



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



BPUK DTAP DCPA



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Schweizerischer Städteverband  
Union des villes suisses  
Unione delle città svizzere



# Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz Standbericht 2026

## Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen Bushaltestellen



## Impressum

### Herausgeber

Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern  
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, 3001 Bern  
Schweizerischer Städteverband SSV, 3001 Bern  
Schweizerischer Gemeindeverband SGV, 3001 Bern

### Redaktion

BAV (Teil A) / BPUK, SGV, SSV (Teil B)

### Layout

BAV

### Bilder

SBB (Titel, S. 5, S. 6), BAV (S. 11), BPUK, SGV, SSV (ab S.12)

---

## Editorial

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hat die Schweiz vor über zwanzig Jahren Rahmenbedingungen festgelegt, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Eines von mehreren Elementen ist dabei der öffentliche Verkehr. Dieser soll für alle Menschen zugänglich sein – wo immer möglich autonom und spontan. Dieses Ziel prägt seither die Arbeit der zuständigen Stellen von Bund, Kantonen, Gemeinden und vor allem der Transportunternehmen. Vieles wurde erreicht, und dennoch bleibt einiges zu tun.

Die Fortschritte der vergangenen Jahre sind sichtbar. Zahlreiche Bahnhöfe wurden modernisiert, Perrons erhöht, Rampen und Lifte gebaut, niederflurige Fahrzeuge in Betrieb genommen, Informations- und Billettsysteme barrierefrei gestaltet. Heute erfüllen über 1200 der rund 1800 Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen die gesetzlichen Anforderungen. Weil die grossen Bahnhöfe prioritär angepasst wurden, profitieren mehr als vier Fünftel aller Bahnreisenden von diesen Verbesserungen.

Über den Umsetzungsstand des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bahnhöfen hat der Bund als zuständige Finanzierungs- und Aufsichtsbehörde in den letzten Jahren bereits regelmässig Bericht erstattet. Neu und ergänzend wird mit diesem Standbericht erstmals der Umsetzungsstand bei den Bushaltestellen dargestellt. Die Ausgangslage ist hier komplexer: Die Verantwortung für die Bushaltestellen liegt teils bei den Kantonen, teils bei den Gemeinden. Kantonale und kommunale Behörden unternehmen grosse Anstrengungen für die BehiG-Umsetzung, diese ist aber von verschiedenen Faktoren abhängig. Die Rahmenbedingungen und die Finanzierung unterscheiden sich deutlich von jenen der Bahn. Deshalb ist die Umsetzung noch nicht so weit fortgeschritten. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK), der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) und der Schweizerische Städteverband (SSV) wollen deshalb gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Akteure unterstützen, den Informationsaustausch stärken und gute Beispiele sichtbar machen. Diese Zusammenarbeit unterstreicht den breiten

politischen Willen, die Barrierefreiheit im gesamten öV voranzutreiben.

Der neue Standbericht bietet damit erstmals eine gesamtschweizerische Übersicht über den Umsetzungsstand bei Bahn- und Bushaltestellen. In einem nächsten Schritt sollen in den kommenden Jahren auch der Tram-, Seilbahn- und Schiffsverkehr einbezogen werden. Damit entsteht ein umfassendes Bild der BehiG Umsetzung im öffentlichen Verkehr.

Wir haben schon einiges erreicht. Doch das Streben nach Barrierefreiheit muss weitergehen. Diese stärkt die Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigungen, leistet einen massgeblichen Beitrag an die Lebensqualität im Alter, verbessert die Qualität des öV insgesamt und trägt zu einer inklusiven Gesellschaft bei. Der Standbericht schafft dafür eine solide Grundlage und gibt die Richtung vor. Er zeigt, wo wir stehen – und wohin wir gemeinsam weitergehen müssen.



Bundesamt für Verkehr BAV: Christa Hostettler, Direktorin

Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren BPUK: Mirjam Bütler, Generalsekretärin

Schweizerischer Städteverband SSV: Monika Litscher, Direktorin

Schweizerischer Gemeindeverband SGV: Claudia Kratochvil-Hametner, Direktorin

# Inhalt

|                                          |           |
|------------------------------------------|-----------|
| <b>Impressum</b>                         | <b>2</b>  |
| <b>Editorial</b>                         | <b>3</b>  |
| <b>Inhalt</b>                            | <b>4</b>  |
| <b>Teil A (BAV)</b>                      | <b>5</b>  |
| 1. Zusammenfassung                       | 6         |
| 2. Ausgangslage                          | 7         |
| 3. Stand der Umsetzung                   | 8         |
| 3.1. Übersicht über die Anpassung        | 8         |
| 3.2. Verspätete Umsetzung                | 9         |
| 4. Kosten und Finanzierung               | 10        |
| 5. Nächste Schritte und Ausblick         | 10        |
| 6. Chancen und Risiken                   | 10        |
| <b>Teil B (BPUK, SSV, SGV)</b>           | <b>12</b> |
| 1. Aktueller Umsetzungsstand             | 13        |
| 1.1 Grundlagen und Richtlinien           | 14        |
| 1.2 Umsetzungsplanung                    | 15        |
| 1.3 Priorisierung der Umbauten           | 15        |
| 1.4 Beurteilung der Verhältnismässigkeit | 15        |
| 2. Zentrale Herausforderungen            | 16        |
| 3. Nächste Schritte und Ausblick         | 16        |

---



## Teil A (BAV)

# Behindertengleichstellungsgesetz BehiG Umsetzung an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen



1. Zusammenfassung

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verpflichtet die Bahnen als Infrastrukturbetreiberinnen, ihre Stationen bis Ende 2023 – soweit verhältnismässig – barrierefrei umzubauen.

Zwei Jahre nach Ablauf dieser Frist, Stand Ende 2025, sind 1168 der rund 1800 Bahnhöfe für Menschen mit Beeinträchtigung barrierefrei nutzbar. Dies entspricht einem Zuwachs von 36 Stationen gegenüber dem Vorjahr. Bei 143 dieser konformen Stationen bestehen noch geringfügige Einschränkungen, bei denen die Kundinnen und Kunden Hilfeleistung anfordern können.

Dank der Priorisierung stark frequentierter Bahnhöfe können heute über 80 Prozent aller Reisenden den öffentlichen Verkehr weitgehend autonom und spontan nutzen.

Gemäss aktueller Planung sollen bis Ende 2029 weitere 193 Bahnhöfe angepasst werden. Dadurch wird der Anteil der Passagiere, die barrierefrei reisen können, auf mindestens 87 Prozent steigen. Dennoch bleiben 454 Bahnhöfe mit An-

passungsbedarf; bei 261 davon ist die Umsetzung erst nach 2029 vorgesehen. Als Hauptgründe für diese erheblichen Verzögerungen nennen die Bahnen fehlende Ressourcen bei Planung und Personal sowie finanzielle Engpässe. Mit der Leistungsvereinbarung 2025-2028 hat der Bund zusätzliche Mittel im Umfang von 250 Millionen Franken gesprochen und der Umsetzung hohe Priorität eingeräumt.

Für rund 150 Stationen, bei denen ein vollständiger Umbau als unverhältnismässig eingestuft wird, werden dauerhafte Ersatzmassnahmen wie zum Beispiel die Hilfeleistung durch Personal angeboten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) begleitet die Umsetzung eng, fordert bei verspäteten Projekten Überbrückungsmassnahmen und stellt eine einheitliche und korrekte Beurteilung der Verhältnismässigkeit sicher.

Die umgesetzten Massnahmen erhöhen den Komfort und die Sicherheit für alle Fahrgäste und bilden eine zentrale Voraussetzung für die selbstständige Mobilität von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, älteren Personen sowie Reisenden mit Gepäck und Kinderwagen.



© SBB

Die Zahlen in der Übersicht

Daten der Infrastrukturbetreiber ISB mit Stand Ende 2025 (in Klammer: Ende 2024)

|                                                                                    |                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen total                                          | rund 1'800 (1'800) |
| • keine Anpassung (aufgrund Verhältnismässigkeit)                                  | 149 (147)          |
| • aufgrund Angebotsanpassung geschlossen                                           | rund 29 (25)       |
| Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen, die autonom und spontan benützbar sein müssen | 1'622 (1'630)      |
| • bereits baulich angepasst                                                        | 1'168 (1'132)      |
| • noch baulich anzupassen                                                          | 454 (498)          |
| → gemäss aktueller Planung bis Ende 2029 baulich angepasst                         | 193                |
| → gemäss aktueller Planung nach 2029 noch anzupassen                               | 261                |

## 2. Ausgangslage

Das BehiG schreibt seit Anfang 2004 vor, dass neue Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs barrierefrei zu gestalten sind. Dies ermöglicht es Menschen mit Behinderung oder altersbedingter Beeinträchtigung, den ÖV möglichst autonom und spontan zu benutzen. Davon profitieren weitere Personengruppen wie Personen mit Kinderwagen oder mit viel Gepäck; zudem können alle Passagiere schneller ein- und aussteigen. Bauten, Anlagen und Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2004 in Betrieb genommen wurden, mussten gemäss BehiG bis spätestens zum 31. Dezember 2023 baulich bzw. konstruktiv barrierefrei angepasst sein, sofern diese Anpassung verhältnismässig ist, insbesondere in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Diese Vorgabe wurde teilweise nicht eingehalten.

Bestehende Kundeninformationssysteme und Billettautomaten mussten bereits bis zum 31. Dezember 2013 barrierefrei gestaltet sein. Die Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrs sind in den Ausführungsbestimmungen zum BehiG, nämlich der VbÖV<sup>1</sup>, der VAbÖV<sup>2</sup>, den AB-EBV<sup>3</sup> und den AB-SBV<sup>4</sup> geregelt.

Das «Umsetzungsprogramm BehiG» des BAV behandelt ausschliesslich Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen der subventionsberechtigten Infrastrukturbetreiber (ISB). Ausgenommen sind insbesondere die Bushaltestellen, für welche das BAV weder als Finanzierungs- noch als Aufsichtsbehörde zuständig ist. Die anderen Bereiche des öffentlichen Verkehrs sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Um-

setzungsprogramms, sondern werden separat behandelt.

Für die Umsetzung des BehiG bei den Bahnhöfen sind die ISB verantwortlich. Rund zehn Jahre nach Inkrafttreten des BehiG hatte das BAV festgestellt, dass unter Beibehaltung der bisherigen Umsetzungspraxis, die im BehiG festgelegten Ziele nicht erreicht wurden und dass die Umsetzung nicht überall nach den gleichen Massstäben erfolgt war. Um die ISB bei der Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten zu unterstützen, hat das BAV deshalb im Jahr 2017 ein Umsetzungsprogramm gestartet. Damit sollen die Umsetzung der Anforderungen aus dem BehiG bei den Publikumsanlagen der Eisenbahn-Infrastruktur und den damit zusammenhängenden Anforderungen an die Kapazitäts- und Sicherheitskonformität beschleunigt und harmonisiert werden.

Erweisen sich insbesondere bauliche Massnahmen zur Umsetzung des BehiG als unverhältnismässig, muss bis auf weiteres eine Ersatzmassnahme angeboten werden. Gemäss VbÖV ist als Ersatzmassnahme die Hilfestellung durch das Personal des Unternehmens vorzusehen; weitere Ersatzmassnahmen wie Shuttledienste sind im Einzelfall auch möglich. Die ISB haben zu den Ersatzmassnahmen Faktenblätter erstellt und dem BAV zugestellt. Diese wurden stichprobenartig überprüft.

Das BAV strebt eine möglichst zeitgerechte, einheitliche und verhältnismässige Umsetzung des BehiG an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen aller ISB an und möchte weitere Verzögerungen der ISB vermeiden.

Zentral für die Umsetzung ist ein Vorgehen, das sowohl mit dem Verband Öffentlicher Verkehr (VÖV) als auch mit den Behindertenvertretungen abgestimmt ist und das Gesetz in Bezug auf die Verhältnismässigkeit einheitlich auslegt. Hierzu hat das BAV in den Jahren 2017/18 die vom VÖV entwickelte «Planungshilfe Interessenabwägung BehiG» weiterentwickelt und mit dem Behinderten-Dachverband Inclusion Handicap (IH) abgestimmt. Gegenüber der vom VÖV entwickelten Vorlage wurden das Vorgehen und die Art und Weise der Abschätzung der Verhältnismässigkeit mittels dieser Planungshilfe sowie die Gewichtung einzelner Bewertungskriterien zugunsten der Betroffenen angepasst. Dies führt gegenüber den ursprünglichen Plänen des VÖV zu rund drei Prozent mehr baulichen Anpassungen und entsprechend weniger Ersatzmassnahmen.

Für das BAV als Finanzierungsbehörde der Eisenbahn-Infrastruktur ist es zudem wichtig, dass die Umsetzung des BehiG an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen mit ebenfalls nötigen Anpassungen beim Kapazitätsausbau und der Sicherheitskonformität der Eisenbahn-Publikumsanlagen koordiniert ist. Wenn möglich soll jeder Bahnhof nur einmal innerhalb der nächsten 15 Jahre angepasst bzw. umgebaut werden.

1 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VbÖV, SR 151.34)

2 Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAbÖV, SR 151.342)

3 Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)

4 Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Schiffbauverordnung (AB-SBV, SR 747.201.71)

### 3. Stand der Umsetzung

#### 3.1. Übersicht über die Anpassung

Gemäss der neuesten Datenlieferung der ISB (Daten vom Frühjahr 2026 mit Stand Ende 2025, verfügbar als pdf auf [bav.admin.ch/de/barrierefreiheit](https://bav.admin.ch/de/barrierefreiheit)) können 1168 Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen BehiG-konform barrierefrei benutzt werden. Das sind 36 mehr als Ende 2024. Von diesen 1168 weisen 143 eine Teilkonformität aufgrund kleiner lokaler Einschränkungen auf. Bei Bedarf wird durch Personal vor Ort Hilfestellung angeboten. Die 1168 Bahnhöfe und Eisenbahn-Hal-

testellen entsprechen einem Anteil von rund 66 Prozent (Abbildung 2). Damit können heute 83 Prozent aller Passagiere grösstenteils autonom und spontan reisen. Der Anteil der angepassten Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen wird sich nach heutiger Planung in den nächsten vier Jahren auf 77 Prozent erhöhen. Damit steigt auch der Anteil der Passagiere, die grösstenteils autonom und spontan reisen können, auf mindestens 87 Prozent (Abbildung 1). In gewissen Fällen bestehen kleinere Abweichungen zu den geltenden Vorgaben. Situative Hilfestellung kann von den Betroffenen angefordert werden.

In rund acht Prozent aller Fälle erweist sich eine bauliche Anpassung eines Bahnhofs oder einer Eisenbahn-Haltestelle als unverhältnismässig. Hier müssen bis auf weiteres Ersatzmassnahmen angeboten werden. Als Standard-Ersatzlösung steht, wie in der VbÖV festgehalten, die Hilfestellung durch Personal des Unternehmens vor Ort im Vordergrund. In wenigen Fällen soll gemäss ISB ein Shuttlebetrieb oder allenfalls ein alternatives öV-Angebot als Ersatzlösung angeboten werden – meist dann, wenn der Zugang zum Perron nicht mit verhältnismässigen Massnahmen stufenfrei gestaltet werden kann. Bei ausgewiesenen

Abbildung 1: Summen der Anzahl Ein- und Aussteigenden

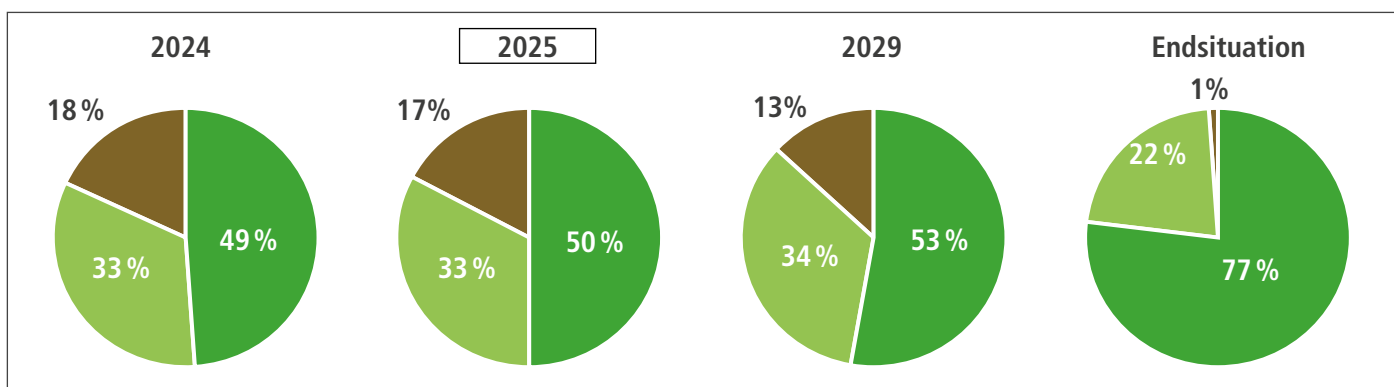
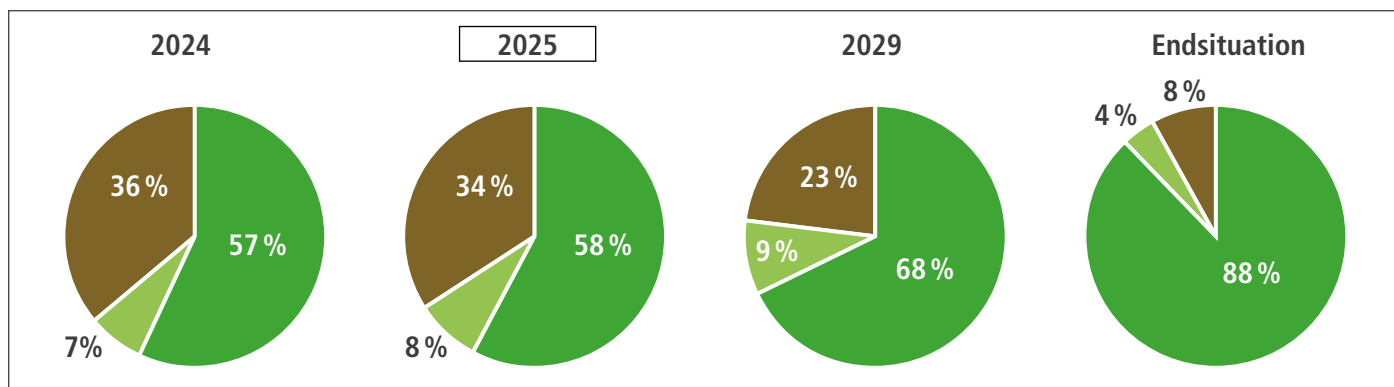


Abbildung 2: Summen der Anzahl Bahnhöfe/Eisenbahn-Haltestellen



- BehiG-konform; durch bauliche Massnahmen autonom und spontan benutzbar
- BehiG-teilkonform; barrierefreies Reisen möglich, situative Hilfestellung kann angefordert werden
- BehiG-konform aufgrund Ersatzmassnahmen oder Überbrückungsmassnahmen

«Wanderer-Stationen», die sich meist in Berggebieten befinden und die klar kein geeignetes Ziel für Personen mit Gehbeeinträchtigung darstellen, müssen nach telefonischer Rücksprache mit der zuständigen Kontaktstelle für Betroffene mit solchen Zielorten situative Lösungen angeboten werden. Die Anzahl dieser Stationen liegt im niedrigen zweistelligen Bereich. Das BAV wird alle von den ISB vorgeschlagenen Ersatzlösungen, die von der VbÖV-Bestimmung «Hilfestellung durch das Personal» abweichen sollen, in den Plangenehmigungsverfahren prüfen und beurteilen.

Gemäss den vorliegenden Daten planen die ISB, neue Bahnhöfe oder Eisenbahn-Haltestellen zu bauen und rund 30 zu schliessen. Die Schliessungen basieren grösstenteils auf betrieblichen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen. In einigen Fällen werden Haltepunkte verlegt oder zusammengelegt. Zudem prüfen einige ISB in Absprache mit den Kantonen auch die Schliessung wenig frequentierter Eisenbahn-Haltestellen, wobei in den meisten Fällen ein paralleles öV-Angebot (meist Bus) besteht. Im Meterspurbereich werden heute immer noch sehr wenig frequentierte Eisenbahn-Haltestellen mit «Halt auf Verlangen» betrieben. Im Zusammenhang mit der Bedeutung der Haltestelle sowie den geltenden Sicherheitsvorschriften und der Überprüfung der BehiG-Konformität kann es zur Aufhebung solcher Eisenbahn-Haltestellen kommen. Dem BAV ist kein Fall bekannt, in dem das BehiG der Hauptgrund für eine Schliessung ist.

Gewisse Bahnhöfe oder Eisenbahn-Haltestellen wurden bereits vor längerer Zeit mit erhöhten Perrons, Rampen und teilweise auch mit Liften ausgestattet, um ein barrierefreies Reisen zu ermög-

lichen. Aufgrund von Präzisierungen der Vorschriften seit dem Inkrafttreten des BehiG können gewisse Elemente in einem Bahnhof oder an einer Haltestelle daher geringfügig von den heute geltenden Vorschriften abweichen. Diese Fälle wurden daher separat als teilkonforme Bahnhöfe oder Haltestellen kategorisiert. In teilkonformen Bahnhöfen oder Haltestellen sind die Züge grundsätzlich mindestens über einen zentralen Zugang stufenlos erreichbar. Zur Überwindung kleiner Hindernisse (nicht konforme Liftgrössen oder Absätze zwischen Perron und Trittbrett) kann von den Betroffenen bei Bedarf situative Hilfestellung durch das Personal angefordert werden. Nötige Nachbesserungen sind teilweise bereits im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung geplant.

### 3.2. Verspätete Umsetzung

Bei rund 450 Projekten bzw. 25 Prozent aller Bahnhöfe und Haltestellen haben die Infrastrukturbetreiber die Sanierung trotz mehrfacher Intervention des BAV auch zwei Jahr nach der gesetzlichen Anpassungsfrist von Ende 2023 noch nicht umgesetzt. In manchen Fällen wird sich die Umsetzung bis sogar über das Jahr 2030 hinaus verzögern. In den nächsten vier Jahren sollen die Bauarbeiten bei 193 Projekten abgeschlossen werden. Von der verspäteten Umsetzung sind auch grosse Bahnhöfe betroffen, bei denen zeitgleich zur nötigen Anpassung an das BehiG sehr grosse Bahnhofsausbauprojekte anstehen, die mit diesen koordiniert werden müssen (z.B. Bern, Lenzburg, Zürich HB SZU, Effretikon, Wädenswil). Für alle verspäteten Projekte liegen die aktualisierten Terminpläne<sup>5</sup> vor.

Die ISB nennen als Gründe für die Nichteinhaltung der gesetzlichen BehiG-Frist oft fehlende Ressourcen bei der Planung,

fehlende Zeitfenster für die Bautätigkeit (Bauen unter Betrieb) sowie finanzielle Engpässe. In allen Fällen werden jedoch Teilinbetriebnahmen oder sinnvolle Etaprierungen geprüft. Die Verantwortung für die verspätete Umsetzung des BehiG liegt bei den betroffenen Bahnen, die teilweise zu spät mit der Umsetzung begonnen haben. Das BAV nimmt diese Verspätungen jeweils unter Hinweis auf die Verletzung von Art. 22 Abs. 1 BehiG zur Kenntnis. Es gewährt keine Fristverlängerung, da eine solche nur in der Kompetenz des Gesetzgebers liegt.

Das BAV begleitet die Unternehmen, die ihre Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen nicht fristgerecht umsetzen, eng bei deren Planung und Umsetzung. Das Ziel besteht darin, die Verspätungen und somit die Verletzung der gesetzlichen Frist so gering wie möglich zu halten. Andererseits fordert es die Unternehmen dazu auf, bis zur Inbetriebnahme der verspätet umgebauten Anlagen Teilinbetriebnahmen umzusetzen bzw. Überbrückungsmassnahmen wie Hilfestellungen vor Ort und in spezifischen Fällen Shuttleangebote bereitzustellen. Weitere Einzelheiten sind dem [Bericht des Bundesrats zur Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard vom 29. März 2023](#) zu entnehmen.

<sup>5</sup> Die aktualisierten Terminpläne für die Realisierung der verspäteten Projekte sind auf der Homepage des BAV als PDF abgelegt: <https://www.bav.admin.ch/de/barrierefreiheit>

#### 4. Kosten und Finanzierung

Die BehiG-Anpassungen in den Bahnhöfen werden mehrheitlich über die Leistungsvereinbarungen (LV) mit den ISB für den ordentlichen Substanzerhalt der Bahninfrastruktur finanziert. Grundlage für die LV 2025-2028 waren die aktualisierten Terminpläne und Kostenangaben der ISB. Diese sind gehalten, die BehiG-Umsetzung mit Blick auf die nicht eingehaltene gesetzliche Anpassungsfrist wenn immer möglich zu priorisieren.

Die LV 2029-2032 ist in Vorbereitung. Die ISB werden im Herbst 2026 ihre erste Grundofferte einreichen. Mit dieser allozieren sie die verfügbaren Mittel, sie haben dabei den Zustand ihrer Anlagen und die gesetzlichen Grundlagen einzuhalten. Dazu gehört auch die Frage der Umsetzung des BehiG. Die ISB müssen die entstehenden Auswirkungen aus der allgemeinen Mittelknappheit auf ihre Planung aufzeigen. Anschliessend erfolgt dann die Aushandlung und Bestellungen zwischen BAV und ISB. Dabei wird das BAV – wie bisher – dem Mittelbedarf für die Umsetzung des BehiG eine hohe Priorität einräumen.

Die Finanzierung der noch zu sanierenden grossen Bahnhöfe erfolgt über die beschlossenen Ausbauprogramme ZEB und Ausbauschritt 2025/35. Im Ausbauschritt 2035 hat das Parlament im Jahr 2019 die Finanzierung der Ausbauten der Bahnhöfe Basel Badischer Bahnhof, Lenzburg, Morges, Nyon, Olten, Wädenswil und Zürich HB SZU beschlossen. Hierzu stellte es rund eine Milliarde Franken bereit, in der neben Anpassungen an das BehiG auch solche zugunsten der Sicherheit und der Kapazität enthalten sind.

#### 5. Nächste Schritte und Ausblick

Das BAV begleitet die ISB bei der Umsetzung des BehiG weiterhin eng und greift bei Bedarf steuernd ein, um die verbleibenden Massnahmen voranzutreiben. Zudem steht es den Unternehmen bei der Planung und Umsetzung von Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen beratend zur Seite.

Die ISB haben zu den übrigen Ersatzmassnahmen ohne PGV rund 120 Faktenblätter erstellt und dem BAV übermittelt. Das BAV hat diese risikobasiert und stichprobenartig (rund 20 Prozent) vertieft geprüft. Pro Bahnunternehmen wurde mindestens ein Projekt genauer untersucht. Prioritär geprüft wurden Bahnhöfe mit vergleichsweise grossem Passagieraufkommen, Bahnhöfe mit Knotenfunktion des öffentlichen Verkehrs sowie Bahnhöfe in der Nähe von Institutionen von Betroffenen. Das BAV stellte fest, dass die meisten Abwägungen von den ISB korrekt durchgeführt wurden. In etwa zehn Fällen wird das BAV eine Korrektur und eine Neu Beurteilung bei den betroffenen vier ISB einfordern. Damit setzte das BAV auch eine Empfehlung der Eidgenössischen Finanzkontrolle um, die diese im Rahmen einer Prüfung der BehiG-Umsetzung bei den Bahnhöfen abgegeben hatte.

#### 6. Chancen und Risiken

Von der Umsetzung des BehiG profitieren alle Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs: Sie können bequemer ein- und aussteigen. Die dadurch beschleunigten Fahrgastwechselzeiten wirken zudem sehr oft positiv auf den Fahrplan aus. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Seniorinnen

und Senioren, Reisende mit viel Gepäck oder Kinderwagen sowie für Personen, die nach einem Unfall an Krücken gehen müssen, ist der niveaugleiche Einstieg besonders wichtig. Erst durch diese Massnahmen können diese Personengruppen den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen. Bei rund 260 Bahnhöfen und Haltestellen kann dieser Effekt leider erst nach 2029 realisiert werden.

In den Leistungsvereinbarungen ist vorrangig der hohe Bedarf im Bereich des Substanzerhalts der Infrastruktur zu finanzieren. Das Bauvolumen im Infrastrukturbereich (Substanzerhalt aber auch Ausbau) ist in den nächsten Jahren insgesamt sehr hoch. Es ist möglich, dass einzelne Projekte um einige wenige Jahre verzögert werden, wenn im Substanzerhalt ein dringender Bedarf besteht und die personellen, planerischen und finanziellen Ressourcen nicht ausreichen, um alle geplanten Massnahmen umzusetzen.

Die Koordination der Umsetzung des BehiG mit den Eisenbahn-Ausbauschritten bietet ein Synergiepotenzial. Dieses ist aus volkswirtschaftlichen Gründen, wenn immer möglich, zu nutzen, kann aber in gewissen Fällen zu Verzögerung führen.

## Abkürzungsverzeichnis

|          |                                                            |
|----------|------------------------------------------------------------|
| AB-EBV   | Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung            |
| AS25     | Ausbauschritt 2025                                         |
| AS35     | Ausbauschritt 2035                                         |
| BAV      | Bundesamt für Verkehr                                      |
| BehiG    | Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)         |
| Bhf      | Bahnhof                                                    |
| BIF      | Bahninfrastrukturfonds                                     |
| FABI     | Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur              |
| IH       | Inclusion Handicap (Behinderten-Dachverband)               |
| IBN      | Inbetriebnahme                                             |
| ISB      | Infrastrukturbetreiberinnen                                |
| LV       | Leistungsvereinbarung                                      |
| öV       | öffentlicher Verkehr                                       |
| PGV      | Plangenehmigungsverfahren                                  |
| STEP     | Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur       |
| UVEK     | Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| VöV      | Verband des öffentlichen Verkehrs                          |
| VöV-Tool | Planungshilfe Interessenabwägung BehiG des VöV             |
| ZEB      | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur               |



Die Bauarbeiten zur Umsetzung der Anforderungen des BehiG sind vielerorts im Gang. Oft werden sie mit anderen baulichen Massnahmen kombiniert.

© BAV

## Teil B (BPUK, SSV, SGV)

# Behindertengleichstellungsgesetz BehiG Umsetzung bei den Bushaltestellen



*BehiG-konforme Bushaltekante im ländlichen Raum (PostAuto-Haltestelle La Chotte, © Gemeinde Val-de-Ruz)*

1. Aktueller Umsetzungsstand<sup>1</sup>

In der Schweiz gibt es rund 25'000 Bushaltestellen bzw. rund 48'000 Bushaltekannten<sup>2</sup>. Aktuell können davon 50 Prozent von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität spontan genutzt werden. Bei 13 Prozent aller Haltekannten ist ein autonomer Einstieg ohne zusätzliche Unterstützung gewährleistet. Bei 37 Prozent ist eine Hilfestellung durch das Fahrpersonal erforderlich – üblicherweise durch die Verwendung einer Klapprampe. An weiteren 2 Prozent der Haltekannten ist ein Einstieg mittels Hilfestellung auf Voranmeldung möglich.

42 Prozent der Haltekannten können derzeit weder autonom noch mittels Personalhilfe genutzt werden. An solchen Standorten sind Ersatzmassnahmen zwingend. In der Regel wird ein Shuttle-Dienst zur nächstgelegenen BehiG-konformen Haltestelle bereitgestellt. Für 6 Prozent der Haltekannten liegen gegenwärtig keine gesicherten Daten vor.

Als Strasseneigentümer sind die Kantone, Städte und Gemeinden für die Anpassung der Bushaltestellen gemäss den Vorgaben des BehiG verantwortlich, sofern die Umbauten als verhältnismässig gelten<sup>3</sup>. Kantonale und kommunale Behörden unternehmen grosse Anstrengungen für die BehiG-Umsetzung und arbeiten eng zusammen. In einzelnen Kantonen existieren Förderprogramme, bei denen der Kanton als Impulsgeber agiert und die Gemeinden bei Umbauten von Haltestellen finanziell unterstützt<sup>4</sup>.

Im nachfolgenden Kapitel wird aufgezeigt, wie die kantonalen und kommunalen Behörden bei der Umsetzung des BehiG vorgehen und mit welchen Herausforderungen sie dabei konfrontiert sind. Die dargestellten Informationen basieren auf einer Umfrage, die von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK), dem Schweizerischen Städteverband (SSV) und dem Schweizerische Gemeindeverband (SGV) im Winter 2025/2026 gemeinsam bei den

zuständigen Stellen durchgeführt wurde. Die Angaben zu den Städten stammen aus Rückmeldungen der zehn grössten Schweizer Städte. An der Umfrage des SGV haben sich über 500 Gemeinden sowie mehrere kantonale Gemeindeverbände beteiligt. Die Umsetzung ist von verschiedenen Faktoren abhängig und die Ausgangslage präsentiert sich in den Regionen unterschiedlich. In zahlreichen ländlichen und peripheren Gemeinden liegen die Bushaltestellen ausschliesslich an Strassen, für deren Planung, Umbau und Finanzierung der Kanton zuständig ist.

Stand BehiG-Umsetzung bei Bushaltekannten

|                                                       |     |
|-------------------------------------------------------|-----|
| Haltekannte autonom nutzbar                           | 13% |
| Mit Hilfestellung nutzbar (ohne Voranmeldung)         | 37% |
| Mit Hilfestellung nutzbar (mit Voranmeldung)          | 2%  |
| Haltekannten nicht nutzbar, Ersatzmassnahmen zwingend | 42% |
| Keine Daten erfasst oder Daten unvollständig          | 6%  |

Datenquelle: atlas

1 Die Auswertung in diesem Kapitel basieren auf den Daten von atlas, der Daten-Plattform des Schweizer öV (Stand 31. März 2026). Die Daten zu BehiG-Konformität der Bushaltekannten werden fortlaufend aktualisiert und können unter diesem [Link](#) öffentlich eingesehen werden.  
2 Mit Bushaltekannte ist der Randsteinbereich an einer Bushaltestelle gemeint, der den Übergang zwischen Fahrbahn und Wartebereich bildet. Eine einfache Bushaltestelle besteht aus zwei Haltekannten, eine pro Fahrtrichtung.  
3 Art. 11 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 1 BehiG  
4 Bsp. Förderprogramm des Kantons VD, [Medienmitteilung vom 13.12.2024](#)

## 1.1 Grundlagen und Richtlinien

Kantone, Städte und Gemeinden verfolgen das Ziel, die Umsetzung des BehiG nach möglichst einheitlichen und breit abgestützten Kriterien voranzutreiben. Die zuständigen kantonalen und kommunalen Stellen haben die erforderlichen Massnahmen ergriffen, um die gesetzlichen Vorgaben systematisch in den eigenen Planungsinstrumenten, Normen und Prozessen zu verankern.

Es liegen detaillierte Normen zu den Geometrien von Haltestellen vor, die bei Neu- oder Umbauprojekten konsequent zur Anwendung kommen. So etwa die VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» oder die SIA-Norm 500 «Hindernisfreie Bauten». Darüber hinaus gibt es diverse kantonale und städtische

Präzisierungen, in denen lokale Gegebenheiten spezifiziert werden (zum Beispiel die Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeugflotten).

Ausserdem verfügt die überwiegende Mehrheit der Kantone und der grössten Städte über Planungshilfen oder Richtlinien, die interne und externe Stellen bei der Planung und Realisierung behindertengerechter Bushaltekanten unterstützen. Diese Instrumente umfassen typischerweise Empfehlungen zu Zuständigkeiten, Lagebestimmung, Haltestellentypen, geometrischen Anforderungen und Ausführungsdetails. Wertvolle praktische Erkenntnisse und Erfahrungen aus Fahrversuchen sowie aus dem Bau- und Betrieb von Haltestellen sind in diese Richtlinien eingeflossen.

Die meisten Kantone und grossen Städte verfügen über eigene Fachstellen oder Arbeitsgruppen zum hindernisfreien Bauen. Der gezielten Schulung der Fachverantwortlichen und Projektleitenden in den Bereichen Verkehrsplanung und Tiefbau wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Ergänzend werden regelmässig externe Fachpersonen aus Behinderntenorganisationen für die Beurteilung von Projekten beigezogen. Gemeinden, die über keine eigenen Planungshilfen verfügen, greifen auf die kantonalen Grundlagen und den Leitfaden des Verbands öffentlicher Verkehr<sup>5</sup> zurück.

<sup>5</sup> <https://www.voev.ch/de/unsere-themen/BehiG>



BehiG-konforme Bushaltekante im städtischen Kontext (© Adrienne Hungerbühler)

## 1.2 Umsetzungsplanung

Die überwiegende Mehrheit der Kantone und der befragten Städte verfügen heute über eine Umsetzungsplanung zur BehiG-konformen Anpassung ihrer Bushaltekanten. In den Gemeinden des ländlichen Raums liegen die Bushaltestellen entweder an Strassen, für deren Planung, Umbau und Finanzierung der Kanton zuständig ist, oder die Umsetzung erfolgt im Rahmen von kommunalen Strassenbauprojekten. Angesichts der grossen Anzahl anzupassender Standorte, der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sowie der komplexen baulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen umfasst die Umsetzungsplanung in der Regel eine Verhältnismässigkeitsprüfung sowie eine systematische Priorisierung. Ziel ist es, die Bushaltekanten mit dem grössten Nutzenpotenzial für Reisende mit eingeschränkter Mobilität als erstes anzugehen und die verfügbaren Mittel möglichst wirkungsvoll einzusetzen.

Die Planungen unterscheiden üblicherweise zwischen Haltestellen, die prioritär und unabhängig von anderen Projekten umgebaut werden sollen, und solchen, deren Anpassung im Rahmen geplanter Strassenumbauten oder ordentlicher Unterhaltszyklen erfolgt. In einigen grossen Städten wurden eigenständige Umsetzungsprogramme verabschiedet, mit denen eine Vielzahl prioritärer Massnahmen gebündelt und finanziert wird. Kleinere Gemeinden orientieren sich an den kantonalen Umsetzungsplanungen.

### 1.3 Priorisierung der Umbauten

Die Umsetzungsplanungen der Kantone, Städte und Gemeinden enthalten eine Priorisierung, um einen möglichst hohen Nutzen zu erzielen. Die Priorisierung erfolgt anhand verschiedener objektiver Kriterien: Dazu zählen das Nachfragepotenzial und die Nähe zu wichtigen

Einrichtungen wie Institutionen für Menschen mit Behinderungen, Schulen, Altersheimen, Spitälern oder öffentlichen Verwaltungen. Die Umsteigefunktion der Haltestelle und ihre Bedeutung als Verkehrsdrehscheibe werden ebenfalls hoch gewichtet. Zudem spielen die Lage in Dorf- oder Quartierzentren sowie die Erschliessungsfunktion für Ortschaften eine wichtige Rolle. Als weitere Kriterien werden Synergien mit Strassenbauprojekten (Strassensanierungen, Werkleitungserneuerungen, Zentrumsplanungen), Netzstrategien und technische Machbarkeit (platzbedingte Einschränkungen, Gefälle) herangezogen.

Viele Kantone streben an, in sämtlichen Ortschaften mindestens eine behindertengerechte Haltestelle bereitzustellen. Meist wurden die Priorisierungen und die daraus resultierenden Etappierungen in Zusammenarbeit mit Behindertenorganisationen erarbeitet und abgestimmt.

### 1.4 Beurteilung der Verhältnismässigkeit

Die Verhältnismässigkeitsprüfung ist ein zentrales Steuerungsinstrument. Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird jede Haltestelle einzeln betrachtet und beurteilt. Als Standard gilt eine erhöhte Haltekante von 22 cm, um einen niveaugleichen Einstieg zu ermöglichen. Bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit einer Massnahme werden insbesondere die technische Machbarkeit unter Einbezug der räumlichen Gegebenheiten und der topografischen Verhältnisse (enge Strassenräume, Platz für erhöhte Haltekante, Steigungen über 6%, Bedarf von Land-erwerb) berücksichtigt. Die betrieblichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie die wirtschaftliche Vertretbarkeit der Massnahmen werden ebenfalls geprüft. Auch Schutzinteressen wie Umwelt, Natur und Heimatschutz, insbesondere in Ortsbildern von nationaler Bedeutung, fliessen in die Beurteilung

ein. Weitere Aspekte sind die Verkehrssicherheit und Betriebssicherheit, die Bedienungshäufigkeit sowie die Verfügbarkeit alternativer, behindertengerechter Bushaltekanten in der Nähe.

Die Vorgaben der Hindernisfreiheit und der Erhöhung der Haltekanten ziehen oft weitere bauliche Anpassungen der Haltestellen nach sich, etwa Anpassungen von Zufahrten, Strassenentwässerung und -beleuchtung, die Verbreiterung von Wartebereichen, die Korrektur von Gefällen und die Realisierung von taktisch-visuellen Markierungen.

Kann die angestrebte Haltekanten-erhöhung aus technischen Gründen nicht über die gesamte Länge realisiert werden, werden alternative Lösungen geprüft. Dazu zählen insbesondere sogenannte Kissenlösungen (hohe Haltekante bei vorderem Einstieg, tiefere im hinteren Bereich) oder die Verschiebung der Haltestelle. Bei einer Verschiebung müssen diverse Faktoren wie Zugänglichkeit, Umsteigewege, Abstand zu weiteren Haltestellen, Verkehrssicherheit und Strassenraumgestaltung mitberücksichtigt werden.

## 2. Zentrale Herausforderungen

Die Kantone, Städte und Gemeinden unternehmen grosse Anstrengungen, um die Anzahl behindertengerechter Bushaltekanten weiter zu steigern und die gesetzlichen Vorgaben umzusetzen. Dabei stehen sie jedoch vor erheblichen Herausforderungen, die eine vollständige und zeitnahe Umsetzung erschweren. Die meisten dieser Faktoren liegen ausserhalb des direkten Einflussbereiches der zuständigen kantonalen und kommunalen Stellen.

Eine zentrale Herausforderung bilden die räumlichen Gegebenheiten: In dicht bebauten städtischen Gebieten und historisch gewachsenen Ortszentren sind die Platzverhältnisse häufig stark eingeschränkt, was normkonforme Lösungen erheblich erschwert. Die topografischen Bedingungen in Bergregionen wie etwa starke Hanglagen, Längs- und Quergefälle, fehlende Trottoirs sowie schwierige Strassenprofile lassen oftmals keine Standardlösungen zu, machen die Umsetzung technisch sehr anspruchsvoll und erfordern aufwändige Einzelplanungen. Der erhöhte Flächenbedarf für behindertengerechte Haltestellen führt regelmässig zu Konflikten mit angrenzenden Nutzungen und macht Eingriffe in privates Grundeigentum notwendig. Landerwerbsverfahren und Verhandlungen mit Grundeigentümern gestalten sich dabei insbesondere aufgrund von Einsprachen häufig schwierig und zeitintensiv. Die Akzeptanz bei Anwohnerinnen und Anwohnern ist nicht durchgehend gegeben, insbesondere wenn Parkplätze wegfallen, Zufahrten betroffen sind oder sich Haltestellenstandorte verschieben müssen. Auch die Umstellung von Busbuchten auf Fahrbahnhaltestellen stösst vielfach auf Widerstand.

Weiter erweist sich die bauliche Umsetzung häufig als komplex, da neben den eigentlichen Haltekanten oft umfang-

reiche Anpassungen der Strassengeometrie, der Entwässerung, bestehender Leitungen sowie von Fusswegen und Zufahrten erforderlich sind. Dies macht aus einfachen Anpassungen multidisziplinäre Projekte mit entsprechend hohem Koordinationsaufwand zwischen den verschiedenen Beteiligten. Die Verfahren mit öffentlichen Auflagen sind langwierig, und Einsprachen verzögern die Umsetzung zusätzlich. In Ortsbildern von nationaler Bedeutung stellen sich erhöhte Anforderungen an den Ortsbildschutz, was die Planung weiter verkompliziert.

Die Interessenabwägung zwischen verschiedenen Ansprüchen gestaltet sich vielschichtig: Behindertengerechte Anpassungen müssen mit Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs, des Naturschutzes, des Kulturlandschutzes und der Verkehrssicherheit in Einklang gebracht werden. In dicht bebauten Gebieten steigt der Bedarf an Begrünung und weiteren Massnahmen der Klimaanpassung.

Eine weitere Herausforderung sind die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen. Die grosse Anzahl umzubauender Haltestellen und die teilweise hohe Haltestellendichte verstärken diese Problematik. Die Umsetzung erfolgt daher häufig im Rahmen von Strassensanierungs- und Erneuerungsprojekten, um Synergien zu nutzen, was jedoch den zeitlichen Rahmen beeinflusst.

Im städtischen Raum stellt die räumliche und zeitliche Koordination der zahlreichen Baustellen eine weitere Herausforderung dar. Es müssen geeignete Ausweichrouten für den öffentlichen Verkehr gefunden und beim temporären Ausfall von Haltestellen Ersatzangebote organisiert werden. Schliesslich kann in den Städten nur eine begrenzte Anzahl von Haltestellen gleichzeitig umgebaut werden, damit die Netzstabilität des ÖV nicht gefährdet wird.

## 3. Nächste Schritte und Ausblick

Die BPUK, der SSV und der SGV werden die Kantone, Städte und Gemeinden auch künftig bei der Umsetzung des BehiG begleiten. Die vorliegende Berichtserstattung markiert dabei keinen Abschluss, sondern einen Zwischenstand in einem laufenden Prozess.

In einem ersten Schritt werden die Kantone, Städte und Gemeinden mit Veröffentlichung des Standberichts über die Ergebnisse der im Winter 2025/2026 durchgeführten Umfrage in Kenntnis gesetzt. Die Ergebnisse sollen den zuständigen Stellen als Orientierungshilfe dienen und einen Überblick über den aktuellen Umsetzungsstand sowie über die in anderen Kantonen, Städten und Gemeinden angewandten Ansätze und Lösungen vermitteln. Damit wird ein gezielter Wissenstransfer zwischen den verschiedenen kantonalen und kommunalen Behörden und Verwaltungen ermöglicht, der zur Steigerung der Effizienz und Qualität bei der BehiG-Umsetzung beitragen soll.

Für künftige Ausgaben des BehiG-Standberichts ist vorgesehen, neben der quantitativen Auswertung des Umsetzungsstands konkrete Erfahrungsberichte und Beispiele aufzunehmen. Insbesondere sollen «Modelle guter Praxis» aus Kantonen, Städten und Gemeinden dokumentiert und einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.



Bau einer BehiG-konformen Bushaltekante am Bahnhofplatz Schaffhausen (© michaelschmid.photo, Stadt Schaffhausen)

