



# Regierungsrat des Kantons Uri

## Auszug aus dem Protokoll

8. Februar 2022

### **Nr. 2022-76 R-150-13 Interpellation Eveline Lüönd, Schattdorf, zu Hindernisfreier Zugang zum Urner ÖV in zwei Jahren; Antwort des Regierungsrats**

#### **I. Ausgangslage**

Am 17. November 2021 reichte Landrätin Eveline Lüönd, Schattdorf, eine Interpellation zu Hindernisfreier Zugang zum Urner ÖV in zwei Jahren ein.

Mobilität sei eine zentrale Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Mobil zu sein, ermögliche es beispielsweise, eine Ausbildung zu absolvieren, berufstätig zu sein, soziale Kontakte zu pflegen und Freizeitangebote zu nutzen. Für Menschen mit Beeinträchtigung, mobilitätseingeschränkte Seniorinnen und Senioren und Menschen mit viel Gepäck oder Kinderwagen sei es elementar, dass sie das System des öffentlichen Verkehrs gleichberechtigt und autonom nutzen könnten oder bei Bedarf Zugang zu Fahrdiensten hätten. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) verlange, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) ab 2024 hindernisfrei nutzbar sei. Dies bedinge u. a. eine flächendeckende Anpassung der Bushaltestellen. Ab 2024 werde diese Gesetzesnorm - nach einer 20-jährigen Übergangszeit - beschwerdefähig.

Zusammen mit Zweitunterzeichner Marco Roeleven, Altdorf, bittet sie den Regierungsrat, sechs Fragen zu beantworten.

#### **II. Vorbemerkung**

Am 1. Januar 2004 ist das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz [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. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs verlangt das Gesetz, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge bis spätestens Ende 2023 grundsätzlich behindertengerecht sind<sup>1</sup>. Für die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bedeutet dies, dass sie autonom benutzbar sein müssen für Menschen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind.

---

<sup>1</sup> Vgl. Artikel 22 Absatz 1 BehiG

Das gilt auch für die Bushaltestellen im Kanton Uri. Auf eine Anpassung kann nur dann verzichtet werden, wenn die Verhältnismässigkeit nicht gegeben ist. Dies ist primär dann der Fall, wenn der für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere

- zum finanziellen Aufwand;
- zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes oder
- zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.<sup>2</sup>

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist bereits in der Bundesverfassung (BV; SR 101) verankert.<sup>3</sup>

Eine der wichtigsten Forderungen ist der niveaugleiche Einstieg von der Bushaltestelle ins Fahrzeug. Mit der baulichen Umsetzung von Massnahmen zur Erfüllung der Anforderungen des BehiG ist die Baudirektion betraut. Für die Überprüfung der Bushaltestellen wurde ein Konzept erarbeitet. Dabei ging es darum, einen methodischen Ansatz zu erarbeiten, um jeweils die Verhältnismässigkeit zu ermitteln zwischen dem Nutzen von baulichen Massnahmen für Menschen mit Beeinträchtigung und dem finanziellen Aufwand für den Kanton und die Gemeinden und um einen Grenzwert für die gegebene Verhältnismässigkeit festzulegen.

Das Konzept gewährleistet eine einheitliche und nachvollziehbare Überprüfung aller Bushaltestellen für den Kanton Uri, unter Berücksichtigung der festgelegten baulichen Vorgaben, dem Nutzen der baulichen Anpassung sowie den zu erwartenden Kosten.

Mit Beschluss vom 7. Mai 2019 (RRB Nr. 2019-249 R-150-13) genehmigte der Regierungsrat das Konzept und nahm den Umsetzungsplan sowie den Finanzbedarf zur Kenntnis.

### **III. Antwort des Regierungsrats**

Der Umbau von bestehenden Bushaltestellen auf die neuen Anforderungen gemäss BehiG ist aufwendig. Insbesondere die geforderte Perronhöhe von 22 cm<sup>4</sup> und die minimale Perronbreite von 2,90 m führen zu einem grossen Platzbedarf.

Werden Haltestellen im Zusammenhang mit einer Strassensanierung angepasst, fallen die Mehrkosten durch das BehiG deutlich geringer aus und die Verhältnismässigkeit eines Umbaus wird einfacher erreicht. In dem 2017 vorgelegten Bericht «Hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen in Uri» schlägt die Baudirektion deshalb für Haltestellen an der Kantonsstrasse eine etappenweise Umsetzung vor.

Die Verantwortung für die Umsetzung der notwendigen baulichen Anpassungen liegt bei der jeweiligen Strassenhoheitsträgerin oder beim jeweiligen Strassenhoheitsträger. Für Haltestellen an Gemeindestrassen können daher nur Empfehlungen abgegeben werden.

<sup>2</sup> Vgl. Artikel 11 Absatz 1 «Allgemeine Grundsätze» BehiG

<sup>3</sup> Vgl. Artikel 5 Absatz 2; Artikel 36 Absatz 3

<sup>4</sup> Bei 22 cm kann das Perron von den Fahrzeugen nicht mehr überstrichen werden. Damit die Haltekante trotzdem korrekt angefahren werden kann, muss die Geometrie der Haltestelle angepasst werden. Haltebuchten werden dadurch markant länger.

Zu den Fragen der Interpellation im Einzelnen:

1. *Wie sieht der genaue Fahrplan für die Umsetzung sowie die Planung entlang des Kantonsstrassennetzes bis zur und nach der Frist aus?*

**In Phase I bis 2023** erfolgt der Umbau von zwölf Bushaltestellen. Diese Haltestellen werden als **isolierte Massnahme** umgebaut, weil die Umbaumassnahmen als solche verhältnismässig sind (neun Haltestellen) oder weil es sich um **zentrale Umsteigepunkte** handelt (drei Haltestellen: Altdorf Bahnhof, Altdorf Telldenkmal, Erstfeld Bahnhof). Mehrere Umbauten an Haltestellen der Phase I sind allerdings wegen Einsprachen und Beschwerden blockiert oder die Umrüstungen verzögern sich als Folge von übergeordneten Planungen; auch hier gründen die Verzögerungen teilweise auf vorangegangenen Rechtsmittelverfahren.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Planung und den Stand der Umsetzung der Phase I auf:

Nr.	Haltestelle	Status	Anzahl Haltekanten <sup>1)</sup>
1	Altdorf Bahnhof	ausgeführt	6 Busbahnhof Ost 2 Busbahnhof West <sup>5</sup>
2	Erstfeld Bahnhof	Wegen übergeordneter Planung (Testplanung Erstfeld) noch nicht ausgeführt	2
3	Erstfeld reformierte Kirche	Richtung Norden ausgeführt Richtung Süden vor Bundesgericht und noch nicht ausgeführt	2
4	Schattdorf Rossgiessen	Wegen übergeordneter Planung (Gesamtchau Schattdorf) noch nicht ausgeführt	2
5	Schattdorf Gandrüti	Wird 2022 ausgeführt	2
6	Altdorf Eggberge	Wird 2022 ausgeführt	2
7	Altdorf Telldenkmal	Wegen übergeordneter Planung noch nicht ausgeführt (Planung Altdorf innerorts infolge Flamas WOV)	2
8	Altdorf Frauenkloster	Wegen übergeordneter Planung noch nicht ausgeführt (Planung Altdorf innerorts infolge Flamas WOV)	2
9	Altdorf Kollegi Klausenstrasse	Wegen Einsprache nicht ausgeführt	2
10	Altdorf Kollegi Gotthardstrasse	Wegen Einsprache nicht ausgeführt	2
11	Bürglen Urnertor	Wegen übergeordneter Planung noch nicht ausgeführt	2
12	Flüelen Altersheim	Ausgeführt	2

<sup>5</sup> Sieben der acht Haltekanten beim Bahnhof Altdorf sind behindertengerecht mit einer Höhe von 22 cm ausgestaltet. Eine Haltekante auf der Westseite für den Tellbus weist eine Kantenhöhe von 16 cm auf, weil Fernbusse die Türen bei Höhen von 22 cm nicht öffnen können.

In Phase II 2024 bis 2028 erfolgt der Umbau von weiteren zehn Bushaltestellen als **isolierte Massnahme**. Die Umsetzung bei diesen Haltestellen erfolgt aus Gründen der Mindesterschliessung. Zur Sicherstellung der Mindesterschliessung wird nämlich mindestens eine Haltestelle pro Gemeinde umgerüstet.

Die nachstehende Tabelle zeigt diejenigen Haltestellen, die in der Phase II als isolierte Massnahmen behindertengerecht ausgestaltet werden:

Nr.	Haltestelle	Anzahl Haltekanten
1	Bürglen Post	2
2	Spiringen Post	2
3	Unterschächen Post	2
4	Realp Post	2
5	Amsteg Post	2
6	Wassen Post	2
7	Gurtellen Gotthardstrasse	2
8	Seelisberg Dorf	2
9	Isenthal Dorf	2
10	Hospenthal Dorf	2

Daneben werden weitere Haltestellen im Rahmen der **laufenden Sanierung von Strassenabschnitten** behindertengerecht gestaltet. Die Haltestellen für das kommende Unterhaltsprogramm (UHP 2023 bis 2027) sind noch nicht definiert; es wird im Laufe des Jahres 2022 zusammengestellt und im Frühjahr 2023 dem Landrat vorgelegt.

Im Rahmen der ordentlichen Instandsetzung von Strassenabschnitten wurden bislang ausgeführt:

Nr.	Haltestelle	Status	Anzahl Haltekanten
1	Erstfeld Unterdorf	Ausgeführt im Rahmen des Sanierungsprojektes Erstfeld innerorts	2
2	Seedorf Dorf	Ausgeführt, aber wegen Gemeindeinteressen bisher nicht in Betrieb genommen	2

In der Phase III ab 2029 werden die restlichen Haltestellen umgerüstet. Diese Umsetzung erfolgt im Rahmen der Sanierung von Strassenabschnitten. Dabei ist die Verhältnismässigkeit eines hindernisfreien Umbaus im Rahmen einer Sanierung von Strassenabschnitten jeweils zu prüfen.

2. *Welche Massnahmen plant der Kanton, um die Umsetzung dieses Behindertengleichstellungsgesetzes in Bezug ÖV weiter voranzutreiben?*

Der Kanton stellt für die Umsetzung finanzielle Mittel zur Verfügung. Die priorisierte Umsetzung für die Phasen I und II werden über eine separate Finanzierung sichergestellt (Konto 5111.5010.12 Anpassung Busnetz an Behindertengleichstellungsgesetz). Damit stehen diese Projekte nicht in einer Konkurrenz zu anderen Baumassnahmen.

3. *Nach welchen Kriterien werden die Anpassungen für die Umsetzung des hindernisfreien Zugangs der Haltestellen priorisiert?*

Das Bundesrecht verlangt - wie erwähnt - eine Beurteilung nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Auf eine Anpassung kann nur dann verzichtet werden, wenn die Verhältnismässigkeit nicht gegeben ist. Für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit wurden folgende vier Indikatoren bzw. Nutzungskriterien festgelegt und gewichtet: Nachfragepotenzial: 20 Prozent; zentrale Einrichtung im Umfeld der Bushaltestelle: 30 Prozent; Umsteigefunktion: 25 Prozent und Frequenzen: 25 Prozent.

Die Gewichtung der Kriterien erfolgte aufgrund folgender Überlegungen:

- Das Umfeld der Haltestelle (Kriterien «Nachfragepotenzial» sowie «Zentrale Einrichtungen für Menschen mit einer Beeinträchtigung») und die Funktion der Haltestelle im Verkehrssystem (Kriterien «Umsteigefunktion», «Frequenzen») werden grundsätzlich gleich gewichtet.
- Innerhalb des Umfelds der Haltestelle wird dem Kriterium «Zentrale Einrichtungen für Menschen mit einer Beeinträchtigung» eine etwas höhere Bedeutung zugewiesen als dem Nachfragepotenzial.
- Die Kriterien «Umsteigefunktion» und «Frequenzen» werden als gleichwertig betrachtet und fließen daher mit einer identischen Gewichtung ein.

Die nachstehende Tabelle zeigt die vier Indikatoren/Kriterien mit ihren jeweiligen Gewichtungen und Beschreibungen auf.

<b>Nutzenkriterium</b>	<b>Gewicht</b>	<b>Beschreibung</b>
Nachfragepotenzial	20 %	Die Anzahl Personen und Arbeitsplätze, die sich im Umfeld einer Haltestelle befinden, zeigen die Bedeutung der Haltestelle. Je höher die Bedeutung der Haltestelle im Verkehrsnetz ist, umso grösser ist auch der Nutzen für Menschen mit einer Beeinträchtigung.
Zentrale Einrichtungen für Menschen mit einer Beeinträchtigung	30 %	Liegen zentrale Einrichtungen für Menschen mit Beeinträchtigung in der Umgebung der Haltestelle, so ist der zu einem erwartenden Nutzen eines hindernisfreien Zugangs für die betroffenen Menschen höher. Der Nutzen steigt zudem mit der Grösse dieser zentralen Einrichtungen an. Als wichtig erachtet werden folgende Einrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Institutionen für Menschen mit Beeinträchtigung (wie z. B. Sonderschulen, Behindertenwerkstätten, Wohnheime für Menschen mit einer Beeinträchtigung)</li> <li>– Alters- und Pflegeheime</li> <li>– Spitäler/Kliniken</li> <li>– Schulen und andere öffentliche Einrichtungen</li> <li>– Freizeit, Sport und kulturelle Einrichtungen</li> <li>– Einkaufsmöglichkeiten (inklusive Banken, Anwälte usw.)</li> <li>– Restaurants, Hotels</li> </ul>

Umsteigefunktion	25 %	Je höherrangig das Verkehrsmittel ist, das über eine Haltestelle zusätzlich erreicht werden kann, umso grösser ist die Bedeutung einer Haltestelle im Verkehrsnetz und entsprechend grösser ist auch der Nutzen für Menschen mit einer Beeinträchtigung.
Frequenzen	25 %	Die mittlere Anzahl von Ein- und Aussteigenden pro Tag lassen ebenfalls die Bedeutung der Haltestelle erkennen. Je höher die Bedeutung der Haltestelle im Verkehrsnetz ist, umso grösser ist auch der Nutzen für Menschen mit einer Beeinträchtigung.

4. *Wie wurden und werden die Gemeinden bei der Umsetzung unterstützt und kontrolliert?*

Den Gemeinden werden lediglich Empfehlungen abgegeben. Falls gewünscht, unterstützen die Fachstellen des Kantons die Gemeinden bei Planung und Umsetzung. Verantwortlich für die Umsetzung ist die jeweilige Hoheitsträgerin oder der jeweilige Hoheitsträger der Strasse; bei Gemeindestrassen ist das die entsprechende Gemeinde.

5. *Wie werden die Busbetriebe, die wohl die beste Übersicht vor Ort haben, in die Planung miteinbezogen? Wie werden Menschen mit Beeinträchtigung in die Planung einbezogen?*

Die Erarbeitung des Konzepts zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes erfolgte unter Einbezug der Auto AG Uri (AAGU). Auch in den Ausführungsplanungen der einzelnen Bauprojekte spricht sich der Kanton jeweils mit den Linienbetreibern ab, insbesondere um eine störungsfreie Bedienung der Bushaltestellen nach dem Umbau sicherzustellen. Es finden regelmässige Koordinations-sitzungen zwischen dem Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr (Volkswirtschaftsdirektion), dem Amt für Tiefbau (Baudirektion) und der AAGU statt.

Weiter werden die Projekte bereits in der Planungsphase mit Procap besprochen und abgestimmt.

6. *Wie hoch sind die Finanzhilfen, welche der Bund und der Kanton für die Massnahmen geleistet haben? Wie viele finanzielle Mittel hätte der Kanton insgesamt beantragen können? Wie hoch beziffert der Kanton den Mittelbedarf bis 2023?*

Da es sich um die Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben handelt, leistet der Bund keine spezifische Finanzhilfe für die Umsetzung dieser Massnahmen.

Der 2019 ausgewiesene Mittelbedarf für Phase I beträgt 3,4 Mio. Franken, für die Phase II sind es 3,8 Mio. Franken. Jeweils mit einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'D' followed by 'B. C.' and a period.