



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten (Partnerschaftliches Geschäft)**

Datum: 21. Dezember 2010

Nummer: 2010-433

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

betreffend Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten (Partnerschaftliches Geschäft)

vom 21. Dezember 2010

1	Zusammenfassung	2
2	Ausgangslage	2
2.1	Die Vereinbarung (Staatsvertrag BS/BL)	2
2.2	Der Auftrag des Landrates beziehungsweise des Regierungsrates	3
2.3	Die heutige Umsetzung des subventionierten Fahrdienstes	3
2.4	Gesamtschau aller öffentlicher Transportleistungen	4
3	Ziele des Behindertenfahrdienstes ab 2012	5
4	Die Neuregelung	6
4.1	Die Anspruchsberechtigung	6
4.1.1	Definition der Anspruchsberechtigung	6
4.1.2	Subsidiarität	6
4.1.3	Der Nachweis der Anspruchsberechtigung	7
4.1.4	Beschränkte Gültigkeit der Anspruchsberechtigung	7
4.1.5	Einführung eines Kontingentes für die Anspruchsberechtigten	7
4.1.6	Härtefallregelung	7
4.2	Das Auswahlmodell	8
4.2.1	Das Auswahlmodell aus Kundensicht	8
4.2.2	Das Auswahlmodell aus Anbietersicht	8
4.3	Fahrgebiet und Fahrzeiten	9
4.4	Preis/Tarifsystem	9
4.5	Steuerung von Fahrtenzahlen und Kosten	9
4.5.1	Der Behindertentransport im Vergleich zum öffentlichen Verkehr	9
4.5.2	Kontingentierung	10
5	Bedarf an Fahrten und Beiträgen	11
5.1	Steigender Bedarf	11
5.2	Festlegung des individuellen Kontingentes	12
6	Schlussbemerkung und Antrag	14
6.1	Anpassungen des Staatsvertrages	14
6.2	Notwendiger Beitrag ab dem Jahr 2012	15
6.3	Höhe des Beitrags des Kantons Basel-Landschaft ab 2012	15
6.4	Anhörung der Betroffenen	15
6.4.1	Anhörung der Behinderten- und Betagtenorganisationen	15
6.4.2	Einbezug der möglichen Anbieter	16
6.5	Antrag	16

1 Zusammenfassung

Der Fahrdienst für Behinderte und Betagte stösst an Grenzen. Die heutige Umsetzung weist Verbesserungsbedarf hinsichtlich Verfügbarkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit auf. Die zuständige Kommission KBB (Koordinationsstelle Fahrten von Behinderten beider Basel) hat eine Neuregelung ausgearbeitet, welche auf den 1. Januar 2012 umgesetzt werden soll. Sie beinhaltet den Wechsel von einem Modell mit Ausschreibung der Leistung durch die Kantone und Vergabe an einen Anbieter zu einem Modell mit mehreren zugelassenen Anbietern, die im Wettbewerb stehen. Dadurch werden qualitative und wirtschaftliche Verbesserungen erwartet und Entwicklungen ermöglicht. Den Kundinnen und Kunden soll ein zeitgemässer Fahrdienst zur Verfügung stehen, in welchem insbesondere auch spontane Fahrten möglich werden.

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben den im Staatsvertrag (BL: SGS 480.11, BS: SG 953.930) vereinbarten maximalen Beitrag von 2.1 auf 2.5 Millionen Franken für das Jahr 2009 beziehungsweise auf 2.6 Millionen für das Jahr 2010 erhöht (BL: LRB [2009/23](#), BS: RRB 09/21/27), verbunden mit dem Auftrag, das heutige Konzept zu überprüfen und anzupassen. Für das Jahr 2011 wurde nochmals ein Betrag von 2.6 Millionen beantragt (BL: LRV [2010/280](#), BS: RRB 10/30/39). Eine Verlängerung der Übergangsfrist wurde notwendig, da die Prüfung eines neuen Konzeptes mit mehreren zugelassenen Fahrdiensten anstelle des bisherigen Monopols eines Leistungsanbieters nach Ansicht der KBB eine vertiefte Analyse erforderte.

Die KBB beantragt mit dem vorliegenden Geschäft eine Anpassung des Staatsvertrages, die eine Umsetzung eines neuen Konzeptes vereinfacht. Der maximale Beitrag der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt soll in der Höhe von CHF 2'600'000 pro Jahr beibehalten werden. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt ungefähr die Hälfte des maximalen Beitrages, also circa CHF 1'300'000.

2 Ausgangslage

2.1 Die Vereinbarung (Staatsvertrag BS/BL)

Grundlage des Fahrdienstes ist ein Vertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die „Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten“ vom 13. Oktober 1998 (BL: SGS 480.111, BS: SG 953.930).¹

In der Vereinbarung ist in § 5 die Höhe des maximalen Beitrags beider Kantone geregelt. Entsprechend benötigt eine Beitragserhöhung eine Anpassung des Vertrags. Im Kanton Basel-Landschaft

¹ Die Vereinbarung bildet im Kanton Basel-Landschaft die gesetzliche Grundlage für die Beiträge an die Fahrten, da der Kanton bisher über keine andere gesetzliche Grundlage verfügt. Die Vereinbarung ist deshalb gesetzwesentlich. Allerdings wurde der Staatsvertrag beim Abschluss seinerzeit nicht dem Staatsvertragsreferendum nicht unterstellt - vermutlich weil ursprünglich das unterdessen aufgehobene Gesundheitsgesetz die gesetzliche Grundlage bildete. Die Vereinbarung soll nun nachträglich dem Staatsvertragsreferendum unterstellt werden.

In Basel-Stadt bildet das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (951.100) die gesetzliche Grundlage für Beiträge an Fahrten für behinderte und betagte Menschen. In Basel-Landschaft ist ein entsprechendes Gesetz in Vorbereitung, in der Ausgestaltung aber noch nicht entschieden.

liegt die Zuständigkeit für die Anpassung des maximalen Beitrags beim Landrat, im Kanton Basel-Stadt beim Regierungsrat. Der Betrag wurde für die Jahre 2009 und 2010 mit LRB [2009/23](#) beziehungsweise RRB 09/21/27 und für das Jahr 2011 nochmals mit RRB 10/30/39 beziehungsweise mit LRB [2010/280](#) erhöht.

Die Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten regelt die Rahmenbedingungen für Beiträge an anspruchsberechtigte Fahrten. Die KBB hat die Aufgabe, Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen abzuschliessen. Die Organisation des Fahrdienstes muss das Ziel verfolgen, das Bedürfnis an Fahrten bestmöglich zu befriedigen. Wie der Fahrdienst organisiert wird, ist nicht im Staatsvertrag festgelegt, sondern liegt grundsätzlich in der Entscheidungskompetenz der KBB.

2.2 Der Auftrag des Landrates beziehungsweise des Regierungsrates

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben im Jahr 2009 mit der Erhöhung des Beitrages an die Fahrten für Behinderte die KBB beauftragt, den Fahrdienst zu überprüfen und den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Der Auftrag des Landrates lautete: „Für die Fortführung des Dienstes ab dem Jahr 2011 wird der Regierungsrat beauftragt, dem Landrat eine Neuregelung vorzulegen, unter der Berücksichtigung einer Gesamtschau der öffentlichen Transportleistungen für Behinderte inklusive Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Ferner soll eine Lösung bezüglich der Anspruchsregelung gefunden werden.“ Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat das partnerschaftliche Geschäft gleichlautend beschlossen.

Für eine Umsetzung der Neuregelung per 2011 gemäss Auftrag hätten die konkreten Vorbereitungen spätestens Anfang 2010 angegangen werden müssen. Voraussetzung wäre ein erneuter Beschluss der beiden Parlamente spätestens auf diesen Zeitpunkt hin gewesen. Der KBB stehen aber nur geringe personelle Ressourcen zur Verfügung. Sie war aufgrund der Komplexität des partnerschaftlichen Geschäftes, der noch fehlenden Grundlagen sowie aufgrund personeller Wechsel der Verantwortlichen in Basel-Stadt nicht in der Lage, neben der Weiterführung des ordentlichen Betriebes sämtliche notwendigen Vorbereitungsarbeiten für eine Neuregelung inklusive Parlamentsvorlage innerhalb weniger Monate zu leisten.

Die KBB beurteilte einen raschen Systemwechsel ohne vertiefte Prüfung der verschiedenen Möglichkeiten als zu riskant beziehungsweise die Sicherung des Fahrdienstes für die Kundinnen und Kunden als prioritär. Sie beauftragte deshalb im Sommer 2009 eine Analyse, um den möglichen Wechsel vom bisherigen System mit einem subventionierten Leistungsanbieter zu einem Modell mit mehreren beitragsberechtigten Anbietern vertiefter zu prüfen. Die Analyse empfahl den Wechsel. Daraufhin wurde im Frühjahr 2010 die Erarbeitung eines Detailkonzeptes angegangen, welches nun vorliegt. Im gleichen Zeitraum wurden die anderen Aufträge bearbeitet, nämlich die Erstellung der Gesamtschau der öffentlichen Transportleistungen sowie die Prüfung der Regelung der Anspruchsberechtigung.

2.3 Die heutige Umsetzung des subventionierten Fahrdienstes

Die KBB hat aufgrund einer Ausschreibung einen Leistungsvertrag mit der 33er Taxi AG Basel abgeschlossen. Beiträge werden nur an durchgeführte Fahrten ausgerichtet. Die operative Leitung wurde einer externen Geschäftsstelle übertragen. Die beiden Kantone leisteten im Jahr 2009 einen

Beitrag von insgesamt CHF 2'188'520 (BL: CHF 1'124'899, BS: CHF 1'063'620). Im Jahr 2010 werden die Kantone gemäss Hochrechnung CHF 2'366'600 bezahlen.

Die Fahrten werden mit einer rollstuhlgerechten Fahrzeugflotte geleistet. Das Fahrgebiet entspricht dem Perimeter des Tarifverbundes NWCH (TNW). Die Betriebszeiten sind 06.00 bis 01.00 Uhr. Die Fahrberechtigten bestellen die Fahrten bei einer Dispositionszentrale. Die Fahrten müssen in der Regel spätestens am Vortag bestellt werden. Sogenannte Spontanfahrten müssen mindestens zwei Stunden vor der gewünschten Fahrzeit bestellt werden und kosten einen Zuschlag; Sofortbestellungen sind im heutigen System also nicht möglich.

Im Jahr 2009 wurden 110'053 Fahrten durchgeführt. Knapp die Hälfte, circa 50'000 Fahrten, erfolgten zum Tarif A. Für diese Fahrten kommt kein anderer Kostenträger auf und die Fahrten sind deshalb für die Kundinnen und Kunden so vergünstigt, dass sie ungefähr den doppelten Tarif einer Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr bezahlen. Die anderen 60'000 Fahrten erfolgten zum Tarif B. Der Beitrag der Kantone an diese Fahrten ist wesentlich geringer, da bei ihnen davon ausgegangen wird, dass ein weiterer Kostenträger Beiträge leistet.

Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge beschränkt die Fahrmöglichkeiten für die Kundinnen und Kunden. Genutzt wird das Angebot zu einem grossen Teil von Personen im AHV-Alter. Personen über 65 Jahre machen zirka 68% der Fahrberechtigten aus, während Personen unter 65 Jahren ungefähr 32% der Berechtigungen innehaben. Knapp die Hälfte aller Fahrberechtigten ist dauerhaft auf den Rollstuhl angewiesen. Anspruchsberechtigt sind Personen, die aufgrund einer Behinderung den öffentlichen Verkehr nicht nutzen können.

Der heutige subventionierte Fahrdienst entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die Kundinnen und Kunden müssen verschiedene Einschränkungen bezüglich der Verfügbarkeit von Fahrten und der Qualität in Kauf nehmen. Die Vergabe aller subventionierten Fahrten an einen Auftragnehmer führt zu einer Abhängigkeit der Fahrgäste von dessen Angebot.

2.4 Gesamtschau aller öffentlicher Transportleistungen

Eine Gesamtschau aller öffentlicher Transportleistungen inklusive Investitionen in den öffentlichen Verkehr wurde erstellt.² Sie zeigt auf, dass es neben dem subventionierten Fahrdienst zahlreiche Angebote mit einem beträchtlichen Fahrvolumen im Behindertenfahrdienst gibt, die ohne direkte finanzielle Unterstützung der Kantone operieren. Es handelt sich dabei sowohl um kommerzielle Anbieter von Fahrdiensten als auch um Non-Profit-Anbieter wie die IVB und kleinere Dienste mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. In bestimmten Fällen übernehmen andere Kostenträger wie insbesondere die Ergänzungsleistungen indirekt einen Teil der Fahrtkosten dieser Fahrten.

Die Angebote dieser Anbieter unterscheiden sich oft deutlich vom Angebot des subventionierten Fahrdienstes. Die für die Fahrgäste kostengünstigen Angebote unterliegen oft Einschränkungen in der Verfügbarkeit, insbesondere indem keine Einzel- und Spontanfahrten angeboten werden. Kommerzielle Anbieter verlangen entweder einen Fahrgastbeitrag in der Höhe von Taxi-Kosten oder stehen nur in beschränkten Zeiten für eine eingegrenzte Zielgruppe zur Verfügung. Ein alternatives Fahrangebot, das keine Subventionen erhält und deutlich unter den ordentlichen Taxi-

² „Gesamtschau öffentliche Transportleistungen für Menschen mit einer Behinderung“, Bericht vom 8.4.2010, nachgeführt durch die KBB im Oktober 2010

kosten liegt, steht Behinderten bislang also nur in Teilbereichen, insbesondere bei regelmässigen Fahrten, zur Verfügung.

Die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs ist in der Region Basel auf der Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) seit 2005 im Gang. Beim normalspurigen Eisenbahnnetz sind die Umbauten abgeschlossen und im Regionalverkehr der SBB ist ausschliesslich modernes Rollmaterial im Einsatz. Im Kanton Basel-Landschaft werden die Bushaltestellen im Rahmen der normalen Unterhaltsarbeiten an die gesetzlichen Vorgaben angepasst. Die Anpassung des Tramnetzes ist erst in Planung. Die Kosten für die notwendigen Arbeiten sind beträchtlich und eine Gesamtsumme noch nicht absehbar. Die Kosten dürften jedoch deutlich höher sein als die Beiträge an die subventionierten Fahrten oder die ausgerichteten Ergänzungsleistungen für Transportleistungen, wenn die Forderungen des BehiG vollständig umgesetzt werden.

3 Ziele des Behindertenfahrdienstes ab 2012

Menschen mit Behinderung sollen wenn immer möglich den öffentlichen Verkehr nutzen können. Der in den nächsten Jahren erwartete verbesserte Zugang reduziert die Nachfrage nach individuellen Fahrten für Behinderte allerdings nur für jene Personen, welche aufgrund des ebenerdigen Einstiegs oder der Verbesserung der Bedienungselemente diesen neu nutzen können. Liegt das Problem der Betroffenen beim Weg zur Haltestelle, bei der Orientierung oder beim Aufenthalt im Fahrzeug, so können diese Personen den öffentlichen Verkehr auch dann nicht nutzen, wenn alle Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet sein werden. Ziel dieser Anpassungen gemäss BehiG ist zudem erst das Jahr 2024.

Deshalb bleiben trotz grosser Investitionen in die Behindertengerechtigkeit des ÖV viele Personen auf einen ergänzenden Behindertenfahrdienst angewiesen. Mit der Überprüfung der Regelung der Anspruchsberechtigung gilt es sicher zu stellen, dass nur jene Fahrten von Behinderten subventioniert werden, die nicht mit ÖV gemacht werden können.

Betroffene Menschen mit Behinderung, die den öffentlichen Verkehr nicht nutzen können, wünschen eine gleichgestellte Mobilität, wie sie Menschen ohne Behinderung haben, nämlich dass sie sofort, unbeschränkt, qualitativ befriedigend sowie zu den üblichen ÖV-Tarifen mit einem Behindertenfahrdienst fahren können. Diese Ziele kann der Behindertenfahrdienst aufgrund der erwarteten hohen Kosten nicht erreichen. Vielmehr gilt es, mit einem beschränktem Beitrag der Kantone eine angemessene Mobilität für Behinderte und Betagte zu sichern. Sie sollen ein bedarfsgerechtes Angebot an Behindertentransportdienstleistungen nutzen können, um lebensnotwendige Verrichtungen wie Arztbesuche wahrzunehmen, Besorgungen zu erledigen sowie am sozialen und kulturellen Leben teilzuhaben.

Die Regelung des Fahrdienstes ist so vorzunehmen, dass die Beiträge das Bedürfnis an Fahrten so gut wie möglich befriedigen. Aufgrund einer vertieften Prüfung des heutigen Fahrdienstmodells und eines Vergleichs mit den gut funktionierenden Angeboten in Bern und Zürich durch einen externen Berater im Jahr 2009 kam die KBB zum Schluss, dass ein Modellwechsel mit wesentlichen Vorteilen verbunden ist. Das heutige Ausschreibungsmodell mit einem Anbieter soll durch ein Konkurrenz- oder Auswahlmodell mit mehreren Anbietern ersetzt werden. Im 2010 wurde zusammen mit einem externen Spezialisten intensiv am Detailkonzept gearbeitet. Das Detailkonzept liegt vor, mit der Vorbereitung der Umsetzung kann anfangs 2011 begonnen werden.

4 Die Neuregelung

Die vorgesehenen Regelungen werden in einem Umsetzungskonzept³ detailliert beschrieben. Im Folgenden werden die vorgesehenen Regelungen kurz dargelegt. Sie haben einen wichtigen Einfluss auf die benötigten Beiträge und müssen deshalb bei der Festlegung des Beitrages Beachtung finden.

Sie entsprechen weitgehend den Regelungen, wie sie der Kanton Bern seit einigen Jahren erfolgreich praktiziert. Eine Abweichung besteht dahingehend, dass dieser Kanton seinen Einwohnerinnen und Einwohnern mehr subventionierte Fahrten zuspricht, als dies gemäss Prognose in den beiden Basel möglich sein wird.

4.1 Die Anspruchsberechtigung

4.1.1 Definition der Anspruchsberechtigung

Der Staatsvertrag definiert die Anspruchsberechtigung in § 2 wie folgt: „Beiträge an Fahrten von anerkannten Transportunternehmungen können von Behinderten beansprucht werden, wenn sie Wohnsitz in Basel-Landschaft oder Basel-Stadt haben und wenn sie aufgrund einer Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen können. Die Fahrtberechtigung ist durch Arztzeugnis auszuweisen.“ Das ärztliche Attest muss bestätigen, dass die Person das öffentliche Verkehrsmittel aus medizinischen Gründen nicht benutzen kann und auf den Behindertentransport angewiesen ist.

Die bisherige Definition hat weiterhin ihre Berechtigung. Sie wird deshalb grundsätzlich beibehalten. Drei kleine Ergänzungen in der Definition im Staatsvertrag verdeutlichen die bisherige Praxis: Beiträge können von Behinderten *und mobilitätseingeschränkten Betagten* beansprucht werden (zwei Drittel der heutigen Kundschaft sind über 65 Jahre alt, ihr Fahrvolumen entspricht circa der Hälfte aller subventionierten Fahrten). Die Behinderung muss *dauerhaft* sein, damit eine Anspruchsberechtigung besteht, und sie soll andererseits erteilt werden, wenn die Personen das öffentliche Verkehrsmittel nicht *selbstständig* benutzen können. Der Begriff der Selbstständigkeit wird im Behindertengleichstellungsgesetz verwendet. Es ist nicht zumutbar, dass behinderte Personen immer eine Begleitperson organisieren müssen, um mobil zu sein.

Der Staatsvertrag schliesst eine Anspruchsberechtigung für jene Personen aus, welche ein Auto besitzen, an welches Beiträge einer Sozialversicherung geleistet wurden und das sie selbständig lenken können. Neu soll eine Ausnahme dahingehend vorgesehen werden, dass diese Personen Beiträge an Fahrten beanspruchen können, wenn sie aus gesundheitlichen Gründen das Auto zeitweise nicht benutzen können.

4.1.2 Subsidiarität

Fahrten, die anderweitig finanziert werden, sind von der Beitragsberechtigung ausgeschlossen. Dies betrifft Fahrten zur Arbeit, die durch die Invalidenversicherung finanziert werden, Fahrten zur Schule, welche die Kantone finanzieren, kollektive Fahrten von Institutionen, welche durch diese finanziert werden, Fahrten zu medizinischen Behandlungen, soweit sie durch Kranken-

³ „Umsetzungskonzept für den Fahrdienst für Behinderte der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt“ vom 17.11.2010

/Unfallversicherungen oder der Invalidenversicherung abgegolten werden sowie Fahrten zu Tagesstätten, für welche Ergänzungsleistungen beansprucht werden können.

Die bisherige Praxis mit Fahrten zu Tarif A (sogenannte „Freizeitfahrten“, deutlich subventioniert, für Freizeit Zwecke beziehungsweise für Personen mit Fahrtkosten über CHF 1'000 pro Jahr nach Tarif B ohne Rückerstattungsmöglichkeit) und Tarif B (weniger subventioniert, für andere Zwecke) soll aufgehoben werden.

4.1.3 Der Nachweis der Anspruchsberechtigung

Der Nachweis der Voraussetzungen soll bei allen Personen zukünftig vertiefter als bisher überprüft werden. Das Arztzeugnis wird beibehalten. Es wird ergänzt mit einer ausführlichen Selbstdeklaration. Diese liefert detailliertere Angaben als das Arztzeugnis. Damit wird besser überprüfbar, ob das Kriterium, dass der ÖV nicht selbstständig benutzt werden kann, tatsächlich erfüllt ist.

4.1.4 Beschränkte Gültigkeit der Anspruchsberechtigung

Eine weitere Verschärfung der Anspruchsberechtigung wird dahingehend vorgenommen, dass eine erteilte Anspruchsberechtigung nur für jene Fahrten gültig ist, die mit dem ÖV nicht möglich sind. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass ein Teil der behinderten Personen nur für gewisse Strecken oder unter gewissen Witterungsbedingungen auf den Behindertenfahrdienst angewiesen ist.

4.1.5 Einführung eines Kontingentes für die Anspruchsberechtigten

Die Anspruchsberechtigung ist anders als bisher nicht mehr für eine unbeschränkte Anzahl an subventionierten Fahrten gültig. Da die Steuerungsmöglichkeit der kantonalen Beiträge über einen Leistungsauftrag mit einem Auftragnehmer wegfällt, muss das Ausmass an Vergünstigungen für die Anspruchsberechtigten anderweitig begrenzt werden. Die bisherige eher versteckte Kontingentierung (Steuerung über den Leistungsauftrag und das Angebot) wird durch eine festgelegte Anzahl vergünstigter Fahrten pro Person und Monat beziehungsweise Jahr ersetzt. Sind für einzelne Personen darüber hinaus subventionierte Fahrten nachweislich notwendig, kann die Härtefallregelung in Anspruch genommen werden.

4.1.6 Härtefallregelung

Anspruchsberechtigten Personen, die einen begründeten Mehrbedarf geltend machen, kann ein zusätzliches Kontingent an Fahrten zugeteilt werden. Um weitere vergünstigte Fahrten zu erhalten, müssen zusätzliche Kriterien erfüllt sein (insbesondere Höhe von Einkommen und Vermögen, gesundheitliche Situation, Integrationsziel, fehlende Alternativen).

4.2 Das Auswahlmodell

4.2.1 Das Auswahlmodell aus Kundensicht

Mit dem Auswahlmodell wird das bisherige Monopol durch ein Angebot an mehreren Transportdiensten ersetzt. Dadurch kann für die mobilitätsbehinderte Kundschaft in folgenden Bereichen ein deutlicher Mehrwert erreicht werden:

- Möglichkeit der Auswahl unter mehreren Anbietern
- Steigerung der Qualität der Transportdienste durch Wettbewerb
- Verbesserung der Verfügbarkeit, insbesondere Realisierung effektiver Spontanfahrten
- Senkung der Bruttokosten pro Fahrt
- Erhöhung des Gesamtvolumens an „Freizeitfahrten“

Verhandlungen mit einem Monopol-Anbieter über Qualität, Verfügbarkeit, Preisgestaltung usw. sind erfahrungsgemäss schwierig, da keine Vergleichsmöglichkeiten vorhanden sind. Dieses Problem fällt mit dem Auswahlmodell weg: Die Qualität des Angebots wird in erster Linie durch die Fahrgäste beurteilt. Der „Markt“ entscheidet, welche Transportdienste Erfolg haben und welche nicht. Der Fahrgast wird in Zukunft, analog zum Taxiwesen, aus mehreren zugelassenen Anbietern sein bevorzugtes Unternehmen wählen können.

4.2.2 Das Auswahlmodell aus Anbietersicht

Grundsätzlich können folgende Angebote im Dienst der Mobilität von Menschen mit Behinderung unterschieden werden:

- Öffentlicher Verkehr
- Privat organisierte Transporte
- Behindertentransport mit ehrenamtlichen Fahrer/innen
- Professioneller Behindertentransport

Unter den Behindertentransporten beschränkt sich das Auswahlmodell auf die professionellen Angebote. Transportdienste mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern („Freiwilligentransporte“) bewegen sich sowohl rechtlich als auch in Bezug auf Aspekte von Qualität und Sicherheit oftmals in einer Grauzone.

Aufgrund dieser Überlegungen sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen, damit einem Transportdienst die Zulassung zum subventionierten Behindertentransport erteilt werden kann:

- Professionelles Transportunternehmen
- Kein unbezahltes Fahrpersonal („Freiwillige“, Arbeitslose usw.)
- Keine Einschränkungen des Benutzerkreises (z.B. Taxi-Vereine: „Mitglieder fahren Mitglieder“)
- Fahrer/innen sind im Besitz des Ausweises B121 (berufsmässiger Personentransport) oder B122 („erleichterte Taxiprüfung“)
- Verfügbarkeit des Fahrdienstes mind. zu den Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs, wobei Randzeiten (Abend / Wochenende) auch in Kooperation mit anderen Anbietern abgedeckt werden können.
- Der Fahrdienst bietet Rollstuhltransporte und/oder Fahrten für behinderte Personen ohne Rollstuhl („Fussgänger“) an.

- Fahrzeuge für Rollstuhltransporte sind gemäss den ASTRA-Empfehlungen 30-25.1 betreffend „Fahrzeuge für den Transport von Behinderten“ ausgerüstet.

Mit den Transportunternehmen, die die Zulassungskriterien erfüllen, wird ein Anbietervertrag abgeschlossen.

4.3 Fahrgebiet und Fahrzeiten

Die vergünstigten Fahrten werden gegenüber heute unverändert im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW angeboten. Für kleine regionale Unternehmen können Ausnahmen festgelegt werden.

Die Dienstleistung der Transportunternehmungen ist mindestens zu den Betriebszeiten des öffentlichen Regionalverkehrs der entsprechenden Region zu erbringen.

4.4 Preis/Tarifsystem

Das bisherige System mit Tarifzonen wird ersetzt durch eine Tariftabelle, die abhängig vom Taxameterbetrag ist. Dieser setzt sich zusammen aus Grundtaxe, km-Preis und Wartetaxe. Der Fahrgast bezahlt einen bestimmten Anteil davon. Der Anteil kann – je nach Budget der KBB – schwanken.

Nicht berücksichtigt bei der Ermittlung des Selbstbehalts werden allfällige Zuschläge (z.B. Rollstuhlzuschlag, Anfahrtswege). Damit werden Rollstuhlfahrende und Personen in abgelegenen Gebieten nicht mit einem teureren Selbstbehalt belastet.

Der Tarif für die Kundinnen und Kunden ist massgeblich für die Steuerung der Kosten. Wird der Fahrpreis erhöht, so reduziert dies sowohl die Beiträge der Kantone als auch die Fahrtenzahl.

Der Tarif für die Kundinnen und Kunden soll sich im heutigen Rahmen bewegen. Sie bezahlen etwas mehr als das Doppelte eines ÖV-Billets (ohne Vergünstigungen), wenigstens 6 Franken für eine Fahrt. Bei den Fahrpreisen für die Kundinnen und Kunden ist zu bedenken, dass viele von ihnen über nicht mehr als ein gemäss Ergänzungsleistungen existenzsicherndes Einkommen verfügen.

4.5 Steuerung von Fahrtenzahlen und Kosten

4.5.1 Der Behindertentransport im Vergleich zum öffentlichen Verkehr

Der Behindertentransport wird verschiedentlich als „ÖV der Behinderten“ bezeichnet – oftmals verbunden mit der Forderung nach Integration des Behindertentransports in die Strukturen des öffentlichen Verkehrs. Es wird dabei ausser Acht gelassen, dass die Strukturen von Behindertentransport und öffentlichem Verkehr sehr unterschiedlich sind, was entsprechenden Einfluss auf die Kosten hat.

Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr funktioniert der Behindertentransport nach dem Taxi-Prinzip. Er kennt weder Linien noch festgelegte Haltestellen und befördert die Fahrgäste nur selten

in grösseren Gruppen. Vielmehr werden in der Regel Einzelpersonen zu individuellen Zeiten auf beliebig wechselnden Strecken von Haustür zu Haustür gefahren.

Diese Individualität hat ihren Preis: Da weder die Strecken noch die Anzahl der Fahrten zum Voraus feststehen, ist eine genaue Budgetierung kaum möglich. Während im ÖV eine zusätzliche Person, die ein Tram besteigt, keine zusätzlichen Kosten verursacht, fallen im Behindertentransport bei jeder Fahrt die gesamten Kosten an. Diese unterschiedlichen Strukturen führen dazu, dass die Kosten eines Behindertentaxis gegenüber einer Fahrt mit dem ÖV das 20- bis 30-fache betragen.

Das folgende fiktive Zahlenbeispiel verdeutlicht die finanzielle Problematik:

Tabelle 1: Auswirkungen der Fahrgewohnheiten auf die Kosten im Behindertentransport

Budget (CHF)	3'000'000	7'500'000
Anspruchsberechtigte	2'500	2'500
Durchschnittskosten pro Fahrt (ohne Kundenbeitrag)	30	30
Fahrten pro Person und Jahr	40	100
Fahrten pro Monat	3.3	8.3
Fahrten pro Woche	0.8	1.9

Ein Budget von CHF 3 Mio ergibt bei den aufgeführten Berechnungsgrundlagen 40 Fahrten pro Person und Jahr, also im Durchschnitt weniger als 2 Retourfahrten pro Monat. Wollte man allen Kundinnen und Kunden wöchentlich eine Retourfahrt ermöglichen, so wäre ein Budget von 7.5 Millionen notwendig.

Eine Steuerung der Nachfrage und damit eine Kontrolle des Budgets kann einerseits mit einer Beschränkung der Fahrtenzahl pro Person (Kontingentierung), andererseits über die Höhe des Tarifs erreicht werden.

4.5.2 Kontingentierung

Eine Möglichkeit der Steuerung besteht in der Beschränkung der Anzahl Fahrten pro anspruchsberechtigte Person (Fahrten-Kontingent). Diese ist unbedingt vorzusehen, um den Fahrdienst über das ganze Jahr zu sichern. Die Herausforderung bei der Festlegung des Kontingents besteht darin, dieses so festzulegen, dass es die Einhaltung des Budgets ermöglicht und die Fahrgäste nur soweit wie nötig einschränkt. Die Ansprüche der Kundinnen und Kunden sind sehr unterschiedlich. Benutzergruppen, die nur wenige Fahrten jährlich benötigen, stehen solchen gegenüber, die analog zur Mobilität nicht behinderter Personen Hunderte von Fahrten als notwendig erachten. Für die Festlegung des Kontingents muss ein Mittelwert zwischen diesen Anspruchsgruppen gefunden werden, der die Einhaltung des Budgets erlaubt.

Da die Ansprüche und Gewohnheiten der Nutzenden ändern können, gibt es für die Festlegung des Kontingentes keine sichere Regel. In der Praxis bedeutet das: Wenn die Mittel nicht ausreichen, müssen allenfalls die Kontingente reduziert (oder/und der Preis angepasst) werden.

Eine solche Beschränkung der Fahrten könnte bei der KBB-Kundschaft – als Verschlechterung gegenüber heute - Anlass zu Kritik geben. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch im bestehenden System die beschränkte Kapazität des Monopolisten faktisch einer Kontingentierung gleichkommt.

Die Höhe des Kontingents kann indirekt die Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips unterstützen: Ein knappes Kontingent motiviert die Anspruchsberechtigten eher, Fahrten wo möglich an andere Kostenträger in Rechnung zu stellen.

Eine zweite Möglichkeit der Kontingentierung besteht darin, dass alternativ oder zusätzlich der maximale Beitrag der Kantone pro Person limitiert wird. Diese zweite Kontingentierungsform soll dann eingesetzt werden, wenn die Beiträge der Kantone nicht ausreichen und eine ergänzende Steuerung deshalb notwendig wird.

5 Bedarf an Fahrten und Beiträgen

5.1 Steigender Bedarf

Heutige Prognosen machen deutlich, dass der Trend zu einem erhöhten Bedarf an subventionierten Fahrten für Behinderte und Betagte ab 2012 anhält. In den letzten Jahren war eine stetige Zunahme der Fahrten und der Kilometer zu verzeichnen.

Tabelle 2: Steigerung der Fahrten und der Kilometer

Jahr	Anzahl Fahrten (Tarife A und B)	Total Kilometer
2005	95'293	541'735
2006	95'986	599'075
2007	95'322	637'006
2008	105'048	684'396
2009	110'053	691'172

Die demographische Entwicklung weist auf eine weitere Zunahme der Betagten hin und die Zahl der jüngeren Behinderten nimmt aufgrund einer höheren Lebenserwartung zu. Sowohl Behinderte als auch Betagte wohnen vermehrt in einer eigenen Wohnung und nicht in einem Heim, sodass ihr Bedarf an Mobilität steigt. Auf der einen Seite können damit die Aufwendungen für das Wohnen deutlich reduziert werden, auf der anderen Seite steigen die Mobilitätskosten. Auch Heimbewohne-

rinnen und -bewohner haben einen zunehmenden Anspruch auf individuelle Mobilität und damit auf vergünstigte Fahrten. Der gesellschaftliche Trend zu einer erhöhten Mobilität macht vor Behinderten und Betagten nicht Halt.

Die Verbesserungen für die Fahrgäste in einem neuen System erhöhen die Nachfrage der Kundenschaft. Im bisherigen System der subventionierten Fahrten beschränken verschiedene Regelungen die Nachfrage deutlich. Es steht nur eine begrenzte Anzahl Fahrzeuge zur Verfügung und die Bestellzeiten sind festgelegt. Diese Einschränkungen fallen mit der vorgesehenen Neuregelung weg. Durch die Integration von zusätzlichen Anbietern werden auch Fahrten zu subventionieren sein, die bisher von den Kundinnen und Kunden dieser Fahrdienste ohne Subventionen durchgeführt wurden. Erfahrungen in Bern haben gezeigt, dass die Aufhebung des Monopols die Qualität steigert, was wiederum zur Folge hat, dass die Fahrdienste vermehrt in Anspruch genommen werden (beispielsweise bei echten Spontanfahrten).

Trotz zunehmender Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs ist in den nächsten Jahren aufgrund der demographischen Entwicklung also eine steigende Nachfrage nach Fahrten für Behinderte zu erwarten. Die geplanten Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden erhöhen das Risiko, dass der Behindertenfahrdienst auch dann in Anspruch genommen wird, wenn er nicht unbedingt notwendig ist. Diesem Risiko wird mit einer verschärften Prüfung der Anspruchsberechtigung sowie einer Beschränkung der Anspruchsberechtigung auf die tatsächlich nicht mit dem öffentlichen Verkehr möglichen Fahrten begegnet.

Wie sich der Bedarf an Fahrten für Behinderte und mobilitätseingeschränkte Betagte und damit der Bedarf an kantonalen Beiträgen längerfristig entwickeln werden, kann heute nicht verlässlich prognostiziert werden. Ist der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich verbessert, so ist dadurch eine Abnahme bei den Behindertenfahrten zu erwarten. Der Beitrag der Kantone soll deshalb regelmässig auf seine Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit überprüft werden. Die jährliche Berichterstattung der Koordinationsstelle wird alle vier Jahre ergänzt um eine diesbezügliche Auswertung.

5.2 Festlegung des individuellen Kontingentes

Bislang nutzen 2'100 anspruchsberechtigte Personen subventionierte Fahrten. Die Anzahl stieg über die vergangenen Jahr kontinuierlich leicht an (1921 Personen im 2005, 2090 Personen im 2009). Die Berechnung des benötigten Beitrags beruht auf der Annahme, dass die Zahl der anspruchsberechtigten Personen trotz der demographischen Entwicklung und der Verbesserung des Angebotes aufgrund der Verbesserungen bei der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs und der geplanten Massnahmen im Bereich der Anspruchsberechtigung zukünftig nur noch unwesentlich ansteigen wird.

Im Umsetzungskonzept wurden zwei Varianten dargestellt, um die Auswirkungen des finanziellen Beitrages aufzuzeigen:

- Variante 1: gegenüber heute unveränderte Kantonsbeiträge
- Variante 2: Verdoppelung der Kantonsbeiträge

Bei der Abschätzung der Kosten wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Die Fahrtenverteilung auf die Kundinnen und Kunden bleibt gegenüber heute unverändert.
- Die Subventionierung der Fahrten bleibt im Durchschnitt unverändert.

- Die Gesamtzahl der Fahrten nimmt leicht zu.
- Die Anzahl der Kundinnen und Kunden nimmt unwesentlich zu.
- Eine Reserve für Härtefälle ist berücksichtigt.

Tabelle 3: Berechnung des Beitrages der Kantone (in CHF)

		Variante 1	Variante 2	Angebot Bern und Zürich
Beitrag der Kantone		2'600'000	5'200'000	3'200'000
Verwaltungskosten		150'000	150'000	150'000
Budget für Fahrten		2'450'000	5'050'000	3'050'000
Anspruchsberechtigte		2'200	2'200	2'200
Durchschnittskosten pro Fahrt (ohne Kundenbeitrag)		26	26	26
Anzahl mögliche Fahrten pro Jahr		94'231	194'231	117'308
Fahrten pro Person und Jahr im Durchschnitt		42.83	88.29	53.32
Retourfahrten pro Monat im Durchschnitt		1.78	3.68	2.22
Kontingent pro Jahr (Annahme)		120	kein Kontingent notwendig	192
Retourfahrten pro Person gemäss Kontingent	pro Monat	5	-	8
	pro Woche	1.15	-	1.85

Die KBB schlägt vor, das individuelle Fahrten-Kontingent in der Höhe von 120 Fahrten pro Person und Jahr anzusetzen. Dies entspricht etwas mehr als einer Retourfahrt pro Woche. Folgende Beispiele zeigen auf, welche Mobilität damit über den subventionierten Behindertenfahrdienst möglich ist:

Person A kann in einem Jahr die 60 Retourfahrten nutzen für 3 Zahnarzt- und 10 Arztbesuche, 12 Fahrten für Besorgungen sowie 35 Fahrten beispielsweise zu Freunden und Verwandten, Kursen oder Veranstaltungen.

Person B nutzt 30 Fahrten für Einkäufe, 20 Fahrten für Therapie- und Arztbesuche sowie 10 Fahrten zu Coiffeur, Podologie, Freizeitaktivitäten und Besuchen.

Mit den heutigen Kreditmitteln kann der Kundschaft somit nur ein eingeschränktes Angebot von etwas mehr als einer Retourfahrt pro Woche gemacht werden. Bei einer Verdoppelung der Mittel

könnte unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen auf ein Kontingent verzichtet werden. Sollte ein Angebot mit 192 Fahrten pro Jahr und Person wie in Bern und Zürich realisiert werden, wären nach Schätzung der KBB CHF 3'200'000 notwendig. Obwohl mit mehr Nachfrage nach subventionierten Fahrten gerechnet werden muss, geht die KBB doch optimistisch davon aus, dass aufgrund einer gesteigerten Wirtschaftlichkeit des neuen Systems und der zunehmend verbesserten Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs der bisherige Beitrag ausreicht, um ein angemessenes Angebot zu sichern.

Da die heutige Nachfrageverteilung sehr uneinheitlich ist (die Nachfrage vieler Fahrgäste bleibt deutlich unter dem Durchschnitt und nur wenige fragen deutlich mehr Fahrten als der Durchschnitt nach), kann ein Kontingent, das deutlich höher liegt als der Durchschnitt, finanziert werden. Bei einem Beitrag der Kantone in der Höhe von CHF 2'600'000 kann ein Kontingent von 120 Fahrten angesetzt werden. Da die Berechnung des notwendigen Betrages auf dem Status quo beruht, das neue Konzept aber von zahlreichen wesentlichen Änderungen ausgeht, kann die Nachfrageentwicklung nur sehr grob abgeschätzt werden. Die Entwicklung muss darum sehr genau beobachtet werden, so dass das Kontingent rechtzeitig angepasst werden kann.

6 Schlussbemerkung und Antrag

6.1 Anpassungen des Staatsvertrages

In der Vereinbarung der beiden Kantone ist nicht festgelegt, wie die Fahrten für Behinderte umgesetzt beziehungsweise die Beiträge an die Fahrten geregelt werden sollen. Die Vereinbarung muss deshalb für die vorgesehene Neuregelung nicht grundsätzlich verändert werden.

Mit der Vorlage können Anpassungen bei Bestimmungen der Vereinbarung vorgenommen werden, die die bisherige Praxis verdeutlichen und die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten in einem Modell mit mehreren subventionsberechtigten Anbietern absichern. Die wesentlichen Änderungen:

- In der Bezeichnung der Vereinbarung werden die bereits heute anspruchsberechtigten mobilitätseingeschränkten betagten Personen aufgeführt.
- Präzisierung der Anspruchsberechtigung: Anspruchsberechtigt sind Personen, wenn sie aufgrund einer *dauerhaften* Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht *selbstständig* benutzen können.
- Einführung der Steuerungsmöglichkeit über ein individuelles Kontingent: Die Anzahl der beitragsberechtigten Fahrten sowie der ausgerichtete Beitrag an Fahrten für eine anspruchsberechtigte Person kann limitiert werden. Die Kontingentierung wird ergänzt durch eine Härtefallregelung, bei welcher zusätzliche Kriterien angewendet werden.
- Der gemeinsame Beitrag der Kantone wird unverändert gegenüber den Jahren 2010 und 2011 in der Höhe von CHF 2'600'000 festgelegt. Die Koordinationsstelle wertet alle vier Jahre aus, ob der verbesserte Zugang zum öffentlichen Verkehr eine Reduktion des Beitrages zulässt.

Die Synopse zum Staatsvertrag im Anhang zeigt die beabsichtigten Änderungen detailliert auf und kommentiert sie.

6.2 Notwendiger Beitrag ab dem Jahr 2012

Um einen Fahrbetrieb gemäss geplanter Neuregelung mit 2'200 Kundinnen und Kunden mit einem individuellen Kontingent in der Höhe von 120 Fahrten pro Jahr (fünf Retourfahrten pro Monat) und einem Kundentarif in der jetzigen Höhe zu ermöglichen, ist es erforderlich, den maximalen Beitrag der beiden Kantone in der Höhe von CHF 2'600'000 anzusetzen.

Dies entspricht einer Beibehaltung des Beitrages im Vergleich zu den Jahren 2010 und 2011. Bis im Jahr 2008 betrug der Beitrag CHF 2'100'000, im Jahr 2009 CHF 2'500'000.

Die Beibehaltung des bisherigen Beitrages bedeutet, dass die mit dem Auswahlmodell wegfallenden Einschränkungen für die Kundinnen und Kunden grundsätzlich 1:1 durch neue ersetzt werden müssen. Bringt das Modell die angestrebten wirtschaftlichen Verbesserungen und reduziert der verbesserte Zugang zum öffentlichen Verkehr die Zahl der anspruchsberechtigten Fahrten, so können die gewonnenen Mittel eingesetzt werden, um die Einschränkungen zu reduzieren.

Ein angemessener Fahrdienst für Behinderte und mobilitätseingeschränkte Betagte dient den Betroffenen dazu, lebensnotwendige Verrichtungen wie Arztbesuche wahrzunehmen, Besorgungen zu erledigen sowie am sozialen und kulturellen Leben teilzuhaben. Er hilft, Isolation und Desintegration der Betroffenen und die daraus folgenden Kosten für die Öffentlichkeit vermindern.

Der Fahrdienst ist ein Teil der ambulanten Leistungen, welche es ermöglichen, dass viele Behinderte und Betagte zu Hause leben und betreut werden können. Durch diese Dienste können Kosten im institutionellen Bereich eingespart werden. Zwar kann nicht beziffert werden, ob und in welchem Umfang ein angemessener Fahrdienst Heimeintritte vermeiden helfen kann. Wird aber in Betracht gezogen, dass der Heimeintritt einer Person beim Kanton durch Direktbeiträge und Ergänzungsleistungen jährliche Ausgaben bis CHF 200'000 auslöst, kann das Kriterium der Wirtschaftlichkeit als erfüllt gelten.

6.3 Höhe des Beitrags des Kantons Basel-Landschaft ab 2012

Die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt wird aufgrund des in der Vereinbarung festgelegten Verteilerschlüssels jeweils für zwei Jahre berechnet. Der Schlüssel berücksichtigt die Anzahl der Fahrgäste und die gefahrenen Kilometer. 2011 und 2012 beträgt der Anteil des Kantons Basel-Landschaft 50,1%. Der Beitrag der Kantone wird in der effektiv ausgeschöpften Höhe abgerechnet. Stellen die Kantone wie beantragt im Jahr 2012 CHF 2.6 Millionen zur Verfügung, so fallen für den Kanton Basel-Landschaft Ausgaben von höchstens CHF 1'302'600 an.

6.4 Anhörung der Betroffenen

6.4.1 Anhörung der Behinderten- und Betagtenorganisationen

Im August 2010 hat die KBB zu einer Informations- und Diskussionsveranstaltung eingeladen. Es nahmen vorwiegend Behinderte sowie ihre Organisationen teil, während die Betagten kaum vertreten waren. Die Neuregelung mit mehreren zugelassenen Anbietern wurde grundsätzlich begrüsst. Es kam die Hoffnung zum Ausdruck, dass die bisherigen Beschränkungen in der Verfügbarkeit und

der Qualität aufgehoben werden, ohne dass neue massgebliche Einschränkungen eingeführt werden.

Dem kann nicht entsprochen werden. Die Höhe des vorgeschlagenen Kontingentes war zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch nicht bekannt. Es ist zu erwarten, dass 120 Fahrten pro Person und Jahr trotz der Möglichkeit der Beantragung eines zusätzlichen Kontingentes im Härtefall von den meisten Betroffenen als zu niedrig beurteilt werden wird. Das Risiko, dass das Kontingent gesenkt und/oder die Tarife erhöht werden müssen, damit der maximale Beitrag in der Höhe von CHF 2.6 Millionen eingehalten werden kann, wird kritisch beurteilt werden.

6.4.2 Einbezug der möglichen Anbieter

Im Frühjahr 2009 wurden mit jetzigen Anbietern von Behindertenfahrdiensten Gespräche geführt, um deren Interesse der Beteiligung nach der Neuregelung abzuklären. Während ein Teil der Anbieter grundsätzlich Interesse zeigte, waren andere zurückhaltend, insbesondere wegen möglichen Anforderungen. Kritisch hinterfragt wurde, ob echte Spontanfahrten angeboten werden müssen, die ganze Betriebszeit des ÖV abgedeckt werden muss und ob in alle Fahrzeuge Taxameter eingebaut werden müssten. Entsprechend gilt es, die Hürden zunächst nicht zu hoch anzusetzen sowie bei den Umsetzungsvorbereitungen kritisch zu prüfen, ob genügend Rollstuhltransportdienste zur Verfügung stehen. Als Anbieter kommen neben den spezialisierten Behindertenfahrdiensten alle Taxianbieter in Frage. Für Fussgängerinnen und Fussgänger wird es entsprechend kein Problem sein, genügend Anbieter zu finden. Mit dem subventionierten Behindertentransport kann ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden, wie in jedem anderen Taxigeschäft auch. Die Erfahrungen in Bern und Zürich zeigen, dass die Anzahl der zugelassenen Anbieter nach der Einführung eines Auswahlmodells stetig ansteigt.

6.5 Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat gemäss beiliegendem Entwurf eines Landratsbeschlusses zu beschliessen.

Liestal, 21. Dezember 2010

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Krähenbühl

Der Landschreiber:
Mundschin

Beilagen:

1. Landratsbeschluss
2. Vereinbarung (Synopsis)

Entwurf vom 13.12.2010

Landratsbeschluss

Beitragsleistung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt an Fahrten von Behinderten (Partnerschaftliches Geschäft)

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Änderung der Vereinbarung vom 13. Oktober 1998 über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten und Betagten wird genehmigt.
2. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt eines gleichlautenden Beschlusses des Kantons Basel-Stadt.
3. Die Vereinbarung vom 13. Oktober 1998 über die Beitragsleistung an Fahrten untersteht gestützt auf § 30 Buchstabe b bzw. § 31 Absatz 1 Buchstabe c der Kantonsverfassung dem obligatorischen bzw. dem fakultativen Referendum (Staatsvertragsreferendum).

Liestal,

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber:

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

Vereinbarung Fahrten von Behinderten	Entwurf Änderungen Vereinbarung Fahrten von Behinderten (<i>Änderungen kursiv</i>)	Kommentar
Vereinbarung Fahrten von Behinderten	Vereinbarung Fahrten von Behinderten <i>und mobilitätseingeschränkten Betagten</i>	Ungefähr zwei Drittel der jetzigen Kundinnen und Kunden sind Personen über 65 Jahre. Ihr Fahrvolumen beträgt circa die Hälfte aller Fahrten.
§ 1 Zweck Mit dieser Vereinbarung wird die Beitragsleistung der Vertragsparteien an Fahrten von Behinderten ⁽³⁾ im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW geregelt.	§ 1 Zweck Mit dieser Vereinbarung wird die Beitragsleistung der Vertragsparteien an Fahrten von Behinderten <i>und mobilitätseingeschränkten Betagten</i> ⁽³⁾ im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW geregelt.	siehe Name der Vereinbarung
§ 2 Berechtigte ¹ Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von Behinderten ⁽⁴⁾ beansprucht werden, wenn sie Wohnsitz in Basel-Landschaft oder Basel-Stadt haben und wenn sie aufgrund einer Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen können. ² Die Fahrtberechtigung ist durch Arztzeugnis auszuweisen.	§ 2 Berechtigte ¹ Beiträge an Fahrten bei anerkannten Transportunternehmungen können von Behinderten <i>und mobilitätseingeschränkten Betagten</i> ⁽⁴⁾ beansprucht werden, wenn sie Wohnsitz in Basel-Landschaft oder Basel-Stadt haben und wenn sie aufgrund einer <i>dauerhaften</i> Behinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht <i>selbstständig</i> benutzen können. ² Die <i>Anspruchsberechtigung</i> ist durch ein Arztzeugnis auszuweisen.	Zu Absatz 1: Das Einfügen der Adjektive „dauerhaft“ und „selbstständig“ soll die bisher schon praktizierte und weiterhin vorgesehene Regelung der Anspruchsberechtigung verdeutlichen. Der Begriff der Selbstständigkeit wird im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG, SR 151.3) verwendet. Zu Absatz 2: Der Begriff der Anspruchsberechtigung ersetzt den bisherigen Begriff der Fahrtberechtigung.

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

³ Beiträge werden nur an Fahrten ausgerichtet, für die kein anderer Kostenträger aufkommt. ⁴ Behinderte Erwachsene, welche ein eigenes Auto besitzen, an welches Beiträge einer Sozialversicherung geleistet wurden und das sie selbständig lenken können, sind nicht beitragsberechtigt.	³ Beiträge werden nur an Fahrten ausgerichtet, für die kein anderer Kostenträger aufkommt. ⁴ Behinderte Erwachsene <i>und mobilitätseingeschränkte Betagte</i>, welche ein eigenes Auto besitzen, an welches Beiträge einer Sozialversicherung geleistet wurden und das sie selbständig lenken können, sind nicht beitragsberechtigt. <i>Vorbehalten bleiben Fahrten, die aus gesundheitlichen Gründen in Anspruch genommen werden.</i> ⁵ <i>Die Anzahl der beitragsberechtigten Fahrten sowie der ausgerichtete Beitrag an Fahrten für eine anspruchsberechtigte Person kann limitiert werden. Die Koordinationsstelle legt die Kriterien fest.</i>	Zu Absatz 3: Keine Änderung geplant Ergänzung Absatz 4: Behinderte Personen, welche ein Auto besitzen, können für gewisse Fahrten aus gesundheitlichen Gründen ihr Auto nicht benützen und sollen in diesen Situationen anspruchsberechtigt sein. Neuer Absatz 5: Die Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel (KBB) sieht zur Steuerung der Ausgaben vor, den anspruchsberechtigten Personen ein beschränktes Kontingent an subventionierten Fahrten zur Verfügung zu stellen. Die Möglichkeit der Limitierung muss daher geregelt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass ein rechtlicher Anspruch auf Beiträge in jedem Fall besteht.
---	--	---

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

	⁶ <i>In Härtefällen können zusätzliche Fahrten bewilligt werden. Dafür wird die Gesamtsituation der bzw. des Gesuchstellenden, insbesondere deren bzw. dessen Einkommens- und Vermögenssituation, berücksichtigt.</i>	Neuer Absatz 6: Personen mit einem höheren Bedarf an Fahrten können ein Gesuch auf zusätzliche subventionierte Fahrten stellen (Härtefallgesuch). Für die Gewährung eines solchen Zusatzkontingentes gelten zusätzliche Bedingungen wie beispielsweise die Einkommens- und Vermögenssituation.
§ 3 Durchführung ¹ Zur Organisation und Durchführung besteht eine Koordinationsstelle Fahrten von Behinderten ⁽⁵⁾ beider Basel (im Folgenden: Koordinationsstelle). ² Der Koordinationsstelle gehören je drei, vom Regierungsrat gewählte Vertreterinnen und Vertreter der Vertragsparteien an. ³ Die Koordinationsstelle konstituiert sich selbst. ⁴ Der Vorsitz liegt alternierend alle zwei Jahre bei einer Vertragspartei.	§ 3 Durchführung ¹ Zur Organisation und Durchführung besteht eine Koordinationsstelle Fahrten von Behinderten <i>und</i> <i>mobilitätseingeschränkten Betagten</i> ⁽⁵⁾ beider Basel (Koordinationsstelle).	siehe Name der Vereinbarung
§ 4 Aufgaben Der Koordinationsstelle werden folgende Kompetenzen und Aufgaben übertragen: a. Abschluss von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen mit dem Ziel, dass Bedürfnis an Fahrten bestmöglich zu befriedigen;	§ 4 Aufgaben ¹ Der Koordinationsstelle werden folgende Kompetenzen und Aufgaben übertragen: a. Abschluss von Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen mit dem Ziel, das Bedürfnis an Fahrten bestmöglich zu befriedigen;	

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

b. Überprüfung der Qualität; c. Regelung der Verteilung der Beiträge; d. Überprüfung der Arztzeugnisse und Ausstellung eines Ausweises über die Fahrtberechtigung; e. Budgetierung der Kantonsbeiträge.	b. Überprüfung der Qualität; c. Regelung der Verteilung der Beiträge; d. Überprüfung der Arztzeugnisse und Ausstellung eines Ausweises über die <i>Anspruchsberechtigung</i>; e. Budgetierung der Kantonsbeiträge. ² <i>Die Koordinationsstelle wird in der operativen Umsetzung durch eine Geschäftsstelle unterstützt.</i>	Zu Absatz 1, Buchstabe d: Neuer Begriff, siehe § 2 Absatz 2 Zu Absatz 2: Die Koordinationsstelle ist nicht so ausgestattet, dass sie die operative Umsetzung des Geschäftes selber wahrnehmen könnte. Bereits heute ist daher eine Geschäftsleitung eingesetzt, welche mit der operativen Umsetzung betraut ist. Dies soll neu im Staatsvertrag verankert werden. Gleichzeitig wird mit der Regelung sicher gestellt, dass die Verantwortung für die Aufgabenerfüllung und damit die (Qualitäts-)Kontrolle über die Tätigkeit der Geschäftsstelle bei der Koordinationsstelle verbleibt.
--	---	--

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

§ 5 Finanzierungsbeiträge ¹ Die Vertragsparteien leisten einen Beitrag in Höhe von maximal 2'100'000 Franken jährlich.⁽⁶⁾ ^{1bis} Die Vertragsparteien leisten abweichend von Absatz 1 im Jahr 2009 einen Beitrag in Höhe von maximal 2'500'000 Franken und im Jahr 2010 einen jährlichen Beitrag in Höhe von maximal 2'600'000 Franken.⁽⁷⁾	§ 5 Finanzierungsbeiträge ¹ Die Vertragsparteien leisten einen Beitrag in Höhe von maximal 2'600'000 Franken jährlich. ^{1bis} <i>aufgehoben</i>	Zu Absatz 1: Der Betrag in der Höhe von 2'600'000 Franken entspricht dem bisherigen Betrag der Jahre 2010 und 2011. Die beantragten Mittel werden benötigt, damit den anspruchsberechtigten Personen ein Kontingent von 120 Fahrten pro Jahr zugesprochen werden kann. Dieses Kontingent entspricht etwas mehr als einer Retourfahrt pro Woche. Absatz 1bis: wird gestrichen.
--	---	---

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

² Die Koordinationsstelle erstattet der zuständigen Direktion/dem zuständigen Departement jährlich Bericht über die Menge und Qualität der durchgeführten Fahrten und die Jahresrechnung.	³ <i>Die Koordinationsstelle wertet alle vier Jahre aus, ob die Beitragsleistung der Vertragsparteien weiterhin nachhaltig und wirtschaftlich ist.</i>	neuer Absatz 3: Der Beitrag soll regelmässig auf seine Nachhaltigkeit und seine Wirtschaftlichkeit überprüft werden. Insbesondere gilt zu prüfen, ob Verbesserungen in der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs eine Reduktion des Beitrages zulassen.
§ 6 Kostenverteilung ¹ Die Kosten werden gemäss einem 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 %) <i>plus</i> (Zahl der Fahrberechtigten aus BL bzw. BS in %) <i>geteilt durch 2</i> = Kantonsanteil.⁽⁸⁾ ² Für die ersten zwei Jahre beträgt der Anteil des Kantons Basel-Stadt 58 Prozent und der Anteil des Kantons Basel-Landschaft 42 Prozent. ³ Der Schlüssel ist zwei Jahre gültig. Die Koordinationsstelle berechnet den Schlüssel jedes zweite Jahr neu.	§ 6 Kostenverteilung ¹ Die Kosten werden gemäss einem 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 %) <i>plus</i> (Zahl der Fahrberechtigten aus BL bzw. BS in %) <i>geteilt durch 2</i> = Kantonsanteil.⁽⁸⁾ ² <i>aufgehoben</i> ³ Der Schlüssel ist <i>jeweils für zwei Jahre, beginnend mit den Jahren 1999/2000</i>, gültig. Die Koordinationsstelle berechnet den Schlüssel jedes zweite Jahr neu.	Zu den Absätzen 2 und 3: Absatz 2 wird gestrichen, dafür Absatz 3 konkretisiert. Damit wird Bezug genommen auf die Entstehungszeit des Staatsvertrages. Seither erfolgte bislang zweijährlich eine Anpassung, welche auch für die Jahre 2011/2012 vorgesehen ist.

**Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten SGS 480.111/GS 33.0620
vom 13. Oktober 1998**

§ 7 Aufsicht Die Koordinationsstelle untersteht dem Weisungsrecht der zuständigen Direktion/dem zuständigen Departement. Diese üben die Aufsicht gemeinsam aus.		Keine Änderung.
§ 8 Geltendmachung der notwendigen Mittel Die notwendigen Mittel werden auf dem Budgetweg geltend gemacht.		Keine Änderung.
§ 9 Geltungsdauer, Anpassung ¹ Die Vertragsparteien können die Vereinbarung auf Ende des dem Kündigungsjahr folgenden Jahres kündigen. Die Kündigungsmittelung muss spätestens bis zum 31. Oktober des Kündigungsjahres in schriftlicher Form vorliegen. ² Einvernehmliche Anpassungen sind jederzeit möglich.		Keine Änderung.
§ 10 Inkraftsetzung Die Vereinbarung tritt unter Vorbehalt der Zustimmung der Parlamente ⁽⁹⁾ am 1. Januar 1999 in Kraft ⁽¹⁰⁾ .		Keine Änderung.

21.12.2010