



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission  
vom: 11. Februar 2011  
zur Vorlage Nr.: [2010-433](#)  
Titel: **Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten (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 Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission an den Landrat

### Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten (Partnerschaftliches Geschäft)

Vom 11. Februar 2011

#### 1. Ausgangslage

Der Kanton leistet Beiträge an Fahrten von Behinderten im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz. Basis der Beitragsleistung ist ein Vertrag aus dem Jahr 1998 mit dem Kanton Basel-Stadt. Die Vertragsparteien BS und BL leisten gemäss diesem Vertrag einen gemeinsamen Beitrag von CHF 2.1 Mio. jährlich. Der Landrat hat in Abweichung des ursprünglichen Vertrages, im Gleichschritt mit dem Kanton Basel-Stadt, die jährliche Beitragsleistung auf CHF 2.5 Mio. für das Jahr 2009 bzw. je CHF 2.6 Mio. für die Jahre 2010 und 2011 erhöht. Auf den Kanton Basel-Landschaft entfällt jeweils rund die Hälfte der Beitragsleistung.

Der Landrat hat auf Antrag seiner Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission die Beschlussfassung zur Beitragsleistung in den Jahren 2010 und 2011 jeweils an die Bedingung einer Neuregelung der bisherigen Vereinbarung geknüpft, insbesondere unter Berücksichtigung einer Gesamtschau der öffentlichen Transportleistungen für Behinderte und der Prüfung der bisherigen Regelung der Anspruchsberechtigung für subventionierte Fahrten.

Der Regierungsrat legt nun per Ende 2010 fristgerecht eine entsprechende Vorlage vor. Sie beinhaltet folgende Eckwerte:

Bezüglich der Gesamtschau der öffentlichen Transportleistungen für Menschen mit Behinderung wird auf einen Bericht der Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel (KBB) vom April bzw. einer aktualisierten Fassung vom Oktober 2010 verwiesen. Demgemäss bestehen neben dem subventionierten Fahrdienstangebot der KBB eine ganze Reihe von weiteren Anbietern für Behindertenfahrdienste, meist nicht kommerziell und mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. Bezüglich der Investitionen für behindertengerechte Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr mit Tram, Bahn und Bus sei die Planung bzw. Realisierung noch im Gange. Der Prozess werde voraussichtlich erst 2024 abgeschlossen sein.

Die Ziele des Behindertenfahrdienstes ab 2012 werden dahingehend präzisiert, dass nur jene Fahrten von Behinderten subventioniert werden sollen, die nicht mit dem ÖV

gemacht werden könnten. Denjenigen Behinderten und – neu – auch den mobilitätseingeschränkten Betagten, die aufgrund des Weges zur Haltestelle, aufgrund eines mangelnden eigenen Orientierungsvermögens oder wegen des unzumutbaren Aufenthalts im Fahrzeug das bestehende ÖV-Angebot nicht nutzen können, soll im Rahmen des bisherigen finanziellen Rahmens von gesamthaft CHF 2.6 Mio. ein bedarfsgerechtes Angebot an Behindertentransportdienstleistungen für lebensnotwendige Verrichtungen wie Arztbesuche, aber auch für Besorgungen und die Teilnahme am sozialen und kulturellen Leben, ermöglicht werden.

Die bisherige Definition der Anspruchsberechtigung wird – um den Begriff der mobilitätsbehinderten Betagten erweitert – im Grundsatz beibehalten. Die Anspruchsberechtigung soll mit einer ausführlichen Selbstdeklaration aber vertiefter als bisher geprüft werden. Weiterhin muss ein ärztliches Attest bestätigen, dass die anspruchsberechtigte Person den ÖV nicht benutzen kann und auf einen Behindertentransport angewiesen ist. Zudem werden Fahrten, die von der IV, anderen Versicherungen oder Institutionen finanziert werden, von der Subventionierung ausgeschlossen. Neu wird die Anspruchsberechtigung auch für eine bestimmte maximale Anzahl Fahrten pro Jahr kontingentiert. Zudem sollen gewisse Anspruchsberechtigungen individuell auf gewisse Strecken oder bestimmte Witterungsverhältnisse beschränkt werden. Eine neue Härtefallregelung beugt begründetem Mehrbedarf vor.

Vom bisherigen Modell der Leistungserbringung durch einen einzelnen beauftragten Monopol-Anbieter wird abgekommen. Mit einem neuen Auswahlmodell können alle professionellen Transportanbieter die Zulassung für subventionierte Behindertentransporte erlangen. Es werden Kriterien für die Zulassung definiert (Vorlage Seite 8 f.)

Das künftige Tarifsystem lehnt sich neu an den ortsüblichen Taxi-Tarifen an, zuzüglich gewisser Zuschläge, z.B. für Rollstuhltransporte, Abholservice und Anfahrtswegen. Die bisherige Unterscheidung von A- und B-Tarifen wird fallen gelassen. Auch der neue Tarif soll für die Kunden bei etwa der doppelten Höhe eines einfachen ÖV-Billetts liegen.

## 2. Zielsetzung der Vorlage

Der Regierungsrat beantragt, der geänderten Vereinbarung über die Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten mit Wirkung ab dem 1. Januar 2012 zuzustimmen. Der in den letzten drei Jahren erhöhte Subventionsbeitrag beider Kantone im Gesamtbetrag von CHF 2.6 Mio. pro Jahr wird nun auch für die kommenden Jahre in der neuen Vereinbarung verankert. Auf den Kanton Basel-Landschaft entfällt davon jeweils rund die Hälfte.

## 3. Kommissionsberatung

### 3.1. Organisation der Beratung

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 4. Februar 2011 beraten. Sie wurde dabei unterstützt vom zuständigen Regierungsrat Urs Wüthrich sowie von Franziska Gengenbach seitens der Fachstelle Fachstelle Sonderschulung, Jugend- und Behindertenhilfe der BKSD.

### 3.2. Beratung im Einzelnen

Im Rahmen der Beratungen der Kommission wurde die Gesamtschau der öffentlichen Transportleistungen für Behinderte hinterfragt. Die Neukonzeption des Fahrdienstes für Behinderte wurde auch auf der Basis der vorgelegten Expertenstudien und Gutachten geprüft. Die Zielsetzungen des Behindertenfahrdienstes ab 2012 wurden von der Kommission mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis genommen.

Fragen ergaben sich zur konkreten operativen Umsetzung bzw. Durchsetzung der präzisierten Anspruchsberechtigung, zur Kontingentierung der Anzahl Fahrten pro Jahr, zum Abrechnungsverfahren für die Kunden und zum Zulassungsverfahren für die Anbieter. Weiter wurde die behindertengerechte Erreichbarkeit der Dienstleistungsanbieter, u.a. über das Internet, thematisiert. Diesbezüglich wird davon ausgegangen, dass nach der Abkehr vom Monopolsystem auch seitens der Marktteilnehmer ein Interesse besteht, die Erreichbarkeit innovativ sicherzustellen, ohne dass seitens des Staates Bedingungen an die Konzessionierung der Transportdienstleister gestellt werden müssten. Die Konzessionsbedingung analoger Betriebszeiten gegenüber dem öV wurde von Modellen anderer Kantone übernommen. Kleinere Anbieter arbeiten dort in Kooperationen zusammen. Offenbar besteht seitens gewisser Anbieter bezüglich dieser Zeiten eine gewisse Skepsis. Ziel ist es jedoch, unter dem neuen Regime auch genügend Anbieter für den Transportdienst zu gewinnen. Deshalb geht man davon aus, dass auch nicht alle Anbieter sofort eine Taxi-Uhr einbauen müssen, sondern es kann auch über die Kilometerzahl abgerechnet werden.

Die Frage der unterschiedlichen Kontingente bezüglich Wohnort, Alter usw. wurde ebenfalls diskutiert. Grundsätzlich soll vorerst allen Personen das gleiche Kontingent zur Verfügung stehen.

Es ist vorgesehen, die Subventionsbeiträge weiterhin über

die Transportdienstleister abzurechnen und nicht über die Anspruchsberechtigten. Der Regierungsrat hat sich aus Gründen der administrativen Effizienz sowie der Kundentreue für die Nutzenden für diesen Weg entschieden.

Der maximale Subventionsbeitrag soll in der Vereinbarung definitiv bei CHF 2.6 Mio. festgelegt werden, obwohl dieser Betrag in den letzten Jahren nicht voll ausgeschöpft wurde. Darin eingerechnet ist denn auch ein gewisses Wachstumspotential, sodass diese Subventionsobergrenze über die kommenden Jahre unverändert beibehalten werden sollte.

Im Rahmen der Beratungen bestätigte die Verwaltung zudem die in der Vorlage dargelegten Gespräche sowohl mit den Behindertenorganisationen, wie auch mit den betroffenen Transportunternehmen. Seit Vorliegen der definitiven Regierungsvorlage seien keine weiteren Reaktionen von einer der beiden Seiten eingegangen, weshalb von deren Einverständnis ausgegangen werden dürfte.

– *Eintretensdebatte*

://: Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

– *Detailberatung*

Keine Wortmeldungen.

## 4. Antrag

://: Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission beantragt dem Landrat mit 11:1 Stimmen und ohne Enthaltungen, der geänderten Vereinbarung über die Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten gemäss unveränderten Entwurf des Landratsbeschlusses zuzustimmen.

Liestal, 11. Februar 2011

*Im Namen der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission*

*Der Präsident: Thomas de Courten*