



Behindertengerechter öffentlicher Verkehr **Faktenblatt für Haltestelleneigentümer**

Einbettung «BehiG im öffentlichen Verkehr»

Zum 1.1.2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz ([BehiG](#)) in Kraft getreten. Es sieht vor, dass die Nutzung des öV allen Menschen zu ermöglichen ist, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen. Daraufhin ergibt sich im Kontext des öV eine geteilte Verantwortlichkeit: Die Transportunternehmungen (TU) haben dafür Sorge zu tragen, dass ihre Fahrzeuge niveaugleich zugänglich sind. Die Haltestelleneigentümer sind verantwortlich, dass sowohl der Zugang zu ihren Haltestellen als auch der Zugang von der Haltestelle zum Fahrzeug barrierefrei ist, siehe [Faktenblatt des Bundesamts für Verkehr \(BAV\)](#).

Das Gesetz sieht eine 20-jährige Übergangsfrist für den Umbau der Haltepunkte vor, welche am 1.1.2024 ausläuft. Für Haltestellen, welche zu diesem Zeitpunkt nicht autonom benützbar bzw. barrierefrei ausgestaltet sind, müssen Ersatz- bzw. Überbrückungsmassnahmen angeboten werden. Die TU setzen primär auf die Hilfestellung durch das Personal, z.B. die Bereitstellung einer Rampe. Wenn dies nicht möglich ist oder die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt werden können, ist ein Ersatztransport (sog. Shuttle) als Lösung anzubieten. Der Shuttle kann von jenen Menschen in Anspruch genommen werden, die nach [BehiG Art. 2, Abs 1](#) aufgrund einer dauernden körperlichen Beeinträchtigung in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Kosten, die in diesem Kontext entstehen, sind vom Haltestelleneigentümer zu tragen.

Koordination der Ersatzlösung für nicht-BehiG-konforme Haltestellen

Mit dem Contact Center Handicap (CCH) in Brig wurde eine nationale Anlaufstelle für die Reservierung von Ersatztransporten geschaffen. Hier werden mit Hilfe des Anmelde- und Informationstools (AMO) die Reiseketten für mobilitätseingeschränkte Personen sowie die Shuttletransporte für die gesamte schweizerische ÖV-Branche geplant. Diese Shuttletransporte betreffen jene Haltestellen, welche nicht BehiG-konform sind. Die Bewertung der Haltestellen –ob es des Einsatzes eines Shuttles bedarf – wurde anhand der durch das BAV festgelegten Kriterien ([Faktenblatt BAV](#)), durch die TU vorgenommen. Wie der Shuttle innerhalb der Reisekette eingesetzt wird, ist von der nicht-BehiG-konformen Haltestelle abhängig: Der Transport erfolgt jeweils von einer nicht-BehiG-konformen Haltestelle zur nächsten konformen Haltestelle. Oder, wenn es effizienter ist, bis zur nächsten grösseren Umsteigehaltestelle oder bis zum Endpunkt der betroffenen öV-Linie.

Die Organisation der Transporte wird von den TU übernommen, dazu zählt u.a. der Vertragsschluss mit entsprechenden Shuttle-Dienstleistern und der Informationsweitergabe für die Planung in AMO.

Die Kosten dafür sind von den Haltestelleneigentümern zu tragen und werden ihnen von der jeweiligen TU in Rechnung gestellt.

Aktueller Umsetzungsstand

- Die SBB wurde von öV-Branche beauftragt, eine zentrale Informations- und Koordinationsstelle für Reisen mobilitätseingeschränkter Personen einzurichten. Diese wurde mit dem CCH geschaffen. Es informiert die Fahrgäste zu ihrer Reise, ob während der Reise auf einen Shuttle ausgewichen werden muss oder ggf. alternative Routen möglich sind. Bei Bedarf wird durch das CCH ein Ersatztransport angeboten.
- Die TU haben die Shuttletransporte organisiert. Dafür wurden in den meisten Fällen Dritte – meist Taxiunternehmen – beauftragt, welche über entsprechende (rollstuhlgängige) Fahrzeuge verfügen.

Kosten

Die Kosten, die durch die Koordination und Durchführung der Ersatztransporte entstehen, setzen sich aus drei Teilen zusammen:

1. Transportkosten:
Kosten, die der Shuttle-Dienstleister dem TU für die Beförderungsleistung des BehiG-Reisenden in Rechnung stellt.
2. Handlingkosten Rechnungsabwicklung TU:
Kosten, die dem TU durch die Rechnungsabwicklung bzw. Weitergabe an Sie als Infrastrukturbesitzer entstehen.
3. Kosten Koordination und administrativer Aufwand des CCH (derzeit rund 56 Franken pro Fahrt):
Kosten, die durch die Koordination der Shuttletransporte durch die Mitarbeitenden im CCH entstehen.

Die Transportunternehmung geht für die Shuttleverkehre in Vorleistung und verrechnet diese je koordinierter bzw. erbrachter Shuttlefahrt dann verursachergerecht an die Eigentümer der Infrastruktur (i.d.R. Städte, Gemeinden oder Kantone) weiter. Eine alternative Verrechnungsart, bspw. eine Pauschalierung über Verrechnungsschlüssel oder Aufteilung nach Haltestellen, ist nicht vorgesehen und kann nicht angewendet werden.

Die TU und die Haltestelleneigentümern definieren die individuellen Bedingungen in einer Vereinbarung. Hierzu wird das TU auf Sie zukommen.

Nächste Schritte

Finale Erfassung der nicht-BehiG-konformen Haltestellen durch die TU

Für die Bewertung aller Haltestellen, für die ein Ersatztransport via Shuttle vorgesehen ist, müssen durch die TU die Eintragungen in den Systemen erfolgen. **Bitte stimmen Sie (als Haltestelleneigentümer/als Stadt oder Gemeinde) mit den jeweiligen TU ab, ob die Informationen erhoben und in den Systemen erfasst worden sind.** Jede nicht erfasste Haltestelle gilt grundsätzlich als nicht-BehiG-konform und führt im Zuge der Reiseplanung zum Aufgebot eines Ersatztransportes via Shuttle und verursacht Kosten.

Ausschluss von Shuttle an nicht-BehiG-konformen Haltestellen

Einige Haltestelleneigentümer möchten entscheiden, an welchen Haltestellen die Ersatzlösung Shuttle erbracht wird und an welchen nicht. Dieser Ausschluss ist grundsätzlich möglich, da die Haltestelleneigentümer die Kosten für die Ersatzlösung zu tragen haben. Die Verantwortung und damit verbundene Rechtsfolgen (bspw. im Falle einer Klage durch einen Fahrgast) verbleiben weiterhin vollständig beim Haltestelleneigentümer. **Sollte ein Haltestelleneigentümer den**

Ausschluss einer Ersatzlösung Shuttle an einer nicht-BehiG-konformen Haltestelle wünschen, ist dies aktiv der jeweiligen TU zu melden und in diesem Zusammenhang ebenfalls eine schriftliche Entbindung von der Verantwortung im Zusammenhang mit der Einhaltung des BehiG zu übermitteln. Die Information, dass Sie den Shuttletransport für einzelne Haltestellen ablehnen, muss bis zum 15.11.2023 an die jeweilige TU kommuniziert werden, um den Ausschluss zum 1.1.2024 zu gewährleisten. Ansonsten erfolgt im Zuge der Reiseplanung automatisch die Einbindung eines Shuttles und die damit verbundene Verrechnung.

Prozess der Rechnungsstellung an die Haltestelleneigentümer und Vereinbarung für Shuttle:
Über das CCH verfügen die TU über alle notwendigen Informationen zu den erbrachten Ersatztransporten. Auf dieser Basis kann die Rechnungsstellung erfolgen. Die TU werden aufgefordert, auf die jeweiligen Haltestelleneigentümer zuzugehen, um den Prozess der Rechnungsstellung zeitnah zu klären. Das Fehlen einer Vereinbarung entbindet den Haltestelleneigentümer nicht von den entstehenden Kosten der Shuttleorganisation.

Weiterführende Informationen

Allgemeine Informationen zu BehiG und den Anforderungen im Haltestellenbereich:

Verband öffentlicher Verkehr; <https://www.voev.ch/de/unsere-themen/BehiG>

Kriterien zur Barrierefreiheit der Haltestellen:

Bundesamt für Verkehr (BAV); https://www.xn--v-info-vxa.ch/sites/default/files/2023-02/Leitfaden-Erfassung-Kriterien-zur-Barrierefreiheit-im-DiDok_0.pdf

Organisation und Verrechnung der Ersatzlösungen - Haltestellenübersicht:

Lokale Transportunternehmung; Erfassung der Haltestellen in den Informationssystemen;
<https://opentransportdata.swiss/de/didok/>

Übergeordnete Fragestellungen zu AMO, dem CCH und damit verbundener Systeme:

info@allianceswisspass.ch

Anhänge

A) Der Shuttleprozess

Die TU sind für die Bewertung der durch sie angefahrenen Haltestellen verantwortlich. Anhand von Kriterien, die durch das BAV festgelegt wurden, bestimmen sie den Status der Haltestellen. Auf Basis dieser Bewertung ergibt sich für die Reiseplanung folgende Logik:

1. Autonom benutzbare Haltestelle und Rollmaterial:
Barrierefreier Zugang zur Haltekante, Haltekantenhöhe und Rollmaterial
2. Teilautonom benutzbare Haltekante:
Barrierefreier Zugang zum Rollmaterial und zu einem Teil der Haltekante (Kurvenlage, Überhöhung, Kamelbuckel, Anzeige abschnittsgenauer Einstieg (betrifft vor allem Bahnen))
3. Nicht autonom benutzbare Haltekante und/oder Rollmaterial:
Haltekantenhöhe oder Rollmaterial ermöglicht keinen autonomen Einstieg: Standard-Ersatzlösung mit Hilfestellung durch Personal (Mobilift, Faltrampe).
4. Nicht autonom benutzbare Haltestelle, keine Standard-Ersatzlösung
Kein barrierefreier Zugang zur Haltestelle oder zur Haltekante: Alternatives öV-Angebot oder Ersatztransport (Shuttle)

Im Sinne der Bedienbarkeit der Haltestellen, wie auch dem Ermöglichen der Nutzung des öV durch alle Menschen, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, ist das TU verpflichtet eine Beförderung zu ermöglichen. Ist dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und auch durch eine Hilfestellung nicht möglich, so hat das TU für die Verfügbarkeit eines Shuttles zu sorgen. In diesem Kontext entstehen für das Transportunternehmen folgende Pflichten:

- Recherche und Offerteinholung mit potenziellen Leistungserbringern (eine entsprechende Liste und Vorlagen inkl. Preisblatt wurden den TU zur Verfügung gestellt)
- Absprache mit der Infrastrukturinhaberin zu erhobenen Haltestellen, definierter Fahrstrecke Shuttle, Annahme Kosten, Rechnungsstellungsprozess (Ebene TU – Shuttledienstleister)
- Vertragsschluss mit den Leistungserbringern

Die TU übermitteln dem CCH die Informationen zu den Shuttle-Vertragspartnern, sodass diese inklusive ihrer Kontaktdaten im System AMO bei den entsprechenden Haltestellen hinterlegt werden.



Abbildung: Koordination Shuttle

B) Beschreibung Vorgehen Bewertung Shuttlehaltestelle

Angesichts der differierten Zuständigkeit zwischen der Kostenträgerschaft für das Aufgebot von Shuttles und deren Bestellung, ist durch die TU und die Städte/Gemeinden gemeinsam zu erklären, bei welchen Haltestellen die jeweilig bedienenden TU die Ersatzlösung Shuttle in den Haltestellen- bzw. Haltekan-ten-Daten in der Dienststellendokumentation (DiDok) hinterlegen.

Dazu sind für jede Stadt bzw. Gemeinde zwei Links erstellt worden (hier am Beispiel für die Gemeinde Aadorf):

Gemeindename	Anzahl Shuttle-Hst.	Link Excel-Export	Link BehiG Bestandsaufnahme Dashboard
Aadorf	11	https://data.sbb.ch/	https://data.sbb.ch/explore/dataset/bestandes...

Wie gehen Sie vor, um die ausgewiesenen Haltestellen in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde einzusehen:

- Sie geben den **ersten Link „Excel-Export“** in einen Browser ein. Dieser stößt den Download einer Excel-Datei an, mit den genauen Shuttle-Haltestellen bzw. -kanten (im Beispiel Aadorf: 11).
→ Die **gelb** hinterlegten Spalten weisen die Haltestelle und das fahrende TU auf.

Haltestelle BEZEICHNUNG_OFFIZIELL	link in Didok	Halte	Halte	Haltestelle GO_ABKUERZUNG_DE	abgeleitete Beurteilung der Haltekante	shuttle	PRM	COI	Stop-Pla	Sto	Haltestelle SLOID
Tänikon, Forschungsanstalt	https://didok3.sbb.ch/	1	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:76957
Häuslenen, Zentrum	https://didok3.sbb.ch/	1	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:6866
Aadorf, Zentrum	https://didok3.sbb.ch/	1	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:73362
Aadorf, Matthofstrasse	https://didok3.sbb.ch/	1	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:76958
Guntershausen	https://didok1.sbb.ch/	422	SBB		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich			Shu	ch:1:sloid:6012	
Häuslenen, Moos	https://didok3.sbb.ch/	2	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:73361
Häuslenen, Moos	https://didok3.sbb.ch/	1	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:73361
Häuslenen, Zentrum	https://didok3.sbb.ch/	2	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:6866
Tänikon, Forschungsanstalt	https://didok3.sbb.ch/	2	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:76957
Aadorf, Matthofstrasse	https://didok3.sbb.ch/	2	PAG		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich	[Shuttle]	[Shuttle]			ch:1:sloid:76958
Guntershausen	https://didok2.sbb.ch/	322	SBB		Haltekante nicht autonom benutzbar	Shuttle erforderlich			Shu	ch:1:sloid:6012	

- Bei Eingabe des **zweiten Links „BehiG Bestandsaufnahme Dashboard“** gelangen Sie auf eine Ansicht innerhalb eines öffentlich zugänglichen Open Data Tool der SBB, gefiltert auf Ihre Stadt/ Gemeinde.
→ Vorgefiltert sind jene Daten des Excel-Exports. Gleichwohl sind Einblicke in die gesamte BehiG Bestandsaufnahme (z.Z. ca. 52.000 Dateneinträge/Haltekannten) möglich.
- Nehmen Sie eine Bewertung der Haltestellen vor, für die aus Ihrer Sicht kein Shuttle aufgegeben werden soll: Markieren Sie die jeweilige Zeile oder ergänzen eine neue Spalte („Shuttle“) und bewerten mit Ja/Nein.

Tabelle mit den Links zu Shuttlehaltestellen:



Haltekannten Shuttle
je Gemeinde (202310)