



Regierungsrat

Luzern, 7. November 2017

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 377**

Nummer: A 377
Protokoll-Nr.: 1188
Eröffnet: 20.06.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i.V. mit
Gesundheits- und Sozialdepartement

Anfrage Zemp Baumgartner Yvonne und Mit. über die öV-Benutzung für behinderte Menschen

Zu Frage 1: Welche Standards müssen erfüllt sein, damit eine öV-Anbindung wie Bus- oder Bahnhaltestelle als «behindertengerecht», hindernisfrei gilt und den Vorgaben einer möglichst autonomen Fortbewegung von beeinträchtigten Menschen entspricht?

Die Mobilität im öffentlichen Raum für Menschen mit Behinderungen stellt eine unverzichtbare Voraussetzung für den Zugang zur Erwerbstätigkeit und für die Pflege von sozialen Kontakten dar. Die massgebenden Bestimmungen finden sich im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), das am 1. Januar 2004 in Kraft trat, sowie in den folgenden drei zugehörigen Verordnungen:

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

Für mobilitätseingeschränkte Personen sollen das Ein- und Aussteigen in den Bus und die Bahn erleichtert und für Sehbehinderte die Erkennbarkeit und somit die Erreichbarkeit der Haltekante verbessert werden. In der oben genannten VAböV sind für den Ein- und Ausstieg für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator Anforderungen für den niveaugleichen Einstieg definiert. Als niveaugleicher Zugang gilt dabei unter anderem, wenn bei einem Zugang die Spaltmasse von 50 mm vertikal und 75 mm horizontal zwischen Türöffnung und Anlegekante eingehalten werden. Die entsprechende Verordnung lässt grundsätzlich offen, ob der Rollstuhlstieg mittels niveaugleichen Kanten oder durch eine technische Lösung (mobile Rampe, Hublift oder eine andere technische Lösung) mit tieferen Perrons ermöglicht wird. Für den Einstieg von mobilitätseingeschränkten Personen bei Bussen ist mindestens bei der zweiten Türe eine Haltekante mit 16 oder 22 cm notwendig.

Der autonome Zugang ist am besten gewährleistet, wenn keine technischen Lösungen nötig sind. Erhöhte Kanten helfen auch mit, den Einstieg ins Fahrzeug generell zu vereinfachen und zu beschleunigen. Dies gilt nicht nur für Rollstuhlfahrende und Reisende mit Rollatoren, sondern auch für Senioren, Familien mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck usw. Der niveaugleiche Einstieg ist dabei die optimalste und effizienteste Form, ist aber aus Sicht der Verhältnismässigkeit und der örtlichen Randbedingungen nicht in jedem Fall umsetzbar. Die

jeweils beste Lösung wird abschliessend im konkreten Projekt gesucht. Dafür wendet die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) ein priorisiertes Projektierungsvorgehen an:

1. Durchgehend hohe Haltekante mit 22 cm Anschlag auf die ganze Länge, ist dies nicht möglich oder verhältnismässig, dann
2. Verschiebung der Haltekante an einen anderen, besser geeigneten Standort, ist dies nicht möglich oder verhältnismässig, dann
3. verkürzte hohe Haltekante mit 22 cm Anschlag, restliche Kantenlänge mit 16 cm Anschlag, ist dies nicht möglich oder verhältnismässig, dann
4. hohe Haltekante mit 22 cm Anschlag bei zweiter Bustüre (Kissenlösung), restliche Kantenlänge mit 16 cm Anschlag, ist dies nicht möglich oder verhältnismässig, dann
5. durchgehende Haltekante mit 16 cm Anschlag und Manövrielfläche 2,90 m breit, ist dies nicht möglich oder verhältnismässig und/oder aufgrund der Frequenzen nicht vorgesehen,
6. keine Massnahmen.

Bei Bushaltestellen wird idealerweise eine Haltekantenhöhe von 22 cm realisiert, die im Zusammenspiel mit modernen Niederflurbussen einen autonomen Ein- und Ausstieg ins Verkehrsmittel erlaubt. Bei einer Haltekantenhöhe von 16 cm erfolgt der Einstieg z.B. mit Hilfe einer fahrzeuggebundenen Rampe, die vom Buspersonal bei Bedarf ausgeklappt wird. Für sehbehinderte Personen ist zudem ein taktil-visuelles Aufmerksamkeitsfeld im Bereich der ersten Bustüre erforderlich.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB haben eigene BehiG-Standards in den Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV) für ihre Bahnhöfe, Haltestellen und Areale entwickelt und festgelegt. Für einen niveaugleichen Einstieg bei einer normalspurigen Bahn bedingt dies beispielsweise Kanten/Perrons auf Wagenbodenhöhe, also Kantenhöhen je nach Einstiegsniveau von 55 cm oder 35 cm. Die Terminplanung obliegt der SBB.

Projektspezifisch werden auch die Empfehlungen der Fachstelle Hindernisfreie Architektur konsultiert (http://hindernisfreie-architektur.ch/oeffentlicher_raum_p/normvorgaben-fuer-haltestellen/). Diese Empfehlungen halten ergänzend zu den Vorgaben der VAböV und der AB-EBV Grundsätze und Präzisierungen für die Ausführung von Bus- und Tramhaltestellen fest (namentlich bezüglich Neigung vom Rampen, Manövrielflächen, Höhe, horizontale Lage und Ausbildung der Haltekanten sowie Markierungen und Information).

Zu Frage 2: Kann bis 2023 das komplette öV-Angebot behindertengerecht ausgestattet werden?

Das BehiG betrifft im Bereich des öffentlichen Verkehrs Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Vertrieb (z.B. Ticketautomaten) und den Einstieg in die Fahrzeuge. 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 wird festgehalten, dass für Bauten und Anlagen, die Strassenbestandteile sind, die Vorschriften des Strassengesetzes Anwendung finden. Gemäss Strassengesetz sind Bushaltestellen und Wendeschleifen Bestandteile einer Strasse. Im Kanton Luzern ist damit 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.

Die Zeitplanung und rechtzeitige Ausführung der erforderlichen Massnahmen liegt in der Verantwortung der jeweils Zuständigen gemäss obigen Ausführungen. Nach heutigem Kenntnisstand gehen wir davon aus, dass voraussichtlich nicht das komplette öV-Angebot fristgemäss behindertengerecht ausgestattet werden kann. Soweit der Kanton zuständig ist, können Massnahmen auf Kantonsstrassen gemäss Strassengesetz geplant und realisiert

werden, wenn diese in einem Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthalten sind. Ihr Rat hat dafür die Sammelrubrik 15 "Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG" neu ins aktuelle Bauprogramm 2015 – 2018 für die Kantonsstrassen aufgenommen. Unser Rat bewilligt die einzelnen Vorhaben und beschliesst die Ausführung, soweit die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Weitere Bestandteile einer Bushaltestelle oder Wendeschleife entlang einer Kantonsstrasse wie Billettautomaten, Fahrgastanzeigen usw. werden durch die Busbetreiber gestellt. Buswartehäuser sowie übrige Möblierungen werden durch die Gemeinden finanziert und realisiert.

Entlang der Kantonsstrassen hat die Dienststelle vif als erster Schritt für die Realisierung einer behindertengerechten Infrastruktur alle Bushaltestellen erfasst, bezüglich Behindertentauglichkeit geprüft und die Priorisierung definiert. Die Dienststelle geht davon aus, dass bis Ende 2023 entlang der Kantonsstrassen die Anlagen mit höchster Priorität und ein Teil derjenigen mit mittlerer Priorität umgebaut sein werden. Die Priorisierung erfolgt dabei wie folgt:

- In der höchsten Priorität finden sich Haltestellen mit wichtigen Zielen und Umsteigefunktionen oder mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag.
- In der mittleren Priorität finden sich Haltestellen mit 50 – 500 Ein- und Aussteigern pro Tag oder weniger wichtigen Zielen, die aber immer noch dem täglichen Bedarf dienen.
- In der niedrigen Priorität finden sich Haltestellen mit 25 – 50 Ein- und Aussteigern pro Tag oder einer Lage nahe von Ortszentren und Gewerbebetrieben, Golfplätzen oder Campings.

Bei Haltestellen mit weniger als 25 Ein- und Aussteigern pro Tag ist aufgrund der Frequenzen und als Folge davon mangels Verhältnismässigkeit keine BehiG-konforme Sanierung vorgesehen.

Zu Frage 3: Was macht die Regierung konkret in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und öV-Anbietern, um die Realisierung einer behindertengerechten Infrastruktur (Perron, Billettautomaten ...) bis 2023 voranzutreiben?

Wie in unserer Antwort zu Frage 2 ausgeführt, sind verschiedene Stellen für die Umsetzung des BehiG zuständig. Der Kanton kann die Gemeinden mit technischen Grundlagen unterstützen (vgl. auch Antwort zu Frage 4), die Zeitplanung und rechtzeitige Ausführung der erforderlichen Massnahmen liegt jedoch in der Verantwortung der zuständigen Behörde oder des zuständigen Unternehmens. Ein Austausch findet im Rahmen der Angebotsplanung zwischen dem Verkehrsverbund Luzern, den Gemeinden und den öV-Anbietern statt.

Zu Frage 4: Viele Haltestellen sind auf Gemeindeboden. Wie unterstützt der Kanton die Gemeinden konkret bei der Erreichung ihrer Ziele?

Die Haltestellen an Gemeindestrassen wurden vom Kanton nicht erhoben und auch nicht in Bezug auf die BehiG-Tauglichkeit untersucht. Die behindertengerechte Sanierung der Bushaltestellen entlang von Gemeindestrassen obliegt gemäss Strassengesetz den Gemeinden. Gegenwärtig erarbeitet die Dienststelle vif zusammen mit den Behindertenorganisationen entsprechende Richtlinien und Projektierungsgrundlagen. Wir empfehlen den Gemeinden, die behindertengerechte Sanierung ihrer Bushaltestellen gemäss diesen Richtlinien und Planungsgrundlagen zu bearbeiten und verweisen auch auf die Empfehlungen der eidgenössischen Fachstelle Hindernisfreie Architektur.

Zu Frage 5: Welche Umsetzungsprojekte auf Seiten Kanton sind in den nächsten Jahren bereits konkret geplant?

Wie wir in unserer Antwort zu Frage 3 bereits festgehalten haben, hat die Dienststelle vif alle Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen erfasst, bezüglich Behindertentauglichkeit geprüft und priorisiert. Entlang von Kantonsstrassen befinden sich im ganzen Kanton Luzern knapp 500 Bushaltestellen, darunter 17 Busumsteigeanlagen (Bus zu Bahn, Bus zu Bergbahn und Bus zu Bus). Im Perimeter der Agglomeration Luzern liegen 152 Bushaltestellen.

Aktuell sind entlang Kantonsstrassen in der Stadt Luzern und in der Gemeinde Nottwil Projekte für die behindertengerechte Sanierung bestehender Bushaltestellen in Planung. Bei Strassenneubauten oder -sanierungen gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen werden bestehende Bus-Haltestellen bereits heute wie auch künftig gemäss den Vorgaben des BehiG angepasst, sofern die Verhältnismässigkeit gegeben ist. Aufgrund des budgetlosen Zustandes konnten in diesem Jahr jedoch noch keine weiteren Projekte für die behindertengerechte Sanierung von Bushaltestellen entlang von Kantonsstrassen neu bearbeitet werden.

Die Massnahmen bezüglich behindertengerechten Bushaltestellen entlang von Kantonsstrassen im Perimeter der Agglomeration Luzern sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern der 3. Generation und in der Liste A mit Gesamtkosten vom 25,43 Millionen Franken mit Realisierung ab 2019 enthalten. Von den 152 Haltestellen an den Kantonsstrassen im Agglomerationsperimeter sollen 116 umgebaut werden (vgl. Massnahme GV-6). Der Bundesrat wird das Agglomerationsprogramm der 3. Generation voraussichtlich im nächsten Jahr beschliessen. Zurzeit gehen wir davon aus, dass der Bund wie bei den beiden vorausgehenden Programmen der 1. und 2. Generation einen Mitfinanzierungsanteil von rund 35 Prozent an die anrechenbaren Investitionskosten leisten wird.

Zu Frage 6: Wie läuft der Einbezug der Behindertenorganisationen in diesen Fragen?

Bei den Kantonsstrassenprojekten werden die Betroffenen einerseits nach den Vorgaben des Strassengesetzes und andererseits gemäss dem Qualitätsmanagement der Dienststelle vif einbezogen. Bei grösseren und komplexen Vorhaben werden die Behindertenorganisationen bereits im Stadium des Planungsprozesses miteinbezogen. Die Planung der Massnahmen für die Umsetzung des BehiG bei Bushaltestellen entlang von Kantonsstrassen erfolgt gemäss den massgebenden gesetzlichen Grundlagen, den Normen der VSS und den Richtlinien (Fachordner) der Dienststelle vif. Bei den übrigen Projekten werden die Betroffenen rechtzeitig vor Inbetriebnahme involviert, um die Funktionalität zu prüfen.