



Regierungsrat

Luzern, 22. September 2020

STELLUNGNAHME ZU MOTION

M 153

Nummer: M 153
Eröffnet: 02.12.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 22.09.2020 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 1091

Motion Candan Hasan und Mit. über eine Standesinitiative des Kantons Luzern für die Sicherstellung des Service public in ländlichen Regionen und für Menschen mit Behinderungen

Der Kanton Luzern und seine Bevölkerung sehen die Vielfalt der Menschen als Stärke und bekennen sich zu dieser. Alle im Kanton Luzern lebenden Menschen mit Behinderungen nehmen selbstverständlich am gesellschaftlichen Leben teil und gestalten die Gesellschaft mit. Unser Leitbild "Leben mit Behinderungen", das unser Rat am 27. März 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, zeigt in konstruktiver Weise auf, wie das Zusammenleben von Menschen mit und ohne Behinderungen gefördert werden kann und dadurch für die Gesamtgesellschaft ein Mehrwert entsteht. Die chancengerechte Teilnahme und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen als selbstbestimmte und verantwortungsbewusste Mitglieder der Gesellschaft werden anerkannt und gefördert. Dabei stellt die Mobilität im öffentlichen Raum für Menschen mit Behinderungen eine unverzichtbare Voraussetzung dar. In sämtlichen Projekten des Kantons wird das Thema hindernisfreies Bauen einbezogen.

Eine Grundlage für die Planung unserer Infrastrukturen ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG). Zum Gesetz gehören auch die drei Verordnungen:

- Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV),
- Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV),
- Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV).

Daneben gibt es eine Vielzahl von Anwendungshilfen, insbesondere etwa den Leitfaden «Barrierefrei Bushaltestellen» vom Mai 2019 des Verbandes öffentlicher Verkehr.

Das BehiG betrifft im Bereich des öffentlichen Verkehrs Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr, Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Vertrieb (z.B. Ticketautomaten) und den Zutritt in die Fahrzeuge sowie deren Benutzung. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) sind der Bau, die Änderung und der Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr in der Regel Sache der dafür konzessionierten Transportunternehmen. Als Ausnahme davon sind im Kanton Luzern für Bauten und Anlagen, die Strassenbestandteile sind, die Vorschriften des Strassengesetzes massgebend. Im Kanton Luzern sind somit für das Angebot der Verkehrsverbund Luzern, für den Fahrausweisverkauf und den Betrieb die Transportunternehmung und für die Infrastruktur der Strasseneigentümer zuständig. Gemäss Strassengesetz werden die Kantonsstrassen vom Kanton und Gemeindestrassen von den Gemeinden erstellt und finanziert.

Businfrastrukturen als Bestandteile von Kantonsstrassen (Busspuren, Haltebuchten, Wendeanlagen) werden somit vom Kanton geplant und realisiert. Ihr Rat hat dafür seit dem Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen die Sammelrubrik "Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG" ins Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgenommen. Gemäss § 17 Absatz 2 öVG kann der Kanton an den Bau, die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr, die nicht Bestandteile einer Strasse sind – wie das bei Bushubs häufig der Fall ist –, Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist. In den meisten Fällen liegt die Federführung bei der Standortgemeinde oder dem Transportunternehmen.

Im Bahnverkehr sind, wie erwähnt, die eidgenössisch konzessionierten Infrastruktureigentümer (EIU) für die Umsetzung des BehiG verantwortlich. Als EIU betroffen sind nicht nur die SBB, sondern weitere Unternehmen wie beispielsweise die BLS (Wolhusen – Langenthal) oder die Zentralbahn (Luzern – Engelberg/Interlaken). Die Projekte der EIU werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) beurteilt und freigegeben oder zurückgewiesen.

An den Schnittstellen zwischen den Zuständigkeiten, insbesondere bei Bahnhöfen und ihren zugehörigen Bushubs (multimodale Drehscheiben), bedarf es einer Koordination. Oftmals kumulieren sich auf engem Raum zahlreiche sich teilweise konkurrenzierende Ansprüche unterschiedlicher Interessengruppen. Damit solche Projekte gelingen, sind Kompromisse aller Beteiligten nötig. Mit den Ansprüchen an hindernisfreies Bauen steigt oftmals der Platzbedarf der notwendigen Infrastrukturen gegenüber früheren Lösungen zusätzlich. Dies kann das Konfliktpotenzial verschärfen und macht allseits eine noch höhere Kompromissbereitschaft nötig. Das BehiG sieht neben absoluten Vorgaben auch das Verhältnismässigkeitsprinzip vor. Dieses gilt es aber sorgsam anzuwenden und nicht alleine auf Basis von Kosten/Nutzen-Überlegungen einer beteiligten Anspruchsgruppe. Selten ist die einfachste (z.B. der Verzicht auf ein Element) auch die beste Lösung. Und nie können alle Bedürfnisse gleich gut befriedigt werden. Aufgrund vorhandener Platzverhältnisse ist es in Einzelfällen nötig, dass nicht der Idealzustand für alle Nutzergruppen erreicht werden kann, sondern Prioritäten gesetzt werden müssen und im Rahmen gesetzlicher Vorgaben einzelne Umsteigende etwas längere Wege zurücklegen müssen. Das bestätigt sich auch mit dem kürzlich ergangenen Urteil des Kantonsgerichts vom 21. August 2020 zum Bushof Wolhusen, mit dem das Vorgehen und die Interessenabwägung von Kanton und Gemeinde bei der Planung des Bushofs gestützt und Abweichungen von den idealen Bus-Haltekantenhöhen als korrekt beurteilt wurden.

Unser Rat setzt sich dafür ein, dass insbesondere bei Neubauten von multimodalen Drehscheiben die Vorgaben des BehiG konsequent umgesetzt werden. Multimodale Drehscheiben sind ein wichtiges Element eines nachhaltigen und letztlich umwelt- und klimaverträglichen Verkehrssystems, welches für alle hindernisfrei zugänglich sein soll. Ideal wären an diesen Umsteigepunkten allseits sehr kurze, konfliktfreie Umsteigewege ohne Höhenunterschiede. Damit können die unterschiedlichen Bedürfnisse zwischen Pendelnden (möglichst kurze Umsteigezeiten) und mobilitätseingeschränkten sowie älteren Menschen und kleinen Kindern (möglichst grosszügige Umsteigezeiten) am besten vereint werden. Die Realität kann aus verschiedenen Gründen diesem Ideal nicht gerecht werden, weshalb der sorgfältigen Planung von Umsteigewegen insbesondere zwischen Bus und Bahn eine hohe Bedeutung zukommt. Es sollen dabei bereits zu Beginn alle relevanten Bedürfnisse berücksichtigt werden, um teure Nachrüstungen vermeiden zu können.

Wir sind der Ansicht, dass die in der Motion formulierten Anliegen im Grundsatz berechtigt sind, die Standesinitiative allerdings der falsche Weg darstellt, die Anliegen durchzusetzen. Kein Projekt kann auf der grünen Wiese geplant und umgesetzt werden, sondern benötigt immer eine Einzelfallbetrachtung. Die Gemeinde- bzw. Kantonsbehörden haben als Bewilligungsinstanz eine höhere Durchsetzungskraft als pauschale Bundesvorgaben gegenüber

den EIU, die dem Einzelfall selten gerecht werden können. Die verschiedenen Anliegen lassen sich jeweils konkret durch die zuständigen Behörden in den einzelnen Projekten platzieren und wo möglich durchsetzen. Dabei gilt es stets auch die Zumutbarkeit und Verhältnismässigkeit berücksichtigt werden.

Da die Motion klar die aus Sicht unseres Rates nicht zielführende Einreichung einer Ständesinitiative fordert, beantragen wir Ihrem Rat, die Motion im Sinn unserer Ausführungen abzulehnen.