

Anfrage Rolf Hermetschweiler über die Unterstützung von Behindertentaxis (Nr. 411).

Eröffnet: 8. März 2005 Gesundheits- und Sozialdepartement

Antwort Regierungsrat:

Zu Frage 1: Wie steht es mit der Behindertengleichstellung im Kanton Luzern?

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) bedeutet *Mensch mit Behinderungen* eine Person, der es eine voraussichtlich dauernde körperliche, geistige oder psychische Beeinträchtigung erschwert oder verunmöglicht, alltägliche Verrichtungen vorzunehmen, soziale Kontakte zu pflegen, sich fortzubewegen, sich aus- und fortzubilden oder eine Erwerbstätigkeit auszuüben. Für diese Menschen haben wir im Kanton Luzern ein grosses staatliches Betreuungs- und Unterstützungsangebot. Zahlreiche Massnahmen sind auch durch Private ergriffen worden. Trotz allen Massnahmen aber werden Menschen mit Behinderungen nie die gleichen Optionen haben wie Menschen ohne Behinderungen. Wir sind der Meinung, dass im Kanton Luzern für die Gleichstellung der behinderten Mitmenschen bereits sehr viel getan worden ist und dass wir uns im schweizerischen Vergleich durchaus zeigen dürfen. Sicher könnten einzelne Angebote noch erweitert und verfeinert werden, aber auch hier stossen wir an finanzielle Grenzen.

Zu Frage 2: Am 3. Juli 2003 wurde das BUWD vom Bundesamt für Justiz aufgefordert, einen Zeitplan auszuarbeiten über die Ausarbeitung des Vollzugsrechtes und die Anpassung des BehiG auf den 1. Januar 2004 anzupassen. Was wurde unternommen?

Mit dem erwähnten Schreiben forderte das Bundesamt für Justiz die Kantone auf, die kantonalen Gesetzgebungen den Anforderungen an das BehiG auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens anzupassen. Weiter wurden die Kantone ersucht, über allfällige Verzögerungen bei der Umsetzung auf kantonaler Ebene zu orientieren. Die entsprechenden Abklärungen des BUWD ergaben in Bezug auf die Umsetzung des BehiG im Rahmen des öV, dass kein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht, da diese Anliegen in § 10 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienenengebundenen Güterverkehr (öVG; SRL Nr. 775) bereits gesetzlich verankert sind und bundesrechtskonform ausgelegt werden können. Dementsprechend wird das BehiG bei den öV-Vorhaben des Kantons beachtet. Im Übrigen stellt der Vollzug des BehiG im Bereich des öV schwergewichtig eine Aufgabe der Transportunternehmungen dar, welche die Kommunikationssysteme und die Billettausgabe innert 10 Jahren und die bestehenden Bauten, Anlagen und Fahrzeuge innert 20 Jahren behindertengerecht anzupassen haben (Art. 22 Abs. 1 und 2 BehiG).

Zu Frage 3: In der Verordnung des Bundesrates über die Gestaltung des öV hätte man Finanzierungshilfen des Bundes beantragen können. Wie hoch waren die Beiträge, und wie wurden sie eingesetzt?

Die Adressaten für die Umsetzung des BehiG im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind vor allem die Transportunternehmungen des öV, welche über eine bundesrechtliche Konzession verfügen. Taxiunternehmen oder Behindertentransportdienste gehören nicht dazu. Transportunternehmungen, deren Angebote der Bund mitbestellt, waren angehalten, dem Bundesamt für Verkehr ein Umsetzungsprogramm einzureichen. Darin hatten sie aufzuzeigen, wie sie das BehiG innert der Anpassungsfrist von maximal 20 Jahren umzusetzen gedenken und in welcher ungefähren Höhe sich die entsprechenden Kosten bewegen. Gemäss dem BehiG erfolgt die Finanzierung der Massnahmen für einen behindertengerechten öV analog zur übrigen öV-Finanzierung. Infolgedessen bezahlen Bund und Kantone die nötigen Massnahmen gemeinsam gemäss den im Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) festgehaltenen Grundsätzen. Soweit diese Massnahmen bis ins Jahr 2023 im Rahmen von ohnehin vorgesehenen Massnahmen (z.B. Substanzerhaltung, Netzausbau, Fahrzeugbeschaffung) verwirklicht werden können, sind die Mehrkosten in der ordentlichen Projektfinanzierung einzuplanen. Für die Realisierung weiterer

Massnahmen, für welche bis ins Jahr 2023 ohne das BehiG kein Bedarf bestünde (z.B. nicht behindertengerechte, vor wenigen Jahren neu gebaute Haltepunkte oder neu beschaffte Fahrzeuge), hat der Bund Sondermittel in der Höhe von 300 Mio. Franken bereitgestellt. Da die Kantone auch hier mitzufinanzieren haben, müssen sie mit insgesamt ebenfalls rund 300 Mio. Franken an Mehrkosten rechnen. Diese Mehrkosten bis ins Jahr 2023 betragen für den Kanton Luzern allein für Eisenbahnprojekte rund 1.3 Mio. Franken. Hinzu kommen Mehrkosten für Massnahmen für den Bus- und allenfalls den Schiffsverkehr.

Zu Frage 4: Im Gespräch mit dem Kanton wurden die Behindertentaxis vertröstet, dass der Kanton leider kein Geld habe und die Rechtsgrundlage fehle. Ist der öV nur für Fussgänger ausgerichtet?

Der öV ist nicht nur für Fussgänger ohne Behinderung ausgerichtet. § 10 Abs. 2 öVG enthält eine Bestimmung, wonach die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen zu berücksichtigen sind. Aber diese Verpflichtung bezieht sich nur auf den öffentlichen Verkehr (öV) im Sinne von § 3 Abs. 1 öVG. Danach geht es um Verkehrsmittel, die der Erschliessung ganzjährig bewohnter Siedlungen dienen, von allen benützt werden können und nach einem öffentlichen Fahrplan oder als Rufbus verkehren. Transportunternehmungen sind Unternehmen, die im Besitz einer Konzession oder einer Bewilligung des Bundes oder des Kantons für Eisenbahnen, Strassenbetriebe, Binnenschifffahrt oder Luftseilbahnen sind (§ 3 Abs. 5 öVG). Gemäss Definition des öffentlichen Verkehrs im öVG fallen die Behindertentaxis nicht darunter.

Zu Frage 5: Weshalb sieht der Kanton keinen Handlungsbedarf und schiebt das Problem seit über acht Monaten hin und her? Will er warten, bis den Taxis der „finanzielle Schnauf“ ausgeht?

Der Betrieb eines Rollstuhl-Taxis bzw. die Rollstuhl-taxi-Genossenschaft Luzern erfüllt die Kriterien zur Anerkennung als öffentliches Verkehrsmittel nicht, weshalb im geltenden öVG keine Rechtsgrundlage für eine entsprechende finanzielle Unterstützung enthalten ist. Im Rahmen der parlamentarischen Beratung des öVG wurde eine Gleichstellung von Behinderten-Taxis mit dem öV ausdrücklich abgelehnt. Die Beiträge des Bundes an die Behindertentaxis wurden in der Folge der 4. IVG-Revision gestrichen, weil gleichzeitig die Ansätze für die Assistenzentschädigung (vormals Hilflosenentschädigung) verdoppelt wurden. Damit wollte der Bund bewusst den Wechsel von der Objektfinanzierung zur Subjektfinanzierung vollziehen. Daher ergibt sich für den Kanton auch kein Handlungsbedarf.

Luzern, 15. November 2005