

REGIERUNGSRAT

22. Januar 2020

19.340

Motion David Burgherr, SP, Lengnau (Sprecher), Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, Andre Rotzetter, CVP, Buchs, Maya Bally Frehner, BDP, Henschiken, Sabine Sutter-Suter, CVP, Lenzburg, Karin Koch Wick, CVP, Bremgarten, Dr. Severin Lüscher, Grüne, Schöffland, Antoinette Eckert, FDP, Wettingen, und Marco Hardmeier, SP, Aarau, vom 19. November 2019 betreffend hindernisfreie öffentliche Verkehrsanlagen im Busverkehr; Ablehnung

I.

Text und Begründung der Motion wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat lehnt die Motion mit folgender Begründung ab:

Die Motion bezweckt eine Ergänzung in der Baugesetzgebung, die die Anpassung der öffentlichen Busverkehrsanlagen an die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3) verlangt. Als Richtlinie sei dabei die VSS-Norm SN 640 075 "Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum" für massgebend zu erklären.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (Art. 15 Abs. 1 und 3 in Verbindung mit Art. 3 lit. b und e) erteilt dem Bundesrat den Auftrag, die nötigen Vorschriften zu erlassen, um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen. Von dieser Kompetenz hat der Bundesrat Gebrauch gemacht durch den Erlass der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) vom 12. November 2003 (SR 151.34). In einer weiteren Verordnung, der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) vom 23. März 2016 (SR 151.342), finden sich Detailvorschriften, die namentlich die technischen Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen zum Inhalt haben. So soll im Busverkehr der Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Rollator grundsätzlich dadurch möglich gemacht werden, dass der Niveauunterschied und die Spaltenbreite zwischen Perron (Haltestellenkante) und Einstiegsbereich bestimmte Höchstmasse nicht überschreiten. Art. 13 VAböV verweist hierzu auf die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Fassung gemäss ABl. L 356 vom 12. Dezember 2014, Seite 110 (Anhang Ziffer 2.3). Kerngedanke dabei ist, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benutzen, auch die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können, wie es Art. 3 VböV verlangt. In den Erläuterungen zur VAböV vom Dezember 2019 (Ziffer 4) führt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation aus:

"Das Bundesamt für Verkehr BAV empfiehlt, sich bei der Gestaltung von Bushaltestellen grundsätzlich an den entsprechenden Ziffern der Norm VSS 640 075 'Hindernisfreier Verkehrsraum' und deren Anhang zu orientieren."

Die VSS-Norm regelt in Ziffer 15 des Anhangs die Neigungsverhältnisse von Strasse und Trottoir/ Perron, die Manövrierflächen für Rollstühle sowie die Höhe der Haltekante (22–30 cm für den autonomen niveaugleichen Einstieg oder 16 cm bei Hilfestellung durch Personal). Sie gibt ferner einen Hinweis zum Aufbau der Haltekante und regelt das schrittweise Vorgehen in der Projektierung zur Festlegung der Kantenhöhe (hohe Haltekante mit 22–30 cm, als Rückfalllösung 16 cm). Ziffer 26 der Norm weist darauf hin, dass bei hohen Haltekanten ein paralleles Anfahren an die Haltekanten gewährleistet sein muss.

Die kantonale Fachstelle ihrerseits hat die "Empfehlungen Bushaltestellen" herausgegeben (Version vom 16. Dezember 2018, Aktualisierung in Arbeit). Es handelt sich dabei um einen Leitfaden, der das anwendbare Recht aufführt und angibt, wie die Umsetzung konkret erfolgen kann. Der Leitfaden führt unter anderem aus, wie eine Haltekante zu bauen ist, damit im Zusammenwirken von Kante und Fahrzeug die vorgeschriebenen Spalt- und Stufenmasse eingehalten werden können.

Solche Empfehlungen und Richtlinien von Kanton und Bund sind "nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts in der Regel Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen und in diesem Sinn beachtlich" (Entscheid des Bundesgerichts 1C_97/2007 vom 10. September 2007, E. 2.4).

Der Regierungsrat lehnt die Motion ab, weil dem Kanton, wie oben ausgeführt, aufgrund der alleinigen Bundeszuständigkeit die Kompetenz für eine eigenständige gesetzliche Lösung fehlt und der Kanton mit den Empfehlungen Bushaltestellen die Umsetzung bereits ausreichend konkretisiert hat. Ein weitergehender Regelungsbedarf ist nicht gegeben.

Konsequenzen der Umsetzung, insbesondere Auswirkungen auf die Aufgaben- und Finanzplanung

Eine Umsetzung der Motion hätte keine Auswirkungen auf die Aufgaben- und Finanzplanung.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'400.–.

Regierungsrat Aargau