



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 2014 der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen'

Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//

Hanspeter Oprecht, Januar 2015





1. Ausgangslage

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die wichtigsten Arbeiten der BAV-Fachstelle 'Mobilitätsfragen' im Jahr 2014 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 - also bis zum 31. Dezember 2013 - die Kundeninformations- und die Billettausgabesysteme grundsätzlich barrierefrei ausgestaltet sein mussten. 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 31. Dezember 2013 betrifft, sind die Unternehmen gemäss Einschät-

¹ Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)



zung grundsätzlich auf Kurs. Die SBB erfüllten gemäss ihrer eigenen Auskunft die relevanten gesetzlichen Vorgaben bis Mitte 2014. Die BAV-Fachstelle geht davon aus, dass auch die übrigen Transportunternehmen die Vorgaben grösstenteils umgesetzt haben. Bezüglich Frist 31. Dezember 2023 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. Auch der Bundesrat hat festgestellt, dass die Arbeiten zur Anpassung der Anlagen an die Erfordernisse des BehiG beschleunigt werden müssen. Die BAV-Direktion hat deshalb beschlossen, die infrastrukturseitige Umsetzung bei allen Bahnen verstärkt zu steuern. Diese werden den Auftrag erhalten, Konzepte für die Anpassung der Bahnhöfe zu erarbeiten, die auch die geplanten Erhaltungsarbeiten und die beschlossenen Ausbauprogramme berücksichtigen. Damit wird das BAV in der Lage sein, den Gesamtüberblick über die Umsetzungsfristen und den Finanzierungsbedarf bei allen Bahnen zu erhalten und bei Bedarf Massnahmen zu ergreifen. Federführend ist hier die Abteilung BAV-Infrastruktur. Trotz der aktiveren Einflussnahme des BAV auf die Umsetzung ist heute offen, ob die gesetzliche Frist 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 beschränkten Finanzmittel, Betriebseinschränkungen und Bauressourcen müssen die Bauarbeiten zeitlich priorisiert werden. Zudem ist der Umbau grosser Bahnknotenbahnhöfe zeitaufwändig. In diesem Zusammenhang wird auch der Verhältnismässigkeit der Massnahmen Rechnung getragen.

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 erfolgte auf den 1. Januar 2015. Neun neue Europäische Normen (EN) konkretisieren die revidierte TSI PRM, da letztere für etliche Be-



reiche nur noch funktionale Vorgaben festhalten. Die EN, die derzeit als Entwürfe vorliegen; werden von der CEN (Comité Européen de Normalisation) im 2. Quartal 2015 in Kraft gesetzt. Die TSI PRM mit den künftigen EN fallen um einiges komplexer aus als die heute im Rahmen der Übergangsbestimmungen (Art. 83e EBV) ebenfalls noch anwendbaren bisherigen Ausführungsbestimmungen zum BehiG für einen barrierefreien öffentlichen Verkehr. Die derzeitigen nationalen Bestimmungen und jene der TSI-PRM bewegen sich auf einem vergleichbaren Niveau. In einigen Bereichen geht die TSI PRM über die heutigen schweizerischen Vorgaben hinaus, in einigen Bereichen ist mit der TSI-Übernahme jedoch eine gewisse Abschwächung zu erwarten. Alle Vorgaben der TSI PRM beruhen aber auf Erkenntnissen zu Gunsten mobilitätseingeschränkter Personen, die sich auf europäischer Ebene bewährt haben.

Auch wenn mit der Übernahme der TSI-PRM kleine Abweichungen zu erwarten sind, sind die Erlungenschaften mobilitätsbeeinträchtigter Menschen keineswegs substantiell beeinträchtigt. Das im BehiG verankerte Prinzip der Gleichstellung von Menschen mit alters- oder behinderungsbedingten Beeinträchtigungen umfasst den Grundsatz des autonomen Zugangs zum öffentlichen Verkehr. Da es die TSI-PRM freistellen, 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 melden. 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 BehiG-relevanten 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 BehiG-relevante 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 Person-Teilerhöhungen statt für Erhöhungen auf der ganzen Perronlänge bezahlt werden. Es ist aber möglich, dass die Unternehmungen Komfortlösungen wie Perronerhöhungen auf der ganzen Län-



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147

ge 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 Händen der Staatsrechnung sowie die Erstellung der Unterlagen für den Budgetantrag an das Parlament.

Im 2014 verteilen sich die ausgerichteten Finanzhilfen aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes (Total CHF 9,85 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 2014 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	13	5,11 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	25	3,52 Mio.
Total	38	8,01 Mio.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147

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

Kategorie	Anzahl Haltepunkte (teilweise über 2 Jahre)	Im Jahr 2014 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
SBB (Finanzierungszuständigkeit nur Bund)	10	0,70 Mio.
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone gemeinsam)	2	0,01 Mio.
Total	12	0,71 Mio.

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

Kategorie	Anzahl Fahrzeuge (über mehrere Jahre)	Im Jahr 2014 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
Privatbahnen (Finanzierungszuständigkeit Bund und Kantone)	4	1,0 Mio.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147

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

Titel	Im Jahr 2014 ausgerichtete Beiträge aus BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes in CHF
BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Schienenüberfahrt für Rollstühle / Rollatoren bei Gleisen mit Zahnstange»	0,02 Mio.
BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Definition Ausgangslage für den Nachweis "Einhaltung niveaugleicher Einstieg" gemäss BehiG»	0,11 Mio.
Total	0,13 Mio.

7. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Planungsrollstuhl für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs»

Die VböV² hält fest, bis zu welcher maximalen Grundrisslänge, maximalen Grundrissbreite und maximalem Gesamtgewicht eines Hand- oder Elektrorollstuhls eine Transportpflicht besteht. Vorgaben zur maximal zulässigen Volumetrie (3 Dimensionen: Länge, Breite und Höhe) eines besetzten Rollstuhls bestehen indes nicht. Ebenfalls werden keine Vorgaben bezüglich der Manövrierfähigkeit eines besetzten Rollstuhles gemacht.

Mit der Übernahme der TSI-PRM in das schweizerische Recht gelten neue Anforderungen, die per Revision 2016 in die VböV übernommen werden. Die TSI-PRM-Anforderungen sind im Anhang M derselben festgehalten, die am 1. Juli 2014 in revidierter Form in Kraft tritt. Zudem sind ausführende Bestimmungen in der prEN 16585-1 «Bahnanwendungen - Gestaltung für mobilitäts-eingeschränkte Menschen: Ausrüstungen und Bauteile in Schienenfahrzeugen -Teil 1: Toiletten» festgehalten. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Projektbeschriebs besteht ein gewisses – wohl aber eher geringes – Risiko, dass diese prEN noch Änderungen erfahren wird.

Die TSI PRM und die prEN 16585-1 enthalten explizit keine Vorgaben zur Manövrierfähigkeit eines Rollstuhles, sondern machen Flächenvorgaben innerhalb derer ein entsprechendes Manöver, das aber nicht detailliert beschrieben wird, ausgeübt werden kann. Diese Flächenvorgaben sind zu wenig fundiert. Es gilt daher ein Instrumentarium zu schaffen, mit dem in allen Planungs- und Realisierungsphasen die Rollstuhlgängigkeit nachgewiesen werden soll (Hersteller, Unternehmen) und überprüft werden kann (Notified Bodies bzw. Sachverständige sowie BAV).

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



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147

In Grundrisslayouts werden häufig Rollstühle in Positionen eingezeichnet, die sie – bedingt durch ihre Manövrierfähigkeit (Lenkgeometrie)– gar nicht erreichen können, z.B. bei Rollstuhl-WCs. Mit dem vorliegenden Projektvorhaben soll die bestehende Lücke betreffend des nötigen Mindestflächenbedarfs für das Manövrieren von Rollstühlen mit Abmessungen in Länge und Breite gemäss den Definitionen nach Anhang M der TSI-PRM, Ausgabe 2014 und gemäss den Maximalmassen nach den Anhängen der (pr)EN 16585-1 («Bahnanwendungen - Gestaltung für mobilitätseingeschränkte Menschen - Ausrüstungen und Bauteile in Schienenfahrzeugen – Toiletten») in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs möglichst geschlossen werden. Ergeben sich Änderungen in der definitiven Version EN 16585-1 gegenüber der zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Projektbeschriebs vorliegenden Entwurfsversion prEN 16585-1, so sind für den definitiven Bericht die Vorgaben gemäss der definitiven EN 16585-1 massgebend.

Im 2014 wurden von der Auftragnehmerin je ein Planungsrollstuhl im Massstab 1:1 und 1:10 entwickelt und hergestellt. Derzeit wird geprüft, welche Verbesserungen am 1:1-Modell möglich sind. Der Bericht zum Planungsrollstuhl wird per 2015 fertiggestellt.

8. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Schienenüberfahrten für Rollstühle und Rollatoren bei Gleisen mit Zahnstange»

Damit der Grundsatz der Autonomie bei den für die Reisenden bestimmten Perronzugänge, die über ein oder mehrere Gleise führen, gewährleistet ist, sind diese grundsätzlich rollstuhl- und rollatörgängig auszugestalten. Für Gleisübergänge im Bahnhofbereich bei Zahnstangenschienen bestand bis heute noch keine befriedigende Lösung. Beim autonomen Überfahren von eingedeckten Zahnstangen besteht bei den heutigen Lösungen die Gefahr, mit mindestens einem Rad in der Grube zwischen den Zähnen stecken zu bleiben. Da die Gefahr des Steckenbleibens mit einem kleinen Rad grösser ist als mit einem grossen Rad, fährt ein Teil von Rollstuhlfahrenden rückwärts über diese Gleise. Diese Technik ist nicht zu begrüssen, da a) das Rückwärtsfahren nur von Rollstuhlfahrenden ausgeübt werden kann, die relativ agil sind, b) das Rückwärtsfahren eine grössere Gefahr darstellt als das Vorwärtsfahren, weil etwaige Hindernisse, die den Rollstuhl zum Kippen bringen können, übersehen werden können. Auch Räder von Rollatoren können in der Rille steckenbleiben und zu einem Sturz der Rollatorbenützenden führen.

Die Auftragnehmerin soll dem BAV mittels Untersuchungen und anhand eines Berichts Vorschläge für BAV-Empfehlungen oder allenfalls für technische Vorschriften machen, wie ein autonomer und sicherer Perronzugang für Personen mit Rollator oder im Rollstuhl über Gleise mit Zahnstange gewährleistet werden kann.

Im September 2014 fanden erste Funktionalitätstests der errichteten Versuchsanlage durch Personen im Rollstuhl statt, gleichzeitig testet die Auftragnehmerin, wie sich die Anlage im Betrieb bewährt. Dem BAV wurde vertragsgemäss per Ende Oktober 2014 ein Zwischenbericht zugestellt. Im Januar 2015 erfolgt ein zweiter Test durch Testpersonen; zudem wird das Funktionieren der Anlage während des winterlichen Bahnbetriebs auf die Probe gestellt.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147

Ein Schlussbericht wird im 2015 fertiggestellt und auf der BAV-Website "Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr" publiziert.

9. BAV-Grundlagenforschungsauftrag «Einfache Messmethode der Sprachverständlichkeit und Lautstärke von akustischen Kundeninformationen insbesondere für Höreingeschränkte im öV»

Das BehiG und die VböV verlangen, dass akustische Kundeninformationen im öffentlichen Verkehr soweit wie möglich auch den Bedürfnissen höreingeschränkter Reisender entsprechen. Die heute geltende VAböV³ führt dazu aus, dass akustische Kundeninformationen für Hörbehinderte gut verständlich sein müssen und auf eine geeignete Beschallung der Fahrgasträume zu achten ist.

Es soll eine Überprüfung der Sprachverständlichkeit von Lautsprecheranlagen durch Laien mit Sachkenntnis ermöglicht werden, was heute nicht der Fall ist. Mit dem Auftrag wurde eine einfache, kostengünstige und praktikable Messeinrichtung und Prüfmethode erarbeitet, welche – beispielsweise einem Servicetechniker ohne akustische Ausbildung – beim Prüfen und Einpegeln der Lautsprecher-Wiedergabelautstärke in den Fahrzeugen und auf den Perrons eine Vorgabe gibt. Das Projekt wurde durch eine Begleitgruppe bestehend aus Vertretern des BAV, der Auftragnehmerin und von Behindertenorganisationen abgestimmt.

Das Projekt musste wegen eines gesundheitlichen Zwischenfalls des Auftragnehmers verlängert werden. Der Schlussbericht soll im 1. Halbjahr 2015 fertiggestellt werden.

10. 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 gewisse minimale Fertigkeiten im Umgang mit Rollstuhl oder Rollator verfügen. Das BAV hat zu diesem Thema im Jahr 2012 Hinweise publiziert – sie wurden im 2014 leicht angepasst. Die «BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs» sind abrufbar unter 'www.bav.admin.ch/mobile -> Worum geht es?'

11. Mitarbeit in der CEN TC 256 WG 44 "PRM"

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hatte Einsitz in der Arbeitsgruppe "PRM" der Centre Européen de Normalisation CEN-Arbeitsgruppe "Bahnanwendungen – Behindertengerechte Gestaltung". Diese Arbeitsgruppe erarbeitet Europäische Normen zu den TSI PRM, welche

³ Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an einen behinderten öffentlichen Verkehr (VAböV, SR 151.342)



Referenz/Aktenzeichen: BAV-091//147

auch in die schweizerische Gesetzgebung einfliessen werden (vgl. hierzu Ziffer 5). Nebst dem BAV sind auch die SBB sowie der Schweiz. Zentralverein für das Blindenwesen (SZB) Mitglieder dieser Arbeitsgruppe.

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

Der Zuständige für die BAV-Fachstelle Mobilitätsfragen hatte Einsitz in der VSS⁴-Arbeitsgruppe, die eine Grundlagennorm zum Thema "Hindernisfreier Verkehrsraum". Er nahm hier Aufgaben und Beratung rund um den Bereich "Schnittstelle Strassenraum / öV" im Rahmen der BehiG-Vorgaben wahr.

13. 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.

⁴ Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS