Barrierefreie Mobilität im öffentlichen Verkehr: selbstständig, verlässlich und alltagstauglich

Petition der Kommission Zugänglichkeit, Information und Mobilität der

Behindertensession 2026

Verfasser*innen der Petition: Bea Stadler, Djamel Bourbala, Cyrill Scheuber

Forderung

Die Petition fordert, dass der Bund im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) eine verbindliche Nachfolgeregelung für die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr schafft. Diese Nachfolgeregelung soll sicherstellen, dass die bereits bestehende Verpflichtung, wonach Menschen mit Behinderungen den öffentlichen Verkehr selbstständig, verlässlich und gleichberechtigt nutzen können, endlich und kontinuierlich umgesetzt wird. Sie muss dafür insbesondere klare Umsetzungsfristen mit überprüfbaren Zwischenzielen, eine gesicherte Finanzierung, klare Zuständigkeiten von Bund, Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmen, ein schweizweites Monitoring, eine regelmässige öffentliche Berichterstattung sowie wirksame Massnahmen bei Nichterfüllung enthalten. Massstab muss die tatsächliche, selbständige und gleichberechtigte Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs sein.

Sie soll insbesondere folgende Punkte enthalten:

1. Die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr muss an der gesamten Reisekette gemessen und umgesetzt werden

Der Bund soll im BehiG festhalten, dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr an der gesamten Reisekette zu messen und umzusetzen ist.

Dazu gehören insbesondere:

- die Zugänglichkeit von Wegen, Haltestellen, Bahnhöfen, Perrons und Fahrzeugen;
- der Zugang zu und innerhalb von Fahrzeugen und Bahnhöfen;
- der Einstieg und das Erreichen eines geeigneten und tatsächlich nutzbaren Platzes;
- Umsteigewege und realistisch erreichbare Umsteigezeiten;
- der Ticketkauf und die Nutzung digitaler und analoger Angebote;
- die gesamte Verbindung bis zum Zielort;
- verlässliche Alternativen bei Störungen, Ausfällen und Baustellen;
- eine zuverlässige Unterstützung, wenn diese erforderlich ist oder von der betroffenen Person angefordert wird.

- Hilfestellungen mit Gepäck beim Umsteigen oder vom Behindertenparkplatz/Taxistandplatz zum Perron

Entscheidend für die Beurteilung, ob die Verpflichtungen nach BehiG erfüllt sind, ist nicht nur, ob einzelne Elemente des öffentlichen Verkehrs den geltenden Normen entsprechen, sondern ob Menschen mit Behinderungen eine Reise von Anfang bis Ende tatsächlich gleichgestellt und insbesondere möglichst selbstständig, sicher, flexibel und spontan bewältigen können.

Separative Systeme oder Ersatzlösungen, beispielsweise spezielle Shuttle-Angebote, dürfen dabei nicht als gleichwertiger Ersatz für die Zugänglichkeit des regulären öffentlichen Verkehrs gelten. Sie können ergänzend eingesetzt werden, dürfen aber nicht dazu führen, dass Menschen mit Behinderungen dauerhaft auf separate Transportangebote angewiesen sind.

Kommen trotzdem separative Ersatzlösungen zum Zug, sollen Kleingruppen/Familien (inkl. allfälligen Assistenzpersonen) nicht getrennt, sondern als «Kleingruppe» einheitlich befördert werden.

Die Unterstützung muss dort gewährleistet sein, wo sie tatsächlich benötigt wird. Gleichzeitig sollen Situationen, in denen eine Voranmeldung zwingend erforderlich ist, schrittweise reduziert werden. Das Ziel ist nicht, Unterstützung abzuschaffen, sondern Menschen mit Behinderungen die Wahl zu ermöglichen, ob sie eine Reise selbstständig bewältigen können oder Unterstützung in Anspruch nehmen möchten.

Die Unterstützung muss in allen Zügen gewährleistet sein, im Regional- wie im Fernverkehr. Sie darf nie einen gefährlichen technischen Mangel kompensieren. Alle Züge müssen über sichere Zugangssysteme für schwere Rollstühle (abnehmbare Rampen) verfügen. Wird Unterstützung angefordert, muss sie gewährleistet sein. Ziel ist eine zu 100 % autonome, in Praxistests erprobte Technik, statt Abhängigkeit von einem unzuverlässigen Unterstützungsdienst.

2. Barrierefreie Information und Kommunikation müssen über die gesamte Reisekette gewährleistet sein

Der Bund soll sicherstellen, dass wichtige Informationen im öffentlichen Verkehr visuell, akustisch und digital zugänglich sind.

Dies umfasst insbesondere Informationen über:

- Fahrpläne und Verbindungen;
- Abfahrten und Ankünfte;
- Gleis- und Perronänderungen;
- Verspätungen und Ausfälle;
- Umleitungen und Ersatzverbindungen;
- Störungen und Notfälle;
- Umsteigemöglichkeiten;
- Zugänglichkeit und verfügbare Unterstützung.

Wesentliche öffentliche Informationen müssen für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen zugänglich sein, insbesondere durch:

- Schweizer Gebärdensprache;
- Untertitel;
- Brailleschrift;
- Hörfassungen;
- mit Bildschirmlesegeräten kompatible digitale Formate;
- Leichte Sprache bzw. FALC;
- weitere geeignete Formen der Unterstützten Kommunikation.

Die Information muss den Funktionszustand wichtiger Einrichtungen, insbesondere der Toiletten, umfassen. Ausfälle müssen sofort und vor Abfahrt gemeldet werden. Der Zustand von Toiletten und Aufzügen muss in Echtzeit in Apps und auf Perrons ersichtlich sein. Bei Ausfall müssen Rückerstattung und eine alternative Beförderung gewährleistet sein. Eine Reise ist nicht barrierefrei, wenn ein wesentliches Element wie die Sanitäranlagen ohne Vorankündigung ausfällt.

3. Die tatsächliche Nutzbarkeit muss verbindlich geprüft und nachgewiesen werden

Der Bund soll sicherstellen, dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr nicht nur formal anhand von Normen beurteilt wird, sondern an der tatsächlichen Nutzbarkeit im Alltag.
Menschen mit Behinderungen und ihre Organisationen sind deshalb bei Planung, Beschaffung, Testung und Evaluation von Fahrzeugen, Infrastrukturen, Informationssystemen und digitalen Angeboten verbindlich einzubeziehen.

Die tatsächliche Nutzbarkeit muss unter realen Bedingungen – etwa in stark ausgelasteten Zügen, bei knappen Umsteigezeiten, bei Störungen oder bei Ausfällen – systematisch geprüft und dokumentiert werden.

Eine technisch oder formal konforme Lösung ist nicht automatisch eine im Alltag tatsächlich nutzbare Lösung.

Die tatsächliche Nutzbarkeit muss auch während der gesamten Reise gewährleistet sein. Dies gilt insbesondere bei längerem Stillstand, Evakuierungen oder Bedingungen wie extremen Temperaturen, die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen mit Behinderungen gefährden können.

4. Von Verpflichtungen zu einer kontrollierten Umsetzung gemeinsam mit den Betroffenen

Barrierefreiheit darf nicht allein von guten Absichten abhängen oder erst nach dem Auftreten von Problemen verbessert werden.

Der Bund muss in den Bereichen, die in seine Zuständigkeit fallen, die Umsetzung und Überwachung der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der UN-Behindertenrechtskonvention verstärken und die Koordination mit Kantonen, Gemeinden, öffentlichen Verkehrsunternehmen und mit öffentlichen Aufgaben betrauten Stellen fördern.

Dazu sind insbesondere:

- Zuständigkeiten klar festzulegen;
- konkrete Ziele und verbindliche Fristen festzulegen;
- überprüfbare Zwischenziele zu definieren;
- die tatsächliche Barrierefreiheit von Infrastrukturen, Verkehrsmitteln, Informationen und digitalen Diensten regelmässig zu überprüfen;
- eine einfache und zugängliche Möglichkeit zur Meldung von Barrierefreiheitsproblemen zu schaffen;
- gemeldete Probleme systematisch zu erfassen und nachzuverfolgen;
- sofern erforderlich, konkrete Abhilfemassnahmen einzufordern;
- die Ergebnisse der Kontrollen und die Fortschritte öffentlich und transparent auszuweisen.

Zur koordinierten Umsetzung soll unter Begleitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) eine Taskforce geschaffen werden, in der die zuständigen Stellen, Transportunternehmen sowie Menschen mit Behinderungen und ihre Organisationen vertreten sind.

Menschen mit Behinderungen und ihre Organisationen müssen von Anfang an in die Konzeption, Entwicklung, Testung und Bewertung von Lösungen einbezogen werden. Sie sollen nicht erst dann konsultiert werden, wenn bereits alles beschlossen ist. Ihre Erfahrungen und ihr Fachwissen müssen von Beginn an berücksichtigt werden.

5. Barrierefreie Mobilität muss selbstständige und gleichwertige Teilhabe ermöglichen

Barrierefreie Mobilität muss selbstständige und gleichwertige Teilhabe ermöglichen. Menschen mit Behinderungen dürfen nicht systematisch mehr Zeit, Planung und organisatorischen Aufwand aufbringen müssen, um den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Barrierefreiheit muss deshalb eine möglichst selbstständige Nutzung ohne unnötige Abhängigkeiten, zusätzliche organisatorische Hürden und vermeidbaren Zeitverlust ermöglichen. Angepasste betriebliche Abläufe sowie Sensibilisierung und Schuldung des Personals müssen ebenso sichergestellt werden.

Begründung

Für Menschen mit Behinderungen ist Mobilität eine zentrale Voraussetzung für Teilhabe: für Arbeit, Ausbildung, soziale Kontakte, politische Beteiligung und ein selbstbestimmtes Leben. Sie ist eine Grundvoraussetzung für die gleichberechtigte Ausübung ihrer Rechte.

Trotz Fortschritten im öffentlichen Verkehr erleben Menschen mit Behinderungen im Alltag weiterhin zahlreiche Hürden. Barrierefreiheit scheitert nicht nur an fehlenden baulichen Anpassungen, sondern oft an der gesamten Reisekette: an Informationen, am Ticketkauf, am Zugang zum Gleis, am Einstieg, am Erreichen eines geeigneten Platzes, an Umstiegen oder an fehlenden Alternativen bei Störungen.

Hinzu kommt ein erheblicher Zeit- und Organisationsaufwand, der für Menschen ohne Behinderungen oft unsichtbar bleibt. Reisen müssen deutlich genauer vorbereitet werden, Wege innerhalb von Bahnhöfen sind lang und aufwendig, kurze Umsteigezeiten können oft nicht eingehalten werden, und auch der Ticketkauf oder die Koordination mehrerer Anschlüsse sind mit zusätzlichen Hürden verbunden.

Überfüllte Züge, defekte rollstuhlgängige Toiletten oder fehlende Wechselmöglichkeiten zwischen Wagen erschweren die Nutzung zusätzlich. So entstehen strukturelle Nachteile im Alltag, in der Ausbildung und in der Berufstätigkeit.

Auch fehlende oder nicht barrierefreie Informationen können eine Reise verhindern oder unnötig erschweren. Wenn Informationen über Abfahrten, Gleisänderungen, Verspätungen, Ausfälle oder Ersatzverbindungen nur auf eine einzige Art vermittelt werden, können Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen von wichtigen Informationen ausgeschlossen werden.

Unterstützungsangebote und Assistenz sind wichtig und müssen dort zur Verfügung stehen, wo sie benötigt werden. Sie dürfen jedoch nicht zur Voraussetzung werden, um den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen zu können.

Die bisherige Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr reicht deshalb nicht aus. Es fehlt an verbindlichen Fristen, an Transparenz über den Stand der Umsetzung, an klaren Zuständigkeiten und an einer konsequenten Ausrichtung auf die tatsächliche Nutzbarkeit im Alltag.

Genau hier setzt diese Petition an. Diese Petition fordert nicht, ganz von vorne anzufangen. Sie fordert, die bereits erzielten Fortschritte fortzusetzen und vor allem dafür zu sorgen, dass die bestehenden Verpflichtungen zur Barrierefreiheit zu konkreten und überprüfbaren Ergebnissen im Alltag führen.

Das Ziel ist einfach: Menschen mit Behinderungen sollen die Möglichkeit haben, zu verstehen, sich zu entscheiden, sich fortzubewegen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen – mit den gleichen Möglichkeiten und der grösstmöglichen Selbstständigkeit.