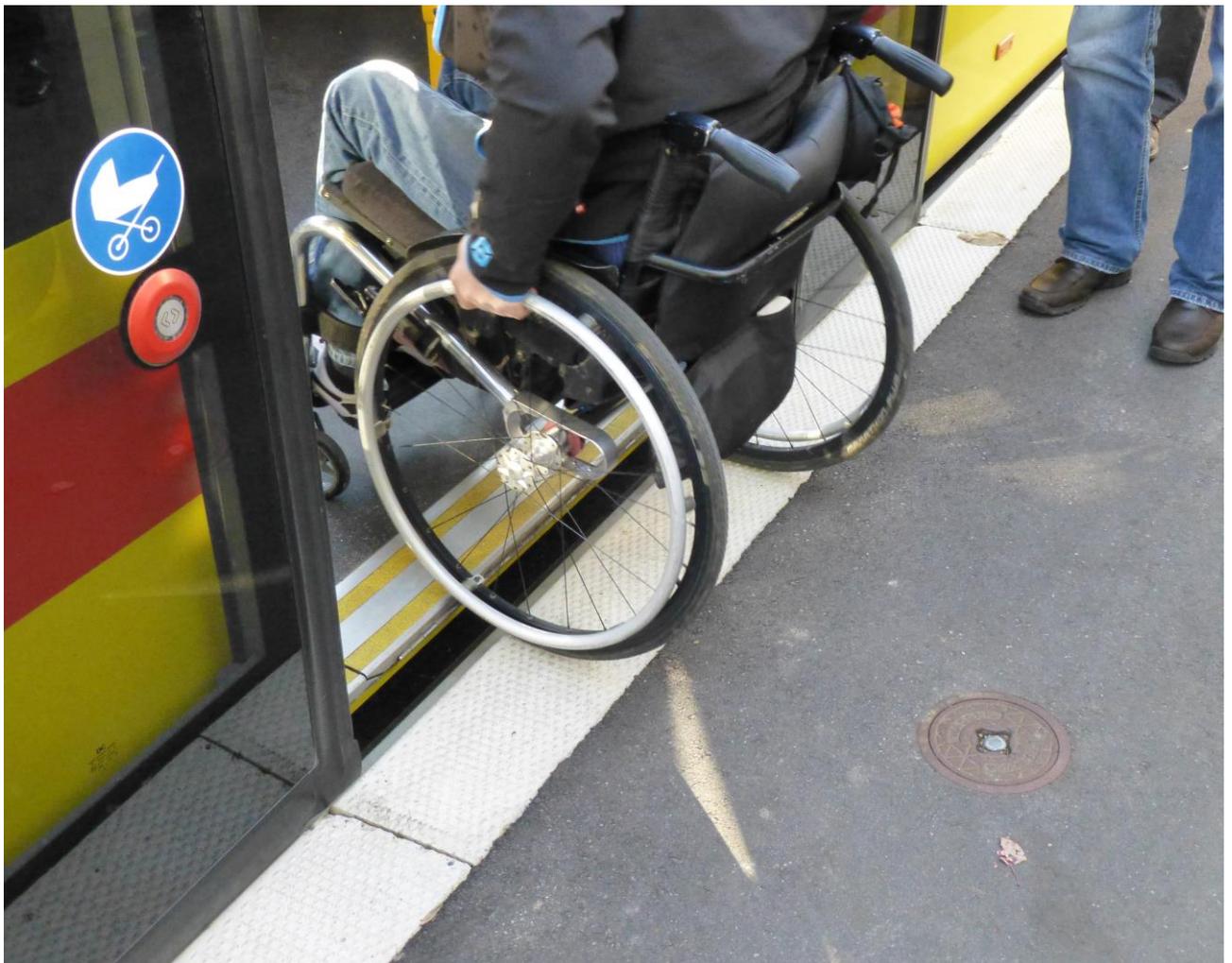


Vorlage an den Landrat

Information zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bus- und Tramhaltestellen im Kanton Basel-Landschaft
2018/956

vom 20. November 2018



1. Ziel der Vorlage

Ziel der Vorlage ist es den Landrat, gemäss der Empfehlung des Revisionsberichtes Nr. 029/2017 der kantonalen Finanzkontrolle, über den aktuellen Planungsstand zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und das geplante weitere Vorgehen zu informieren. Eine erste Information mit einer Präsentation ist am 1. Februar 2018 in der Bau- und Planungskommission (BPK) erfolgt. Im Rahmen dieser Präsentation wurde vereinbart, dass die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) entsprechend der erfolgten Information eine Landratsvorlage zur Berichterstattung des Landrates erstellt.

2. Ausgangslage

Die Schweizerische Bundesverfassung verbietet in Art. 8 Abs. 2 BV direkte und indirekte Diskriminierungen aufgrund einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung, auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Am 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) in Kraft getreten. Art 5 BehiG legt zunächst den Grundsatz fest, wonach das Gemeinwesen von Amtes wegen zur Beseitigung der Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen verpflichtet ist. Ergänzend dazu gewähren Art. 3 lit. b i.V.m. Art. 2 Abs. 3 und Art. 7 Abs. 2 BehiG Menschen mit Behinderungen einen Rechtsanspruch auf Beseitigung bzw. Unterlassung von Benachteiligungen beim Zugang zu einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des ÖV. Zudem wurden zwei ÖV-spezifische Verordnungen (VböV und VAböV) erlassen. Ziel ist, dass Menschen mit Behinderungen den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können.

2.1. Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des ÖV

Abgestützt auf dem Behindertengleichstellungsgesetz hat der Bund die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) und die Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) erlassen. Diese beiden Verordnungen bilden die Grundlage für die Ausgestaltung der Infrastruktur. Eine der wichtigsten Forderungen ist der niveaugleiche Einstieg von der Haltestelle ins Fahrzeug. Dazu werden maximale horizontale und vertikale Spaltmasse zwischen Einstieg ins Fahrzeug und der Perronkante definiert. Als niveaugleich gelten Abstände zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraumes von: Niveaudifferenz von maximal 5 cm und Spaltbreite von maximal 7.5 cm.

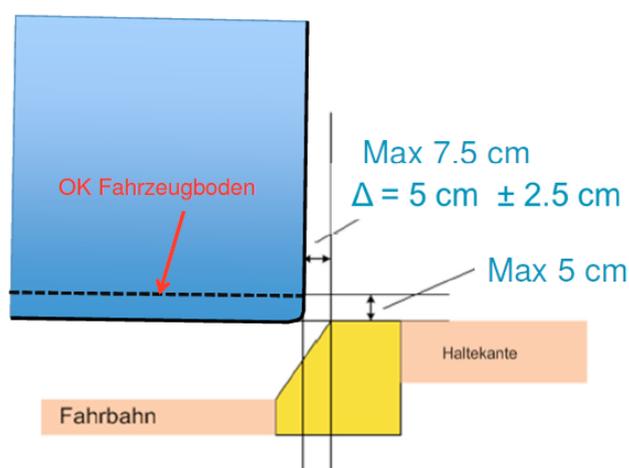


Abbildung: Spaltmasse gemäss VAböV

Zur Einhaltung dieser Masse ist bei den Bushaltestellen nach heutigem Standard eine Haltekante von 22 Zentimetern Höhe nötig. Der grosse Vorteil dabei ist, dass dann als Manövrierraum für den Rollstuhl – weil die Rampe wegfällt – zwischen Bus und äusserem Trottoirrand 2 Meter reichen.

Mit Rampe sind 2,9 Meter nötig, was für eine Anpassung oft Landerwerb nötig macht. Bei den Tramhaltestellen ist eine Haltekante von 27 cm notwendig.

Wenn die Autonomie durch technische Massnahmen im Ausnahmefall nicht gewährleistet werden kann, müssen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellungen durch den Einsatz von Personal erbringen.

2.2. Gerichtliche Durchsetzbarkeit des Anspruchs auf Zugang zum ÖV

Eine im Sinne des BehiG mobilitätseingeschränkte Person, die sich autonom im öffentlichen Raum fortbewegen kann, hat gegenüber der Behörde einen Rechtsanspruch auf Beseitigung der Benachteiligung. Sie oder eine berechnigte Behindertenorganisation (Art. 9 BehiG) kann diesen Anspruch auf gerichtlichem Weg durchsetzen. Wird eine ÖV-Haltestelle beim Neubau oder bei einer Sanierung nicht nach den Vorschriften zur Behindertengleichstellung umgesetzt oder erneuert, so besteht das Risiko, dass sie aufgrund einer gerichtlichen Forderung nachträglich behindertengerecht umgebaut werden muss. Dies verursacht unnötige Zusatzkosten und ist daher zu vermeiden.

2.3. Gesetzliche Fristen für die Umsetzung des BehiG

Für den Bereich des öffentlichen Verkehrs legt das BehiG Fristen fest. Gemäss Art. 22 Abs. 1 und 2 BehiG müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge spätestens Ende 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein. Die Ersatzmassnahmen nach Art. 12 Abs. 3 BehiG (z.B. Hilfestellungen durch den Einsatz von Personal mit Klapprampen oder Hubliften) können im Sinne von Zwischenlösungen die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen bis zum Ablauf der Frist bzw. bis zum behindertengerechten Umbau mildern. Diese sind ab 2024 grundsätzlich nicht mehr zulässig. Bei Neu- und Umbauten gelten die Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang zu Bauten und Anlagen für mobilitätseingeschränkte Menschen bereits seit Inkrafttreten des BehiG im Jahr 2004 uneingeschränkt. Werden also neue Tram- oder Bushaltestellen gebaut, oder müssen an bestehenden Haltestellen Erhaltungsmassnahmen getroffen werden, so sind die bundesrechtlichen Vorschriften bereits heute zwingend einzuhalten.

2.4. Beurteilung der Verhältnismässigkeit

Ob eine bauliche Massnahme verhältnismässig ist, wird im BehiG Art. 11 „allgemeine Grundsätze“ abgehandelt. Dazu muss auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-7569/2007 vom 19.11.2008 „Perronkante Bahnhof Walenstadt“ und die aktuelle Rechtsprechung berücksichtigt werden. Die rechtliche Forderung, Benachteiligungen im öffentlichen Verkehr zu beseitigen, gilt nicht absolut, sondern untersteht gemäss BehiG dem Verhältnismässigkeitsprinzip. Somit muss bei jeder geplanten Massnahme jeweils mittels Interessenabwägung geprüft werden, ob die Massnahmen verhältnismässig sind oder ob überwiegende Interessen dagegen sprechen.

Das BehiG nennt die wesentlichen Interessen, die bei einer solchen Verhältnismässigkeitsprüfung zu berücksichtigen sind:

- der wirtschaftliche Aufwand
- die Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes und
- die Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Diese Interessen sind dem zu erwartenden Nutzen für mobilitätseingeschränkten Personen gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen. Dabei gilt die gesetzlich verlangte Beseitigung von Benachteiligungen als Grundsatz und oberstes Ziel.

Bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit ist laut BehiG auch den gesetzlichen Anpassungsfristen Rechnung zu tragen. Die erforderlichen Anpassungen sollen soweit möglich ökonomisch sinnvoll in die Planung der Baumassnahmen integriert werden können (Erhaltungsplanung). Dazu wurde vom Gesetzgeber eine Frist von 20 Jahren eingeräumt. Als Folge der Einschätzung des Gesetzgebers, dass der Umbau aller Einrichtungen bis Ende 2023 verhältnismässig sei, beschränkt sich demnach ab 2024 das Verhältnismässigkeitsprinzips im Bereich des ÖV auf die genaue Ausgestal-

tung des Umbaus. Ist die Schaffung eines niveaugleichen Zugangs im Sinne des BehiG unverhältnismässig, so muss der Ein- und Ausstieg mit einer Ersatzlösung, also mittels Rampe, Hublift oder einer anderen technischen Lösung und mit der erforderlichen Hilfe durch Personal erreicht werden. Oberstes Ziel bleibt aber die Unabhängigkeit alters- und behinderungsbedingt mobilitätseingeschränkter Personen von der Hilfe durch Drittpersonen, also auch von der Hilfe durch ÖV-Personal.

Ob eine bauliche Anpassung resp. welche bauliche Anpassung verhältnismässig ist, lässt sich nur im konkreten Einzelfall sinnvoll beurteilen, das heisst für jede Haltestelle einzeln und unter Berücksichtigung der konkreten Situation und der verschiedenen Interessen.

3. Umsetzung im Kanton Basel-Landschaft

Mit dem [Landratsbeschluss vom 24. Januar 2013](#) (LRV 2012-204) "Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bushaltestellen: Projektierungskredit" wurde ein Projektierungskredit für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bushaltestellen von CHF 1'000'000.- und bei Tramhaltestellen von CHF 2'000'000.- (inkl. Mehrwertsteuer von 8%) bewilligt.

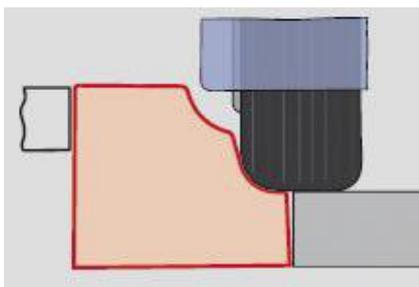
In der Landratsvorlage 2012-204 war ein phasenweises Vorgehen beschrieben worden:

- Phase I: Klärung möglicher Umsetzungsstrategien
- Phase II: Vorbereitung der Umsetzung
- Phase III: Etappenweise Umsetzung

Die Strategie, dass der Umbau der Bushaltestellen auf die Anforderungen gemäss BehiG nur im Rahmen der regulären Strassen-Instandsetzungen erfolgt (in Abweichung zum vorgesehenen Vorgehen gemäss LRV 2012/204), wurde im Rahmen des Budget 2016 (LRV 2015/250; S. 127) kommuniziert.

3.1. Umsetzung bei Bushaltestellen

Die Ausgestaltung der Bushaltestellen muss auf verschiedene Bustypen abgestimmt sein. Bei den heute verkehrenden Bussen gibt es Unterschiede betreffend Karosserie, Türpositionen und Einstiegshöhen. Bei normalen Haltekanten mit einer Höhe von mehr als 16 cm besteht die Gefahr, dass der Bus beim Ein- oder Ausfahren in die Haltestelle beim Überstreichen des Perrons mit der Fahrzeugfront mit dem Unterboden der Karosserie auf das Perron aufsetzt. Bei Gelenkbussen besteht das Risiko, dass der Faltenbalg den Randstein touchiert, wenn ein normaler, senkrechter Randstein versetzt wurde. Zudem verhindern die vorstehenden Reifenfelgen, dass der Bus sehr nahe an eine senkrechte Haltekante heranfahren kann. Um bei allen Bustypen den niveaufreien Einstieg, mit den geforderten Spaltmassen, gewährleisten zu können, kommt im Kanton Basel-Landschaft der Randstein "Kassler Sonderbord® plus" mit einer Höhe von 22 cm zum Einsatz (Trend in der Schweiz und auch in Deutschland). Durch die spezielle Form des Randsteins besteht seitlich genügend Platz für die Fahrzeugfelge und die Busse können direkt an den Randstein heranfahren und kommen anschliessend nah genug an der Haltekante zum Stehen, um das gesetzlich geforderte Spaltmass von max. 7.5 cm einzuhalten, ohne dass der Faltenbalg den Randstein touchiert.



Um das BehiG einhalten zu können, ist es wichtig, dass der Bus auf der ganzen Länge direkt (und parallel) an die Perronkante heranfährt. Da bei einer Perronkantenhöhe von 22 cm der Bus mit der Front den Perron nicht überschwenken kann, ist die Möglichkeit einer korrekten Anfahrt jeweils sorgfältig zu prüfen bzw. nachzuweisen. Insbesondere bei Busbuchten in beengten Platzverhältnissen kann nur eine 16 cm hohe Haltekante angeordnet werden, da für eine korrekte Anfahrt die Perronkante überschwenkbar sein muss (= max. 16 cm hoch). Bei der Haltekante mit 16 cm muss aber auf dem Perron die Manövrierfläche genügend gross für den Einsatz der Rampe ausgebildet werden. Dies führt in den meisten Fällen zu zusätzlichem Landerwerb.

Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bushaltestellen wurden im Tiefbauamt die folgenden Grundsätze bestimmt:

- Mindestens in jeder Siedlungseinheit (Dorf, grösseres Quartier) muss sich eine BehiG-gerechte Haltestelle befinden.
- Bei Haltestellen in der Umgebung von Einrichtungen mit mobilitätseingeschränkten Menschen (Behindertenwerkstätten, Altersheime, Spitäler, Sonderschulen usw.) wird eine BehiG-gerechte Haltestelle angestrebt.
- Stellen mit Umsteigefunktionen (Bahn-Bus, Tram-Bus oder Bus-Bus) wird eine BehiG-gerechte Haltestelle angestrebt.
- Die restlichen Haltestellen sollen BehiG-gerecht ausgebaut werden, wenn machbar und wirtschaftlich verhältnismässig.

Im Kanton Basel-Landschaft sind grundsätzlich 3 Ausbaustufen für die Gestaltung von Bushaltestellen vorgesehen:

- Haltestellen mit Haltekante 22 cm (gesetzlich geforderter niveaugleicher Einstieg)
- Haltestellen mit Haltekanten 16 cm (kein ebenerdiger Einstieg; Einsatz von mobilen Rampen mit Hilfestellung notwendig)
- Haltestellen mit Verzicht auf BehiG-gerechte Ausbaumassnahmen (z.B. Haltestellen ausserorts ohne Erschliessungsaufgabe).

Für alle Haltestellen im Kanton wurde auf Basis festgelegter Kriterien (Lage der Haltestelle im Netz, Ein-/Aussteigerfrequenzen, Anzahl Bushalte pro Tag sowie Sonderfunktionen der Haltestelle wie Haltestellen mit Umsteigefunktion, Haltestellen im Bereich wichtiger Institutionen usw.) der Ausbaubedarf ermittelt und wie folgt kategorisiert:

- Ausbau gefordert
- Ausbaubedarf gegeben
- Ausbaubedarf niedrig

Aus dem Umsetzungskonzept ergibt sich die folgende Matrix für die Ausgestaltung der Perronhöhen bei Bushaltestellen:

Ausbau	Haltekante 22 cm	Haltekante 16 cm	Verzicht auf Ausbaumassnahmen
gefordert	X	(X) (mit Begründung)	--
gegeben	X	X (mit Begründung)	--
niedrig	X (wenn wirtschaftlich vertretbar)	X (wenn wirtschaftlich vertretbar)	X

Der Stand der Umsetzung bei den Bushaltestellen kann aus der folgenden Tabellen mit Stand 15.01.2018 entnommen werden:

IST-Situation (bestehende Haltestellen)				
Haltekanten*	Total	22cm	16cm	<16cm
Kanton	641	34	144	463
Gemeinde	207	9	32	166
Total	848	43	176	629

Prognose der Planung und Realisierung bis 2023 in Erneuerungsprojekten					Nach 2023
Haltekanten*	Im Bereich von Projekten	Bereits ausgebaut mit 16/22cm	Im Bereich von Projekten <16cm		Voraussichtlich nach 2023 <16cm
			Umbau bereits in Planung 22cm	Start Planung für Realisierung bis 2023 offen	
Kanton	207	22	43	142	278
			185		

*Im Normalfall besteht eine Haltestelle aus 2 Haltekanten, in jede Fahrtrichtung eine.

Ausnahmen können Haltestellen mit Umsteigefunktion > 2 Haltekanten und Endhaltestellen < 2 Haltekanten darstellen.

Wird das bisherige Umsetzungskonzept wie vorgesehen weitergeführt, verbleiben nach der Umsetzungsfrist (bis 2023) ca. 280 Haltekanten in der Verantwortung des Kantons, die nicht dem BehiG entsprechen. Davon müssten 56 Haltekanten zwingend gemäss den Grundsätzen umgebaut werden. Wie viele der restlichen Haltekanten noch umgebaut werden müssen / können, muss planerisch geklärt werden.

Für die genaue Ausgestaltung von Bushaltestellen hat das Tiefbauamt Typenpläne und Ausführungsvorschriften erarbeitet, die auch den Gemeinden zur Verfügung stehen.

Um die finanziellen Mittel für den Ausbau der Haltestellen gemäss BehiG optimal einsetzen zu können, werden die Bushaltestellen jeweils im Rahmen von Strassen-Instandsetzungsarbeiten oder bei Strassenumgestaltungsprojekten angepasst. Gemäss der LRV 2012/204 bestand ursprünglich die Absicht, zu einem späteren Zeitpunkt eine Ausgabenbewilligung für ein Sonderprogramm für die Realisierung von wichtigen Bushaltestellen einzuholen, welche nicht bis 2023 im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten gemäss BehiG umgebaut werden können. Aufgrund anderer Prioritätensetzung war es nicht möglich, diese Mittel im Investitionsprogramm 2019-2028 unterzubringen. Somit konnte die erforderliche Ausgabenbewilligung beim Landrat nicht beantragt werden. Dies hat Konsequenzen auf die Umsetzungsgeschwindigkeit. Die bundesgesetzliche Vorgabe, dass sich innerhalb von 20 Jahren nach Inkrafttreten des BehiG in jeder Siedlungseinheit eine behindertengerechte Bushaltestelle befindet, kann mit dem gewählten Vorgehen nicht eingehalten werden. Diese Strategie wurde in der Jahresplanung 2016 (LRV 2015/250) S.127 kommuniziert.

3.2. Umsetzung bei Tramhaltestellen

Beim schienengebundenen öffentlichen Verkehr liegt die Oberaufsicht beim Bund respektive beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Vorgaben haben die Baselland Transport AG (BLT) und Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) die Richtlinien für die Umsetzung BehiG bei den Tramhaltestellen und bei den Kombihaltestellen für Tram und Bus erarbeitet.

Um das BehiG beim Tram erfüllen zu können, kommt in den Haltestellen ein Randstein mit einer Höhe von + 27 cm über SOK (Schienenoberkante) zum Einsatz. Mit den neuen Fahrzeugen der BLT und BVB können die zulässigen Spaltmasse auch ohne zusätzliche Spaltüberbrückung wie Klapp- oder Schiebetritt eingehalten werden.

Mit der Annahme des Bundesbeschlusses „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ am 9. Februar 2014 ist der Kanton Basel-Landschaft nur noch für die Haltestellen auf den Linien 2, 3, 6 und ab 2021 auch auf der Linie 14 auf dem eigenen Kantonsgebiet für die Finanzierung verantwortlich. Die Verantwortlichkeit für die Linien 10, 10/17 und 11 liegen vollumfänglich beim Bund bzw. der vom Bund beauftragten BLT.

In den Bewilligungsverfahren von Eisenbahnanlagen wird von Seiten BAV die Umsetzung des BehiG gefordert. Ausnahmegewilligungen werden sehr strikte gehandhabt. Sind die Vorgaben nicht eingehalten, können Projekte nicht bewilligt werden. Aus diesem Grund wird bei jeder Tramhaltestelle ein BehiG gerechter Ausbau angestrebt.

Um die finanziellen Mittel für den Ausbau der Haltestellen gemäss BehiG optimal einsetzen zu können, wurde vorgesehen, dass die Tramhaltestellen im Verantwortungsbereich des Kantons Basel-Landschaft jeweils im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten oder Umgestaltungsprojekten angepasst werden.

Die Situation auf den entsprechenden Tram-Linien sieht wie folgt aus:

- **Linie 2:** Die zwei betroffenen Haltestellen (Kronenplatz, Hohle Gasse) in Binningen müssen im Rahmen von separaten Projekten umgesetzt werden.
- **Linie 3:** Die vier Haltestellen in Birsfelden sollen, nach der derzeitigen Planung, im Rahmen des Erneuerungs- und Umgestaltungsprojektes ab 2024 umgebaut werden.
- **Linie 6:** Der Umbau von vier der sechs Haltestellen in Allschwil ist bereits im Verpflichtungskredit (LRV 2017/207) zur Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse enthalten. Der Umbau der zwei verbleibenden Haltestellen (Binningerstrasse / Dorfplatz) wird im Rahmen des Projektes 2. Etappe Erneuerung Baslerstrasse und Umgestaltung Dorfplatz projektiert.
- **Linie 14:** In Muttenz wurden/werden die Haltestellen im Rahmen der laufenden Instandsetzungsarbeiten angepasst. Auf dem Gemeindegebiet Pratteln ist die Anpassung der Haltestellen gemäss BehiG zusammen mit der Instandsetzung der gesamten Gleisanlagen ab 2020 vorgesehen.

4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Im Regierungsprogramm 2016-2019 wurden die Regierungsziele zum Thema BehiG wie folgt beschrieben:

ZL-LZ 6

... Menschen mit Behinderung können am gesellschaftlichen Leben teilhaben.

MO-RZD 1

Der Kanton erachtet sowohl den Werterhalt als auch den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturanlagen (inkl. Neuanlagen) als wichtigste Aufgabe zum Erhalt der Mobilität. Die Kontinuität im Werterhalt der Kantonsstrassen wird aufrechterhalten.

Massnahmen / Projekte

Aus Spargründen wird der Werterhalt weitgehend auf der Basis der bestehenden Anlage ausgeführt. Auf Verbesserungen (z. B. Verkehrssicherheit) und Ausbauten (z.B. Verkehrsfluss) sowie auf die Anpassung an neue Normen (z. B. hindernisfreie Verkehrsanlagen) wird im Regelfall auf bestimmten Strassenkategorien verzichtet. Der RR legt die entsprechenden Strassenkategorien und damit die Schlüsselinfrastrukturen Strasse fest.

5. Rechtsgrundlagen

- Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG; SR 151.3, 1. Januar 2004).
- Verordnung des Bundes über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34, 1. Januar 2004).
- Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342, 1. Juli 2016).
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480, Stand 1. Januar 2010)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SGS 480.1, Stand 1. Januar 1995)
- Strassengesetz vom 24. März 1986, GS 29.252, SGS 430

6. Finanzielle Auswirkungen

Der Regierungsrat hat im Jahr 2012 zwei Verpflichtungskredite zur Projektierung der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (CHF 1 Mio. für Bushaltestellen, CHF 2 Mio. für Tramhaltestellen) bewilligt (LRB 2012/1014). Zudem waren in den vergangenen Jahren (und sind auch in Zukunft) im Investitionsbudget pro Jahr CHF 1.0 Mio. für „Ausbauten öffentlicher Verkehr“ (IA 700107) eingestellt. Die entsprechende notwendige Ausgabenbewilligung ab 01.01.2018 wurde beim Regierungsrat eingeholt.

6.1. Bushaltestellen

Um gemäss den Umsetzungsgrundsätzen das BehiG bis Ende 2023 einhalten zu können, müssten ausserhalb der geplanten Umbauten im Rahmen von Instandsetzungs- oder Umgestaltungsprojekten zwingend zusätzlich 56 Haltekanten umgebaut werden. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten von ca. CHF 7.5 Mio. verbunden. Aufgrund anderer Prioritätensetzung war es nicht möglich, diese Mittel im Investitionsprogramm 2019-2028 unterzubringen. Somit kann die erforderliche Ausgabenbewilligung für einen fristgerechten Umbau der Haltestellen beim Landrat nicht beantragt werden.

Dieses Konzept hat zwar den Nachteil, dass bis 2023 nicht alle erforderlichen Bushaltestellen gemäss BehiG umgebaut werden können; gesamthaft ist dieses Vorgehen aber günstiger und verursacht auch weniger Baustellen (einmal Instandsetzung inkl. Umbau Bushaltestelle anstatt Sonderbaustelle Umbau Bushaltestelle und spätere Instandsetzung).

Gemäss Umsetzungskonzept erfolgt der BehiG-Umbau für Bushaltestellen im Rahmen von Instandsetzungs- oder Umgestaltungsprojekten. Mit einer angenommenen Verteilung der betroffenen Haltestellentypen und den geschätzten Mehrkosten für Projektierung und Realisation ergibt sich ein Budgetbedarf von CHF 350'000 / Jahr, der in die Investitionsbudgets der betreffenden Jahre einzuplanen ist.

Herleitung jährlicher Budgetbedarf:

Haltestellentyp	Anzahl Haltekanten	Projektierung	Realisierung	Total
Fahrbahnhaltestelle	190	5'000	5'000	1'900'000
Busbucht	140	10'000	7'500	2'450'000
Platz	20	15'000	7'500	450'000
Gesamttotal	350			4'800'000

Budgetbedarf pro Jahr (2019-2032)

342'857 / Jahr

gerundet

350'000 / Jahr

Diese Kosten werden über das Konto „Ausbauten öffentlicher Verkehr“ (IA 700107) finanziert.

6.2. Tramhaltestellen

Die Finanzierung der Umgestaltung der Haltestellen sieht für die entsprechenden Linien wie folgt aus:

- **Linie 2:** Für die Umsetzung wird eine separate Ausgabenbewilligung beim Landrat eingeholt. Dazu sind im IP 2019-28 CHF 1.5 Mio. (IA 701534) eingestellt. Da die Projektierung erst gestartet wurde, können noch keine detaillierten Kostenangaben gemacht werden.
- **Linie 3:** Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Umgestaltungsprojektes der Ortsdurchfahrt von Birsfelden, für welches dem Landrat eine separate Ausgabenbewilligung unterbreitet wird. Der LRB für die Ausgabenbewilligung Projektierung ist für 2019, der LRB für die Realisierung im Jahr 2022 vorgesehen.
- **Linie 6:** Der Umbau von vier der sechs Haltestellen ist bereits in der Ausgabenbewilligung (LRV 2017/207) zur Umgestaltung der Baslerstrasse enthalten. Der Umbau der zwei verbleibenden Haltestellen wird im Rahmen des Projektes 2. Etappe Erneuerung Baslerstrasse und Umgestaltung Dorfplatz erfolgen, für welches dem Landrat eine separate Ausgabenbewilligung voraussichtlich im Jahr 2021 unterbreitet werden soll.
- **Linie 14:** Die Umgestaltung der noch verbleibenden Haltestellen wird im Rahmen der Instandsetzung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen erfolgen. Dazu wird dem Landrat im Jahr 2020 eine separate Ausgabenbewilligung unterbreitet.

7. Anträge

7.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

Der Landrat nimmt von der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bus- und Tramhaltestellen im Kanton Basel-Landschaft Kenntnis.

Liestal, 20. November 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

8. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über Information zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bus- und Tramhaltestellen im Kanton Basel-Landschaft

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

Der Landrat nimmt von der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bus- und Tramhaltestellen im Kanton Basel-Landschaft Kenntnis.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin: