



PostAuto AG

Dokumentenart	Bericht
Titel	Anforderungen an Sammelstellen von On-Demand-Angeboten für deren sichere Nutzung
Nummer	1.0
Autor/-in	Tobias Hänggi
Kontaktangaben	Kontaktperson bei PostAuto AG ab 18.4.2025: fabian.heil@post.ch
Ausgabestelle	MS311
Geltungsbereich	On-Demand
Klassifizierung	Öffentlich
Archivierungspflicht	Nein
Version	x1.0
Ausgabedatum	20. November 2025
Ersetzt Ausgabe vom	15. April 2025

Änderungskontrolle

Diese Seite zeigt den Änderungsstand dieses Dokumentes.

Version	Überarbeitung	Ersteller	Datum
X00.01	Initialfassung, basierend auf Dokument «Arbeitsdokument AG Virtuelle Haltepunkte»	T. Hänggi	15.2.2024
X00.02	Änderungen gemäss Sitzung vom 22.2.2024	T. Hänggi	29.2.2024
X00.03	Änderungen gemäss Rückmeldungen von AG-Teilnehmenden	T. Hänggi	7.3.2024
X00.04	Anpassungen in Absprache mit BAV nach Besprechung mit Inclusion Handicap vom 25.4.2024	T. Hänggi	8.5.2024
X00.10	Anpassungen gemäss Sitzung vom 17.1.2025, «Sammelstellen» statt «virtuelle Haltepunkte»	T. Hänggi	6.3.2025
X00.20	Inputs von AG-Mitgliedern aufgenommen	T. Hänggi	18.3.2025
X00.30	Finale Anpassungen für provisorische Veröffentlichung in Begleitgruppe On Demand	T. Hänggi	15.4.2025
X1.00	Finale Anpassungen und Abgleich mit französischer Version	L. Allmann	20.11.2025

Inhaltsverzeichnis

1. Organisatorisches	3
1.1 Mitglieder Arbeitsgruppe (AG)	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Über On-Demand-Verkehre	3
2.2 Haltepunkte im OD-Verkehr	4
2.3 BehiG-Thematik (Ein- / Ausstieg)	4
2.4 Bezeichnung	5
2.5 Vorteile von Sammelstellen	6
2.6 Nachteile von Sammelstellen	7
2.7 Die Rolle von OD im Öffentlichen Verkehr	7
3. Zielsetzung	7
3.1 Ziele	7
3.2 Abgrenzung	8
4. Vorschlag Kriterienkatalog für Sammelstellen	8
4.1 Grundsätzliche Anordnung von Sammelstellen im Strassenraum	8
4.2 Lokale Anforderungen an Sammelstellen	10
4.2.1 Auf verkehrsorientierten Strassen	10
4.2.2 Auf siedlungsorientierten Strassen	10
4.3 Anforderungen an Fahrzeug	10
4.4 Verhalten Fahrpersonal beim Bedienen vor Sammelstellen	10
5. Position Inclusion Handicap	11

1. Organisatorisches

1.1 Mitglieder Arbeitsgruppe (AG)

Folgende Personen waren an der Ausarbeitung des Berichts beteiligt:

- Tobias Hänggi, PostAuto AG (Leiter)
- Alexandre Keller, Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Sarah Weber, Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau
- André Erismann, Basler Verkehrs-Betriebe
- Hanspeter Oprecht, BAV
- Christoph Zeier, AMAG Group
- Martin Pola, Kanton Zürich, Tiefbauamt (bis Juli 2024)
- René Kälin, Inclusion Handicap
- Barbara Zollinger, BAV

Das ASTRA hat auf eine Teilnahme an der Arbeitsgruppe verzichtet, sich aber zur Verfügung gestellt für spezifische Fragestellungen.

2. Ausgangslage

2.1 Über On-Demand-Verkehre

Digitalisierte On-Demand-Verkehre sind in zahlreiche öffentliche Verkehrssysteme integriert und versprechen, ein Treiber für die Mobilitätswende hin zu nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrsmodi zu sein. Der Service ist per Smartphone-Applikation buchbar und ein Algorithmus optimiert die Fahrtanfragen so, dass Fahrten mit ähnlicher Fahrtstrecke in einem Fahrzeug ans Ziel gebracht werden (sogenanntes «Pooling»). Dies verringert die Zahl der benötigten Fahrzeuge und gefahrenen Kilometer, allerdings müssen Mitfahrende gelegentlich einen Umweg in Kauf nehmen, um weitere Fahrgäste abzuholen oder abzusetzen.

Durch bessere Erschliessung in Randregionen oder zu Schwachlastzeiten können On-Demand-Verkehre einen wichtigen Beitrag zur Inklusion leisten.

On-Demand-Verkehre (nachfolgend mit OD-Verkehre abgekürzt) haben gemeinsam, dass sie – wie der Name verrät – nur bei entsprechender Nachfrage verkehren. Es gibt allerdings diverse Ausprägungen von On-Demand-Angeboten. So gibt es beispielsweise unterschiedliche Angebotsformen von dem klassischen Linienverkehr sehr nahe stehenden On-Demand-Linienverkehren bis hin zu voll linienunabhängigen Flächenverkehren mit entsprechenden Mischformen (siehe Abbildung 1).

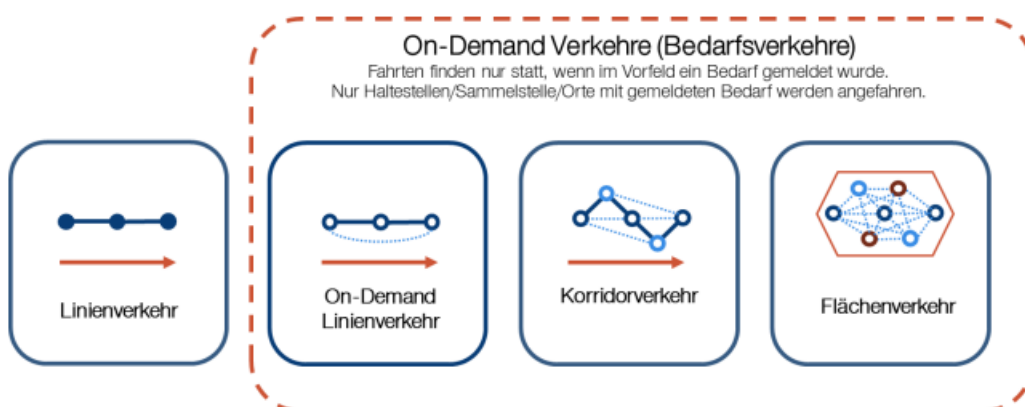


Abbildung 1 On-Demand-Angebotsausprägungen¹

¹ «Umsetzungskonzept On-Demand-Verkehre», Ausgabe 3.10.2023, Alliance SwissPass

2.2 Haltepunkte im OD-Verkehr

In diesem Kontext relevant ist insbesondere die Unterscheidung der «Haltestellen». Grob können folgende Arten unterschieden werden:

- Haltestellen, welche im konzessionierten liniengebundenen ÖV verwendet werden²: Hierbei handelt es sich aktuell um normale ÖV-Haltestellen mit Infrastruktur vor Ort (Tafel, ggf. Wartehäuschen, Haltestellenbucht, Haltekante etc.), welche in der entsprechenden Liste³ aufgeführt und dokumentiert sind. Diese werden von On-Demand-Angeboten meistens bloss mitbenutzt, während sie eigentlich für den regulären liniengebundenen Fahrplanverkehr erstellt wurden.
- Tür-zu-Tür-Bedienung: Im Bediengebiet Appenzell kann das PubliCar zu einer beliebigen Adresse bestellt werden. Selbstredend gibt es dort keine spezifische Infrastruktur.
- Sammelstellen (mitunter auch als Sammelpunkte oder virtuelle Haltepunkte bezeichnet): Diese werden mittels Pin auf der Karte in der App angezeigt, physisch existiert jedoch keine Infrastruktur. Dabei kann zwischen dynamischen und statischen Sammelstellen unterschieden werden. Dynamische Sammelstellen können von der Software ad hoc definiert werden. Im Rahmen dieses Berichtes werden allerdings ausschliesslich statische Sammelstellen behandelt. Diese sind also vorab definiert. Somit ist es auch möglich, diese vorgängig auf zu definierende Kriterien hin zu überprüfen.

2.3 BehiG-Thematik (Ein- / Ausstieg)

Bezüglich BehiG stellt – wie auch im Linienverkehr – der Zugang zu den Fahrzeugen die grösste Herausforderung dar. Im Linienverkehr sind die Vorgaben und deren geplante Umsetzung klar. Diese werden auch nicht mehr gross in Frage gestellt, die Umsetzung ist aufgegleist. Sie wird allerdings noch Jahre bis Jahrzehnte in Anspruch nehmen.

Im On-Demand-Bereich bestehen noch offene Fragen. Insbesondere die Realisierung des im Bundesrecht festgehaltenen Grundsatzes der autonomen ÖV-Benutzbarkeit birgt für den OD-Bereich und namentlich bezüglich der Sammelstellen grosse Herausforderungen. Heute existiert hierzu noch kein Lösungsansatz.

OD-Linienverkehre und OD-Flächenverkehre mit Bedienung von Haltestellen, welche im konzessionierten liniengebundenen ÖV verwendet werden:

- BehiG wird vollumfänglich angewendet, d.h. der autonome Zugang wird angestrebt. Dies analog zum konventionellen, fahrplangebundenen Linienverkehr im Wissen, dass dieser per Ende 2023 hätte umgesetzt sein müssen, dies aber nicht eingehalten werden konnte. Vorläufig wird also auch im OD-Verkehr mit Bedienung von Haltestellen, welche im konzessionierten liniengebundenen ÖV verwendet werden, eine Klapprampe als Übergangslösung "geduldet". Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren noch etliche dieser Haltestellen ohnehin für den konventionellen Linienverkehr autonom benutzbar umgebaut werden, auch wenn aus Verhältnismässigkeitsgründen ein Teil der Haltestellen bis auf Weiteres nur mit Personalförderung nutzbar sein werden oder gar nicht umgebaut werden.

OD-Flächenverkehre mit Tür-zu-Tür Bedienung

- Das bestehende Angebot mit Tür-zu-Tür Bedienung (PubliCar Appenzell) wird voraussichtlich weiterhin geduldet.
- Gemäss Stossrichtungsentscheid des BAV vom 3.7.2023 werden im Rahmen des konzessionierten ÖVs voraussichtlich keine neuen Angebote mit Tür-zu-Tür-Bedienung mehr konzessioniert werden. Bei dieser Angebotsform sind die örtlichen Verhältnisse für den Zugang zum Fahrzeug komplett unvorhersehbar. Somit steht es dann in der Verantwortung des Fahrpersonals einzuschätzen, ob ein sicherer Zugang gewährleistet werden kann, was aufgrund von unklaren Vorgaben und dem drohenden Dilemma zwischen Fahrgast bedienen und haftungsrechtlich auf Nummer sicher gehen nicht zumutbar ist.

OD-Flächenverkehre mit Sammelstellen:

² Diese Haltestellen wurden bisher als DiDok-Haltestellen bezeichnet, dies ist aber aufgrund der Ablösung von DiDok durch atlas nicht mehr korrekt (siehe Fussnote 5).

³ [Dienststellen öV Schweiz \(servicePoints\)](https://www.dienststellen-ov.ch/servicePoints) | [Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz \(opentransportdata.swiss\)](https://www.opendata-mobilitat.ch/opentransportdata.swiss)

- Grundsätzlich gilt das Prinzip der Autonomie auch bei OD-Flächenverkehren. Dieses ist, wo es mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar ist, umzusetzen. Tatsache ist allerdings, dass aufgrund des Charakters des von den Linienhaltestellen losgelösten OD und darum aufgrund der fehlenden infrastrukturseitigen Voraussetzungen für einen niveaugleichen Einstieg zum aktuellen Zeitpunkt keine technische Lösung zur Verfügung steht, Sammelstellen im OD autonom benutzbar zu machen. Auch beim Umsetzen eines autonomen Zugangs von 22 cm-Haltekannten in Kleinbussen gibt es in der Praxis grosse Herausforderungen. Autonomie ist weiterhin anzustreben. Es wäre allerdings gemäss Einschätzung des BAV auch nicht im Sinne des Gesetzgebers, durch die Forderung nach Autonomie neue Angebotskonzepte zu verunmöglichen.
- In einem Austausch zwischen PostAuto und Inclusion Handicap im Februar 2023 wurde thematisiert, dass bei Angeboten wie On-Demand ggf. auch künftig auf die Hilfestellung von Personal beim Ein-/Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zurückgegriffen werden muss. Dies wurde so zur Kenntnis genommen. Eine Durchsetzung der Anforderung, dass eine so hochgradig individuelle Dienstleistung (On-Demand-Fahrzeug fährt nur zu «meinem» Haltepunkt, weil ich es dorthin bestellt habe) in jedem Fall autonom (ohne Hilfestellung des Fahrpersonals) benutzt werden kann, scheint nicht sinnvoll. Eine Durchsetzung der Autonomie könnte auch dazu führen, dass viele On-Demand-Angebote quasi verunmöglicht würden.
- Für die Bedienung von Sammelstellen braucht es Bordmittel, welche die eingesetzte Flotte zur Verfügung stellen muss wie z.B. einen Hecklift oder eine lange Heckrampe.
- Gemäss heutiger Situation scheint klar, dass ein Zu-/Ausstieg mit Rollstuhl in den allermeisten Fällen heckseitig erfolgen wird. Bei der Beurteilung der Sammelstellen soll davon ausgegangen werden, dass Fussgänger auf der rechten Seite ins Fahrzeug steigen, Rollstuhlfahrende dagegen per Heck-Zugang.
- Gemäss Behindertengleichstellungsrecht und dem Diskriminierungsverbot der Bundesverfassung müssen auch Sammelstellen den Grundsätzen des BehiG entsprechen. Anders als bei Haltestellen, welche im konzessionierten liniengebundenen ÖV verwendet werden, werden bei Sammelstellen in aller Regel keine Haltestellenfahnen, Aushangfahrpläne oder Sonderbordkanten realisiert. Aus diesem Grund werden in diesem Dokument Mindestanforderungen an die Sammelstellen definiert, anhand derer der sichere Ein- und Ausstieg für Personen mit Beeinträchtigung – aus Verhältnismässigkeitsgründen in der Regel unter Hilfestellung durch das Personal – gewährleistet ist. Nur Sammelstellen, welche diese Bedingungen erfüllen, sind zulässig (auch für Fussgänger). Dabei geht es nicht nur um Personen im Rollstuhl, sondern auch um solche mit einer Gehbeeinträchtigung, die z.B. auf die Benutzung eines Rollators oder von Gehstöcken angewiesen sind, aber namentlich auch um Menschen mit Sehbeeinträchtigung und anderen Einschränkungen, die den öffentlichen Raum ohne fremde Hilfe, aber mit dem erforderlichen Hilfsmittel zu bewältigen in der Lage sind.

In der Arbeitsgruppe wird die Befürchtung geäussert, dass nicht BehiG-tauglich umgebaute Haltestellen des Linienverkehrs dann einfach künftig als Sammelstellen bezeichnet werden und man sich so vor dem BehiG-Umbau drücken könnte. Die Befürchtung ist nachvollziehbar. Das BAV bestätigt, dass es keinen Missbrauch zulassen wird, der darauf abzielt, im fahrplangebundenen Linienverkehr Sammelstellen zu Lasten von konventionellen Haltestellen einzurichten, um insbesondere BehiG-Massnahmen zu umgehen. Würde das BAV einen solchen Missbrauch feststellen, so würde es mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln entsprechende Massnahmen ergreifen.

2.4 Bezeichnung

Abbildung 2 zeigt eine typische Haltestelle, welche im konzessionierten liniengebundenen ÖV verwendet wird, bestehend aus zwei Haltekannten (eine je Richtung) mit ihren Haltepunkten.

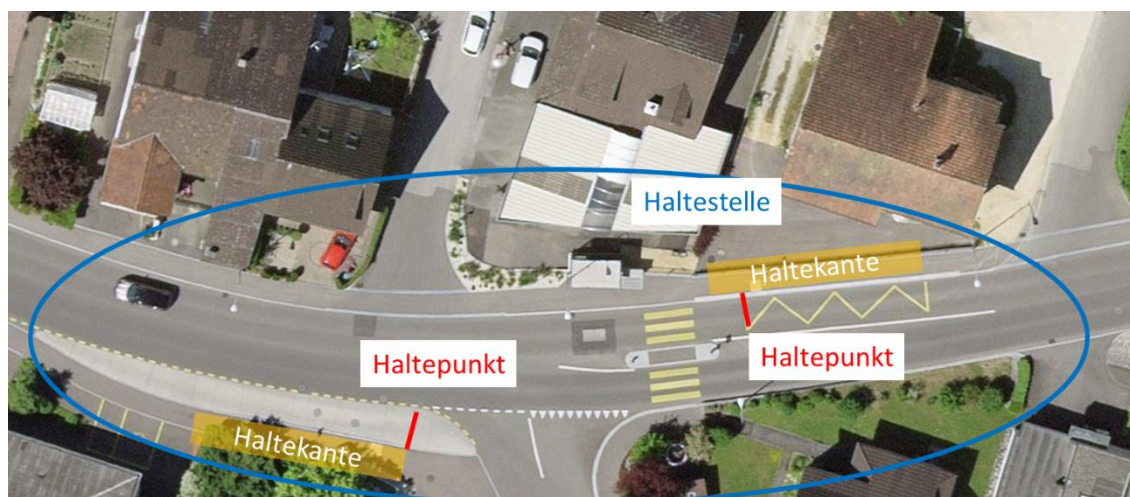


Abbildung 2 Typische Haltestelle, welche im konzeptionsierten liniengebundenen ÖV verwendet wird

Abbildung 3 zeigt eine Situation mit zwei Sammelstellen (einer je Richtung). Es ist keine Haltekante oder sonstige Haltestelleninfrastruktur vorhanden.



Abbildung 3 Situation mit zwei Sammelstellen

Es ist auch denkbar, dass eine Sammelstelle als Ergänzung zu einer Haltestelle, welche für den konzeptionsierten liniengebundenen ÖV verwendet wird, angeordnet wird, z.B. wenn durch das OD-Angebot eine zusätzliche Richtung an einer Kreuzung befahren wird.

In dieser Arbeitsgruppe geht es nicht um die Definition der Begrifflichkeiten. Obige Beispiele sollen nur klarstellen, worüber in der Arbeitsgruppe gesprochen wurde, nämlich über die Ausgestaltung der Sammelstellen.

2.5 Vorteile von Sammelstellen

Um die Bedeutung von Sammelstellen hervorzuheben, werden hier kurz einige Vorteile der Verwendung von Sammelstellen im Vergleich mit der Verwendung von «starr» Haltestellen, welche im konzeptionsierten liniengebundenen ÖV verwendet werden, aufgezählt:

- Bessere Flächenerschließung, dadurch Erhöhung des Servicelevels möglich
- Verlängerung der ÖV-Reisekette möglich, ermöglicht kürzere Wege zum ÖV
- Flexible Anpassung auf Nutzerbedürfnisse und Nachfrage (u.a. auch betreffend Inklusion, nähere Fahrt zu POIs (Points of Interest) werden möglich, z.B. Haltepunkt direkt vor Spitaleingang)
- Effizientere Routen möglich, da Sammelstellen teilweise besser positioniert (einfacher anfahrbar)

- Grössere und einfachere Flexibilität beim operativen Betrieb, u.a. hinsichtlich Baustellen und kurzfristigen Transportvolumenaufkommen
- Günstige Realisierung, schnelle Umsetzbarkeit mit wenig Aufwand
- Geringere Unterhaltskosten

Die oben aufgezählten Vorteile, wie z.B. «schnelle Umsetzung mit wenig Aufwand» sollen durch die in diesem Dokument beschriebenen Kriterien so wenig wie möglich eingeschränkt werden.

2.6 Nachteile von Sammelstellen

- Grössere Unsicherheit aufgrund fehlender klarer Vorgaben bezüglich Barrierefreiheit
- In der Regel kein autonomer Zugang möglich für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Aufgrund der fehlenden Infrastruktur schwieriger aufzufinden und zu identifizieren
- Keine Stammdaten vorhanden und entsprechend keine zentrale Kundeninformation möglich
- Keine Sitzgelegenheiten vorhanden

2.7 Die Rolle von OD im Öffentlichen Verkehr

Von OD erhofft sich die ÖV-Branche insbesondere eine bessere Erschliessung der sogenannten ersten/letzten Meile einer Reisekette. Durch diese Zu- und Abbringer-Rolle zum/vom übergeordneten ÖV-Netz erhofft sie sich einen positiven Effekt auf das Gesamtsystem und den Modal Split. Während ohne ÖV-Erschliessung der ersten/letzten Meile oftmals für die gesamte Reise das Auto benutzt wird, soll künftig vermehrt die gesamte Reisekette im ÖV zurückgelegt werden. OD soll also dort eingesetzt werden, wo eine ÖV-Erschliessung bisher komplett fehlt oder derart schwach dimensioniert ist (z.B. nur wenige Kurse pro Tag), dass der aktuelle Linienverkehr weder attraktiv, wirtschaftlich tragbar noch zukunftsfähig ist. Grundsätzlich soll OD den ÖV also zeitlich und/oder räumlich ergänzen und erweitern. Dies kann in spezifischen Einzelfällen auch ein Ablösen eines bestehenden Linienverkehrs bedeuten. Dies aber mit dem Hintergrund, ein insgesamt deutlich attraktiveres Angebot zu schaffen oder ein von einer Ausdünnung oder gar Aufhebung bedrohtes Angebot zukunftsfähig zu gestalten. Einen gut laufenden Linienverkehr durch OD zu ersetzen, ergibt keinen Sinn. Dies mit dem Hintergrund zu tun, die bestehenden Haltestellen nicht BehiG-konform umbauen zu müssen und stattdessen künftig mit Sammelstellen zu operieren, würde weder vom BAV noch von den Bestellerkantonen und der Öffentlichkeit toleriert werden.

Das BAV bekräftigt ausserdem, dass Sammelstellen bei fahrplangebundenen Linienverkehren nicht zulässig sind.

Das BAV plant in den nächsten ein bis zwei Jahren einen entsprechenden Leitfaden oder eine Richtlinie zu OD herauszugeben.

3. Zielsetzung

3.1 Ziele

In diesem Dokument sollen Richtlinien definiert werden, welche eine Sammelstelle erfüllen muss, um eine sichere Benutzung sowohl für zu Fuss Gehende, aber auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wie z.B. Rollstuhlfahrende zu gewährleisten.

Diese Kriterien werden definiert und nachvollziehbar dokumentiert.

Personen, welche aufgrund einer Einschränkung nicht in der Lage sind, selbständig den öffentlichen Raum zu benutzen, werden hier nicht betrachtet (vergleiche [vgl. Art. 3 Abs. 1 VböV⁴](#)).

Beim Design eines On-Demand-Angebotes ist stets darauf zu achten, dieses für die Nutzenden so einfach wie möglich zu gestalten (App-Nutzung, Verständlichkeit Angebot etc.), um möglichst wenige Personen aufgrund von z.B. einer kognitiven Beeinträchtigung vom Angebot auszuschliessen.

Es bestand von Anfang an Einigkeit, dass die zu erarbeitenden Kriterien nicht «overengineered» sein sollen.

⁴ Beachte dazu auch den Bericht des Bundesrates vom März 2023 in Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard vom 19. Juni 2020: «[Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr](#)»

3.2 Abgrenzung

Im Zusammenhang mit Sammelstellen gibt es diverse Herausforderungen. Die folgenden Themen sind nicht Inhalt des vorliegenden Dokumentes und werden höchstens, wo im Kontext notwendig behandelt:

- Systemische Abbildung von Sammelstellen in den IT-Systemen
- Benennung / Namensgebung von Sammelstellen
- Die Situation mit automatisierten Fahrzeugen (ohne Fahrer) wird nicht behandelt
- Wie Angebote mit Sammelstellen ins Tarifsysteem integriert werden können
- Auffindbarkeit von Sammelstellen

Es ist eine technische Lösung in Bezug auf die Erfassung der Sammelstellen in atlas⁵ zu finden. SKI wird sich voraussichtlich (Stand Frühjahr 2025) ab 2026 um diese Thematik kümmern.

Die «Regulatorische Betrachtung von Sammelstellen» (Frage, ob es eine Erweiterung des Bestandssystems für Haltestellen (atlas) braucht) wird vorerst zurückgestellt.

Es wird diskutiert, dass mittelfristig eine Koordinationsinstanz benötigt wird, um die verschiedenen Interessen an Haltepunkten von ÖV-Unternehmen und Privaten unter einen Hut zu bringen. Da wir aktuell nur vom konzessionierten ÖV sprechen und sich ÖV-Konzessionen normalerweise nicht überschneiden, wird das Thema in diesem Rahmen nicht weiter vertieft.

Die Kriterien werden für konzessionierte Angebote im Rahmen des ÖVs definiert. Inwiefern diese auch von Angeboten ausserhalb des konzessionierten Bereiches übernommen werden können oder sollen, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Berichtes.

4. Vorschlag Kriterienkatalog für Sammelstellen

4.1 Grundsätzliche Anordnung von Sammelstellen im Strassenraum

Bei der Definition von Sammelstellen dürfen keine gefährlichen Situationen geschaffen werden. Deshalb sind Sammelstellen nicht möglich an Orten, an welchen gemäss Art. 18 VRV, Abs. 2 das freiwillige Halten untersagt ist (siehe Abbildung 4).

² Das freiwillige Halten ist untersagt^{*}:

- a. an unübersichtlichen Stellen, namentlich im Bereich von Kurven und Kuppen;
- b. in Engpässen und neben Hindernissen in der Fahrbahn;
- c.⁹⁵ auf Einspurstrecken sowie neben Sicherheitslinien, ununterbrochenen Längslinien und Doppellinien, wenn nicht eine wenigstens 3 m breite Durchfahrt frei bleibt;
- d.⁹⁶ auf Strassenverzweigungen sowie vor und nach Strassenverzweigungen näher als 5 m von der Querbahn;
- e.⁹⁷ auf und seitlich angrenzend an Fussgängerstreifen sowie, wo keine Halteverbotslinie angebracht ist, näher als 5 m vor dem Fussgängerstreifen auf der Fahrbahn und dem angrenzenden Trottoir;
- f. auf Bahnübergängen und in Unterführungen;
- g. vor Signalen, wenn sie verdeckt würden.

Abbildung 4 Art. 18 Verkehrsregelnverordnung, Absatz 2

⁵ Das Dienststellenverzeichnis «atlas» ist die Nachfolge der DiDok-Datenbank: <https://atlas.app.sbb.ch>

Zu Ziffer a): Die zu gewährleistenden Sichtweiten werden nachfolgend präzisiert. Zu Ziffer g): Hier ist mit Augenmass zu urteilen. Das kurzfristige Verdecken eines Wegweisers zu einem KMU dürfte beispielsweise unproblematisch sein, während das Verdecken von sicherheitsrelevanten Signalen nicht zulässig ist.

Ebenfalls ist darauf zu achten, den Verkehrsfluss soweit möglich aufrecht erhalten zu können.

Wenn immer möglich sind Sammelstellen entweder auf siedlungsorientierten Strassen oder aber an verkehrsorientierten Strassen ausserhalb der Fahrbahn anzuordnen⁶. Sammelstellen auf verkehrsorientierten Strassen benötigen eine besonders sorgfältige Abwägung und Evaluation.

Sammelstellen auf Privatgrund sind mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Bezüglich Zugänglichkeit (Neigung etc.) bestehen dieselben Anforderungen wie im öffentlichen Raum. Auch die Schneeräumung muss mit dem Eigentümer vereinbart werden (grundsätzlich steht der Eigentümer in der Pflicht).

Sammelstellen auf öffentlichem Grund müssen mit dem Strasseneigentümer vereinbart werden.

Befindet sich die Sammelstelle auf der Fahrbahn, dann ist dafür Sorge zu tragen, dass jeweils die Anhaltestrecke vor und hinter der Haltestelle frei überblickbar ist, damit der fahrende Verkehr rechtzeitig auf das haltende Fahrzeug reagieren kann. Kurven, Kuppen, Parkfelder etc. sind Elemente, welche die Sicht negativ beeinträchtigen können. Auf Basis der signalisierten Geschwindigkeit sind die folgenden Richtwerte für die Anhaltestrecke anzuwenden:

- Anhaltestrecke 30 km/h: 25 m
- Anhaltestrecke 50 km/h: 50 m, bei einer Längsneigung >4% 60 m
- Anhaltestrecke 60 km/h: 70 m, bei einer Längsneigung >5% 80 m
- Anhaltestrecke 80 km/h: Kein Fahrbahnhalt

Massgebend als Punkt, der mit ausreichendem Abstand einsehbar sein muss, ist der Punkt auf der Fahrbahn mit 1 m Abstand zum rechten Fahrbahnrand.

Ebenfalls ist die Einsehbarkeit der Annäherungsbereiche von Fussgängerstreifen immer zu gewährleisten. Aufgrund dessen sind nach Sammelstellen die folgenden Abstände zu Fussgängerstreifen einzuhalten⁷:

- Signalisierte Geschwindigkeit 30 km/h: 25 m
- Signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h: 55 m
- Signalisierte Geschwindigkeit 60 km/h innerorts: 75 m
- Signalisierte Geschwindigkeit 60 km/h ausserorts: 100 m

Die Abstände können unterschritten werden, wenn die Einsehbarkeit der Annäherungsbereiche durch das haltende Fahrzeug nicht beeinträchtigt wird.

Eine ausreichende Beleuchtung im Umfeld der Sammelstelle ist wünschenswert.

Auf Strassen, die ein Vorbeifahren am haltenden Fahrzeug resp. Kreuzen grundsätzlich erlauben, darf die Sammelstelle nicht ausgerechnet im Bereich von Verengungen definiert werden, so dass ein Vorbeifahren resp. Kreuzen weiterhin möglich bleibt. Sammelstellen auf einspurigen Strassen / Wegen sind allerdings zulässig, wenn auf diesen mit einem geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist (z.B. Strässchen auf dem Lande ok, vielbefahrende Einbahnstrasse in der Stadt nicht ok).

Jede Sammelstelle muss vor Ort geprüft werden. Ein Abweichen von den vorgenannten Kriterien ist im Einzelfall unter Einbezug der örtlichen Gegebenheiten abzuwägen.

Das Auffinden der Sammelstellen erfolgt für alle Nutzergruppen über die App, auf welcher die Sammelstellen verortet und auf der Karte eingezeichnet sind. Mittels geeigneter Hilfsmittel (Sprachausgabe etc.) müssten die Sammelstellen somit auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigung auffindbar sein. Darüber hinaus gehende Hilfestellungen auf dem Weg zum Haltepunkt sind auch bei physischen Haltepunkten nicht vorhanden. Eine (taktile) Markierung der Sammelstellen wird nicht empfohlen. In der OD-App soll analog zur Auswahl «Rollstuhlfahrer» eine

⁶ Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. (Art. 1, Abs. 9 Signalisationsverordnung (SSV))

⁷ VSS 40 241

Auswahlmöglichkeit «Sehbehinderung» eingerichtet werden. Dadurch wird das Fahrpersonal darauf aufmerksam gemacht, dass der Fahrgast ev. nicht exakt am definierten Ort auf die Abholung wartet.

Geplante Baustellen müssen berücksichtigt und betroffene Sammelstellen ggf. vorübergehend verschoben oder gesperrt werden, wenn durch die Baustelle die Kriterien nicht mehr erfüllt werden können.

Falls Sammelstellen vorübergehend anderweitig belegt sind (z.B. DHL-Bote), muss vor Ort durch das Fahrpersonal eine geeignete Lösung gefunden werden.

4.2 Lokale Anforderungen an Sammelstellen

Die Längsneigung der Fahrbahn darf am Ort des Heck-Einstieges sowie auf dem Weg vom Warteraum zum Einstieg grundsätzlich 6 % (ausnahmsweise 10 % zulässig) nicht überschreiten. Die Neigung der Fahrzeugrampe darf (überlagert mit der Strassenneigung) 18 % nicht überschreiten.

Auch die Querneigung darf nicht zu gross sein und die 2 % in der Regel nicht überschreiten.

4.2.1 Auf verkehrsorientierten Strassen

Auf verkehrsorientierten Strassen sind Sammelstellen nur dort zulässig, wo für den wartenden Fahrgast ein auch für Rollstuhlfahrer zugänglicher Wartebereich abseits der Fahrbahn besteht (z.B. Trottoir). Von diesem Wartebereich aus muss der seitliche Zustieg zum Fahrzeug für nicht mobilitätseingeschränkte Fahrgäste möglich sein. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste muss der Heckbereich des Fahrzeuges mit maximal 30 m Umweg (z.B. für Nutzung einer Trottoirabsenkung) erreichbar sein.

4.2.2 Auf siedlungsorientierten Strassen

Auf siedlungsorientierten Strassen ist es zumutbar, dass Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt und andere) auf der Fahrbahn warten. Es können also auch Sammelstellen definiert werden, wo kein Trottoir vorhanden ist. Ist ein Trottoir vorhanden, sind die Bedingungen bezüglich zumutbarem Umweg (siehe Wert oben bei verkehrsorientierter Strasse) für das Erreichen des Fahrzeug-Heckbereiches durch Rollstuhlfahrer einzuhalten (da bei vorhandenem Trottoir nicht zugemutet werden kann, auf der Fahrbahn zu warten).

4.3 Anforderungen an Fahrzeug

Der Zugang für Rollstuhlfahrer muss über einen Heck-Lift oder eine genügend lange Heckrampe ermöglicht werden. Die Neigung der Rampe darf dabei 18 % nicht übersteigen.

Es ist darauf zu achten, dass beim seitlichen Einstieg geeignete Haltegriffe vorhanden sind, um das Ein-/Aussteigen zu unterstützen.

Um z.B. im Stau den Zugang zum Heckeinstieg zu ermöglichen, soll auf den Fahrzeugen ein Hinweisschild «bitte 10 m Rangierabstand einhalten» angebracht werden.

Es ist darauf zu achten, dass die Heck-Beleuchtung auch bei geöffneter Heckklappe oder ausgefahrener Rampe / Lift sichtbar ist.

Ist der Rollstuhl im Fahrzeug in Fahrtrichtung aufgestellt, ist dieser vorschriftsgemäss zu sichern.

4.4 Verhalten Fahrpersonal beim Bedienen vor Sammelstellen

Beim Bedienen einer Sammelstelle ist während des Ein-/Aussteigevorgangs der Blinker nach rechts zu betätigen. Der Warnblinker darf in dieser Situation nicht verwendet werden (Art. 23 VRV). Nachts ist darauf zu achten, dass das Licht am Fahrzeug eingeschaltet ist.

Besondere Vorsicht ist beim Öffnen der Fahrertür geboten.

Hat der Fahrer Hilfestellung am Heck des Fahrzeuges zu leisten (Benutzung Heckrampe oder Lift) hat er eine Warnweste zu tragen. Es ist darauf zu achten, dass der (unbeleuchtete) Rollstuhlfahrer nicht alleine im Heckbereich zurückgelassen wird, so dass die Warnweste des Fahrers für sich nähernde Fahrzeugführer jederzeit sichtbar bleibt, von Start bis Ende des Ein-/Aussteigevorganges.

Wo ein Trottoir oder sonstiger Aufenthaltsbereich neben der Fahrbahn vorhanden ist, ist direkt am rechten Fahrbahnrand anzuhalten. Auf siedlungsorientierten Strassen ohne Wartebereich neben der Fahrbahn, ist seitlich zwischen Fahrbahnrand und Fahrzeug genügend Abstand zu halten, um den Zugang zum Fahrzeug zu ermöglichen.

Ein-/Aussteigevorgänge sind so kurz wie möglich zu halten. Für das Abwarten des korrekten Abholzeitpunktes sind ggf. geeignetere Warteräume als die Sammelstellen zu nutzen.

5. Position Inclusion Handicap

Die Definition der Anforderungen an Sammelstellen erfolgte in Absprache mit Inclusion Handicap. Inclusion Handicap ist grundsätzlich nicht erfreut darüber, dass das Prinzip der Autonomie im ÖV aufgeweicht werden soll. Dies gerade auch vor dem Hintergrund des in ihrer Wahrnehmung sehr mangelhaften Umsetzungsstandes des BehiG bei Bushaltestellen, welche vom konzessionierten liniengebundenen Verkehr verwendet werden. In den Augen von Inclusion Handicap wird die Autonomie der Innovation geopfert. Inclusion Handicap anerkennt aber auch, dass neue Angebotsformen wie On-Demand – sinnvoll eingesetzt – auch die Mobilität ihrer Klienten verbessern kann, namentlich in Situationen, in welchen vorher kein oder nur ein sehr schlechtes Angebot existierte. Inclusion Handicap ist im Wissen einer wahrscheinlich nicht aufzuhaltenden Entwicklung sehr daran interessiert, im weiteren Prozess die Interessen der vulnerabelsten Kundengruppe zu vertreten und wird die Entwicklung beobachten.