



Bearbeitet durch Hanspeter Oprecht  
Tel. 031/323 12 96 / Fax 031/322 59 87  
E-Mail: hanspeter.oprecht@bav.admin.ch  
Reg. Nr. 605.0sn

## «Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs» (VböV)

### Erläuterungen zu den einzelnen Verordnungsartikeln

#### 1. Einleitung

Die Verordnung stützt sich auf das vom Parlament am 13. Dezember 2002 verabschiedete Gesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG<sup>1</sup>), das den Bundesrat verpflichtet, Vorschriften über die Gestaltung von Bahnhöfen, Haltestellen, Fahrzeugen, Flugplätzen, über Kommunikationssysteme sowie die Billettausgabe zu erlassen (Art. 15 Abs. 1 und 23 BehiG), um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen. Die Vorgaben dieses Gesetzes erlauben nur einen relativ geringen Handlungsspielraum für den öffentlichen Verkehr. Zu einem gewissen Teil sind heute einzelne Vorgaben bereits erfüllt. Die Botschaft zum BehiG vom 11. Dezember 2000<sup>2</sup> spricht jedoch von «möglichst lückenfreien Transportketten» des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit Behinderungen; dies bedingt noch einen grösseren Effort. Zur Erreichung dieses Ziels sieht das BehiG eine 20-jährige Anpassungsfrist für Bauten, Anlagen und Fahrzeuge vor. Für Kundeninformationsanlagen und Billettausgabegeräte sind 10 Jahre vorgeschrieben. Sinnvollerweise wird die Zielerreichung betreffend Bauten, Anlagen und Fahrzeuge etappiert: In den ersten zehn Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes soll ein grobes, wenn auch lückenhaftes behindertengerechtes Netz realisiert werden. Dieses soll sich klar nach dem Bedarf ausrichten: Wo der Nutzen für eine Mehrzahl von Behinderten vorhanden ist, sollen prioritär Anpassungen erfolgen. In den zweiten zehn Jahren soll dieses Grobnetz in «möglichst lückenfreie Transportketten» ausgebaut werden. Die Finanzierung eines behindertengerechten Verkehrs soll in Anlehnung an die ordentliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Das heisst, dass die Lasten nach den Grundsätzen des Eisenbahngesetzes (EBG)<sup>3</sup> von Bund und Kantonen gemeinsam getragen werden sollen.

#### 2. Zu den einzelnen Artikeln

- Artikel 1

Absatz 1: Die Verordnung umschreibt die technischen Massnahmen und Standards, die für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr (öV) notwendig sind, nur in sehr allgemeiner Form. Zur Entlastung des Verordnungstextes und aus Gründen der Flexibilität für spätere Anpassungen, beispielsweise an neue technische Entwicklungen, werden die Details in Ausführungsbestimmungen (namentlich durch Anpassung

---

<sup>1</sup> BBI 2002 8223, SR 151.3

<sup>2</sup> BBI 2001 1715

<sup>3</sup> SR 742.101

der AB-EBV, AB-SBV AB-Seilbahnverordnung) festgehalten. Diese werden sich im Wesentlichen auf Grundlagen stützen, die gemeinsam durch den «Verband öffentlicher Verkehr» (VöV), die Fachstelle «Behinderte und öffentlicher Verkehr» (BöV) und das Bundesamt für Verkehr (BAV) erarbeitet wurden und die der VöV seinen Mitgliedern zur Anwendung empfiehlt.

Absatz 2: Die Prioritäten betreffend Anpassung der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge und die Voraussetzungen für die Finanzhilfen an die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs stützen sich auf das Behindertengleichstellungsgesetz und die entsprechende Botschaft<sup>4</sup>. So gilt gemäss BehiG eine Übergangsfrist von 20 Jahren für Bauten, Anlagen und Fahrzeuge. Für Kundeninformationssysteme und Billettausgabegeräte sieht das Gesetz eine 10-jährige Anpassungsfrist vor. Wichtig scheint hier der Hinweis, dass gemäss Artikel 3 Buchstabe b BehiG nicht nur die konzessionierten öV-Transportunternehmen (also inklusive SBB), sondern auch das Gemeinwesen verpflichtet ist, Benachteiligungen zu Lasten behinderter Menschen zu beseitigen. Haltepunkte im Eigentum von Kantonen oder Gemeinden sind hier also auch betroffen.

- Artikel 2

Hier wird der Geltungsbereich der VböV festgelegt: Es sind dies die für Fahrgäste zugänglichen Einrichtungen (Bauten und Anlagen), Fahrzeuge und Dienstleistungen der SBB und der weiteren Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die einer Konzession bedürfen, sowie des Luftverkehrs.

Absatz 3 zählt auf, welche Bereiche des öffentlichen Verkehrs – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen – allgemein und im Besonderen behindertengerecht ausgestaltet sein müssen. Mithin sind zum Beispiel Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen genauso betroffen wie Schiffsanlegestellen, Abendausstiege oder Halte auf Verlangen. Gemäss Art. 11 BehiG gilt jedoch immer das Verhältnismässigkeitsprinzip. Es kann somit durchaus sein, dass ein Halt auf Verlangen behindertengerecht angepasst werden muss, weil er sich in der Nähe einer Behinderteninstitution befindet. Andererseits ist es möglich, dass zum Beispiel bei einer Regionalstation, bei der schwierige räumliche Verhältnisse herrschen und kaum je behinderte Reisende ein- oder aussteigen, auf die Anpassung aus Gründen der Verhältnismässigkeit verzichtet wird.

Weiter umfasst die Definition auch diejenigen Dienstleistungen, die in einem funktionalen Zusammenhang mit dem öV stehen, wie Bahnhofstoiletten, Parkplätze für öV-Benützer, Restaurants und Einkaufsläden in Bahnhöfen, Kioske etc. Für kommerzielle Betriebe gilt der Begriff «Nebenbetriebe» gemäss Artikel 39 des Eisenbahngesetzes (EBG)<sup>5</sup>.

Absatz 3 Buchstabe e hält den wichtigen Bereich Billettbezug, Reservation, Kundeninformation und -kommunikation sowie Notrufmöglichkeiten fest. Relevante Informationen für die Reisenden, z. B. über Betriebsstörungen, müssen somit insbesondere auch Hör- und Sehbehinderten wie auch Rollstuhlfahrenden zugänglich sein. Zur Kundeninformation gehören ebenso – sofern angeboten – weitere reiserelevante Informationen, etwa via das Internet. Auch der Billettbezug an Automaten oder via das Internet oder andere elektronische Mittel ist – sofern angeboten – betroffen.

- Artikel 3

Absatz 1 hält fest, wer von den Massnahmen für einen behindertengerechten öV profitieren soll: Der selbständige und möglichst spontane (vgl. Abs. 3) Zugang zum öffentlichen Verkehr soll all jenen Menschen ermöglicht werden, die sich im – behindertengerechten - öffentlichen Raum ohne Begleitperson fortbewegen können und die insofern als autonom bezeichnet werden können. Hier seien Hörbehinderte (inkl. Gehörlose), Sehbehinderte (inkl. Blinde), Gehbehinderte (inkl. Rollstuhlfahrende) wie auch geistig und psychisch Behinderte erwähnt. Behinderte Menschen, die die Mithilfe einer

---

<sup>4</sup> BBI 2001 1715

<sup>5</sup> SR 742.101

Begleitperson für die Fortbewegung im öffentlichen Raum benötigen, sind auch im öV auf eine Begleitperson angewiesen.

Absatz 2: Die Verwendung des Begriffs «Autonomie» schliesst in diesem Zusammenhang Hilfestellungen durch das Personal des öffentlichen Verkehrs nicht aus; sie sind je nach Situation sogar erwünscht. In diesen Fällen sind die in den Ausführungsbestimmungen bzw. VöV-Empfehlungen (vgl. Erläuterung zu Art. 1) festgehaltenen Massnahmen zur Erreichung der BehiG-Ziele in angepasstem Sinn zu verstehen. Man muss sich jedoch bewusst sein, dass beispielsweise Elektrorollstühle alleine zwischen 100 und 140 kg schwer sind. Das öV-Personal wird somit kaum Lasten von 200 kg und mehr über Treppen oder andere Hindernisse tragen können.

Wo kein Personal Hilfestellung bietet, muss der autonome und spontane Zugang mittels technischen Mitteln gewährleistet werden. Erwähnt sei hier, dass mit den nötigen Massnahmen für einen behindertengerechten öV auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt gesteigert wird. Gute Kundeninformationssysteme helfen auch ortsunkundigen Reisenden; niveaugleiche Einstiege von den Perrons in die Bahnwagen etwa erlauben es Fahrgästen mit Kinderwagen, ohne fremde Hilfe einzusteigen. Wo dichte Fahrpläne herrschen, ermöglichen stufenfreie Einstiege ein schnelleres Ein- und Aussteigen.

- Artikel 4 bis 7

Diese Artikel umschreiben schon etwas konkreter als das Gesetz, welche Anforderungen an einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr gestellt werden. Die detaillierten technischen Vorschriften (Ausführungsbestimmungen nach Artikel 8 der Verordnung) werden sich an die «Funktionalen Anforderungsprofile» anlehnen. Grundsätzlich gilt, dass die angebotenen Dienstleistungen auch für Behinderte zugänglich sein müssen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass nach dem Verhältnismässigkeitsprinzip vorgegangen werden muss: Wo sich also die beschriebenen Massnahmen nicht umsetzen lassen, kann auf eine behindertengerechte Anpassung verzichtet werden. Vorgängig muss jedoch abgeklärt werden, ob nicht andere, aus heutiger Sicht vielleicht auch unkonventionelle Lösungen möglich sind, die den Zielen des BehiG gerecht werden. Weiter zu berücksichtigen sind auch die eingangs erwähnten Übergangsfristen, die das BehiG vorsieht. Allerdings darf «Gleichstellung» nicht eine Verschlechterung des Angebotes für die Allgemeinheit heissen, indem beispielsweise Toiletten auf Bahnhöfen geschlossen werden, wo Rollstuhl-Toiletten unverhältnismässig wären (Art. 7 Abs. 2). Andererseits darf Behinderten kein Nachteil erwachsen, wenn Kundenschalter oder Billettautomaten nicht behindertengerecht ausgestaltet sind. Das heisst beispielsweise, dass Behinderte, die nicht in der Lage sind, vor Reiseantritt einen gültigen Fahrausweis zu lösen, weil kein behindertengerechter Billettautomat besteht, nicht gebüsst werden dürfen.

- Artikel 5

Absatz 1 hält fest, dass der Zugang zu Einrichtungen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs für Rollstühle mit Maximalmassen 70 cm x 120 cm (entsprechend der heutigen ISO-Norm 7193<sup>6</sup>) und einem Gesamtgewicht (Rollstuhl mitsamt Person) von bis zu 300 kg gewährleistet sein muss.

Absatz 2: Für Behinderten-Elektroscooter, welche länger und vielfach auch schwerer als Rollstühle sind, wäre eine Zugangs- und Beförderungspflicht nicht verhältnismässig. Wo es Platzverhältnisse und Hebe- bzw. Einstiegsvorrichtungen jedoch zulassen, sollen der Zugang und die Benützbarkeit des öV aber möglich sein. Dasselbe gilt für Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten («SwissTrac»), die aber ein kleineres Problem als Behinderten-Scooter darstellen, da vielfach Platz für die abkuppelbaren Antriebsgeräte vorhanden ist. Es

---

<sup>6</sup> Zu beziehen bei der Schweiz. Normen-Vereinigung, Bürglistr. 29, 8400 Winterthur, oder über das Internet ([www.iso.ch](http://www.iso.ch))

ist darauf zu achten, dass hier maximal tolerierbare Masse von 70 cm x 150 cm und 300 kg Gesamtgewicht bestehen.

Absatz 3: Behinderten, die auf Assistenz- und Föhrhunde angewiesen sind, muss die Benützung des öffentlichen Verkehrs ebenfalls offen stehen sein. Hier ist zum Beispiel darauf zu achten, dass keine grobmaschigen Gitterroste verwendet werden, die für Hunde nicht geeignet sind.

- Artikel 8

Hier wird festgehalten, dass das UVEK die nötigen Ausführungsbestimmungen erlässt, in denen die erforderlichen Normen festgelegt werden. Grundlage für Bahnen, Busse, Trams, Schiffe und Seilbahnen werden die «Funktionalen Anforderungsprofile» bilden, welche gemeinsam durch den VÖV, die Fachstelle BÖV und das BAV erarbeitet wurden (vgl. Erläuterung zu Art. 1). Für Flugplätze und Flugzeuge – letztere fallen ebenfalls unter den im Verordnungstext verwendeten Begriff «Fahrzeuge» – wird auf die Bestimmungen des Annex 9 «Facilitation», Chapter 8, Lit. G («Facilitation of the transport of passengers requiring special assistance») zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von Chicago vom 7. Dezember 1944 verwiesen.

- Artikel 9

In seiner Botschaft geht der Bundesrat davon aus, dass die nötigen Massnahmen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr bei ohnehin geplanten Aus- bzw. Neubauten von Haltepunkten oder bei Fahrzeug-Neubeschaffungen mittels der regulären Finanzierung kostengünstig umgesetzt werden können.

Er geht ferner davon aus, dass für jene Massnahmen, die nicht ohnehin im Rahmen der in der Übergangsfrist geplanten Um- und Neubauten von Haltepunkten bzw. Fahrzeug-Neubeschaffungen realisiert werden können, zusätzliche Kosten von rund 600 Mio. Franken anfallen. Beispiel: Ein Bahnhof, der vor einigen Jahren umgebaut worden ist, ohne dass die Behindertengerechtigkeit berücksichtigt wurde, würde normalerweise in den nächsten Jahrzehnten baulich nicht verändert. Hier sollen Mittel aus dem Zahlungsrahmen BehiG (öV-Sonderkredit des Bundes) bzw. den Sonderkrediten der Kantone eine Abfederung bewirken. Es gilt die Prämisse, dass die jeweils geltenden öV-Finanzierungsschlüssel zwischen Bund und Kantonen auch für Massnahmen für einen behindertengerechten öV (ordentliche Finanzierung sowie Zahlungsrahmen BehiG) Anwendung finden.

In Anlehnung an die Sprachregelung des Eisenbahngesetzes EBG sind unter «Finanzhilfen» à-Fonds-perdu-Beiträge und die Zinsvergünstigung von Darlehen zu verstehen; Darlehen selber sind keine Finanzhilfen.

Absatz 1: Unter «Mehrkosten vorzeitig realisierter Massnahmen» sind in der Regel die Aufwendungen für die vorzeitig verwirklichten, kostengünstigsten Massnahmen bei Bauten, Anlagen oder Fahrzeugen zur Zielerreichung des BehiG zu verstehen (vgl. Art. 20 Abs. 1). Gemäss Artikel 23 Absatz 1 BehiG, der sich auf Art. 22 BehiG bezieht, können betriebliche Massnahmen nicht bezuschusst werden.

Absatz 2: Da die Erkenntnisse über einzelne technischen Massnahmen und Normen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr noch unzureichend sind, sollen Finanzhilfen durch den Bund für die entsprechende Entwicklung der Normen (Anforderungsprofile bzw. Ausführungsbestimmungen) möglich sein.

- Artikel 10 sowie Artikel 11 Absatz 1:

Die Mittel aus dem Zahlungsrahmen BehiG sollen in Anlehnung an die ordentliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gesprochen werden, also die Lasten nach den Grundsätzen des Eisenbahngesetzes (EBG)<sup>7</sup> von Bund und Kantonen gemeinsam getragen werden. Mit der Botschaft zum BehiG hat der Bundesrat darum dem Parlament einen entsprechenden Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen von 300 Mio.

---

<sup>7</sup> SR 742.101

Franken vorgelegt. Kontakte mit der Geschäftsstelle der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) haben ergeben, dass sich die Kantone bewusst sind, dass auch auf sie für den Bereich öV rund 300 Mio. Franken an zusätzlichen Kosten zukommen. Ausgehend von der Summe von 300 Millionen Franken, die die Kantone zu tragen haben und gemäss der vorgesehenen Etappierung der Massnahmen würden in der ersten Hälfte der 20-jährigen Übergangsfrist pro Kanton im Durchschnitt jährliche Mehraufwendungen von rund 0.87 Mio. Franken anfallen. In der zweiten Hälfte der Übergangsfrist würden je Kanton jährliche Mehrkosten von durchschnittlich rund 0.3 Mio. Franken entstehen.

- Artikel 11 Absatz 2

Werden ausnahmsweise Finanzhilfen für nicht bestellte Verkehrsangebote ausgerichtet, so muss dies vorgängig durch die Eidg. Finanzverwaltung bewilligt werden.

- Artikel 12 bis 16

Nach der im BehiG vorgesehenen Übergangsfrist von 10 Jahren für Kundeninformationssysteme und Billettausgabegeräte werden die elementaren Anforderungen für einen seh- und hörbehindertengerechten öffentlichen Verkehr erfüllt sein. Da die Anpassungen für die Rollstuhlfahrenden am kostenintensivsten sind, wurde hier eine 20-jährige Übergangsfrist vorgesehen. Damit dieser Nachteil für Menschen im Rollstuhl eine Abfederung erfährt, soll mittels einem ihren Bedürfnissen gerechten Ausbau von bestimmten Haltepunkten ein grobes, nach Bedarfskriterien ausgerichtetes Netz («Grobnetz») entstehen, das nach 10 Jahren nach Inkrafttreten des BehiG realisiert sein soll. Das heisst, dass die Anpassungen zeitlich prioritär dort zu realisieren sind, wo sie einer Mehrzahl von Behinderten zu Nutzen kommen. Mittel aus dem Zahlungsrahmen BehiG werden deshalb in den ersten 10 Jahren nur für diejenigen behindertengerechten Anpassungen von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen ausgerichtet, welche sich im Grobnetz befinden. In den darauf folgenden 10 Jahren soll dieses Grobnetz zu «möglichst lückenfreien Transportketten für Behinderte», wie sie die Botschaft zum BehiG vorsieht, ausgebaut werden. Planungsgrundlage für das in Artikel 18 genannte gesamtschweizerische Umsetzungskonzept werden in einem hohen Masse die in Artikel 17 festgehaltenen Umsetzungsprogramme der Unternehmungen sein. Dem Grundsatz, dass das Grobnetz je nach finanziellen Möglichkeiten von Bund und Kantonen in angepasster Weise angestrebt wird, muss im Vollzug Rechnung getragen werden. Zudem gilt selbstverständlich auch beim Grobnetz das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG. Als Beispiel sei erwähnt, dass für Verdichtungskurse, welche mit älterem Rollmaterial gefahren werden müssen, auch im Grobnetz eine behindertenspezifische Voranmeldung verlangt werden kann.

- Artikel 15 Absatz 2 sowie Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe d

Der Begriff «zumutbarer Umweg» kann nicht in eine prozentuale Formel gefasst werden. Bei einer Reisezeit für Nichtbehinderte von beispielsweise 10 Minuten ist eine zusätzliche Reisezeit von 100% – also insgesamt 20 Minuten – zumutbar. Wenn die Reisezeit für Nichtbehinderte eine Stunde beträgt, wäre eine zusätzliche Reisezeit von 100% – also insgesamt zwei Stunden – nicht mehr zumutbar. Das BAV entscheidet im Zweifelsfall über die Zumutbarkeit eines Umwegs. Hingegen muss gemäss Artikel 15 Absatz 3 darauf geachtet werden, dass Anschlüsse an Angebote des Fernverkehrs oder an wichtige Angebote des Regionalverkehrs gewährleistet sind.

- Artikel 16

«Regionalverkehr» sind durch den Bund mitbestellte Angebote des öffentlichen Personenverkehrs. Angebote des Ortsverkehrs werden in der Regel durch die Kantone und Gemeinden bestellt. Aus diesem Grund besteht keine formale Kompetenz des Bundes, sie in das Grobnetz einzubeziehen. Für Tram- und Buslinien des Ortsverkehrs empfiehlt das BAV, ebenfalls den Gedanken des Grobnetzes umzusetzen. Bei Seilbahnangeboten des Regionalverkehrs gilt selbstverständlich der in Art. 3 Bst. b. Ziff. 3 BehiG festgehaltene Grundsatz, dass

der in Art. 3 Bst. b. Ziff. 3 BehiG festgehaltene Grundsatz, dass «Gondelbahnen mit weniger als neun Plätzen pro Transporteinheit» ausgenommen sind.

- Artikel 17

Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, welche Finanzhilfen aus dem Zahlungsrahmen BehiG beantragen wollen, müssen dem BAV ein Umsetzungsprogramm einreichen. In diesem sollen sie – möglichst bereits unter Rücksprache mit den Kantonen – darlegen, wie sie auf ihrem Netz die Ziele des BehiG und der VböV umzusetzen gedenken. Wenn die Unternehmung vom Grobnetz betroffen ist, muss in erster Linie dieses Bestandteil des Umsetzungsprogramms sein (Abs. 2 Bst. c). Die Unternehmen sollen sich aber in groben Zügen bereits bei der Erarbeitung der Umsetzungsprogramme Gedanken darüber machen, was in der zweiten Hälfte der 20-jährigen Anpassungsfrist zu realisieren ist (Abs. 2 Bst. d). Dieses Vorgehen erlaubt es dem Bund, die BehiG-Zielsetzung zweckmässig zu etappieren (vgl. Art. 11 ff.), sinnvolle Prioritäten zu setzen und die Einsatzplanung der Finanzmittel über die 20 Jahre vornehmen zu können. Es wird verlangt, dass sich die öV-Transportunternehmen, zwischen denen wichtige Umsteigerelationen bestehen, koordinieren. Nur so kann dem Prinzip der «möglichst lückenfreien Transportkette» über die ganze Schweiz nachgekommen und die Realisierung anhand eines bedarfsgerechten Grobnetzes als Etappe angegangen werden. Das BAV empfiehlt aus diesem Grund auch denjenigen Unternehmen, die keine Finanzhilfen aus dem Zahlungsrahmen BehiG beantragen wollen, ein Umsetzungsprogramm zu erstellen und dem BAV zur Kenntnis zuzuschicken.

- Artikel 18

Nach Einreichung der Umsetzungsprogramme durch die Unternehmen stimmt das BAV sie mit den Kantonen ab und erstellt ein gesamtschweizerisches Umsetzungskonzept in Bezug auf Art. 23 Abs. 3 BehiG bzw. auch Art. 12 Abs. 2 BehiG. Dieses dient zur Bestimmung der jährlich erforderlichen Zahlungskredite für den öffentlichen Verkehr aus den Zahlungsrahmen BehiG.

- Artikel 19 bis 21

Diese Artikel halten die Modalitäten betreffend Gesuche und die Rahmenbedingungen der anrechenbaren Kosten fest. Das BAV wird auch die Umsetzung der behindertengerechten Massnahmen überprüfen. Diese werden in den vorgängig verfügbaren Plan genehmigungen gemäss Art. 18 EBG festgehalten.

- Artikel 20

Hier wird dargelegt, dass aus den Mitteln des Zahlungsrahmens BehiG in aller Regel nur die die kostengünstigsten Massnahmen zur Erreichung der gesetzlichen Ziele finanziert werden. Es kann also durchaus sein, dass beispielsweise nur Perron-Teilerhöhungen oder mobile Faltrampen anstatt Voll-Lösungen bezahlt werden, wobei betriebliche Auswirkungen mit in die Überlegungen einbezogen werden müssen. Betriebliche Massnahmen werden jedoch nicht aus dem Zahlungsrahmen BehiG mitfinanziert (Art. 23 Abs. 1 BehiG in Verbindung mit Art. 22 Abs. 1 BehiG).

- Artikel 22

Absatz 1: Die Kriterien für die Gewährung der Mittel aus dem Zahlungsrahmen BehiG für Bauten oder Anlagen – variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen bzw. à-fonds-perdu-Beiträge – werden auf Grund der Umsetzungsprogramme (Artikel 17), die die Unternehmen einzureichen haben, festgelegt. Grundsätzlich gilt, dass im Zeitraum zwischen dem vorgezogenen Investitionszeitpunkt und dem geplanten bzw. betriebswirtschaftlich sinnvollen Zeitpunkt für die Unternehmung keine zusätzlichen Belastungen in Form erhöhter Abschreibungen anfallen sollen. Deshalb ist vorgesehen, à-fonds-perdu-Beiträge entsprechend der Vorzeitigkeit der Investition – im Verhältnis zur normalen Abschreibungsdauer – zu gewähren. Für den verbleibenden Anteil dieser Investitionen – also ab dem geplanten bzw. betriebswirtschaftlich zweckmässigen

Zeitpunkt – sollen variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt werden.

Dabei sehen wir folgende Berechnungsformel vor:

Ursprünglich geplanter Investitionszeitpunkt minus effektiver Investitionszeitpunkt

$$\frac{\text{Abschreibungsdauer}}{\text{Abschreibungsdauer}} \times \text{Investitionssumme}$$

Beispiel: Gemäss der üblichen Abschreibungsdauer (hier 30 Jahre) wäre erst in 17 Jahren eine Investition von 1,2 Mio. Franken für stufenfreie Perronzugänge vorgesehen. Weil die Unternehmung nun 12 Jahre früher diese Investition tätigt, werden ihr zwölf Dreissigstel, also zwei Fünftel der 1,2 Mio. Franken à-fonds-perdu bezahlt. Die restlichen drei Fünftel erhält sie in Form eines variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehens:

$$\frac{12}{30} \times 1,2 \text{ Mio Fr.}$$

Absatz 2: Da der Bund für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs keine Darlehen mehr gewährt, können hier nur à-fonds-perdu-Beiträge beantragt werden.

- Artikel 23 bis 25

Hier werden die für öV-Finanzierungen nötigen Bedingungen und Auflagen bezüglich Zusicherungen, Auszahlungen und Rückforderungen, auch in Bezug auf das Subventionengesetz SUG<sup>8</sup>, festgelegt. Die Auszahlung der Finanzhilfen des Bundes und der Kantone wird durch das Bundesamt koordiniert.

- Artikel 26

Die Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Behindertengleichstellungsgesetz BehiG am 1. Januar 2004 in Kraft.

- Einspracheverfahren gem. Art. 9 Abs. 4 und 5 BehiG

Hier schreibt das BehiG vor, dass eine Orientierung der beschwerdeberechtigten Behindertenorganisationen durch Mitteilung oder Veröffentlichung in den öffentlichen Publikationsorganen erfolgen muss. In Anlehnung an die Umweltschutzgesetzgebung wird auf die Veröffentlichungen der anstehenden ordentlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) in den öffentlichen Publikationsorganen verwiesen. Bei den vereinfachten Plangenehmigungsverfahren – diese werden nicht öffentlich aufgelegt – wird das BAV einer durch die Behindertenorganisationen bestimmten Stelle die Verfügungen eröffnen.

<sup>8</sup> SR 616.1