



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bildungs-, Kultur- und Sportkommission
vom: 11. November 2015
zur Vorlage Nr.: [2015-304](#)
Titel: **Genehmigung des Ersatzes der Vereinbarung Fahrten von Behinder-
ten und mobilitätseingeschränkten Betagten der Kantone Ba-
sel-Landschaft und Basel-Stadt vom 13. Oktober 1998 (SGS 480.111)
- Partnerschaftliches Geschäft**
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](#)

**Bericht der Bildungs-, Kultur- und Sportkommission an den Landrat****betreffend Genehmigung des Ersatzes der Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt vom 13. Oktober 1998 (SGS 480.111) - Partnerschaftliches Geschäft**

Vom 11. November 2015

1. Ausgangslage

Im Rahmen des Entlastungspakets BL 12/15 wurde die Neuregelung des Staatsvertrags zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bezüglich des subventionierten Fahrdienstes für mobilitätseingeschränkte Personen beschlossen. Ziel der Neuverhandlungen war ein neues Modell, das beiden Kantonen mehr Flexibilität ermöglicht, ohne dass die vorhandenen Synergien verloren gehen. Der bisherige Staatsvertrag sollte als Struktur beibehalten, inhaltlich jedoch so angepasst werden, dass ein regionales Angebot an subventionierten Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen bei gleichzeitiger Flexibilisierung des Systems aufrechterhalten werden kann.

Das neue Modell sieht vor, dass die beiden Kantone wie bisher ein Angebot an subventionierten Fahrten für Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Wohnsitz in BS bzw. BL im TNW-Gebiet sicherstellen. Mit einer gemeinsamen Geschäftsstelle, deren Finanzierung transparent und verursachergerecht geregelt werden soll, sollen die Synergien, wie beispielsweise gemeinsame Verträge mit den Transportanbietern und Qualitätskontrolle, beibehalten werden. Die Kosten für den Fahrdienst werden nicht mehr über einen Finanzierungsschlüssel auf die beiden Kantone umgelegt, sondern direkt zugewiesen bzw. nach Kundenaufwand transparent vergütet.

Zusätzlich zum Fahrtenkontingent und dem Anteil Selbstbehalt sind neue Steuerungsmassnahmen vorgesehen: ein individuelles Umsatzkontingent (persönliches Kostendach) und die Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen. Die Kantone sind im neuen Modell frei, den Einsatz der genannten Steuerungselemente und deren jeweiligen Umfang festzulegen. Im Kanton Basel-Stadt wird das Steuerungselement «Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen» nicht umgesetzt, da das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (SG 951.100) in §13 von einer ÖV-Ersatzmassnahme für Personen, deren Bedürfnisse mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht abgedeckt werden können, ausgeht. Die Einkommens- und Vermögenssituation stellt demnach keine Voraussetzung dar, um eine ÖV-Ersatzmassnahme in Anspruch nehmen zu können.

Die Kantone gewinnen mit der neuen Vereinbarung mehr Flexibilität und Unabhängigkeit in Bezug auf die Festlegung ihres jährlichen Beitrags an die Subventionierung von Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen. Damit können sie rascher auf Entwicklungen reagieren und die kantonalen Rahmenbedingungen einbeziehen. Mit der Wahl von Steuerungsmassnahmen kann den Besonderheiten des Kantons Rechnung getragen werden.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an der Sitzung vom 1. Oktober 2015 im Beisein von Regierungsrätin Monica Gschwind beraten. Die Vorlage wurde von Stefan Hütten, Co-Leiter des Amtes für Kind, Jugend und Behindertenangebote, vorgestellt. Am 29. Oktober 2015 wurde die Beratung in Anwesenheit von Franziska Gengenbach, ebenfalls Co-Leiterin des Amtes für Kind, Jugend und Behindertenangebote, fortgesetzt.

2.1.1 Eintreten

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

2.2. Detailberatung

Die Kommission war sich grundsätzlich über die Notwendigkeit des Angebots und die Vorteile der neuen Vereinbarung einig. Hinterfragt wurde jedoch der Nutzen der Partnerschaft. Die Direktionsvertretungen betonten den mehrfachen Nutzen der partnerschaftlichen Lösung: Gemeinsame Vereinbarungen mit den Transportanbietern ermöglichten die Abdeckung des gesamten TNW-Gebiets. Alleine wären die Strecken im Kanton Baselland für die Anbieter eher unattraktiv. Die Geschäftsstelle vereinbare die Leistungsverträge und führe Qualitätskontrollen durch, Sorge sich also um die Systempflege und -entwicklung. Mit der neuen Vereinbarung könnten diese Synergien genutzt, die Finanzen aber von jedem Kanton individuell geregelt werden.

Einige Kommissionsmitglieder wiesen darauf hin, dass die neuen Steuerungsmassnahmen wohlhabende Personen im AHV-Alter benachteiligen. Aufgrund der Einkommens- und Vermögenssteuerung liefen sie Gefahr, nicht von den Vergünstigungen profitieren zu können. Da das Angebot einen Ersatz für den ÖV darstelle, müsse es auch von allen zu gleichen Bedingungen genutzt werden können. Die Direktionsvertretungen begründeten dies dahingehend, dass die Fahrten mobilitätseingeschränkter Personen im Kanton Baselland nicht im Gesetz über den öffentlichen Verkehr geregelt und damit kein sozialer Beitrag seien. Entsprechend nutze der Kanton zur Kostenregulierung die Möglichkeit, den Subventionsanspruch einkommens- und vermögensabhängig zu machen.

Sowohl von der Kommission als auch von den Direktionsvertretungen wurde darauf hingewiesen, dass der Begriff «Freizeitfahrten» täusche. Es handle sich dabei um alle Fahrten, die von keinem anderen Kostenträger übernommen werden, darunter auch zentrale Fahrten zum Arzt, zur Reha oder zum Einkaufen.

Die Ablehnung der Vorlage würde gemäss den Direktionsvertretungen vermutlich dazu führen, dass Basel-Stadt die alte Vereinbarung künden würde und der Kanton Basel-Landschaft vorerst keine Regelung hätte. Der Aufbau eines neuen Systems würde im Kanton einen grossen Verwaltungsaufwand bewirken. Zugleich würden die Synergien aus der Kooperation mit Basel-Stadt wegfallen. Wie dicht das gesamte Baselbiet durch die Transportanbieter abgedeckt würde, ist nicht klar.

3. Antrag an den Landrat

Die Bildungs-, Kultur- und Sportkommission beantragt dem Landrat einstimmig, mit 11:0 Stimmen, gemäss Entwurf des Landratsbeschlusses zu entscheiden.

11. November 2015

Bildungs-, Kultur- und Sportkommission
Christoph Hänggi, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (unverändert)

Landratsbeschluss

betreffend den Ersatz der „Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt“ vom 13. Oktober 1998 (SGS 480.111) – Partnerschaftliches Geschäft

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die „Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen“ gemäss Beilage wird genehmigt.
2. Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt eines gleichlautenden Beschlusses des Kantons Basel-Stadt.
3. Die Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen untersteht der Volksabstimmung gemäss §§ 30 und 31 der Kantonsverfassung vom 17. Mai 1984.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber: