



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Übersicht über die Arbeiten im Jahr 2013 der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen'

Referenz/Aktenzeichen: BAV-091/2013-01-18/256

Hanspeter Oprecht, Januar 2014





1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen' im Jahr 2013 geben, die sich im Kernbereich mit der Thematik «Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr» befasst. Zuständig für die Fachstelle ist Hanspeter Oprecht; die Fachstelle ist in der BAV-Abteilung Finanzierung, Sektion Schienennetz, eingegliedert.

2. Was heisst "Barrierefreiheit"?

"Barrierefrei" oder auch "Hindernisfreiheit" wird heute im deutschen Sprachraum angewandt für "Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen". Unter "Mobilitätseinschränkungen" verstehen sich einerseits voraussichtlich dauernde physische, psychische oder geistige Behinderungen inklusive altersbedingten Einschränkungen, andererseits aber auch zeitlich limitierte Behinderungen wie beispielsweise ein Beinbruch. Bezogen auf den öffentlichen Verkehr heisst "barrierefrei" aber auch, dass der Zugang für Reisende mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, für Orts- bzw. Sprachunkundige oder Touristen gewährleistet sein soll.

3. Aufgaben der Fachstelle "Mobilitätsfragen"

Die Aufgaben der Fachstelle beziehen sich grösstenteils auf Arbeiten rund um die Umsetzung des Geltungsbereichs "öffentlicher Verkehr" des Behindertengleichstellungsgesetzes. Zu den direkten Nutzniessern des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG¹ gehören Menschen mit einer oder mehreren – voraussichtlich dauernden – Einschränkung inklusive Personen mit altersbedingten Beeinträchtigungen. Mit der Umsetzung des BehiG wird im öffentlichen Verkehr aber insgesamt eine Attraktivitätssteigerung erreicht: Stufenfreie Zugänge zu den Perrons und den Fahrzeugen beschleunigen die Fahrgastwechselzeiten, eine gute und klare Fahrgastinformation dient auch Ortsunkundigen und Touristen. Nebst der BehiG-Umsetzung beschäftigt sich die Fachstelle aber auch mit Aufgaben zu den Themen Kundeninformation allgemein und Fahrplanwesen.

4. BehiG-Umsetzung im Rahmen der gesetzlichen Anpassungsfristen 2014 und 2024

Das BehiG hält fest, dass 10 Jahre nach seinem Inkrafttreten die Kundeninformations- und die Billettausgabesysteme grundsätzlich barrierefrei ausgestaltet sein müssen. Es hält weiter fest, dass 20 Jahre nach seinem Inkrafttreten die bestehenden Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ebenfalls grundsätzlich barrierefrei angepasst sein müssen. Die BAV-Fachstelle kann zum Stand der Umsetzung im Rahmen dieser Fristen nur eine Einschätzung geben. Eine genaue Aussage ist nicht möglich, da die Zuständigkeiten für die Finanzierung und Genehmigung auf Bund, Kantone und Gemeinden verteilt sind und die Fachstelle über keine Ressourcen für eine systematische Erhebung über den Umsetzungsfortschritt verfügt. Was die Frist 2014 betrifft, sind die Unternehmen gemäss Einschätzung auf Kurs. Die SBB erfüllen gemäss ihrer eigenen

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)



Auskunft die gesetzlichen Vorgaben im Laufe des ersten Halbjahres 2014. Die BAV-Fachstelle geht davon aus, dass die übrigen Transportunternehmen die Vorgaben bereits umgesetzt haben oder 2014 umsetzen werden. Bezüglich Frist 2024 präsentiert sich die Situation unterschiedlich. Bei den baulichen Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur ist knapp die Hälfte der notwendigen Massnahmen umgesetzt. Dies betrifft Anpassungen bei Perrons, Rampen oder Liften. Beim Rollmaterial ist bereits ein Grossteil der Vorgaben erfüllt. Allerdings bestehen grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Transportunternehmen. Die BAV-Fachstelle kann keine Aussage darüber machen, wie weit die notwendigen Anpassungen an Bus- und Tramhaltestellen fortgeschritten sind. Kantone und Gemeinden sind für deren Bewilligung und Finanzierung zuständig.

Die Fachstelle weist darauf hin, dass gemäss Wille des Gesetzgebers ein wesentlicher Bestandteil der Umsetzungskontrolle in den Händen der Betroffenen selber liegt. Ihnen stehen diesbezüglich die im BehiG festgehaltenen Instrumente 'Verbandsbeschwerderecht' und 'Individualklage-recht' zur Verfügung.

5. Einfluss der EU-Standards TSI-PRM auf das BehiG

Die per 1. Juli 2013 in Kraft gesetzte Revision der Eisenbahnverordnung (EBV, SR 742.141.1) führt in ihrem Anhang die seit diesem Datum ins Bundesrecht übernommenen TSI auf. Für deren Anwendung sieht die EBV Übergangsbestimmungen vor. Die TSI-PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für Personen mit eingeschränkter Mobilität) stehen derzeit in Revision, ihre Inkraftsetzung durch die Europäische Kommission ist für den 1. Juli 2014 angekündigt. Untrennbar zu den TSI-PRM gehören neun neue Europäische Normen (EN), die derzeit als Entwürfe vorliegen. Die TSI-PRM mit den zugehörigen künftigen EN fallen um einiges komplexer aus als die heute im Rahmen der Übergangsbestimmungen ebenfalls noch anwendbaren bisherigen Ausführungsbestimmungen zum BehiG für einen barrierefreien öffentlichen Verkehr (öV). In etlichen Bereichen geht die TSI-PRM über die heutigen schweizerischen Vorgaben hinaus, in einigen Bereichen (z.B. bezüglich Mindestkontrastwerten für Sehingeschränkte) ist mit der TSI-Übernahme jedoch eine gewisse Abschwächung zu erwarten. Alle Vorgaben der TSI-PRM beruhen jedoch grundsätzlich auf Erkenntnissen zu Gunsten mobilitätseingeschränkter Personen, die sich auf europäischer Ebene bewährt haben.

Mit der Harmonisierung der europäischen und der bestehenden schweizerischen Normen wird das Grundrecht der in der Schweiz lebenden mobilitätseingeschränkten Menschen keineswegs verschlechtert oder gar eliminiert. Das BehiG bleibt nach wie vor bestehen; das dort verankerte Prinzip der Gleichstellung von Menschen mit alters- oder behinderungsbedingten Beeinträchtigungen umfasst auch den Grundsatz des autonomen Zugangs zum öV. Da es die TSI-PRM freistellt, ob mobilitätsbeeinträchtigten Menschen der Zugang zur Bahn autonom oder mittels Personalfeststellung gewährleistet werden soll, wird das BAV der Europäischen Kommission das BehiG-Prinzip der Autonomie als schweizerischen Sonderfall in der TSI-PRM anmelden. Dasselbe gilt auch für die BehiG-Vorgabe, dass grundsätzlich alle Bahnhöfe barrierefrei ausgestaltet werden



müssen; Abweichungen von diesem Grundsatz sind im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips zu regeln. Die TSI-PRM sieht demgegenüber lediglich vor, dass Bahnhöfe dann barrierefrei ausgestaltet werden müssen, wenn sie sich in einem Maximalabstand von 30 km zum nächsten barrierefreien Bahnhof befinden. Auch hierzu wird das BAV einen auf das BehiG gestützten Sonderfall in der TSI-PRM anmelden.

Die BAV-Fachstelle weist darauf hin, dass die schweizerischen Behindertenverbände die Möglichkeit haben, ihre Interessen im Rahmen der Arbeiten auf der Ebene der TSI-PRM indirekt - via europäische Interessenverbände - und auf der Ebene der Europäischen Normen EN direkt - via eigene Vertretung in der zuständigen Arbeitsgruppe des Europäischen Komitees für Normung CEN - einzubringen.

6. Finanzierung

Das Finanzierungskonzept für die Umsetzung der den öffentlichen Verkehr (öV) betreffenden Ziele des BehiG beruht auf zwei Säulen:

Einerseits sind die behindertenrelevanten Massnahmen, die in einem ohnehin nötigen Rahmen – z.B. Substanzerhaltung, Infrastrukturanpassungen wegen neuen Sicherheitsvorschriften, Netzausbau, Fahrzeug-Neubeschaffung – realisiert werden müssen, kostengünstig umsetzbar. Die Finanzierung erfolgt hier auf dem ordentlichen Weg. Andererseits sind behindertenrelevante Anpassungen an bestehenden Bauten und Fahrzeugen, die nicht in einem ohnehin nötigen Rahmen bis Ende 2023 realisiert werden können, teuer; es entstehen Mehrkosten. Nur für diese "nicht ohnehin"-Projekte werden Mittel aus dem Sonderkredit 'BehiG-Zahlungsrahmen' (Bund: 300 Mio. Franken über 20 Jahre) ausgerichtet. Die Kantone haben sich mit insgesamt rund nochmals 300 Mio. ebenfalls an den Mehrkosten, die aufgrund der 20-jährigen Anpassungsfrist entstehen, zu beteiligen. Die Mittel des BehiG-Zahlungsrahmens des Bundes sowie die entsprechenden Kantonskredite erlauben nur Minimalstandards und lassen Lücken offen. So können in aller Regel nur die Kosten für Perron-Teilerhöhungen statt für Erhöhungen auf der ganzen Perronlänge bezahlt werden. Es ist aber möglich, dass die Unternehmungen Komfortlösungen wie Perronerhöhungen auf der ganzen Länge realisieren. Die entsprechenden Mehrkosten können durch Fremd- oder Eigenmittel, jedoch nicht durch andere Bundesmittel finanziert werden.

Die Mittel aus dem BehiG-Zahlungsrahmen sind Objektfinanzierungsmittel. Die Fachstelle ist zuständig für das Management des BehiG-Zahlungsrahmens. Darunter fällt einerseits die Finanzplanung, die mit Hilfe des BehiG-Umsetzungskonzepts vorgenommen wird und im Sinne einer rollenden Umsetzungsplanung zu verstehen ist. Andererseits fallen darunter die Begutachtung von Gesuchen der Unternehmen, die Erstellung von Zusicherungsverfügungen für die Unternehmen und die Auszahlung der Mittel nach Projektabschluss. Weitere Bestandteile der Aufgaben in diesem Zusammenhang sind die Berichtserstattung zu Handen der Staatsrechnung sowie die Erstellung der Unterlagen für den Budgetantrag an das Parlament.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091/2013-01-18/147

Im 2013 verteilten sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 15,107 Mio.) wie folgt:

BehiG-relevante bauliche Anpassungen an bestehenden Infrastrukturanlagen (Perronteilerhöhungen, stufenfreie Zugänge zu den Perrons)

Kategorie	Anzahl Projekte (teilweise über 2 Jahre)	Im Jahr 2013 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	11	2,911 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	23	2,588 Mio.
Total	45	5,499 Mio.

Anbringen von taktil-visuellen Sicherheitslinien auf bestehenden, ansonsten BehiG-konformen Perrons

Kategorie	Anzahl Haltepunkte (teilweise über 2 Jahre)	Im Jahr 2013 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	8	0,093 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	-	-
Total	8	0,093 Mio.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091/2013-01-18/147

BehiG-relevante Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen oder Anteil an vorgezogene Fahrzeug-Neubeschaffung

Kategorie	Anzahl Fahrzeuge (meistens über mehrere Jahre)	Im Jahr 2013 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	113	6,000 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	23	3,388 Mio.
Total	133	9,388 Mio.

BAV-Aufträge für Studien zur Grundlagenforschung für die Normenentwicklung für einen barrierefreien öV

Titel	Im Jahr 2013 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Sicherheit von Personen mit Rollator in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs»	0,036 Mio.
BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Normenentwicklung für Kommunikation und Beschilderungen für mobilitätseingeschränkte Personen im öV»	0,042 Mio.
BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Definition Ausgangslage für den Nachweis "Einhaltung niveaugleicher Einstieg" gemäss BehiG»	0,049 Mio.
Total	0,127 Mio.

7. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Normenentwicklung für Kommunikation und Beschilderungen für mobilitätseingeschränkte Personen im öV»

Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG ist es, den mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang grundsätzlich zu allen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, also auch zu nicht schienengebundenen, zu ermöglichen. In den verschiedenen Gesetzen, Ausführungsbestimmun-



gen und Verordnungen sind technische Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs festgehalten und geregelt.

Nebst diesen technischen Voraussetzungen erfordert die sichere und reibungslose Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ein bestimmtes Verhalten bzw. eine ordnungsgemässe Nutzung dieser technischen Einrichtungen.

Die teilweise komplexen Verhaltensanweisungen werden heute meist vom Transportunternehmen selbst erstellt. Die Einheitlichkeit und Verständlichkeit des in der Schweiz für andere Aspekte der Fahrgastkommunikation stark verbreitete SBB FIS 90 kann bezüglich dieser Problematik nicht weiterhelfen. Die in den Europäischen Normen vorgeschlagenen grafischen Elemente überzeugen nicht und fügen sich nicht in die bekannte obenerwähnte öV-Kommunikationssprache der Schweiz ein.

Mit dem BAV-Auftrag «Normenentwicklung für Kommunikation und Beschilderungen für mobilitätseingeschränkte Personen im öV» sollen Empfehlungen zur Normenentwicklung mit entsprechenden Vorlagen erarbeitet werden, welche die Transportunternehmen zur Kommunikation der korrekten Anwendung und des korrekten Verhaltens seitens mobilitätseingeschränkter Reisender und zur Beschilderung der technischen Einrichtungen einfach übernehmen können. Damit soll die Möglichkeit einer klaren und einheitlichen Kommunikation in diesem Problemkreis geschaffen werden. Der Bericht wurde im Februar 2013 publiziert. Er ist von der Website www.bav.admin.ch/mobile kostenlos herunterladbar.

8. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Sicherheit von Personen mit Rollator in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs»

Die VböV² hält fest, dass die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel auch für Rollatoren ermöglicht werden soll.

Die VAböV hält die Bedingungen bezüglich dem selbständigen Ein- und Ausstieg für Rollatoren und Rollstühle im Busverkehr fest; das Pendant dazu bezüglich dem schienengebundenen öV findet sich in der AB-EBV³. Das Bundesverwaltungsgericht hat zudem in den Erwägungen zu einem Urteil festgehalten, dass die autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderungen oberste Priorität hat⁴. Dadurch erhält der selbständige Ein- und Ausstieg für Personen mit Rollator eine grosse Bedeutung: Rollatoren erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit insbesondere bei älteren Personen mit Geheinschränkungen. Die Bewältigung der entstehenden Spalten und Stufen, wie sie beim selbständigen Einstieg in die Busse, Trams und Bahnwagen erlaubt sind, wird für insbesondere ältere Personen somit ohne grösseren Kraftaufwand möglich.

² Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)

³ Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)

⁴ BVGer-Urteil A-7569/2007 vom 19. November 2008 zum Beschwerdefall Bahnhof Walenstadt



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091/2013-01-18/147

Es hat sich aber gezeigt, dass bezüglich der Platzierung der Rollatoren in den Fahrzeugen Fragen betreffend die Sicherheit entstehen.

Der Bericht wurde im Januar 2013 fertiggestellt. Er ist von der Website www.bav.admin.ch/mobile kostenlos herunterladbar.

9. BAV-Auftrag «Definition Ausgangslage für den Nachweis "Einhaltung niveaugleicher Einstieg" gemäss BehiG»

Das BehiG schreibt vor, dass mobilitätseingeschränkte Personen grundsätzlich bis Ende 2023 über einen diskriminierungsfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr verfügen müssen. Es schreibt weiter vor, dass dieser Zugang – gemäss geltender Rechtsprechung – insbesondere (unter Beachtung des Prinzips der Verhältnismässigkeit) auch ohne Unterstützung des öV-Personals zu gewährleisten ist, um diesen Personen grundsätzlich die autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

Hierfür sind in den AB-ABV Grenzwerte zu Spaltmassen (horizontaler/vertikaler Spalt) und geometrischen Anforderungen (Vermeidung von "Muldsituationen" und maximale zulässige Neigung eines Rollstuhls) an die Einstiegssituation definiert.

Der Bericht «Definition Ausgangslage für den Nachweis "Einhaltung niveaugleicher Einstieg gemäss BehiG» soll als Grundlage einer beabsichtigten Anpassung seitens BAV der AB-EBV dienen und folgende Fragen beantworten:

- Wie stellen sich für bis zu vier typische Fahrzeuge als Anwendungsbeispiele die Einstiegsverhältnisse für einen BehiG-tauglichen Einstieg unter Berücksichtigung der fahrzeugseitigen Toleranzen in Abhängigkeit der Überhöhung und des Bogenradius dar?
- Wie beeinflussen die Bau- und Betriebstoleranzen des Gleises die Einstiegssituation?

Hierfür ist eine entsprechende Methodik mit einem machbaren Dateninput zu entwickeln und in einem Prozess mit dem BAV abzustimmen. Es ist vom BAV geplant, die Ergebnisse dieser Studie in die AB-EBV (oder in eine andere geeignete Grundlage) einzuarbeiten. Bei zukünftigen Fahrzeugzulassungen kann dann davon ausgegangen werden, dass diese auf einer definierten Infrastruktur unter Zugrundelegung definierter Regeln mit Bezug zu machbaren Vorgaben die Grenzwerte des BehiG einhalten können.

Per Oktober 2013 wurde dem BAV ein Zwischenbericht abgegeben. Der definitive Bericht soll im 2014 fertiggestellt werden. Er wird dem BAV als Grundlage für die nötigen Anpassungen und Ergänzungen in den AB-EBV sowie für die Entwicklung eines entsprechenden Berechnungstools dienen.



10. BAV-Auftrag «Vereinfachte Messmethode der Sprachverständlichkeit und Lautstärke von akustischen Kundeninformationen insbesondere für Höreingeschränkte im öffentlichen Verkehr»

Das BehiG und die VböV⁵ verlangen, dass akustische Kundeninformationen im öffentlichen Verkehr soweit wie möglich auch den Bedürfnissen höreingeschränkter Reisender entsprechen. Die VAböV⁶ führt heute dazu aus, dass akustische Kundeninformationen für Hörbehinderte gut verständlich sein müssen und auf eine geeignete Beschallung der Fahrgasträume zu achten ist. Sie hält zudem für speziell gekennzeichnete Stellen auf den Perrons von grösseren Haltepunkten einen Mindestwert für die Sprachverständlichkeit fest. Dieser heutige Wert steht aber nicht im Einklang mit den künftigen Vorgaben der TSI-PRM⁷.

Gestützt auf den Beschluss des eidg. Parlaments zur Bahnreform 2.2, der die Integration der EU-Interoperabilitätsrichtlinien in die schweizerische Gesetzgebung vorsieht, und entsprechend einem diesbezüglichen UVEK-internen Auftrag, hat die BAV-Direktion beschlossen, dass heutige Vorschriften, die weiter als die TSI-Vorgaben gehen, mittelfristig grundsätzlich zu eliminieren sind. Diese Vorgabe gilt gemäss BAV-Direktion sowohl für den interoperablen als auch für den nicht interoperablen öffentlichen Verkehr. Die VAböV wird daher per Revision mit Inkrafttreten 2016 entsprechend überarbeitet. Für den vorliegenden Auftrag ist deshalb der in der TSI-PRM (revision 2014, final draft version 3.0) festgehaltene Wert für die Sprachverständlichkeit (0,45 STI-PA) massgebend.

Mit dem Projektvorhaben «Vereinfachte Messmethode der Sprachverständlichkeit und Lautstärke von akustischen Kundeninformationen» soll eine Überprüfung der Sprachverständlichkeit von Lautsprecheranlagen durch Laien mit Sachkenntnis ermöglicht werden, was heute nicht der Fall ist. Ein entsprechender Hinweis zum vereinfachten Prüfverfahren und den dafür nötigen möglichst kostengünstigen Messinstrumenten soll in die Erläuterungen zu den relevanten bundesrechtlichen Vorschriften fliessen.

Der Bericht soll im 2014 fertiggestellt werden. Er wird dazumal von der Website www.bav.admin.ch/mobile kostenlos herunterladbar sein.

11. Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr - und seine Grenzen

Von den Massnahmen für einen barrierefreien öffentlichen Verkehr profitieren nicht nur Personen mit alters- oder behinderungsbedingten Beeinträchtigungen. Er nützt bekanntlich auch Reisenden mit Gepäck oder Kinderwagen, und stufenfreie Einstiege ermöglichen rascheres Ein- und Aussteigen und damit kürzere Anschlusszeiten. Indes ist der Spielraum für die barrierefreie Gestaltung des öV begrenzt. Deshalb müssen Personen, welche den öV autonom benutzen wollen, über ge-

⁵ Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)

⁶ Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an einen behinderten öffentlichen Verkehr (VAböV, SR 151.342)

⁷ Technische Spezifikation der EU für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091/2013-01-18/147

wisse minimale Fertigkeiten im Umgang mit Rollstuhl oder Rollator verfügen. Das BAV hat zu diesem Thema im 2012 Hinweise publiziert – sie wurden im 2013 leicht angepasst. Die «BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs» sind abrufbar unter 'www.bav.admin.ch/mobile -> Worum geht es?'

12. Mitarbeit in der VSS-Arbeitsgruppe "Hindernisfreier Verkehrsraum"

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hat Einsitz in der VSS⁸-Arbeitsgruppe, die eine Grundlagennorm zum Thema "Hindernisfreier Verkehrsraum". Er nimmt hier Aufgaben und Beratung rund um den Bereich "Schnittstelle Strassenraum / öV" im Rahmen der BehiG-Vorgaben wahr.

13. Fachreferate

Der Zuständige der BAV-Fachstelle "Mobilitätsfragen" stellte an verschiedenen Veranstaltungen die rechtlichen und technischen Aspekte der BehiG-Umsetzung im öV vor, so zum Beispiel bei Kantonsvertreterinnen und -vertreter am Kundenanlass eines schweizweit tätigen Ingenieurbüros oder an einem Werkstattgespräch zum Thema 'Gestaltung Hohe Kante beim Bus für niveaugleichen Einstieg', das ebenfalls durch ein Ingenieurbüro organisiert wurde.

14. Weitere Arbeiten

Die tägliche Kleinarbeit war im Berichtsjahr wie jedes Jahr ausgefüllt von Beantwortungen von Bürgerbriefen und –E-Mails, die mündliche und schriftlich Beratung BAV-intern für BehiG-konforme Lösungen bei etlichen Infrastruktur-Plangenehmigungsvorlagen und die telefonische und schriftliche Beantwortung grundsätzlicher Fragen im Zusammenhang mit der BehiG-Umsetzung im Bereich öV. Im Weiteren prüfte der Zuständige der Fachstelle im Rahmen der von der BAV-Sektion "Fahrzeuge" durchgeführten BAV-Fahrzeugzulassungsverfahren sowohl die eingereichten Gesuchsunterlagen als auch die zuzulassenden Fahrzeuge selber auf BehiG-Konformität und beriet die Fachsektion und die Zulassungsgesuchsteller diesbezüglich. Namentlich die Fahrzeugprüfungen nahmen wie jedes Jahr einen beachtlichen Teil des für die Fachstelle zur Verfügung stehenden Zeitbudgets in Anspruch.

⁸ Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS