



# **Stellungnahme Fachkonsultation zum Angebotskonzept / ÖV- Bericht 2027 bis 2030 des Kantons Bern**

## **Allgemeine Rückmeldungen**

Die Behindertenkonferenz Kanton Bern (BKKB) dankt für die Möglichkeit, sich zum ÖV-Angebotskonzept 2027 bis 2030 äussern zu können. Wir sind auf Anfang 2025 aus der Fusion der kantonalen Behindertenkonferenz Bern kbk und der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB entstanden. Wir setzen uns dafür ein, dass Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen ein selbstbestimmtes Leben führen können.

Wir können in vielen Punkten die Grundrichtung des Konzeptes unterstützen. Zu einigen Kapiteln und Abschnitten haben wir Kommentare angebracht.

Bei der Erarbeitung unserer Vernehmlassung haben wir mit einem ÖV-Spezialisten mit Sehbehinderung zusammengearbeitet. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit der Unterlagen und des Onlinesystems noch verbessert werden können. Bei Bedarf stehen wir gerne beratend zur Seite.

## **Rückmeldungen zu einzelnen Kapiteln**

### **3.7 Qualität des öffentlichen Verkehrs**

#### **Antrag / Bemerkung**

Barrierefreiheit sicherstellen, Menschen mit Behinderungen einbeziehen und die Themen «Zugänglichkeit» und «Barrierefreiheit» konkretisieren

#### **Begründung**

Die BKKB unterstützt, dass Untersuchungen zur Qualität des öffentlichen Verkehrs und zur Kundenzufriedenheit durchgeführt werden. Aus unserer Sicht sind die Kundenumfragen zwingend barrierefrei und inklusiv durchzuführen.

Aus den Ausführungen geht nicht hervor, welche Aspekte durch Testkunden geprüft werden. Ebenso wenig wie die Auswahl erfolgt und diese



zusammengesetzt sind. Aus unserer Sicht ist hier zentral, dass die ganze Breite der Gesellschaft abgedeckt wird.

Wir bedauern zudem, dass bei den Ausführungen die Themen der Barrierefreiheit und Zugänglichkeit nicht systematisch angesprochen werden. Sie betreffen auch diverse Bevölkerungsgruppen, nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch alte Menschen oder solche, die mit Kinderwagen unterwegs sind.

Wie Sie in Kapitel 4.5.2 schreiben, ist die Inklusion von Menschen mit Behinderungen ein vielschichtiges Thema. So sind für die BKKB auch Umfragen und Massnahmen in Bezug auf spezifische Themen oder spezifische Zielgruppen denkbar. Dies kann den generellen Einbezug resp. Massnahmen zur Barrierefreiheit jedoch nicht ersetzen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Schulung des Personals. Diese spielt eine zentrale Rolle, wenn es um die erfolgreiche Umsetzung von Inklusion und Barrierefreiheit geht. Gut geschultes Personal ist in der Lage, Barrieren frühzeitig zu erkennen, angemessen zu reagieren und eine inklusive Atmosphäre zu schaffen. Das erhöht nicht nur die Zufriedenheit und das Wohlbefinden der Menschen mit Behinderungen, sondern trägt auch maßgeblich dazu bei, Vorurteile abzubauen und ein respektvolles Miteinander zu fördern.

## **4.1 Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik**

### **Antrag / Bemerkung**

Thema Digitalisierung (neue Technologien) umfassender behandeln

### **Begründung**

Die BKKB begrüsst, dass im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 die mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale genutzt werden sollen. Die Digitalisierung und generell neue Technologien bieten auch viele Chancen für Menschen mit Behinderungen. Es ist allerdings auf die Zugänglichkeit resp. Barrierefreiheit der Umsetzungen zu achten.

Gleichzeitig ist zu beachten, dass laut Angaben des BFS aus dem Jahr 2023 24.1 Prozent der Bevölkerung keine oder nur geringe digitale Kompetenzen haben. Das umfasst Menschen mit und ohne Behinderungen. In einigen Bereichen ist daher darauf zu achten, dass für diese Menschen die notwendigen Alternativen bleiben. Wir unterstützen dementsprechend einige Ausführungen im Angebotskonzept, etwa zu den Verkaufssystemen (siehe Kommentar zu Kapitel 6.10).



Die BKKB würde es zudem begrüßen, wenn das Thema Digitalisierung im Angebotskonzept umfassender, z.B. in einem eigenen Kapitel behandelt wird.

## **4.5.2 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen**

### **Antrag / Bemerkung**

Diverse Themen genauer ausführen.

### **Begründung**

Die BKKB begrüsst, dass der Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr ein eigenes Kapitel gewidmet wird. Wir finden die Grundrichtung gut und nach unserer Lesart mit dem BehiG kompatibel. Dennoch gibt es verschiedene Punkte, die uns zu wenig konkret ausgeführt erscheinen.

Laut den Ausführungen sind bereits ein Grossteil der Bahnhöfe umgebaut während bei den rund 2800 Bushaltestellen noch Verbesserungsbedarf besteht. Hier fehlen aber konkrete Zahlen zum Zwischenstand. Wie viele Bushaltestellen wurden etwa bereits umgebaut oder auch nicht? Welche Faktoren erleichtern oder erschweren die Umsetzung?

Wenig konkret sind auch die Ausführungen zum weiteren Vorgehen. Die Frist im BehiG ist Ende 2023 abgelaufen. In welchem Zeithorizont wird nun geplant, einen wie grossen Anteil der Haltestellen anzupassen?

Die BKKB fordert demnach, dass hier die konkreten Zahlen zum aktuellen Stand ergänzt werden. Ebenso soll erfasst werden, wie das weitere Vorgehen in Bezug auf die barrierefreie Anpassung von Bushaltestellen konkret geplant wird.

Gut wiederum ist, dass es einen Ersatztransport zwischen nicht-barrierefreien Haltestellen und Bahnhöfen gibt. Allerdings nehmen wir auch hier die Ausführungen als wenig konkret wahr.

Es stellen sich für Menschen mit Behinderungen viele Fragen: Stehen die Ersatztransporte zu der gesamten Betriebszeit zur Verfügung? Gilt die Anmeldung 2 Stunden vorher die ganze Zeit und im ganzen Kanton (inkl. ländliche und abgelegene Gebiete)? Wie werden die Betroffenen informiert? Im Kanton Zürich haben etwa die Zürcher Verkehrsbetriebe (ZVV) entsprechende Informationen für Betroffene publiziert: <https://www.zvv.ch/de/service/hindernisfrei-reisen/reisen-mitgehbehinderung/shuttle.html>



Interessant wäre zudem, ob es bereits erste Zahlen zur Nutzung gibt. Funktioniert zudem der Ersatztransport schon überall reibungslos oder werden noch Verbesserungen angestrebt? Wie werden die Ersatztransporte und deren Qualität evaluiert?

Aus unserer Sicht ist zudem anzustreben, dass der Ersatztransport möglichst eine Übergangslösung bleibt und keine Dauerlösung wird. Dementsprechend ist die barrierefreie Anpassung von Haltstellen und Bahnhöfen weiterhin konsequent voranzutreiben.

Sehr begrüßen können wir, dass nun zunehmend auch an Menschen mit weiteren Behinderungsarten gedacht wird. Aber wir fordern auch hier, dass die «technischen Lösungen, die angestrebt werden, damit gehörlose und hörbehinderte Personen nicht von spontanen Durchsagen im ÖV ausgeschlossen sind» deutlich umfassender behandelt werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Schulung des Personals wie im Kommentar zu Artikel 3.7 ausgeführt.

## **6.10 Tarife und Distributionssysteme**

### **Antrag / Bemerkung**

Kommentar zu den Ausführungen zu Verkaufssystemen.

### **Begründung**

Die BKKB unterstützt die Ausführungen in diesem Abschnitt grundsätzlich. Es ist auch aus Sicht der Menschen mit Behinderungen wichtig, dass an verschiedene Zielgruppen gedacht wird. Etwa Personen mit und ohne Smartphone oder auch mit und ohne Kredit- resp. Debitkarte.

Wie in Kapitel 4.1 beschrieben, begrüsst die BKKB, dass technische Möglichkeiten genutzt werden sollen, um den ÖV zu verbessern. Dennoch ist es hier zentral, die Thematiken umfassend zu betrachten, sonst drohen Personengruppen vom ÖV ausgeschlossen zu werden. So ist es problematisch, wenn der Zugang zum ÖV mangels Barrierefreiheit und/oder mangels digitaler Kompetenzen etwa für alte Menschen und Menschen mit Behinderungen erschwert oder verunmöglicht wird. Zumal diese Personen oft keine Alternativen zum ÖV haben. So ist es nach Abschaffung der VÖV-Karte für blinde Personen etwa wichtig, dass nun Tickets via SBB-Hotline bezogen werden können.



## **6.11 Verkehrsdrehscheiben**

### **Antrag / Bemerkung**

Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen sicherstellen

### **Begründung**

Es ist darauf zu achten, dass Bus- und Bahnangebote gut aufeinander abgestimmt sind, damit Menschen mit Behinderungen genügend Zeit zum Umsteigen haben. Darüber hinaus ist es unerlässlich, ausreichend Behindertenparkplätze bereitzustellen, um den barrierefreien Zugang zu erleichtern. Dies ist bei Verkehrsdrehscheiben besonders wichtig, aber gilt im Prinzip überall.