



Faktenblatt

März 2023

Behindertengleichstellung im öV

Grundlage und Einordnung

2004 trat das [Behindertengleichstellungsgesetz \(BehiG\)](#) in Kraft. Es zielt darauf ab, Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und Benachteiligungen zu beseitigen. Es sieht Massnahmen bei Bauten und Anlagen, öffentlichem Verkehr (öV), Aus- und Weiterbildung, Dienstleistungen sowie bei Arbeitsverhältnissen des Bundes vor. Gemäss dem Eidgenössischen Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen hat der öV seither «verglichen mit anderen Themen der Gleichstellung am meisten Verbesserungen zu verbuchen».¹ Die Frist für die Umsetzung des BehiG im öV läuft bis Ende 2023; die Frist für die Kundeninformation und die automatisierte Billettausgabe lief bereits Ende 2013 ab.

Die Schweizer Gesetzgebung geht deutlich weiter als jene anderer Länder. Ausserhalb der Schweiz steht es den Transportunternehmen frei, ob sie den mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum öV mit Personalthilfe gewährleisten oder ob sie eine autonome Benutzung sicherstellen. Dagegen soll es in der Schweiz für Menschen mit Behinderung oder altersbedingter Beeinträchtigung grundsätzlich möglich sein, den öV selbständig zu nutzen. Nur wenn die Kosten für einzelne Massnahmen unverhältnismässig hoch sind – z. B. weil eine bestimmte Bahn- oder Bus-Haltestelle nur sehr geringe Frequenzen aufweist – können Ersatzlösungen angeboten werden, normalerweise in Form von Hilfestellung durch das öV-Personal.

Die BehiG-Massnahmen kommen im Alltag weiteren Personenkreisen zugute: Für Reisende mit viel Gepäck, Kinderwagen oder einem eingegipsten Bein zum Beispiel sind Niederflurfahrzeuge im öV sowie der Zugang zu den Perrons via Rampe oder Lift ebenfalls eine grosse Erleichterung.

Verantwortlichkeiten

Für die Umsetzung des BehiG sind die Transportunternehmen zuständig – ausgenommen bei den Bushaltestellen: hier sind die Eigentümer, also in aller Regel die Kantone und Gemeinden, in der Pflicht. Da die Finanzierungszuständigkeit für die Eisenbahn-Infrastruktur beim Bund liegt, unterstützt dieser die Bahnen organisatorisch bei der Anpassung der Bahnhöfe und Haltestellen. Weiter unterstützt das BAV als Mitbesteller im Regionalen Personenverkehr die Beschaffung von Niederflurfahrzeugen und richtet bis Ende 2023 BehiG-Finanzhilfen aus, wenn eine Ersatzbeschaffung wegen der BehiG-Frist vorzeitig erfolgen muss. Zudem hat das BAV für Eisenbahn-Fahrzeuge, Schiffe, Busse

¹ [Homepage EBGB/EDI](#) (abgerufen am 7. September 2022).



und Seilbahnen Leitfäden und Checklisten erstellt und unterstützt damit die Branche bei der Umsetzung des BehiG. Allfällige Fristverletzungen liegen indes in der Verantwortung der zuständigen Transportunternehmen.

Stand der Umsetzung

1. Kundeninformationssysteme und Billettautomaten

Grundsätzlich sind gemäss BehiG seit Anfang 2014 hör- oder sehbehinderten Reisenden dieselben Informationen anzubieten wie Nichtbehinderten, und die Billettausgabe ist barrierefrei zu gestalten. Diese Vorgabe wurde fast überall umgesetzt. Für Fälle, wo dies aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht möglich war, wird den Betroffenen eine angemessene Ersatzlösung angeboten (meist via Mobiltelefon).

2. Fahrzeuge

Für die Fahrzeuge des öV legt das BehiG wegen der längeren Lebensdauer eine Anpassungsfrist von 20 Jahren fest, also bis Ende 2023. Im Regional- und S-Bahnverkehr sind dank umfassender Modernisierungsschritte in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht worden. Bis Ende 2023 werden die Regionalverkehrszüge weitestgehend barrierefrei sein.

Im Fernverkehr muss gemäss einer [Richtlinie des BAV](#) bis Ende 2023 mindestens ein Zug pro Stunde und Richtung für behinderte und altersbedingt eingeschränkte Menschen autonom zugänglich sein, bei den übrigen Fernverkehrszügen erfolgt eine Hilfestellung durch das Personal. Die Umsetzung durch die SBB bzw. SOB und BLS ist im Gang.

Im grenzüberschreitenden und internationalen Verkehr wird der autonome Zugang wegen den weniger strengen Vorgaben in der EU (vgl. oben) auf absehbare Zeit nicht vollständig umsetzbar sein. Bei touristischen Bahnen und Museumsbahnen ist eine Umrüstung in verschiedenen Fällen nicht verhältnismässig, hier werden Ersatzlösungen angeboten, meist in Form von Hilfestellungen durch das Personal.

Die Trams und Busse im Ortsverkehr sind in den letzten Jahren mit wenigen Ausnahmen flächendeckend auf niederflurige Fahrzeuge umgestellt worden.

3. Bahnhöfe und Haltestellen

Eine Frist bis Ende 2023 gilt auch für die rund 1800 Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen. Per Ende 2021 waren etwas mehr als die Hälfte aller Bahnhöfe barrierefrei benutzbar. Weil die grossen Bahnhöfe prioritär angepasst wurden, profitieren somit schon heute über sieben von zehn Reisenden von barrierefreien Bahnhöfen. (vgl. [Medienmitteilung vom 14.12.2022](#)).

Für die Umsetzung sind die Bahnunternehmen verantwortlich. Um die Anstrengungen der Bahnen weiter zu fördern hat das BAV [2017](#) beschlossen, zusätzliches Geld für die Anpassung der Bahnhöfe und Bahnhaltstellen zur Verfügung zu stellen, zudem hat es eine Planungsanweisung für die Infrastrukturbetreiber erstellt.

Über einen Zeitraum von 20 Jahren investiert der Bund rund drei bis vier Milliarden Franken für BehiG-Massnahmen in Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen. Die BehiG-relevanten Baumassnahmen werden mit anderen Bahnhofsumbauten (Kapazitätsausbau, Sicherheitsmassnahmen, Modernisierung) koordiniert. Ziel ist es, die verschiedenen Bedürfnisse zu koordinieren und die Bahnhöfe möglichst nur



einmal umzubauen. Dies wird auch von der Eidgenössischen Finanzkontrolle als zielführend beurteilt, weil damit die Mittel so wirtschaftlich wie möglich eingesetzt werden.²

Gegen 540 Bahnhöfe oder Eisenbahn-Haltestellen werden erst nach der gesetzlichen Frist von Ende 2023 baulich an die BehiG-Vorgaben angepasst. Die Verantwortung dafür tragen die zuständigen Bahnen.

Bei rund 134 der verspäteten Umbauprojekte werden die Bauarbeiten innert der Sanierungsfrist gestartet. Für die rund 407 Projekte, deren Baubeginn erst später erfolgt, hat das BAV verbindliche Termin- und Finanzierungspläne eingefordert. Damit wird sichergestellt, dass es nicht zu weiteren Verzögerungen kommt.

Für rund 140 Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen ist eine bauliche Anpassung unverhältnismässig, weil die Kosten im Verhältnis zum Passagieraufkommen zu hoch sind. Dort müssen die Unternehmen eine Ersatzlösung anbieten. Dies geschieht meist in Form von Personal, das bei Bedarf beim Ein- und Aussteigen hilft.

Für die Anpassung der Bushaltestellen sind die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Verschiedene Verbesserungen wurden bereits erreicht, es besteht aber noch grosser Handlungsbedarf. Bei den Bushaltestellen wird per Ende 2023 nur etwa ein Drittel den Vorgaben entsprechen. Für die Anpassung der Tramhaltestellen sind die Unternehmen zuständig; hier ist der Handlungsbedarf vergleichsweise gering.

4. Weitere Arten von öV

Auch Luftseilbahnen mit neun und mehr Plätzen pro Kabine, Standseilbahnen und Linienschiffe samt Landungsanlagen müssen bis Ende 2023 grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein. Die Schifffahrtsunternehmen und die grosse Mehrheit der Seilbahnen als touristische Betriebe müssen die Massnahmen selbst finanzieren.

Im Zusammenhang mit einem parlamentarischen Vorstoss ([Postulat Reynard](#)) hat das BAV eine detaillierte Übersicht zur Umsetzung der Barrierefreiheit in allen Bereichen des öV erarbeitet. Der Bundesrat hat den [Bericht](#) am 29.3.2023 verabschiedet und veröffentlicht.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch

² [EFK-Bericht vom 23. Januar 2020](#), S. 18.