



Während die Züge des Schweizer Regional- und S-Bahnverkehrs praktisch vollständig behindertengerecht ausgerüstet sind, zeichnet sich bei den Bahnhöfen ein Rückstand der notwendigen Baumaßnahmen ab.

## Schweiz

# Gleichstellung für Menschen mit Behinderung im Bahnverkehr

2004 trat in der Schweiz das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in Kraft. Bis Ende 2023 muss das Rollmaterial die Auflagen erfüllen und müssen die Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen an die Vorgaben angepasst werden. Allerdings kündigt sich schon Verzug an: Bei einem Drittel der Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen können die Anpassungen erst nach Ablauf der gesetzlichen Frist umgesetzt werden.

Bei einer Bevölkerung von knapp neun Millionen sind heute in der Schweiz rund 700.000 Menschen von einer Behinderung betroffen. Was den Anteil der über 65-Jährigen angeht: Er liegt bei 19 Prozent. Damit kann, neben Familien mit Kinderwagen, rund ein Viertel der Bevölkerung direkt oder indirekt vom Gesetz der Behindertengleichstellung profitieren.

Im Jahr 2018 organisierte die SBB für rund zehn Millionen Franken knapp 150.000 Einsätze für Menschen mit Behinderung. 2018 konnten 78 Prozent aller möglichen Verbindungen mit dem Rollstuhl genutzt werden, und 61 Prozent der Reisenden konnten in den Bahnhöfen der SBB durch Bahnsteiganpassungen, Rampen und Lifte barrierefrei ein- oder aussteigen.

Jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz ist im Jahr 2021 durchschnittlich 48-mal mit der Bahn gefahren und hat dabei 1628 Personenkilometer zurückgelegt (der europäische Durchschnitt lag bei 588 Personenkilometern). Die heute erreichte Komfortstufe bei den Bahnen ist sicherlich mit ein Grund für diese hohe Bahnaffinität der Schweizer.

### Erfüllte Umsetzungen

Grundsätzlich sind gemäß BehiG seit Anfang 2014 hör- und sehbehinderten Reisenden die gleichen Informationen anzubieten wie Nichtbehinderten, und die Billettausgabe ist barrierefrei zu gestalten. Diese Vorgabe wurde bis heute fast überall umgesetzt.

Für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs legte das BehiG wegen der län-

geren Lebensdauer eine Anpassungsfrist von 20 Jahren fest, also bis Ende 2023. Im unbegleiteten Regional- und S-Bahnverkehr sind dank umfassender Modernisierungsschritte in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht worden. Bis Ende 2023 werden diese Züge weitestgehend barrierefrei sein.

Im begleiteten Fernverkehr muss gemäß einer Richtlinie des Bundesamts für Verkehr (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. Inzwischen sind auch die mittlerweile behindertengerechten neuen Doppelstock-Twindexx IC200 auf allen Intercity-Strecken im Einsatz. Dies, nachdem im Januar 2018 der Dachverband der Behindertenorganisationen „Inclusion Handicap“ eine Verbandsbeschwerde gegen die befristete Betriebsbewilligung für die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge mit insgesamt 15 Punkten beim Bundesver-

FOTOS: SBB CFF FFS; TRIPPI

waltungsgericht eingereicht hatte. Nun sind alle Rampen im Ein- und Ausstiegsbereich der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge auf eine maximale Neigung von 15 Prozent gemäß Bundesgerichtsentscheid eingestellt. Vier Punkte wurden außergerichtlich mit den SBB bereinigt; die weiteren zehn Beschwerdepunkte wurden im Urteil vom 22. Februar 2022 abgelehnt.

## Internationaler Verkehr

Die Schweizer Gesetzgebung geht deutlich weiter als jene in anderen Ländern. Außerhalb der Schweiz steht es den Transportunternehmen frei, ob sie den mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖV mit Personalarbeit gewährleisten oder eine autonome Benutzung sicherstellen. Dagegen soll es in der Schweiz für Menschen mit Behinderung oder altersbedingter Beeinträchtigung grundsätzlich möglich sein, den ÖV selbstständig zu nutzen. Dies hat zur Folge, dass im grenzüberschreitenden und internationalen Verkehr auf absehbare Zeit die Gleichstellung nicht vollständig umsetzbar sein wird. Dies wird sich dennoch allmählich verbessern, wenn 2026 die für den geplanten Deutschland-Angebotsausbau von SBB bestellten sieben Giruno-Züge den Betrieb aufnehmen. Diese erfüllen die Vorgaben des BehiG sowie die Voraussetzungen für den Einsatz auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken

der DB. Im Italienverkehr verkehren bereits heute die Niederflur-Giruno-Züge zwischen Basel/Zürich bis nach Lugano/Mailand und weiter nach Genua, Bologna und Venedig.

## Rückstand der Bahnhöfe

Die BehiG-Umbaufrist bis Ende 2023 gilt auch für die rund 1800 Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen in der Schweiz. Hierbei investiert der Bund über einen Zeitraum von 20 Jahren rund drei bis vier Milliarden Franken für BehiG-Maßnahmen. Die BehiG-relevanten Infrastruktur-Anpassungen werden mit anderen Bahnhofsumbauten (Kapazitätsausbau, Sicherheit und Modernisierung) koordiniert. Ziel ist es, die verschiedenen Bedürfnisse abzustimmen und die Bahnhöfe möglichst nur einmal umzubauen.

Ende 2021 waren etwas mehr als die Hälfte aller Bahnhöfe barrierefrei benutzbar. Fünf Jahre davor waren es erst 35 Prozent. Weil die großen Bahnhöfe prioritär angepasst wurden, profitieren somit schon heute mehr als sieben von zehn Reisenden von barrierefreien Bahnhöfen.

Für die Umsetzung sind die Bahnunternehmen verantwortlich. Um die Anstrengungen der Bahnen weiter zu fördern, hatte das BAV 2017 beschlossen, zusätzliches Geld für die Anpassung der Bahnhöfe und Bahnhaltstellen zur Verfügung zu stellen und hat zudem ei-

ne Planungsanweisung für die Infrastrukturbetreiber erstellt.

Rund 540 Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen werden erst nach der gesetzlichen Frist von Ende 2023 baulich an die BehiG-Vorgaben angepasst. Bei rund 134 der verspäteten Umbauprojekte werden die Bauarbeiten innerhalb der Sanierungsfrist gestartet. Für die rund 407 Projekte, deren Baubeginn erst später erfolgt, hat das BAV verbindliche Termin- und Finanzierungspläne eingefordert. Damit soll sichergestellt werden, 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.

## Bus und Tram

Für die Anpassung der Bushaltestellen sind die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Verschiedene Verbesserungen wurden bereits erreicht, es besteht aber noch großer Handlungsbedarf. Wobei für die Anpassung der Tramhaltestellen der Handlungsbedarf vergleichsweise gering ist, da heute fast vollumfänglich Straßenbahnen mit Niederflureinstieg im Einsatz sind.

*Peider Trippi*



Die für den internationalen Verkehr eingesetzten Giruno-Züge von Stadler sind mit Niederflureinstiegen sowohl im ersten wie im zweiten Klassenbereich für die unterschiedlichen Bahnsteighöhen in der Schweiz, Österreich und Italien (je 55 Zentimeter) sowie Deutschland (76 Zentimeter) ausgerüstet.