

FR_GERICHTE 602 2019 143 vom 8. Oktober 2020

FR Kantonsgericht, 2020-10-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2019_143

FR: FR_GERICHTE 602 2019 143 du 8 octobre 2020

IT: FR_GERICHTE 602 2019 143 del 8 ottobre 2020

Regeste

Urteil des II. Verwaltungsgerichtshofes des Kantonsgerichts | Raumplanung und Bauwesen

Erwägungen

E. 1

Das Kantonsgericht ist zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde örtlich und sachlich zuständig (Art. 37 lit. b des kantonalen Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 [StrG; SGF 741.1] in Verbindung mit Art. 88 Abs. 3 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes vom 2. Dezember 2008 [RPBG; SGF 710.1] und Art. 114 Abs. 1 lit. a des kantonalen Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; SGF 150.1]). Inclusion Handicap ist als Behindertenrechtsorganisation von gesamtschweizerischer Bedeutung, die seit über zehn Jahren besteht, gestützt auf Art. 76 lit. b VRG sowie Art. 9 Abs. 1 und Abs. 3 lit. b des Gesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3) befugt, im vorliegenden Verfahren ideelle Verbandsbeschwerde zu erheben. Da Inclusion Handicap am Vorverfahren teilnahm und mit seinen Anträgen unterlag, ist der Verein zudem formell beschwert. Auf die frist- und formgerechte Beschwerde ist einzutreten.

E. 2

Mit Beschwerde an das Kantonsgericht können die Verletzung des Rechts einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden (Art. 77 VRG). Die Rüge der Unangemessenheit ist vorliegend ausgeschlossen (Art. 78 Abs. 2 VRG).

E. 3

In materieller Hinsicht streitig ist die Konformität der Bushaltestelle Briegli an der Duenstrasse in Düringen, welche in beide Fahrtrichtungen (Tafers und Bahnhof Düringen) bedient wird, mit den Bestimmungen des Behindertengleichstellungsrechts. Inclusion Handicap sieht im Umstand, dass für die Haltestelle eine Kantenhöhe des Bordsteins von 16 cm gewählt wurde, eine Benachteiligung mobilitätseingeschränkter Personen, da bei dieser Perronhöhe die Anforderungen des Behindertengleichstellungsrechts nicht erfüllt würden.

E. 4

Im Folgenden ist zu prüfen, ob die realisierte und bewilligte Perronhöhe von 16 cm der beiden Bushaltestellen an der Duenstrasse auf der Höhe des Quartiers Briegli in Düringen eine Benachteiligung im Sinne des BehiG darstellt.

E. 4.1

Die Vorinstanz erachtet es in ihrem Entscheid vom 4. Oktober 2019 – gestützt auf die am 17. Juni 2016 anlässlich von Fahrversuchen durchgeführten Messungen, welche sie als beweiskräftig beurteilt (E. 9f des angefochtenen Entscheids), sowie gestützt auf die Stellungnahme des Tiefbauamtes (TBA) vom 10. April 2019 (E. 12a) und diejenige der TPF vom 4. Juni 2019 (E. 12b) – als erwiesen, dass mit den von den TPF verwendeten Bussen, welche ein Kneeling auf 20 cm (bzw. 20.5 cm Höhe der Einstiegs-kante) ausführen können, sowohl die geforderte Spaltbreite von 75 mm als auch die Niveaudifferenz von 50 mm bei beiden Haltestellen bei einer Bordstein-kantenhöhe von 16 cm eingehalten werden können (E. 12e des angefochtenen Entscheids).

Kantonsgericht KG Seite 4 von 18 Weiter hielt die Vorinstanz fest, dass selbst bei einer Neigung von 8 Prozent allenfalls das Problem bestehe, dass der Rollstuhl bei der Ausfahrt mit den Fussrasten aufschlägt, wie dies anlässlich der Fahrversuche vom 17. Juni 2016 in einigen Fällen passiert sei. Jedoch müsse für die Festlegung eines Höchstmasses ein Wert gewählt werden, welcher den Interessen sämtlicher betroffener Akteure gleichermaßen Rechnung trage und das Verhältnismässigkeitsprinzip wahre (E. 12g/cc des angefochtenen Entscheids). Es erscheine insgesamt zweckmässig, den Wert von 8 Prozent als abstraktes Obermass für die Gesamtneigung des Busses festzulegen (E. 12g/dd). Da dieser Wert bei der Haltestelle Richtung Tafers anlässlich der Fahrversuche vom 17. Juni 2016 eingehalten werden konnte, erweise sich diese Haltestelle als rechtskonform. Die Projektänderung betreffend die Haltestelle Richtung Bahnhof halte die rechtlichen Anforderungen bezüglich der Querneigung indes nicht ein, sodass die Querneigung der Strasse so angepasst werden müsse, dass diese höchstens 2 Prozent betrage. In diesem Sinne hiess die Vorinstanz die Beschwerde teilweise gut.

E. 4.2

Zunächst sind nachfolgend die Vorbringen der Verfahrensbeteiligten im Beschwerdeverfahren kurz zusammenzufassen.

E. 4.2.1

Inclusion Handicap macht mit Beschwerde vom 7. November 2019 geltend, die Vorinstanz habe den Sachverhalt ungenügend festgestellt und der angefochtene Entscheid verletze das Behindertengleichstellungsrecht. Nur mit einer Kantenhöhe von 22 cm (bzw. der ursprünglich vorgesehenen 23 cm) könne das Bauprojekt behindertenrechtskonform bewilligt werden, da nur bei dieser Perronhöhe gewährleistet sei, dass die gesetzlichen Werte – Niveaudifferenz von 50 mm, Spaltbreite von 75 mm sowie Querneigung von 8 Prozent im Businnern – eingehalten werden können. Zudem erweise sich der Bau der Perronhöhe von 22 cm als verhältnismässig, da keine höhere Gefahr von Karosserieschäden bestehe, die Lebensdauer der Fahrzeuge ohnehin tiefer sei als diejenige der Haltestellen und der aus der nachträglichen baulichen Änderung resultierende wirtschaftliche Mehraufwand nicht berücksichtigt werden könne. Die ungenügende Sachverhaltsfeststellung erblickt der Verein im Umstand, dass die Vorinstanz auf die Fahrversuche vom 17. Juni 2016, die Stellungnahme des TBA und die Eingabe der TPF vom 4. Juni 2019 abstützte, obwohl die vom Verein am 5. November 2019 durchgeführten Fahrversuche bestätigen würden, dass jene vom 17. Juni 2016 nicht beweiskräftig seien; die Aussage der TPF, wonach sie über 156 Fahrzeuge mit Möglichkeit eines Kneeling auf 20.5 cm verfügen, sei nicht bewiesen; es sei weiter nicht bekannt, wie das fragliche Busmodell ein Kneeling auf 20.5 cm ausführen könne, da ab Werk nur ein Kneeling auf 26

cm möglich sei. Schliesslich kritisiert Inclusion Handicap, dass sich die Vorinstanz in ihrem Entscheid nicht mit der Frage auseinandergesetzt habe, ob eine Bushaltestelle mit einer Bordsteinkantenhöhe von 16 cm überhaupt behindertenrechtskonform sein kann.

E. 4.2.2

Die Beschwerdegegnerin bringt in ihren Bemerkungen vom 29. Januar 2020 vor, sie habe sich im Rahmen der Projektänderung lediglich an die Vorgaben des TBA und der TPF gehalten. Da die Vorgaben des Behindertengleichstellungsrechts vorliegend eingehalten seien, erübrige sich eine Verhältnismässigkeitsprüfung; eventualiter sei zu schliessen, dass eine Erhöhung der Perrons unverhältnismässig sei, da sie in guten Treuen eine Perronhöhe von 16 cm gebaut habe.

E. 4.2.3

In ihren Bemerkungen vom 10. Februar 2020 macht die Vorinstanz geltend, eine ungenügende Sachverhaltsfeststellung liege nicht vor. Die Fahrversuche vom 17. Juni 2016 seien beweis-kräftig und auf die Aussagen der TPF sei abzustellen. Die von Inclusion Handicap zitierte technische Norm würde den aktuellen Stand der Technik nur unter Vorbehalt darstellen. Sollten die

Kantonsgericht KG Seite 5 von 18 Ergebnisse der Fahrversuche des Vereins vom 5. November 2019, welche in Abwesenheit der übrigen Verfahrensparteien durchgeführt wurden, nicht bereits wegen Gehörsverletzung aus dem Recht gewiesen werden (dazu E. 9 hiernach), merkt die Vorinstanz zu den verschiedenen Fahrversuchen an, das Nichteinhalten der Normen bzw. die Nichtermöglichung des autonomen Zugangs sei jeweils auf das Versagen des betreffenden Chauffeurs zurückzuführen. Soweit bei der Haltestelle Richtung Bahnhof die Querneigung nicht eingehalten werde, liege dies daran, dass die Strassenneigung noch nicht korrigiert wurde.

E. 4.2.4

Die TPF halten in ihrer Stellungnahme vom 20. März 2020 im Wesentlichen fest, die rechtlichen Vorgaben an Bushaltestellen könnten mit dem Kneeling ihrer Busse eingehalten werden. Dies habe auch anlässlich von der Stadt Freiburg durchgeführter Fahrversuche am 17. April 2018 bestätigt werden können. Dass bei den privaten Messungen von Inclusion Handicap vom

E. 4.2.5

Mit Gegenbemerkungen vom 25. Mai 2020 hält Inclusion Handicap fest, die Vorinstanz habe verkannt, dass keine Beweise für ein Nichteinhalten der gesetzlichen Werte bei einer Perronhöhe von 22 cm vorliegen; im Gegenteil folge aus den eingereichten öffentlich zugänglichen Dokumenten, dass die Perronhöhe 22 cm die Ideallösung bzw. den aktuellen Standard darstelle. Zudem hätten zusätzliche Fahrversuche der TPF vom 26. Februar 2020 gezeigt, dass selbst bei einer hypothetisch komplett horizontalen Strasse die Innenneigung des Busses bei einem Kneeling auf 20 cm 10 Prozent betrage, womit die gesetzlichen Vorgaben stets nur da eingehalten werden könnten, wo die Strassenneigung nicht Richtung Haltestelle abfällt. Inclusion Handicap bestreitet weiter die von den TPF geltend gemachten Probleme bei Haltestellen von 22 cm Kantenhöhe. Es sei denn auch nicht erstellt, dass die Busflotte der TPF nicht mit einer Perronhöhe von 22 cm kompatibel sei.

E. 5

Es stellt sich die Frage, ob Bundesrecht oder kantonales Recht eine bestimmte Perronhöhe vorschreibt.

E. 5.1

Die Verfassung verbietet in Art. 8 Abs. 2 BV eine Diskriminierung wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung. Diese Bestimmung gewährt verfassungsunmittelbare Abwehrensprüche dagegen, dass Menschen mit Behinderungen wegen ihrer Behinderung rechtlich benachteiligt werden. Für die Beseitigung faktischer Benachteiligungen behinderter Personen ist demgegenüber Art. 8 Abs. 4 BV einschlägig, wonach das Gesetz zur Beseitigung von Benachteiligungen Behinderter Massnahmen vorsieht. Diese Norm gewährt keinen individualrechtlichen, gerichtlich durchsetzbaren Anspruch auf Herstellung faktischer Gleichheit, sondern enthält einen Gesetzgebungsauftrag, der verbindlich (Art. 190 BV) durch das Gesetz wahrgenommen wird (vgl. BGE 139 II 289 E. 2.2.1; BGE 134 II 249 E. 3.1).

E. 5.1.1

Das BehiG ist am 1. Januar 2004 in Kraft getreten. Es hat gemäss dessen Art. 1 Abs. 1 zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Es gilt u.a. auch für öffentlich zugängliche Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Art. 3 lit. b BehiG).

Kantonsgericht KG Seite 6 von 18 Das BehiG konkretisiert in seinem Geltungsbereich in verbindlicher Weise (Art. 190 BV) den verfassungsrechtlichen Gesetzgebungsauftrag zur Beseitigung von Benachteiligungen Behinderter (Art. 8 Abs. 4 BV). Ein darüber hinausgehender Anspruch auf Herstellung vollständiger faktischer Gleichheit ergibt sich dadurch nicht, auch nicht aus Art. 8 Abs. 2 BV (BGE 139 II 289 E. 2.2.2.; 134 II 249 E. 2.3 und 3.1; 134 I 105 E. 5).

E. 5.1.2

Eine Benachteiligung grundsätzlicher Art liegt vor, wenn Behinderte rechtlich oder tatsächlich anders als nicht Behinderte behandelt und dabei ohne sachliche Rechtfertigung schlechter gestellt werden als diese, oder wenn eine unterschiedliche Behandlung fehlt, die zur tatsächlichen Gleichstellung Behinderter und nicht Behinderter notwendig ist (Art. 2 Abs. 2 BehiG). Eine Benachteiligung beim Zugang zu einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist (Art. 2 Abs. 3 BehiG). Wer im Sinne von Art. 2 Abs. 3 BehiG benachteiligt wird, kann im Falle einer Einrichtung oder eines Fahrzeuges des öffentlichen Verkehrs nach Art. 3 lit. b BehiG bei der zuständigen Behörde verlangen, dass das konzessionierte Unternehmen die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt (Art. 7 Abs. 2 BehiG).

E. 5.1.3

Oberstes Ziel des BehiG mit Bezug auf den öffentlichen Verkehr ist es somit, Menschen mit Behinderung zu ermöglichen, sich unabhängig und ohne fremde Hilfe mit dem öffentlichen Verkehr fortzubewegen. Der Transport ist so auszugestalten, dass der behinderte Reisende nicht auf die Mithilfe anderer Personen angewiesen ist. Es ist sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderung den öffentlichen Verkehr wie Nichtbehinderte jederzeit selbständig und spontan benutzen können (Art. 3 der Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs [VböV; SR 151.34];

vgl. auch Urteil BVGer A-5603/2011 vom 10. Dezember 2012 E. 5.3; SCHEFER/HESS-KLEIN, Behindertengleichstellungsrecht, 2014, S. 183). Eine Benachteiligung im Sinne des BehiG liegt nur vor, wenn die Schlechterbehandlung die davon Betroffenen in ihrer Autonomie mit einer gewissen Mindestintensität trifft (SCHEFER/HESS-KLEIN, S. 187, mit Beispielen). In diesem Sinne hielt das Bundesverwaltungsgericht fest, eine zu grosse Niveaudifferenz zwischen der Perronkante des Bahnhofs Walenstadt und der Einstiegs-kante der von den SBB eingesetzten Züge verunmögliche Rollstuhlfahrenden aus baulichen Gründen den autonomen Zugang zum Zug, was eine Benachteiligung im Sinne von Art. 2 Abs. 3 BehiG darstelle (BVGE 2008/58 E. 7.5). Keine Diskriminierung mobilitätseingeschränkter Personen stellt hingegen – betreffend die Fern- verkehr-Doppelstock-Triebzüge der SBB – die im Unterdeck des Speisewagens vorgesehene Zusammenlegung des Rollstuhlbereichs mit demjenigen des Verpflegungsbereichs für Mobilitäts- behinderte dar. Der Umstand, dass Rollstuhlfahrer grundsätzlich im Speisebereich reisen müssen, unabhängig davon, ob sie sich verpflegen möchten oder nicht, stellt keine Benachteiligung im Sinne von Art. 2 BehiG dar (BGE 139 II 289 E. 3).

E. 5.1.4

Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr müssen gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, d.h. am 1. Januar 2024 behindertengerecht sein. Für Neubauten bzw. Neuanschaffungen gelten die gesetzlichen Anforderungen an die behindertengerechte Ausgestaltung vollumfänglich ab Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 2004 (vgl. Urteil BVGer A-1130/2011 vom 5. März 2012 E. 9.3.2).

E. 5.2

Weiter fordert der in Art. 5 Abs. 2 und Art. 36 Abs. 3 BV verankerte Grundsatz der Verhältnismässigkeit, dass Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse

Kantonsgericht KG Seite 7 von 18 liegenden Ziels geeignet und notwendig sind und in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden. Art. 7 ff. BehiG regelt die Rechtsansprüche der Betroffenen im Falle einer Benachteiligung nach Art. 2 BehiG, welche grundsätzlich auf Unterlassung bzw. Beseitigung der Benachteiligung zielen. Art. 11 Abs. 1 BehiG konkretisiert das Verhältnismässigkeitsprinzip im Bereich des Behinderten- gleichstellungsrechts nun aber dahingehend, dass das Gericht oder die Verwaltungsbehörde die Beseitigung der Benachteiligung nicht anordnet, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit. Als weitere Kriterien, welchen im Rahmen der Interessenabwägung einzelfall- weise Rechnung zu tragen ist, nennen Gesetz- und Verordnungsgeber bezüglich Haltestellen des öffentlichen Verkehrs namentlich ihre allgemeine Wichtigkeit als Umsteigemöglichkeit auf andere öffentliche Verkehrsmittel (Art. 15 Abs. 1 lit. a aVböV), die Zahl der Benutzer einer Haltestelle (Art. 15 Abs. 1 lit. b aVböV) sowie die Bedeutung der Haltestelle für Behinderte und deren Bedürf- nisse (Art. 15 Abs. 1 lit. c aVböV). In BVGE 2008/58 hielt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass Gründe der Betriebssicherheit gegen eine behindertengerechte Ausgestaltung der Perronhöhe sprechen

(E. 9.1). Zudem haben Wirtschaftlichkeitsüberlegungen gegenüber dem Interesse an der Beseitigung einer Benachteiligung kurz nach Inkrafttreten des BehiG mehr Gewicht als gegen Ende der Übergangsfrist (BVG 2008/58 E. 9.2.2). Weiter wurde der Interoperabilität bzw. der Harmonisierung im Eisenbahnwesen ein hoher Stellenwert beigemessen (Urteil BVGer A-5603/2011 vom 10. Dezember 2012 E. 7.3). Mehrkosten, welche durch den erneuten Umbau einer Haltestelle entstehen, dürfen bei der Interessenabwägung nicht berücksichtigt werden, soweit das betreffende Gemeinwesen die Ausführung der Arbeiten ohne Abwarten des Entscheids des Rechtsmittelverfahrens und somit auf eigenes Risiko veranlasst hat (Urteil BVGer A-5603/2011 vom 10. Dezember 2012 E. 7.5.1).

E. 5.3

Um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen, ist der Bundesrat befugt, für die konzessionierten Unternehmen Vorschriften über die Gestaltung u.a. der Haltestellen zu erlassen (Art. 15 Abs. 1 lit. a BehiG). Diese Vorschriften werden periodisch dem Stand der Technik angepasst. Der Bundesrat kann technische Normen oder andere Festlegungen privater Organisationen für verbindlich erklären (Art. 15 Abs. 3 BehiG).

E. 5.3.1

Gestützt auf Art. 15 BehiG hat der Bundesrat sodann die VböV erlassen, die für Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs gilt (Art. 2 Abs. 1 lit. a VböV). Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benutzen, sollen nach Art. 3 Abs. 1 VböV auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können. Die den Fahrgästen dienenden Einrichtungen und Fahrzeuge, die mit dem öffentlichen Verkehr in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang stehen, müssen für Behinderte sicher auffindbar, erreichbar und benutzbar sein (Art. 4 Abs. 1 VböV). Der Zugang zu Einrichtungen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs muss für Hand- und Elektro-Rollstühle mit einer Länge von bis zu 120 cm, einer Breite von bis zu 70 cm und einem Gesamtgewicht von bis zu 300 kg sowie für Rollatoren gewährleistet sein (Art. 5 Abs. 1 VböV). Die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel soll in der Regel auch für Rollstühle mit kuppelbaren elektrischen Antriebsgeräten, für Behinderten-Elektroscooter und für ähnliche Fahrzeuge ermöglicht werden (Art. 5 Abs. 2 VböV). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erlässt Bestimmungen über die technischen Anforderungen an die Gestaltung u.a. der Haltestellen und Fahrzeuge (Art. 8 VböV). Gestützt darauf hat das UVEK die Verordnung vom 22. Mai 2006

Kantonsgericht KG Seite 8 von 18 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) erlassen. Für die allgemeinen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen ist gemäss Art. 2 Abs. 1 VAböV die Norm SN 521 500/SIA 500 "Hindernisfreie Bauten", Ausgabe 2009, massgebend.

E. 5.3.2

Bezüglich des vorliegend interessierenden Busverkehrs hält Art. 10 VAböV fest, dass Haltepunkte im Bus- und Trolleybusverkehr für Personen im Rollstuhl erreichbar sein müssen, wobei die Neigung der Zugänge maximal 6 Prozent (Abs. 1) und die Querneigung des Perrons maximal 2 Prozent (Abs. 3) betragen darf, wenn die topografischen

Verhältnisse dies zulassen. Die Rollstuhleinfahrtsfläche umfasst den Bereich, den Personen im Rollstuhl benötigen, um in das Fahrzeug einsteigen zu können (Art. 11 Abs. 1 VAböV); sie darf u.a. keine Hindernisse aufweisen und muss mindestens 200 cm lang und 140 cm breit sein, wenn die räumlichen Verhältnisse dies zulassen (Abs. 2). Für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator ist gemäss Art. 13 lit. a VAböV der Ein- und Ausstieg im Bus- und Trolleybusverkehr zu gewährleisten, indem zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums eine Niveaudifferenz und eine Spaltbreite für den niveaugleichen Einstieg gemäss Anhang Ziff. 2.3 der Verordnung der Europäischen Union Nr. 1300/2014 vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (nachfolgend: EU-Verordnung) gewahrt sind. Gemäss Anhang Ziff. 2.3 der EU-Verordnung erfordert ein niveaugleicher Einstieg, dass der Spalt zwischen der Kante der Türschwelle (oder des ausgefahrenen Schiebetritts) dieser Türöffnung und dem Bahnsteig horizontal (Spaltbreite) nicht mehr als 75 mm und vertikal (Niveaudifferenz) nicht mehr als 50 mm beträgt. Für Personen im Rollstuhl kann der Ein- und Ausstieg ebenfalls durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine andere technische Lösung erfolgen (Art. 13 lit. b VAböV). Was die Anforderungen an die Busse angeht, schreibt Art. 14 Abs. 2 VAböV vor, dass Fahrzeuge aller Klassen den Anforderungen des Anhangs 8 der Regelung Nr. 10 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (nachfolgend: UNECE-Regelung) zu entsprechen haben. Im genannten Anhang ist in Ziff. 3.5 vorgesehen, dass die Neigung von Gängen, Zugängen oder Fussbodenbereichen zwischen einem Behindertensitz oder einem Rollstuhlstellplatz und mindestens einem Einstieg und einem Ausstieg oder einem kombinierten Ein-/Ausstieg 8 Prozent nicht überschreiten darf. Solche geneigten Bereiche sind mit einer rutschfesten Oberfläche zu versehen. In Abweichung der eingangs erwähnten Regelung sieht Art. 14 Abs. 2 lit. a VAböV vor, dass die Neigung von fahrzeuggebundenen oder mobilen Rampen 18 Prozent betragen darf, wenn das Personal beim Ein- und Aussteigen behilflich ist.

E. 5.4

Die hiervor zitierten rechtlichen Bestimmungen sehen keine konkrete Bordsteinkantenhöhe für Bushaltestellen vor. Eine solche findet sich indes in Ziff. 15.3 des Anhangs der Norm der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute SN 640 075 "Fussgängerverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum" vom 1. Dezember 2014 (nachfolgend: VSS-Norm). Für Bushaltestellen ist gemäss dieser Norm eine Haltekantenhöhe zwischen 22 und 30 cm vorzusehen. Da es sich bei den VSS-Normen um private Regelwerke handelt, sind sie für die rechtsanwendenden Behörden höchstens dann verbindlich, wenn sie durch Gesetz anwendbar erklärt werden (Verweisung auf private Normen; vgl. BGE 136 I 316 E. 2.4).

Kantonsgericht KG Seite 9 von 18 Vorliegend verweisen Art. 22 des kantonalen Ausführungsreglements vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG; SGF 741.11) sowie Art. 119 Abs. 3 RPBG in Verbindung mit Art. 52 Abs. 2 lit. d des kantonalen Ausführungsreglements vom 1. Dezember 2009 zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR; SGF 710.11) in allgemeiner Weise auf private Regelwerke wie die VSS-Normen und erklären diese als grundsätzlich anwendbar. Betreffend die VSS-Normen hat das Kantonsgericht mit Verweis auf die vorstehenden Bestimmungen bereits festgehalten, dass diese zwar Ausdruck von Wissenschaft und Berufserfahrung, aber keine Rechtsregeln im engeren Sinn darstellen. Soweit wichtige Gründe eine Abweichung notwendig machen, ist

das Gericht nicht an die privaten Normen gebunden (vgl. zuletzt Urteil KG FR 602 2019 99 vom 2. Juni 2020 E. 4.1). So hielt auch das Kantonsgericht Waadt in seinem Urteil AC.2016.0321 vom 15. Januar 2018, welches ebenfalls die Perronhöhe mehrerer geplanter Bushaltestellen der Stadt Lausanne betraf, fest, die VSS-Norm stelle keine verbindliche Rechtsnorm, sondern Ausdruck des aktuellen Standes der Wissenschaft bzw. Technik dar (vgl. E. 4d des zitierten Urteils).

E. 5.5

Messung 2 5 4

E. 6

Zunächst ist festzuhalten, dass unklar bleibt, ob mit der von der Vorinstanz verfügten Anpassung der Strassenneigung auf maximal 2 Prozent mit Bezug auf die Haltestelle Richtung Bahnhof die Querneigung im Businnern von 8 Prozent gemäss Art. 14 Abs. 2 VAböV in Verbindung mit Nr. 10 Anhang 8 UNECE-Regelung tatsächlich eingehalten und damit eine Benachteiligung verneint werden kann. Anlässlich der Fahrversuche vom 17. Juni 2016, auf welche die Vorinstanz abgestützt hat, konnte bei der Bushaltestelle Fahrtrichtung Bahnhof die Querneigung nicht eingehalten werden. Die Vorinstanz ist gestützt auf eine theoretische Berechnung des TBA der Ansicht, die festgestellte Nichteinhaltung der Querneigung der Haltestelle könne mit einer entsprechenden baulichen Anpassung der Strasse korrigiert werden.

Kantonsgericht KG Seite 10 von 18

E. 6.1

Bei den Fahrversuchen vom 17. Juni 2016, auf deren Messungen die Vorinstanz in ihrem Entscheid massgeblich abgestützt hat, wurden folgende Ergebnisse festgehalten (Beschwerdebeilage 5, S. 2): Spaltmass (cm) Niveaudifferenz (cm) Querneigung Bus (Prozent) Haltestelle Bahnhof Messung 1 3 5

E. 6.2

Die Vorinstanz stützte sich in ihrem Entscheid weiter auf die Stellungnahme des TBA vom 10. April 2020. Auf S. 3 hält das TBA unter dem Titel "Seitliches Absenken des Fahrzeugs (Kneeling)" fest, die Busse der TPF seien aktuell für ein Kneeling auf 20 cm und diejenige der PostAuto AG auf 26 cm eingestellt. Bei neutraler Strassenneigung betrage bei einem Kneeling auf 20 cm die Neigung im Businnern 6 Prozent, bei einem Kneeling auf 26 cm 3 Prozent. Dabei handle es sich indes um einen theoretischen Wert, welcher allenfalls von einem amtlichen Geometer überprüft werden müsse (vgl. S. 6). Gestützt auf den vom TBA festgestellten theoretischen Wert von 6 Prozent geht die Vorinstanz offenbar davon aus, dass bei einer Korrektur der Querneigung der Strasse bei der Haltekante

Kantonsgericht KG Seite 11 von 18 Richtung Bahnhof von 4.59 auf 2 Prozent die Querneigung von 8 Prozent im Fahrzeug eingehalten werden könne (Neigung von 6 plus 2 ergibt 8 Prozent). Abgesehen davon, dass bei einem theoretischen Wert von 8 Prozent keine Toleranzen mehr möglich sind und der Höchstwert somit bei der kleinsten Abweichung in der Praxis bereits überschritten würde, ist nachfolgend zu prüfen, ob die theoretische Berechnung des TBA überhaupt korrekt sein kann.

E. 6.3

Bezüglich Querneigung im Businnern bei ausgeführtem Kneeling wurden bei der Haltestelle Briegli anlässlich der beiden dokumentierten Fahrversuche Werte von 10, 13 und 13.7 Prozent gemessen. Dem Planungsdossier zur Projektänderung kann entnommen werden, dass die Querneigung der Strasse bei der Haltekante Richtung Bahnhof 4.59 Prozent beträgt. Selbst bei der von der Vorinstanz vorgesehenen Anpassung der Strassenneigung auf 2 Prozent (Reduktion des Gefälles um 2.59 Prozent) würde sich in der Theorie der gemessene Wert in einem Bereich von 7.41 (10 minus 2.59) bis 11.11 (13.7 minus 2.59) Prozent bewegen. Aufgrund der erheblichen Differenzen in den Messergebnissen bleibt somit unklar, ob nach vorgenommener Korrektur der Strassenneigung die Haltestelle den Vorgaben des VAböV, insbesondere der Querneigung von 8 Prozent überhaupt entsprechen kann. Zudem hat die Beschwerdeführerin einen Messbericht vom 26. Februar 2020 ins Recht gelegt, welcher offenbar mehrere Messungen in der Stadt Freiburg mit den Bussen der TPF zum Gegenstand hatte (Beilage 2 der Gegenbemerkungen). In diesem Bericht wurde die theoretische Querneigung im Businnern bei einem Kneeling auf 20 cm und neutraler Strassenquerneigung mit 10 Prozent angegeben. Nicht nur läge dieser Wert 4 Prozentpunkte höher als der theoretische Wert des TBA und 2 Prozentpunkte über dem Höchstwert von 8 Prozent; er hätte auch zur Konsequenz, dass die Querneigung im Businnern nur noch dann eingehalten werden könnte, wenn die Strasse ein Gefälle weg vom Perron von mindestens 2 Prozent (bzw. zwei Negativprozent) aufweisen würde, was vorliegend auch nach Anpassung der Strassenneigung nicht der Fall wäre.

E. 6.4

Damit bestehen erhebliche Zweifel an der Richtigkeit des von der Vorinstanz ermittelten rechtserheblichen Sachverhalts. Eine Verletzung der Vorschriften des Behindertengleichstellungsrechts kann mit Bezug auf die Haltestelle Richtung Bahnhof bei Beibehaltung der Kantenhöhe von

E. 7

Haltestelle Briegli Richtung Bahnhof Messung 1 1 4

E. 7.1

Die Vorinstanz erkannte offenbar das Problem, dass eine Gesamtneigung von 8 Prozent beim Einstieg problematisch ist, geht aber dennoch davon aus, dass es zweckmässig sei, diese Neigung als abstraktes Obermass festzulegen (E. 13g/c des angefochtenen Entscheids). Die Kommission erachtet indes eine maximale Querneigung von 6 Prozent als zweckmässiger.

Kantonsgericht KG Seite 12 von 18 Begründet wird die Querneigung von 8 Prozent gemeinhin mit Ziff. 3.5 des Anhangs 8 der UNECE-Regelung, auf welche Art. 14 Abs. 2 VAböV verweist (vgl. E. 6d und 13g/bb des angefochtenen Entscheids sowie E. 5.3.2 hiervor). Da es sich bei Art. 14 VAböV jedoch nur um vollziehendes Verordnungsrecht – dem Verfassungs- und Gesetzesrecht vorgeht – handelt, müsste vom maximal zulässigen Grenzwert von 8 Prozent abgewichen werden, sofern andernfalls das Ziel des Art. 8 Abs. 2 und 4 BV sowie des BehiG, behinderten Menschen eine autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen, verunmöglicht würde.

E. 7.2

Das Kantonsgericht kann aufgrund der Akten nicht abschliessend beurteilen, ob bzw. inwieweit bereits bei einer Querneigung von 7 Prozent der autonome Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen nicht mehr gewährleistet bzw. eingeschränkt ist. So überzeugen die Ergebnisse der Messungen vom 17. Juni 2016 nicht, da jeweils nur zwei Versuche pro Haltestelle mit einer einzigen Testperson unternommen wurden, und zudem das Protokoll nicht gänzlich schlüssig ist (vgl. Beschwerdebeilage 5, S. 2 betreffend Haltestelle Richtung Tafers: "Ohne Anheben des Rollstuhls schlugen die Fussrasten bei der Ausfahrt auf", was darauf hindeutet, dass ein autonomes Verlassen des Busses nicht möglich war, dies wird aber nicht weiter spezifiziert). Die Vorinstanz hat zudem auch keine Vergleichsmessung mit einer Kantenhöhe von 22 cm (etwa durch Verlegen eines provisorischen Kissens bzw. Teilerhöhung) und einem auf ein Kneeling von 26 cm konfigurierten Bus der TPF vorgenommen, obschon sich dies aufgrund des Streitgegenstands nicht bloss angeboten, sondern aufgedrängt hätte. Umgekehrt vermögen die von Inclusion Handicap getätigten Fahrversuche vom 5. November 2019 das Kantonsgericht nicht restlos davon zu überzeugen, dass ein autonomer Zugang mit Kantenhöhe 16 cm nicht möglich ist, zumal die Einwände der Vorinstanz und der TPF, die negativen Resultate seien auf ein Verfehlen der Buschauffeure zurückzuführen, nicht abwegig erscheinen. Eine abschliessende Beurteilung, ob eine Benachteiligung vorliegt, ist somit auch mit Bezug auf die Haltestelle Briegli Richtung Tafers nicht möglich.

E. 7.3

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass hohe Haltekanten gerade im Bereich der Querneigung einen wesentlichen Vorteil aufweisen und wohl darin der Grund zu verorten ist, weshalb sich diese in einer Mehrheit der Kantone als Standard durchgesetzt haben: Da die im öffentlichen Verkehr verwendeten Niederflerbusse eine Höhe des Fahrzeugbodens von rund 32 cm im Normalbetrieb aufweisen, fällt die theoretisch berechnete Querneigung bei einem Kneeling auf 26 cm geringer aus als bei einem Kneeling auf 20 cm, da sich das Fahrzeug beim Kneeling auf 26 cm auf der Türseite weniger tief absenkt als beim Kneeling auf 20 cm. Je geringer die Querneigung ausfällt, desto besser dürfte die autonome Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet sein. 8. Schliesslich ist festzuhalten, dass das Kantonsgericht beim jetzigen Aktenstand auch nicht zu beurteilen vermag, ob eine allfällige Benachteiligung im Sinne des Behindertengleichstellungsrechts nur mit unverhältnismässigem Aufwand beseitigt werden könnte bzw. triftige Rechtfertigungsgründe vorliegen. 8.1. In seiner Stellungnahme vom 10. April 2019 hielt das TBA explizit fest, die Verwirklichung einer 22 cm hohen Kante bei dieser Bushaltestelle sei möglich, doch können die "Konformitätsziele" nach Ansicht des TBA auch mit einer einheitlichen Kantenhöhe von 16 cm erreicht werden. So seien die rechtlichen Vorgaben auch bei der geringeren Höhe erfüllt und die Koexistenz von zwei unterschiedlichen Kantenhöhen sei nicht wünschenswert. Sofern sich anlässlich der erneuten Abklärung des Sachverhalts durch die Vorinstanz ergibt, dass die Beibehaltung der Perronhöhe von 16 cm eine Benachteiligung im Sinne des BehiG darstellt,

Kantonsgericht KG Seite 13 von 18 stellt sich damit die Frage, ob die vom TBA erwähnten Konformitätsziele oder andere Argumente wichtige Gründe im Sinne von Art. 11 BehiG darstellen, sodass ausnahmsweise von der Beseitigung der Benachteiligung abgesehen werden könnte. 8.2. Für eine Perronhöhe von 16 cm spricht nach Ansicht der Vorinstanz (unter Verweis auf die Stellungnahme des TBA vom 10. April 2019), dass das Manövrieren der Busse an der Haltestelle nicht behindert und keine Schäden an der Karosserie verursacht

würden, wobei bei einer Kanten- höhe von 22 cm bei Haltebuchten das Überstreichen der Kante nicht mehr möglich und das Risiko eines Karosserieschadens gross sei. Eine einheitliche Haltestellenhöhe von 16 cm erlaube nach Ansicht des TBA eine "rasche und vollständige Herstellung der Konformität" mit den bestehenden Bushaltestellen sicherzustellen; die Koexistenz zweier unterschiedlicher Kantenhöhen sei nicht erstrebenswert. Auch die TPF halten in ihrer Stellungnahme vom 20. März 2020 fest, "erwiesenermassen" könnten Niveaudifferenz und Spaltbreite bei einer Perronhöhe von 16 cm besser eingehalten werden, da der Fahrer des Busses sich nicht vor Karosserieschäden beim Überstreichen der Kante fürchten müsse. Weiter habe eine Erhöhung auf 22 cm zur Folge, dass sich die Türen der Busse nicht öffnen liessen. Zudem habe der Fahrzeuglieferant den TPF verboten, Perrons, welche höher als

E. 10

Messung 2 4 2

E. 13

Haltestelle Briegli Richtung Tafers Messung 1 4 4 7 Messung 2 4 4 7 Die Messungen am Bahnhof dienen als Referenzmessungen. Bezüglich dieser Messungen wurde festgehalten, dass sich die Neigung im Innern des Busses trotz Einhaltung des Maximalwerts von 8 Prozent bereits als problematisch erwies; das Überwinden der Spalte werde durch die anschlies- sende Steigung erschwert. Bei der Haltestelle Briegli, Fahrtrichtung Bahnhof, wurde die gesetzlich vorgeschriebene maximale Querneigung im Businnern mit 10 respektive 13 Prozent erheblich überschritten. Bei der Bushaltestelle Fahrtrichtung Tafers wurde die Querneigung mit 7 von 8 zulässigen Prozent bereits praktisch ausgeschöpft; das Gefälle habe sich als problematisch erwiesen, da ohne Anhe- ben des Rollstuhls die Fussrasten bei der Ausfahrt aufschlugen. In der Aktennotiz wurde auf S. 3 unter "Würdigung" weiter festgehalten, die tatsächliche autonome Nutzung würde bei Ausreizen aller Grenzwerte für viele Menschen verunmöglicht. Im Fazit wird weiter darauf hingewiesen, dass die Bautoleranzen in den Messungen nicht berück- sichtigt worden seien, da der Deckbelag noch nicht vorhanden gewesen sei (vgl. Beschwerdebeila- ge 5, S. 2 f.). Anlässlich der von Inclusion Handicap am 5. November 2019 getätigten Fahrversuche wurde bei der Bushaltestelle Fahrtrichtung Bahnhof eine Querneigung von 13.7 Prozent gemessen (Beschwerdebeilage 8, S. 5).

E. 16

cm Höhe zu überstreichen, vor. Obschon sich aus dem angefochtenen Entscheid nicht schlies- sen lässt, ob auf diese Sachverhaltsdarstellung abgestützt wurde, drängen sich auch hierzu einige Bemerkungen auf. Die teils auftretenden Schwierigkeiten beim Öffnen von Aussenschwenktüren wird in den zitierten Unterlagen ebenfalls erwähnt, stelle jedoch bei der richtigen Kneeling-Einstellung und der Verwen- dung eines Sonderbords kein Problem dar (Leitfaden S. 15). Erneut stellt sich dem Kantonsgericht die Frage, wieso im schweizweiten Vergleich ausschliesslich im Kanton Freiburg eine technische Realisierbarkeit nicht möglich sein sollte (es sei beispielhaft auf S. 14 der Arbeitshilfe verwiesen, wonach Aussenschwenktüren nachträglich zu Schwenkschiebetüren umgebaut werden können). Sofern die Vorinstanz die Kompatibilität der Türen in ihre Überlegungen hat einfließen lassen, hat sie sich einzig auf die Angaben der TPF abgestützt, ohne diese weiter zur prüfen bzw. andere technische Massnahmen zu eruieren; Fahrversuche bei einer Bordsteinhöhe von 22 cm hat die Vorinstanz – zumindest im Rahmen des vorliegenden

Verfahrens – ebenfalls nicht durchgeführt. Auch das angebliche Verbot des Fahrzeugherstellers bezüglich Überstreichens von hohen Haltekanten stellt letztlich eine einfache Behauptung der TPF dar, die nicht bewiesen wurde. Diesbezüglich ist anzumerken, dass auch aus den einschlägigen Unterlagen folgt, ein Überstreichen von hohen Haltekanten könne zu Schäden führen. Aus diesem Grund wird bei entsprechenden geometrischen Verhältnissen auch empfohlen, einen Teil der Haltekante tiefer zu bauen. Bei Bahnhaltstellen mit gerader An- und Wegfahrt, wie dies auf die Bushaltestelle Briegli zutrifft, ist ein Überstreichen indes überhaupt nicht notwendig, sofern das Anfahrmanöver korrekt durchgeführt wird (vgl. Leitfaden S. 13 ff.). Zudem stellt sich – davon ausgehend, dass Busse der Marke Mercedes Citaro auch in Kantonen mit Standardlösung 22 cm eingesetzt werden –, (erneut) die Frage, weshalb das behauptete Verbot einzig im Kanton Freiburg das Verunmöglichen des Baus hoher Haltekanten zur Folge haben sollte. Soweit tatsächlich die räumlichen Verhältnisse der Grund dafür sein sollten, ist wiederum darauf hinzuweisen, dass eine Verschiebung hätte geprüft werden können. 8.7. Der wirtschaftliche Aufwand als Rechtfertigungsgrund für die Nichtbeseitigung einer allfälligen Benachteiligung (vgl. Art. 11 Abs. 1 lit. a BehiG) wird soweit ersichtlich weder von der Vorinstanz bzw. der ihr angegliederten Fachbehörden noch von den TPF thematisiert. Auch diesbezüglich drängen sich gegebenenfalls Abklärungen der Vorinstanz auf. Soweit ersichtlich scheint jedoch

Kantonsgericht KG Seite 16 von 18 die behindertengerechte Sanierung der Bushaltestellen im Kanton noch nicht weit fortgeschritten zu sein (von 1456 Haltestellen im Kanton weisen gemäss der technischen Entscheidungshilfe des TBA vom 8. April 2019, S. 11 gerade einmal ca. 50 eine Kantenhöhe von 16 cm auf, der Rest 0-12 cm), sodass eine Anpassung der Perronhöhe zum heutigen Zeitpunkt wohl geringere Mehrkosten für den Kanton zur Folge hätte, als wenn bereits zahlreiche Sanierungen vorgenommen worden wären. Auf jeden Fall nicht berücksichtigt werden können die Mehrkosten der Bushaltestelle Briegli, welche aufgrund einer allfälligen Korrektur der Perronhöhe anfallen würden, da die Beschwerdegegnerin mit der vorzeitigen Bewilligung vom 19. November 2015 explizit darauf hingewiesen wurde, dass sie die Ausführung auf eigenes Risiko vornimmt (vgl. dazu E. 5.2). Im Übrigen ist im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung zu berücksichtigen, dass bald nur mehr drei Jahre der mit Art. 22 Abs. 1 BehiG gewährten Übergangsfrist von 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes (1. Januar 2004) verbleiben, sodass Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ein geringeres Gewicht zukommt (siehe ebenfalls E. 5.2). 8.8. Damit bestehen für das Kantonsgericht erhebliche Zweifel, ob in casu triftige Gründe für die Nichtrealisierung einer Haltekantenhöhe von 22 cm vorliegen, sollte tatsächlich eine Benachteiligung im Sinne des BehiG festgestellt werden. Die Vorinstanz hat den rechtserheblichen Sachverhalt auch diesbezüglich ungenügend abgeklärt. 9. In formeller Hinsicht machen Vorinstanz und Beschwerdegegnerin geltend, die von Inclusion Handicap am 5. November 2019 in Abwesenheit der übrigen Parteien durchgeführten Fahrversuche stellten eine Verletzung ihres rechtlichen Gehörs dar und der eingereichte Messbericht samt Videoaufnahmen seien aus dem Recht zu weisen. Der Messbericht von Inclusion Handicap stellt ein privates Beweismittel in Sinne von Art. 46 VRG dar, genauer gesagt handelt es sich um Urkunden bzw. Auskünfte einer Partei (Abs. 1 lit. a). Da die Fahrversuche von einer (Privat-)Partei durchgeführt wurden, kann das Nichtteilhabenlassen der übrigen Parteien zum vorneherein keine Gehörsverletzung darstellen, da das rechtliche Gehör einzig von der zuständigen Behörde zu gewähren ist. Indem das Kantonsgericht den übrigen Verfahrensteilnehmern die Beschwerde zustellte, ihnen Akteneinsicht und das Recht zur

Stellung- nahme (auch zu den Messungen) gewährte, wurde das rechtliche Gehör gewährt. Der Vorhalt der Gehörsverletzung erweist sich somit als nicht stichhaltig. Ob das von Inclusion Handicap dargebotene Beweismittel zulässig ist oder nicht, ist eine Frage der Beweisverwertbarkeit; ob darauf abzustellen ist eine Frage der Beweiswürdigung. Das Kantonsge- richt würdigt die Parteivorbringen und Beweise frei (Art. 45 Abs. 2 VRG). Dass die Messversuche vom 5. November 2019 rechtswidrig durchgeführt worden und deshalb nicht verwertbar wären, wird – mit Ausnahme der Gehörsverletzung – nicht geltend gemacht und ist auch nicht ersichtlich. Hinsichtlich der konkreten Würdigung dieser Versuche ist auf die vorstehenden Erwägungen 6 und 7 zu verweisen. 10.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Vorinstanz den rechtserheblichen Sachverhalt in mehrfacher Hinsicht unrichtig bzw. unvollständig festgestellt hat. So liegen für das Kantonsgericht erhebliche Zweifel vor, ob nicht – sowohl bei enger (E. 6) als auch bei weiter Auslegung (E. 7) der rechtlichen Bestimmungen – eine Benachteiligung mobilitätseingeschränkter Personen vorliegen könnte. Die Frage kann vom Kantonsgericht auch nicht offengelassen werden, da die diskutierten

Kantonsgericht KG Seite 17 von 18 Rechtfertigungsgründe einer allfälligen Benachteiligung ebenfalls auf ungenügenden Sachverhalts- abklärungen basieren (E. 8). Die Beschwerde ist somit gutzuheissen und die Angelegenheit zwecks neuer Beurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Die Vorinstanz wird dabei insbesondere zu prüfen haben, ob die Werte der Querneigung, des Spaltmasses und der Niveaudifferenz allein mit einer Anpassung der Strassenneigung tatsächlich eingehalten werden können. Darüber hinaus hat sie unabhängig der erwähnten Werte vertieft abzuklären, ob bzw. inwiefern bei einer Kantenhöhe von 16 cm ein autonomer Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet ist oder nicht. Schliesslich sind – soweit eine Benachteiligung festgestellt wird – auch die diskutierten Rechtfertigungsgründe, namentlich die Beschädigung der Karosserie und die Inkompatibilität der Türen, einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Soweit sie hierbei auch Wirtschaftlichkeitsüberle- gungen als Gründe für eine Nichtbeseitigung der Benachteiligung heranzuziehen gedenkt, hat sie namentlich der nahezu abgelaufenen Anpassungsfrist für den öffentlichen Verkehr Rechnung zu tragen. Gegebenenfalls hat die Vorinstanz im Rahmen der Neuprüfung neue Fahrversuche durch- zuführen und/oder ein externes Gutachten zu den sich stellenden technischen Fragen in Auftrag zu geben. 11. Verfahren nach Art. 7 BehiG sind unentgeltlich (Art. 10 Abs. 1 BehiG), weshalb vorliegend auf die Erhebung von Verfahrenskosten zu verzichten ist. Da die Rückweisung vorliegend als vollständiges Obsiegen zu werten ist (vgl. Urteil BGer 1C_697/2013 vom 13. Januar 2014 E. 3.3), hat Inclusion Handicap als obsiegende Partei Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 137 ff. VRG). Gemäss der am 3. September 2020 eingereichten Kostenliste wurde ein Aufwand von CHF 14'346.55 (Honorar und Mehrwertsteuer) erbracht. Da vorliegend nicht gesagt werden kann, es handle sich um eine besonders umfangrei- che oder besonders komplizierte Angelegenheit, ist die Parteientschädigung ex aequo et bono auf den ordentlichen Höchstbetrag von CHF 10'000.- (vgl. Art. 8 Abs. 1 Tarif VJ) zuzüglich 7.7 Prozent Mehrwertsteuer (CHF 770.-), insgesamt damit auf CHF 10'770.- festzusetzen (vgl. Art. 11 TarifVJ). Die Parteientschädigung ist je zu einem Drittel (CHF 3'333.35 zuzüglich CHF 256.65 MwSt.) der Beschwerdegegnerin, den TPF – welchen Parteistellung im Sinne von Art. 11 Abs. 2 VRG zukommt und welche sinngemäss die Abweisung der Beschwerde beantragt haben – sowie dem Staat Freiburg aufzuerlegen (Art. 141 Abs. 1 VRG). (Dispositiv auf nachfolgender Seite)

Kantonsgericht KG Seite 18 von 18 Der Hof erkennt: I. Die Beschwerde wird gutgeheissen. Die Angelegenheit wird zur Neuurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen. II. Es werden keine Gerichtskosten erhoben. III. Rechtsanwalt Martin Looser und Rechtsanwältin Annina Dillier wird eine Parteientschädigung von CHF 10'770.- (Honorar von CHF 10'000.- zuzüglich 7.7 Prozent MwSt., ausmachend CHF 770.-) zugesprochen. Dieser Betrag wird zu je CHF 3'590.- (CHF 3'333.35 zuzüglich CHF 256.65 MwSt.) der Beschwerdegegnerin, den TPF und dem Staat Freiburg auferlegt. IV. Zustellung. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen ab Zustellung Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht werden. Gegen die Festsetzung der Höhe der Parteientschädigung ist innert 30 Tagen die Einsprache an die Behörde, die entschieden hat, zulässig, sofern nur dieser Teil des Entscheides angefochten wird (Art. 148 VRG).
Freiburg, 8. Oktober 2020/mpo Der Präsident: Der Gerichtsschreiber:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.