

Inclusion Handicap
Mühlemattstrasse 14a
3007 Bern

info@inclusion-handicap.ch
www.inclusion-handicap.ch

INCLUSION
HANDICAP

Dachverband der
Behindertenorganisationen Schweiz

Association faitière des organisations
suissees de personnes handicapées

Mantello svizzero delle organizzazioni
di persone con disabilità

Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 20. Oktober 2023

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025-2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren

Inclusion Handicap vertritt als Dachverband der Behindertenorganisationen die Interessen der rund 1,7 Mio. Menschen mit Behinderungen in der Schweiz.¹ Die Abteilung Gleichstellung von Inclusion Handicap hat die Aufgabe, die **Umsetzung und Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts** zu fördern und dadurch die **autonome Lebensführung von Menschen mit Behinderungen in allen Aspekten des täglichen Lebens** zu unterstützen.

Als Dachverband der Behindertenorganisationen nehmen wir zur obgenannten Vorlage Stellung, weil diese **für die Menschen mit Behinderungen in der ganzen Schweiz von grosser Bedeutung** ist. Inclusion Handicap nimmt zur Kenntnis, dass mit dem Zahlungsrahmen für die Jahre 2025-2028 gegenüber dem Zahlungsrahmen 2021-2024 trotz einer Erhöhung um 700 Millionen Franken **voraussichtlich real weniger Mittel** vorhanden sein werden (Erläuternder Bericht, Übersicht, S. 2). Wir sind äusserst besorgt, dass sich die bei vielen Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen **ohnehin bereits stark verzögerte Anpassung der Bahninfrastruktur gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)** aufgrund der realen Mittelkürzung **noch weiter verzögern** wird.

¹ [Anzahl Menschen mit Behinderungen gemäss Bundesamt für Statistik BFS.](#)



1. Ausgangslage und Vorbemerkungen

Für die behindertengerechte Anpassung der bestehenden Bahninfrastruktur wurde ab Inkrafttreten des BehiG am 1. Januar 2004 eine 20-jährige Frist gesetzt (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Diese Frist läuft Ende 2023 ab. Gemäss dem neusten Standbericht des BAV vom 14. Dezember 2022 sind **von den rund 1'800 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen erst 928 (Stand Ende 2021) autonom und spontan benutzbar** (anzumerken ist, dass diese Zahlen auf eigenen Angaben der Infrastrukturbetreiber [ISB] beruhen). Bis Ende 2023 ist die Anpassung von weiteren rund 166 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen geplant. Bei rund 140 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen erfolgt aus Verhältnismässigkeitsgründen keine Anpassung und rund 30 werden geschlossen. **Bei 541 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen wird die nötige bauliche Anpassung gemäss den Planungen der ISB erst nach Ende 2023 und somit verspätet umgesetzt sein** (vgl. zum Ganzen auch Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 15 f.).²

Offensichtlich wird das **BAV sein Ziel**, die Vorgaben des BehiG an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen aller ISB **zeitgerecht umzusetzen** (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 15) **weit verfehlen**. Zwar sieht das BAV die Verantwortung für die nicht-fristgerechte Umsetzung allein bei den ISB (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 16). Es begnügt sich in der Folge damit, darauf hinzuweisen, dass die zeitlichen Überschreitungen der im BehiG festgehaltenen Anpassungsfrist so kurz wie möglich zu halten seien und dass die ISB in jedem Fall dafür zu sorgen hätten, dass die Umsetzung dort, wo die Frist nicht eingehalten wird, so rasch wie möglich erfolgt (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 16).

Dabei hat auch das BAV seine **Verantwortung sowohl als Aufsichts- als auch Finanzierungsbehörde** für die fristgerechte Umsetzung der behindertengerechten Anpassung der Bahninfrastruktur **nicht genügend und viel zu spät wahrgenommen**. Obwohl die entsprechende Frist bereits seit 2004 läuft, initiierte das BAV erst 2016 eine Datenerhebung über den Umsetzungsstand BehiG beim Bahnzugang. Erst 2017 erarbeitete das BAV eine Planungsanweisung und beauftragte die ISB, ihre bisherige BehiG-Strategie entsprechend zu überarbeiten. Die Standberichte zur Umsetzung des BehiG werden erst seit 2018 erstellt. Und erst nach Kritik der Eidgenössischen Finanzkontrolle im Jahr 2020 legte das BAV zusammen mit den ISB die Fertigstellung des behindertengerechten Bahnzugangs ab 2024 inhaltlich, finanziell und verbindlich fest.³ Hätte das BAV seine Verantwortung bereits früher wahrgenommen und eine entsprechende verbindliche Festlegung mit den ISB bereits während laufender Frist für die fristgerechte Umsetzung erstellt, wäre eine fristgerechte Umsetzung wohl möglich gewesen.

² [Bundesamt für Verkehr BAV, Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen, Standbericht n°5: 2022, 14. Dezember 2022, Ziff. 1, S. 3 f.](#)

³ [Eidgenössische Finanzkontrolle, Prüfung der Massnahmenumsetzung des behindertengerechten Bahnzugangs, Bundesamt für Verkehr, EFK-18376, Bericht vom 23. Januar 2020.](#)



2. Erhöhung des für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrages

Ab dem 1. Januar 2024 wird somit an vielen Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen ein **gesetzeswidriger Zustand** bestehen. Der Bund, insbesondere das BAV, hat vor diesem Hintergrund endlich Verantwortung zu übernehmen und dafür zu sorgen, dass die **Beseitigung der gesetzeswidrigen Zustände ab 2024 so rasch wie möglich erfolgt**. Dafür hat er insbesondere auch die **erforderlichen Mittel bereitzustellen**.

Wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird, werden seit 2019 **Massnahmen für die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen**, die wegen der im BehiG verankerten Anpassungsfrist bis 2023 realisiert werden müssen, **vollumfänglich aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert**; eine finanzielle Abgrenzung zwischen dem ordentlichen Substanzerhalt und Anpassungen an das BehiG ist oft nicht möglich (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 15). Entsprechend gross ist der Einfluss der vom Bund bereitgestellten Mittel auf die möglichst rasche Umsetzung der BehiG-Anpassungen.

In den Jahren 2025 bis 2028 sind diverse Umbauprojekte geplant, welche die behindertengerechte Anpassung und damit die Beseitigung des ab 2024 bestehenden gesetzeswidrigen Zustandes umfassen. Bei einer realen Senkung der Mittel aus dem BIF besteht die **akute Gefahr, dass die Anpassungen ans BehiG noch weiter hinausgezögert** werden. Dies ist vor dem Umstand des ab 2024 bestehenden gesetzeswidrigen Zustands nicht akzeptabel. Zusätzlich müssen aus dem ISB ab 2024 auch noch die **Ersatz- und Überbrückungsmassnahmen** bezahlt werden (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.2.10, S. 16).

Auch im erläuternden Bericht steht, dass aufgrund der Beschränkung der Substanzerhaltungsinvestitionen «vorläufig **alle Massnahmen, die nicht zwingend für den Betrieb und unabdingbaren Substanzerhalt nötig sind, in die Optionen aufgenommen beziehungsweise zeitlich zurückgestellt**» wurden (Erläuternder Bericht, Übersicht, S. 3). Auch die SBB weisen darauf hin, dass bei dieser Ausgangslage eine **zeitliche Erstreckung bei der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben (BehiG) nicht auszuschliessen** wäre (Erläuternder Bericht, Ziff., S. 1.6.4, S. 39 f.).

Aus Sicht von Inclusion Handicap reicht es jedoch nicht, «den Fokus darauf[zu]legen, dass *möglichst viele* der baulichen BehiG-Massnahmen umgesetzt werden können» (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.6.3, S. 36 f.). **Alle baulichen BehiG-Massnahmen sind so rasch wie möglich umzusetzen und der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehene Betrag ist entsprechend zu erhöhen**.

3. Stärkerer Fokus auf Barrierefreiheit

Zwar wird bei der strategischen Stossrichtung «Gewährleistung der Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes» als Ziel auch genannt, dass die baulichen Anpassungen der Infrastruktur zur Umsetzung des BehiG unter Anwendung der «Planungsanweisung BehiG» des BAV und im Rahmen der Verhältnismässigkeit umgesetzt



werden (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.4.2, S. 24). Für Bahnhöfe, bei denen die gesetzliche Anpassungsfrist (31. Dezember 2023) nicht eingehalten werden kann, aber ein Umbau dennoch verhältnismässig ist, wird als Ziel gesetzt, dass Überbrückungsmassnahmen definiert und publiziert werden (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.4.2, S. 24).

Bei den **baulichen Anpassungen zur Umsetzung des BehiG und dem Anbieten von Überbrückungsmassnahmen** handelt es sich jedoch bereits um **gesetzliche Verpflichtungen**, die auch ohne diese Zielvorgabe zwingend umzusetzen sind. Was es braucht sind **konkrete Massnahmen, wie diese gesetzliche Verpflichtung möglichst rasch umgesetzt** wird. Es könnte insbesondere auch geprüft werden, ob eine Systemaufgabe «Barrierefreiheit» geschaffen werden könnte.

Wie bereits in unserer Vernehmlassungsantwort vom 14. Oktober 2022 zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2025 fordern wir, dass die **Rechte von Menschen mit Behinderungen**, insbesondere das Recht auf Autonomie, und die **Pflicht zur Gewährleistung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) des öffentlichen Verkehrs** ein höheres Gewicht beigemessen wird. Insbesondere fordern wir, dass die **Zugänglichkeit (Barrierefreiheit)** ausdrücklich als **Ziel** aufgenommen wird. Weiter ersuchen wir darum, dass die für die (ohnehin bereits verspäteten) Gewährleistung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit) **notwendigen finanziellen und personellen Mittel** budgetiert und bereitgestellt werden.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Inclusion Handicap

Dr. iur. Caroline Hess-Klein
Leiterin Abt. Gleichstellung

lic. iur. Nuria Frei, Rechtsanwältin
Fachmitarbeiterin Abt. Gleichstellung