

# **Seminar für vom TBA beauftragte Tiefbauingenieurbüros sowie für die Gemeinden**

## **Anpassung der Bushaltestellen an die Vorgaben des BehiG**

**Freiburg, 26. November 2018**

# Überblick

---

- 1 Einführung
- 2 Rechtlicher Rahmen
- 3 Analyse aller Bushaltestellen
- 4 Normativer und technischer Rahmen
- 5 Aktuelle Diskussionen
- 6 Ihre Fragen

# 1 Einführung

---

- > Ziel der Präsentation: die Ingenieurbüros und die technischen Abteilungen in den Gemeindeverwaltungen über den Stand der Studien zur Anpassung der Bushaltestellen an die Vorgaben des BehiG informieren.



# 2 Rechtlicher Rahmen

---

- > **BehiG:** Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen

**Zweck (Art. 1 Abs. 1):** *Benachteiligungen verhindern, verringern oder beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind.*

**Benachteiligung (Art. 2 Abs. 3):** Eine Benachteiligung beim Zugang zu [...] einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist.

- > Art. 11 BehiG: Das Gericht oder die Verwaltungsbehörde ordnet die Beseitigung der Benachteiligung nicht an, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht.
- > Art. 22 Abs. 1 BehiG: Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr müssen spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein.

# 3 Analyse aller Bushaltestellen

---

- > Das Amt für Mobilität (MobA) hat die Bürogemeinschaft Ecoplan/Transitec/B+S mit einer Studie beauftragt, die alle Bushaltestellen im Kanton Freiburg (kommunale und kantonale Bushaltestellen) zum Gegenstand hat.
- > Es wurde eine Begleitgruppe mit folgenden Mitgliedern eingesetzt:
  - > Staatliche Dienststellen (TBA, BRPA, Kantonspolizei)
  - > Ausserstaatliche Gemeinwesen (Agglo FR, FGV)
  - > Interessensverbände (Inclusion Handicap)
  - > Transportunternehmen (TPF, PostAuto)
- > Die Studie erlaubt eine Bestandesaufnahme der verschiedenen Bushaltestellen sowie die Beurteilung der Notwendigkeit bzw. des Nutzens einer Herstellung der Konformität.
- > Für jede Haltestelle wurde dafür das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt und es wurde die Schwelle bestimmt, ab der die Herstellung der Konformität verhältnismässig ist.

$$\text{Verhältnismässigkeit} = \frac{\text{Nutzen der Anpassung}}{\text{Kosten der Anpassung}}$$

# 3 Analyse aller Bushaltestellen

---

> Für die Studie wurden folgende Hauptkriterien berücksichtigt:

> **Nutzen**

*Anzahl Bewohner/innen und Arbeitsplätze im nahen Umkreis*

*Nähe zu bedeutenden öffentlichen Einrichtungen (Spitäler, Schulen, Geschäfte usw.)*

*Umsteigefunktion der Haltestelle*

*Tatsächliche Nutzung der Haltestelle*

> **Sicherheit**

*Sicherheit der Fussgänger/innen*

*Sicherheit des motorisierten Verkehrs*

> **Kosten**

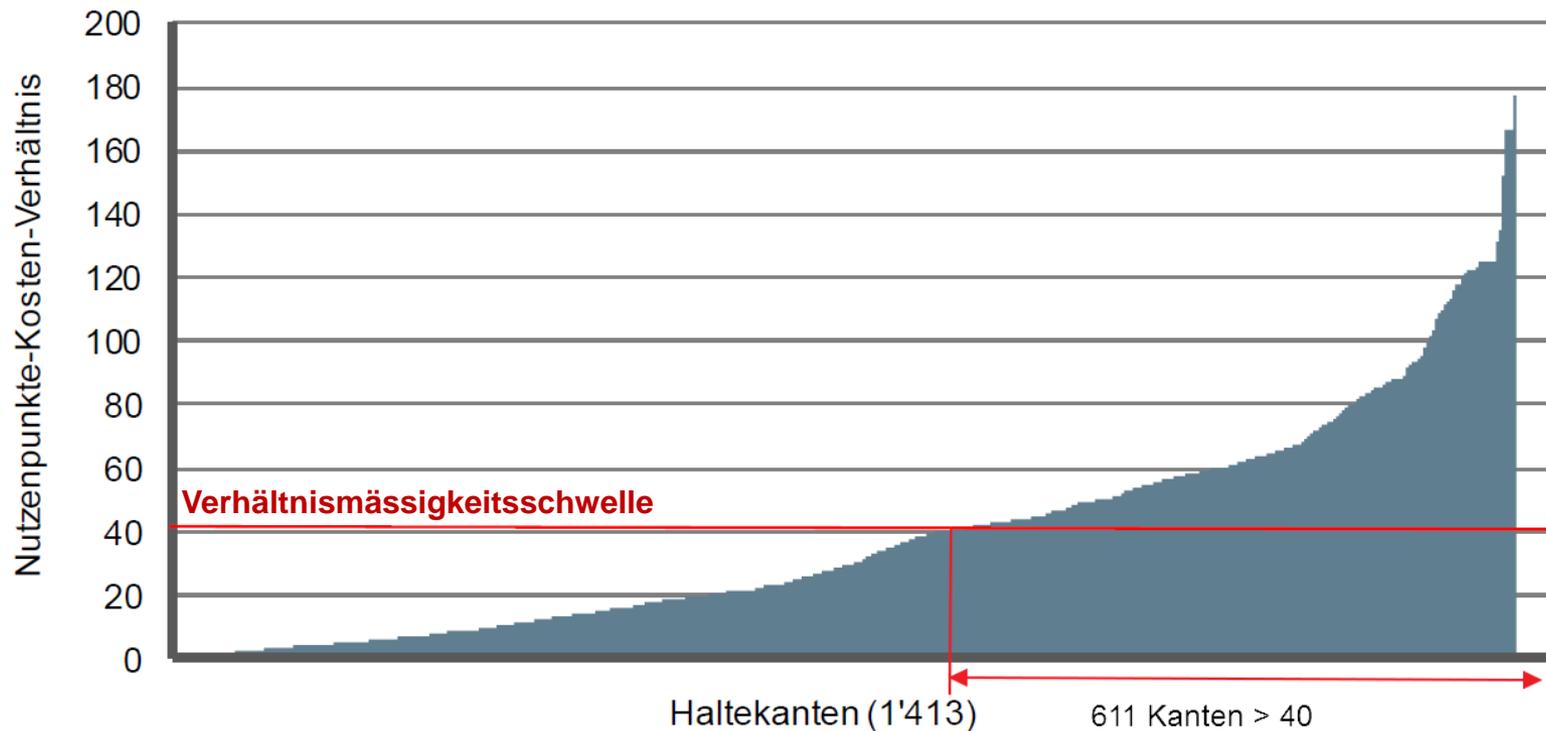
*Kostenschätzung aufgrund des Ausmasses der erforderlichen Arbeiten*

> **Mindesterschliessung**

*Jede Ortschaft mit über 100 Einwohner/innen hat eine konforme Haltestelle*

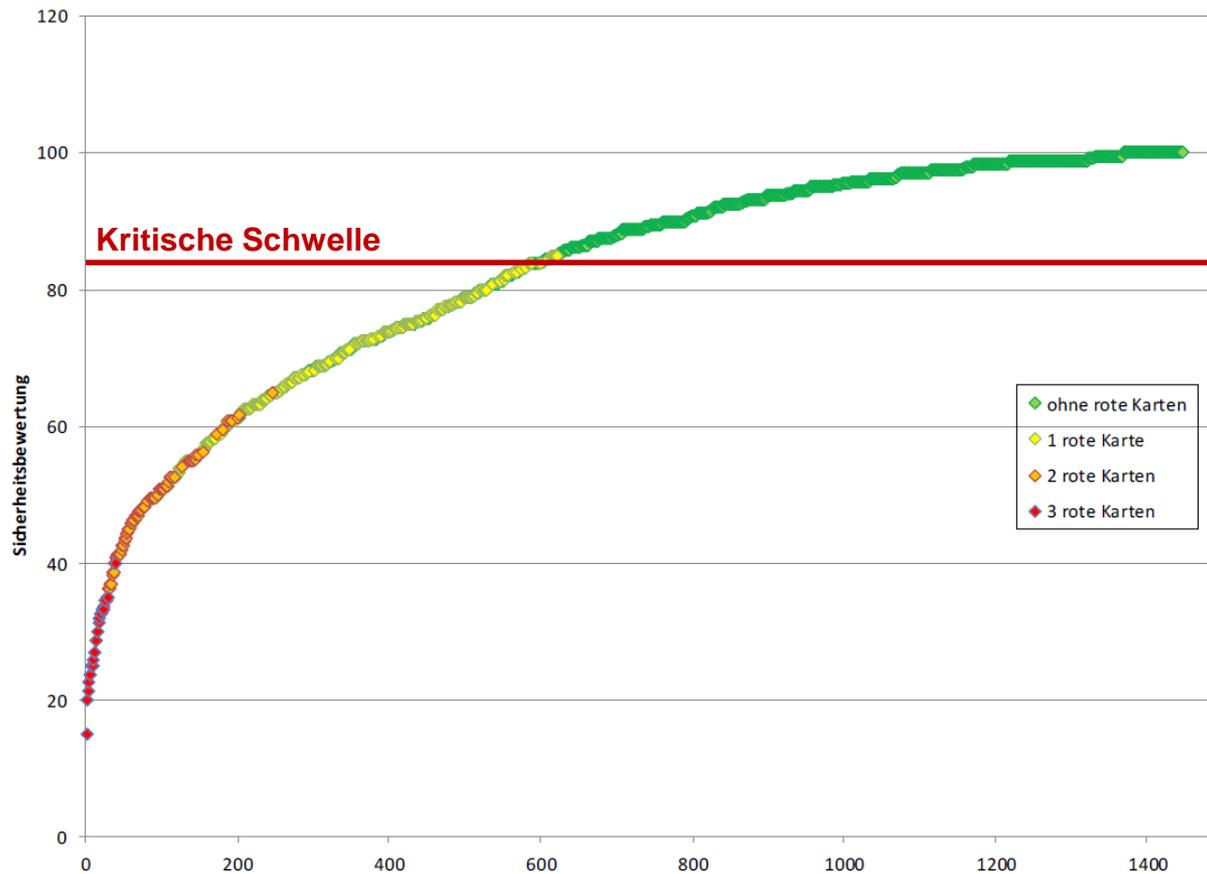
# 3 Analyse aller Bushaltestellen

> Rangfolge der Haltestellen gemäss Nutzen-Kosten-Verhältnis



# 3 Analyse aller Bushaltestellen

> Resultate und Einordnung der Haltestellen aus Sicht der Sicherheit



# 3 Analyse aller Bushaltestellen

> Anzahl anzupassender Haltestellen

Kantonale Haltestellen	Kommunale Haltestelle
<b>341</b> <i>(von insgesamt 745)</i>	<b>452</b> <i>(von insgesamt 710)</i>
Prioritätenordnung erstellt	Daten im Oktober 2018 übermittelt
Aufstockung des Personals erforderlich	Prioritätenordnung gemäss Entscheid der Gemeinde
Beschluss des Grossen Rats (Ende 2018)	Verantwortung der Gemeinden

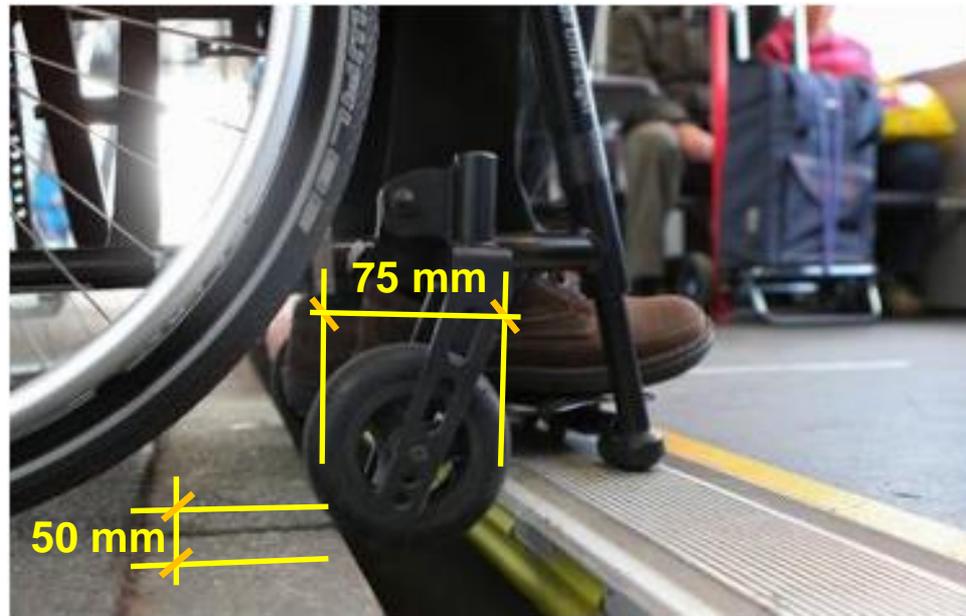
# 4 Normativer und technischer Rahmen

---

## *Niveaugleicher Einstieg nach VAböV*

Ein niveaugleicher Einstieg ist ein Zugang zwischen dem Bahnsteig und der Türöffnung eines Fahrzeugs, für den Folgendes nachgewiesen werden kann:

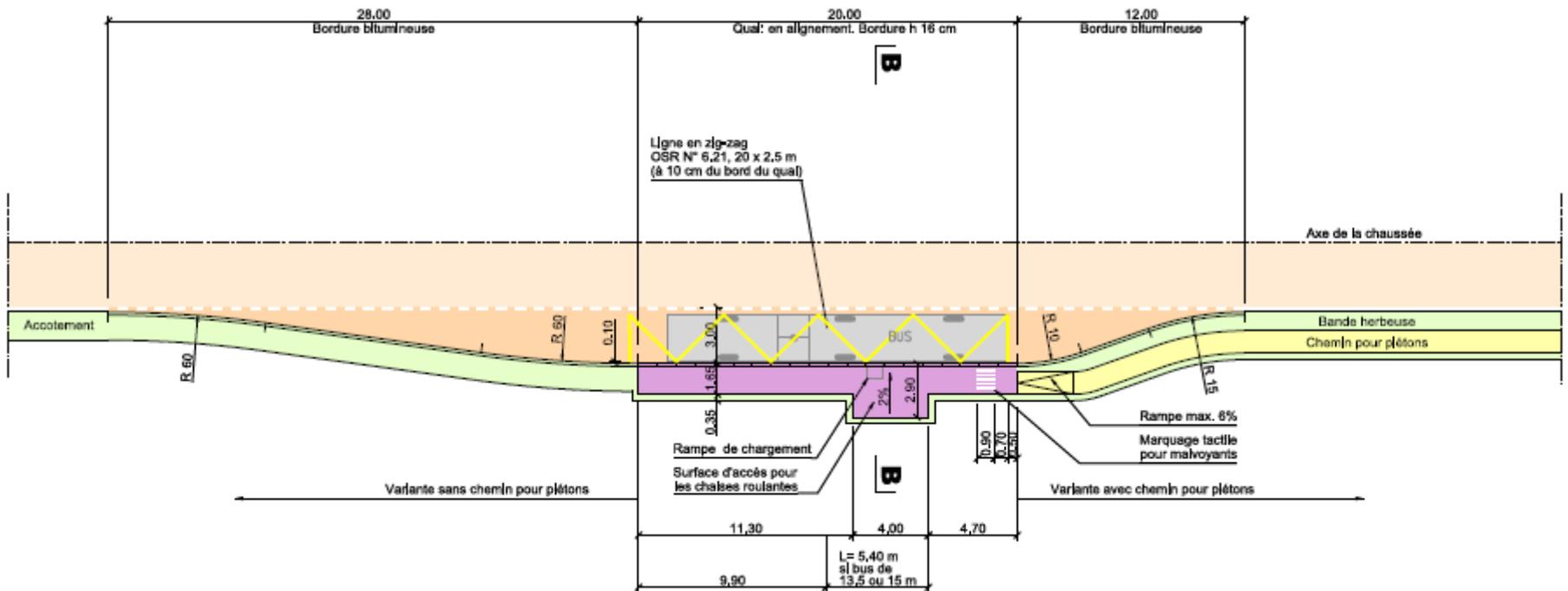
Der Spalt zwischen der Kante der Türschwelle dieser Türöffnung und dem Bahnsteig beträgt horizontal nicht mehr als 75 mm und vertikal nicht mehr als 50 mm.



# 4 Normativer und technischer Rahmen

## > Grundriss TBA

Auf der Grundlage der einschlägigen Normen und Weisungen  
Betrifft einzig Bushaldebuchten

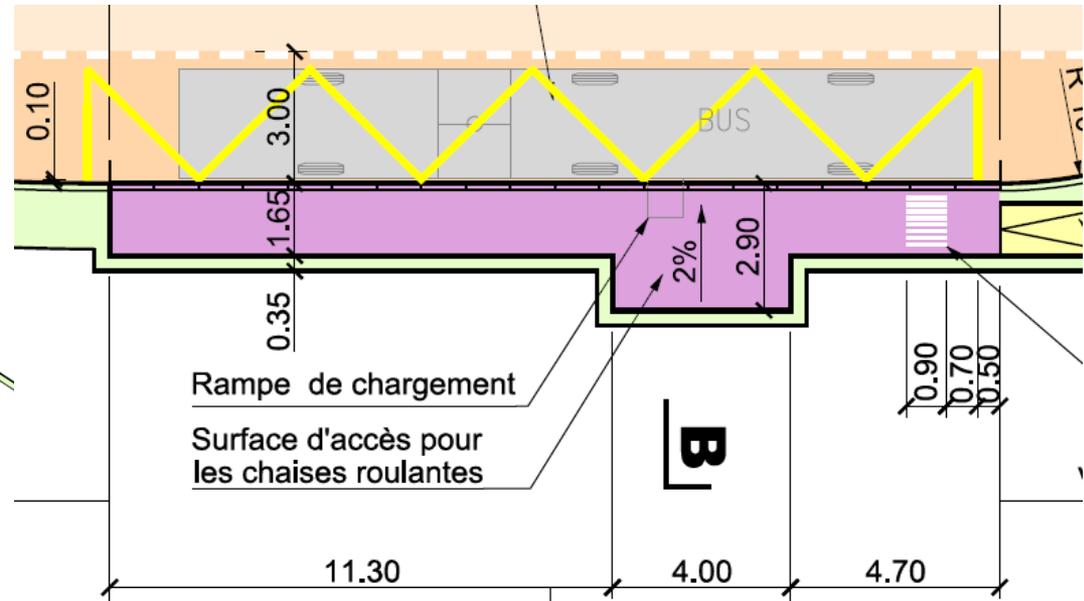
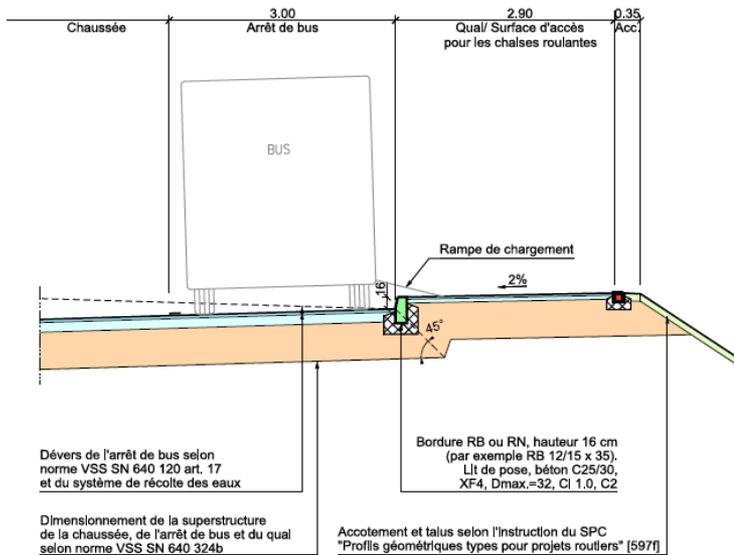


# 4 Normativer und technischer Rahmen

## > Grundriss TBA

Zugang mit Rampe

Höhe der Kante von 16 cm



# 5 Aktuelle Diskussionen

---

- Derzeit stehen unterschiedliche Auslegungen der Rechtsgrundlagen im Raum.
- Auf der einen Seite fordern die Gruppierungen zur Verteidigung der Rechte von Personen mit Behinderungen 22 cm hohe Kanten für Fahrbahnhaltestellen.
- Auf der anderen Seite verfügen die Transportunternehmen nicht über das Rollmaterial, das die Vorgaben des BehiG für zwei unterschiedliche Kantenhöhen erfüllen kann.
- In der Mitte befinden sich die Inhaber der Strassen, die möglichst rasch eine Lösung wünschen, um mit den Anpassungen beginnen zu können.
- Eine Arbeitsgruppe innerhalb der RUBD prüft verschiedene mögliche Lösungen.



# 6 Ihre Fragen

---

**Danke für Ihre Aufmerksamkeit!**