



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:**                    **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**

Datum:                    25. August 2015

Nummer:                 2015-304

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**

**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 25. August 2015

*Inhaltsverzeichnis*

1	Zusammenfassung .....	2
2	Ausgangslage .....	2
2.1	Die Vereinbarung (Staatsvertrag BS / BL).....	2
2.2	Das Konzept des subventionierten Fahrdienstes .....	2
2.2.1	Gesetzliche Grundlagen .....	3
2.2.2	Anspruchsberechtigung .....	3
2.2.3	Systemwechsel per 1. Januar 2012 .....	3
2.2.4	Steuerung und Verwaltung .....	4
2.2.5	Finanzen.....	4
3	Neuverhandlung der Vereinbarung .....	5
3.1	Aufträge an die Neuverhandlung .....	5
3.2	Verhandlungsergebnisse .....	5
4	Ziele.....	5
5	Fahrdienst KBB ab 2016.....	6
5.1	Das Modell.....	6
5.2	Steuerungsmassnahmen .....	6
5.2.1	Beschluss von Steuerungsmassnahmen .....	6
5.2.2	Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen .....	6
5.3	Gemeinsame Geschäftsstelle .....	7
5.4	Organisation und Kompetenzen.....	7
5.5	Finanzierung.....	8
6	Neuerungen bei der Vereinbarung .....	8
7	Auswirkungen .....	9
7.1	Organisatorische Auswirkungen .....	9
7.2	Auswirkungen für die anspruchsberechtigten Personen.....	10
7.3	Rechtliche Auswirkungen.....	10
7.4	Finanzielle Auswirkungen .....	10
7.5	Regulierungsfolgeabschätzung (RFA) .....	11
7.6	Relevanzprüfung für nachhaltige Entwicklungen.....	11
7.7	Finanzrechtliche Prüfung .....	11
8	Vernehmlassungsergebnisse.....	11
9	Erwägungen zu den Vernehmlassungsergebnissen .....	12
10	Anträge .....	13

## 1 Zusammenfassung

Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bieten heute gemeinsam auf der Basis eines Staatsvertrags (BL: SGS 480.111, BS: SG 953.930) einen subventionierten Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen an. Der Fahrdienst soll den betroffenen Personen, die die öffentlichen Verkehrsmittel nicht selbstständig benutzen können, eine gewisse individuelle Bewegungsfreiheit ermöglichen. Subventioniert werden Fahrten, die von anderen Kostenträgern nicht unterstützt werden.

Per 2016 wird eine Flexibilisierung des Systems angestrebt. Künftig sollen die beiden Kantone ihren Subventionsbeitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen unabhängig voneinander festlegen und entsprechende Steuerungsmassnahmen beschliessen können. Die Synergien einer gemeinsamen Geschäftsstelle sollen beibehalten und deren Kosten transparent und verursachergerecht auf die Vertragsparteien verteilt werden.

Der Regierungsrat beantragt mit dem vorliegenden Geschäft einen Ersatz des bisherigen Staatsvertrags, um die Umsetzung des neuen Modells zu ermöglichen.

Das Vorhaben ist solide in das [Regierungsprogramm 2012-2015](#), Direktionsziel BKSD-Z-3, eingebettet: „Geeignete Massnahmen und Projekte gewährleisten, dass Menschen mit Behinderung verstärkt Teil am gesellschaftlichen Leben haben und ihr Leben vermehrt selbstbestimmt gestalten können“. Partizipation und grösstmögliche Selbstständigkeit von mobilitätseingeschränkten Personen können durch das Angebot eines ergänzenden Fahrdienstes unterstützt werden.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Die Vereinbarung (Staatsvertrag BS / BL)

Grundlage des Fahrdienstes ist ein Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die „Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten“<sup>1</sup> vom 13. Oktober 1998 (BL: SGS 480.111, BS: SG 953.930).

Die Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen regelt die Rahmenbedingungen für Beiträge an anspruchsberechtigte Fahrten sowie die Aufgaben der Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel (KBB). In der Entscheidungskompetenz der KBB liegt die Organisation und Durchführung des Fahrdienstes. Dabei muss das Ziel verfolgt werden, das Bedürfnis an Fahrten mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bestmöglich zu befriedigen.

In der Vereinbarung ist in §5 die Höhe des maximalen Beitrages beider Kantone geregelt. Damit die Kantone künftig unabhängig voneinander ihren Beitrag an Fahrten der anspruchsberechtigten Kantonsbewohnenden festlegen können, wird eine Anpassung bzw. ein Ersatz des Vertrags erforderlich. Im Kanton Basel-Landschaft liegt die Zuständigkeit dafür beim Landrat, im Kanton Basel-Stadt beim Regierungsrat.

### 2.2 Das Konzept des subventionierten Fahrdienstes

Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bieten heute gemeinsam einen subventionierten Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen an, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nicht selbstständig benutzen können. Subventioniert werden sogenannte „Freizeitfahrten“, Fahr-

<sup>1</sup> Im Kanton Basel-Stadt heisst die Vereinbarung „Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten“. Der Titel soll mit der beantragten Änderung der Vereinbarung vereinheitlicht werden.

ten, die von anderen Kostenträgern nicht unterstützt werden. Damit soll eine gewisse Mobilität sichergestellt werden, die der Teilhabe am gesellschaftlichen und kulturellen Leben dient.

### 2.2.1 Gesetzliche Grundlagen

Im Kanton Basel-Stadt wird im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (951.100) die Subventionierung von Fahrten von mobilitätseingeschränkten Menschen geregelt: *„Zur Beförderung von behinderten und betagten Menschen, deren Bedürfnisse mit im Verhältnis stehenden Massnahmen nicht abgedeckt werden können, fördert der Kanton geeignete Fahrdienste“* (§13 Abs. 4).

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt neben dem Staatsvertrag über keine weitere gesetzliche Grundlage für die Subventionierung von Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen. Die Vereinbarung ist deshalb gesetzeswesentlich und soll nachträglich dem Staatsvertragsreferendum unterstellt werden.

### 2.2.2 Anspruchsberechtigung

Personen mit Wohnsitz in Basel-Stadt bzw. Basel-Landschaft, die mit einem ärztlichen Attest nachweisen können, dass sie den öffentlichen Verkehr aufgrund einer dauerhaften Behinderung nicht selbstständig benutzen können, haben Anrecht auf subventionierte Fahrten. Das Prinzip der Subsidiarität ist im Staatsvertrag vorgesehen. Fahrten von anspruchsberechtigten Personen werden nur dann subventioniert, wenn dafür kein anderer Kostenträger (zum Beispiel IV, EL, Krankenkasse) aufkommt. Bei der Umsetzung und Prüfung der Subsidiarität wird auf Verhältnismässigkeit und insbesondere auf ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis geachtet. Zudem ist zu beachten, dass im Rahmen der Ergänzungsleistungen nicht alle Fahrkosten anerkannt werden und Vergütungslimiten bestehen, vor allem wenn diese Limiten schon wegen anderem Leistungsbezug ausgeschöpft wurden. Die Geschäftsstelle der KBB leistet einen grossen Beratungsaufwand, um den Fahrgästen den Zugang zu anderen Kostenträgern aufzuzeigen und zu ermöglichen. Die Einkommens- und Vermögenssituation der antragstellenden Person wird heute mit Ausnahme der Zuteilung von Zusatzkontingenten im Rahmen der Härtefallregelung (vgl. Kapitel 2.2.4) nicht berücksichtigt.

### 2.2.3 Systemwechsel per 1. Januar 2012

Per 1. Januar 2012 wurde das frühere System liberalisiert und den neuen Gegebenheiten angepasst. Das ehemalige Anbietermonopol wurde geöffnet. Seit 2012 können alle Transportunternehmen, die mit der KBB einen entsprechenden Vertrag abschliessen und damit die Vorschriften erfüllen, Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen durchführen und den jeweiligen Subventionsbeitrag bei der KBB rückerstatten lassen.

Mit dem neuen Modell konnten qualitative Verbesserungen wie beispielsweise eine höhere Verfügbarkeit der Dienstleistungen und die Möglichkeit von kurzfristigen Fahrten erreicht werden. Gleichzeitig hat mit der Öffnung des Systems auch die Nachfrage nach subventionierten Fahrten zugenommen. Steuerungsmassnahmen sind notwendig, um den zur Verfügung stehenden Kredit für die Subventionierung von Fahrten verwalten zu können. Während im System bis Ende 2011 die vorhandene Fahrzeugkapazität des Monopolanbieters eine versteckte Beschränkung der Fahrten mit sich brachte, wird heute die Fahrtenzahl pro Kunde auf maximal 120 Fahrten im Jahr beschränkt. Im Folgenden wird kurz dargestellt, wie das heutige Angebot des subventionierten Fahrdienstes für „Freizeitfahrten“ in den Kantonen BL und BS geregelt ist.

Seit dem 1. Januar 2012 haben neun Anbieter, davon fünf mit rollstuhlgängigen Fahrzeugen, einen Vertrag mit der KBB und dürfen subventionierte Fahrten anbieten. Gleichzeitig steht es ihnen frei, weitere Fahrten durchzuführen, die von den Fahrgästen vollumfänglich selbst bezahlt bzw. von

einem anderen Kostenträger vergütet werden. Die Fahrten können im Rahmen der Möglichkeiten der Anbieter analog zum Taxigeschäft spontan bestellt werden. Das bediente Gebiet entspricht dem Perimeter des Tarifverbands Nordwestschweiz (TNW). Die zeitliche Verfügbarkeit von 06.00 bis 01.00 Uhr des Folgetags entspricht dem Angebot des Öffentlichen Verkehrs ohne Nachtangebot. Selbstverständlich sind die Anbieter frei, auch ausserhalb dieser Zeit Fahrten anzubieten.

Um die vorhandenen beschränkten Mittel optimal einsetzen zu können, wird die Fahrtenzahl je anspruchsberechtigte Person auf 120 subventionierte Fahrten pro Jahr festgesetzt. Weitere Einschränkungen wie beispielsweise ein maximaler Subventionsbeitrag pro Person und Jahr bestehen aktuell nicht.

Anspruchsberechtigten Personen, die einen begründeten Mehrbedarf geltend machen können, kann ein zusätzliches Kontingent an subventionierten Fahrten zugeteilt werden (Härtefallregelung). Um weitere vergünstigte Fahrten zu erhalten, werden allerdings zusätzliche Kriterien berücksichtigt (gesundheitliche Situation, Integrationsziel, Höhe von Einkommen und Vermögen, fehlende Alternativen). Zurzeit wird die Härtefallregelung aufgrund der knappen Mittel sehr restriktiv angewendet.

Der Preis der subventionierten Fahrten richtet sich nach dem Taxameterbetrag. Dieser setzt sich zusammen aus Grundtaxe, Kilometer-Preis und Wartetaxe. Der Fahrgast bezahlt pro Fahrt einen Selbstbehalt, welcher durch die KBB festgelegt wird. Bis August 2014 bewegte sich der Anteil Selbstbehalt bei rund einem Drittel der gesamten Fahrtkosten. Ab dem 1. September 2014 wurde aufgrund der Zunahme an anspruchsberechtigten Personen und Fahrten bei gleich bleibendem Kredit ein erhöhter Anteil Selbstbehalt erforderlich, so dass dieser Anteil nun durchschnittlich rund 41% des Gesamtpreises ausmacht. Die Kostenbeteiligung der Kundinnen und Kunden ist massgebend für die Steuerung der Kosten.

#### 2.2.4 Steuerung und Verwaltung

Die Steuerung des Systems obliegt laut Staatsvertrag der paritätisch von Fachleuten<sup>2</sup> beider Kantone besetzten „Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel“ (KBB). Die operative und administrative Umsetzung wird durch eine externe Geschäftsstelle vollzogen, deren Aufgaben und Kompetenzen sich auf die Verwaltung beschränken.

#### 2.2.5 Finanzen

Gemäss Vereinbarung vom 13.10.1998 (Stand 15.05.2011) steht der KBB jährlich ein Betrag von CHF 2'600'000 zur Verfügung, der aufgrund eines nutzer- und nachfragebezogenen Schlüssels auf die beiden Kantone verteilt wird. Im Jahr 2013 leisteten die beiden Kantone einen Beitrag von insgesamt CHF 2'471'692. Die Differenz von rund CHF 130'000 zwischen dem effektiven und dem Maximalbeitrag ist systembedingt. Da ein Defizit nicht zulässig ist, muss entsprechend eine Reserve sichergestellt sein, damit auch am Ende eines Kalenderjahres noch Fahrten subventioniert werden können.

Im Jahr 2013 betrug der Anteil des Kantons Basel-Landschaft CHF 1'297'638 (52.5%), derjenige des Kantons Basel-Stadt CHF 1'174'054 (47.5%). Der Kostenverteilungsschlüssel wird jeweils für zwei Jahre auf Grundlage der Anzahl Kundinnen und Kunden sowie der zurückgelegten Kilometer pro Kanton festgelegt. Der neue Schlüssel ab 2015 verändert sich zugunsten des Kantons Basel-Landschaft, der maximale Anteil beträgt lediglich 45.1% des Gesamtbeitrags von CHF 2.6 Mio. Diese Veränderung ist darauf zurückzuführen, dass die Anzahl anspruchsberechtigter Personen in BS stärker zugenommen hat und längere Fahrten, vor allem im Baselbiet, rückläufig sind.

<sup>2</sup> Vom Regierungsrat Basel-Stadt wurde je ein Vertreter bzw. eine Vertreterin von BVD, WSU, und PD in die Koordinationsstelle gewählt. Der Regierungsrat Basel-Landschaft wählte je eine Vertreterin bzw. einen Vertreter der BKSD und der BUD sowie eine Vertreterin der KBB-Nutzenden.

### 3 Neuverhandlung der Vereinbarung

Im Rahmen des Entlastungspakets BL 12/15 (Direktionsübergreifende Massnahme Ü-3) wurden Staatsverträge zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt überprüft und zur Neuverhandlung ausgewählt. Dazu zählte auch die „Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten“. Die Verhandlungsdelegationen bestanden aus je drei Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung. Die Neuverhandlungen dauerten von März 2013 bis Februar 2014.

#### 3.1 Aufträge an die Neuverhandlung

Übergeordnete Zielsetzung der Neuverhandlungen war die Suche nach einem Modell, das beiden Kantonen mehr Flexibilität ermöglicht, ohne dass die vorhandenen Synergien verloren gehen. Zudem galt es, die bestehende Vereinbarung auf Optimierungspotential zu prüfen.

Im Kanton Basel-Landschaft bestand der Auftrag in der Prüfung, ob mit weniger kantonalen Beiträgen die bestehenden Ziele der KBB erreicht beziehungsweise ob die heute geltenden Standards und damit die Subventionsbeiträge BL gesenkt werden können. Das Parlament des Kantons Basel-Stadt hat eine Erhöhung des individuellen Kontingents an subventionierten Fahrten gefordert. Falls dieses Ziel nicht über Optimierungen erreicht werden kann, hat der Grosse Rat vorsorglich finanzielle Mittel in Aussicht gestellt.

#### 3.2 Verhandlungsergebnisse

Eine sorgfältige Analyse der KBB-Daten der Jahre 2012 und 2013 zeigte einerseits Optimierungspotential auf und bildete andererseits die Grundlage für die Erarbeitung eines neuen Modells. Die Verhandlungsdelegationen sind nach der intensiven Prüfung verschiedener Varianten zum Schluss gekommen, dass mit dem im Folgenden beschriebenen Modell die Bedürfnisse der beiden Kantone am besten umgesetzt werden können. Das Modell soll vorbehältlich des Entscheids der Regierungen sowie des Landrats per 1. Januar 2016 umgesetzt werden.

### 4 Ziele

Der bisherige Staatsvertrag soll 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. Jede Vertragspartei soll künftig ihren Subventionsbeitrag unabhängig von der anderen Partei festlegen und damit das Angebot nach dem jeweiligen Bedarf und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln anpassen können. Die Koordinationsstelle sowie die gemeinsame Geschäftsstelle werden beibehalten, um einerseits Synergien nutzen zu können und andererseits ein Organ beizubehalten, welches die gesamtheitlichen, bikantonalen Entwicklungen im Auge behält.

Juristisch betrachtet handelt es sich aufgrund der umfassenden inhaltlichen Änderungen um einen Ersatz der heutigen Vereinbarung.

Die heutige Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt basiert auf dem bestehenden Staatsvertrag. Mit einer Änderung des Staatsvertrags soll ein neues Umsetzungsmodell bei gleichzeitiger Beibehaltung der bewährten Synergien ermöglicht werden. Wichtig für die längerfristige Fortführung des Angebots ist allerdings eine eigene gesetzliche Grundlage. Diese ist im Rahmen der Revision des kantonalen Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480, GS 29.89) zu regeln. Mit einer eigenen Rechtsgrundlage ist der Kanton Basel-Landschaft unabhängig vom Kanton Basel-Stadt. Angeknüpft an die zu schaffende Rechtsgrundlage soll dem Regierungsrat die Kompetenz zum Abschluss von Staatsverträgen zuteil werden.

## 5 Fahrdienst KBB ab 2016

### 5.1 Das Modell

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 in der Region (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 beiden Kantone können unabhängig voneinander ihren Subventionsbeitrag zur Vergünstigung von Fahrten ihrer anspruchsberechtigten Einwohnerinnen und Einwohner festlegen. Zur Steuerung des jährlichen Kredits und der gerechten Verteilung der Mittel auf die Anspruchsberechtigten sollen verschiedene Steuerungsmassnahmen zum Einsatz kommen (vgl. Kapitel 5.2). Die Kosten für den Fahrdienst werden nicht mehr über einen Finanzierungsschlüssel auf die beiden Kantone umgelegt, sondern direkt zugewiesen (Subventionen an Fahrten) bzw. nach Kundenaufwand transparent vergütet (Verwaltungskosten) (vgl. Kapitel 5.4).

### 5.2 Steuerungsmassnahmen

In der heutigen Vereinbarung ist festgehalten, dass die „Anzahl der beitragsberechtigten Fahrten sowie der ausgerichtete Beitrag an Fahrten für eine anspruchsberechtigte Person“ (vgl. §11 Abs. 5) limitiert werden können. Neu soll neben den bisherigen Steuerungselementen Fahrtenkontingent und Anteil Selbstbehalt eine Steuerung auch über ein individuelles Umsatzkontingent (persönliches Kostendach) sowie über die Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen möglich sein. Steuerungsmassnahmen sind deshalb notwendig, weil die Anzahl anspruchsberechtigter Personen und die Nachfrage nach subventionierten Fahrten deutlich höher sind als die zur Verfügung stehenden Mittel. Ohne Steuerungsmassnahmen müsste der Kredit für die Subventionierung von Fahrten um ein Vielfaches erhöht werden.

#### 5.2.1 Beschluss von Steuerungsmassnahmen

Gegenüber dem heutigen Modell sollen die beiden Kantone künftig frei sein, den Einsatz der genannten Steuerungselemente sowie ihren jeweiligen Umfang (zum Beispiel die Höhe des Kontingents an subventionierten Fahrten) unabhängig voneinander festzulegen, wobei jeweils das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu berücksichtigen ist. Mit Blick auf den Verwaltungsaufwand werden möglichst einheitliche Angebotsstandards in den beiden Kantonen angestrebt. Aufgrund der statistischen Auswertungen besteht Einigkeit darüber, dass der Anteil Selbstbehalt pro Fahrt in beiden Kantonen gleich hoch festgesetzt werden soll, um einen zu erwartenden, unverhältnismässig hohen Verwaltungsaufwand sowie einen aufwändigen Kontrollaufwand beim Fahrpersonal verhindern zu können.

In der konkreten Umsetzung soll es in der Kompetenz des federführenden Departements (BVD Basel-Stadt) bzw. der federführenden Direktion (BKSD Basel-Landschaft) liegen, welche Steuerungselemente in welchem Umfang eingesetzt werden sollen. Vor einem Beschluss soll jeweils eine Stellungnahme der Koordinationsstelle eingeholt werden, um die regionalen Entwicklungen und allfällige Auswirkungen auf den Partnerkanton berücksichtigen zu können.

#### 5.2.2 Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen

Die im Rahmen des Entlastungspakets BL 12/15 geforderte Einsparung kann durch verschiedene Steuerungsmassnahmen erreicht werden, wobei immer die Mobilität der anspruchsberechtigten Personen eingeschränkt wird. Eine nachhaltige und sozialverträgliche Steuerung kann mit der Berücksichtigung der Einkommens- und Vermögenssituation der antragstellenden Personen erreicht werden. Heute wird das Einkommen und Vermögen einer Person bei der Prüfung der Anspruchs-

berechtigung nicht betrachtet. Die geplante Massnahme ist deshalb nachhaltig, weil davon hauptsächlich Personen im AHV-Alter betroffen sein werden. Im Jahr 2013 waren rund zwei Drittel (64%) der angemeldeten Fahrgäste im Kanton Basel-Landschaft im AHV-Alter. Gemäss demografischen Prognosen ist zudem in den nächsten Jahren mit einer deutlichen Zunahme dieses Personenkreises im Landkanton zu rechnen. Selbstverständlich können diese Personen auch weiterhin die Infrastruktur zum Vollkostenpreis nutzen. Die Festsetzung der Einkommens- und Vermögensgrenzen liegt in der Kompetenz des Regierungsrates und orientiert sich an vergleichbaren Angeboten in anderen Kantonen sowie den bedarfsabhängigen Sozialleistungen. Weitere Erläuterungen zur Umsetzung dieser Steuerungsmassnahme finden sich in der Landratsvorlage zum Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018 (vgl. Entwurf LRV „Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018“).

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.

### **5.3 Gemeinsame Geschäftsstelle**

Die Geschäftsführung behält im neuen Modell eine wichtige Managementfunktion. Sie ist zuständig für ein regelmässiges Reporting, damit rechtzeitig und adäquat auf Entwicklungen (zum Beispiel Zunahme der Fahrberechtigten oder Zunahme der Fahrten) reagiert werden kann. Bei Bedarf schlägt sie der Koordinationsstelle den Einsatz von Steuerungselementen vor. Die Koordinationsstelle, die sich auch weiterhin aus je drei vom Regierungsrat gewählten Vertreterinnen und Vertretern zusammensetzt, berät die Vorschläge und gibt Empfehlungen zuhanden des zuständigen Kantons ab, welcher letztlich entscheidet.

Die Geschäftsstelle wird gemeinsam von den Vertragspartnern finanziert. Die Kosten sollen transparent und nach Aufwand auf die beiden Kantone verteilt werden. Der Schlüssel wird von der Koordinationsstelle jährlich ausgearbeitet, in der Vereinbarung sind die Grundzüge geregelt. Die Kosten für die Buchhaltung und die operative Geschäftsführung werden hälftig aufgeteilt, die Kosten für die Kundenadministration in Relation zur Anzahl anspruchsberechtigter Personen pro Kanton. Werden die kantonalen Beiträge verändert, wird der Verteilschlüssel von der Koordinationsstelle unterjährig geprüft, da beispielsweise eine Senkung des Subventionsbeitrags mit beträchtlichem Mehraufwand für die Geschäftsstelle verbunden ist.

### **5.4 Organisation und Kompetenzen**

Gegenüber dem heutigen Modell verändern sich mit der Flexibilisierung des Systems die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen der Beteiligten (vgl. Tabelle 1). Die Koordinationsstelle sowie die Geschäftsstelle sind beauftragt, das gesamte bikantonale Angebot im Auge zu behalten, mit dem Ziel, dass die bestehenden Synergien aufrechterhalten werden können.



Landrat (LR) / Regierungsrat (RR)	BKSD (AKJB)	Koordinationsstelle	Geschäftsstelle
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Genehmigung Ersatz Vereinbarung (LR)</li> <li>- Genehmigung Verpflichtungskredit (LR)</li> <li>- Wahl Mitglieder Koordinationsstelle (RR)</li> <li>- Regelung Anspruchsberechtigung abhängig von Einkommen / Vermögen (RR)</li> <li>- Beschluss Steuerungsmaßnahmen (RR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verantwortung für Steuerung Verpflichtungskredit bzw. Budget</li> <li>- Empfehlungen betreffend Steuerungsmaßnahmen z.H. RR</li> <li>- Aufsicht über Koordinationsstelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Empfehlungen betreffend Steuerungsmaßnahmen z.H. BKSD</li> <li>- Abschluss Leistungsvereinbarungen mit Transportanbietern</li> <li>- Überprüfung Qualität</li> <li>- Prüfung und Ausstellung Anspruchsberechtigung</li> <li>- Erlass von Verfügungen bei Ablehnung der Anspruchsberechtigung</li> <li>- Budgetierung Kantonsbeiträge</li> <li>- Festlegen Kostenverteilungsschlüssel für Geschäftsstelle</li> <li>- Erlass Kundenreglement</li> <li>- Aufsicht über Geschäftsstelle</li> <li>- Regelmässige Berichterstattung an BKSD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- administrative und operative Umsetzung</li> <li>- Unterstützung der Koordinationsstelle</li> <li>- regelmässiges Reporting und Empfehlungen betreffend Steuerungsmaßnahmen z.H. Koordinationsstelle</li> </ul>

Tabelle 1: Verantwortlichkeiten und Kompetenzen bei der KBB, dargestellt für den Kanton Basel-Landschaft

## 5.5 Finanzierung

Jede Vertragspartei kann ihren jährlichen Subventionsbeitrag unabhängig vom Vertragspartner festlegen. Im Kanton Basel-Stadt ist der Beitrag für die KBB Teil des Globalbudgets des öffentlichen Verkehrs und gilt als eine gebundene Ausgabe. Im Kanton Basel-Landschaft wird dem Landrat ein Verpflichtungskredit für die Subventionierung von Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen von jährlich CHF 1'615'000 beantragt (vgl. Entwurf LRV „Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018“). Mit diesem Kredit werden einerseits Fahrten von anspruchsberechtigten Kantonseinwohnenden vergünstigt, andererseits werden damit anteilig die Verwaltungskosten finanziert. Mit einem jährlichen Reporting werden der Einsatz und die Wirkung des Verpflichtungskredits überprüft.

## 6 Neuerungen bei der Vereinbarung

In der heutigen Vereinbarung wird in § 5 der jährliche Subventionsbeitrag genannt: „Die Vertragsparteien leisten einen Beitrag in Höhe von maximal 2'600'000 Franken jährlich“. Mit der Flexibilisierung der Beitragszahlung der beiden Vertragspartner muss dieser zentrale Vertragsinhalt angepasst werden. Künftig soll auf die Nennung eines Beitrags in der Vereinbarung verzichtet werden. In der Vereinbarung finden sich jedoch grundlegende Kriterien zur Beitragsfestlegung. Die Kantone sind unter Berücksichtigung dieser Kriterien grundsätzlich frei in der Festlegung des Beitrags für die Subventionierung von Fahrten ihrer anspruchsberechtigten Einwohnenden.

Die wesentlichen Änderungen in der neuen Vereinbarung betreffen folgende Punkte:

- Die Kantone subventionieren direkt die Fahrten ihrer anspruchsberechtigten Kantonsbewohnenden. Die Kosten für die Vergünstigung von Fahrten werden nicht mehr über einen Schlüssel auf die Vertragspartner verteilt.
- Die Kosten der gemeinsamen Geschäftsstelle werden nach Aufwand und transparent auf die Kantone mit Hilfe eines Verteilschlüssels aufgeteilt. Der neue Verteilschlüssel für die Kosten

der Kundenadministration orientiert sich an der Anzahl aktiver, fahrberechtigter Personen pro Kanton. Der übrige Administrationsaufwand (Buchhaltung, Geschäftsführung) wird hälftig auf die Vertragsparteien aufgeteilt (vgl. Entwurf LRV „Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018“).

Im heutigen System wird der gesamte Aufwand (Subventionierung von Fahrten plus Administration) über einen Kostenverteilungsschlüssel auf die beiden Vertragsparteien verteilt. Dabei werden sowohl die anspruchsberechtigten Personen als auch die zurückgelegten Kilometer pro Kanton berücksichtigt. Die Berücksichtigung der zurückgelegten Kilometer ist künftig nicht mehr erforderlich, da die Kosten für die Fahrten direkt vom jeweiligen Kanton vergütet werden.

- Zur Steuerung der Nachfrage und des Subventionsbeitrags werden zusätzliche Steuerungsmassnahmen eingeführt, deren Umsetzung vom Regierungsrat beschlossen werden kann.
- Die Aufgaben der Koordinationsstelle werden angepasst:
  - Die Koordinationsstelle ist künftig zuständig für die Festlegung des Anteils der Kantone an den Kosten für die gemeinsame Geschäftsstelle.
  - Das bereits heute bestehende Kundenreglement wird durch die Delegation des Erlasses eines Kundenreglements durch die Koordinationsstelle in der Vereinbarung gesetzlich verankert.
  - Die Koordinationsstelle übt die Aufsicht über die Geschäftsstelle aus<sup>3</sup>.
- Die Rechtsmittel werden neu in der Vereinbarung festgehalten.
- Der Titel der Vereinbarung wird vereinheitlicht. Die Zielgruppe wird künftig als „mobilitätseingeschränkte Personen“ bezeichnet. In Folge wird auch der Name der Koordinationsstelle angepasst (neu: Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel). Die Bezeichnung „mobilitätseingeschränkte Personen“ fokussiert auf behinderte und betagte Menschen mit einer dauerhaften Mobilitätseinschränkung, welche eine selbstständige Benutzung des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht.

Die Synopse zur Vereinbarung im Anhang zeigt die beabsichtigten Änderungen detailliert auf und kommentiert sie.

## 7 Auswirkungen

Ein Ersatz der Vereinbarung hat Auswirkungen auf verschiedenen Ebenen.

### 7.1 Organisatorische Auswirkungen

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.

Die Flexibilisierung verändert aber auch die Organisation der KBB. Künftig liegt die Verantwortung für die Steuerung der Nachfrage und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel nicht mehr bei der bikantonalen Koordinationsstelle, sondern bei der zuständigen Direktion beziehungsweise beim zuständigen Departement. Mit der Beibehaltung der Koordinationsstelle und der gemeinsamen Geschäftsstelle wird aber der Anspruch verfolgt, auch weiterhin ein regionales Angebot sicherstellen zu können.

---

<sup>3</sup> In der Praxis führt bereits heute die Koordinationsstelle die Aufsicht über die Geschäftsstelle.

## 7.2 Auswirkungen für die anspruchsberechtigten Personen

Für die Kundinnen und Kunden der KBB können sich die Bedingungen für die Nutzung des subventionierten Fahrdienstes künftig in Abhängigkeit von ihrem Wohnsitz unterscheiden. Insbesondere die Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen bei der Prüfung der Anspruchsberechtigung stellt für Personen mit Wohnsitz in Basel-Landschaft eine bedeutende Veränderung dar. Je nach der weiteren Mengenentwicklung und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln werden zudem weitere Steuerungsmassnahmen wie beispielsweise die Einführung eines persönlichen Kostendachs erforderlich, welche die Mobilität der Kundinnen und Kunden weiter einschränken.

Die Flexibilisierung des Systems kann aber nicht nur den Kantonen Vorteile bringen, sondern ermöglicht auch ein schnelleres Reagieren auf veränderte Bedürfnisse der anspruchsberechtigten Personen – sofern die entsprechenden finanziellen Mittel vorhanden sind. Aufgrund der demografischen und gesellschaftlichen Entwicklungen ist in den nächsten Jahren mit einer weiter steigenden Nachfrage nach subventionierten Fahrten zu rechnen.

## 7.3 Rechtliche Auswirkungen

Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt beruht auf dem Staatsvertrag. Mit dem angestrebten neuen Modell sollen die Synergien und die bewährte Kooperation mit dem Nachbarkanton beibehalten werden, dennoch ist eine eigene gesetzliche Grundlage im Kanton wichtig. Bei der Revision des kantonalen Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480) soll deshalb geprüft werden, ob eine Rechtsgrundlage für den ergänzenden Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen in das Gesetz aufgenommen werden soll.

Die Vereinbarung soll aufgrund ihres gesetzeswesentlichen Inhalts im Kanton Basel-Landschaft nachträglich dem Staatsvertragsreferendum unterstellt werden. Damit kann die bislang fehlende Rechtsgrundlage für finanzielle Ansprüche im Zusammenhang mit Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen in korrekter Weise formalisiert werden.

## 7.4 Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung wird mit dem neuen System transparenter. Mit dem Kantonsbeitrag werden ausschliesslich Fahrten von anspruchsberechtigten Kantonsewohnenden subventioniert. Im Gegensatz zum heutigen Modell stehen folglich nicht mehr CHF 2.6 Mio. zur Verfügung, die mittels eines Schlüssels auf die Vertragsparteien aufgeteilt werden, sondern jeder Kanton kann unabhängig voneinander seinen Subventionsbeitrag festlegen. Dafür wird im Kanton Basel-Landschaft ein Verpflichtungskredit von CHF 4'845'000 für die Jahre 2016-2018 beantragt.

Die Kosten der Geschäftsstelle werden verursachergerecht aufgeteilt. Neben der Anzahl anspruchsberechtigter Personen, die tatsächlich den Fahrdienst in Anspruch nehmen, hat auch die Wahl von Steuerungsmassnahmen einen Einfluss auf die Verwaltungskosten. Je mehr sich die beiden kantonalen „Teilsysteme“ unterscheiden, desto höher wird der Verwaltungsaufwand. Die Einführung der Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen als Kriterium für die Prüfung der Anspruchsberechtigung führt zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand in der Grössenordnung von CHF 6'000 pro Jahr. Insgesamt betragen die jährlich wiederkehrenden Verwaltungskosten insgesamt für Basel-Landschaft rund CHF 165'000. Im ersten Jahr der Umsetzung ist zudem mit einmaligen Mehrkosten von CHF 32'000 für die Prüfung der Anspruchsberechtigung der bereits angemeldeten Kundinnen und Kunden zu rechnen.

In der Landratsvorlage zum Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018 sind die Kosten des Angebots sowie die finanziellen Auswirkungen für den Kanton Basel-Landschaft umfassend dargestellt (vgl. Entwurf LRV „Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018“, Kapitel 7.1).

## 7.5 Regulierungsfolgeabschätzung (RFA)

Die Vorlage hat in Bezug auf die administrative Belastung keine Auswirkungen auf die KMU. Die Abklärung von Einkommen und Vermögen erfolgt durch die Geschäftsstelle der KBB im Auftrag des Kantons Basel-Landschaft. Die Kostenfolgen sind in der Landratsvorlage „Verpflichtungskredit für den Beitrag an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen für die Jahre 2016-2018“ ausgewiesen.

## 7.6 Relevanzprüfung für nachhaltige Entwicklungen

Die inhaltlichen Änderungen der Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten erfüllen die Kriterien einer Nachhaltigkeitsprüfung nicht. Die Anwendung des Nachhaltigkeitskompasses ist daher nicht erforderlich.

## 7.7 Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. c des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## 8 Vernehmlassungsergebnisse

Die politischen Parteien, Verbände der Institutionen und der Selbsthilfe, der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG), die Gemeinden in Basel-Landschaft sowie weitere interessierte Kreise wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Die Vernehmlassung des VBLG umfasst alle Gemeinden, welche die Stellungnahme des VBLG übernehmen oder auf eine Stellungnahme verzichten. Die Stellungnahmen konnten an Hand eines strukturierten Fragebogens verfasst werden, wobei die Struktur des Fragebogens durch die Kapitel der Vereinbarung bestimmt wurde. Es wurden 17 Stellungnahmen eingereicht. Die eingegangenen Vernehmlassungen wurden sorgfältig und detailliert zu Händen des Regierungsrates ausgewertet. Sie ergaben zusammenfassend das folgende Bild:

### **Verband Soziale Unternehmen beider Basel (SubB), Behindertenforum Region Basel, Stiftung Mosaik, PRIKOP/Stiftung Rheinleben, REHAB Basel, Invalidenselbsthilfe beider Basel**

Die Vernehmlassung der Verbände der Institutionen- und Selbsthilfe richten sich vor allem gegen die Möglichkeiten Beiträge in Abhängigkeit von Einkommen und Vermögen auszurichten sowie einen maximalen Jahresbeitrag pro Person (persönliches Kostendach) festzulegen. Sollte der Einbezug von Einkommen und Vermögen bestehen bleiben, schlagen die Verbände vor, dass dieser Einbezug nur für Personen mit AHV-Rente gelten soll. Zudem sei die Zielgruppe mit dem Begriff „mobilitätseingeschränkten Personen“ zu offen formuliert.

### **Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)**

Der VBLG fordert, dass die Erhebung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse durch den Kanton erfolgen müsse und die Gemeinden dazu in keiner Weise einbezogen werden dürfen.

### **FDP BL**

Die FDP BL spricht sich gegen die Weiterführung der Vereinbarung aus, sei sie nun unverändert oder revidiert. Sie fordert, dass eine kantonal eigenständige Regelung über die Fahrten von mobilitätseingeschränkten Kantonseinwohnerinnen und -einwohnern geschaffen wird. Die FDP BL kritisiert, dass der vorgesehene Verpflichtungskredit für die Jahre 2016 bis 2019 Mehrkosten generiere.

**SVP BL**

Die SVP BL kritisiert, dass nähere Angaben zu den finanziellen Auswirkungen in einer separaten Vorlage ausgegliedert worden seien. Auch stösst sie sich daran, dass kein generelles Kostendach in der Vereinbarung enthalten ist. Sie bewertet den Bezug von Beiträgen zu Einkommen und Vermögen des Fahrgastes als eine Gebühr, welche für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht statthaft sei. Zudem vermisst sie kostengünstigere Alternativen zur bisherigen Verwaltungsstruktur.

**CVP BL**

Die CVP begrüsst die Vorlage, namentlich, dass

- jede Vertragspartei die Höhe ihrer finanziellen Beteiligung nach Bedarf und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Möglichkeiten separat festlegen kann,
- die beiden Kantone ihren Subventionsbeitrag an Fahrten von mobileingeschränkten Personen unabhängig voneinander festlegen und entsprechende Steuerungsmassnahmen beschliessen können und
- zusätzliche Steuerungsmassnahmen (wie die Berücksichtigung von Einkommen und Vermögen) zur Verfügung stehen.

**EVP BL, Grüne BL und SP BL**

Die EVP BL, Grüne BL und SP BL nehmen im Wesentlichen die Forderungen der Institutionen- und Selbsthilfeverbände auf. Sie wenden sich gegen eine Beitragsgewährung unter Bezugnahme auf ein persönliches Kostendach und Einkommen und Vermögen. Grüne BL und SP BL appellieren, dass die berechtigten Personen nicht schlechter als bisher zu stellen seien. Gemäss Grüne BL benachteilige ein persönliches Kostendach die Personen in ländlichen Wohnsituationen. Die SP BL sieht zudem die Aufsicht der bikantonalen Koordinationsstelle über die gemeinsam beauftragte Geschäftsstelle als heikel an.

**9 Erwägungen zu den Vernehmlassungsergebnissen**

Die Beiträge an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen basieren nicht auf der Gesetzgebung für den Öffentlichen Verkehr. Sie sind Teil der sozialen Leistungen des Kantons. Der Kanton kann soziale Leistungen ausgestalten und von Einkommen und Vermögen abhängig machen. Dies ist nicht systemfremd (Beispiele: Stipendien, Ergänzungsleistungen, Prämienverbilligung KVG). Eine Streichung von Steuerungselementen (Kostendach, Einbezug Einkommen und Vermögen) aus der Vereinbarung entspricht zudem nicht der finanzpolitischen Zielsetzung. Grundsätzlich sollen Einkommens- und Vermögensanrechnung für Behinderte und Betagte nach den gleichen Kriterien erfolgen. Sollten sich zu diesem Grundsatz begründete Ausnahmen aufdrängen, dann ist eine Differenzierung auf Verordnungsstufe möglich.

Die gemeinsame Vereinbarung mit Basel-Stadt basiert auf einem Staatsvertrag. Sie ist ein partnerschaftliches Geschäft. Die Höhe der Beiträge an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen regelt dagegen jeder Kanton separat. Dementsprechend ist es sachgerecht, den Verpflichtungskredit in einer zweiten Vorlage dem Landrat zu unterbreiten. Beide Vorlagen (Vereinbarung und Verpflichtungskredit) werden gleichzeitig vom Regierungsrat an den Landrat überwiesen, so dass eine gemeinsame parlamentarische Beratung der Vorlagen ermöglicht wird. Die gemeinsam mit Basel-Stadt geführte Geschäftsstelle bildet Synergien und damit Gewähr für eine effiziente Abwicklung der administrativen Aufgaben und Geschäftsführung.

Die gemeinsame Vereinbarung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist die Basis der Zusammenarbeit beider Kantone. Ein Verzicht auf eine gemeinsame Vereinbarung würde den Ver-

zucht auf die Kooperation beider Basel bedeuten. Eine Konsequenz ist der Verlust von Synergien, insbesondere bei der Gewinnung und Bewirtschaftung der Transportunternehmungen. Für Basel-Landschaft fehlt ohne staatsvertragliche Vereinbarung zudem eine Rechtsgrundlage für Beiträge an Fahrten. Eine solche Rechtsgrundlage soll unter der Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion in einem Gesetz über den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Ein Zeitpunkt dafür ist heute nicht bekannt. Die im Rahmen der Vernehmlassung vorgeschlagene Auflösung der Vereinbarung und in der Folge der Verlust der Zusammenarbeit der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt hätte den Aufbau und die Pflege von zwei unterschiedlichen Systemen in beiden Basel zu Folge. Eine solche Perspektive verspricht weder eine Kostenoptimierung noch aus Kundenoptik eine Verbesserung.

Die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Personen entspricht der bisherigen Regelung. Sie umfasst behinderte und betagte Personen mit einer dauerhaften Mobilitätseinschränkung, welche eine selbstständige Benutzung des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht.

## **10 Anträge**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 25. August 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter

### **Beilagen:**

1. Entwurf des Landratsbeschlusses
2. Synopse
3. Entwurf der Vereinbarung

Entwurf vom xx.xx.xxxx

## **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:

## Synopse: Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen (Stand 22. Oktober 2014)

Heute gültige Vereinbarung (Stand 15. Mai 2011)	Neue Vereinbarung (beantragt per 1. Januar 2016)	Kommentar
<b>Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten</b>	<b>Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen</b>	Der Titel der Vereinbarung wird in BL und BS vereinheitlicht. Zudem wird die Zielgruppe neu mit der Bezeichnung „mobilitätseingeschränkte Personen“ zusammengefasst. Gemeint sind behinderte und betagte Personen mit einer dauerhaften Mobilitätseinschränkung, welche eine selbstständige Benutzung des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht.
Vom 13. Oktober 1998. In Kraft seit 1. Januar 1999. Inkrafttreten der letzten Änderung 1. Januar 2012.	Vom neues Erlassdatum	Da an der Vereinbarung massgebliche Änderungen vorgenommen werden, wird die bisherige Vereinbarung durch eine neue Vereinbarung mit neuem Erlassdatum ersetzt.
Der Kanton Basel-Landschaft und der Kanton Basel-Stadt, beide vertreten durch den Regierungsrat, vereinbaren:	unverändert	
<b>§ 1 Zweck</b> Mit dieser Vereinbarung wird die Beitragsleistung der Vertragsparteien an Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW geregelt.	<b>§ 1 Zweck</b> Mit dieser Vereinbarung wird die Beitragsleistung der Vertragsparteien an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW geregelt.	Anpassung des Vereinbarungstextes an den neuen Titel der Vereinbarung
<b>§ 2 Berechtigte</b> <sup>1</sup> Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten beansprucht werden, wenn sie Wohnsitz in Basel-Landschaft oder Basel-Stadt haben und wenn sie aufgrund einer dauerhaften Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht selbstständig benutzen	<b>§ 2 Berechtigte</b> <sup>1</sup> Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von mobilitätseingeschränkten Personen beansprucht werden, wenn sie Wohnsitz in Basel-Landschaft oder Basel-Stadt haben und wenn sie aufgrund einer dauerhaften Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht selbstständig	



<p>können.</p> <p><sup>2</sup> Die Anspruchsberechtigung ist durch ein Arzteugnis auszuweisen.</p> <p><sup>3</sup> Beiträge werden nur an Fahrten ausgerichtet, für die kein anderer Kostenträger aufkommt.</p> <p><sup>4</sup> Behinderte Erwachsene und mobilitäts eingeschränkte Betagte, welche ein eigenes Auto besitzen, an welches Beiträge einer Sozialversicherung geleistet wurden und das sie selbständig lenken können, sind nicht beitragsberechtigt. Vorbehalten bleiben Fahrten, die aus gesundheitlichen Gründen in Anspruch genommen werden.</p>	<p>benutzen können.</p> <p><sup>2</sup> Jede Vertragspartei kann die Anspruchsberechtigung ihrer Kantonsbewohnerinnen und Kantonsbewohner mittels Verordnung des Regierungsrates von Einkommen und Vermögen abhängig machen.</p> <p><sup>3</sup> Der Regierungsrat legt die Grenzen für Einkommen und Vermögen unter angemessener Berücksichtigung vergleichbarer Angebote in anderen Kantonen sowie der bedarfsabhängigen Sozialleistungen fest.</p> <p><sup>4</sup> unverändert (ehemals Abs. 2)</p> <p><sup>5</sup> unverändert (ehemals Abs. 3)</p> <p><sup>6</sup> Mobilitätseingeschränkte Personen, welche ein eigenes Auto besitzen, an welches Beiträge einer Sozialversicherung geleistet wurden und das sie selbständig lenken können, sind nicht beitragsberechtigt.</p> <p><sup>7</sup> Vorbehalten bleiben Fahrten, die aus gesundheitlichen Gründen in Anspruch genommen werden.</p>	<p>Mit dieser Regelung wird für den Kanton Basel-Landschaft die Möglichkeit geschaffen, bei der Prüfung der Anspruchsberechtigung die Einkommens- und Vermögenssituation der antragstellenden Person zu berücksichtigen.</p> <p>Mit der Orientierung an vergleichbaren Angeboten in anderen Kantonen gelten unterschiedliche Limiten als Referenzgrössen. Der Regierungsrat kann eine Gewichtung vornehmen.</p>
<p><sup>5</sup> Die Anzahl der beitragsberechtigten Fahrten sowie der ausgerichtete Beitrag an Fahrten für eine anspruchsberechtigte Person kann limitiert werden. Die Koordi-</p>	<p><b>§ 3 Beiträge an Fahrten</b></p> <p><sup>1</sup> Jede Vertragspartei kann für sich nach vorgängiger Konsultation der Koordinationsstelle gemäss § 4 dieser Vereinbarung unter Berücksichtigung der jeweili-</p>	<p>Es wird ein neuer Paragraph 3 eingefügt, dessen Inhalt bisher teilweise in Paragraph 2 geregelt war.</p>

<p>nationsstelle legt die Kriterien fest.</p> <p><sup>6</sup> In Härtefällen können zusätzliche Fahrten bewilligt werden. Dafür wird die Gesamtsituation der bzw. des Gesuchstellenden, insbesondere deren bzw. dessen Einkommens- und Vermögenssituation, berücksichtigt.</p>	<p>gen Finanzierungsbeiträge mittels Verordnung des Regierungsrates (Basel-Landschaft) beziehungsweise mittels Verordnung des zuständigen Amtes (Basel-Stadt) festlegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>die Anzahl der beitragsberechtigten Fahrten pro Person (Fahrtenkontingent);</li> <li>einen maximalen Jahresbeitrag pro Person (persönliches Kostendach);</li> <li>einen Anteil der selbstzutragenden Fahrkosten (Selbstbehalt).</li> </ol> <p><sup>2</sup> Zusätzliche Verwaltungskosten aufgrund von sich unterscheidenden Steuerungsmassnahmen werden von der jeweiligen Vertragspartei getragen.</p> <p><sup>3</sup> Die Koordinationsstelle gemäss § 4 dieser Vereinbarung kann in Härtefällen zusätzliche Fahrten und / oder einen zusätzlichen Subventionsbeitrag (Erhöhung des persönlichen Kostendachs) bewilligen.</p> <p><sup>4</sup> In Härtefällen wird die Gesamtsituation der beziehungsweise des Gesuchstellenden, insbesondere die Einkommens- und Vermögenssituation, berücksichtigt.</p>	<p>Neu kann als zusätzliche Steuerungsmassnahme ein maximaler Jahresbeitrag pro Person (persönliches Kostendach) festgesetzt werden.</p> <p>Die Vertragsparteien können unabhängig voneinander eine Steuerungsmassnahme und den Umfang dieser Massnahme beschliessen, daraus entstehende zusätzliche Verwaltungskosten sind aber vollumfänglich von der jeweiligen Vertragspartei zu tragen. Bei der Umsetzung von Steuerungsmassnahmen ist jeweils auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu achten.</p> <p>Da künftig als Steuerungselement auch ein persönliches Kostendach festgelegt werden kann, soll es möglich sein, dass bei begründetem Bedarf der Subventionsbeitrag pro Person erhöht werden kann.</p>
<p><b>§ 3 Durchführung</b>  <sup>1</sup> Zur Organisation und Durchführung besteht eine Koordinationsstelle Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten beider Basel (im Folgenden: Ko-</p>	<p><b>§ 4 Koordinationsstelle</b>  <sup>1</sup> Zur Organisation und Durchführung der beitragsberechtigten Fahrten besteht eine Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen</p>	<p>Neuer Titel des Paragraphen</p> <p>Aufgrund der neuen Bezeichnung des Personenkreises wird auch die Koordinationsstelle umbenannt, wobei die etablierte Abkürzung „KBB“ beibehalten wird. Neu heisst die Koordinationsstelle „Koordinationsstelle</p>

<p>ordinationsstelle).</p> <p><sup>2</sup> Der Koordinationsstelle gehören je drei, vom Regierungsrat gewählte Vertreterinnen und Vertreter der Vertragsparteien an.</p> <p><sup>3</sup> Die Koordinationsstelle konstituiert sich selbst.</p> <p><sup>4</sup> Der Vorsitz liegt alternierend alle zwei Jahre bei einer Vertragspartei.</p>	<p>beider Basel (im Folgenden: Koordinationsstelle).</p> <p><sup>2</sup> unverändert</p> <p><sup>3</sup> unverändert</p> <p><sup>4</sup> unverändert</p>	<p>Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel“.</p>
<p><b>§ 4 Aufgaben</b></p> <p><sup>1</sup> Der Koordinationsstelle werden folgende Kompetenzen und Aufgaben übertragen:</p> <p>a. Abschluss von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen mit dem Ziel, das Bedürfnis an Fahrten bestmöglich zu befriedigen;</p> <p>b. Überprüfung der Qualität;</p> <p>c. Regelung der Verteilung der Beiträge;</p> <p>d. Überprüfung der Arztzeugnisse und Ausstellung eines Ausweises über die Anspruchsberechtigung;</p> <p>e. Budgetierung der Kantonsbeiträge</p> <p><sup>2</sup> Die Koordinationsstelle wird in der operativen Umsetzung durch eine Geschäftsstelle unterstützt</p>	<p><b>§ 5 Aufgaben der Koordinationsstelle</b></p> <p><sup>1</sup> unverändert</p> <p>a. unverändert</p> <p>b. unverändert;</p> <p>c. Überprüfung der Arztzeugnisse und gegebenenfalls Prüfung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse gemäss § 2 Abs. 2 dieser Vereinbarung und Ausstellung eines Ausweises über die Anspruchsberechtigung; (ehemals Abs. c aufgehoben)</p> <p>d. unverändert; (ehemals Abs. e)</p> <p>e. Erlass von Verfügungen im Kanton Basel-Landschaft beziehungsweise Vorbereitung von Verfügungen zuhanden des für den Verfügungserlass</p>	<p>Bei antragstellenden Personen mit Wohnsitz im Kanton Basel-Landschaft soll künftig auch die Einkommens- und Vermögenssituation bei der Prüfung der Anspruchsberechtigung berücksichtigt werden.</p> <p>Als interkantonal eingesetzte Koordinationsstelle stellt die KBB eine Verwaltungsbehörde dar, welcher gemäss § 2 Abs. 3 des kantonalen Verwaltungsverfahrensgesetzes BL Verfügungsbefugnis zukommt. In Basel-Stadt liegt die Verfügungsbefugnis beim zuständigen Amt.</p>

	<p>zuständigen Amtes im Kanton Basel-Stadt bei Ablehnung einer beantragten Anspruchsberechtigung;</p> <p>f. Festlegen des Kostenteilers der Vertragsparteien für die gemeinsame Geschäftsstelle gemäss § 7 dieser Vereinbarung,</p> <p>g. Erlass eines Kundenreglements, in welchem die Modalitäten und Voraussetzungen der Inanspruchnahme von Fahrten sowie das Verfahren bei Missbräuchen geregelt werden.</p> <p><sup>2</sup> Die Koordinationsstelle wird in der operativen Umsetzung durch eine Geschäftsstelle unterstützt.</p> <p><sup>3</sup>Die Aufsicht über die Geschäftsstelle obliegt der Koordinationsstelle.</p>	
<p><b>§ 5 Finanzierungsbeiträge</b></p> <p><sup>1</sup> Die Vertragsparteien leisten einen Beitrag in Höhe von maximal 2'600'000 Franken jährlich.</p> <p><sup>2</sup> Die Koordinationsstelle erstattet der zuständigen Direktion/dem zuständigen Departement jährlich Bericht über die Menge und Qualität der durchgeführten Fahrten und die Jahresrechnung.</p> <p><sup>3</sup> Die Koordinationsstelle wertet alle 4 Jahre aus, ob die Beitragsleistung der Vertragsparteien weiterhin nachhaltig und wirtschaftlich ist.</p>	<p><b>§ 6 Finanzierung</b></p> <p><sup>1</sup> Jede Vertragspartei legt die Höhe ihrer finanziellen Beteiligung nach Bedarf und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Möglichkeiten separat fest.</p> <p><sup>2</sup> unverändert.</p> <p><sup>3</sup> aufgehoben</p>	<p>Im Gegensatz zum bisherigen Staatsvertrag wird der maximale Subventionsbeitrag der Kantone nicht mehr in der Vereinbarung geregelt. Erforderlich ist dies, um die gewünschte Unabhängigkeit und Flexibilität der Kantone gewährleisten zu können.</p> <p>In BL wird deshalb ein separater Verpflichtungskredit für die Subventionierung von Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen beantragt.</p> <p>In BL wird diese Auswertung im Zusammenhang mit dem Verpflichtungskredit durchgeführt.</p>
<p><b>§ 6 Kostenverteilung</b></p> <p><sup>1</sup> Die Kosten werden gemäss einem</p>	<p><b>§ 7 Kostenverteilung</b></p> <p><sup>1</sup> Jede Vertragspartei subventioniert die</p>	<p>Neu werden nur noch die Verwaltungskosten mit Hilfe eines Kostenverteilungsschlüssels auf die beiden Vertragsparteien aufgeteilt. Die Kosten für</p>

<p>Schlüssel auf die Vertragsparteien aufgeteilt. Der Schlüssel für die Vertragsparteien wird unter Ausschluss der Leerfahrtenkilometer nach der Formel berechnet:        Km von Fahrberechtigten ohne Leerfahrten aus BL bzw. BS in % plus Zahl der Fahrberechtigten aus BL bzw. BS in % geteilt durch 2 = Kantonsanteil.</p> <p><sup>2</sup> aufgehoben</p> <p><sup>3</sup> Der Schlüssel ist jeweils für zwei Jahre, beginnend mit den Jahren 1999/2000, gültig. Die Koordinationsstelle berechnet den Schlüssel jedes zweite Jahr neu.</p>	<p>Fahrten jener anspruchsberechtigten Personen, die Wohnsitz in ihrem Kantonsgebiet haben.</p> <p><sup>2</sup> Die Kosten der Geschäftsstelle werden gemeinsam von den beiden Vertragsparteien getragen.</p> <p><sup>3</sup> Die Koordinationsstelle legt den Verteilschlüssel fest. Sie orientiert sich dabei an den nachstehenden Grundsätzen:</p> <p>a) Häufige Aufteilung der Kosten für Buchhaltung und operative Geschäftsführung;</p> <p>b) Verteilung der Kosten für die Kundenadministration nach Anzahl anspruchsberechtigter Personen, die im Vorjahr mindestens eine Fahrt durchgeführt haben, je Vertragspartei.</p> <p><sup>4</sup> Bei einseitigen Anpassungen der Ausrichtung der Beiträge gemäss § 2 dieser Vereinbarung durch eine Vertragspartei, wird der Verteilschlüssel unterjährig geprüft.</p> <p><sup>5</sup> Der Verteilschlüssel wird jährlich auf der Basis der Zahlen des Vorjahres festgelegt.</p>	<p>die Subventionierung der Fahrten werden direkt den Kantonen zugeteilt.</p> <p>Mit transportierten Personen werden diejenigen anspruchsberechtigten Personen bezeichnet, die mindestens einmal pro Jahr eine subventionierte Fahrt durchführen. Für die Geschäftsstelle fällt im Bereich der Kundenadministration nur für diejenigen Personen ein Aufwand an, die auch tatsächlich das Angebot der KBB nutzen, weshalb der Kostenverteilschlüssel von der Anzahl tatsächlich nutzender, anspruchsberechtigter Personen je Kanton ausgeht.</p>
<p><b>§ 7 Aufsicht</b>        Die Koordinationsstelle untersteht dem Weisungsrecht der zuständigen Direktion/dem zuständigen Departement. Diese</p>	<p><b>§ 8 Aufsicht</b>        unverändert</p>	

üben die Aufsicht gemeinsam aus.		
<p><b>§ 8 Geltendmachung der notwendigen Mittel</b> Die notwendigen Mittel werden auf dem Budgetweg geltend gemacht.</p>	<p><b>§ 9 Geltendmachung der notwendigen Mittel</b> unverändert.</p>	
<p><b>§ 9 Geltungsdauer, Anpassung</b> <sup>1</sup> Die Vertragsparteien können die Vereinbarung auf Ende des dem Kündigungsjahr folgenden Jahres kündigen. Die Kündigungsmitteilung muss spätestens bis zum 31. Oktober des Kündigungsjahres in schriftlicher Form vorliegen. <sup>2</sup> Einvernehmliche Anpassungen sind jederzeit möglich.</p>	<p><b>§ 10 Geltungsdauer, Anpassung</b> <sup>1</sup> Die Vertragsparteien können die Vereinbarung auf Ende des dem Kündigungsjahr folgenden Jahres kündigen. <sup>2</sup> Die Kündigungsmitteilung muss spätestens bis zum 31. Oktober des Kündigungsjahres in schriftlicher Form vorliegen. <sup>3</sup> unverändert. (ehemals Abs. 2)</p>	
	<p><b>§ 11 Rechtspflege</b> <sup>1</sup> Verfügungen der Koordinationsstelle können nach Massgabe des Rechts des Vertragskantons, in dem sich der zivilrechtliche Wohnsitz des Verfügungsadressaten beziehungsweise der Verfügungsadressatin befindet, angefochten werden.</p>	
	<p><b>§ 12 Schlussbestimmung</b> Diese Vereinbarung ersetzt die Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten (Basel-Landschaft) beziehungsweise die Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten</p>	<p>Die Revision der Vereinbarung macht eine Schlussbestimmung notwendig.</p>

	(Basel-Stadt) vom 13. Oktober 1998.	
<p><b>§ 10 Inkraftsetzung</b>  <sup>1</sup> Die Vereinbarung tritt unter Vorbehalt der Zustimmung der Parlamente am 1. Januar 1999 in Kraft.</p>	<p><b>§ 13 Inkrafttreten</b>  Die Vereinbarung tritt nach Genehmigung durch den Landrat und nach Annahme einer allfälligen Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft am 1. Januar 2016 in Kraft.</p>	

# Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen

vom

Der Kanton Basel-Landschaft und der Kanton Basel-Stadt, beide vertreten durch den Regierungsrat, vereinbaren:

## § 1 Zweck

<sup>1</sup> Mit dieser Vereinbarung wird die Beitragsleistung der Vertragsparteien an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW geregelt.

## § 2 Berechtigte

<sup>1</sup> Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von mobilitätseingeschränkten Personen beansprucht werden, wenn sie Wohnsitz in Basel-Landschaft oder Basel-Stadt haben und wenn sie aufgrund einer dauerhaften Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht selbstständig benutzen können.

<sup>2</sup> Jede Vertragspartei kann die Anspruchsberechtigung ihrer Kantonsbewohnerinnen und Kantonsbewohner mittels Verordnung des Regierungsrates von Einkommen und Vermögen abhängig machen.

<sup>3</sup> Der Regierungsrat legt die Grenzen für Einkommen und Vermögen unter angemessener Berücksichtigung vergleichbarer Angebote in anderen Kantonen sowie der bedarfsabhängigen Sozialleistungen fest.

<sup>4</sup> Die Anspruchsberechtigung ist durch ein Arztzeugnis auszuweisen.

<sup>5</sup> Beiträge werden nur an Fahrten ausgerichtet, für die kein anderer Kostenträger aufkommt.

<sup>6</sup> Mobilitätseingeschränkte Personen, welche ein eigenes Auto besitzen, an welches Beiträge einer Sozialversicherung geleistet wurden und das sie selbstständig lenken können, sind nicht beitragsberechtigt.

<sup>7</sup> Vorbehalten bleiben Fahrten, die aus gesundheitlichen Gründen in Anspruch genommen werden.

## § 3 Beiträge an Fahrten

<sup>1</sup> Jede Vertragspartei kann für sich nach vorgängiger Konsultation der Koordinationsstelle gemäss § 4 dieser Vereinbarung unter Berücksichtigung der jeweiligen Finanzierungsbeiträge mittels Verordnung des Regierungsrates (Basel-Landschaft) beziehungsweise mittels Verordnung des zuständigen Amtes (Basel-Stadt) festlegen:

- a. die Anzahl der beitragsberechtigten Fahrten pro Person (Fahrtenkontingent);
- b. einen maximalen Jahresbeitrag pro Person (persönliches Kostendach);
- c. einen Anteil der selbstzutragenden Fahrkosten (Selbstbehalt).

<sup>2</sup> Zusätzliche Verwaltungskosten aufgrund von sich unterscheidenden Steuerungsmassnahmen werden von der jeweiligen Vertragspartei getragen.



<sup>3</sup> Die Koordinationsstelle gemäss § 4 dieser Vereinbarung kann in Härtefällen zusätzliche Fahrten und / oder einen zusätzlichen Subventionsbeitrag (Erhöhung des persönlichen Kostendachs) bewilligen.

<sup>4</sup> In Härtefällen wird die Gesamtsituation der beziehungsweise des Gesuchstellenden, insbesondere die Einkommens- und Vermögenssituation, berücksichtigt.

#### **§ 4 Koordinationsstelle**

<sup>1</sup> Zur Organisation und Durchführung der beitragsberechtigten Fahrten besteht eine Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (im Folgenden: Koordinationsstelle).

<sup>2</sup> Der Koordinationsstelle gehören je drei, vom Regierungsrat gewählte Vertreterinnen und Vertreter der Vertragsparteien an.

<sup>3</sup> Die Koordinationsstelle konstituiert sich selbst.

<sup>4</sup> Der Vorsitz liegt alternierend alle zwei Jahre bei einer Vertragspartei.

#### **§ 5 Aufgaben der Koordinationsstelle**

<sup>1</sup> Der Koordinationsstelle werden folgende Kompetenzen und Aufgaben übertragen:

- a. Abschluss von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen mit dem Ziel, das Bedürfnis an Fahrten bestmöglich zu befriedigen;
- b. Überprüfung der Qualität;
- c. Überprüfung der Arztzeugnisse und gegebenenfalls Prüfung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse gemäss § 2 Absatz 2 dieser Vereinbarung und Ausstellung eines Ausweises über die Anspruchsberechtigung;
- d. Budgetierung der Kantonsbeiträge;
- e. Erlass von Verfügungen im Kanton Basel-Landschaft beziehungsweise Vorbereitung von Verfügungen zuhanden des für den Verfügungserlass zuständigen Amtes im Kanton Basel-Stadt bei Ablehnung einer beantragten Anspruchsberechtigung;
- f. Festlegen des Kostenteilers der Vertragsparteien für die gemeinsame Geschäftsstelle gemäss § 7 dieser Vereinbarung;
- g. Erlass eines Kundenreglements, in welchem die Modalitäten und Voraussetzungen der Inanspruchnahme von Fahrten sowie das Verfahren bei Missbräuchen geregelt werden.

<sup>2</sup> Die Koordinationsstelle wird in der operativen Umsetzung durch eine Geschäftsstelle unterstützt.

<sup>3</sup> Die Aufsicht über die Geschäftsstelle obliegt der Koordinationsstelle.

#### **§ 6 Finanzierung**

<sup>1</sup> Jede Vertragspartei legt die Höhe ihrer finanziellen Beteiligung nach Bedarf und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Möglichkeiten separat fest.

<sup>2</sup> Die Koordinationsstelle erstattet der zuständigen Direktion/dem zuständigen Departement jährlich Bericht über die Menge und Qualität der durchgeführten Fahrten und die Jahresrechnung.

## **§ 7 Kostenverteilung**

<sup>1</sup> Jede Vertragspartei subventioniert die Fahrten jener anspruchsberechtigten Personen, die Wohnsitz in ihrem Kantonsgebiet haben.

<sup>2</sup> Die Kosten der Geschäftsstelle werden gemeinsam von den beiden Vertragsparteien getragen.

<sup>3</sup> Die Koordinationsstelle legt den Verteilschlüssel fest. Sie orientiert sich dabei an den nachstehenden Grundsätzen:

- a. Hältige Aufteilung der Kosten für Buchhaltung und operative Geschäftsführung;
- b. Verteilung der Kosten für die Kundenadministration nach Anzahl anspruchsberechtigter Personen, die im Vorjahr mindestens eine Fahrt durchgeführt haben, je Vertragspartei.

<sup>4</sup> Bei einseitigen Anpassungen der Ausrichtung der Beiträge gemäss § 2 dieser Vereinbarung durch eine Vertragspartei, wird der Verteilschlüssel unterjährig geprüft.

<sup>5</sup> Der Verteilschlüssel wird jährlich auf der Basis der Zahlen des Vorjahres festgelegt.

## **§ 8 Aufsicht**

<sup>1</sup> Die Koordinationsstelle untersteht dem Weisungsrecht der zuständigen Direktion/dem zuständigen Departement. Diese üben die Aufsicht gemeinsam aus.

## **§ 9 Geltendmachung der notwendigen Mittel**

<sup>1</sup> Die notwendigen Mittel werden auf dem Budgetweg geltend gemacht.

## **§ 10 Geltungsdauer, Anpassung**

<sup>1</sup> Die Vertragsparteien können die Vereinbarung auf Ende des dem Kündigungsjahr folgenden Jahres kündigen.

<sup>2</sup> Die Kündigungsmittelung muss spätestens bis zum 31. Oktober des Kündigungsjahres in schriftlicher Form vorliegen.

<sup>3</sup> Einvernehmliche Anpassungen sind jederzeit möglich.

## **§ 11 Rechtspflege**

<sup>1</sup> Verfügungen der Koordinationsstelle können nach Massgabe des Rechts des Vertragskantons, in dem sich der zivilrechtliche Wohnsitz des Verfügungsadressaten beziehungsweise der Verfügungsadressatin befindet, angefochten werden.

## **§ 12 Schlussbestimmung**

<sup>1</sup> Diese Vereinbarung ersetzt die Vereinbarung Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten (Basel-Landschaft) beziehungsweise die Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten (Basel-Stadt) vom 13. Oktober 1998<sup>1</sup>.

## **§ 13 Inkrafttreten**

<sup>1</sup> Die Vereinbarung tritt nach Genehmigung durch den Landrat und nach Annahme einer allfälligen Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft am 1. Januar 2016 in Kraft.

---

<sup>1</sup> BL: SGS 480.11; GS 33.0620 / BS: SG 953.930