



# **Inputreferat zum Thema Mobilität**

**Workshop kantonales Behindertengleichstellungsgesetz 15.9.17**

**Dr. iur. Andrea Aeschlimann-Ziegler, Mitarbeiterin Rechtsdienst GS WSU**

## **UNO-Behindertenrechtskonvention, Art. 9 u. 20**

- Zugang zu Transportmitteln
- Sicherstellung der persönlichen Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten
- Zugang zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien, menschlicher und tierischer Hilfe und Mittelpersonen
- Angebot an Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten für Menschen mit Behinderungen und Fachkräfte
- Ermutigung von Herstellern von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen

## **UNO-Behindertenrechtskonvention, Art. 9 u. 20**

- Zusammenfassend: Vertragsstaaten müssen Massnahmen ergreifen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit grösstmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen.
- öV, Individualverkehr, Behindertentransporte, Taxi usw.

# Bundesverfassung

- Art. 8 Abs. 2 BV: Verbot der Diskriminierung wegen Behinderung

# Behindertengleichstellungsgesetz Bund, BehiG

Insbesondere öffentlicher Verkehr:

- Art. 2 Abs. 3 BehiG: Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen *nicht* oder *nur unter erschwerten Bedingungen* möglich ist.

## **Behindertengleichstellungsgesetz Bund, BehiG**

- BehiG gilt nach Art. 3 lit. b für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge, die einem der aufgelisteten Spezialgesetze unterstehen (Eisenbahngesetz usw.) und nach Art. 3 lit. e BehiG für von jedermann beanspruchbare Dienstleistungen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

# Behindertengleichstellungsgesetz Bund, BehiG

- Rechtsanspruch in Art. 7 Abs. 2 BehiG: Bei einer Benachteiligung kann bei der zuständigen Behörde verlangt werden, dass das konzessionierte Unternehmen die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt.
- Art. 11 BehiG: Die Beseitigung der Benachteiligung wird nicht angeordnet (Gericht oder Verwaltungsbehörde), wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis insbes. zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht. → Verhältnismässigkeit; Interessenabwägung

# Behindertengleichstellungsgesetz Bund, BehiG

- Art. 22 BehiG bei den Schlussbestimmungen: Anpassungsfrist für den öffentlichen Verkehr: Bis Ende 2023 müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge behindertengerecht sein. Im Jahr 2014 müssen Kommunikationssysteme und Billettausgabe behindertengerecht angeboten werden; Finanzhilfen des Bundes, Art. 23 BehiG.
- Art. 12 Abs. 2 BehiG: Bei der Interessenabwägung nach Art. 11 BehiG trägt das Gericht oder die Verwaltungsbehörde den Übergangsfristen nach Art. 22 BehiG Rechnung.
- Art. 12 Abs. 3 BehiG: angemessene Ersatzlösung, wenn keine Beseitigung der Benachteiligung



# Behindertengleichstellungsgesetz Bund, BehiG

- Art. 15 BehiG: Bundesrat erlässt Vorschriften über technische Normen, um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen.
- Verordnung des Bundes über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, VböV: VO legt fest, wie der öffentliche Verkehr zu gestalten ist, damit er den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen entspricht.
- Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen für die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, VAböV; weitere technische Normen
- Behindertenfahrdienste in der Kompetenz der Kantone; ebenso Taxiwesen

## **Kantonsverfassung BS, § 8 Abs. 2 und 3**

- Diskriminierungsverbot
- Für Behinderte sind der Zugang zu Bauten und Anlagen sowie die Inanspruchnahme von Einrichtungen und Leistungen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind, soweit wirtschaftlich zumutbar, gewährleistet. Der Gesetzgeber konkretisiert die wirtschaftliche Zumutbarkeit.

## Kanton: Gesetz über den öffentlichen Verkehr

- § 13 Gesetz über den öffentlichen Verkehr:
  - Bei Leistungsbestellungen und Investitionen beachten Kanton und Gemeinden die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für behinderte und betagte Menschen.
  - Fahrzeuge und öffentlich zugängliche Einrichtungen, die umgebaut oder neu beschafft werden, sind für behinderte und betagte Personen selbständig benutzbar auszugestalten, soweit der für sie zu erwartende Nutzen im Verhältnis steht zum wirtschaftlichen Aufwand, zum Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und/oder zum Anliegen der betrieblichen und technischen Durchführbarkeit → Interessenabwägung

## **Kanton: Gesetz über den öffentlichen Verkehr**

- § 13 Gesetz über den öffentlichen Verkehr:
  - Bei der Interessenabwägung sind ergänzend angebotene spezielle Fahrdienste zu berücksichtigen.
  - Zur Beförderung von behinderten und betagten Menschen, deren Bedürfnisse mit im Verhältnis stehenden Massnahmen nicht abgedeckt werden können, fördert der Kanton geeignete Fahrdienste.

## ÖV-Programm 2018-2021

- S. 25/26: Bis Ende 2023 müssen die Kantone und Gemeinden prüfen, welche Massnahmen sich zur Beseitigung von baulichen Hindernissen im ÖV mit verhältnismässigem Aufwand treffen lassen und wo allenfalls Ersatzlösungen nötig sind. Schwerpunkt in den nächsten Jahren. Grosser Handlungsbedarf auf dem Tramnetz BS (nur 6% der Tramhaltestellen hindernisfrei); Kanton treibt Umsetzung BehiG auch auf dem Busnetz voran.

## **Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt**

- § 2 Abs. 1 lit. 2 Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt: Ausnahmen vom Fahrverbot für die Zufahrt zu den Behindertenparkplätzen.

## Behindertenfahrdienste

- Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen, Vereinbarung zwischen BS und BL; Ausführungsbestimmungen zu dieser Vereinbarung des Amtes für Mobilität Basel-Stadt
- Voraussetzung: Vorliegen einer dauerhaften Behinderung, die dazu führt, dass der ÖV nicht selbständig benutzt werden kann.
- Finanzierungsbeiträge abhängig von Einkommen und Vermögen
- Fahrkontingent (120 Fahrten), Selbstbehalt (in Ausführungsbestimmungen geregelt)
- Härtefallklausel

## Diskussion anhand folgender Fragen:

- Ist-Situation: Stimmen gesetzliche Ansprüche und Wirklichkeit überein?
- Reichen die bestehenden gesetzlichen Grundlagen aus? Müssen sie geändert/angepasst/neu geschrieben werden?
- Gibt es Schwierigkeiten bei der Umsetzung im Kanton BS? Zum Beispiel in der Zusammenarbeit mit den Behörden?
- Was braucht es im Bereich Mobilität sonst noch für eine nachhaltige Implementierung?