



Per Email: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

An das

Bundesamt für Verkehr BAV

Sektion Zulassungen und Regelwerke

3003 Bern

Schweizerische
Arbeitsgemeinschaft zur
Eingliederung Behinderter

Fédération suisse pour
l'intégration des handicapés

Bürglistrasse 11
8002 Zürich
Tel 044 201 58 26
Fax 044 202 23 77

info@integrationhandicap.ch
www.integrationhandicap.ch

PC 80-311-4

Bern, 21. August 2015

Anhörung: Teilrevision der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), Teilrevision der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) sowie neue Richtlinien des BAV über den Mindestanteil autonom benutzbarer Fernverkehrszüge und zum Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler

Sehr geehrte Damen und Herren

Integration Handicap ist der Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz und vertritt die Interessen von Menschen mit Behinderung. Die Abteilung Gleichstellung von Integration Handicap hat die Aufgabe, die Umsetzung sowie Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts zu fördern und so die autonome Lebensführung von Menschen mit Behinderung in allen Aspekten des Lebens zu unterstützen.

Gerne ergreifen wir die Gelegenheit der Anhörung, um zu den vorgeschlagenen Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) sowie der zwei neuen Richtlinien des BAV unter dem Gesichtspunkt der UNO-Behindertenkonvention, der Bundesverfassung sowie des Behindertengleichstellungsgesetzes Stellung zu nehmen.

Mit dem hier vorliegenden Schreiben teilen wir Ihnen unsere allgemeinen rechtlichen Bemerkungen und Anträge mit. Zudem haben wir für die Detailanalyse die von Ihnen zur Verfügung gestellte Tabelle verwendet. Darin nehmen wir immer wieder Bezug auf diese allgemeinen Bemerkungen.

Unsere Stellungnahme kam in enger Zusammenarbeit mit der Fachkommission Sehbehinderte im öffentlichen Verkehr (SöV), der Fachkommission Hörbehinderte im öffentlichen Verkehr (HöV) und der Fachkommission Rollstuhlfahrende im öffentlichen Verkehr (RöV) zustande, deren Mitglieder sich intensiv inhaltlich mit den Anhörungsunterlagen auseinandergesetzt haben.

Im Folgenden seien unsere *inhaltlichen Bemerkungen und Anregungen* dargestellt:

1) TSI-PRM für die Schweiz

Das **Hauptziel** der vorgeschlagenen Änderungen ist, die Vorschriften des EU-Rechts, nämlich die TSI PRM und die dazugehörenden Ausführungsbestimmungen (EN), für die Schweiz zu übernehmen. Dies mag für den Bereich des interoperablen Verkehrs ja durchaus aus Gründen der Interoperabilität sinnvoll sein. Es ist jedoch insofern unter dem Gesichtspunkt des Behindertengleichstellungsrechts problematisch, als dass die Vorschriften der TSI PRM und der dazugehörenden EN in gewichtigen Teilen beträchtlich hinter die in der Schweiz seit rund zehn Jahren geltenden Bestimmungen, die sich bewährt und als praktikabel erwiesen haben, zurückfallen. So bringen die TSI PRM eine Reihe von Verschlechterungen gegenüber den heute geltenden Regelungen in der Schweiz mit sich, insbesondere für Menschen mit einer Seh-, Hör- oder Körperbehinderung. Zu erklären sind diese Unterschiede wahrscheinlich durch die Entstehungsgeschichte der Regelungen: Während das schweizerische Regelwerk mit dem Ziel der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und in Zusammenarbeit mit ihnen sowie ihren Organisationen erarbeitet wurde, sind die TSI PRM mit dem primären Ziel der Gewährleistung der technischen Interoperabilität entstanden.

Es trifft nicht zu (dies wird in unserer Detailanalyse eingehend aufgezeigt), dass – wie es in den Anhörungsunterlagen heisst – die zu übernehmenden europäischen Bestimmungen weitestgehend auf einem Niveau sind, das mit jenem der bisherigen schweizerischen Vorschriften vergleichbar ist, und dass die Verschärfungen und Abschwächungen in einer Gesamtbeurteilung durchaus vertretbar seien. **Das Niveau der europäischen und der bisherigen schweizerischen Vorschriften ist in wesentlichen Bereichen nicht vergleichbar.**

An dieser Stelle seien zwei Beispiele aufgeführt:

- **Kontrast:** Heute gilt in der Schweiz für statische Informationen ein Kontrastwert von 0,6 und für selbstleuchtende Anzeigen ein solcher von 0,4. Die TSI PRM sowie die EN 16584-1 hingegen verlangen einen Kontrastwert von nur 0,3. Das ist nicht „unwesentlich geringer“, wie in den Anhörungsunterlagen behauptet (Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, Erläuterungen zur Revision, S. 3), sondern essentiell weniger. Eine vom Bundesamt für Verkehr in Auftrag gegebene Studie von LowVision Buser 2008 hat ergeben, dass die Lesbarkeit von Anzeigen für Menschen mit einer Sehbehinderung zwischen den Kontrastwerten 0,6 und 0,4 nur leicht abnimmt, zwischen 0,4 und 0,3 jedoch markant schwindet. Entgegen den Behauptungen in den Anhörungsunterlagen wird der geringere Kontrast auch nicht dadurch kompensiert, dass der Kontrast zwischen zwei dunklen Flächen höher sein muss.

Die besagte Studie wurde nämlich mit einer hellen und einer dunklen Farbe durchgeführt. In der Folge wurde der Kontrastwert von 0,4 denn auch in die heute geltende VAböV übernommen. Auch internationale Standards wie die ISO 21452 verlangen für kleine Objekte einen Kontrast von 0,4 und für Text sogar einen solchen von 0,6 bis 0,7. Ein Kontrastwert von 0,3 ist nur für grosse Flächen zulässig. Die Übernahme des TSI PRM-Werts von 0,3 bedeutet, dass ein wesentlicher Teil der Sehbehinderten vom Lesen visueller Informationen ausgeschlossen wird.

- *Schriftgrössen*: Die heute von der VAböV postulierten Schriftgrössen basieren auf einem Visus von 0,1 (= 10% Sehkraft), korrespondieren mit anderen internationalen Standards wie ISO 21452 und haben sich in der Praxis sowohl als notwendig wie auch als praktikabel erwiesen. Die Schriftgrössen gemäss TSI PRM wie auch nach EN 16584-2 hingegen beruhen auf einem ungerechtfertigt hohen Visus von 0,5, was die Schriftgrösse um den Faktor 4 bis 5 reduziert. Auch in Bezug auf die relevante Lesedistanz geht die TSI PRM hinter die Anforderungen der VAböV zurück: So verlangt die VAböV für eine Anzeige in 3,2 m Höhe eine Schrifthöhe von 80 mm (minimale Lesedistanz 2,3 m). Für dieselbe Anzeige verlangt die TSI PRM bzw. die EN 16584-2 eine Schriftgrösse von 18 mm bei einer Lesedistanz 5 m, oder 9 mm bei einer Lesedistanz von 2,3 m. Je nach Tabelle und Interpretation der EN kann man u.U. auch auf eine Grösse von 50 mm kommen, was aber gegenüber der heute geltenden VAböV immer noch eine **Verschlechterung von 37% darstellt**.

Diese Verschlechterungen hätten zur Folge, dass ein beträchtlicher Teil von Menschen mit einer Sehbehinderung in der Schweiz – anders als bisher – den öffentlichen Verkehr nicht mehr autonom nutzen könnte. Diese auf Ebene der Verordnung vorgeschlagenen Änderungen widersprechen somit gänzlich dem in der Bundesverfassung¹ und im Behindertengleichstellungsgesetz² verankerten Behinder-tengleichstellungsrecht, welches u.a. die autonome Nutzung des öffentlichen Verkehrs von Menschen mit einer Behinderung zum Ziel hat.

Sowohl das Diskriminierungsverbot nach Art. 8 Abs. 2 BV als auch das BehiG verbieten Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und verpflichten das Gemeinwesen sowie Transport-unternehmungen zum Ergreifen der nötigen Massnahmen zu deren Beseitigung. Weiter erscheinen die Verschlechterungen als Folge der Übernahme der TSI PRM kaum vereinbar mit dem für die Schweiz seit 15. Mai 2014 in Kraft stehenden UNO-Übereinkommen über die Rechte von

¹ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101).

² Bundesgesetz über die Beseitigung der Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, SR 151.3).

Menschen mit Behinderungen³, welches in Art. 9 die Vertragsstaaten dazu verpflichtet, die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen sicherzustellen.

Aus diesem Grund fordern wir **für den Bereich des interoperablen Verkehrs**, dass die Schweiz – zusätzlich zu den bereits beabsichtigten Vorbehalten – eine Reihe von weiteren notifizierten nationalen technischen Vorschriften (NNTV) anbringt und entsprechend die heute in der Schweiz geltenden Regelungen beibehalten werden. Die einzelnen Bereiche, bei denen u.E. ein NNTV anzubringen ist, führen wir in der Detailtabelle auf.

Neben den oben aufgeführten Verschlechterungen bei der autonomen Benutzung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit einer Behinderung gibt es – gemäss dem Begleitbrief des Bundesamtes für Verkehr zur Anhörung – auch noch zahlreiche „Verschärfungen“ der Anforderungen an die Ausgestaltung der Fahrzeuge. Diesbezüglich sei aber angemerkt, dass diese „Verschärfungen“ wie beispielsweise die Vorrangsitze und die Regelung der Rollstuhlplätze zwar Einschränkungen für die Transportunternehmungen bringen wie etwa der Verlust von Sitzplätzen, den Betroffenen jedoch keinen spürbaren Nutzen bringen.

2) TSI PRM für den nicht interoperablen Verkehr

Die Anhörungsvorlage hat weiter das Ziel, die TSI PRM mit ihren Ausführungsbestimmungen auch **für den Bereich des nicht interoperablen Verkehrs** in der Schweiz zur Anwendung zu bringen. Begründet wird dies mit der pauschalen Absicht, dass unterschiedliche Standards vermieden werden sollten. Dies erstaunt umso mehr, als es sich hier um einen höchst technischen Bereich handelt, wo jeder Millimeter von Relevanz ist und wo sich die einzelnen Fragen für jede Art von Fahrzeugen unterschiedlich stellen. Gegen dieses Vorhaben wehren wir uns vehement, und zwar aus den folgenden Gründen:

- **Öffentliches Interesse:** Wie oben dargelegt bringt die Übernahme der europäischen Normen eine Reihe von wesentlichen, nicht hinzunehmenden Verschlechterungen mit sich. Die Schweiz hat aber keine Verpflichtung, diese Normen ausserhalb des interoperablen Verkehrs zu übernehmen. Die TSI PRM wurden mit dem Ziel entwickelt, die technische Interoperabilität zu gewährleisten. Die Interoperabilität ist ein durchaus berechtigtes öffentliches Interesse, wie oben bereits erwähnt. Gleichzeitig ist das Bundesamt für Verkehr auch verpflichtet, das öffentliche Interesse der Gleichstellung von Menschen mit einer Behinderung wahrzunehmen. Dies führt dazu, dass insbesondere dort, wo es nicht um die Interoperabilität geht, das öffentliche Interesse der Behindertengleichstellung in den Vordergrund rückt und primärer Leitstern für die Ausarbeitung der VAböV sein muss. Daher fordern wir, dass die Vorschriften der TSI PRM für den Bereich des nicht interoperablen Verkehrs nicht tel quel übernommen werden. Eine solche pauschale Übernahme mit dem Hinweis, die Verschlechterungen und die Verbesserungen für Menschen mit einer Behinderung halten sich ungefähr die Waage, ver-

³ Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006 (UNO-Übereinkommen; SR 0.109).

letzt u.E. die Begründungspflicht. Vielmehr müsste für jede Bestimmung gesondert betrachtet werden, ob eine Übernahme im Bereich des nicht interoperablen Verkehrs Sinn macht. Wie bereits eben dargelegt, soll das öffentliche Interesse der Behindertengleichstellung Leitstern dieser Gedanken sein. Da die Schweiz ja für den nicht interoperablen Verkehr zur Übernahme der TSI PRM nicht verpflichtet ist, kann diese sorgfältige Prüfung mit dem Resultat, dass nur teilweise die Vorschriften der TSI PRM übernommen werden, ohne weiteres durchgeführt werden. Im Gegensatz zum nicht interoperablen Verkehr bedarf es hier keiner NNTV.

- **TSI PRM als Norm für den interoperablen Schienenverkehr**
Hinzukommt, dass die Regelungen für einige Bereiche des nicht interoperablen Verkehrs nicht passen, da sie für den Schienenverkehr entwickelt wurden und gelten. Die Begründung des Bundesamts für Verkehr, man wolle für die gleiche Materie gleiche Standards verankern, vermag deshalb die durch die neuen Regelungen entstandenen Benachteiligungen nicht zu rechtfertigen. Vielmehr hätte das Bundesamt für Verkehr aus gleichstellungsrechtlicher Optik untersuchen müssen, für welche Art von Fahrzeugen die Normen der TSI PRM passen und ob sie unter dem Aspekt der Behindertengleichstellung zu übernehmen sind.
- **Rechtsvergleich:** Schliesslich haben unsere Nachforschungen ergeben, dass die Nachbarländer der Schweiz wie beispielsweise Österreich, als EU-Mitgliedsstaat, für den nicht interoperablen Verkehr eigenständige nationale Vorschriften haben, die sich wesentlich von denjenigen der TSI PRM unterscheiden.

3) TSI PRM auch für Flugverkehr

Dass die TSI PRM nicht undifferenziert in ihrer Gesamtheit für den ganzen Bereich des nicht interoperablen Verkehrs zu übernehmen ist, zeigt auch die folgende Feststellung: Nach Art. 3 Bst. b Ziff. 6 BehiG gilt das BehiG auch für die Luftfahrzeuge. Art. 8 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 12. November 2003 (VböV; SR 151.34), welche sich ihrerseits auf das BehiG stützt, ermächtigt das UVEK zum Erlass von Bestimmungen über die technischen Anforderungen an die Gestaltung der Bahnhöfe, Haltestellen, Flugplätze, Systeme der Kommunikation und der Billettausgabe sowie der Fahrzeuge im ganzen Bereich des öffentlichen Verkehrs nach Art. 3 BehiG. Das Departement hat gestützt darauf die VAböV erlassen. Infrastruktur des Luftverkehrs sowie Luftfahrzeuge wurden dabei nie explizit ausgenommen, womit die VböV und die VAböV, die zwar primär mit Blick auf den Land- und Schiffsverkehr formuliert wurden, mit ihren detaillierten Bestimmungen auch auf den Luftverkehr Anwendung finden (zum Ganzen siehe Markus Schefer/Caroline Hess-Klein, Behindertengleichstellungsrecht, Bern 2014, S. 209 und 221). Dies wiederum hat zur Folge, dass mit dem beabsichtigten Verweis in Art. 2 Abs. 1^{bis} E-VAböV in der Schweiz die TSI PRM auch für Flugfahrzeuge Geltung erlangen. Dies scheint uns bei einigen Bestimmungen, beispielsweise bei den Vorgaben bezüglich Anzahl Behindertenplätze pro Fahrzeug, als unpassend. Diese u.E. wohl nicht beabsichtigte Konsequenz der vorgeschlagenen Änderungen der VAböV bestärkt uns in unserem Eindruck, dass das Bundesamt für Verkehr die Auswirkungen der Anwendbarkeit der TSI PRM ausserhalb des interoperablen Schienenverkehrs nicht mit der notwendigen

Sorgfalt geprüft und es unterlassen hat, die sich gegenüberstehenden Interessen sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

4) Zusätzlicher NNTV betreffend niveaugleicher Einstieg

Wir begrüßen und unterstützen die Absicht der Schweiz, betreffend dem niveaugleichen Einstieg vom Perron ins Fahrzeug einen NNTV anzubringen. Gleichzeitig fordern wir in diesem Zusammenhang, dass die Schweiz auch bezüglich der zulässigen Niveaudifferenz und Spaltbreite einen weiteren NNTV anbringt. Die in den Anhörungsunterlagen vielerorts zitierte Studie der ehemaligen Schweizerischen Fachstelle Barrierefreier öffentlicher Verkehr (BöV) vom 29. Dezember 2011, wonach ein niveaugleicher Einstieg gemäss TSI PRM mit für den öffentlichen Raum geeigneten Rollatoren oder Rollstühlen in aller Regel problemlos befahren werden könne, erweist sich nach den heutigen Erkenntnissen als überholt, womit sich diesbezüglich ein Bezug auf die Studie als nicht mehr zielführend erweist:

- Die Studie basiert auf einem Standardrollstuhl, der in diesen Dimensionen (Radgrösse und Achsabstand) von den marktüblichen Rollstühlen abweicht und falsche Resultate zur Folge hat.
- Personen mit Rollator wurden in dieser Studie ungenügend berücksichtigt.
- Schliesslich wurden nur Handrollstuhlfahrer, die eine Rampe von 12% ohne fremde Hilfe überwinden können, in der Untersuchung berücksichtigt. Welche Folgen die TSI PRM Masse bezüglich niveaugleichem Einstieg für die anderen Handrollstuhlfahrer hat, wurde in der besagten Studie nicht untersucht.

Die Ergebnisse der Studie haben zu den heute in der VAböV enthaltenen Massen geführt (Niveaudifferenz Perron/Fahrzeuge bis zu 50 mm bei einer Spaltbreite bis zu 50 mm bzw. Niveaudifferenz bis zu 30 mm bei einer Spaltbreite bis zu 70 mm). In der Praxis führen diese Masse bereits heute dazu, dass die autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs für viele Rollstuhlfahrende erschwert oder gar unmöglich ist. Mit den Massen gemäss TSI PRM würde ein noch grösserer Anteil von Menschen mit Behinderungen von der autonomen Benutzung des öffentlichen Verkehrs ausgeschlossen. Dies gilt es absolut zu verhindern. Daher beantragen wir, dass die heute in der Schweiz geltende Regelung – als im Vergleich zu den Massen nach TSI PRM bessere Variante – sowohl für den interoperablen als auch für den nicht interoperablen Verkehr beibehalten wird.

5) Markierungen für Menschen mit Sehbehinderung fehlen

Ferner stellen wir fest, dass bei der vorgeschlagenen Revision des Anhangs 2 der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) – wie schon bei derjenigen im Jahre 2012 – diverse Änderungen im Bereich der Markierungen für Menschen mit einer Sehbehinderung unterlassen worden sind, welche als Folge des verfassungsrechtlichen Verbot der Diskriminierung von Menschen mit einer Sehbehinderung sowie des BehiG hätten vorgenommen werden müssen.. Etwas befremdet sind wir darüber, dass trotz enger Zusammenarbeit zwischen den Fachkreisen aus dem Behindertenwesen und dem Bundesamt für Verkehr in diversen Projekten und trotz dem bereits im Jahr 2014 angemeldeten dringenden Handlungsbedarf zur Korrektur dieses Anhangs im Vorfeld zu dieser Anhörung die entsprechenden Stellen nie zur Beurteilung der beabsichtigten Änderungen beigezogen

wurden. In Bezug auf den Anhang 2 der AB-EBV fordern wir deshalb erneut diverse Änderungen der Bestimmungen zu den Markierungen für Menschen mit einer Sehbehinderung.

6) Vorgehen unüblich...

Gemäss dem Dokument „Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, Erläuterungen zur Revision“, Seite 1f., wird das Bundesamt für Verkehr im Herbst 2015 bezüglich den EN, auf welche in den AB-EBV und der VAböV verwiesen wird, eine erneute Anhörung durchführen, sobald es im Besitz der endgültigen Fassungen der Normen in deutscher Sprache ist. Einerseits möchten wir diesbezüglich anmerken, dass dies ein unübliches Vorgehen ist. Sinn und Zweck von Vernehmlassungen und Anhörungen ist, Aufschluss über die sachliche Richtigkeit, die Vollzugstauglichkeit und die Akzeptanz eines Vorhabens des Bundes zu geben (Art. 2 Abs. 2 VIG⁴). Nur wenn endgültige Fassungen in einer Landessprache den interessierten Kreisen zur Beurteilung gegeben werden, können diese die Richtigkeit, Vollzugstauglichkeit und Akzeptanz abschliessend beurteilen. Daher gehen wir davon aus, dass allfällige weitere Bemerkungen unsererseits im Zusammenhang mit den Ausführungsbestimmungen in den EN im Herbst berücksichtigt werden und dass die Schweiz auch zu diesem Zeitpunkt gegenüber der EU noch einen oder mehrere NNTV anbringen kann. Sollte dies nicht der Fall sein, so erachten wir die vorliegende Vorgehensweise als höchst fragwürdig.

7) ...und fragwürdig

Das Bundesamt für Verkehr ist nach Vernehmlassungsgesetz nicht verpflichtet, die Revision einer Verordnung einem Anhörungs- oder Vernehmlassungsverfahren zu unterwerfen. Entscheidet es sich aber dafür, muss es die Anforderungen dieses Gesetzes einhalten. Unter diesem Gesichtspunkt scheint es fragwürdig, wenn die Anhörung samt Unterlagen lediglich auf der Webseite des Bundesamtes für Verkehr veröffentlicht wird und nicht auch auf der offiziellen Website des Bundes, wo die laufenden Vernehmlassungen und Anhörungen publiziert werden. Wir bitten Sie höflich, bei der nächsten Anhörung die Unterlagen auch auf dieser Website aufzuschalten. Zudem wäre es zu begrüssen, wenn das Bundesamt für Verkehr bei technisch und rechtlich derart komplexen Anhörungen in der Sommerferienzeit von der Möglichkeit nach Art. 7 Abs. 2 VIG Gebrauch machen würde, wonach die Dreimonats-Frist unter Berücksichtigung der Ferien- und Feiertage sowie Inhalt und Umfang der Vorlage angemessen verlängert wird.

Zusammenfassend halten wir fest, dass wir eine Harmonisierung der Behindertenstandards im öffentlichen Verkehr auf europäischer Ebene aus Gründen der Interoperabilität nachvollziehen können. Die Übernahme der TSI PRM bringt jedoch in einigen Bereichen wesentliche Verschlechterungen für Menschen mit Behinderung mit sich, die zur Folge haben, dass sie benachteiligt werden (Verletzung von Art. 8 Abs. 2 BV, des BehiG und der UNO-BRK). Daher fordern wir eine Reihe von weiteren NNTV.

⁴ Bundesgesetz über das Vernehmlassungsverfahren vom 18. März 2005 (Vernehmlassungsgesetz, VIG; SR 172.061).

Im Bereich des nicht interoperablen Verkehrs hingegen wehren wir uns vehement gegen die vorliegende Absicht, die Normen der TSI PRM auch in diesem Bereich flächendeckend zur Anwendung zu bringen. Das Bundesamt für Verkehr wäre hierbei verpflichtet gewesen, bei jeder europäischen Norm zu untersuchen, ob eine Übernahme aus gleichstellungsrechtlicher Sicht für die Schweiz Sinn macht oder ob man an der heute geltenden Regelung festhalten sollte. Wir können nicht akzeptieren, dass sinnvolle Regelungen, die den Menschen mit Behinderungen in den letzten zehn Jahren zunehmend eine autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ermöglicht haben, nun ohne hinreichendes öffentliches Interesse geändert werden. Dass das Bundesamt für Verkehr diese Prüfung nicht mit der notwendigen Sorgfalt vorgenommen hat, zeigt sich auch an der Tatsache, dass mit der beabsichtigten Änderung die TSI PRM auch für den Bereich der Luftfahrt Geltung haben soll, was wohl kaum beabsichtigt war.

Als Schlussbemerkung möchten wir hinzufügen, dass es durchaus als positiv gewertet werden kann, dass einzelne Länder weitergehende Anforderungen stellen als der in der EU erarbeitete Minimalkonsens, da sich so – wie die Praxis auch gezeigt hat – auch die europäischen Standards weiterentwickeln können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahmen und stehen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. iur. Caroline Hess-Klein, Leiterin Abteilung Gleichstellung

Dr. iur. Andrea Aeschlimann-Ziegler, Fachmitarbeiterin Recht, Abteilung Gleichstellung

Markus Koller, Fachmitarbeiter ÖV Technik

Julien Jaeckle, Geschäftsführer

Beilagen:

- Änderungstabelle
- Schreiben an das Bundesamt für Verkehr vom 1. September 2014
- Schreiben an das Bundesamt für Verkehr vom 22. April 2015
- Studie Low Vision Buser, Bemerkungen zur Norm prEN 16584

Mitgliedorganisationen von Integration Handicap

- AGILE.CH
- ASPr-SVG
- ASRIMM
- Autismus Schweiz
- FRAGILE Schweiz
- FTIA
- GELIKO
- Insieme Schweiz
- Plusport Behindertensport Schweiz
- Pro audito
- Procap
- Pro Infirmis
- Pro Mente Sana
- Schweiz. Blinden- und Sehbehindertenverband SBV
- Schweiz. Gehörlosenbund
- Schweizer Paraplegiker-Vereinigung SPV
- Schweizerische Multiple Sklerose Gesellschaft
- Parkinson Schweiz
- Schweizerischer Blindenbund
- Schweizerischer Zentralverein für das Blindenwesen SZB
- Schweiz. Stiftung für das cerebral gel. Kind
- Vereinigung Cerebral
- Zugang für alle