



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zum Postulat [1998/093](#) von Peter Brunner betreffend „Öffentlicher Verkehr und Behinderte gemeinsam“

Datum: 28. Oktober 2014

Nummer: 2014-359

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [1998/093](#) von Peter Brunner betreffend „Öffentlicher Verkehr und Behinderte gemeinsam“

Vom 28. Oktober 2014

1. Ausgangslage

Am 14. Mai 1998 reichte Peter Brunner die Motion [1998/093](#) betreffend „Öffentlicher Verkehr und Behinderte gemeinsam“ ein, welche vom Landrat am [26. November 1998](#) als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

„Menschen mit einer Behinderung wie Geh-, Seh- und Hörbehinderte sowie rollstuhlabhängige Personen werden in unserer Gesellschaft in vielen Bereichen noch immer diskriminiert und benachteiligt. Ein Beispiel ist der Öffentliche Verkehr, der es mobilitätsbehinderten Mitmenschen verunmöglicht, diesen spontan und ihren Bedürfnissen entsprechend zu benützen. Zwar wurde in den letzten Jahren auf den BLT-Linien mit der Einführung von Niederflurbussen und Tramzügen mit Niederflur-Mittelteil der Zugang erleichtert, was das Ein- und Aussteigen mit einem Kinderwagen ohne fremde Hilfe ermöglicht. Die Einstieghöhe beträgt jedoch, je nach Fahrzeugtyp, immer noch 30 bis 35 cm, die sich bei den üblicherweise 12 bis 15 cm hohen Halteinsein bzw. Trottoirs auf 15 bis 23 cm reduziert. Betagten, Gehbehinderten und Personen mit Kinderwagen wird dadurch der Zugang erleichtert, Fahrgästen im Rollstuhl die selbständige Benutzung aber weiterhin verunmöglicht. Der Einsatz von Einstieghilfen wie Ausfahr- bzw. Klapprampen oder Hubliften zur Überbrückung der Höhendifferenz und des Spalts zwischen Fahrzeug und Haltekante, werden von BLT und BVB wegen angeblicher Störanfälligkeit sowie befürchteten Fahrplanverzögerungen abgelehnt. Alternativ wäre es jedoch kurzfristig möglich, durch eine Erhöhung der Haltestellen (beim Tram sektoriell auf der Haltehöhe des Niederflur-Mittelteils), mit relativ geringem finanziellem Aufwand, einen ebenen Zugang zu schaffen, der auch Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern eine selbständige Benutzung ermöglicht (siehe auch Postulat Peter Kuhn vom 20.1.1994/ 94/16).

Wir bitten daher den Regierungsrat,

1. in Zusammenarbeit mit Vertretern der Behinderten- und Seniorenorganisationen, ein Bau- und Beschaffungskonzept für behindertengerechte öffentliche Verkehrsmittel des Kantons (im Baselbiet) wahrzunehmen.
2. auf den BLT-Tramlinien 10 und 11, raschmöglichst bis zur Einführung von neuem behindertengerechtem Rollmaterial (oder Einbau von Einstieghilfen) die Haltestellen sektoriell im

Haltebereich des Sänfteneinstiegs so zu erhöhen, dass ein Ein- und Ausfahren behinderter Mitmenschen mit Rollstühlen möglich ist.

3. *mit Basel-Stadt analoge Lösungsvorschläge für die durch die BLT-Tramlinien 10 und 11 befahrenen Stadtbasler Haltestellen zu suchen.*
4. *auf den vom Kanton (BLT, AAGL etc.) betriebenen Buslinien die Haltestellen so anzuordnen und zu erhöhen, dass ein ebener Zugang in die Niederflerbusse entsteht, der auch Fahrgästen im Rollstuhl die selbständige Benutzung ermöglicht.*
5. *bei einer (Teil)-Sanierung der BLT-Haltestellen diese mit taktilen Leitlinien (Rillenplatten) und Aufmerksamkeitsfeld zur Orientierung von blinden und sehbehinderten OeV-Benutzern auszurüsten.“*

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1. Rechtliche Grundlagen

Seit dem 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) samt seinen Verordnungen in Kraft. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, insbesondere selbständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

Das Gesetz gilt für verschiedene Bereiche, insbesondere auch für die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs. Es hält fest, dass der öffentliche Verkehr (öV) bis spätestens Ende 2023 den Bedürfnissen der behinderten und altersbedingt eingeschränkten Reisenden entsprechen muss. Kundeninformationssysteme und Billettautomaten müssen gemäss Gesetz grundsätzlich bis Ende 2013 angepasst sein.

Das BehiG schreibt weiter vor, dass die Massnahmen zur Erfüllung des BehiG dem Verhältnismässigkeitsprinzip unterstehen: So wird gemäss Art. 11 eine Beseitigung von Benachteiligungen nicht angeordnet, „wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere

- a. zum wirtschaftlichen Aufwand;
- b. zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes;
- c. zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.“

In Bezug auf die beschriebene Thematik sind neben dem eigentlichen Bundesgesetz noch weitere rechtliche Grundlagen zu beachten:

- Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) umschreibt in grober Form, was "behindertengerechter öffentlicher Verkehr" heisst: Bahnen, Busse, Trams, Schiffe und Seilbahnen müssen grundsätzlich für hör-, geh-, seh- und so weit wie möglich auch geistigbehinderte Menschen zugänglich sein. Zudem hält die VböV die Finanzierungsmodalitäten für die Umsetzung fest.
- Die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342) enthält die technischen

Vorgaben für einen barrierefreien öV, die für alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs gelten. Zudem schreibt sie die spezifischen Vorgaben für die Bereiche Busse/Trolleybusse und Seilbahnen vor. Für die spezifischen Vorgaben des Bereichs Bahn verweist sie auf die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV).

2.2. Bedeutung der neuen rechtlichen Grundlagen für den Kanton Basel-Landschaft

Die beschriebenen gesetzlichen Vorschriften bedeuten, dass neue Fahrzeuge und Haltepunkte sowie solche, die umgebaut werden (z.B. aus Gründen der Substanzerhaltung, des Netzausbaus oder der Betriebssicherheit), den Bedürfnissen der alters- und behinderungsbedingt eingeschränkten Reisenden entsprechen müssen. Die relevanten Anpassungen sind in diesen Fällen normalerweise kostengünstig realisierbar. Bauten, Anlagen und Fahrzeuge, die nicht im Rahmen einer solchen ohnehin nötigen Massnahme angepasst werden können, müssen im Rahmen eines Sonderprogramms ("BehiG-Umsetzungskonzept") bis spätestens Ende 2023 adaptiert werden. Für diese Fälle hat das eidgenössische Parlament einen Zahlungsrahmen von 300 Mio. Franken, verteilt über 20 Jahre, bewilligt. Auch die Kantone haben mit Mehrkosten von insgesamt rund 300 Mio. Franken für solche Sonderfälle zu rechnen.

2.3. Massnahmen zur Erfüllung des BehiG im Kanton Basel-Landschaft

In den vergangenen Jahren hat der Kanton Basel-Landschaft gemeinsam mit dem Bund, anderen Kantonen, den Gemeinden und den Transportunternehmungen (TU) grosse Investitionen in den öffentlichen Verkehr getätigt. Mit der Vorlage 2012/204 "Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bushaltestellen: Projektierungskredit" wurde dem Landrat detailliert aufgezeigt, wie die Vorgaben des BehiG im Kanton Basel-Landschaft umgesetzt werden sollen.

- Wo immer bauliche Massnahmen vorgenommen wurden, konnten die Haltestellen vom Niveau, der Breite und der Markierung her an die Bedürfnisse behinderter und betagter Menschen angepasst werden. Die Planung und Umsetzung wurden mit dem Kanton Basel-Stadt abgestimmt. Der Prozess zur Umgestaltung der bestehenden Haltestellen ist aber noch im Gange. Die Projektierungsarbeiten für weitere infrastrukturseitige Anpassungen sind am Laufen. Die Arbeiten sollen bis spätestens Ende 2023 abgeschlossen sein.
- SBB (Flirt-Züge) und BLT (Tango-Trams) haben neues Rollmaterial angeschafft. Dabei wurde grosser Wert darauf gelegt, die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Weitere Projekte stehen vor der Umsetzung oder sind für die nächsten Jahre geplant. Exemplarisch sei hier die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn genannt, die unter anderem auch deshalb unausweichlich ist, weil die Vorgaben des BehiG ansonsten nicht umsetzbar wären. Im Bereich des Rollmaterials werden die Vorgaben ebenfalls bis spätestens Ende 2023 umgesetzt.
- Im Bereich der Busse ist die Umsetzung des BehiG weitgehend abgeschlossen. Mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von zehn Jahren werden hier in den nächsten Jahren auch die letzten Busse, welche die Anforderungen des BehiG nicht erfüllen, ausgemustert. Hier stehen noch die Anpassungen der Haltekannten an. Diese werden gemäss Landratsvorlage 2012/204 in den nächsten Jahren angepasst.

Trotz grosser Anstrengungen und Investitionen wird es auch in Zukunft nicht möglich sein, jeden Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs barrierefrei begehbar zu machen, d.h. allen mobilitätseingeschränkten Personen die Erreichbarkeit ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

Grund dafür sind insbesondere technische Grenzen und Fragen der Verhältnismässigkeit (vgl. Kap. 2.1). Damit Menschen mit Behinderungen ihr Fahrziel trotzdem erreichen, steht ihnen eine Alternative zum öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Basierend auf der "Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten" vom 13. Oktober 1998 (BL: SGS 480.11 / GS 33.0620) und dem Landratsbeschluss vom 24. Februar 2011 (LRV Nr. 2010-433), wurde ein ergänzendes, vom Kanton subventioniertes Angebot zum öffentlichen Verkehr beschlossen. Im Rahmen des Entlastungspaketes BL 12/15, direktionsübergreifende Massnahme Ü-3, wurde die Vereinbarung mit dem Vertragspartner Kanton Basel-Stadt neu verhandelt. Per 2016 wird ein neues Modell des Fahrdienstes für mobilitätseingeschränkte Personen angestrebt, das den beiden Vertragsparteien mehr Flexibilität ermöglicht. Ziel ist auch weiterhin, die soziale und gesellschaftliche Teilhabe der betroffenen Personen mit Hilfe von vergünstigten Fahrten ermöglichen und fördern zu können. Die vorgesehene Änderung des Staatsvertrags zur Umsetzung des neuen Modells wird dem Landrat zum Beschluss vorgelegt.

Zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Behindertentransport besteht eine Wechselwirkung: je besser die öffentlichen Verkehrsmittel auf die Bedürfnisse der Behinderten und Betagten eingehen, desto weniger Fahrten werden bei den Behindertenfahrdiensten beansprucht und umgekehrt. Eine vollkommen behinderungsunabhängige Benützung des öffentlichen Verkehrs wird es kaum je geben. Deshalb sind Behindertenfahrdienste notwendig und förderungswürdig. Sie bilden ein wichtiges ergänzendes Glied im Gesamtsystem für den Personentransport. Diese sind auch in Bezug auf Verfügbarkeit, Fahrstrecke (ohne Umsteigen) und Ein-/Aussteigepunkte bedeutend flexibler als der öffentliche Verkehr, was je nach Schweregrad der Behinderung sehr wichtig ist.

Fahrdienste für mobilitätseingeschränkte Personen werden von verschiedenen Organisationen angeboten. Die KBB (Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel) überwacht und verwaltet die von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft eingesetzten staatlichen Mittel zur Vergünstigung von «Freizeitfahrten», wenn die Benützung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich ist. Dazu gehören Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Sehbehinderte & Blinde, Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen oder Personen mit psychischen Beeinträchtigungen. Die KBB schliesst mit Transportunternehmungen Leistungsvereinbarungen ab, formuliert qualitative und quantitative Anforderungen und überprüft deren Einhaltung. Seit 1. Januar 2012 können die Berechtigten ihre Transportunternehmung aus der Liste der akkreditierten Transportunternehmungen selber wählen.

Bei der Revision des kantonalen Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480) wird zudem geprüft, ob eine Rechtsgrundlage für den ergänzenden Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen in das Gesetz aufgenommen werden soll.

3. Fazit

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen (151.3), die dazugehörige Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) 151.34 sowie die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) 151.342 die von der Motion 1998/093 geforderten Massnahmen mehr als erfüllen.

Bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen und Neugestaltungen von Haltestellen setzte der Kanton Basel-Landschaft klare Vorgaben in Bezug auf die Behinderten- und Betagten-gerechtigkeit. Seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) im Jahr 2004 wurden diese Bemühungen fortgesetzt und auch in anderen Kantonen aufgenommen. Die Fortschritte in diesem Begehren sind für alle Benutzer des öffentlichen Verkehrs sichtbar. Da der Beschaffungsprozess und die Lebensdauer von Fahrzeugen und Infrastruktur mitberücksichtigt werden müssen, wird die Umsetzung auch in den nächsten Jahren andauern. Stark frequentierte Knotenpunkte werden in der Umsetzung klar priorisiert

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die als Postulat überwiesene Motion [1998/093](#) von Peter Brunner betreffend „Öffentlicher Verkehr und Behinderte gemeinsam“ abzuschreiben.

Liestal, 28. Oktober 2014

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Isaac Reber

Der Landschreiber:

Peter Vetter