

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Behindertenorganisation (z.B. Pro Infirmis; procap; agile)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Behindertenorganisation (z.B. Pro Infirmis; procap; agile), 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EBG</b>	Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>BehiG</b>	Behindertengleichstellungsgesetz
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn
<b>RhB</b>	Rhätische Bahn

---

<b>BFEG</b>	Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>LHand</b>	Loi sur l'égalité pour les handicapés
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
<b>RhB</b>	Chemins de fer rhétiques

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.02.2023  
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2023 veröffentlichte der Bundesrat die **Botschaft zur Revision des Eisenbahngesetzes** (EBG), mit welcher die **technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets** ins Schweizer Recht übernommen werden soll. Damit Rollmaterial im internationalen Bahnverkehr eingesetzt werden kann, musste es bis vor wenigen Jahren in jedem betroffenen Land ein Zulassungsverfahren durchlaufen. Im Zuge der sogenannten technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets – 4RP(TP) – hatte die EU im Jahr 2016 die entsprechenden Verfahren vereinfacht, harmonisiert und die Zuständigkeit für die Zulassung von grenzüberschreitendem Verkehr an die europäische Eisenbahnagentur ERA delegiert. Eine entsprechende Übergangsvereinbarung mit der ERA, die es den Schweizer Unternehmen erlaubte, an den EU-Verfahren teilzunehmen, laufe Ende 2023 aus. Mit der Anpassung des Eisenbahngesetzes plante der Bundesrat nun in einem zweiten Schritt, die Schweizer Gesetzgebung an jene der EU anzupassen, die Verfahren zu vereinfachen und damit den grenzüberschreitenden Bahnverkehr im Bereich des Personenverkehrs wie auch des alpenquerenden Güterverkehrs zu stärken. Der Bundesrat merkte an, dass eine vollständige Teilnahme an den EU-Verfahren zusätzlich einer späteren Ergänzung im Landverkehrsabkommen (LVA) Schweiz-EU bedürfe. Aufgrund der offenen institutionellen Fragen nach dem Abbruch der Verhandlungen zum Institutionellen Rahmenabkommen sei dies aber derzeit nicht möglich. Eine Anpassung des Schweizer Eisenbahngesetzes im «Hinblick auf eine künftige Übernahme des 4RP(TP) ins LVA» erachtete der Bundesrat in seiner Botschaft als «dennoch zweckmässig».

In der **Vernehmlassung**, welche von Ende 2021 bis Ende März 2022 durchgeführt worden war, war der bundesrätliche Entwurf grösstenteils auf positive Resonanz gestossen, wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhielt. Unter den 50 eingegangenen Stellungnahmen äusserten nur die SVP und der Dachverband Inclusion Handicap (IH) erhebliche Vorbehalte. Die SVP kritisierte die politische und institutionelle Anbindung an die EU. IH monierte die fehlende Berücksichtigung der Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen sowie den möglichen Verlust des Verbandsbeschwerderechts bei den entsprechenden Verfahren. Gegenüber der Aargauer Zeitung befürchtete Verbands-Co-Präsidentin Maya Graf (gp, BL), dass Schienenfahrzeughersteller sowie Eisenbahnunternehmen auch für rein nationale Angebote die entsprechenden Zulassungen bei der ERA und nicht mehr wie bis anhin beim BAV beantragen könnten, wodurch Schweizer Gesetze – namentlich das Verbandsbeschwerderecht oder Bestimmungen des BehiG – umgangen werden könnten. In seiner Botschaft wollte der Bundesrat jedoch die Entscheidung, ob Bewilligungen der ERA für den Betrieb auf dem Schweizer Normalspurnetz möglich sein sollen, im LVA festlegen und davon abhängig machen, ob «die zentralen Errungenschaften des schweizerischen Eisenbahnsystems gewährleistet bleiben». Die SBB als grösste Schweizer Eisenbahngesellschaft begrüsst die Revision, wünschten jedoch, dass die Branche bei der Umsetzung miteinbezogen werde und das BAV die strategische Koordination zwischen den involvierten Stellen in der Schweiz und der europäischen Eisenbahnagentur übernehme.<sup>1</sup>

#### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BERICHT  
DATUM: 31.03.2023  
MARCO ACKERMANN

Ende März 2023 präsentierte der Bundesrat einen Bericht zur **Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr**, wie ihn das angenommene Postulat Reynard (sp, VS) verlangt hatte. Die Landesregierung prüfte dazu die barrierefreie Zugänglichkeit in den Bereichen Eisenbahn, Bus, Strassenbahn, Seilbahn und Schifffahrt mittels einer Umfrage bei den Transportunternehmen und Haltestelleneigentümern. Hintergrund für das Postulat war das im Jahr 2004 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das eine Frist für behindertengerechte Anpassungen an Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs von 20 Jahren – also bis Ende 2023 – vorsah. Das BehiG lehnt sich an Bestimmungen in der Bundesverfassung zu Rechtsgleichheit, zum Diskriminierungsverbot und zu Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit einer Behinderung (Art. 8 Abs. 2 und 4 BV) an.

Im Bericht zeigte der Bundesrat einerseits die Fortschritte seit 2004 auf, bedauerte aber andererseits, «dass die 20-jährige Anpassungsfrist, die der Gesetzgeber den Unternehmen eingeräumt hat, teilweise erheblich überschritten wird». Gemäss Bundesrat bestehe derzeit vor allem noch bei den Bushaltestellen sowie teilweise bei Bahnhöfen Handlungsbedarf.

Bei den **Bushaltestellen** seien die Eigentümer – i.d.R. die betroffenen Kantone und Gemeinden – in der Pflicht, die nötigen Anpassungen vorzunehmen. Gemäss der Erhebung waren Ende 2021 rund ein Drittel aller Bushaltestellen BehiG-konform gestaltet, bei rund einem Viertel sei die Verhältnismässigkeit für eine Anpassung nicht gegeben und bei den restlichen ca. 40 Prozent aller Bushaltestellen schweizweit fehle noch eine entsprechende Machbarkeitsprüfung. Von den rund 8900 zugelassenen Linienbussen in der Schweiz erfüllten aber beinahe alle die Anforderungen gemäss dem BehiG. Bei den Strassenbahnen dürften Ende 2023 rund 66 Prozent der Haltestellen und 84 Prozent der Fahrzeuge die Vorgaben erfüllen.

Probleme zeigte der Bericht ebenfalls bei den **Bahnhöfen** auf. Dank der Anpassungen in grossen und stark frequentierten Bahnhöfen konnten Ende 2021 über 70 Prozent aller Reisenden von behindertengerechten Umbauten profitieren. Bis Ende 2023 sollen es 82 Prozent sein, erklärte die Landesregierung weiter. Betrachte man jedoch die einzelnen Bahnhöfe, so erfüllten Ende 2021 erst die Hälfte aller Stationen die Vorgaben für eine autonome Benützung – bis Ende 2023 dürften es etwas mehr als 60 Prozent sein. Bei weiteren rund 9 Prozent aller Bahnhöfe sei eine bauliche Anpassung unverhältnismässig, so der Bundesrat.

Eine bessere Bilanz zog der Bericht bei den **Schienenfahrzeugen**. Bei den Zügen des Regionalverkehrs erfüllten Ende 2021 rund 80 Prozent der Fahrzeuge die Vorgaben für einen autonomen Einstieg für Personen im Rollstuhl bzw. mit Rollator. Bis Ende 2023 werde erwartet, dass die Anzahl nicht-konformer Fahrzeuge im Regionalverkehr auf 6 Prozent schrumpfe. Die grössten Unternehmen (SBB, BLS, SOB und RhB) erfüllten diese Vorgaben Ende 2021 zu 95 Prozent. Gemäss Bericht werde es im Fernverkehr bis Ende 2023 möglich sein, dass pro Stunde und Richtung mindestens ein Fernverkehrszug mit autonomer Einstiegsmöglichkeit an einem Fernverkehrsbahnhof halte (Ausnahmen für Neigezüge von dieser Regel waren möglich).

Wo Massnahmen nicht zeitgerecht umgesetzt werden könnten oder wo eine bauliche Anpassung unverhältnismässig erscheine, seien entsprechende **Überbrückungsmassnahmen** (kurzfristig) oder **Ersatzlösungen** (langfristig) vorzunehmen, wie der Bundesrat schliesslich festhielt. Dazu gehöre etwa die Hilfestellung durch geschultes Personal, das Ausweichen auf ein alternatives Angebot oder ein Shuttle-Angebot. Der Branchenverband Alliance SwissPass arbeite derzeit zusammen mit der SBB daran, ein gesamtschweizerisches System «Assistierte Mobilität AMO» zu erstellen, das eine «automatisierte Organisation der Hilfestellung» vorsehe. Mit einer App sollen Menschen mit einer Beeinträchtigung künftig Hilfe anfordern können. Dies soll dank eines intelligenten Systems bei den entsprechenden Transportunternehmen automatisch erfolgen und im Falle von Verspätungen neu koordiniert werden.

Die AZ-Medien liessen am bundesrätlichen Bericht kein gutes Haar. Von einer «landesweiten Misere» war im Blatt die Rede, da der Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Gleiche Rechte für Behinderte» nicht ausreichend umgesetzt werde. Auch der Tages-Anzeiger blies in jenes Horn – von einem «grossen Versäumnis» der in der Pflicht stehenden Verkehrsunternehmen war in jener Zeitung die Rede.<sup>2</sup>

---

1) BBI 2023 703; BBI 2023 704; Bericht Vernehmlassung vom Januar 2023; Stellungnahme SBB vom 1.4.22; AZ, 31.3.23

2) Bericht BR vom 29.3.23; TA, 18.1.23; CdT, 19.1.23; AZ, LZ, 21.1.23; LT, 30.3.23