



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 2. Januar 2013
zur Vorlage Nr.: [2012-204](#)
Titel: **Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bushaltestellen**
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 Bau- und Planungskommission an den Landrat

Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bushaltestellen

Vom 2. Januar 2013

1. Ausgangslage

Am 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) in Kraft getreten. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Das Gesetz gilt für verschiedene Bereiche, insbesondere auch für die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr. Für die Umsetzung der Auflagen aus dem BehiG im Bereich der Infrastruktur von Tram- und Bushaltestellen gewährt der Bund eine Frist bis ins Jahr 2023. Eine der wichtigsten Forderungen ist der niveaugleiche Einstieg von der Haltestelle ins Fahrzeug. Es kann nur bei gut begründeten Ausnahmen davon abgewichen werden.

Die Vorkehrungen, um die Vorgaben des BehiG zeitgerecht umzusetzen, betreffen sowohl fahrzeugtechnische Belange wie auch Massnahmen an der Infrastruktur, namentlich der Haltestellenkanten. Das Tramnetz der beiden Transportunternehmungen BLT und BVB besteht aus rund 200 Tramhaltestellen. Davon sind 65 Haltestellen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Busnetz umfasst im Baselbiet zurzeit rund 350 Haltestellen auf Kantonsstrassen und an Bahnhöfen.

Zur Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes der BehiG-Auflagen müssen diverse Projektierungsleistungen erbracht werden. Darunter gehören die Erarbeitung möglicher Typisierungen von Haltestellen inkl. Projektierungsrichtlinien, das Erarbeiten der Vor-, Auflage- und Bauprojekte der einzelnen Haltestellen und die Durchführung nötigen Bewilligungsverfahren. Dafür wird beim Landrat ein Projektionskredit von CHF 2 Mio. inkl. MWST für die Tramhaltestellen beantragt.

Für die Erarbeitung von Umsetzungskonzepten zusammen mit den Gemeinden und den Transportunternehmungen sowie der Erarbeitung von Projekten wird beim Landrat ein Projektionskredit von CHF 1 Mio. inkl. MWST für die Bushaltestellen beantragt.

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

2. Beratung in der Bau- und Planungskommission

Die Bau- und Planungskommission behandelte diese Vorlage nach deren Überweisung durch das Büro des Landrates am 16. August an ihren Sitzungen vom 13. September, 25. Oktober und 8. November 2012. Unterstützt wurde die Kommission durch Oliver Jacobi, Leiter des TBA, Urs Roth, stv. Leiter des TBA, Jörg Jermann, Leiter Geschäftsbereich Mobilität im TBA und Axel Mühlemann, stv. Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsinfrastruktur im TBA.

2.1 Ausnahmegewilligungen

Auf die Frage aus der Kommission, ob mittels Ausnahmegewilligungen günstigere Lösungen für die bauliche Anpassung der Haltestellen möglich wären oder sogar darauf verzichtet werden könnte, verweist das Tiefbauamt darauf, dass das Bundesamt für Verkehr diesbezüglich sehr zurückhaltend sei. So dürfen zum Beispiel bei Umsteigehaltestellen Behinderte nicht benachteiligt und auf eine nächste Haltestelle mit behindertengerechtem Einstieg verwiesen werden. Es dürfen auch nie zwei Haltestellen mit Ausnahmeregeln direkt aufeinander folgen. Das ganze Netz muss für eine handycapierte Person funktionieren. Das Tiefbauamt entwirft für jene Haltestellen, bei denen grössere bauliche Anpassungen angezeigt sind, verschiedene Varianten. Bei Härtefällen wird der Kontakt mit der Schweizerischen Fachstelle «Barrierefreier öffentlicher Verkehr» des BAV gesucht, um ein Feedback zur Verhältnismässigkeit der geplanten Baumassnahmen einzuholen. Bereits heute plant das kantonale Tiefbauamt alle Projekte BehiG-konform und setzt diese auch entsprechend um.

2.2 Kompatibilität mit der Fahrzeugflotte

Das Tiefbauamt berichtet, dass solange sich die BVB nicht auf einen Fahrzeugtypus, welcher eine behindertengerechte Haltestelle bedienen könne, einige, der Kanton bei der Umsetzung des BehiG in Zwischenphasen arbeiten müsse. Erst wenn die gesamte Flotte aus Niederflurtrams besteht, können alle Haltestellen definitiv umgerüstet werden. Das TBA versucht auf die Verkehrsbetriebe einzuwirken, um zu erreichen, dass diese auf bestimmten Linien nur noch Fahrzeuge des Typus Combino und Flexity einsetzen, damit die Haltestellen entsprechend dem BehiG baulich angepasst werden können.

2.3 Einbezug der Gemeinden

Während der Beratung kommt die Frage auf, wie weit die Gemeinden, welche an die gleichen gesetzlichen Auflagen gebunden sind und BehiG bis 2023 umzusetzen müssen in die Planungsarbeiten des Kantons mit eingebunden seien. Das Tiefbauamt nimmt die Betrachtungen linienbezogen vor und bietet den Gemeinden Hilfe bei der Planung und Typisierung an. Bis auf die Kosten für die Erarbeitung des Projektes – diese sind laut Gesetz Sache der Gemeinde – übernimmt der Kanton die Planungskosten. Den Umbau in einer späteren Realisierungsphase übernehmen die Gemeinden autonom.

2.4 Gründe für den Bau von Busbuchten

Der Bau von vergleichsweise teuren Busbuchten, als eine Massnahme, um eine Haltestelle BehiG-konform zu gestalten, erachten einige Mitglieder der Kommission als übertrieben. Sie möchten wissen, ob es noch andere Gründe gebe, welche für den Bau einer Busbucht und gegen den Bau einer Fahrbahnhaltestelle spreche. Die Vertreter des Tiefbauamtes berichten, dass BehiG nur eines von vielen Ansprüchen sei, denen sie bei Ihren Projekten gerecht werden müssen. Dazu gehören unter anderem technische und betriebliche Ansprüche der Verkehrsbetriebe, wie zum Beispiel Zeitausgleich und Fahrerwechsel. Die Diskussion Busbucht oder Fahrbahnhaltestellen birgt auch einen hohen Sicherheitsaspekt. So darf ein Bus nicht auf offener Strasse, hinter einer Kuppe oder ausserorts auf einer Strecke mit Tempo 80 halten. In diesen Fällen überwiegt der Sicherheitsaspekt und kann durch BehiG nicht ausgehebelt werden. Es gibt nur wenige, klare Ausschlusskriterien, die eindeutig gegen oder für den Bau einer Busbucht sprechen. Bei jeder einzelnen Haltestelle müssen die verschiedenen Kriterien gegeneinander aufgewogen werden. Das Tiefbauamt behält sich auch explizit vor, bei Strassenabschnitten mit sehr hoher Verkehrsbelastung, um den ÖV zu bevorzugen, bewusst Fahrbahnhaltestellen zu bauen.

2.5 Mögliches Moratorium für den Bau von Busbuchten

Ein Mitglied der BPK erwägt, den Antrag zu stellen, im Landratsbeschluss einen Zusatzpunkt einzufügen, welcher ein Moratorium für Busbuchten vorsieht, bis das Umsetzungskonzept vorhanden und der Realisierungskredit für die Bushaltestellen gesprochen sei. Vertreter der Verwaltung erinnern daran, im Falle eines schweren Unfalles, infolge einer fehlenden Busbucht, die Haftung wohl beim Kanton liegen würde. Bei der Umsetzung der baulichen Massnahmen, liegt das Know-how, die Sorgfalt und die Verantwortung beim ausführenden Tiefbauamt. Auch Mitglieder der Bau- und Planungskommission äussern Bedenken, dass die Kommission bei Aufnahme eines Moratoriums für den Bau von Busbuchten zu stark in operative Belange des TBA eingreifen würde, ohne die Kriterien im Detail zu kennen.

://: Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

3. Detailberatung

3.1 Beschlüsse

://: Die Kommission beschliesst mit 8:4 Stimmen, heute [25. Oktober 2012] über das Geschäft zu befinden.

://: Die Kommission stimmt mit 8:3 Stimmen bei einer Enthaltung gegen die Aufnahme eines Punktes im Landratsbeschluss und damit gegen den Antrag eines Kommissionsmitgliedes (Busbuchtenmoratorium).

4. Antrag an den Landrat

://: Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 11:0 Stimmen bei einer Enthaltung, den Landratsbeschluss unverändert zu genehmigen.

Grellingen, den 2. Januar 2013

Für die Bau- und Planungskommission



Franz Meyer, Präsident

Beilagen:

- unveränderter Entwurf des Landratsbeschlusses

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung des Projektierungskredites für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tram- und Bushaltestellen

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Das einheitliche Konzept für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tramhaltestellen auf dem Netz der BLT und BVB auf dem Gebiet der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird zur Kenntnis genommen.
 2. Der Projektierungskredit für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tramhaltestellen von CHF 2'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von 8% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt.
 3. Der Projektierungskredit für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bushaltestellen von CHF 1'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von 8% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt.
 4. Die Ziffer 2 und 3 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: