherweise 10 bis 12 Jahre, in einzelnen Fällen bis zu 15 Jahre. Bei den Trolleybussen beträgt die Lebensdauer bis zu 20 Jahre. Dies bedeutet, dass im Bereich der Busse (Fahrzeuge) die BehiG-Umsetzung per 31. Dezember 2021 mit einigen Ausnahmen bereits vollzogen war, da seit dem 1. Januar 2004 nur noch Fahrzeuge zugelassen werden, welche die technischen Vorgaben für die Benutzung durch Menschen mit Beeinträchtigung erfüllen.

Grundsätzlich werden Niederflrbusse zugelassen, welche unter anderem die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für den niveaugleichen Ein-/Ausstieg erfüllen. Dies bedeutet, dass der niveaugleiche Ein-/Ausstieg für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator dann möglich ist, wenn auch die entsprechenden haltestellenseitigen Voraussetzungen gegeben sind.

Wo die topografischen Rahmenbedingungen (Bergregionen) den Einsatz von Niederflrbusen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen ermöglichen, lässt das BAV auf von ihm definierten Bergstrecken Hochflrfahrzeuge zu. Diese müssen einen integrierten Rollstuhl-Hublift aufweisen.

In der Schweiz waren am 31. Dezember 2021 insgesamt rund 8900 Linienbusse zugelassen, davon waren rund 97 % Niederflrfahrzeuge und 3 % Hochflrfahrzeuge mit Rollstuhl-Hublift. 12 Trolleybusse und rund 45 Kleinbusse, die in Wintersportregionen für die Beförderung von Skifahrenden eingesetzt werden, waren Ende 2021 noch nicht BehiG-konform.

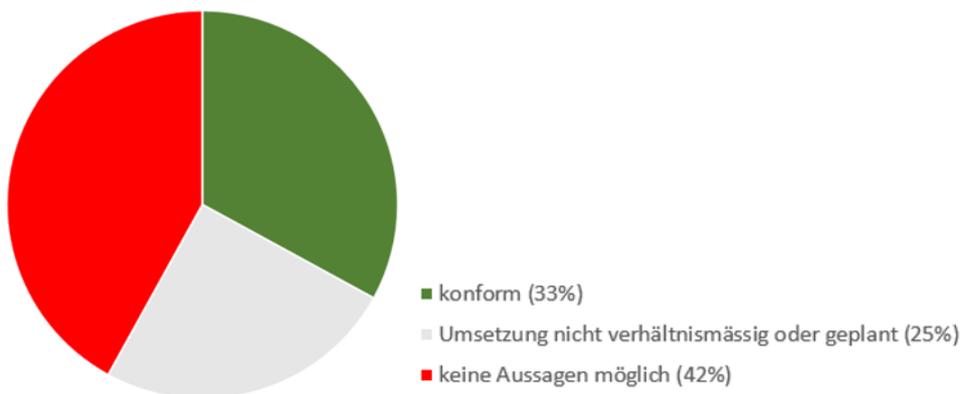
#### 4.2 Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge

##### 4.2.1 Infrastruktur

Für die verbleibenden 42 % der Haltestellen, die bis Ende 2023 BehiG konform sein sollten, sind derzeit keine eindeutigen Aussagen möglich.

Damit der BehiG-konforme Ausbau nach 2023 rasch voranschreitet, weisen die Kantone die Gemeinden regelmässig auf die Pflicht zum hindernisfreien Ausbau von Bushaltestellen hin und unterstützen die kommunale Ebene mit Empfehlungen und Planungshilfen, die auf bauliche Standards, Fragen der Verhältnismässigkeitsprüfung oder mögliche Ersatz- und Übergangslösungen eingehen. Vereinzelt werden durch die Kantone auch zusätzliche finanzielle Mittel für Gemeinden bereitgestellt.

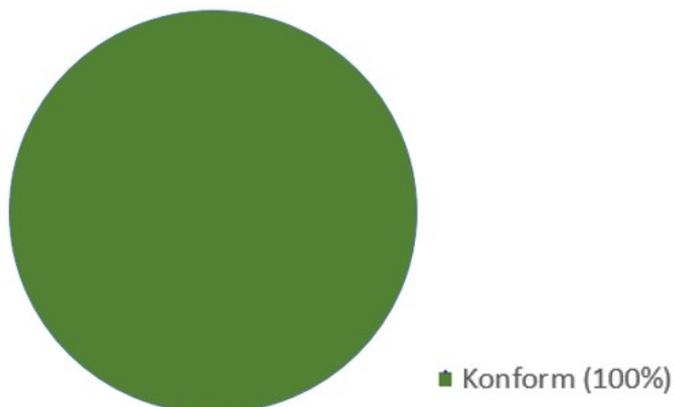
### Überblick Bus Infrastruktur (Bushaltestellen) per Ende 2023:



#### 4.2.2 Fahrzeuge

Das BAV geht davon aus, dass per Ende 2023 auch die insgesamt rund 60 Fahrzeuge, die aktuell noch keine BehiG-Konformität aufweisen, durch Fahrzeuge ersetzt sein werden, die barrierefrei benutzbar sind.

### Überblick Busse (Fahrzeuge) per Ende 2023:



## 5 Strassenbahnen<sup>20</sup>

### 5.1 Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge

#### 5.1.1 Infrastruktur (Strassenbahnhaltestellen)

Strassenbahnhaltestellen werden teilweise vom BAV und teilweise von den kantonalen/kommunalen Behörden genehmigt. Ende 2021 entsprachen rund 59 % von den insgesamt 755 Tramhaltestellen in den Agglomerationen Bern, Basel, Genf und Zürich den Ausführungsbestimmungen zum BehiG.

#### 5.1.2 Fahrzeuge

Strassenbahnfahrzeuge werden durch das BAV zugelassen. Ende 2021 wiesen 72 % von den rund 500 Strassenbahnzügen, die in den Agglomerationen Bern, Basel, Genf und Zürich verkehren und mehrheitlich im Mischverkehr mit anderen

<sup>20</sup> Strassenbahnen in den Agglomerationen, die mehrheitlich im Strassenverkehr fahren.

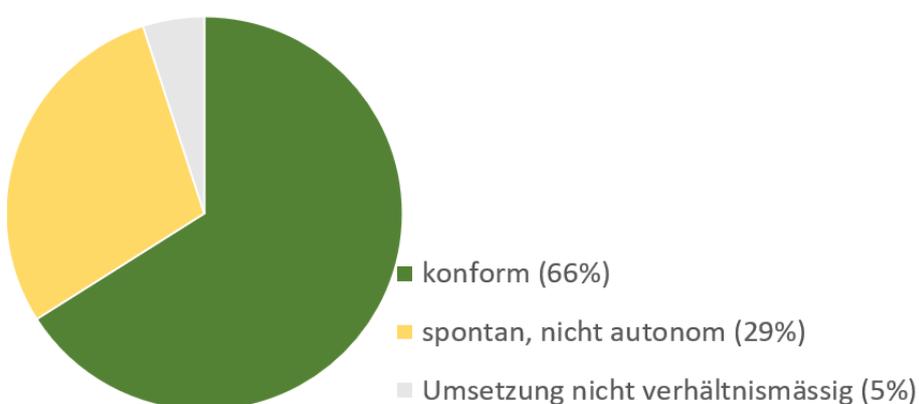
Strassenverkehrsteilnehmenden fahren, die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für den niveaugleichen Einstieg für Rollstühle und Rollatoren auf.

## 5.2 Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge

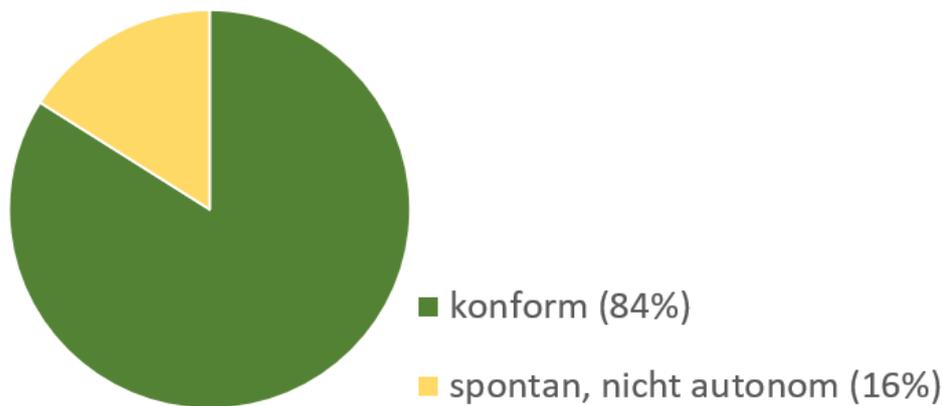
Gemäss den Rückmeldungen der Unternehmen in den Agglomerationen Bern, Basel, Genf und Zürich mit Tramangeboten, die mehrheitlich im Strassen-Mischverkehr mit anderen Strassenverkehrsteilnehmenden verkehren, werden per 31. Dezember 2023 gut 16 % der Tramzüge und 34 % der Haltestellen die BehiG-Anforderungen für die autonome Benutzung nicht erfüllen. Hier haben die Eigentümer zusammen mit den Unternehmen die erforderlichen Massnahmen so rasch wie möglich umzusetzen. Die Unternehmen haben Überbrückungsmassnahmen bis zur Inbetriebnahme der angepassten Haltestelle anzubieten, was in aller Regel durch Hilfestellung durch ihr Personal erfolgt. Bei rund 5 % aller Tramhaltestellen ist die Verhältnismässigkeit für eine Anpassung in Bezug auf die infrastrukturseitige Voraussetzung für den niveaugleichen und somit autonomen Ein-/Ausstieg nicht gegeben. In diesen Fällen sind bis auf Weiteres Ersatzmassnahmen in der Form von Hilfestellung anzubieten. Da diese Hilfestellung wie bei den Bussen durch den Tramführer / die Tramführerin erfolgt, bleibt die Spontanität, d. h. eine Benutzung ohne die Notwendigkeit einer Voranmeldung, gewährleistet, auch wenn hier die Autonomie beim Ein-/Aussteigen für Menschen im Rollstuhl oder fallweise mit Rollator nicht gewährleistet ist.

Die Massnahmen bezüglich der barrierefreien Kundeninformation in den Strassenbahnfahrzeugen sind gemäss den Unternehmen vollständig umgesetzt. Zur barrierefreien Kundeninformation an den Tramhaltestellen geben zwei der Unternehmen an, dass diese grösstenteils vorhanden ist. Bei einem Unternehmen sind rund zwei Drittel der Haltestellen bei denen die Verhältnismässigkeit gegeben ist, mit vorschriftenkonformen Kundeninformationselementen ausgestattet. Ein Unternehmen gibt an, nur optische und keine akustische Kundeninformation an den Haltestellen anzubieten, was nur bei Haltestellen mit geringem Bedarf seitens der Betroffenen dem Verhältnismässigkeitsprinzip des BehiG entspricht.

*Überblick Tramhaltestellen per Ende 2023:*



### Überblick Tram Fahrzeuge per Ende 2023:



## 6 Seilbahnen

### 6.1 Stand Umsetzung Infrastruktur und Fahrzeuge

Per Ende 2021 betrieben 115 konzessionierte Seilbahnunternehmen dem BehiG unterstellte Standseil-, Kabinen- und Umlaufbahnen. Diese Unternehmen betrieben per Ende 2021 227 Pendel- bzw. Umlaufkabinenbahnen sowie 51 Standseilbahnen, welche dem BehiG unterstehen. Zu diesen insgesamt 278 Anlagen wurden im Rahmen der zum vorliegenden Postulat erfolgten Bestandsaufnahme von den konzessionierten Seilbahnunternehmen Angaben in Bezug auf die BehiG-Konformität gemacht. Bei Pendel- und Standseilbahnen wurde abgefragt, ob alle Kabinen bzw. Fahrzeuge über einen niveaugleichen Einstieg samt Rollstuhlplatz inkl. zugehöriger Manövrierfläche verfügen, bei bestehenden Kabinen-Umlaufbahnen ist ebenfalls die Verhältnismässigkeit zu betrachten. Es ist aber davon auszugehen, dass bei diesen Bahnen mindestens 20 % aller Kabinen einen niveaugleichen Einstieg samt Rollstuhlplatz inkl. zugehöriger Manövrierfläche vorweisen müssen. Dies, damit die zusätzliche Wartezeit für diese Personen in einem zumutbaren Rahmen bleibt. Daneben sind diverse Luftseilbahnen in Betrieb, welche aufgrund der geringeren Transportkapazität der Fahrzeuge nicht dem BehiG unterstehen.

Gut 65 % der insgesamt 227 Pendel- und Umlaufbahnen waren für die Beförderung von Personen im Rollstuhl bis Ende 2021 eingerichtet, bei 35 % konnten Rollstuhlfahrende nicht oder nicht ohne Hilfestellung des Personals transportiert werden. Dabei merken einige Unternehmen an, dass teilweise auch alternative Anreisemöglichkeiten zur Bergstation bestehen und gewisse Anlagen für Rollstuhlfahrende gar nicht erreichbar sind, da es sich um reine Schneesportanlagen handelt. Aus Sicht BAV können solche Aspekte nur im Rahmen von Verhältnismässigkeitsbeurteilungen situativ einbezogen werden.

Bei den Standseilbahnen waren 60 % der insgesamt 51 Anlagen für die Beförderung von Personen im Rollstuhl bis Ende 2021 eingerichtet, bei 40 % konnten Rollstuhlfahrende nicht oder nicht ohne Hilfestellung des Personals befördert werden.

### 6.2 Ausblick Infrastruktur und Fahrzeuge

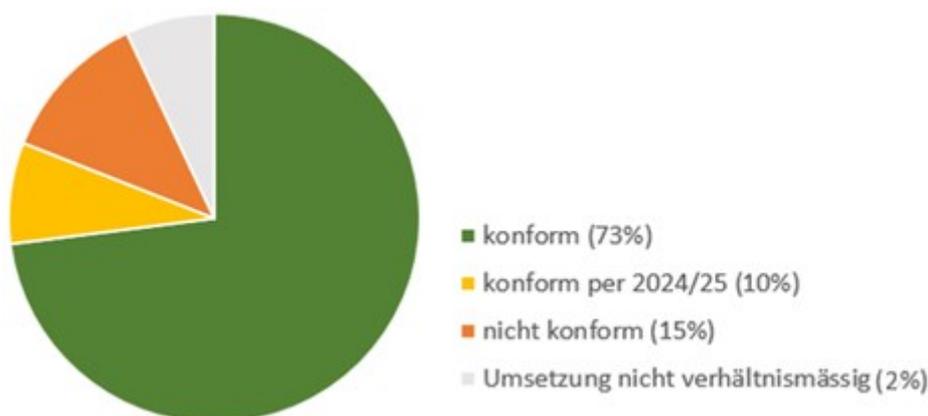
Eine Rollstuhlbenutzung soll bei weiteren 10 % der Pendel- und Umlaufbahnen bis Ende 2023 ermöglicht werden. Kurz nach 2023 sollen zudem weitere 9 % der

Anlagen den BehiG-Vorgaben entsprechen, so dass noch insgesamt 16 % bzw. insgesamt 37 Anlagen nicht autonom durch Rollstuhlfahrende benutzbar sind.

Eine Rollstuhlbenutzung soll bei weiteren 6 % der Standseilbahnen bis Ende 2023 ermöglicht werden. Auch bei den Standseilbahnen werden kurz nach 2023 noch weitere Anlagen angepasst, so dass hier schlussendlich nur noch etwa 25 % bzw. 12 Anlagen nicht vollständig BehiG-konform sind.

Das BAV geht davon aus, dass ein Grossteil der noch nicht BehiG-konformen Anlagen bis Ende 2023 oder zumindest kurz danach angepasst sein wird. Allerdings werden nicht alle Seilbahnen den Mindeststandard erfüllen. Sei dies, weil beispielsweise aus Platzgründen nur ein rückwärtiger Einstieg für Rollstühle ohne Manövrierfläche umsetzbar ist (bei Pendelbahnen) oder eine geringere Anzahl der Fahrzeuge als die vom BAV verlangten 20 % der Kabinen (bei Kabinenumlaufbahnen) rollstuhlgängig sind. Zum einen sehen sich einzelne, rein touristische Seilbahnunternehmen ohne Abgeltung durch die öffentliche Hand derzeit nicht in der Lage, die entsprechenden finanziellen Lasten zu tragen. Zum anderen besteht bei einigen Anlagen aus Sicht der Betreiber auch keine Notwendigkeit, da die Bergstation auch mit anderen Verkehrsmitteln (Tram oder Seilbahnen) erreicht werden kann oder die Anlagen ausschliesslich dem Wintersport/Skifahren dienen und die Talstation mit dem Rollstuhl gar nicht erreicht werden kann. Bei wenigen Bahnen besteht zudem noch Abklärungsbedarf, welche Massnahmen überhaupt umgesetzt werden können. Einige Seilbahnunternehmen haben ebenfalls angekündigt, die vollständige BehiG-Konformität erst nach Ablauf der Konzession der bestehenden Anlage in Angriff zu nehmen, was die BehiG-Vorgabe bezüglich der Anpassungsfrist 2023 verletzt. Hierbei ergeben sich Zeithorizonte für die Umsetzung von 2026 bis 2030. Für die Übergangsphase werden die Seilbahnunternehmen angemessene Ersatz- bzw. Übergangslösungen anzubieten haben. Diverse Unternehmen setzen hierbei auf Personalassistenten, lassen die Begleitperson gratis mitfahren, stellen einen Taxidienst oder erteilen eine Autofahrbewilligung für die Benutzung der Bergstrasse.

#### *Überblick Seilbahnen Infrastruktur und Fahrzeuge per Ende 2023:*



## **7 Schifffahrt**

### **7.1 Stand Umsetzung Infrastruktur und Schiffe**

#### **7.1.1 Infrastruktur (Landungsanlagen)**

Landungsanlagen werden vom BAV genehmigt. Gemäss den Angaben der Unternehmen werden von ihnen 234 Landungsanlagen angefahren, die per Ende 2021 bereits die Möglichkeit aufwiesen, Personen im Rollstuhl den Zugang zu den Schiffen zu ermöglichen. Bei 41 Landungsanlagen war der Zugang zu den Schiffen für Personen im Rollstuhl über die Landungsanlagen bis Ende 2021 nicht möglich.

#### **7.1.2 Schiffe (Fahrzeuge)**

Aktuell sind 154 Schiffe bei den 26 konzessionierten Schifffahrtsgesellschaften in Betrieb. Darunter befinden sich u. a. 116 Motorschiffe, 8 Motorfähren und 16 Dampfschiffe. Zu diesen letztgenannten 140 Schiffen wurden im Rahmen der zum vorliegenden Postulat erfolgten Bestandsaufnahme von den konzessionierten Schifffahrtsunternehmen Angaben in Bezug auf die BehiG-Konformität gemacht. Daneben sind einige Arbeitsschiffe der Gesellschaften beim BAV registriert, welche nicht dem BehiG unterstehen. Einzelne Schiffe wurden bereits in den letzten Jahren auf einen hybriden oder rein elektrischen Antrieb umgebaut bzw. sind derzeit im Umbau, der eine in diesem Rahmen umsetzbare BehiG-Anpassung ermöglicht.

Gut 91 % der oben genannten 140 Schiffe sind für die Beförderung von Personen im Rollstuhl bis Ende 2021 eingerichtet, 9 % können derzeit Rollstuhlfahrende nicht transportieren. Hier handelt es sich u. a. um kleine Schiffe, die aus konstruktiver Sicht nicht so umgebaut werden können, dass eine Beförderung von Personen im Rollstuhl ermöglicht werden kann.

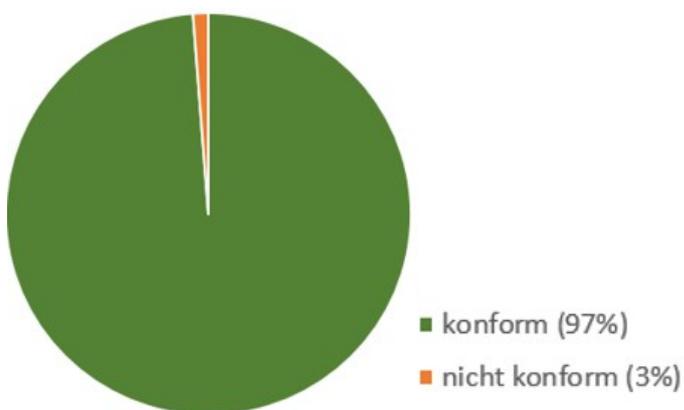
Eine optisch-dynamische Fahrgastinformation wird lediglich auf 25 Schiffen angeboten. Das Nichtanbieten von optisch-dynamischen Fahrgastinformationen kann Menschen mit Hörbehinderung benachteiligen. Dies ist insbesondere dann nicht zulässig, wenn die Verhältnismässigkeit für solche optisch-dynamischen Systeme gegeben ist. Rein akustische Fahrgastinformationen erfolgen auf allen Schiffen.

## 7.2 Ausblick Infrastruktur und Schiffe

### 7.2.1 Infrastruktur

Die Landungsanlagen, die sich im Besitz der Schifffahrtsunternehmen befinden, sind gemäss den Unternehmen bereits BehiG-konform angepasst bzw. werden die Anforderungen bis Ende 2023 erfüllen. Insgesamt sind gemäss den Unternehmen noch fünf Landungsanlagen anzupassen. Für einen Teil der Infrastrukturanlagen, die im Besitz von Gemeinden sind, kann aktuell keine verbindliche Aussage zur Umsetzung gemacht werden. Bis Ende 2023 sollen voraussichtlich nur noch acht Landungsanlagen angefahren werden, die keinen rollstuhlgängigen Zugang zum Schiff ermöglichen. Einzelne Stationen werden umgebaut, andere werden aus Gründen ausserhalb des BehiG geschlossen und damit nicht mehr angefahren.

*Überblick Schifffahrt Landungsanlagen per Ende 2023:*

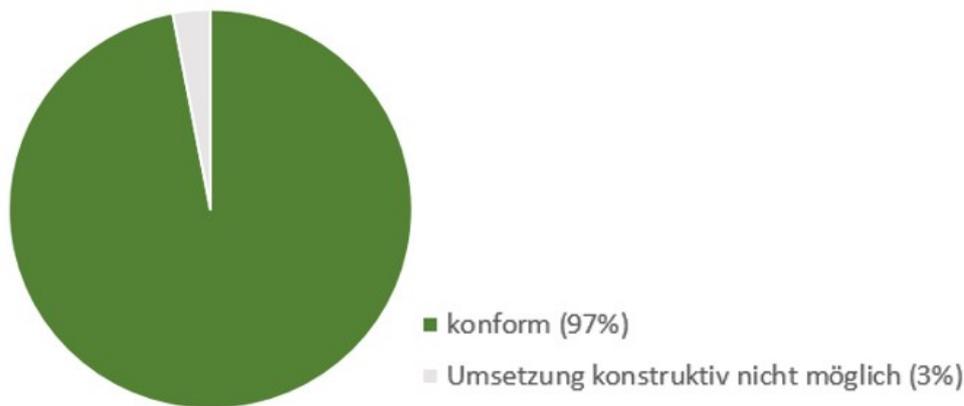


### 7.2.2 Schiffe

Das BAV geht, basierend auf den Angaben der Unternehmen, davon aus, dass die meisten der insgesamt acht noch nicht BehiG-konformen Schiffe bis Ende 2023 an die entsprechenden Anforderungen angepasst werden. Allerdings werden nicht alle Schiffe den Mindeststandard erfüllen. Zum einen sehen sich einzelne, rein touristische Schifffahrtsunternehmen ohne Abgeltung durch die öffentliche Hand derzeit nicht in der Lage, die entsprechenden finanziellen Lasten zu tragen. Zum anderen haben gemäss eigenen Angaben nicht alle Unternehmen die notwendigen Kompetenzen, um den gesamten Umfang einer BehiG-konformen Anpassung zu erkennen. In der Bestandsaufnahme zeigt sich dies vor allem in Aussagen von einzelnen Schifffahrtsunternehmen, dass sie sich derzeit erst mittels Sachverständigen einen Überblick über die erforderlichen Massnahmen erarbeiten, um danach eine Strategie für die Anpassungsarbeiten zu entwickeln. Damit könnte sich bei einzelnen Schiffen ein Zeitrahmen für die Umsetzung ergeben, der über 2023 hinausgeht.

Einzelne Schiffe werden aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht rollstuhlgängig angepasst bzw. z. B. mit Universaltoilettenräumen ausgestattet werden können, da sie aus konstruktiven Gründen nicht umgebaut werden können bzw. zu klein sind, um den erforderlichen Platz zu bieten. Hier werden die Unternehmen angemessene Ersatzlösungen anzubieten haben, die im Einzelfall zu definieren sind.

### Überblick Schiffe (Fahrzeuge) per Ende 2023:



## 8 Fazit und Ausblick

In vielen Bereichen des öffentlichen Verkehrs sind seit Inkraftsetzung des BehiG grosse Anstrengungen unternommen worden, um diesen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglichst autonom benützbar auszugestalten. Das Bild ist nicht einheitlich. Einerseits ist zu unterscheiden zwischen Transportmitteln, die von der öffentlichen Hand unterstützt werden, und solchen, die rein privatwirtschaftlich agieren. Andererseits lassen sich gewisse Abweichungen auch auf die Regelungskompetenz (Bund oder Kanton/Gemeinden) zurückführen. Wo der Bund für die Zulassung bzw. Plangenehmigung und Finanzierung zuständig ist, schreitet die Umsetzung zügig voran oder ist beinahe abgeschlossen. Gewisse Defizite ergeben sich hier noch bei sehr langlebigen Infrastrukturen ohne Möglichkeit zum Umbau mit verhältnismässigem Aufwand. Es ist jedoch zu bedauern, dass die 20-jährige Anpassungsfrist, die der Gesetzgeber den Unternehmen eingeräumt, hat, teilweise erheblich überschritten wird.

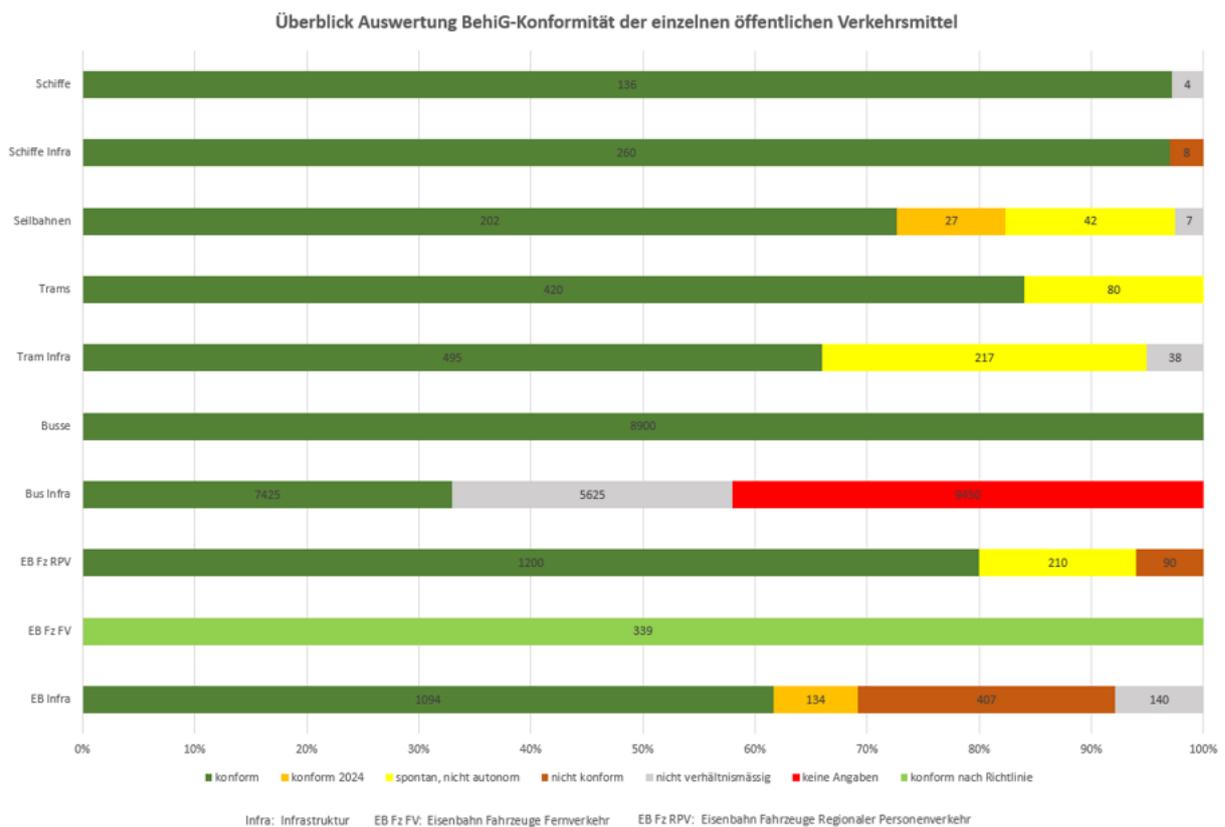
Für die verschiedenen Bereiche des öffentlichen Verkehrs (öV) hat das BAV Leitfäden und Checklisten zur BehiG-Umsetzung erstellt. So existiert beispielsweise ein BAV-Leitfaden für das BehiG-konforme Layout von Linienbussen sowie entsprechende BAV-Checklisten für den Eisenbahn-, den Seilbahn- und den Schifffahrtsbereich. Für die Seilbahnen wurde von der Branche in Zusammenarbeit mit dem BAV die SBS Wegleitung Umsetzung BehiG<sup>21</sup> erarbeitet, um die Beurteilung der bestehenden Anlagen in Bezug auf die BehiG Konformität vorzunehmen und die notwendigen Anpassungen anzugehen.

Bei rein privatwirtschaftlich geführten Unternehmen bzw. Angeboten, die weder abgeltungsberechtigt sind, noch durch Leistungsvereinbarungen für die Eisenbahn-Infrastruktur finanziert werden, steht dem Bund kaum eine Handlungsmöglichkeit zur Verfügung. Auch über die Konzessionierung besteht keine Handhabe. Zu den rein privatwirtschaftlich geführten Unternehmen zählen namentlich über 90 % der dem BehiG unterstehenden Seilbahnangebote sowie über 95 % der konzessionierten Personenschifffahrt. Der Bund kann hier lediglich wiederholt auf die gesetzlichen Bestimmungen aufmerksam machen. Die konzessionierte Personenschifffahrt wird bis Ende 2023 ihre Schiffe und Landungsanlagen weitgehend den Anforderungen

<sup>21</sup> <https://www.seilbahnen.org/de/index.php?section=downloads&category=369>

## Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr

des BehiG angepasst haben. Bei den Seilbahnen werden per Ende 2023 voraussichtlich rund 72 % der Angebote barrierefrei angepasst sein.



Der grösste Handlungsbedarf besteht bei den Bushaltestellen; diese werden durch die Kantone und deren Gemeinden geplant, finanziert sowie bewilligt. Hier wird wie bei den Eisenbahnen ein besonderes Augenmerk auf die frequenzstärksten Haltestellen gelegt, so dass ein Maximum an Personen bis 2023 davon profitieren kann. Die Anpassungen werden, ebenfalls wie bei den Bahnhöfen, über 2023 hinaus weiter realisiert.

Für die Bereiche, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen, wird das BAV weiterhin mit Nachdruck bei den entsprechenden Branchen resp. Unternehmen regelmässig auf die gesetzliche Vorgabe hinweisen und die schnellstmögliche Umsetzung fordern. Diese wird gefördert und unterstützt durch die erarbeiteten, bereits erwähnten BAV-Hilfsmittel wie Checklisten und Leitfäden. Sanktionsmöglichkeiten sieht das BehiG nicht vor und insbesondere finanzielle Sanktionen wären in diesem Zusammenhang kontraproduktiv.

Für die Umsetzung bei den Bushaltestellen sind die Kantone und deren Gemeinden zuständig. Das BAV wird ihnen weiterhin, wo nötig, unterstützend zur Seite stehen.

Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und die Branchenverbände sind sich bewusst, dass sie Überbrückungs- bzw. Ersatzmassnahmen anzubieten haben, wenn die BehiG-Anpassungsfrist nicht eingehalten wird oder wenn auf Anpassungen zur autonomen Benutzbarkeit aus Verhältnismässigkeitsgründen verzichtet wird. Der Branchenverband Alliance SwissPass ist deshalb daran, die Automatisierung der Organisation der Handlings von Überbrückungs- bzw. Ersatzlösungen zu entwickeln. Diese Entwicklung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den SBB als für die gesamtschweizerische öV-Kundeninformation zuständige Systemführerin.

Dieses System «Assistierte Mobilität AMO» basiert auf Kundeninformationsdaten zur Barrierefreiheit der Bahnhöfe, Haltestellen und Stationen einerseits und auf Echtzeit-Fahrzeugdaten andererseits. Wo die autonome Benutzung nicht gewährleistet werden kann, soll AMO im gesamten öV die automatisierte Organisation der Hilfestellung durch das Personal oder, wo dies z. B. aufgrund eines fehlenden stufenfreien Perronzugangs nicht möglich ist, von Shuttlediensten sicherstellen. Über Anmeldungen von Menschen mit Beeinträchtigung, die via Telefon beim SBB-CallCenter Handicap oder via eine künftige Anmeldungs-App erfolgen, werden alle an der für diese Reise betroffenen öV-Unternehmen informiert. Die erforderlichen Überbrückungs- bzw. Ersatzmassnahmen werden bei den zuständigen Unternehmen automatisch angestossen. Zudem werden angemeldete Reisen von Menschen mit Beeinträchtigung überwacht. Abweichungen im Fahrplan aufgrund von Störungen oder Änderungen im Fahrzeugeinsatz werden in Echtzeit erkannt und entsprechende Aktualisierungen der Handlungen, die sich während der Reise ergeben, bei den Unternehmen ausgelöst.