

---

## Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

### Anforderungen und Lösungsansätze für barrierefreie Bushaltestellen

### Bericht zum Werkstattgespräch vom 09. Mai 2012

#### Kontext

---

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes erfordert, dass der Zugang zum öffentlichen Verkehr „behindertengerecht“ gelöst werden muss. Was in der Beschaffung von Rollmaterial der Bahn, sowie der Planung und Realisierung von Bahnhöfen und dazugehörigen Publikumsanlagen schon seit einigen Jahren Standard ist, muss nun auch verstärkt bei Fahrzeugen und der Infrastruktur des Bus- und Tramverkehrs berücksichtigt werden.

KONTEXTPLAN setzt sich in verschiedenen Projekten mit dieser aktuellen Thematik auseinander. Dabei haben wir bei allen Beteiligten Klärungsbedarf bei der praktischen Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben geortet. Wir haben deshalb Planer und Fachpersonen der öffentlichen Verwaltungen von Kantonen und Städten sowie von Transportunternehmungen zu einem Werkstattgespräch eingeladen. Dieses fand am 9. Mai in Bern statt und bot den 40 Teilnehmenden eine Plattform zur Präsentation und Diskussion von Anforderungen und Lösungsansätzen für barrierefreie Bushaltestellen.

Referenten waren

- Hanspeter Oprecht, Bundesamt für Verkehr (BAV)  
*Thema: Gesetzliche Grundlagen*
- Franz Horlacher, Schweizerische Fachstelle Barrierefreier öffentlicher Verkehr (BöV)  
*Thema: Postulat Bushaltekante 23 cm*
- Christian Stocker Arnet, Tiefbauamt Kanton BL  
*Thema: Testhaltestelle Therwil, Bushaltebuchten*
- Christoph Oetiker, Kontextplan AG  
*Thema: Anordnungen von Haltestellen bei Bushöfen / Fahrgeom. Randbedingungen*
- Oliver Paul, FBT AG  
*Thema: Hilfsmittel Rollstuhlrampe im ÖV / Technische Entwicklungen*

Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Diskussionen sind nachfolgend zusammengefasst.

#### Anforderungen und Handlungsspielräume des BehiG

---

Zielgruppe des Gesetzes sind alle Personen mit einer Beeinträchtigung der persönlichen Mobilität. Neben Personen mit Behinderungen sind dies gemäss Definition im BehiG auch ältere Menschen mit körperlichen Beschwerden, welche einen zunehmenden Anteil der Bevölkerung darstellen.

Der barrierefreie Zugang zum ÖV stellt aber auch für andere Nutzergruppen (Personen mit Kinderwagen oder Gepäckstücken) ein Mehrwert bezüglich Benutzerfreundlichkeit dar.

Gemäss Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts (Erwägungen Entscheid Walenstadt) ist das oberste Ziel die autonome Benützung des öv. Die Hilfestellung durch öv-Personal gilt als Ersatz respektive Übergangslösung nach Art. 12 Abs. 3 BehiG.



---

Das heute oft vorhandene Angebot mit einer Haltekantenhöhe von ca. 16 cm erfordert die Bedienung der Klapprampe, gilt also nicht als autonomer Zustieg. Um einen autonomen Zustieg zu Bussen gewährleisten zu können, sind die Anforderungen gemäss den auf dem BehiG basierenden Verordnungen einzuhalten (Kombination Spaltenmass / Höhendifferenz: 7cm / 3cm oder 5cm / 5cm). Eine Haltekantenhöhe von 23 cm wird dabei zwar nicht explizit gefordert, scheint aber momentan der zweckmässigste Lösungsansatz zu sein.

Für den niveaugleichen Einstieg für Rollstühle und Rollatoren bei Bussen besteht eine Anpassungsfrist bis 2023. Das im Gesetz festgelegte Verhältnismässigkeitsprinzip erlaubt einen gewissen Handlungsspielraum bei der Umsetzung (Erwägungen: Bedarf vs. Aufwand / andere Interessen).

So kann bei bestehenden Haltestellen in der Regel der Bestandesschutz geltend gemacht werden. Auch bei Haltestellen mit sehr kleinen Frequenzen, kann die Frage der Verhältnismässigkeit gestellt werden: Besteht tatsächlich ein Bedarf an Haltestellen mit der Möglichkeit eines autonomen Zustiegs oder sind auch Varianten tolerierbar, welche die Hilfe des Fahrpersonals erfordern? Demgegenüber muss aber auch klar festgehalten werden, dass an Orten, wo ein offensichtlicher Bedarf an behindertengerechten Haltestellen (mit autonomen Zustieg) vorhanden ist, dies umgesetzt werden muss (z.B. Altersheim). Ausnahmen sind nur tolerierbar, wenn die technische Machbarkeit die Realisierung eines autonomen Zustiegs nicht zulässt. Es empfiehlt sich die Fachstelle Barrierefreier öffentlicher Verkehr bei entsprechenden Planungen frühzeitig miteinzubeziehen und gemeinsam die Anforderungen zu klären.

Das BAV ist sich bewusst, dass ein Teil der rund 20'000 Bushaltestellen in der Schweiz kaum je autonom zugänglich sein werden. Trotz gewissen Eingeständnissen aus Sicht der Verhältnismässigkeit, müssen aber die Anforderungen des BehiG gewahrt bleiben.

### **Bushaltekantenhöhe 23cm**

---

Die von der BÖV postulierte Haltekantenhöhe ist zurzeit der am weitesten fortgeschrittene Lösungsansatz, damit der autonome Zustieg gewährleistet werden kann. Diese technische Lösung wird auch vom BAV gestützt. Eine erste Testhaltestelle in Therwil hat gezeigt, dass die Lösung bei Fahrbahnhofshaltestellen mit flachen Zufahrts- und Abfahrtswinkeln praxistauglich ist. Für Busbuchten und Bushöfe bestehen noch keine praktischen Erfahrungen. Erste theoretische Grundlagen für Busbuchten und Bushöfe sind jedoch vorhanden (vgl. Fachvorträge).

### **Technische Anpassung der Busse / Türen**

---

Gemäss den Aussagen der anwesenden Bus- und Türhersteller (HESS AG / FBT AG) existieren keine fahrzeugseitigen Alternativen zu den erwähnten baulichen Lösungsansätzen. Die technischen Möglichkeiten mit bestehenden Fahrzeugkomponenten sind weitgehend ausgeschöpft. Die verwendeten Achsen bei Bussen orientieren sich am (internationalen) LKW-Markt und sind standardisiert. Aus wirtschaftlicher Sicht sind Spezialanfertigungen für Busse des kleinen Schweizer Marktes nicht machbar.

Deshalb erachten auch die Fachspezialisten der Busbranche eine Bushaltekantenhöhe von 23cm als zweckmässigste Lösung zur Umsetzung des BehiG. Für Haltestellen, bei welchen dies nicht umgesetzt werden kann, erfolgt die Gewährleistung des BehiG weiterhin mit Hilfe der Klapprampe bei der zweiten Türe mit Hilfe durch das Fahrpersonal. Hier sind kleinere technische Verbesserungen zu erwarten (Gewichtsreduktion Klapprampe, ev. in Kombination mit elektrischem Antriebssystem).



---

## Städtebau / Gestaltung

---

Das Thema behindertengerechter Zustieg mit hohen Haltekanten sorgt v.a. in den dichten Innenstädten oder an Bushöfen mit grossem Querungsbedürfnis für Diskussionen, da sich daraus auch funktionale Probleme ergeben können. So werden mobilitätseingeschränkte Personen (mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.) beim Queren von städtischen Plätzen aufgrund der hohen Kanten möglicherweise zu unangenehmen Umwegen gezwungen. Aber auch für nicht mobilitätseingeschränkte Personen, stellt eine Haltekantenhöhe von 23cm das grössere Hindernis dar und kann zum Stolperstein werden. Zum Vergleich: ein Anschlag von 16cm entspricht ungefähr der durchschnittlichen Höhe eines Treppentritts. Zudem kann die Umsetzung resp. Erhöhung einer Haltekantenhöhe von 23cm auch Auswirkungen auf städtebauliche und gestalterische Anforderungen haben und bestehende Stadträume /-bilder bspw. mit Baumalleen stark beeinträchtigen. Die relativ hohe Haltekante wird dabei gestalterisch als Zäsur wahrgenommen. Aus Sicht des BAV sollen bei der Lösungsfindung die situativen Randbedingungen berücksichtigt werden. Sofern es allerdings ein Bedürfnis nach einem behindertengerechten Zustieg gibt, ist dies prioritär zu gewichten.

---

## Stand der Normen

---

Die bestehende VSS-Norm Bushaltestellen (SN 640 880) berücksichtigt die Anforderungen des BehiG nicht und muss dringend überarbeitet werden. Wann eine neue Norm vorhanden sein wird, ist zurzeit noch nicht bekannt. Es bestehen noch viele offene Fragen wie z.B.: Verkehrsablauf, Zugang, Gestaltung, etc. Zudem ist die Finanzierung der Normenüberarbeitung noch nicht geklärt.

Für die Planung von Bushaltestellen ist die bestehende VSS-Norm daher nur noch bedingt geeignet. Allgemein können Lösungsansätze aus dem Bereich „Best Practices“ und kommunale oder kantonale Richtlinien wesentlich weiter als Normen gehen und sind daher zurzeit verstärkt zu berücksichtigen.

---

## Stand der Umsetzung bei Gemeinden und Kantonen

---

Ein Grossteil der anwesenden Vertreter von Gemeinden, Kantonen und öffentlichen Busbetrieben haben die Thematik Bushaltekantenhöhe bereits intern thematisiert. Grösstenteils wird ein pragmatischer Ansatz bei der Umsetzung verfolgt. Bei neuen Haltestellen, bei welchem die Erstellung einer Haltekantenhöhe von 23 cm relativ einfach möglich ist, ist vorgesehen dies umzusetzen. Schwierigkeiten bereiten aber insbesondere Kombihaltestellen Tram-Bus, da hier zusätzlich die Durchfahrt von Velos berücksichtigt werden muss. Um Erfahrungen zu sammeln, wäre eine Versuchshaltestelle von Vorteil.