



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bus-
haltestellen: Projektierungskredit**

Datum: 26. Juni 2012

Nummer: 2012-204

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](#)



2012/204

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bushaltestellen: Projektierungskredit

4.01.11

vom 26. Juni 2012



1. Zusammenfassung

Am 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) in Kraft getreten. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Das Gesetz gilt für verschiedene Bereiche, insbesondere auch für die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr. Für die Umsetzung der Auflagen aus dem BehiG im Bereich der Infrastruktur von Tram- und Bushaltestellen gewährt der Bund eine Frist bis ins Jahr 2023. Eine der wichtigsten Forderungen ist der niveaugleiche Einstieg von der Haltestelle ins Fahrzeug. Es kann nur bei gut begründeten Ausnahmen davon abgewichen werden. Bei zusammenhängenden Tram-Netzen, wie es die BLT und BVB betreiben, muss eine einheitliche Lösung umgesetzt werden. Aus diesem Grund muss der Umsetzung bei den Tramhaltestellen, insbesondere hinsichtlich des gemeinsamen Netzes und des unterschiedlichen Fahrzeugparks von BLT und BVB, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Es müssen umfangreiche Vorkehrungen mit entsprechenden Investitionen getroffen werden, damit die Vorgaben des BehiG zeitgerecht umgesetzt werden können. Die Vorkehrungen betreffen sowohl fahrzeugtechnische Belange wie auch Massnahmen an der Infrastruktur, namentlich der Haltestellenkanten. Das Tramnetz der beiden Transportunternehmen BLT und BVB besteht aus rund 200 Tramhaltestellen. Davon sind 65 Haltestellen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Busnetz umfasst im Baselbiet zurzeit rund 350 Haltestellen auf Kantonstrassen und an Bahnhöfen.

Für die Umsetzung der Auflagen des BehiG bezüglich der niveaugleichen Einstiege bei den Trams haben die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die beiden Transportunternehmer BLT und BVB ein gemeinsames Umsetzungskonzept erarbeitet. Das Umsetzungskonzept beinhaltet, dass die Haltekanten mit einem **horizontalen Abstand von der Gleismittelachse zur Haltekante von 122 cm** und einer **Höhe über Schienenoberkante von 27 cm** netzweit ausgebildet werden. Die neuen Randbedingungen wurden in den BLT- und BVB-Projektierungsrichtlinien angepasst und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bewilligt. Die eigentliche Umsetzung wird in gegenseitiger Koordination nach dem Territorialprinzip erfolgen. Für die Umsetzung des Konzeptes müssen diverse Projektierungsleistungen erbracht werden. Darunter gehören die Erarbeitung möglicher Typisierungen von Haltestellen inkl. Projektierungsrichtlinien, das Erarbeiten der Vor-, Auflage- und Bauprojekte der einzelnen Haltestellen und das Durchführen der nötigen Bewilligungsverfahren. Für die Erarbeitung der entsprechenden Projekte wird beim Landrat ein **Projektierungskredit von CHF 2 Mio. inkl. MWST für die Tramhaltestellen** beantragt.

Bei den Bushaltestellen werden die Anforderungen für die Umsetzung des BehiG noch nicht so streng gehandhabt wie bei den Tramhaltestellen. Für Bushaltestellen wird der Einbezug von Klapprampen noch weitläufig akzeptiert. Doch auch hier strebt das BAV an, den niveaugleichen Einstieg umzusetzen. Für die Erarbeitung von Umsetzungskonzepten zusammen mit den Gemeinden und den Transportunternehmen sowie der Erarbeitung von Projekten, wird beim Landrat ein **Projektierungskredit von CHF 1 Mio. inkl. MWST für die Bushaltestellen** beantragt.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
2.1.	Spezifische Punkte für Tram- und Bahnanlagen	5
2.2.	Spezifische Punkte für Bushaltestellen	6
2.3.	Weitere rechtliche Grundlagen	6
3.	Begründung / Bedarf	7
3.1.	Tramhaltestellen	8
3.2.	Bushaltestellen	9
4.	Evaluation der technischen Lösung für Tramhaltestellen	10
4.1.	Ausgangslage	10
4.2.	Niedrigsteinstieg	11
4.3.	Lösungsansätze	11
4.4.	Empfehlung zur technischen Umsetzung des BehiG im Endzustand	15
4.5.	Absehbare Auswirkungen aus der Umsetzung des BehiG	16
4.6.	Umsetzungsstrategie bei der BVB	17
5.	Ausgestaltung der Bushaltestellen	17
6.	Projektablauf / Umsetzungsprogramm	18
6.1.	Tramhaltestellen	18
6.2.	Bushaltestellen	20
7.	Termine	22
7.1.	Tramhaltestellen	22
7.2.	Bushaltestellen	22
8.	Investitionskosten	23
8.1.	Tramhaltestellen	23
8.2.	Bushaltestellen	26
8.3.	Überblick gesamte Investitionskosten für den Kanton Basel-Landschaft	31
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	32
10.	Antrag	39

2. Rechtliche Grundlagen

Am 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG; SR 151.3) in Kraft getreten.

Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, insbesondere selbständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

Das Gesetz gilt für verschiedene Bereiche, insbesondere auch für die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs.

In Bezug auf die beschriebene Thematik sind neben dem eigentlichen Bundesgesetz noch weitere rechtliche Grundlagen zu beachten:

- Verordnung des Bundes über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) vom 12. November 2003 mit Erläuterungen vom BAV, ab Juli 2010 revidierte Fassung
- Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) vom 22. Mai 2006, ab Juli 2010 revidierte Fassung
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 23. November 1983
- Norm SN 521 500 „Hindernisfreie Bauten“ und Publikation „Strassen, Wege, Plätze“ der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
- Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001

Die wichtigsten Inhalte sind:

- Einbezug des Rollators ab dem 01.07.2010 in die Verordnungen unter anderem im Hinblick auf Personen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen
- Umsetzung des den Anforderungen des BehiG entsprechenden Einstieges für neue Fahrzeuge an allen Türen bis Ende 2023
- Ermöglichung des behindertengerechten Zugangs an einer Tür für bestehende Fahrzeuge bis Ende 2023
- Zugang zum Haltepunkt über eine Rampe mit einer maximalen Neigung von 6%
- Querneigung der Haltestelle maximal 2%
- Durchfahrtsbreiten für Rollstühle von jeglichen Hindernissen von mindestens 90 cm, bei Sturzgefahr für Rollstühle auf die Fahrbahn mindestens 120 cm

- Die Einfahrt der Rollstühle über Rampen ins Fahrzeug muss, neben einer allfällig nötigen Rampeüberlappung, eine Breite von mindestens 140 cm und eine minimale Länge von 200 cm aufweisen und ist von jeglichen Hindernissen freizuhalten.
- Auf eine behindertengerechte Anpassung kann gemäss Art. 16 VBöV aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden bei:
 - Haltepunkten mit schwierigen räumlichen Verhältnissen,
 - schwach frequentierten Haltepunkten ohne ausgewiesenen Bedarf,
 - Haltepunkten, die sich in zumutbarer Entfernung eines behindertengerechten Haltepunktes der gleichen Linie befinden

2.1. Spezifische Punkte für Tram- und Bahnanlagen

- Fahrzeugseitig ausklappbare Rampen und Perron-Teilerhöhungen (sogenannte "Kissen") an Haltestellen gelten als Ausnahmelösungen und sind nur unter speziellen Bedingungen (Prinzip der Verhältnismässigkeit, BehiG Art. 11) zulässig.
- Festlegung des maximalen Spaltmasses Fahrzeugeinstieg – Perronkante als Wertepaar, horizontal max. 5 cm bei gleichzeitiger vertikaler Niveaudifferenz von max. 5 cm, bis zu max. 7 cm horizontale Spaltbreite bei gleichzeitiger Niveaudifferenz von max. 3 cm (gemäss Art. 14 VAböV).
- Innerhalb von zusammenhängenden Netzen, wie es bei BLT und BVB der Fall ist, ist die Umsetzung des niveaugleichen Einstiegs einheitlich zu gestalten.

Die nachfolgende Abbildung erläutert anhand eines Schemas die Begriffe des vertikalen bzw. horizontalen Spaltmasses.

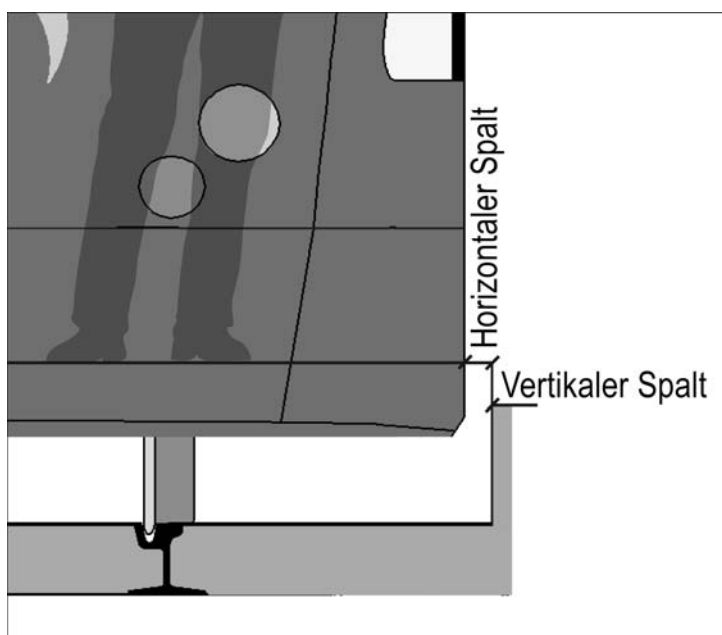


Abbildung 1: Erläuterung des vertikalen und horizontalen Spaltmasses

2.2. Spezifische Punkte für Bushaltestellen

- Fahrzeuggebundene oder mobile Rampen dürfen maximal eine Neigung von 12%, bei Hilfestellung durch das öV-Personal bis 18% aufweisen.
- Bei Einstiegen mit Niveauunterschieden (Einstieg über Rampen) wird eine Höhe der Haltekante von mindestens 15 bis 16 cm empfohlen. Mit dieser Höhe kann in der Regel die maximal zulässige Rampenneigung eingehalten werden. Sie erlaubt auch das partielle Überstreichen des Perrons mit den Fahrzeugen. Im Kanton Basel-Landschaft wird aktuell eine Haltekante von 16 cm Höhe gebaut.
- Das BAV beabsichtigt, auch beim Bus, den niveaugleichen Einstieg analog bei Tram- und Bahnanlagen umzusetzen (analoges Wertepaar für horizontalen und vertikalen Spalt). Der niveaugleiche Einstieg im Busbereich befindet sich in einer Versuchsphase. Im Kanton Basel-Landschaft wird im 1. Quartal 2012 eine Versuchshaltestelle in Therwil mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm getestet.

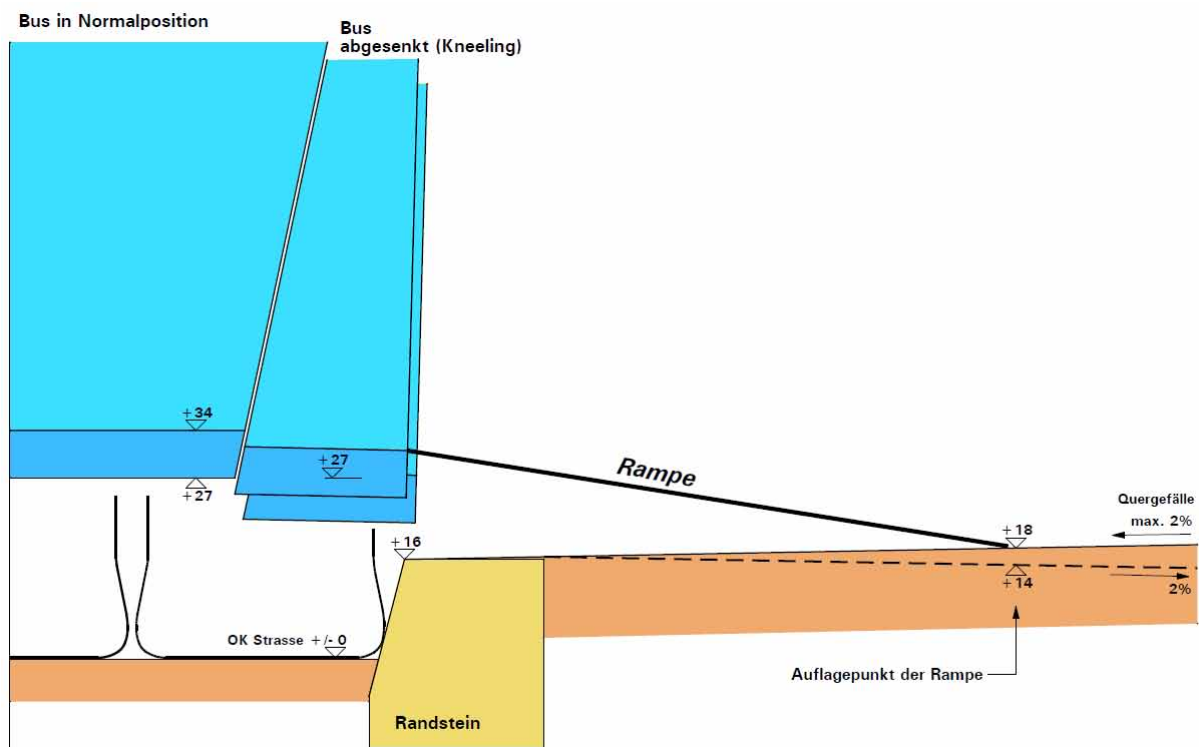


Abbildung 2: Erläuterung heutige Situation bei Bushaltestellen (BöV Merkblatt, März 2008)

2.3. Weitere rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand: 1. Januar 2008)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) vom 23. November 1983

- Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009
- Verordnung über die Anteile der Kantone an der Abgeltung und Finanzhilfe im Regionalverkehr (KAV) vom 18. Dezember 1995 (Stand: 4. November 2003)
- Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998
- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986
- Kantonales Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982

Die BLT Baselland Transport AG ist Konzessionärin und Eigentümerin der basellandschaftlichen Strecke der Linie 10, 10/17, 11 und 14.

Die Basler Verkehrsbetriebe BVB ist Konzessionärin der Linien 2, 3 und 6. Die Infrastruktur befindet sich im Eigentum des Kantons Basel-Landschaft.

3. Begründung / Bedarf

In dieser Vorlage wird die Umsetzung des BehiG im Kanton Basel-Landschaft für die Haltestellen der Tramlinien der BLT und der BVB sowie der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen und Bahnhöfen behandelt. Die Umsetzung bei der Waldenburgerbahn ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Bei der Waldenburgerbahn ergeben sich aus dem eigenständigen Netz, welches nicht mit dem von der BLT und der BVB verknüpft ist, andere Voraussetzungen und Umsetzungsstrategien.

Für die Umsetzung der Auflagen aus dem BehiG im Bereich der Infrastruktur von Tram- und Bahnanlagen gewährt der Bund eine Frist bis ins Jahr 2023. Da in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft zum jetzigen Zeitpunkt keine einzige Tramhaltestelle auf dem Netz die Anforderungen bezüglich Spaltbreite und Niveaudifferenz einhält, sind umfangreiche Vorkehrungen mit entsprechenden Investitionen zu treffen, damit die Vorgaben des BehiG zeitgerecht umgesetzt werden können. Die Vorkehrungen betreffen sowohl Anpassungen an den Fahrzeugen (befindet sich bei BLT und BVB bereits in der Umsetzung) wie auch Massnahmen an der Infrastruktur (Haltestellenkanten). Das Tramnetz der beiden Transportunternehmungen BVB und BLT besteht aus rund 200 Tramhaltestellen. Davon liegen 65 Haltestellen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Auf dem Busnetz bestehen im Baselbiet zurzeit rund 350 Haltestellen auf Kantonstrassen und an Bahnhöfen. Daraus lässt sich erkennen, dass die Massnahmen der Umsetzung zur Erfüllung des BehiG mit erheblichen finanziellen Konsequenzen verbunden sind und auch gestalterische Anpassungen zur Folge haben.

Dem Ziel, behinderten und mobilitätseingeschränkten, betagten Personen Zugänge zum öffentlichen Verkehr zu schaffen, lässt sich mit baulichen und technischen Anpassungen näher

kommen. Die baulichen Anpassungen bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind ein wichtiger Baustein dazu. Eine Ergänzung durch Fahrdienste ist und bleibt notwendig. Die Planung über Umfang und Grenzen dieser Massnahmen und die Wechselwirkung mit unterschiedlichen Massnahmen erfolgt unter Berücksichtigung des Gesamtsystems.

3.1. Tramhaltestellen

Die Anpassung der Tramhaltestellen wurde, aufgrund der Grösse und Komplexität, in drei Hauptphasen gegliedert:

- Phase I: Klärung der technischen Lösung im Endzustand und mögliche Umsetzungsstrategien (2009/2011)
- Phase II: Vorbereitung der Umsetzung (2012 – Mitte 2014)
- Phase III: Etappenweise Umsetzung (ab 2013 – Ende 2023)

In einer ersten Phase ging es darum zu evaluieren, mit welchen technischen Massnahmen das BehiG ab 2023 in der Region Basel am besten zu erfüllen ist. Aufgrund der zusammenhängenden Netze von BLT und BVB wurde dazu eine interkantonale Arbeitsgruppe formiert, mit folgenden Teilnehmern:

- Amt für Mobilität BS
- Hochbau- und Planungsamt BS
- Tiefbauamt BS
- Fachstelle Gleichstellung BS
- Tiefbauamt BL, Geschäftsbereich Mobilität
- Tiefbauamt BL, Geschäftsbereich Verkehr
- BVB
- BLT
- Ernst Basler und Partner (fachlichen Unterstützung)

In dieser Arbeitsgruppe wurden unterschiedliche Varianten zur Umsetzung des niveaugleichen Einstiegs an Tramhaltestellen untersucht und mittels eines ausführlichen Vergleichs die Bestvariante entwickelt.

Inhalt dieser Parlamentsvorlage ist die **Phase II: Vorbereitung der Umsetzung** mit folgenden Schwerpunkten.

- Erfassung des Bestandes als Grundlage zur Strukturierung des Gesamtprojektes
- Erhebung der Schnittstellen zu Drittprojekten zur Ermittlung von Synergien infolge des ordentlichen Unterhalts oder sonstiger Umgestaltungsmassnahmen

- Festlegung von Abschnitten/Etappen bezüglich der Umsetzung, abgestimmt auf die Fahrzeugbeschaffungs- und Umbaukonzepte der Transportunternehmen BLT und BVB
- Erarbeitung möglicher Typisierungen von Haltestellen inkl. Projektierungsrichtlinien
- Erarbeitung der Vor-, Auflage- und Bauprojekte der einzelnen Haltestellen
- Durchführen der nötigen Bewilligungsverfahren (Plangenehmigungsverfahren)
- Erstellung der weiteren Kreditvorlagen für die Phase III: Umsetzung (allenfalls wiederum unterteilt in Abschnitte/Etappen).

Ferner geht es darum, dass die beiden Parlamente der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt mit der Zustimmung zur jeweiligen Vorlage die generelle Umsetzungsstrategie zur Kenntnis nehmen.

Für die Umsetzung der Auflagen des BehiG bezüglich der niveaugleichen Einstiege bei den Trams gehen die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die beiden Transportunternehmer BVB und BLT soweit wie möglich gemeinsam vor. Nach der Festlegung der gemeinsamen Vorgehensweise wird die eigentliche Umsetzung jedoch in gegenseitiger Koordination nach dem Territorialprinzip erfolgen.

3.2. Bushaltestellen

Zurzeit werden die Haltekanten bei Bushaltestellen an Kantonsstrassen mit einer Höhe von 16 cm gebaut, so dass das BehiG unter Anwendung der Klapprampe eingehalten werden kann. Ein niveaugleicher Einstieg ist damit nicht möglich. Dazu müssen die Haltekanten auf 21 bis 23 cm angehoben werden. Bei dieser Höhe ist aber das Überstreichen der Haltekante durch die Buscarrosserie nicht mehr möglich.

Für die Umsetzung eines niveaugleichen Einstiegs ergeben sich aus der grossen Anzahl der Haltestellen sowie der vielfältigen Haltestellensituationen und Nutzungsfrequenzen ebenfalls umfangreiche Massnahmen.

Somit werden bei den Bushaltestellen die gleichen Phasen wie bei den Tramhaltestellen vorgesehen.

- Phase I: Klärung möglicher Umsetzungsstrategien (2011 / 2012)
- Phase II: Vorbereitung der Umsetzung (2012 – 2013)
- Phase III: Etappenweise Umsetzung (ab 2013 – 2023)

Auch die Bushaltestellen an Gemeindestrassen unterliegen den gleichen Auflagen wie die Haltestellen an Kantonsstrassen und müssen bis 2023 entsprechend ausgebildet sein. Die Verantwortung und Kosten für diese Aufgaben liegt voll bei den jeweiligen Gemeinden.

Im Rahmen der Erarbeitung der Umsetzungskonzepte werden die Schnittstellen zu den Haltestellen auf den Gemeindestrassen geklärt.

Zur Unterstützung der Gemeinden in ihren Aufgaben werden ihnen Arbeitshilfen zur Verfügung gestellt wie z.B:

- Kriterienraster Ausbau BehiG ja / nein (Abschätzung der Verhältnismässigkeit)
- Aufnahme in die Haltestellendatenbank des Kantons
- Beispiele von Umsetzungskonzepten
- Typenpläne von Haltestellen inkl. Projektierungsrichtlinie und Kosten

Im Rahmen der Phase I ist im November 2011 zusammen mit der BLT und dem BÖV eine Pilothaltestelle in Therwil mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm gebaut worden. Damit können Erfahrungen mit der höheren Haltekante gesammelt werden. Erste Rückmeldungen sind positiv. Die definitive Beurteilung wird für den Sommer 2012 erwartet.

4. Evaluation der technischen Lösung für Tramhaltestellen

Während bei Bushaltestellen der Einsatz von Rampen noch zulässig ist, ist bei den Tramhaltestellen der niveaugleiche Einstieg zwingend und es kann nur bei gut begründeten Ausnahmen davon abgewichen werden.

4.1. Ausgangslage

In der schon durchgeführten Phase I wurden die technischen Lösungsmöglichkeiten und Umsetzungsstrategien in der interkantonale Arbeitsgruppe entwickelt. Dabei galt es aufgrund der zusammenhängenden Netze von BLT und BVB eine einheitliche Bestlösung zur Gestaltung der Haltestellen und zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen zu finden. Da es sich dabei sowohl um Massnahmen an der Infrastruktur wie auch an den Fahrzeugen handeln kann, musste die Fahrzeugflotte beider Verkehrsbetriebe mitberücksichtigt werden.

In der Phase I wurden folgende Fragestellungen behandelt:

- Existieren Ansätze und Vergleichsbeispiele in der Schweiz oder im Ausland für Meterspurfahrzeuge, die an der Schnittstelle Fahrzeug / Infrastruktur potentiell den Anforderungen des BehiG entsprechen?
- Sind allenfalls Fahrzeuge bekannt, die einen Niedrigsteinstieg (ca. 17 cm) aufweisen, so dass keine Infrastrukturanpassungen in der Höhe nötig werden?
- Wie müssen die Infrastrukturanpassungen optimalerweise erfolgen, falls keine ausschliesslich fahrzeugseitige Lösung existiert?

4.2. Niedrigsteinstieg

Umfassende Recherchen im internationalen Umfeld bei Verkehrsbetrieben und Fahrzeugherstellern haben gezeigt, dass es keine Fahrzeugkonzepte mit einer den Anforderungen des BehiG entsprechenden Niedrigst-Einstiegshöhe im Bereich der Meterspur gibt. Als Schlussfolgerung musste deshalb zu Beginn der Phase I festgehalten werden, dass Niedrigstflurfahrzeuge für die Region Basel nicht in Frage kommen.

4.3. Lösungsansätze

Die Faktenlage bei den Fahrzeugen zeigt, dass neben den möglichen Modifikationen an den Fahrzeugen Anpassungen an den Haltestellen unumgänglich sind. Je grösser die Anpassungen an den Halteskanten sind, desto geringer fallen die Anpassungen an den Fahrzeugen aus. Wo hier der optimale Mittelweg liegt, wurde in der Phase I mittels Variantenvergleich ermittelt. Es musste eine Lösung gefunden werden, welche eine betrieblich optimale und wirtschaftliche Umsetzung garantieren. Nachfolgend werden verschiedene Lösungsansätze bezüglich des horizontalen und vertikalen Abstandes der Haltekante zum Einstieg untersucht. Die Begriffe des horizontalen und des vertikalen Abstandes sind im nachfolgenden Schema dargestellt.

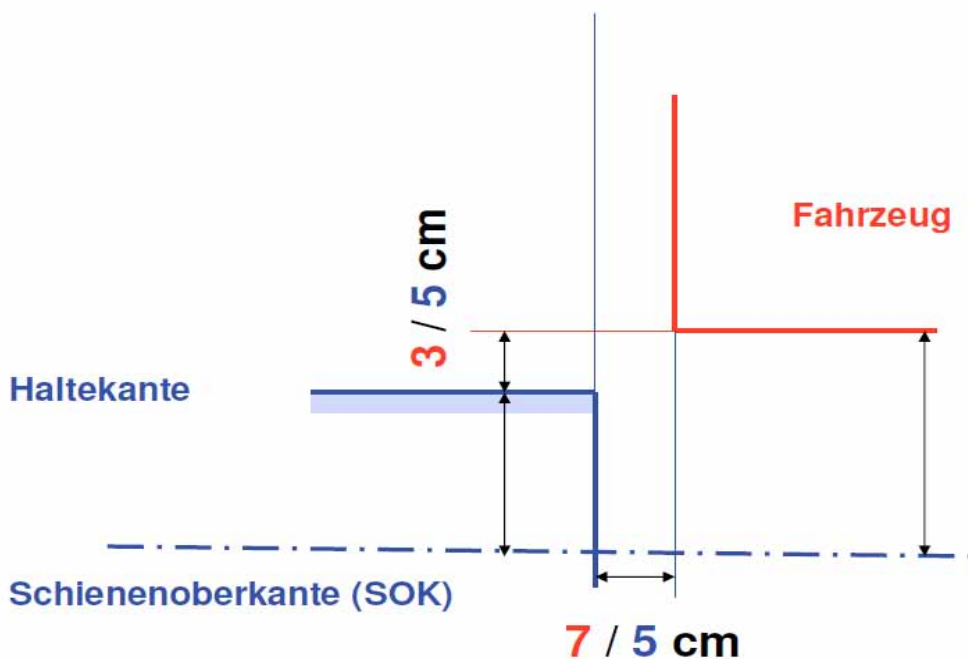


Abbildung 3: Zu betrachtende Spaltmasse horizontal und vertikal

Wie im Kap. 2.1 erläutert, gibt es verschiedene Ansätze, wie das BehiG eingehalten werden kann. Die horizontalen und vertikalen Spaltmasse können wie folgt gewählt werden:

- 5 cm Unterschied in der Vertikalen / 5 cm Spalt in der Horizontalen, oder
- 3 cm Unterschied in der Vertikalen / 7 cm Spalt in der Horizontalen

Auf Grund des theoretischen Spielraums für die Anpassung bei den Tramfahrzeugen, hat die Arbeitsgruppe beschlossen die folgenden vier Varianten zu prüfen:

Variante 1: Höhe der Haltekante von 27 cm mit einem Gleisachsabstand von 122 cm

Variante 2: Höhe der Haltekante von 27 cm mit einem Gleisachsabstand von 140 cm

Variante 3: Höhe der Haltekante von 22 cm mit einem Gleisachsabstand von 122 cm

Variante 4: Höhe der Haltekante von 22 cm mit einem Gleisachsabstand von 140 cm

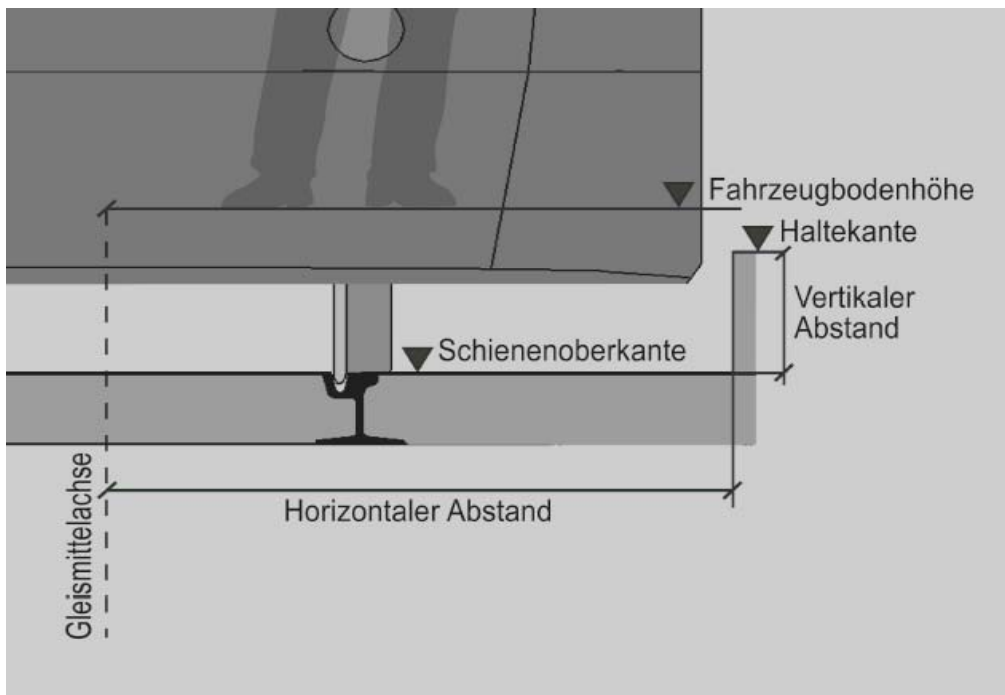


Abbildung 4: Zu betrachtende Abstände horizontal und vertikal

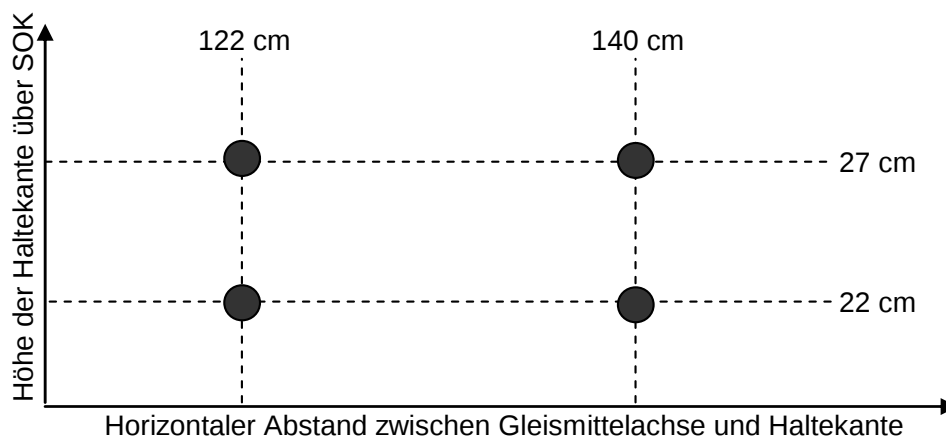


Abbildung 5: Variantenübersicht Anpassung Haltekanteninfrastruktur

Für alle vier Varianten wurden die fahrzeugseitigen Anpassungen, die Auswirkungen auf die Haltestelleninfrastruktur und die Zusatzkosten für den Betrieb im Detail ermittelt. Neben der qualitativen und der quantitativen Variantenbewertung wurde auch eine Risikobeurteilung der vier Varianten vorgenommen. Nachfolgend sind die Hauptmerkmale zusammenfassend erläutert.

Höhe der Haltekante: 22 cm

Die Haltekanten liegen heute auf den Linien im Kanton Basel-Landschaft durchschnittlich auf 18 bis 20 cm und im Stadtgebiet auf rund 15 cm über Schienenoberkante (SOK). Bis auf wenige Fahrzeuge der BVB weisen alle Trams der beiden Verkehrsbetriebe eine Einstiegshöhe von 32 cm auf.

Beim Ausloten der möglichen Fahrzeuganpassungen ist neben der technischen Machbarkeit (Anpassungen an den Türen, an der Tragstruktur, etc.) auch der Komfort zu beachten. Spürbare Rampen und Unebenheiten innerhalb des Fahrzeuges verringern die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Fahrzeuge für geh- und mobilitätsbeschränkte Personen und werden von stehenden Passagieren als unangenehm empfunden. Abklärungen mit den Herstellern haben gezeigt, dass eine Absenkung der Einstiegsbereiche des Tango-Trams der BLT und des Combinos der BVB eine komplette Um- und Neukonstruktion zur Folge hätte. Neben erheblichen Mehrkosten entstünden auch Einbussen bei den Transportkapazitäten, so dass der zu erwartende Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen stünde.

Bei den Sänften-Fahrzeugen der beiden Verkehrsbetriebe (Be 4/8 und Be 4/6S) würde eine Absenkung des gesamten Sänftenmoduls konstruktiv sehr aufwendig und daher kaum realisierbar.

Höhe der Haltekante: 27 cm

Bei der Haltekantenhöhe von 27 cm braucht es für die neuen Fahrzeuggenerationen (Tango und Combino) keine Massnahmen am Fahrzeug bezüglich des vertikalen Spaltmasses. Zusammen mit der Einfederung durch die Nutzlast (Passagiere) kann das geforderte Maximalmass von 5 cm eingehalten werden.

Gleisachsabstand der Haltekante von 140 cm

Beim horizontalen Abstand von der Gleismittelachse zur Haltekante von 140 cm beträgt der Abstand zwischen dem äusseren Gleis und der Haltekante 90 cm. Die Fahrzeuge weisen eine Breite des Wagenkastens von 220 cm (Be 4/8 und Be 4/6S) und 230 cm (Tango und Combino) auf. Beim Gleisachsabstand von 140 cm erhöht sich der Komfort, namentlich bei Kaphaltestellen für die Velofahrer. Da im Kanton Basel-Landschaft bei neu zu erstellenden Kaphaltestellen die Velofahrer aus Sicherheitsgründen nicht an der Haltekante entlang geführt werden bzw. eine Umfahrungsmöglichkeit angeboten wird, hat dieser Aspekt im Kanton Basel-Landschaft, im Unterschied zu Basel-Stadt, einen untergeordneten Stellenwert. Zur Überbrückung des 25 cm breiten Spaltes zwischen Fahrzeug- und Perronkante müssten alle Fahrzeuge mit Klapp- oder Schiebetritte ausgerüstet werden (Beispiel Cobra-Tram in Zürich). Die Machbarkeit der technischen Nachrüstung ist bei allen Fahrzeugen noch nicht nachgewiesen und entsprechend mit technischen und finanziellen Risiken behaftet.

In der Arbeitsgruppe wurde die Variante Schiebetritt und grösserer Perronabstand geprüft und aus folgenden Gründen verworfen:

- Der grössere Abstand zwischen Perronkante und Gleismittelachse erfordert mehr Land. Die minimale Haltestellenbreite beträgt gemäss BehiG mindestens zwei Meter. Je nach Situation müssen noch Zuschläge (für Klapprampe und wenn keine Geländer möglich sind) bis zu einer maximalen Gesamtbreite von 3.05 Metern dazu addiert werden. Die neue Haltestellenbreite und der zusätzlich erforderliche Abstand bei der Einführung von Schiebe- oder Klapptritten sind in den Dorfzentren und in der Stadt Basel vielerorts nicht realisierbar.
- Die Lösung, dass nur bedarfsweise Schiebetritte zum Einsatz kommen, dort wo der Platz es zulässt, erfordert sogenannte adaptive Schiebetritte. Der gesamte Fahrzeugpark von BLT und BVB müsste umgebaut oder ersetzt werden. Der bestehende Fahrzeugpark der BLT und der BVB kann nicht mit solchen Schiebetritten nachgerüstet werden. Sowohl für den Combino der BVB (Einsatzdauer noch ca. 30 Jahre), wie den Tango der BLT (Einsatzdauer noch ca. 40 Jahre) existieren keine technischen Konzepte, um die Fahrzeuge mit adaptiven Schiebetritten nachrüsten zu können. Auch der Schiebetritt des Combino Bern ist nicht adaptiv und kann nur entweder ganz oder gar nicht ausgefahren werden. Im Weiteren sind beim Combino von Bernmobil nicht alle Türen mit Schiebetritten ausgerüstet, was bedeutet, dass an einzelnen Türen ein Spalt von 25 cm entsteht.
- Die Erfahrungen zeigen, dass Schiebetritte bei Strassenbahnen sehr störungsanfällig sind. Die Beanspruchung ist um ein vielfaches höher, als dies bei Vollbahnen der Fall ist. Einerseits sind die Fahrgastfrequenzen grösser, und andererseits weisen Strassenbahnen wesentlich höhere Türöffnungszyklen auf. Letzteres ist begründet durch die grössere Anzahl der Haltestellen und die kürzeren Haltestellenabstände. Zusätzlich ist die Verschmutzung der Strassenbahnen gerade im Einstiegsbereich höher als bei Vollbahnen. Im Gegensatz zu den Vollbahnen verkehren sie nicht ausschliesslich auf Eigentrassen, sondern im Strassenprofil, was die höhere Verschmutzung erklärt.
- Das Ein- und Ausfahren der Schiebetritte verursacht Verzögerungen, welche sich betrieblich bei den engen Haltestellenabständen insbesondere auf dem Netz der BVB negativ auf die Fahrzeiten auswirken.

Gleisachsabstand der Haltekante von 122 cm

Beim Gleisachsabstand von 122 cm beträgt der Abstand zwischen Gleis und Haltekante 72 cm. Dieser Gleisachsabstand entspricht dem heutigen vom Bundesamt für Verkehr bewilligten Gleisachsabstand sowohl bei BLT wie auch bei der BVB. Bei diesem Abstand beträgt, bei einer halben Fahrzeugbreite von 115 cm, der horizontale Spalt 7 cm. Dieser Spalt wird durch die Anordnung einer 2 cm breiten Verschleissleiste, welche unterhalb der Türschwelle angebracht wird, auf 5 cm verringert.

In der folgenden Tabelle sind die vier Kombinationen für die Abmessung der Haltestellenkante und die wesentlichen Entscheidungskriterien dargestellt:

Variante	Fahrzeug	Haltestelle	Betrieb
27 / 122	· Montage Verschleissleiste (2 cm) · Übergangsphase: Anhebung der Klapptritte oder Umbau der Einstiege beim älteren Rollmaterial nötig	· Anhebung Haltekante auf 27 cm (mit Auswirkungen auf die Umgebungen), Abstand Gleisachse zur Perronkante $\pm$ wie heute	· keine zusätzlichen Betriebskosten
27 / 140	· Umrüstung der Trams auf Schiebe- oder Klapptritte	· Anhebung der Haltekanten auf 27 cm · Anpassung des Abstands Gleisachse zur Perronkante auf 140 cm	· Schiebetritt ein- und ausfahren verursacht Verzögerungen
22 / 122	· Montage Verschleissleiste · Absenkung Fahrzeugboden → Engineeringaufträge für Hersteller → Anpassung Tango / Combino → Sänfte kann nicht nachgerüstet werden	· Anhebung der Haltekante auf 22 cm → weniger Anpassungen der Umgebung · Gleisachse zur Perronkante $\pm$ wie heute	· Erhöhte Unterhaltskosten (je tiefer das Tram, desto höher der Verschleiss)
22 / 140	· Umrüstung der Trams auf Schiebe- oder Klapptritte · Absenkung Fahrzeugboden → Engineeringaufträge für Hersteller → Anpassung Tango / Combino → Sänfte kann nicht nachgerüstet werden	· Anhebung der Haltekante auf 22 cm → weniger Anpassungen der Umgebung · Anpassung des Abstands Gleisachse / Perronkante auf 140 cm	· Erhöhte Unterhaltskosten (je tiefer das Tram, desto höher der Verschleiss) · Schiebetritt ein- und ausfahren verursacht Verzögerungen

4.4. Empfehlung zur technischen Umsetzung des BehiG im Endzustand

Die Arbeitsgruppe zur Umsetzung des BehiG in der Region Basel führte eine Bewertung der vier Varianten durch. Sowohl die qualitative und quantitative Bewertung (inkl. Kosten) wie auch die Risikobewertung kommen zum gleichen Ergebnis:

- Qualitative Bewertung:
Die Mehrheit der eingegangenen qualitativen Bewertungen aus der Arbeitsgruppe zeigt eine deutliche Präferenz für die Variante 27 / 122.
- Quantitative Bewertung:
Die Variante 27 / 122 ist als die finanziell vorteilhafteste einzuschätzen.
- Risikobewertung:
Ausser der Variante 27 / 122 beinhalten alle anderen Varianten teilweise nur schwer abschätzbare Risiken, insbesondere für die Anpassungen an den bestehenden Fahrzeugen.

Somit empfiehlt die interkantonale Arbeitsgruppe die Variante mit einem horizontalen Abstand von der Gleismittelachse zur Haltekante von **122 cm** und einer Höhe von **27 cm** netzweit umzusetzen.

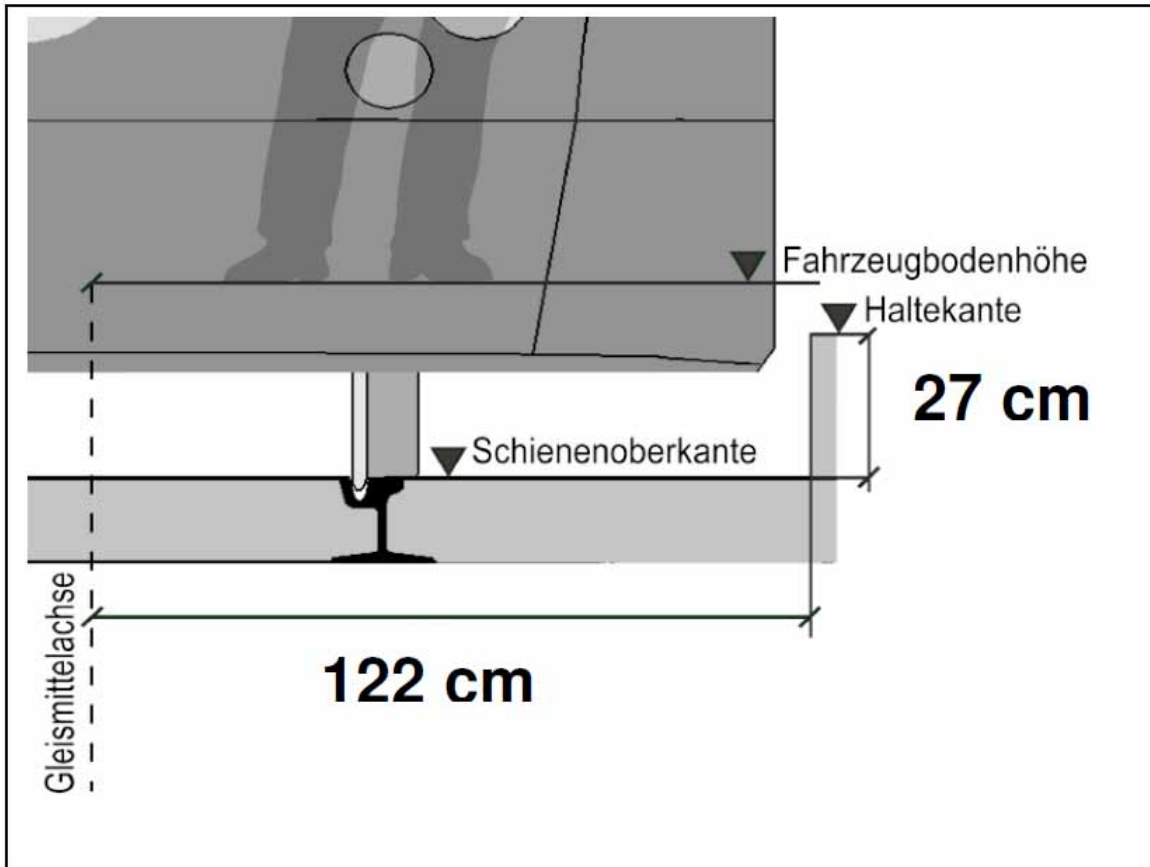


Abbildung 5: Gewählte Abmessungen der Haltekante

4.5. Absehbare Auswirkungen aus der Umsetzung des BehiG

Die Umsetzung des BehiG wird aus heutiger Sicht im Kanton Basel-Landschaft Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe auslösen. Zudem muss man zur Kenntnis nehmen, dass durch die konsequente Umsetzung des BehiG zwar der barrierefreie Zugang zum ÖV sichergestellt wird, gegebenenfalls aber gleichzeitig auch neue Hindernisse in Form von erhöhten Randsteinen geschaffen werden.

Dort wo heute bereits Haltestellen in Form von Inseln existieren, wird es darum gehen, diese zu verlängern, um die Erhöhung auf 27 cm mittels Rampen normgemäss ausführen zu können. Dies wird, gegebenenfalls auch wegen Inselverbreiterungen, zu Strassenraumerweiterungen und Anpassungen von Fussgängerübergängen führen.

In Abschnitten, wo die Trams auf Eigentrassee verkehren, werden die Auswirkungen überschaubar bleiben und sich auf die Verlängerung respektive die Erhöhung der Haltestelle beschränken. Im städtischen Raum werden die Eingriffe im Bereich von integralen Platz- und Strassengestaltungen einschneidender sein.

4.6. Umsetzungsstrategie bei der BVB

Die Umsetzung des BehiG erfolgt über einen Zeitraum von rund zehn Jahren. Während dieser Umsetzungsphase - und teilweise auch darüber hinaus - sind verschiedene Tramtypen im Einsatz, die sukzessive nach dem Erreichen ihrer Nutzungsdauer durch neue Niederflurtrams abgelöst werden. Die Umgestaltung der Haltestellen erfolgt ebenfalls gestaffelt über diesen Zeitraum. Dadurch entstehen während dieser Umsetzungsphase diverse Konflikte, die speziell gelöst werden müssen. Damit beispielsweise ein Tram mit Klapptritt eine Haltekante von 27 cm Höhe bedienen kann, wie es in der Phase I zugrunde gelegt wurde, muss der Klapptritt höher gesetzt werden. Ein solches Tram kann dann allerdings nicht mehr auf einer Linie verkehren, die Einstiege ab Fahrbahnniveau aufweist, da der Klapptritt mit ca. 42 cm zu hoch ist. Dies schränkt die Betriebsflexibilität der BVB zu sehr ein oder würde ein Anheben der Haltekanten in mehreren Etappen bedeuten. In Ergänzung zum nötigen Klapptrittumbau bei den bestehenden Fahrzeugen wurde deshalb noch vertiefter untersucht, ob die Trams nicht auch durch einen Umbau der Struktur (Trittstufe im Fahrzeuginnen) nachgerüstet werden könnten, um die Betriebsflexibilität zu erhalten.

5. Ausgestaltung der Bushaltestellen

Bei Bushaltestellen wird heute eine Haltekantenhöhe in der Regel von 16 cm vorgesehen. So kann die zugelassene Überbrückung des Spaltes mittels des Absenkens des Wagenkastens (Kneeling) und einer Rampe erfolgen, und trotzdem kann der Bus die Haltekante partiell überstreichen, was bei Busbuchten unerlässlich ist (siehe Seite 6, Abbildung 2).

Der niveaugleiche Zugang soll gemäss dem BAV auch beim Bus angestrebt werden. Damit die Haltestelle von allen Bustypen angefahren werden kann (Interoperabilität), soll eine schweizweite Lösung gefunden werden. Geprüft wird ein Mass bei den Perronkanten von 22 cm. Mit dem Kneeling der modernen Busse kann eine solche minimale Höhe für einen niveaugleichen Einstieg erreicht werden.

Im Kanton Basel-Landschaft soll für gerade Haltekanten, bei denen ein Überstreichen ausgeschlossen werden kann und die einen entsprechend hohen Fahrgastwechsel aufweisen geprüft werden, diese auf die vorgesehene Höhe von 22 cm auszubauen. Bei niveaugleichen Einstiegsverhältnissen werden sich die Zeiten für den Fahrgastwechsel verkürzen. Zudem kann die Haltestellenbreite um ca. 90 cm reduziert werden, da die zusätzliche Fläche für die Klapprampe entfällt. Damit der Bus nahe genug an die Haltekante heranfahren kann, muss der Randstein ein Sonderbord (=spezielles Profil) oder eine entsprechende Anfahrhilfe aufweisen. In der Phase II sollen provisorische Versuchshaltekanten zusammen mit den Transportunternehmungen, der Fachstelle "Barrierefreier öffentlicher Verkehr" (BöV) und dem Tiefbauamt getestet werden.

6. Projektablauf / Umsetzungsprogramm

6.1. Tramhaltestellen

6.1.1 Allgemeines zum Projektablauf

Nachdem die Bestlösungen zur Umsetzung des BehiG bezüglich Infrastruktur und Fahrzeuganpassungen in der Phase I festgelegt wurde (Gleisabstand von 122 cm und Haltekantenhöhe von 27 cm), geht es in der Phase II darum, die konkrete Umsetzung der Infrastrukturanpassungen zu planen und vorzubereiten. Aufgrund der Heterogenität des Streckennetzes, des uneinheitlichen Fahrzeugparks und des dichten Betriebes handelt es sich bei der Umsetzung um eine äusserst komplexe Managementaufgabe, die auch entsprechende Ressourcen erfordert.

Im Wesentlichen geht es in der Phase II um folgende Teilschritte:

- Detaillierte Erfassung des Haltestellenbestandes und Aufbereitung der entsprechenden Grundlagendaten
- Ergänzung der bestehenden Projektierungsrichtlinien zur Ausgestaltung der Haltestellen
- Erarbeiten von Infrastruktur-Umsetzungskonzepten für die jeweiligen Linien
- Erarbeiten eines Etappierungskonzeptes in Abstimmung mit bereits bestehenden Projekten und auf die Fahrzeuge, respektive Fahrzeuganpassungen
- Erarbeitung der Vor-, Auflage- und Bauprojekte
- Durchführen von Bewilligungsverfahren (PGV)

Nachfolgend werden die einzelnen in der Phase II zu erledigenden Projektschritte erläutert.

6.1.2 Detaillierte Erfassung des Bestandes und Aufbereitung der entsprechenden Grundlagendaten

Für die Planung der Umsetzung sind vor dem eigentlichen Projektierungsprozess sämtliche relevanten Grundlagendaten zu erfassen und so aufzubereiten, dass die insgesamt 65 Haltestellen bzw. die 127 Tramhaltekanten auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft im Detail dokumentiert sind und nachfolgende Projektteams über die entsprechenden Grundlagen für die Detailprojektierung verfügen.

Dabei geht es nicht nur darum, die eigentlichen Haltekanten zu erfassen, sondern auch die nähere Umgebung und das Umfeld der Haltestellen. Von Interesse sind dabei vor allem geometrische Rahmenbedingungen wie Trottoirbreiten, Anschlusshöhen an bestehende Bauten (Hauseingänge, Garageneinfahrten, etc.) und Entwässerungen. Der aktuelle bauliche Zustand der Infrastruktur ist ebenfalls zu erfassen.

6.1.3 Ergänzung der bestehenden Projektierungsrichtlinien

Für die Projektierung von Tramanlagen gelten die Ausführungsvorschriften nach Eisenbahnverordnung (AB-EBV) des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Darin sind neben betrieblichen auch bauliche Vorschriften formuliert. Bezüglich des BehiG gilt insbesondere Art. 34, der sich mit den Rahmenbedingungen im Bereich von Haltestellen und Stationen befasst. Speziell werden die maximal zulässigen Längs- und Quergefälle definiert wie auch die minimalen Durchfahrtsbreiten für Rollstühle zwischen Perronkante und festen Einrichtungen, wie beispielsweise Billetautomaten oder Wartehallen.

Neben diesen Grundvorschriften sind für eine effiziente und einheitliche Planung noch weitere Details zu regeln. Die bereits vorhandenen Normenpläne der beiden Transportunternehmungen sind entsprechend zu ergänzen. Neben der Grunddefinition der Haltestellentypen (Inselhaltestelle, Kap-Haltestelle, Lichtinsel, etc.) geht es auch um Fragen der Materialisierung, der Entwässerung oder der Möblierung, die teilweise neu gelöst werden müssen.

6.1.4 Erarbeitung von Umsetzungskonzepten für die einzelnen Linien

Die Umgestaltung der einzelnen Haltestellen muss im Zusammenhang mit der gesamten Linie betrachtet und vom BAV genehmigt werden. In diesem Rahmen können einzelne Ausnahmeregelungen getroffen werden. Insbesondere in Fällen, in denen ein Umbau der Haltestelle infolge der Umgebung fast unmöglich ist oder zu unverhältnismässig hohen Kosten führen wird (z.B. Endhaltestelle Kronenplatz der Linie 2 in Binningen). Die Ausnahmen müssen gut begründet und durch organisatorische Massnahmen kompensiert werden (z. B. Rampen und Mithilfe des Wagenführers).

6.1.5 Erarbeiten eines Etappierungskonzeptes

In Abstimmung mit bereits bestehenden Projekten sowie den Fahrzeuganpassungen wird ein Etappierungskonzept erarbeitet. Die möglichst uneingeschränkte Aufrechterhaltung des Trambetriebs und eine effiziente Realisierung der Umbaumassnahmen stehen dabei im Vordergrund. Weitere Rahmenbedingungen für das Etappierungskonzept sind im Rahmen der Grundlagenerarbeitung zu definieren. Die einzelnen Etappen werden in verschiedene Abschnitte oder Lose unterteilt.

6.1.6 Erarbeitung der Vor-, Auflage- und Bauprojekte

Auf der Basis der Grundlagendaten der Projektierungsrichtlinien und des Umsetzungskonzeptes werden die erforderlichen Vor-, Auflage- und Bauprojekte erarbeitet.

Wie schon erwähnt, kann die Umsetzung des BehiG auch im Rahmen von bestehenden Projekten oder Instandsetzungsmassnahmen erfolgen. Diese Projekte laufen wie bisher eigenständig ab und werden im Rahmen mit eigens dafür erarbeiteten Krediten finanziert und bewilligt. Aktuelle Beispiele dafür sind die Erneuerung der Ortsdurchfahrt Reinach oder die Umgestaltung der Baslerstrasse in Allschwil.

6.1.7 Plangenehmigungs- und Auflageverfahren

Die BLT und BVB unterstehen als vom Bund konzessionierte Transportunternehmungen dem nationalen Eisenbahngesetz (EBG). Dementsprechend müssen für die Anpassungen an der Infrastruktur sogenannte Plangenehmigungsverfahren (PGV) durchgeführt werden. Dabei werden die Auflageprojekte beim BAV eingereicht. Das BAV koordiniert die Stellungnahmen der betroffenen Kantone, Gemeinden und Fachstellen und organisiert die öffentliche Auflage. Diese ermöglicht den Behindertenverbänden zu den geplanten Umsetzungsmassnahmen Stellung zu nehmen. Dieser Aspekt ist sehr wichtig, da ab 2023 die Nichterfüllung der Anforderungen aus dem BehiG einklagbar ist.

6.2. Bushaltestellen

Bei den Bushaltestellen steht das Projekt noch am Anfang. Somit wird mit der Phase I begonnen. Dabei muss als erstes die bisherige technische Lösung infrastruktur- und fahrzeugseitig überprüft und allfällig nötige Alternativen gesucht und geprüft werden.

Die Zuständigkeit des Kantons liegt dabei nur bei Bushaltestellen an Kantonsstrassen und an wichtigen Umsteigeknoten, z.B. Bahnhöfe der SBB.

Allfällige mögliche Lösungen aus Seite Fahrzeuge soll zusammen mit den Verkehrsbetrieben und den Busherstellern untersucht werden.

Die Umsetzung soll grundsätzlich innerhalb des ordentlichen Erneuerungszyklus des angrenzenden Strassenoberbaus erfolgen. Da es aber bis zu 30 Jahren dauern kann, bis ein neuer Strassenoberbau erneuerungsbedürftig ist, müssen viele Bushaltestellen im Sinn eines proaktiven Handelns vorzeitig umgebaut werden. Ob ein Umbau notwendig ist, muss anhand der folgenden Kriterien bestimmt werden:

- Hohe Passagierfrequenzen
- Umsteigepunkte zu anderen Verkehrsmitteln (Busknoten, S-Bahn, Tram)
- Kommunales und regionales Fusswegnetz angeschlossen
- In der Nähe von Institutionen für Menschen mit Behinderungen und / oder Mobilitätshandicap (z.B.: Altersheime usw.)
- In der Nähe von wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie Gemeindehaus, Bahnhof, Einkaufsbereiche

In der Phase II geht es um folgende Teilschritte in Analogie zu dem tramseitigen Projekt:

- Detaillierte Erfassung des Haltestellenbestandes und Aufbereitung der entsprechenden Grundlagendaten
- Ergänzung der bestehenden Projektierungsrichtlinien

- Erarbeiten von Umsetzungskonzepten für die jeweiligen Bushaltestellen
- Erarbeiten eines Etappierungskonzeptes in Abstimmung mit bereits bestehenden Projekten und in Abstimmung auf die Fahrzeugbeschaffungen, respektive Umnutzungen
- Erarbeitung der Vor-, Auflage- und Bauprojekte für Haltestelle auf Kantonsstrassen

Ergänzend sind noch folgende Aufgaben vorgesehen:

- Koordination des Umsetzungskonzeptes mit Bushaltestellen an Gemeindestrassen
- Unterstützung der Gemeinden mittels Arbeitshilfen

6.2.1 Erarbeitung von Umsetzungskonzepten für die einzelnen Linien

Die Umgestaltung der einzelnen Haltestellen muss im Zusammenhang mit der gesamten Linie und den zu erschliessenden Siedlungsstrukturen betrachtet werden. In diesem Rahmen können einzelne Ausnahmeregelungen getroffen werden, insbesondere in Fällen, in denen ein Umbau der Haltestelle infolge der Umgebung fast unmöglich ist oder zu unverhältnismässig hohen Kosten führen wird. Die Ausnahmen müssen gut begründet und durch organisatorische Massnahmen kompensiert werden.

6.2.2 Erarbeiten eines Etappierungskonzeptes

In Abstimmung mit dem Mehrjahresprogramm für die Erneuerungen der Strassen wird ein Etappierungskonzept erarbeitet. Weitere Rahmenbedingungen für das Etappierungskonzept sind bei der Grundlagenerarbeitung zu definieren.

6.2.3 Erarbeitung der Vor-, Auflage- und Bauprojekte

Auf Basis der Grundlagendaten der Projektierungsrichtlinien und des Umsetzungskonzeptes werden die erforderlichen Vor-, Auflage- und Bauprojekte erarbeitet.

Wie schon erwähnt, kann die Umsetzung des BehiG auch im Rahmen von bestehenden Projekten oder Instandsetzungsmassnahmen erfolgen. Diese Projekte laufen wie bisher eigenständig ab und werden im Rahmen eigens dafür erarbeiteter Kredite finanziert und bewilligt.

6.2.4 Plangenehmigungs- und Auflageverfahren

Für die Bewilligung der neuen Haltestellen muss ein Nutzungsplanverfahren nach Raumplanungs- und Baugesetz durchgeführt werden.

7. Termine

7.1. Tramhaltestellen

Gemäss Gesetz müssen die Massnahmen für die Umsetzung des BehiG im Trambereich bis spätestens 2023 umgesetzt sein. Die Umsetzung kann frühestens 2014 starten, weil ab dann der Fahrzeugpark der BLT erneuert, respektive umgerüstet sein wird. Der detaillierte Umsetzungsplan wird in der Phase II erarbeitet werden.

Für die Phase II (Gegenstand dieser Vorlage) sind folgende Termine vorgesehen:

Grundlagenermittlung und Erarbeitung Linienkonzepte:	2012
Erarbeitung Auflageprojekte	2013
Plangenehmigungsverfahren (Tram)	2014
Einholen Realisierungskredit	2. Semester 2014

Aus heutiger Sicht könnte ein grober Fahrplan für die Umsetzung beim Tram wie folgt aussehen:

Linie 2 (Binningen)	2017, 2018
Linie 3 (Birsfelden)	2017 - 2020
Linie 6 (Allschwil)	2015 - 2018
Linie 10 (Birseck)	2015 - 2017
Linie 10/17 (Leimental)	2015 - 2017
Linie 11 (Münchenstein - Aesch)	2014 - 2016
Linie 14 (MuttENZ - Pratteln)	2017 - 2020

Auf Grund der aktuellen bzw. fortlaufenden Finanzplanung und der Erkenntnisse der Projektierungsarbeiten wird dieser Fahrplan überarbeitet und kann auch bis ins Jahr 2023 erstreckt werden.

7.2. Bushaltestellen

Gemäss Gesetz müssen die Massnahmen für die Bushaltestellen ebenfalls bis 2023 umgesetzt sein.

Busseitig ist der Termin für die Umsetzung noch offen und wird in Phase I in Abstimmung mit dem Mehrjahresprogramm des Tiefbauamtes festgelegt. Es ist vorgesehen, im Jahr 2014 einen Realisierungskredit beim Landrat einzuholen.

8. Investitionskosten

8.1. Tramhaltestellen

Im Rahmen der Evaluation der technischen Bestlösung wurden für den Variantenvergleich auch die Investitionskosten abgeschätzt. Dafür hat man den Bestand einer ersten Grobbeurteilung unterzogen um so pro Haltestellentyp die nötigen Umbaukosten abschätzen zu können. Von den 127 Haltekanten (65 Haltestellen) auf Boden des Kantons Basel-Landschaft müssen 115 im Rahmen der Umsetzungsmassnahmen für das BehiG angepasst werden. Die anderen werden im Rahmen von bestehenden Projekten umgebaut. Zudem muss sich der Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Eisenbahngesetzes an den Umbaukosten der 11 solothurnischen Haltekanten der Linie 10/17 beteiligen. Für den Umbau der 115 Haltekanten ist mit rund CHF 40 Mio. zu rechnen. Da sich die Haltestellen der Linie 2, 3 und 6 an Kantonsstrassen befinden, werden diese Kosten in der Höhe von CHF 7 Mio. aus der Investitionsrechnung bezahlt. Die restlichen rund CHF 34 Mio. für den Umbau der Haltekanten auf den Linien 10, 10/17, 11 und 14 werden über die Erfolgsrechnung finanziert.

Die Realisierungskosten sind nicht Gegenstand der vorliegenden Kreditvorlage. Sie werden im Rahmen der Phase II detailliert bestimmt und sind dann Bestandteil der Kreditvorlage für die Umsetzung bzw. den Bau, welche voraussichtlich 2014 dem Parlament vorgelegt wird.

8.1.1 Projektierungskredit Tramhaltestellen

Bauherrenunterstützung / Grundlagenbeschaffung:	350'000 CHF
Erarbeiten Projekte, Bewilligungsverfahren	1'500'000 CHF
MWST von 8% (gerundet)	150'000 CHF
Total Projektierungskosten inkl. MWST	2'000'000 CHF

Preisbasis ist April 2011. Die **Teuerung** wird nach dem **Bahnbau-Teuerungsindex (BTI)** bestimmt.

Die Kosten werden zulasten des **Kontos 36604000 / AU-500991** verbucht.

Die Ausgaben der Kosten verteilen sich:

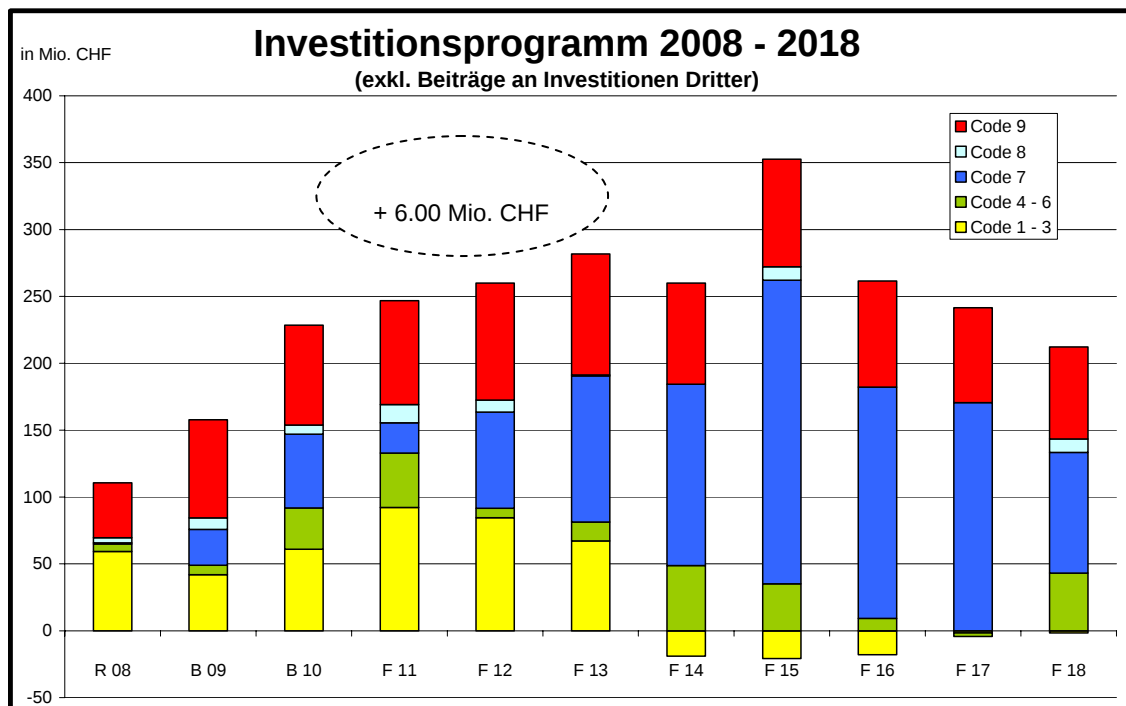
2012:	800'000 CHF
2013:	1'000'000 CHF
2014:	200'000 CHF

Die Kosten sind sowohl im Budget 2012 als auch im Finanzplan 2012-2015 eingestellt.

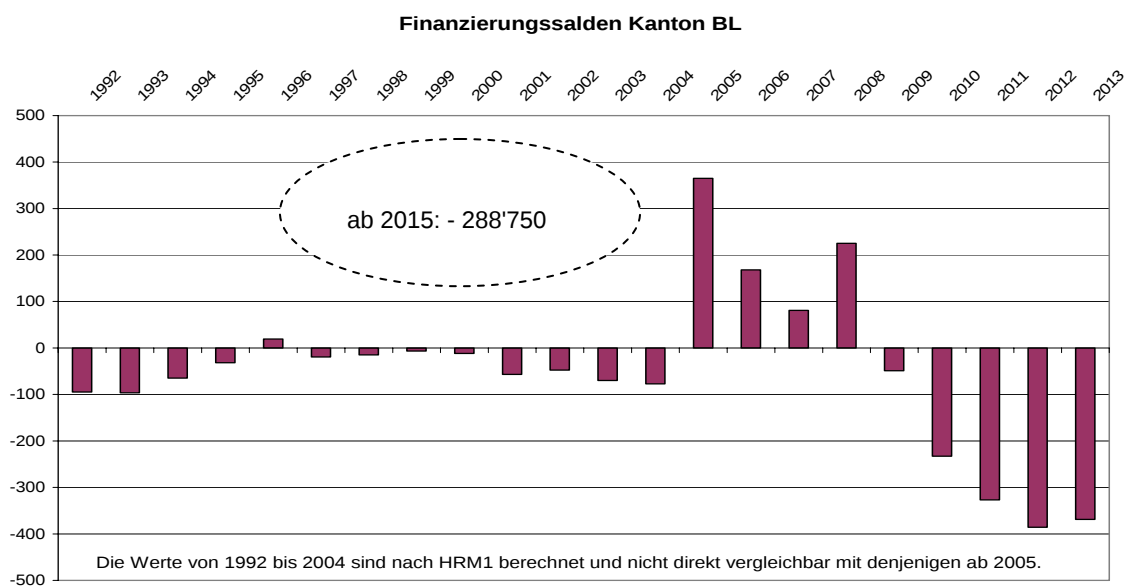
8.1.2 Jährlich wiederkehrende Folgekosten

Die Anlagen auf den Linien 10, 10/17, 11 und 14 gehören der BLT und geben somit für den Kanton keine direkten Folgekosten. Die Anlagen der Linien 2, 3 und 6 auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft gehören dem Kanton. Aus diesem Grund ergeben sich daraus neue jährlich wiederkehrenden Folgekosten.

FINANZIERUNGSZAHLEN UM PROJEKTNACH FHG §35



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
ÖV-Anlagen	40	2'700'000		2015
ÖV-Anlagen	40	2'300'000		2016
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2017
-	-			
-	-			
Total		7'000'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	/2015	2016	2017	2018	2019
1	TOTAL jährlicher Folgertrag	0		0		
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	113'750		113'750		
3	Unterhaltskosten	0		0		
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0		0		
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0		0		
6	Abschreibungen / Jahr	/2015	2016	2017	2018	2019
	ÖV-Anlagen	67'500	67'500	67'500	67'500	67'500
	ÖV-Anlagen	57'500	57'500	57'500	57'500	57'500
	ÖV-Anlagen	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	Total Abschreibungen	175'000	175'000	175'000	175'000	175'000
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	288'750	288'750	288'750	288'750	288'750
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-288'750	-288'750	-288'750	-288'750	-288'750

Gemäss dem teilrevidierten Finanzhaushaltsgesetz (FHG), das seit 01.01.2010 in Kraft ist und sich an HRM2 anlehnt, werden die Investitionen:

1. nach der Nutzungsdauer und
2. erst nach Inbetriebnahme abgeschrieben.

8.2. Bushaltestellen

Von den rund 430 Haltestellen auf Boden des Kantons Basel-Landschaft ist der Kanton nur für die Haltestellen auf den Kantonsstrassen (331 Haltestellen) und an Bahnhöfen (17 Haltestellen) zuständig. Bei der Grundlagenbeschaffung und dem Umsetzungskonzept sollen aber auch die Haltestellen an Gemeindestrassen soweit notwendig mit einbezogen werden. An die Erstellungskosten der Haltestellen an Kantonsstrassen müssen sich die Gemeinden gemäss Strassengesetz §34 mit 50% beteiligen. Die Phase II Projektierung, die Bestandteil dieser Kreditvorlage bildet, wird ohne Gemeindebeiträge zu 100% durch den Kanton finanziert. Der Bau von Bushaltestellen an Bahnhöfen wird zu 100% durch den Kanton finanziert.

Zur Thematik Kostenteiler sind diverse Motionen / Postulate hängig. Da die Baukosten aber nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage sind, wird das Thema hier nicht weiter diskutiert, sondern es werden die jährlichen Folgekosten (siehe Kap. 8.2.2) auf Basis des geltenden Rechtes dargestellt.

8.2.1 Projektierungskredit Bushaltestellen

Bauherrenunterstützung / Grundlagenbeschaffung:	320'000 CHF
Erarbeiten Vorstudien, Projekte	600'000 CHF
MWST von 8% (gerundet)	80'000 CHF

Total Projektierungskosten inkl. MWST **1'000'000 CHF**

Preisbasis ist April 2011. Die **Teuerung** wird nach dem Baupreisindex **Tiefbau Nordwestschweiz** bestimmt.

Die Kosten werden zulasten des **Kontos 5010 0010 / AU-700678** verbucht.

Die Ausgaben der Kosten verteilen sich:

2012:	300'000 CHF
2013:	500'000 CHF
2014:	200'000 CHF

Die Kosten sind sowohl im Budget 2012 als auch im Investitionsprogramm eingestellt.

8.2.2 Investitionskosten Bushaltestellen

Für die Bestimmung der Investitionskosten kann im heutigen Zeitpunkt nur über eine Abschätzung erfolgen. Für die Bestimmung der genauen Kosten muss die Planung der in dieser Vorlage vorgesehenen Projektierung durchgeführt werden.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist absehbar, dass nicht alle Haltestellen im Kanton behindertengerecht ausgebaut werden können. Je nach Lage und Funktion einer Haltestelle wird dies auch nicht erforderlich sein.

Für die Abschätzung gehen wir von folgenden Annahmen für den Bedarf für barrierefreien Ausbau aus:

- Hoch (z.B.: Haltestellen mit Umsteigefunktion, hoher Fahrgastfrequenz, in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen, Alterswohnheimen etc.)
- Klein (z.B.: Haltestellen im ländlichen Gebiet, Kleines Einzugsgebiet, ausgebaute Haltestelle in der Nähe)
- Mittel (Die Kriterien "Hoch" oder "Klein" werden jeweils teilweise erfüllt)

Die nachfolgende Grobkostenschätzung basiert auf den folgenden vereinfachten Annahmen:

- Kosten für Vollausbau Haltestelle: CHF 250'000.-
- Kosten für Teilausbau Haltestelle CHF 75'000.-

Die Kosten pro Haltestelle beziehen sich jeweils auf beide Fahrtrichtung (2 Haltekanten) und beinhalten Investitionskosten, Planungskosten sowie Kosten für allfälligen Landerwerb. Je nach Lage der Haltestelle können die Kosten stark variieren, die aufgeführten Kostenannahmen stellen einen Mittelwert aufgrund der bisherigen Erfahrungen dar.

Ausgangslage für Grobkostenschätzung:

- Anzahl Gemeinden im Kanton 86 Gemeinden
- Anzahl Bushaltestellen auf Kantonsstrassen 331 Haltestellen
- Haltestellen an Bahnhöfen 17 Haltestellen

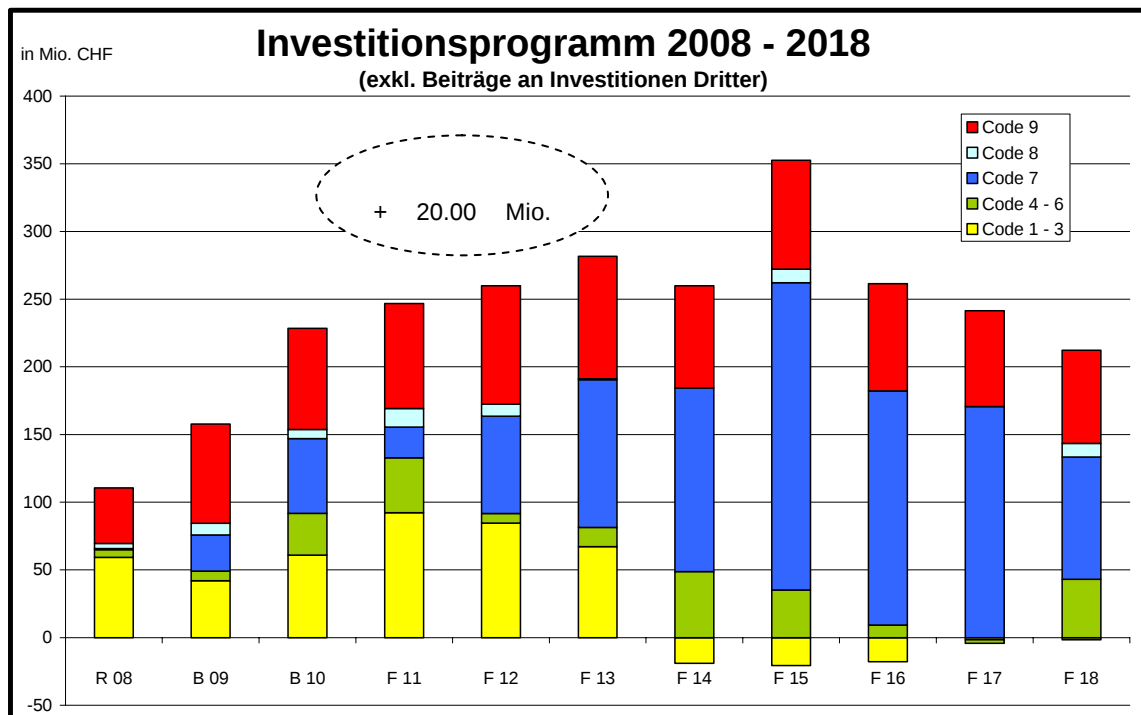
Bushaltestellen	Anzahl	CHF/Haltestelle	CHF
auf Kantonsstrassen	331		
an Bahnhöfen (SBB)	17		
Total Anzahl Haltestellen	348		
Haltestellen (bereits mit Vollausbau)	-20		
Vollausbau BehiG	122	250'000.00	30'500'000.00
Kein Ausbau BehiG	80	0.00	0.00
Teilausbau BehiG (Restl. Haltestellen)	126	75'000.00	9'450'000.00
		Total (+/- 30%)	39'950'000.00

Aufgrund der durchgeführten Überlegungen und Annahmen ergeben sich für die Umsetzung des BehiG für Bushaltestellen auf Kantonsstrassen Kosten von rund CHF 40 Mio.

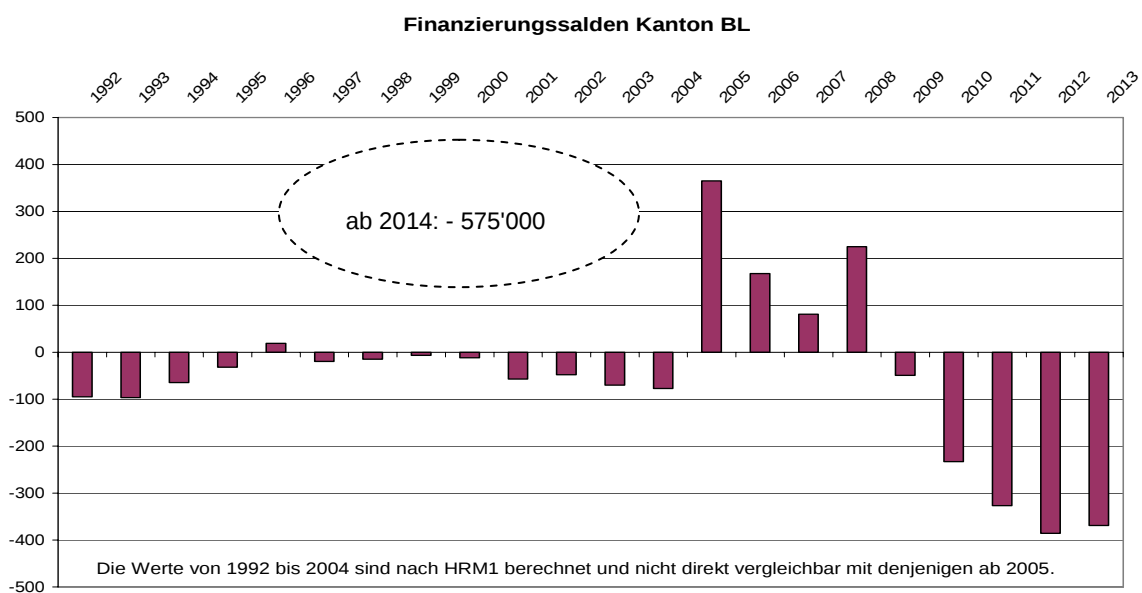
Die Haltestellen an Gemeindestrassen gehen zu 100% zulasten der jeweiligen Gemeinde und sind in diesen Kosten nicht enthalten. Die Baukosten für den Umbau der Haltestellen an Kantonsstrassen werden auf rund CHF 40 Mio. geschätzt. Davon muss der Kanton Basel-Landschaft 50% übernehmen, rund CHF 20 Mio. Diese Kosten sind noch nicht Gegenstand der vorliegenden Kreditvorlage. Sie werden im Rahmen der Projektierung detailliert bestimmt. Kann der jeweilige Umbau der Haltestellen bis 2023 nicht im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen an der Strasse erfolgen, wird für den Umbau der restlichen Haltestellen eine separate Kreditvorlage erarbeitet, welche voraussichtlich im 2014 dem Parlament vorgelegt wird.

8.2.3 Jährlich wiederkehrende Folgekosten für den Kanton

FINANZIERUNGSZAHLEN UM PROJEKTNACH FHG §35



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2014
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2015
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2016
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2017
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2018
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2019
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2020
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2021
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2022
ÖV-Anlagen	40	2'000'000		2023
Total		20'000'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	/2014	2015	2016	2017	2018
1	TOTAL jährlicher Folgeertrag	0	0			

2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	325'000	325'000			
3	Unterhaltskosten	0	0			
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0			
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0			
6	Abschreibungen / Jahr	/2014	2015	2016	2017	2018
	ÖV-Anlagen	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	ÖV-Anlagen	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	ÖV-Anlagen	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	ÖV-Anlagen	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	ÖV-Anlagen	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
	Total Abschreibungen	250'000	250'000	250'000	250'000	250'000

7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	575'000	575'000	575'000	575'000	575'000
-----------------------------	------------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Gemäss dem teilrevidierten Finanzhaushaltsgesetz (FHG), das seit 01.01.2010 in Kraft ist und sich an HRM2 anlehnt, werden die Investitionen:

1. nach der Nutzungsdauer und
2. erst nach Inbetriebnahme abgeschrieben.

8.3. Überblick gesamte Investitionskosten für den Kanton Basel-Landschaft

In der folgenden Tabelle sind die Umsetzungskosten inkl. der Projektierung dargestellt. Grundlage bilden die Erläuterungen in den Kapitel 8.1 für die Tramhaltestellen und 8.2.2 für die Bushaltestellen. Die Kosten für die Umsetzung sind anhand von Erfahrungswerten grob geschätzt. Sie müssen im Rahmen der Projektierung genauer berechnet werden. Zudem werden die BehiG-Massnahmen mit dem Mehrjahresprogramm für die Instandsetzung sowohl der Kantonsstrassen wie auch der Tramlinie koordiniert, so dass die Umbauten der Haltestellen, soweit als möglich, mit den Instandsetzungsarbeiten erfolgen können.

Umsetzungskosten für die Tramhaltestellen	Umsetzungskosten für die Bushaltestellen	Total Kosten für den Kanton
40'000'000.- (ev. Beteiligung des Bundes möglich, Umsetzung teilweise im Rahmen von Projekten)	20'000'000.- (Teil Kanton, Umsetzung teilweise im Rahmen von Projekten und Instandsetzungen)	60'000'000.-

Angaben in CHF inkl. MWSt.

Umsetzungskosten für Tramhaltestellen:

CHF 7 Mio dieser Umsetzungskosten sollen über die Investitionsrechnung in den Jahren 2015 - 17 bezahlt werden (siehe Kap. 8.2.1).

Für die Umsetzungskosten in der laufenden Rechnung (total ca. CHF 34 Mio) sind diese im Finanzplan bis ins Jahr 2016 jeweils in den Instandsetzungskosten der entsprechenden Linie BLT 10, 10/17 oder 11 eingestellt (ca. CHF 4 Mio.). Ab 2017 müssen die Kosten im Rahmen der Finanzplanung budgetiert werden. Bei total CHF 30 Mio sind dies im Durchschnitt ca. CHF 5 Mio pro Jahr. Die genaue Terminplanung und Koordination zwischen finanziellen Möglichkeiten und den erforderlichen Ohnehin-Arbeiten (Instandsetzungsarbeiten) erfolgt im Rahmen der Projektierungsarbeiten gemäss dieser Vorlage. Nach erfolgten Projektierungsarbeiten kann dann im Rahmen des ausgearbeiteten Konzeptes relativ kurzfristig innert 0-2 Jahren auf die finanzielle Situation reagiert werden und z.B. bei kurzfristig überschüssigen / zusätzliche Mitteln einzelne Haltestellen im Rahmen des Gesamtkonzeptes rasch realisiert werden.

Umsetzungskosten für Bushaltestellen:

Im Investitionsprogramm sind die Kosten von CHF 20 Mio. ab dem Jahr 2015 unter den posteriorisierten Projekten (IA 700678) eingestellt.

Die Projektierung im Rahmen dieser Vorlage soll dazu beitragen, die jährliche Investitionsplanung zu optimieren und z.B. kurzfristig bei vorhandenen Mitteln der behindertengerechte Umbau einzelner Haltestellen realisieren zu können.

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Es wurden sämtliche Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft zur Stellungnahme eingeladen. Grundsätzlich hat der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) eine Stellungnahme im Namen aller Gemeinden eingegeben. Aus diesem Grund sind neben der Stellungnahme des VBLGs nur noch die Stellungnahmen aufgeführt und kommentiert, welche abweichend oder ergänzend dazu sind.

In *kursiver* Schrift werden die Stellungnahmen aufgeführt. Die Erläuterungen der BUD werden direkt danach in normaler Schrift wiedergegeben.

Stellungnahme des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden

Die Forderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen grundsätzlich wohl unbestrittenen gesellschaftspolitischen Anliegen. Deren Umsetzung erfordert jedoch nach Auffassung des Bundesgesetzgebers eine gewisse Verhältnismässigkeit, was in Art. 11 Allgemeine Grundsätze des BehiG deutlich wird. Vor diesem Hintergrund bedauern wir, dass der Fokus der Vorlage auf die Umsetzung technischer Vorgaben gerichtet ist und Aspekte des Abwägens verschiedener Interessen (beispielsweise: welche Folgen haben speziell im innerörtlichen Bereich Halteinseln von 27 cm Höhe für die übrigen Fussgänger oder nur leicht gehbehinderte Personen - und wie passen sich die entsprechenden Rampenbauten oder gar vollständig verschobene Haltestellen in das Ortsbild ein und welche Auswirkungen haben sie auf angrenzende Verkehrsanlagen?) in dieser Vorlage fehlen. In den drei Phasen, in welche die Vorlage den Weg zur Umsetzung gliedert, sind solche Überlegungen leider nicht vorgesehen. Wir ersuchen Sie deshalb, das vorgeschlagene Vorgehen zu ändern, wie wir das weiter unten erläutern.

1. Grundsätzliches zur Finanzierung

Zuerst ist die Frage der Finanzierung zu klären. Nicht etwa, weil wir gerne alles auf die Kosten reduzieren würden, sondern weil bei der Totalrevision des Finanzausgleichsgesetzes, bei der die Beiträge der Gemeinden an den öffentlichen Verkehr aufgehoben wurden, zwar das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs entsprechend geändert, jedoch vergessen wurde, gleichzeitig § 34 des Strassengesetzes ebenfalls anzupassen. Mit zwei vor bald zwei Jahren eingereichten und am 22. April 2011 einstimmig bzw. mit überwältigendem Mehr überwiesenen Motionen fordert der Landrat, dass dieser versehentlich nicht geänderte Gesetzesartikel nun geändert bzw. gestrichen wird. Da es sich somit nicht um eine neue Forderung, sondern um den unbestrittenen Nachtrag einer beim Beschluss über die Totalrevision des Finanzausgleichsgesetzes am 25. Juni 2009 vergessenen Änderung handelt, fordern wir, dass dieser Auftrag des Landrates nun unverzüglich umgesetzt wird und damit eine klare Regelung für die Finanzierung eines gegebenenfalls nötigen Umbaus von Bushaltestellen auf Kantonsstrassen vorliegt, der auch jenem bei den Tramhaltestellen entspricht.

Am 3.3.2011 wurden vom Landrat 2 Motionen (2010 / 162 und 2010 / 163) überwiesen, die verlangen, dass §34 des Strassengesetzes gestrichen bzw. angepasst wird. Die entsprechenden Abklärungen sind momentan in Arbeit. Um eine sinnvolle und tragbare Lösung für Gemeinden und Kanton zu finden, die alle Problemkreise abdeckt (z.B. Haltestellen von Ortsbusse auf Kantonsstrassen, Haltestellen im Einmündungsbereich von Gemeinde- / Kantonsstrassen, usw.), wird die ordentliche Frist von zwei Jahren zur Behandlung einer Motion

notwendig sein (bis März 2013). Die Behandlung dieser Motionen wird in einer (oder zwei) Landratsvorlage erfolgen, die unabhängig von der vorliegenden Vorlage sind.

2. Zur Umsetzung des BehiG bei Tram- und Bushaltestellen und zum vorgesehenen Vorgehen

Im von uns gewünschten und zwischenzeitlich stattgefundenen gemeinsamen Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und Vertretungen des Tiefbauamtes Basel-Landschaft sowie der Verkehrsbetriebe BLT und BVB konnten wir feststellen, dass unsere Erwartung, dass das BAV nicht eine derart kompromisslose Umsetzung des BehiG bei Tram und Bus fordert, wie man dies aufgrund der Vorlage (So 6 Absatz 3) befürchten könnte, nicht ganz falsch war. Insbesondere bei den Bushaltestellen scheint nicht die Absicht zu bestehen, bei sämtlichen Haltestellen die Einhaltung der maximalen Spaltmasse zu fordern. Eine oder wenige baulich angepasste Bushaltestellen pro Gemeinde könnten den Anforderungen des BehiG möglicherweise bereits gerecht werden. Bei den Tramhaltestellen ist gemäss Vorlage die Phase I, die Klärung der technischen Lösung, bereits abgeschlossen: Eine interkantonale Arbeitsgruppe BS/BL - in der die Gemeinden trotz direkter Betroffenheit leider nicht vertreten waren - hat festgestellt, dass ihr keine Fahrzeugkonzepte bekannt sind, mit denen die Anforderungen des BehiG erfüllt werden können, ergo sei die Infrastruktur entsprechend umzubauen. Wir gehen davon aus, dass diese Frage eingehend geprüft wurde, und hätten deshalb gerne etwas mehr Informationen erhalten, bevor wir der Planung von baulichen Massnahmen in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken insgesamt zustimmen. Für die Bushaltestellen scheint diese Frage weder geprüft, noch können wir der Vorlage entnehmen, dass eine Klärung vorgesehen ist. Wir bitten Sie, in einer ersten Abklärungsstufe unbedingt die detaillierte Untersuchung fahrzeugseitiger Alternativen ins Auge zu fassen - falls nicht bereits vorgesehen. Denn angesichts der Lebensdauer der Fahrzeuge und einer rasanten technischen Entwicklung in diesem Bereich scheint uns ein Totalumbau der Infrastruktur die archaischste aller Lösungen zu sein. Wie einleitend angedeutet, befürchten wir eine Unverhältnismässigkeit gewisser nun vorgesehener Massnahmen im innerörtlichen Bereich und insbesondere dort grössere Probleme bei Mischverkehr. Und wir vermuten, dass dies weder den Forderungen der Behinderten selbst entspricht, noch die nötige Akzeptanz in der Bevölkerung finden könnte. Wir sind nicht grundsätzlich gegen die beiden beantragten Projektierungskredite - dies möchten wir hier betonen. Allerdings halten wir die vorgesehene kostspielige Planung (3 Mio. Franken) für verfrüht und deshalb derzeit für falsch angesichts der noch offenen Fragen. Wir ersuchen Sie deshalb um folgende Etappierung des Vorgehens:

- *In einem ersten Schritt bitten wir Sie, die bereits erfolgte Evaluation der verschiedenen Wege zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes beim Tram detailliert offenzulegen und allenfalls Alternativen zur Anpassung der baulichen Infrastruktur nochmals bzw. näher zu prüfen. Beim Bus ersuchen wir Sie, fahrzeugseitige Alternativen zuerst gründlich zu prüfen und über diese Abklärungen detailliert zu informieren, bevor die Planung baulicher Anpassungen von Haltestellen vorgesehen wird.*

Für die Umsetzung des BehiG bei Tramhaltestellen wurde, wie im Kapitel 4 der Vorlage erläutert, in einer Arbeitsgruppe mit Beteiligung der Verwaltungen der Kantone BS und BL sowie den Transportunternehmungen mit Unterstützung von externen Experten, im Rahmen von diversen Untersuchungen und Abklärungen das Umsetzungskonzept erarbeitet. Bei diesen Untersuchungen wurden verschiedene Alternativen geprüft und verglichen. Beim Vergleich wurden neben den technischen Kriterien auch ökonomische Beurteilungen herangezogen. Sowohl die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons BL wie auch das Bau- und

Verkehrsdepartement des Kantons BS sind der Meinung, dass die gewählte Strategie die zielführendste und auch ökonomisch umsetzbarste ist. In Anbetracht der Vielzahl von Haltestellen, der jeweils speziellen örtlichen Situation und dem vom Eisenbahngesetz vorgeschriebene Projektierungs- und Bewilligungsdauer, sowie auch der für den Kanton finanziell tragbaren Etappierung, müssen wir sofort mit der Projektierung der Umgestaltungen der einzelnen Haltestellen beginnen, um die auferlegte Frist bis Ende 2023 einzuhalten.

Die Fachstelle Barrierefreier öffentlicher Verkehr (BöV) hat für den autonom befahrbaren Übergang zwischen Haltekannte und Fahrzeug beim Bus Abklärungen durchgeführt (siehe auch BöV-Nachrichten 11/1). Dabei wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

- Die Fahrzeugbodenhöhe eines Niederflrbusse beträgt ca. 35 cm. Die modernen Busse können mit dem Kneeling den Einstiegsbereich 8 cm absenken, so dass eine Einstiegshöhe von 27 cm entsteht. Der Bus wird dabei einseitig abgesenkt wodurch eine Querneigung des Fahrzeugbodens von ca. 4% entsteht. Diese Querneigung erachtet der BöV als akzeptabel.
- Eine grössere Absenkung des Busses ist geometrisch zwischen Rad und Chassis nicht möglich. Zusätzlich würde durch die grössere Absenkung auch eine höhere Querneigung im Fahrzeug entstehen, die nicht mehr zumutbar ist. (Als Vergleich, die maximale zulässige Querneigung auf Haltestellen beträgt 2%).
- Die Abklärungen des BöV haben weiter ergeben, dass bei den Busherstellern keine Entwicklungen gemacht werden, um den Fahrzeugboden oder den Einstiegsbereich tiefer gestalten zu können. Die Schweiz als Markt für den Absatz von Sonderanfertigungen bei Bussen ist zu klein, um überhaupt Anforderungen stellen zu können.
- Weiter bestätigen Studien aus den Städten Dresden und Kassel, dass die Busse nicht tiefer gebaut werden können.

Trotz diesen Feststellungen sollen in der Phase I zusammen mit den Verkehrsbetrieben und den Busherstellern, ähnlich wie es für die Situation beim Tram durchgeführt wurde, im Rahmen einer Studie Möglichkeiten bei den Fahrzeugen geprüft werden.

- *So dann fordern wir ein Pilotprojekt, in dessen Rahmen drei bis vier Tram- und Bushaltestellen in sensiblen Bereichen von Baselbieter Gemeinden inklusive der umgebenden Bereiche in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vollständig durchgeplant und gegebenenfalls im Massstab 1: 1 dargestellt werden. Damit soll konkret und auch für Laien nachvollziehbar aufgezeigt werden, was die vorgesehenen baulichen Anpassungen bedeuten würden. Dies wird aufzeigen, wieweit solche Massnahmen eine allgemeine Akzeptanz finden. Gleichzeitig ist im Planungsprozess zusammen mit dem BAV und allenfalls aufgrund des Feedbacks der Bevölkerung an konkreten Beispielen auszuloten, welche Vorgaben zwingend zu erfüllen sind und wo unter welchen Bedingungen Spielraum besteht.*

Im Mai 2012 wurde, zusammen mit dem Kanton BS und der BVB, an der Haltestelle Kirche in Allschwil eine provisorische Pilot-Tramhaltekannte errichtet. Erste Rückmeldungen sind positiv. Die definitive Beurteilung wird für den Sommer 2012 erwartet. Für weitere Haltestellen auf dem Gebiet von BL planen und realisieren zu können, benötigt das TBA die finanzielle Mittel, welche mit dieser Vorlage beantragt werden.

Im November 2011 wurde eine Pilot-Bushaltestelle in Therwil mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm gebaut. Erste Rückmeldungen sind positiv. Die definitive Beurteilung wird für den Sommer 2012 erwartet.

- *Erst aufgrund konkreter Resultate aus dem Pilotprojekt und nach nochmaliger Prüfung der Alternativen zur Anpassung der Infrastruktur ist dann eine Projektierung für die erforderlichen baulichen Massnahmen in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Gemeinden in Angriff zu nehmen. So wird man wesentlich zielstrebigter und vermutlich auch kostensparender an die breite Projektierungsarbeit gehen können.*

Die Projektierung der Massnahmen bei jeder einzelnen Haltestelle wird in enger Koordination mit der jeweiligen Gemeinde, den betroffenen Liegenschaftsbesitzern, dem BÖV, dem BAV und natürlich auch mit der zuständigen Transportunternehmung erfolgen.

Stellungnahme der Gemeinde Muttenz

Der Gemeinderat schliesst sich der Stellungnahme des VBLG vorbehaltlos an. In Ergänzung dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Entwurf der Landratsvorlage empfiehlt als Normhöhe für die Tramhaltestellenkanten 27 cm und als Gleisachsabstand zur Haltekante 122 cm. Diese Abmessungen wurden soweit auf die neuen Fahrzeuggenerationen Tango und Combino abgestimmt, dass die Fahrzeuge lediglich mit Verschleissleisten, welche mit minimalem Aufwand unterhalb der Türschwelle angebracht werden können, nachzurüsten wären und somit keine weiteren Massnahmen an den Fahrzeugen für die Einhaltung der vertikalen und horizontalen Spaltmasse erforderlich würden. Auf die im Rahmen einer Medienmitteilung vom 11.11.2011 von den BVB vorgestellte Beschaffung des Bombardier-Trams Flexity wird in der Parlamentsvorlage nicht eingegangen, obwohl dieses neue Fahrzeug voraussichtlich auch auf der Tramlinie 14 verkehren wird. In der Empfehlung zur technischen Umsetzung des BehiG im Endzustand werden insbesondere weitere Anpassungen an den bestehenden Fahrzeugen wegen deren teilweise nur schwer abschätzbaren Risiken ungünstig bewertet und aus diesem Grunde verworfen. Demgegenüber wird die faktisch ausschliesslich auf baulichen Massnahmen beruhende Umsetzungsvariante vorgezogen. Obwohl die auf diesen Einschätzungen beruhende Empfehlung bereits auf die technische Umsetzung des BehiG im Endzustand, also auf das Jahr 2023, vorgreift, ist deren Diskussion gemäss Landratsvorlage nicht mehr vorgesehen. Dieses Vorgehen ist aus folgenden Gründen fragwürdig:

1. *Der Inhalt der Landratsvorlage erweckt den Eindruck, dass sämtliche Massnahmen an Ort und Stelle der bestehenden Haltestellen umgesetzt werden könnten. Dies trifft jedoch nicht zu. Gemäss übereinstimmender Aussage seitens Vertretern des kantonalen Tiefbauamtes und der Verkehrsbetriebe BLT und BVB ist die BehiG-konforme Anlage von Tramhaltestellen mit vorerwähnten Massnahmen ausschliesslich in geraden Streckenabschnitten realisierbar. Diese Einschränkung bleibt im Entwurf der Landratsvorlage unerwähnt. Allein auf dem Gemeindegebiet von Muttenz befinden sich drei Haltestellen in Kurvenbereichen. Es sind dies die Haltestellen Zum Park (in Fahrtrichtung Pratteln), Schützenhausstrasse (in Fahrtrichtung Basel) und Muttenz Dorf (in Fahrtrichtung Pratteln). Entsprechend dieser nicht genannten Einschränkung müssten diese Haltestellen aus den Kurvenbereichen heraus in gerade Gleisabschnitte geschoben und damit neu angelegt werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die*

Haltestellen immer auch Teil von übergeordneten Siedlungsräumen wie Grünanlagen, Plätzen, Verkehrsknoten und Strassen sind. Bei deren Anlage ist zudem auf den möglichst hindernisfreien und reibungslosen betrieblichen Ablauf für alle Verkehrsteilnehmer zu achten. Anforderungen zu diesen Aspekten sind in der Landratsvorlage nur in ungenügendem Masse formuliert.

Eine BehiG konforme Tramhaltestelle muss in einer Geraden zu liegen kommen oder kann nur eine sehr leichte Kurve aufweisen. Dies geht aus den Randbedingungen des geforderten Spaltmass zwischen Haltekante und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums gemäss Art. 14 VAböV von max. 5 cm und den vom BAV genehmigten Lichtraumprofilen und Projektierungsrichtlinien der BLT und der BVB hervor. Der Gesetzgeber sieht aber auch ein Verhältnismässigkeitsprinzip vor. In diesem Sinn kann eine Haltestelle in der Kurve liegen, wenn im Rahmen einer Interessenabwägung der wirtschaftliche Aufwand unverhältnismässig ist, wenn z.B. nicht in einem gewissen Abstand eine Haltestelle in der Geraden errichtet werden kann oder die Verkehrs- und Betriebssicherheit gefährdet ist. Diese Ausnahmeregelung ist aber, nach Aussage des BAV, stark abhängig von der Zahl der Benutzer der Haltestelle, je weniger um so eher eine Ausnahmeregelung, die Bedeutung der Haltestelle für Behinderte und Mobilitätshandicaperte, eine Haltestelle z.B. neben einem Altersheim bekommt schwerlich eine Ausnahmegewilligung sowie bei wichtigen Umsteigebeziehungen auf andere öffentliche Verkehrsmittel wird auch eine sehr restriktive Ausnahmeregelung befolgt. Ausnahmeregelung bedeutet, dass das öV-Personal mittels Rampen Unterstützung bieten muss oder dass nur an einer Türe der niveaufreie Einstieg gewährleistet ist (Kissenlösung). Ob allfällig die Verhältnismässigkeitsklausel bei einer der erwähnten Haltestellen in Muttens zum Zuge kommt, muss im Rahmen der Projektierung ermittelt und mit dem BAV und dem BbV abgesprochen werden.

2. *Im Rahmen von Probetrieb auf dem Streckennetz der Verkehrsbetriebe Zürich wurden vor rund zwei Jahren dieselben auf dem Streckennetz der BLT und BVB künftig eingesetzten Tramtypen getestet. Die Tests wurden unter anderem zum Zwecke der Erstellung des Pflichtenhefts für die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration durchgeführt. Die heute bereits im Einsatz stehenden modernen Fahrzeugtypen werden von den Herstellern den neuen Bedürfnissen folgend, laufend weiterentwickelt und in überarbeiteter Form auf dem Markt angeboten. Massgebende Verbesserungen resultieren dabei vor allem auf dem Gebiete der Behindertengängigkeit. So wurde beispielsweise ein von den Verkehrsbetrieben Bernmobil ausgeliehenes Combino-Tram mit ausfahrbarem Schiebetritt präsentiert. Gemäss den Ausführungen des Projektleiters der Tram-Testfahrten könnte dieser Schiebetritt grundsätzlich auch so konfiguriert werden, dass er sich der Distanz zum Randstein angepasst (variabel) ausfahren liesse. In einer realistischen Abschätzung der technischen Umsetzung des BehiG im Endzustand sollten auch derartige Entwicklungen angemessen berücksichtigt werden.*

Die Trams in der Region Basel müssen auf dem ganzen Streckennetz von BVB und BLT verkehren können. Der linienspezifische Einsatz von einzelnen Fahrzeugtypen würde einen grösseren Fahrzeugpark erfordern und den Betrieb wiederkehrend verteuern. Deshalb erfolgte die Ausarbeitung einer Lösung zur Erfüllung der BehiG-Anforderungen zum „niveaugleichen Einstieg“ in einer kantonsübergreifenden Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, sowie den beiden Transportunternehmen BLT und BVB. Die Arbeitsgruppe wurde von einem externen Ingenieurunternehmen unterstützt, und es wurden

auch internationale Lösungen in die Untersuchungen mit einbezogen. Die Lösung der Arbeitsgruppe wird im Kapitel 4.3 dieser Vorlage erläutert.

3. *Die Verschiebung und Neuordnung einer gesamten Haltestelle stellt eine nicht mehr rückgängig zu machende ultima-ratio-Massnahme dar. Dabei werden Themen der Verkehrssicherheit tangiert sowie ortsplanerische Aspekte und räumliche Qualitäten massgebend beeinflusst. Bestehende Siedlungsstrukturen und architektonische Gegebenheiten, welche zusammen mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs über Jahrzehnte gewachsen sind, können nicht oder nur sehr beschränkt auf die Verlegung einer Haltestelle angepasst werden (z.B. Tramhaltestelle Linie 14 MuttENZ Dorf). Ein entsprechender Kostenaufwand, welcher durch Massnahmen zur Beibehaltung der Siedlungsqualität und Benutzerfreundlichkeit resp. Personensicherheit erfolgen müsste, dürfte nicht die Gemeinden belasten sondern müsste vollumfänglich vom Kanton übernommen werden. Aufgrund von Weiter- und Neuentwicklungen im Bereich des Rollmaterials ist es heute bereits absehbar, dass solche Haltestellenverschiebungen, welche nur im Hinblick auf die Einhaltung vorgegebener Spaltmasse erfolgen, zu späterem Zeitpunkt nicht mehr notwendig wären. Dem Arbeitspapier des BAV über die 'Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen' zufolge ist der niveaugleiche Einstieg normalerweise bei Fahrbahnrand- und bei Kaphaltestellen realisierbar. Demgegenüber ist dies bei Busbuchten nur mit Einschränkungen umsetzbar. Da die Karosserie die Haltestellenkante partiell überstreicht ist kein niveaugleicher Einstieg in das Fahrzeug möglich. Wo aus nachgewiesenen Verhältnismässigkeitsgründen ein niveaugleicher Einstieg nicht realisiert werden kann, ist eine Perronkantenhöhe von 15-16 cm nötig. Mit dieser Höhe kann in der Regel die maximal zulässige Rampenneigung von 18% eingehalten werden. Für den Ein- und Ausstieg ist in diesem Falle die Hilfestellung durch das öV-Personal erforderlich. Die Hilfestellung durch das öV-Personal gilt lediglich als Ersatz- respektive Übergangslösung. Oberstes Ziel bleibt die Unabhängigkeit Behinderter von der Hilfe durch Drittpersonen, also auch von öV-Personal. Gemäss dem Entwurf der Landratsvorlage beabsichtigt der Kanton nur bei geraden Haltestellenanfahrrten, bei welchen das Überstreichen der Haltestelle ausgeschlossen ist und welche einen hohen Fahrgastwechsel haben, die Haltestellenkante auf eine noch nicht näher definierte Endhöhe auszubauen. Die Beschränkung auf die Haltestellen mit gerader Anfahrt steht jedoch im Widerspruch zu den Zielsetzungen des BehiG und entspricht auch nicht der Konsequenz, mit welcher die Sanierung der Tramhaltestellen angestrebt wird. Die zurzeit vom Tiefbauamt forcierte Neuanlage von Bushaltestellen als Haltebuchten erfolgt in voller Kenntnis, dass einige dieser Haltestellen nicht an die Vorgaben des BehiG angepasst werden können.*

Die nötigen baulichen Anpassungen an den Tramhaltestellen, welche durch die Umsetzung des BehiG verursacht werden, werden vollumfänglich durch den Kanton finanziert. Dazu wird das Tiefbauamt, wenn die Kosten im Rahmen der Projektierung ermittelt wurden, einen entsprechenden Kredit beim Landrat beantragen.

Stellungnahme der Gemeinde Oberwil

Eine grosse Herausforderung stellt sich in der Umsetzung des Behindertengesetzes bei den Bushaltestellen. Wir begrüssen, dass in einer ersten Phase eine Inventarisierung der Bushaltestellen vorgenommen wird, um ein Konzept zu entwickeln, welche Haltestellen zwingend behindertentauglich sein sollten. Obwohl die Zuständigkeit des Kantons nur bei den Bushaltestellen an Kantonsstrassen liegt, beantragen wir, dass bei überregionalen Buslinien (Bsp. Bus 61 / 64), welche auf ihrer Linie Kantons- und Gemeindestrassen erschliessen, auch die Busstationen an den Gemeindestrassen inventarisiert und in das Konzept aufgenommen werden. Die Einheitlichkeit sollte kantonsweit und gemeindeübergreifend gewährleistet sein. Wie im Kapitel 6.2.1 der Landratsvorlage erwähnt, muss die Umgestaltung der einzelnen Haltestellen im Zusammenhang mit der gesamten Linie und den zu erschliessenden Siedlungsstruktur betrachtet werden. Im Weiteren schliesst sich der Gemeinderat der sehr ausführlichen und treffenden Vernehmlassung des Verbandes Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) vom 20. Februar 2012 an.

Im Rahmen der Phase I werden die übergeordneten Buslinien gesamthaft erfasst. Mit dem vorliegenden Projektierungskredit soll die verlangte Einheitlichkeit erreicht werden.

Stellungnahme Gemeinde Binningen

Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich die Förderung des ÖV und selbstverständlich die Realisierung von Massnahmen, die das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) beinhaltet. Das Vorgehen der beteiligten Parteien Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der BLT und BVB ein einheitliches Konzept auf dem regionalen ÖV-Netz zu erarbeiten wird begrüsst. Eine Aussage zum technischen Teil der Landratsvorlage ist aus unserer Sicht schwierig. Zum Vorgehen beziehungsweise zur Umsetzung der Massnahmen haben wir folgende Anmerkungen:

- Bei der Umsetzung der Beurteilungskriterien für bauliche Massnahmen bei Bushaltestellen auf Gemeindestrassen ist dem Stellenwert der Verhältnismässigkeit grosse Bedeutung beizumessen. Vor allem bei schwach frequentierten Haltestellen machen finanziell aufwändige Massnahmen wenig Sinn. Wir beantragen, dass das Tiefbauamt die Verhandlungen mit dem BAV entsprechend durchführt. Damit diese finanziell zu Teil sehr erheblichen Aufwendungen auch rechtzeitig erfasst werden können, sollte die Planung baldmöglichst erfolgen.*
- Die finanzielle Beteiligung an Bushaltestellen auf Kantonsstrassen ist nicht Gegenstand dieser Vernehmlassung. Wir möchten aber auf eine baldige Lösung dieser 50% Beteiligungsregelung hinweisen, da die finanziellen Auswirkungen für die Gemeinden doch erheblich sein würden.*
- Die Gemeinde erhofft sich auch tatkräftige Unterstützung seitens des Kantons Basel-Landschaft (BUD) bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen.*

Der Gemeinderat ist mit der Landratsvorlage "Projektierungskredit für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz bei Tram- und Bushaltestellen" einverstanden.

Die Anmerkungen werden aufgenommen. Bezüglich der finanziellen Beteiligung siehe S. 29.

Stellungnahme Gemeinde Allschwil

Die Gemeinde Allschwil fördert den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und begrüsst die Anstrengungen zur Behindertengleichstellung, um diesen Mitmenschen den möglichst uneingeschränkten Zugang zum ÖV-Angebot zu ermöglichen. Der Gemeinderat dankt für die Ausarbeitung der Vorlage und hat keine weiteren Bemerkungen dazu.

Keine Bemerkungen.

Stellungnahme der Gemeinde Tecknau

Der Gemeinderat weist die Landratsvorlage zurück. Die Vorschläge der Arbeitsgruppe sind teuer und werden bis zur Realisierung noch teurer. Der Bericht beinhalte nur technische Lösungen und juristische Vorgaben. Ökonomische Ansichten fehlen vollständig. Es fehlen auch Vorschläge und Alternativen mit unterschiedlichen Kosten/Nutzen-Verhältnissen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Lösung mit den Postautos (kippbare Fahrzeuge mit der Möglichkeit zum Ausfahren von Rampen) gut ist. Zudem ist er der Ansicht, dass man doch in einer Gesellschaft lebt. Da ist es selbstverständlich, dass man einander bei Problemen hilft. Der VBLG ist der Ansicht, dass zuerst weitere Abklärungen gemacht werden sollten, resp. über die bereits gemachten Abklärungen genauer informiert werden sollte. Erst anschliessend sollte die erforderlichen Massnahmen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden projektiert werden.

Aus den mehrfach erläuterten Gründen erachten wir diese Landratsvorlage als richtig und wichtig. Darum wird die Stellungnahme der Gemeinde Tecknau nicht berücksichtigt.

10. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 26. Juni 2012

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Zwick

der Landschreiber: Achermann

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung des Projektierungskredites für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tram- und Bushaltestellen

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Das einheitliche Konzept für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tramhaltestellen auf dem Netz der BLT und BVB auf dem Gebiet der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird zur Kenntnis genommen.
 2. Der Projektierungskredit für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tramhaltestellen von CHF 2'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von 8% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt.
 3. Der Projektierungskredit für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bushaltestellen von CHF 1'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von 8% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt.
 4. Die Ziffer 2 und 3 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: