



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Bundesamt für Verkehr BAV, CH-3003 Bern

Referenz/Aktenzeichen: BAV-091-00001/00001/00001/00011
Sachbearbeiter/in: Hanspeter Oprecht
Bern, Oktober 2016

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

Nationaler Umsetzungsplan der Schweiz (NIP-CH)



Inhalt

1. Ausgangslage	3
2. NIP-CH	3
2.1. Kontext	3
2.1.1. Hintergrund (Zahlen und Fakten — Sozialdaten — Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und -einschränkungen)	3
2.1.2. Rechtlicher Hintergrund	4
2.1.3. Methodik für die Ausarbeitung der nationalen Umsetzungspläne (konsultierte Verbände, konsultierte örtliche Verkehrsbehörden, Schnittstellen zu anderen nationalen Umsetzungsplänen usw.)	5
2.2. Aktuelle Situation	6
2.2.1. Bestandsübersicht Bahnhöfe	6
2.2.2. Bestandsübersicht Fahrzeuge	6
2.2.3. Bestandsübersicht: Betriebliche Regelungen	6
2.3. Strategiebestimmung	6
2.3.1. Vorrangregelung	7
2.3.2. Kriterien, nach denen Teilsysteme in dem Plan behandelt werden	7
2.4. Technische und betriebliche Mittel	8
2.4.1. Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen	8
2.4.2. Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG fallen	8
2.4.3. Einsatz betrieblicher Massnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren	8
2.5. Finanzierung	8
2.5.1. Verweise auf vertragliche Vereinbarungen (Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU (1)) und öffentliche Dienstleistungsaufträge (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (2))	8
2.5.2. Sonstige Ressourcen	9
2.6. Folgemaassnahmen und Feedback	9
2.7. Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und Zielabgleich	9



1. Ausgangslage

Gemäss Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Europäischen Kommission vom 18. November 2014 ("TSI PRM-Verordnung") haben die Mitgliedstaaten nationale Umsetzungspläne (NIP) zu den TSI PRM zu erstellen. Die Schweiz ist zwar kein EU-Mitgliedstaat, hat sich aber verpflichtet, die EU-Interoperabilitätsrichtlinie zu übernehmen, um den freien Netzzugang im Eisenbahnverkehr zu gewährleisten.

Anlage C der TSI PRM listet die Angaben auf, die in den NIP enthalten sein müssen:

Kontext:

- *Hintergrund (Zahlen und Fakten — Sozialdaten — Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und -einschränkungen)*
- *Rechtlicher Hintergrund*
- *Methodik für die Ausarbeitung der nationalen Umsetzungspläne (konsultierte Verbände, konsultierte örtliche Verkehrsbehörden, Schnittstellen zu anderen nationalen Umsetzungsplänen usw.)*

Aktuelle Situation:

- *Bestandsübersicht: Bahnhöfe*
- *Bestandsübersicht: Fahrzeuge*
- *Bestandsübersicht: Betriebliche Regelungen*

Strategiebestimmung:

- *Vorrangregelung*
- *Kriterien, nach denen Teilsysteme in dem Plan behandelt werden*

Technische und betriebliche Mittel

- *Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen*
- *Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG fallen*
- *Einsatz betrieblicher Massnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren*

Finanzierung

- *Verweise auf vertragliche Vereinbarungen (Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU (1)) und öffentliche Dienstleistungsaufträge (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (2))*
- *Sonstige Ressourcen*

Folgmassnahmen und Feedback

- *Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und Zielabgleich*

2. NIP-CH

Im Folgenden wird die Inhaltstruktur gemäss Anlage C der TSI PRM verwendet.

2.1. Kontext

2.1.1. Hintergrund (Zahlen und Fakten — Sozialdaten — Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und -einschränkungen)

Die Schweiz war – anders als die meisten übrigen europäischen Staaten – im 20. Jahrhundert kein kriegsführendes Land. Dies hatte zur Folge, dass in der Schweiz keine Kriegsversehrten-



bzw. Veteranenpolitik verfolgt wurde. Dementsprechend existierten in der Schweiz lange Zeit keine gesetzlichen Grundlagen mit dem Ziel, behinderte Menschen gleichgestellt am öffentlichen Leben teilnehmen zu lassen. Mit der Einführung des – im europäischen Umfeld durchaus als modern einzustufenden – Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) per 1. Januar 2004 wurde diese Lücke geschlossen.

Das Bundesamt für Statistik (www.bfs.admin.ch) schätzt die Anzahl Menschen mit Behinderungen und altersbedingten Beeinträchtigungen in der Schweiz auf rund 1,6 Mio. bei einer Gesamtbevölkerung von 8,3 Mio. Personen (2015). Von den 1,6 Mio. Menschen mit Behinderungen gelten etwa 29% als stark beeinträchtigt. Für diese Personen ist es nicht (mehr) möglich oder zu schwierig, selbstständig zuhause zu leben. Dies bedeutet, dass heute potenziell rund 1.2 Mio. Menschen mit Beeinträchtigung ein Mobilitätsbedürfnis haben. Im Zusammenhang mit der erwarteten Zunahme an Menschen über 65 Jahre wird dieses Potenzial aber zunehmen. Die Bevölkerungsgruppe der 65-Jährigen und Älteren wird voraussichtlich von heute 1,5 Millionen (= knapp 18% der Bevölkerung) auf 2,2 Millionen im Jahr 2030 und auf 2,7 Millionen im Jahr 2045 ansteigen.

2.1.2. Rechtlicher Hintergrund

Seit dem 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG)¹ in Kraft. Es verfolgt den Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben. Im Behindertengleichstellungsgesetz bedeutet «Mensch mit Behinderungen» eine Person mit einer voraussichtlich dauernden körperlichen, geistigen oder psychischen Beeinträchtigung. Dies bedeutet, dass Menschen mit altersbedingten Beeinträchtigungen ebenfalls vom BehiG erfasst sind. Der Titel des Gesetzes trägt diesem Umstand leider nicht Rechnung, was bis heute zu Irritationen und entsprechendem Erklärungsbedarf führt.

Der im BehiG am eingehendsten geregelte Bereich ist jener, der den öffentlichen Verkehr behandelt. Zum öffentlichen Verkehr zählen in der Schweiz Eisenbahnen, Busse, Trams, Schiffe und Stand- sowie Luftseilbahnen. Taxis gehören nicht dazu. Neue Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs müssen seit Inkrafttreten des BehiG barrierefrei ausgestaltet sein. Für bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge schreibt das Gesetz vor, dass diese bis Ende 2023, also 20 Jahre nach Inkrafttreten des BehiG, barrierefrei ausgestaltet sein müssen. Kundeninformationssysteme und die automatisierte Fahrscheinausgabe (inkl. Bezug über elektronische Medien) mussten 10 Jahre nach BehiG-Inkraftsetzung, also bis Ende 2013, barrierefrei zugänglich sein.

Das Gesetz kennt weiter ein Individualklagerecht für direkt betroffene mobilitätseingeschränkte Personen und ein Verbandsbeschwerderecht für nationale Behindertenorganisationen. Namentlich das Verbandsbeschwerderecht wurde in den vergangenen Jahren einige Male in Anspruch genommen mit dem Resultat, dass aus der Rechtsprechung die Zielsetzung des Gesetzes in einigen Punkten klarer definiert werden konnte.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) führt weiter explizit das in der Bundesverfassung (BV)² festgehaltene Verhältnismässigkeitsprinzip aus: Eine Massnahme für die autonome Benützung des öffentlichen Verkehrsangebots (z.B. Erhöhung / Anpassung des Bahnsteigs) muss dann nicht realisiert werden, wenn insbesondere der wirtschaftliche Aufwand, die Interessen des Natur- und Heimatschutzes oder Anliegen der Betriebssicherheit in einem Missverhältnis zum Nutzen sei-

¹ SR 151.3

² SR 101



tens mobilitätseingeschränkter Personen stehen. In diesem Fall muss aber zwingend, das heisst spätestens nach Ablauf der Anpassungsfrist am 31. Dezember 2023, eine angemessene Ersatzlösung angeboten werden. Diese Ersatzlösung ist in aller Regel mittels Hilfestellung durch das Personal und den nötigen technischen Hilfsmitteln zu bewerkstelligen.

Das BehiG hält zudem fest, dass der Bundesrat (Exekutive) Vorschriften über technische Normen für ein barrierefreies öffentliches Verkehrssystem zu erlassen hatte. Mit der Übernahme der TSI PRM in die schweizerische Gesetzgebung und somit in die Ausführungsbestimmungen zum BehiG wurde ein Grossteil der bisherigen nationalen Bestimmungen abgelöst. Sowohl die bisherigen Bestimmungen als auch jene der TSI-PRM bewegen sich auf einem vergleichbaren Niveau. Die Behindertenorganisationen befürchteten mit der Übernahme eine Verschlechterung der Ausführungsbestimmungen in einigen Bereichen. Der Bundesrat ist jedoch der Ansicht, dass, auch wenn mit der Übernahme der TSI-PRM gewisse Abweichungen realisiert wurden, die Errungenschaften mobilitätsbeeinträchtigter Menschen nicht substantiell beeinträchtigt sind.

Ein gewichtiger Unterschied zwischen dem BehiG und den TSI PRM ist, dass die nationale Gesetzgebung der Selbständigkeit der Betroffenen und somit der autonomen Benützung des öffentlichen Verkehrs einen grossen Stellenwert beimisst. Aus diesem Grund hat die Schweiz unter anderem eine NNTV zur TSI bei der Europäischen Kommission angemeldet, welche weiterhin das Prinzip garantieren soll, dass interoperable Fahrzeuge, die in der Schweiz verkehren, grundsätzlich auf den niveaugleichen Einstieg zwischen Bahnsteig und Fahrzeug (Ziffer 2.3 TSI PRM) ausgerichtet sein müssen. Abweichungen sind möglich, wenn insbesondere der wirtschaftliche Aufwand in einem Missverhältnis zum Nutzen der Betroffenen steht. Diese Abweichungen müssen vom Bundesamt für Verkehr BAV (NSA CH) nachdem dieses eine Interessenabwägung vorgenommen hat, genehmigt werden. Dieser Genehmigungsentscheid kann, wie alle BAV-Entscheide, über das Verbandsbeschwerderecht angefochten werden. Auch eine Individualklage ist möglich, hätte aber voraussichtlich weniger Gewicht als eine Verbandsbeschwerde. Gemäss Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV)³ müssen, soweit die Autonome nicht (erwiesenermassen) durch technische Massnahmen gewährleistet werden kann, die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellung durch den Einsatz von Personal erbringen.

2.1.3. Methodik für die Ausarbeitung der nationalen Umsetzungspläne (konsultierte Verbände, konsultierte örtliche Verkehrsbehörden, Schnittstellen zu anderen nationalen Umsetzungsplänen usw.)

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) betrachtet die bestehende und in Umsetzung begriffene Gesetzgebung, die sowohl Anpassungsfristen als auch Rechtsansprüche für die Betroffenen und Vorgaben zur Finanzierung samt Sondermittel für die gesetzliche Umsetzung im öffentlichen Verkehr vorsieht, im Bereich des interoperablen Eisenbahnverkehrs als Nationalen Umsetzungsplan (NIP) zur TSI PRM. Das BehiG wurde als nationale Gesetzesvorlage im eidgenössischen Parlament diskutiert und verabschiedet, im Parlament waren auch Behinderten- und Seniorenvertreter aktiv beteiligt. Der seinerzeitige Gesetzesentwurf war dem fakultativen Referendum unterstellt, welches aber nicht ergriffen wurde. Ein solches Referendum hätte eine Volksabstimmung bewirkt. Das BehiG schreibt vor, dass die interessierten Kreise vor dem Erlass der technischen Ausführungsbestimmungen angehört werden müssen. Die technischen Ausführungsbestimmungen müssen periodisch dem Stand der Technik angepasst werden.

³ SR 151.34



2.2. Aktuelle Situation

2.2.1. Bestandsübersicht Bahnhöfe

In der Schweiz zählen 975 Bahnhöfe zum interoperablen Streckennetz. 2015 waren rund 50% dieser Bahnhöfe barrierefrei angepasst.

2.2.2. Bestandsübersicht Fahrzeuge

Auf den interoperablen Strecken gemäss Art. 15a der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV)⁴ verkehren im Regelverkehr insgesamt rund 250 Zugkompositionen.

Bezüglich Regionalverkehr kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil an autonom benutzbarem Rollmaterial 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.

Beim Fernverkehr soll spätestens nach Ablauf der BehiG-Anpassungsfrist per 31. Dezember 2023 pro Fernverkehrslinie innerhalb der Schweiz mindestens ein fahrplanmässig verkehrender Zug pro Stunde und Richtung in jedem von ihm bedienten Bahnhof mindestens einen für Rollstühle und Rollatoren nutzbaren niveaugleichen Einstieg aufweisen, wie dies eine BAV-Richtlinie festhält. Ausnahmen sind aufgrund von topografischen Gegebenheiten (Fahrplan nur mit Neigezügen einzuhalten) und bei grenzüberschreitenden Zugläufen mit ausländischem Rollmaterial, wenn das BAV die Abweichung bewilligt, möglich. Bei den übrigen Fernverkehrszügen ohne niveaugleichen Einstieg ist im Sinne einer Ersatzlösung Hilfestellung durch das Bahnpersonal mithilfe von technischen Hilfsmitteln (Hubliften etc.) zu gewährleisten.

2.2.3. Bestandsübersicht: Betriebliche Regelungen

Gemäss Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) müssen, soweit die Autonome (erwiesenermassen) nicht durch technische Massnahmen gewährleistet werden kann, die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellung durch den Einsatz von Personal erbringen. Diese betriebliche Massnahme ist, wo ein Bedarf besteht, bereits heute bzw. seit Inkrafttreten des BehiG, und spätestens nach Ablauf der Anpassungsfrist am 31. Dezember 2023 überall auf dem öffentlichen Verkehrsnetz der Schweiz zu erbringen.

2.3. Strategiebestimmung

Auszug aus der Strategie 2014 des Bundesamts für Verkehr

- «Der öffentliche Verkehr ist attraktiv für alle Nutzergruppen»
(Leitsatz zu Aufgabenschwerpunkt Nr. 1)
- «Der öV ist soweit möglich barrierefrei zugänglich»
(Ziel Nr. 3 innerhalb Aufgabenschwerpunkt Nr. 1)
- «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes»
(Beispielhafte Vorhaben / Massnahmen / Themen innerhalb Aufgabenschwerpunkt Nr. 1)

⁴ SR 742.141.1



2.3.1. Vorrangregelung

Das Behindertengleichstellungsgesetz und die ausführenden Bestimmungen kennen keine Vorrangregelung im Sinne der Anlage B der TSI PRM.

2.3.2. Kriterien, nach denen Teilsysteme in dem Plan behandelt werden

Die Umsetzung des BehiG hat gemäss den ausführenden Bestimmungen zu erfolgen, welche die TSI PRM für den interoperablen Eisenbahnverkehr als integralen Bestandteil beinhalten.

Das BAV hat bei der Europäischen Kommission drei NNTV zu den TSI PRM angemeldet:

- TSI PRM Ziff. 4.4.1 und 4.4.2: Einstieg für Rollstühle

Einstieg für Rollstühle: Grundsätzlich ist der autonome Einstieg vom Perron ins Fahrzeug für Personen im Rollstuhl bei mindestens einem definierten Einstieg pro Zug zu gewährleisten, wie dies die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11) festhalten. Wie in der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342) vorgeschrieben, muss für den niveaugleichen Einstieg ein separater Türtaster für Rollstühle realisiert werden. Die Bahnsteighöhe beträgt 550 mm über Schienenoberkante.

Das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) haben gemeinsam die Bereiche auf den Bahnsteigen zu definieren, auf denen der niveaugleiche Einstieg in die Fahrzeuge möglich ist.

Gestützt auf das im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verankerte Verhältnismässigkeitsprinzip kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) Ausnahmen genehmigen. Wenn eine solche Ausnahme durch das BAV autorisiert wurde, hat das Personal des Unternehmens im Sinne einer Ersatzlösung Hilfestellung mittels technischen Mitteln (z. B. bahnsteigseitigen Rollstuhl-Hebebühnen) zu erbringen.

Allfällige Beschwerden zu BAV-Entscheiden (z.B. einer Behindertenorganisation oder des Geschwärtstellers werden durch das Bundesverwaltungsgericht, bei einem Weiterzug des Entscheids durch das Bundesgericht behandelt.

- TSI PRM Ziff. 4.2.1 und 4.4.1: Teilbereich Infrastruktur: Funktionale und technische Spezifikationen ohne Einfluss auf das Funktionieren des Interoperablen Verkehrs

Die bestehenden schweizerischen Normen für die barrierefreie Gestaltung von Hochbauten und Fussgängerverkehrsflächen finden aus Gründen der Einheit der Materie seit jeher sowohl im öffentlichen Raum ausserhalb des öffentlichen Verkehrs als auch in den Bahnhöfen und deren Umfeld Anwendung. Eine Anwendung der Spezifikationen der TSI PRM, Teilbereich Infrastruktur, die in keinem Zusammenhang mit dem unmittelbaren Funktionieren des interoperablen Eisenbahnverkehrs (Interaktion Eisenbahnfahrzeuge und Infrastruktur) stehen, würde inakzeptable Systemwidersprüche – teilweise sogar innerhalb der einzelnen Bahnhöfe – hervorrufen.

- TSI PRM Ziff. 4.2.2.11: Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg

Ein Kurvenradius von 300 m ist in der Schweiz für Bahnsteige in einer Aussenkurve mit 550 mm Höhe über Schienenoberkante (Standardhöhe) nicht zulässig

Entsprechend der BAV-Typenzulassung Perron "P55" (BAV-Entscheid Nr. ZR44TZ2009-02-0004 vom 19.02.2009) sind in der Schweiz Bahnsteige (mit einer Höhe von 550 mm über Schienenoberkante) in einer Innenkurve nur an Gleisen mit einem Mindestradius von 250 m zugelassen. Bahnsteige (mit einer Höhe von 550 mm über Schienenoberkante) in einer Aus-



senkurre sind nur an Gleisen mit einem Mindestradius von 350 m zugelassen. Eine Bahnsteighöhe von 350 mm über Schienenoberkante ist zulässig, wenn eine Bahnsteighöhe von 550 mm nicht entlang des geometrischen Verlaufs des Gleises realisiert werden kann.

2.4. Technische und betriebliche Mittel

2.4.1. Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen

Zur Erreichung des im BehiG festgehaltenen Ziels, die bestehenden noch nicht barrierefrei gestalteten Bauten, Anlagen und Fahrzeuge anzupassen, müssen noch knapp 50% der Bahnhöfe angepasst werden (Stand 2016). Hierbei kann aber bei kleinen Bahnhöfen, bei denen nicht ein nachgewiesener Bedarf (z.B. Altersheime, Behinderteninstitutionen, Umsteigerelationen) besteht, im Sinne der Verhältnismässigkeit auf die Anpassung für die autonome Benützung verzichtet und stattdessen Hilfestellung durch das Personal sichergestellt werden.

Fahrzeugseitig wird davon ausgegangen, dass sowohl im Regionalverkehr als auch im Fernverkehr bis Ende 2023 noch rund 30% der Kompositionen angepasst werden müssen.

2.4.2. Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG fallen

Namentlich die Anpassung der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des nicht interoperablen öffentlichen Verkehrssystems (v. A. schmalspurige Eisenbahnen, Busse, Trams, Schiffe, Seilbahnen) bis Ende 2023 soll die grösstmögliche Barrierefreiheit über alle Transportketten des öffentlichen Verkehrs gewährleisten. Die Schweiz verfügt über 748 Bahnhöfe ausserhalb des interoperablen Eisenbahnverkehrs, rund 30'000 Bus- und Tramhaltestellen sowie zahlreiche Schiffsanlegestellen und Seilbahnstationen.

2.4.3. Einsatz betrieblicher Massnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren

Wenn insbesondere der wirtschaftliche Aufwand, die Interessen des Natur- und Heimatschutzes oder Anliegen der Betriebssicherheit in einem Missverhältnis zum Nutzen seitens mobilitätseingeschränkter Personen stehen muss spätestens nach Ablauf der Anpassungsfrist am 31. Dezember 2023 jeweils eine angemessene Ersatzlösung angeboten werden. Diese Ersatzlösung ist in aller Regel mittels Hilfestellung durch das Personal und den nötigen technischen Hilfsmitteln zu bewerkstelligen: Gemäss Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) müssen, soweit die Autonome nicht (erwiesenermassen) durch technische Massnahmen gewährleistet werden kann, die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellung durch den Einsatz von Personal erbringen.

2.5. Finanzierung

2.5.1. Verweise auf vertragliche Vereinbarungen (Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU (1)) und öffentliche Dienstleistungsaufträge (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (2))

Einerseits hält Artikel 23 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) fest, dass der Bund und die Kantone Finanzhilfen ausrichten, die für die Massnahmen zur Einhaltung der Anpassungsfrist Ende 2023 nötig sind. Der Bund hat dafür einen Zahlungsrahmen mit BehiG-Finanzhilfen über CHF 300 Mio. CHF bereitgestellt, die Kantone haben sich im etwa gleichen Umfang an diesen Massnahmen zu beteiligen. Andererseits wird in den Leistungsvereinbarungen zwischen der Eidgenossenschaft und den Infrastrukturbetreiberinnen festgehalten, dass die Zielsetzung des BehiG einzuhalten ist, es werden dafür Finanzmittel sichergestellt. Eine der Schwierigkeiten liegt darin, dass namentlich durch die Massnahmen wegen der BehiG-Frist 2023 weitere Massnahmen reali-



sirt werden müssen, welche nicht direkt durch das BehiG ausgelöst sind (z.B. Anpassungen an die Sicherheitsbestimmungen für die Allgemeinheit). Oft ist eine reine Erhöhung des Bahnsteigs nicht möglich; es müssen zudem Gleise umverlegt werden, Stützmauern für die Gleisverlegung erstellt oder gar Landkäufe getätigt werden. Diese Massnahmen verteuern die Umsetzung des BehiG teilweise in einem erheblichen Mass. Bezüglich der Massnahmen für das Rollmaterial werden entweder Finanzhilfen im Sinne von Investitionen à fonds perdu aus dem oben genannten BehiG-Zahlungsrahmen ausgerichtet oder Abgeltungen (via Abgeltungsvereinbarungen zwischen Bund, Kantonen und Eisenbahnunternehmen, welche auf Offerten der Unternehmen beruhen) an die nicht gedeckten Betriebskosten ausbezahlt.

2.5.2. Sonstige Ressourcen

Ein einzelnen Fällen kommen Investitionen der Gemeinden an die vorgezogene Anpassung von Bahnhöfen zum Tragen.

2.6. Folgemassnahmen und Feedback

Das Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (EBGB) hat 2015 einen Auftrag zur Erstellung eines Evaluationsberichts zum BehiG an eine bundesexterne Stelle vergeben. Darin sind einzelne Massnahmen bezüglich einer möglichen Verbesserung der Massnahmen im öffentlichen Verkehr vorgeschlagen. Der Bundesrat wird im Laufe des Jahres 2017 darüber befinden.

2.7. Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und Zielabgleich

Der Bundesrat hat festgestellt, dass die Arbeiten zur Anpassung der Bahnhöfe an die Erfordernisse des BehiG beschleunigt werden müssen. Das BAV hat deshalb beschlossen, die Umsetzung bei allen Bahnen verstärkt zu steuern. Diese haben ihre Umsetzungskonzepte weiter zu aktualisieren und den Detaillierungsgrad zu erhöhen. Damit wird das BAV in der Lage sein, den Gesamtüberblick über die Umsetzungsfristen und den restlichen Finanzierungsbedarf bei allen Bahnen zu erhalten und bei Bedarf Massnahmen zu ergreifen. Trotz der dargestellten aktiveren Einflussnahme auf die Umsetzung ist heute offen, ob die gesetzliche Frist bezüglich Anpassung an die autonome Benützung überall eingehalten werden kann. Dies, weil in vielen Bahnhöfen gleichzeitig mit den Anpassungen an die Erfordernisse des BehiG auch Erneuerungsarbeiten, Ausbauten zur Verbesserung der Sicherheit und/oder zur Erhöhung der Kapazität notwendig sind. Die dafür erforderlichen baulichen Massnahmen sind im Interesse einer kosten- und betriebsoptimierten Umsetzung koordiniert zu planen und jeweils in einem abgestimmten Projekt je Bahnhof umzusetzen. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Finanzmittel, Betriebseinschränkungen und Bauressourcen müssen die Bauarbeiten zeitlich nochmals priorisiert werden. Zudem ist der Umbau grosser Bahnknotenbahnhöfe zeitaufwendig und unter Aufrechterhaltung des Betriebs durchzuführen. Generell wird ausserdem der Verhältnismässigkeit der Massnahmen Rechnung getragen. Das heisst, dass die Ersatzlösung "Hilfestellung durch Personal" dort zum Tragen kommt, wo bis Ende 2023 eine Anpassung des Bahnhofs für die autonome Benützung nicht realisiert werden kann.