

LU_GERICHTE 7H 19 181 vom 21. August 2020

LU Gerichte, 2020-08-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_7H_19_181

FR: LU_GERICHTE 7H 19 181 du 21 août 2020

IT: LU_GERICHTE 7H 19 181 del 21 agosto 2020

Regeste

Zur Verhältnismässigkeit von baulichen Massnahmen (konkret die Erhöhung der Kantenhöhe bei Bushaltestellen), um eine Benachteiligung von Behinderten zu vermindern oder zu beseitigen. | Art. 11 Abs. 1 BehiG; Art. 6 Abs. 1 lit. b BehiV; Art. 15 Abs. 1 lit. a und c VböV. | Strassenrecht

Erwägungen

E. 1

Die angefochtene Baubewilligung der Gemeinde Wolhusen vom 18.12.2018 sei aufzuheben und es sei stattdessen ein strassenrechtliches Projektbewilligungsverfahren im Sinne von §§ 71a ff. Strassengesetz durchzuführen.

E. 1.3

Zunächst gilt es von Amtes wegen das Vorliegen der Sachurteilsvoraussetzungen zu prüfen. Fraglich ist, ob die Beschwerdeführerin legitimiert ist, die koordiniert erlassenen Entscheide anzufechten.

E. 1.3.1

Das System des Rechtsschutzes ist – dem Grundsatz nach – auf Individualrechtsschutz ausgerichtet. Einzelne in ihren Rechten betroffene natürliche oder juristische Personen haben so die Möglichkeit, sich an die Behörden zu wenden und sich für die Durchsetzung ihrer persönlichen Interessen einzusetzen. Die Verbandsbeschwerde durchbricht dieses Prinzip des Individualrechtsschutzes, indem unter gewissen Voraussetzungen auch Organisationen dazu ermächtigt werden, zwar in eigenem Namen, aber zugunsten fremder Interessen tätig zu werden. Bei diesen Organisationen muss es sich um juristische Personen handeln, im Zentrum stehen Vereine, bei der ideellen Verbandsbeschwerde auch Stiftungen (einlässlich: Meier, Das ideelle Verbandsbeschwerderecht, Diss. Zürich 2015, S. 1 ff.). Im vorliegenden Verfahren führt die im Rubrum erwähnte Stiftung Beschwerde. Sie ist insoweit dazu legitimiert, als sie besondere ideelle Zwecke vor Bundesgericht mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten im Sinn von §§ 82 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) verfolgen kann. Diesbezüglich ist sie auch befugt, Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu erheben (Art. 111 Abs. 1 BGG; Ehrenzeller, in: Basler Komm. zum BGG [Hrsg. Niggli/Uebersax/Wiprächtiger/Kneubühler], 3. Aufl. 2018, Art. 111 BGG N 4 ff.). Gemäss Art. 89 Abs. 2 lit. d BGG sind in der Tat Personen, Organisationen und Behörden zur Beschwerde legitimiert, denen ein anderes Bundesgesetz dieses Recht einräumt. Dazu gehören auch gewisse Behindertenorganisationen (dazu: Waldmann, in: Basler Komm. zum BGG, a.a.O., Art. 89 BGG N 70). Behindertenorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die seit mindestens zehn Jahren bestehen, können gemäss Art. 9 Abs. 1 des

Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) namentlich Rechtsansprüche auf Grund von Benachteiligungen, die sich auf eine grosse Zahl von Behinderten auswirken, geltend machen. Welche Behindertenorganisationen dazu befugt sind, bezeichnet der Bundesrat (Meier, a.a.O., S. 148 ff.). Zu diesen legitimierten Organisationen gehört gemäss Anhang 1 Ziff. 12 der Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV; SR 151.31) insbesondere auch die im vorliegenden Verfahren Beschwerde führende Stiftung. Ihre Beschwerdelegitimation ist daher in grundsätzlicher Hinsicht zu bejahen. Im Ergebnis nichts Abweichendes ist der spezialgesetzlichen Regelung von § 99 Abs. 1 lit. f StrG zu entnehmen, wonach andere (als die in den lit. a-e aufgezählten Personen, Behörden und Organisationen) zur Beschwerde nach diesem Gesetz befugt sind, wenn sie von der Rechtsordnung dazu ermächtigt werden. Wird vor dem Erlass eines Entscheids oder Beschlusses, der in Anwendung des StrG ergeht, ein Einspracheverfahren durchgeführt, kann im Übrigen nur Beschwerde erheben, wer sich im Einspracheverfahren als Partei beteiligt hat oder wer durch den Entscheid oder Beschluss nachträglich in seinen schutzwürdigen Interessen betroffen ist (§ 99 Abs. 2 StrG).

E. 1.3.2

Zu prüfen bleibt, inwieweit die Stiftung nach der Behindertengesetzgebung (ideelle) Verwaltungsgerichtsbeschwerde führen kann. Die Antwort darauf erschliesst sich auf der Grundlage des BehiG. Auszugehen ist von dem in Art. 3 BehiG verankerten Geltungsbereich dieses Bundesgesetzes. Art. 3 lit. a BehiG nennt öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, für welche nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung der öffentlich zugänglichen Bereiche erteilt wird. Art. 3 lit. b BehiG erfasst sodann die öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs, wie Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme und den Billettbezug, sowie Fahrzeuge, die einem in Art. 3 lit. b Ziffn. 1 - 6 BehiG aufgelisteten Bundeserlass unterstellt sind. In dieser Liste sind in Ziff. 3 (u.a.) Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs nach dem Personenbeförderungsgesetz und in Ziff. 4 solche, die dem Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmen unterstellt sind, aufgeführt. Die im Kontext des BehiG zur ideellen Verbandsbeschwerde befugte prozessführende Stiftung kann gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. b BehiG Ansprüche im Sinn von Art. 7 BehiG geltend machen, insbesondere ist sie befugt, während eines Baubewilligungsverfahrens von der zuständigen Behörde zu verlangen, dass Benachteiligung von Behinderten zu unterlassen sind (Art. 7 Abs. 2 lit. a BehiG). Sind in diesem Zusammenhang bauliche Massnahmen tangiert, besteht das ideelle Verbandsbeschwerderecht nach Art. 9 Abs. 3 lit. b BehiG im dargelegten Sinn in den Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung für den Bau oder die Erneuerung von Bauten und Anlagen (Schefer/Hess-Klein, in: Handbuch Öffentliches Baurecht [Hrsg. Griffel/Liniger/Rausch/Thurnherr], N 3.595). Auf den vorliegenden Fall bezogen steht nach dem Gesagten fest, dass die Beschwerde führende Stiftung zur ideellen Verbandsbeschwerde insoweit befugt ist, als sie mit Bezug auf die streitbezogenen baulichen Massnahmen – die Rede ist von öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen – die Einhaltung der Vorschriften des BehiG einzufordern befugt ist. Sie ist es – umgekehrt gewendet – insofern nicht, als sie mit ihrer Rechtsvorkehr die im BehiG für die ideelle Verbandsbeschwerde gezogene Grenze überschreiten sollte (vgl. zur Verbandsbeschwerde auch Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 17 295 vom 5.6.2018 E. 1.2). Wie es sich im vorliegenden Fall damit verhält, ist im Folgenden zu untersuchen.

E. 1.3.3

In materieller Hinsicht beanstandet die Beschwerdeführerin zur Hauptsache, dass die Bus-Haltekanten beim geplanten Bushof nicht auf der ganzen Länge eine Mindesthöhe von 22 cm aufweisen würden. Soweit sie in dieser Weise den für Behinderte öffentlich zugängliche Bereich bemängelt, ist sie nach dem unter E. 1.3.2 Ausgeführten befugt, vor Kantonsgericht ideelle Verbandsbeschwerde zu führen. Sollte sie mit ihrer Rechtsvorkehr – ausdrücklich oder dem Sinn nach – darüber hinaus für Behinderte nicht öffentlich zugängliche Bestandteile der streitbezogenen Verkehrsträger einer materiellen Überprüfung unterziehen wollen, ist sie dazu nicht legitimiert. So steht das im BehiG verankerte ideelle Verbandsbeschwerderecht dem Grundsatz nach dafür nicht zur Verfügung; es sei denn, die Realisierung der im Sinn des BehiG nicht öffentlich zugänglichen baulichen Massnahmen wären die Ursache dafür, dass öffentlich zugängliche bauliche Massnahmen nicht im Sinn des BehiG behindertengerecht realisiert werden könnten. Letzteres stellt der Regierungsrat in RRE dem Sinn nach im Abrede, weshalb der Regierungsrat auf die Einsprache gegen das Kantonsstrassenprojekt nicht eingetreten ist. Die von der Beschwerdeführerin beanstandeten öffentlich zugänglichen Bus-Haltekanten gehören zum Bushof auf dem Grundstück Nr. X. Diese sind nicht Elemente des Anfechtungsgegenstands des RRE, sondern Gegenstand der Baubewilligung des Regionalen Bauamts Wolhusen vom 18. Dezember 2018. Wie im Rahmen der materiellen Beurteilung der Rügen der Beschwerdeführerin gegen den Entscheid des Regionalen Bauamts Wolhusen deutlich wird, kann sodann auch nicht die Rede davon sein, das vom Regierungsrat beurteilte und bewilligte Kantonsstrassenprojekt präjudiziere die Bauweise der Bus-Haltekanten – insbesondere deren Höhe – beim Bushof auf dem Grundstück Nr. x, GB Wolhusen. Dies bestätigen im Übrigen auch die nachträglich eingeforderten Schleppkurvenpläne, welche die Ein- und Ausfahrt ab der Kantonsstrasse auf das Grundstück Nr. x aufzeigen (...). Es sind im Wesentlichen die Platzverhältnisse zwischen der Bahnhofstrasse und den Geleisen sowie Bestandteile des Bahnhofs, welche den Raum für die Erstellung der fünf Haltestellen beschränken. Beeinflusst das geplante Kantonsstrassenprojekt (insbesondere auch der Kreisel an der Ruswilerstrasse) die Ansprüche im Sinn von Art. 7 BehiG nicht unmittelbar, steht der Beschwerdeführerin diesbezüglich kein ideelles Verbandsbeschwerderecht zu. Unter diesen Umständen ist nicht zu beanstanden, dass der Regierungsrat auf die Einsprache der Behindertenorganisation gegen das Kantonsstrassenprojekt nicht eingetreten ist. Soweit die Beschwerdeführerin ausdrücklich oder dem Sinn nach diesbezüglich einen abweichenden Standpunkt vertritt, erweist sich ihre Rechtsvorkehr als unbehelflich.

E. 1.3.4

Daran vermag namentlich die Rüge der Beschwerdeführerin, wonach die beiden Verfahren betreffend das Kantonsstrassenprojekt einerseits und jenes des Bushofs andererseits rechtsfehlerhaft koordiniert worden seien, nichts Substanzielles zu ändern: Vorab ist darauf hinzuweisen, dass auch die Beschwerdeführerin nicht überzeugend aufzuzeigen vermag, inwiefern die angeblich unzureichende Koordination Auswirkungen auf die Ansprüche nach Art. 7 BehiG haben sollte. Ebenso wenig kann den beteiligten Vorinstanzen vorgeworfen werden, dass sie die zeitgleiche Realisierung zweier grundsätzlich separater Projekte (vgl. dazu E. 3.3.1) beabsichtigen, denn dies liegt innerhalb ihres Planungsermessens und ist auch aufgrund der räumlichen Nähe beider Projekte nachvollziehbar. Wie im Rahmen der materiellen Überprüfung des Entscheids des Regionalen Bauamts Wolhusen noch deutlicher wird, ist die Beschwerdeführerin in der

Lage, die bewilligten öffentlich zugänglichen Bus-Halteanlagen beim projektierten Bushof Wolhusen vor Gericht überprüfen zu lassen und dies in einer Weise, dass sie die im BehiG verankerten Ansprüche von Behinderten hinsichtlich der öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen uneingeschränkt vor Gericht vortragen und vor dieser Rechtsmittelinstanz beurteilen lassen kann. In dieser Hinsicht kann dem gerichtlichen Rechtsschutzanspruch im Rahmen der ideellen Verbandsbeschwerde ohne Einschränkung Rechnung getragen werden. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erkennen, inwiefern das koordinierte Vorgehen des Regierungsrats und des Regionalen Bauamts Wolhusen das im BehiG verankerte ideelle Verbandsbeschwerderecht hier eingeschränkt haben könnte. Eine Beschwerdelegitimation ist diesbezüglich nicht gegeben. (...)

E. 2

Der Entscheid des Regierungsrats Luzern vom 02.07.2019 betreffend Strassenprojekt Kantonsstrasse K10 sei mit einer Auflage, wonach das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K10 die Realisierung eines vollumfänglich behindertengerechten Busbahnhofs Wolhusen nicht negativ präjudizieren darf sowie einem Vorbehalt der Rechtskraft der Bau- bzw. der Projektbewilligung für den Busbahnhof Wolhusen zu ergänzen. Eventualanträge:

E. 3

Die angefochtene Baubewilligung der Gemeinde Wolhusen vom 18.12.2018 für den Neubau des Bushofes Wolhusen sei aufzuheben und es sei das Projekt so zu überarbeiten, dass es den Anforderungen hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit vollumfänglich entspricht, insbesondere seien folgende Anforderungen zu erfüllen: a) Alle Bus-Halteanlagen seien durchgehend auf der ganzen Länge mit einer Höhe von mindestens 22 cm auszugestalten, eventualiter seien Teilerhöhungen vorzusehen. b) Die Erschliessung vom Busbahnhof zum Mittelperron der Bahn sei baulich so anzupassen bzw. zu verkürzen, dass der jeweilige direkte Anschluss an Bus/Bahn für Menschen mit Mobilitätseinschränkung gewährleistet ist. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerschaft." (...) Aus den Erwägungen: 1. (...)

E. 5.1

Gemäss Art. 8 Abs. 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) sieht das Gesetz "Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen der Behinderten" vor. Bei dieser Vorschrift handelt es sich nicht um einen individuellen Anspruch, sondern um einen nicht einklagbaren Gesetzgebungsauftrag (BGE 139 II 289 E. 2.2.2 m.w.H.; Bigler-Eggenberger/Kägi-Diener, in: Die Schweizerische Bundesverfassung – St. Galler Komm. [Hrsg. Ehrenzeller/Schindler/Schweizer/Vallender], 3. Aufl. 2014, Art. 8 BV N 140 m.H.; Kiener/Kälin/Wyttenbach, Grundrechte, 3. Aufl. 2018, § 26 N 111). Dieser Auftrag an den Gesetzgeber, Massnahmen vorzusehen, um Benachteiligungen von Behinderten zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, wurde im BehiG umgesetzt. Es kann hierbei auf die Umschreibung des Gesetzeszwecks in Art. 1 Abs. 1 BehiG verwiesen werden (dazu einlässlich: Schefer/Hess-Klein, a.a.O., S. 30 ff.). Das BehiG setzt zudem Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere – selbstständig – soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und weiterzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben (Art. 1 Abs. 2 BehiG). Es entfaltet u.a. auch Geltung für öffentlich zugängliche Einrichtungen (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs,

die dem Eisenbahngesetz (Art. 3 lit. b Ziff. 1 BehiG), dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (Art. 3 lit. b Ziff. 2 BehiG) und dem Personenbeförderungsgesetz (Art. 3 lit. b Ziff. 3 BehiG) unterstehen. Diese Hinweise auf die Rechtslage erhellen, dass das BehiG hinsichtlich der öffentlich zugänglichen Anlagen des geplanten Bushofs zur Anwendung gelangt. Dies gilt u.a. insbesondere für die im vorliegenden Verfahren umstrittenen Bushalteperrons bzw. für die vertikale Bemessung der einzelnen Bushaltekanten, welche bei vier von fünf Perrons unbestrittenermassen das Höhenmass von 22 cm unterschreiten. Hierin erblickt die Beschwerdeführerin eine durch nichts begründbare Verletzung der massgeblichen und zwingend einzuhaltenden Bestimmungen der Behindertengesetzgebung, weshalb die angefochtene Baubewilligung des Gemeinderats Wolhusen aufgehoben werden müsse.

E. 5.2

Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt gemäss Art. 2 Abs. 3 BehiG vor, wenn der Zugang für Behinderte – dieser Begriff umfasst auch mobilitätsbehinderte Personen (vgl. Art. 2 Abs. 1 BehiG) – aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Der Bundesrat hat dazu zwei Verordnungen zum BehiG erlassen; zum einen die BehiV; zum anderen die VböV. Der letztgenannten Verordnung ist explizit zu entnehmen, dass zu den Einrichtungen, Fahrzeugen und Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs ebenso die Gestaltung des Ein- und Ausstiegs in ein bzw. aus einem Fahrzeug gehören (Art. 2 Abs. 3 lit. c und h VböV). Hinsichtlich dieses Kontexts wird verlangt, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs selbständig und möglichst spontan nutzen können (vgl. Art. 3 Abs. 1 VböV). Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, welche den Fahrgästen dienen, müssen für Behinderte in diesem Sinn sicher auffindbar, erreichbar und benutzbar sein (Art. 4 Abs. 1 VböV; Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 17 295 vom 5.6.2018 E. 5.1 und 5.2 [u.a.] mit Hinweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5603/2011 vom 10.12.2012 E. 5.2).

E. 5.3.1

In Art. 15 BehiG beauftragte der Gesetzgeber den Bundesrat, Bestimmungen über ein behindertengerechtes Verkehrssystem, so u.a. zur Gestaltung von Haltestellen, zu erlassen. Diesem Auftrag kam der Bundesrat mit dem Erlass der VböV nach. Der Bundesrat wiederum beauftragte das UVEK gemäss Art. 8 VböV, die Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) zu erlassen. In dieser Verordnung des UVEK sind Vorgaben betreffend die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen und des öffentlichen Busverkehrs im Speziellen verankert (vgl. Art. 1 lit. a und b VAböV). Gemäss Art. 1 Abs. 3 VAböV sind die Bestimmungen dieser Verordnung einzuhalten, soweit deren Anwendung nicht den Bestimmungen des BehiG über die Verhältnismässigkeit widerspricht. Der Blick auf die Rechtslage erhellt, dass dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit im Rahmen der Umsetzung der Vorgaben der Behindertengesetzgebung sowohl auf Gesetzesstufe als auch auf der Stufe Verordnung Rechnung zu tragen ist. Anhaltspunkte dafür anzunehmen, die Prüfung der Verhältnismässigkeit von Massnahmen sei bei der Beurteilung von Neubauprojekten von vornherein unzulässig, wie die Beschwerdeführerin anzunehmen scheint, finden in der Rechtsordnung keine Stütze. Vielmehr widerspricht diese Sichtweise Art. 11 Abs. 1 BehiG, wonach Anpassungsmassnahmen zur Verhinderung von

Benachteiligungen nur (aber immerhin) im Rahmen der Verhältnismässigkeit gefordert sind (Schefer/Hess-Klein, a.a.O., S. 199). Die Beseitigung von Benachteiligung ist nach dieser Bestimmung "insbesondere" dann nicht anzuordnen, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand (Art. 11 Abs. 1 lit. a BehiG), zu den Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes (lit. b) oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit (lit. c). Das Gesetz zählt in Art. 11 Abs. 1 BehiG nach dem Gesagten bloss (aber immerhin) beispielhaft auf, welche Interessen einer strikten Anwendbarkeit von Massnahmen zugunsten Behinderter entgegenstehen können und die im Rahmen einer umfassenden Güterabwägung gegebenenfalls in einen Ausgleich zu bringen sind (Schefer/Hess-Klein, a.a.O., N 3.578; Fritzsche/Bösch, Zürcher Planungs- und Baurecht, Bd. 2, 6. Aufl. 2019, N 17.5.7.1). Die Auffassung, wonach die Verhältnismässigkeit von Massnahmen zugunsten Behinderter im Rahmen der Beurteilung von Neubauten von vornherein nicht rechtens sei, widerspricht nach dem Gesagten Gehalt und Tragweite von Art. 11 Abs. 1 BehiG, welcher zwischen Neubauten und Änderungen bestehender Bauten nicht unterscheidet. Die Frage, ob im vorliegenden Fall bei sämtlichen neu projektierten Bushaltekanten auf eine Mindesthöhe von 22 cm zu beharren oder diese Forderung gestützt auf die Überprüfung der Verhältnismässigkeit zu relativieren ist, wird noch zu erwägen sein. Für das Verständnis des Folgenden drängen sich zunächst Hinweise und Überlegungen zur Höhe von Bushaltekanten auf, zumal dieser behinderungsrechtlich relevanten Thematik der Sache nach zentrale Bedeutung zukommt.

E. 5.3.2

Art. 10 ff. VAböV sieht gewisse Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr vor; u.a. zur Erreichbarkeit der Haltepunkte (Art. 10 VAböV), der Rollstuhleinfahrtsfläche (Art. 11 VAböV) und der Bodenmarkierungen (Art. 12 VAböV). Mit Bezug auf den vorliegenden Fall ist Art. 13 VAböV von besonderem Interesse. Nach dieser Bestimmung ist der Ein- und Ausstieg im Bus- und Trolleybusverkehr zu gewährleisten, und zwar für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator, indem zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums eine Niveaudifferenz und eine Spaltbreite für den niveaugleichen Einstieg gemäss Anhang Ziffer 2.3 der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 erreichbar sind (lit. a) und für Personen im Rollstuhl durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine andere technische Lösung (lit. b). Für die allgemeinen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung von Bauten und Anlagen verweist Art. 2 Abs. 1 VAböV im Übrigen auf die Norm SN 521 500/SIA 500 "Hindernisfreie Bauten", Ausgabe 2009. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) am 1. Dezember 2014 die Norm SN 640 075 ("Fussgängerverkehr, Hindernis-freier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen") erlassen hat. Diese VSS-Norm enthält detaillierte Anforderungen für die Ausgestaltung von Haltestellen. Hervorzuheben ist Ziff. 15.3 betreffend die im vorliegenden Fall umstrittene Höhe von Haltekanten. Danach sind Haltestellen – wie es in der zitierten VSS-Norm heisst – "nach Möglichkeit" mit Haltekanten auszustatten, welche den niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug mit möglichst geringen Differenzen gewährleisten. Konkret sind nach dieser VSS-Norm für Bushaltestellen eine Haltekantenhöhe zwischen 22 cm und 30 cm festzulegen und mit der Höhe des Fahrzeugbodens im Einstiegsbereich bei abgesenktem Fahrzeug ("Kneeling") abzustimmen. Es darf aber nicht übersehen werden, dass der niveaugleiche Einstieg auch mit einer Höhe von 0.22 m mit den heutigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann, so dass diesfalls

für einzelne Nutzergruppen der Einsatz von Rampen erforderlich ist. Für Höhen über 22 cm müssen fahrzeugseitig Lösungen entwickelt werden, um Schäden an Karosserie und Türen zu vermeiden. Die Geometrie von Busbuchten ist sodann – wiederum nach Möglichkeit – so zu optimieren, dass mindestens der Bereich der Rollstuhleinfahrtsfläche mit einer hohen Haltekante ausgebildet werden kann. Die VSS-Norm SN 640 075 verkennt bei alledem nicht, dass die baulichen Voraussetzungen für eine hohe Perronkante im Siedlungsraum zuweilen nicht immer erfüllt sind, etwa bei Gebäudezufahrten und bei Kurvenradien. Für den Fall, dass kein niveaugleicher Einstieg möglich ist, soll aus Gründen der Verhältnismässigkeit immerhin jeweils die "bestmögliche abweichende Lösung" realisiert werden.

E. 5.3.3

Die VSS-Normen haben aber keine Gesetzeskraft; es handelt sich – analog zur Rechtsprechung betreffend den Bau und den Unterhalt von Strassen – um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten muss. Dies ist der Grund dafür, dass diese Normen nicht unbesehen der tatsächlichen Verhältnisse in einem konkreten Fall anzuwenden sind (auch zum Folgenden: Urteil des Kantonsgericht Luzern 7H 17 295 vom 5.6.2018 E. 5.3 [u.a.] mit Hinweis auf BGer-Urteil 1C_30/2010 vom 2.11.2010 E. 3.3). Selbst wenn eine Rechtsquelle in dynamischer Weise auf eine VSS-Norm verweist, unterliegt diese nämlich keiner starren Anwendung (vgl. auch § 11 Abs. 2 der Strassenverordnung [StrV; SRL Nr. 756]; Urteile des Verwaltungsgerichts Luzern V 10 346 vom 4.11.2011 E. 11f/bb, V 10 347 vom 4.11.2011 E. 10f/bb). Immerhin sind die VSS-Normen als Auslegungshilfe bei offenen staatlichen Bestimmungen beizuziehen (Schefer/Hess-Klein, a.a.O., N 3.576). So sehen sich die Behörden insbesondere beim Bau und Unterhalt von Strassen im Normalfall u.a. mit Blick auf die Rechtsgleichheit, Rechtssicherheit und das Willkürverbot, an Sinn und Gehalt der VSS-Normen gebunden, so dass allfällige Abweichungen im Einzelfall besonderer Begründung bedürfen (in diesem Sinn: Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl. 2016, N 87; ferner: AGVE 2006 Nr. 95 E. 3b, 2005 Nr. 42 E. 3.5.2; Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 14 63 vom 5.2.2015 E. 3.4.1).

E. 5.4

Das BehiG erfordert keine Umsetzung im kantonalen Recht. Es formuliert lediglich Mindestanforderungen und greift mithin dort, wo es strenger ist als das massgebliche kantonale Recht. Sollte das kantonale Recht jedoch strengere Vorschriften kennen als das BehiG, bleiben die kantonalen Normen anwendbar (Herz, Behindertengleichstellungsgesetz – Auswirkungen auf das Bauen, in: PBG – Zürcher Zeitschrift für öffentliches Baurecht 3/2004 S. 11). Gerade in Bezug auf das Ein- und Aussteigen im regelmässigen und gewerbsmässigen Autobusverkehr legen das BehiG, die VböV und die VAböV, wie dargetan, einen Minimalstandard fest, den die Kantone beim Bau der Haltestellen prinzipiell berücksichtigen müssen (Schefer/Hess-Klein, a.a.O., N 3.549). In Bezug auf die Ausgestaltung von Bushaltestellen hat der luzernische Gesetzgeber im kantonalen Recht keine eigenen Vorschriften vorgesehen. Immerhin findet sich der Grundsatz im StrG, dass der Kanton u.a. bei Sicherstellung von Verkehrsverbindungen und Erschliessung Aspekte wie insbesondere die Raumplanung, den Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutz sowie die Verkehrssicherheit und die Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu berücksichtigen hat und die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu schützen sind (§ 2 Abs. 2 lit. e

StrG). Bei alledem sind die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, Körperschaften und Privaten sowie die wirtschaftliche Verwendung der Mittel mit zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 2 lit. h StrG). Neben diesen Grundsätzen bleiben die dargestellten bundesrechtlichen Vorschriften des BehiG und seiner Verordnungen massgebend, darunter insbesondere auch der in Art. 11 Abs. 1 BehiG verankerte Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Die wiedergegebene Rechtslage erhellt das Bestreben des Gesetzgebers, mobilitätsbehinderten Personen weitestgehende Autonomie zu gewährleisten und diese u.a. durch bauliche Massnahmen zu ermöglichen. Diese Menschen sollen sich möglichst unabhängig und ohne fremde Hilfe mit dem öffentlichen Verkehr fortbewegen können. Bleiben sie auf Hilfestellung angewiesen, stellt dies eine Benachteiligung im Sinn von Art. 2 Abs. 3 BehiG dar, wenn sie dadurch in ihrer Autonomie mit einer gewissen Intensität beeinträchtigt oder gar einer Stigmatisierung ausgesetzt werden (Schefer/Hess-Klein, a.a.O., N 3.568). Anders gewendet: Es wird beabsichtigt – wenn immer mit verhältnismässigem Aufwand überhaupt möglich – eine öffentlich zugängliche bauliche Massnahme (Baute oder Anlage) in der Weise auszuführen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel durch mobilitätsbehinderte Menschen selbständig, autonom und spontan benutzt werden können (so auch: BVGer-Urteil A-5603/2011 vom 10.12.2012 E. 5.3 mit Verweis auf BVGer-Urteile A-1130/2011 vom 5.3.2012 E. 9-10 und A-7569/2007 vom 19.11.2008 E. 9).

E. 6

Der vorliegende Fall tangiert in materieller Hinsicht zur Hauptsache zwei verschiedene Interessenlagen: Zum Einen das Interesse mobilitätsbehinderter Personen an einer autonomen und barrierefreien Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bzw. präziser am niveaugleichen Ein- und Ausstieg von den Bussen zu den streitbezogenen neu projektierten fünf Busperrons beim Bushof Wolhusen. Zum Zweiten besteht das Interesse der Bauherrschaft darin, auf dem für den Bushof zur Verfügung stehenden Platz die für unabdingbar erachtete Anzahl von fünf Busperrons für den Busbetrieb zu realisieren und dies namentlich zufolge der vorhandenen Platzverhältnisse so, dass auch die anderen involvierten öffentlichen Interessen nach Möglichkeit angemessen berücksichtigt werden können. Aufgrund dieser Interessenabwägung nimmt sie und mit ihr die Vorinstanz in Kauf, dass bei vier von fünf Perrons die Mindesthöhe der Haltekanten von 22 cm nicht gewahrt werden kann, sondern niedrigere Bushaltekanten von lediglich 16 cm realisiert werden können. Sie setzen damit die Ziele des BehiG nicht vollständig um. Strittig ist damit einzig, ob im konkreten Fall die Ausgestaltung bei vier von fünf Haltestellen mit einer Anschlagshöhe von 16 cm zulässig ist, weil sich die Erstellung einer Haltekante von 22 cm bei allen fünf Haltestellen als unverhältnismässig erweisen würde.

E. 7.1

Die Beschwerdeführerin beanstandet das Planungs- und Betriebskonzept des strittigen Bushofs. Diese Grundlagen wurden insbesondere im Kurzbericht der Bahn und Bus Beratung AG 3B vom 3. Juli 2017 in Bezug auf "BehiG-Fragestellungen" überprüft, der vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) in Auftrag gegeben wurde.

E. 7.1.1

In diesem Bericht kommt der Experte nach der Prüfung von drei Varianten zur Empfehlung, den neuen Busterminal konsequent mit einer Haltekantenhöhe von 16 cm auszugestalten. Einzig die Höhe der Haltekante A1 beeinflusst den Betrieb des neuen Busterminals nicht und könne ohne negative Auswirkungen auf den Busbetrieb mit 22 cm Kantenhöhe

ausgebildet werden. Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse und unter Abwägung aller Interessen würden im konkreten Fall Haltekanten mit einer Höhe von 16 cm, welche von den Bussen sauber angefahren werden könnten, in der Gesamtbilanz mehr Vorteile aufweisen, als Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm, welche aufgrund der Fahrgeometrie und der betrieblichen Aspekte nur ungenügend bedient werden könnten (grosser Abstand zwischen Haltekanten und Bustüren). Diese Empfehlung fusst u.a. auf der Erkenntnis, dass zu den Hauptverkehrszeiten bis zu vier Busse gleichzeitig die Haltekanten belegen werden. Zudem hält der Bericht fest, dass der ÖV-Betrieb infolge der Verkehrssituation in Wolhusen auf längere Sicht hinaus immer stark störungsanfällig sein werde. Umso wichtiger sei es, dass das Betriebskonzept des neuen Busterminals nicht nur bezüglich der ÖV-Bevorzugung bei den Ein- und Ausfahrten von/zu der Bahnhofstrasse eine grosse Qualität aufweise, sondern auch eine grösstmögliche Flexibilität hinsichtlich der Bedienung der einzelnen Haltekanten auf dem Busterminal zulasse. Dies werde nur erreicht, wenn alle Haltekanten sowohl bei der Zufahrt als auch bei der Wegfahrt unabhängig voneinander möglichst autonom bedient werden könnten. Eine Haltekantenhöhe von 22 cm schränke die diesbezügliche Flexibilität stark ein.

E. 7.1.2

Was die Würdigung dieses Kurzberichts betrifft, ist an den für das Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbeschwerdeverfahren geltenden Grundsatz der freien Beweiswürdigung zu verweisen. Demnach hat ein Gericht die Beweise frei, d.h. ohne Bindung an förmliche Beweisregeln, umfassend und nach pflichtgemäsem Ermessen zu würdigen (vgl. § 59 VRG). Ausschlaggebend für den Beweiswert ist grundsätzlich somit weder die Herkunft eines Beweismittels noch die Bezeichnung der eingereichten oder in Auftrag gegebenen Stellungnahme als Bericht oder Gutachten (BGE 125 V 351 E. 3a mit Hinweis auf BGE 122 V 157 E. 1c; BGer-Urteil 8C_441/2012 vom 25.7.2013 E. 6.1.1 mit Hinweisen). Für das Beschwerdeverfahren bedeutet dies, dass alle Beweismittel, unabhängig davon, von wem sie stammen, objektiv zu prüfen sind und danach zu entscheiden ist, ob die verfügbaren Unterlagen eine zuverlässige Beurteilung der Sachlage erlauben. Vor diesem Hintergrund fällt hier nicht ins Gewicht, dass dieser Kurzbericht vom VVL in Auftrag gegeben wurde.

E. 7.1.3

Der Kurzbericht vom 3. Juli 2017 wurde von R erstattet, der aufgrund seiner Aus- und Weiterbildung als dipl. Bauing. ETH sowie Verkehrsingenieur SVI über das notwendige Fachwissen verfügt. Sodann erweisen sich seine Ausführungen als nachvollziehbar und schlüssig. Der Experte hat sich nach Massgabe des Angebots- und Fahrplankonzepts eingehend mit den einzelnen Möglichkeiten der Höhe der Haltekanten befasst. Dass er dabei auch andere öffentliche Interessen, wie die Verkehrssicherheit oder die durch den Betrieb erforderliche Flexibilität berücksichtigt hat, ist nicht zu beanstanden. Vor diesem Hintergrund ist auf diesen Kurzbericht vom 3. Juli 2017 abzustellen. Daran ändert nichts, dass es nicht die Aufgabe der Untersuchung war, die dem Experten zur Verfügung gestellten Planunterlagen abschliessend zu prüfen und zu beurteilen. Dies war im damaligen Planungsstadium weder notwendig noch sachgerecht. Entscheidend ist, dass der Experte einzelne Varianten geprüft, eine fundierte Empfehlung abgegeben und für die Weiterbearbeitung im Rahmen des Ausführungsprojekts weitere Anregungen gemacht hat. Dass diese von den Planern nicht berücksichtigt worden wären, sofern dies möglich war, ist nicht ersichtlich und wird auch nicht geltend gemacht. Es besteht für das Kantonsgericht

daher keine Veranlassung, an den Feststellungen und Empfehlungen dieses Berichts zu zweifeln (vgl. vorne E. 2.2). Insofern die Beschwerdeführerin geltend macht, dieser sei zu einem Zeitpunkt erstattet worden, als die Planungsoptik bereits zu eng gefasst worden sei, verkennt sie, dass am 3. Juli 2017 noch ausreichend Gelegenheit bestanden hatte, am Projekt Änderungen vorzunehmen, wenn der Experte zu anderen Schlussfolgerungen gekommen wäre.

E. 7.2

Diese Beurteilung im Kurzbericht vom 3. Juli 2017 wird im Ergebnis auch von der verkehrstechnischen Überprüfung/Befahrbarkeit vom 14. Januar 2020 bestätigt, welche das BUWD im Verlaufe des Gerichtsverfahrens eingereicht hat.

E. 7.2.1

Der erst nachträglich erstattete Bericht kann im vorliegenden Verfahren berücksichtigt werden, da das Kantonsgericht über volle Kognition verfügt und die Verhältnisse im Zeitpunkt seines Urteils massgebend sind (vgl. vorne E. 2.2). Aus dem Umstand, dass das Gericht Schleppkurvenpläne einverlangt hatte, kann sodann nicht geschlossen werden, die aufgelegten Akten wären unvollständig gewesen. Auch die Beschwerdeführerin verweist darauf, dass es bei den Akten des Projektbewilligungsverfahrens Schleppkurvenpläne gegeben habe, doch seien diese nur sehr rudimentär gewesen und hätten sich lediglich auf das umstrittene Projekt bezogen. Die Edition weiterer Schleppkurvenpläne zum strittigen Projekt diene der besseren Übersicht, auch in Bezug auf die Ein- und Ausfahrt in die Kantonsstrasse (vgl. vorne E. 1.3.3). Abgesehen davon konnte die Beschwerdeführerin aus den im vorinstanzlichen Verfahren vorhandenen Schleppkurvenpläne ihre eigene Einschätzung ableiten, wie die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zeigt.

E. 7.2.2

Sodann ist zu beachten, dass die zusätzlich eingereichten Schleppkurvenpläne und der Bericht von Experten verfasst wurden, die ebenfalls über das notwendige Fachwissen verfügen (...). Gegenteiliges behauptet auch die Beschwerdeführerin nicht. Auch wenn dieser Bericht nachträglich von der Dienststelle vif, welche für beide Projekte die Federführung innehat, in Auftrag gegeben wurde, spricht nichts gegen die Berücksichtigung der darin getroffenen Abklärungen und Resultate im Rahmen der freien Beweiswürdigung (vgl. E. 7.1.2).

E. 7.2.3

Die nachgereichten Schleppkurvenpläne bestätigen, dass der vorhandene Raum für das strittige Projekt (mit vier Haltekanten mit einer Höhe von 16 cm und einer Haltekante von 22 cm) ausreichend ist, um eine Ausgestaltung zu realisieren, die den massgeblichen VSS-Normen entspricht. Wenn die Beschwerdeführerin diesbezüglich pauschal festhält, es sei nicht gewährleistet, dass sie in der Praxis tatsächlich funktioniere, vermag dies keine berechtigten Zweifel an der Feststellung der Fachexperten zu begründen. Auch wenn von den Chauffeuren enge Fahrmanöver verlangt werden, ist nicht ersichtlich, weshalb sie diese nicht meistern könnten, zumal es sich um Berufschauffeure handelt. Ferner zeigt bereits der Kurzbericht vom 3. Juli 2017 auf, dass im konkreten Fall die Haltekanten mit einer Höhe von 16 cm von den Bussen sauber angefahren werden können (vgl. vorne E. 7.1.1). Sodann kann aus diesen Schleppkurven für das strittige Projekt keine Gefährdung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden. Dass die Radstreifen von den Bussen bei der Ein- und Ausfahrt in die Kantonsstrasse gequert werden müssen, ist unvermeidbar. Doch trotz

der engen Raumverhältnisse sind die Haltestellen und Perrons übersichtlich gestaltet. Insbesondere auch der Radstreifen ist gut überblickbar, so dass die Chauffeure von weitem erkennen können, ob sich Velofahrer darauf befinden. Wenn die Beschwerdeführerin überdies darauf hinweist, dass die Schleppkurve auf dem Plan "Situation Bushof gemäss Planaufgabe/Schleppkurven für Ausfahrten" den Radstreifen tangiert (...), stellt dies keine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Zum einen ist die Schleppkurve so angelegt, dass der Weg für die Einreihung in die Fahrspur möglichst kurz gehalten wird. Wenn der Bus die Ausfahrt etwas mehr schleifend angeht, überschreitet er den Radstreifen nicht. Zudem ist die Situation auch hier sehr übersichtlich. Befindet sich ein Velofahrer auf dem Radstreifen, hat der Bus ausreichend Platz, eine Überschreitung des Radstreifens zu vermeiden.

E. 7.2.4

Zuzustimmen ist der Beschwerdeführerin aber insofern, als diese Schleppkurven auf der Basis von Bussen erstellt wurden, die eine Länge von 12 m aufweisen, während jene vom 27. Oktober 2017 mit dreiachsigen ÖV-Bussen gerechnet wurden, für die gemäss technischem Bericht Nr. 10088-TB vom 25. Januar 2019 (...) eine Bushaltelänge von je 15 Metern zur Verfügung stehen soll (TB, S. 16). Trotz dieser unterschiedlichen Länge der Busse ist entscheidend, dass bei beiden Buslängen ein Überwischen der Haltekante erforderlich ist. Ob auf dem Bushof künftig Busse mit einer Länge von 12 oder 15 m fahren sollen, ist vor diesem Hintergrund nicht entscheidend. Denn beide Längen garantieren die notwendige Flexibilität.

E. 7.2.5

Auch wenn die Beschwerdeführerin weiter vorbringt, die nachträglich eingereichten Schleppkurvenpläne seien für die im vorliegenden Rechtsmittelverfahren zu beurteilenden Fragen gar nicht relevant, können diese zumindest die Ergebnisse der Variantendiskussion und die Realisierbarkeit des geplanten Projekts untermauern. So sind nach Massgabe der bestehenden Platzverhältnisse die beiden Varianten "Standard" und "Kissen" nicht tauglich. Auch die Beschwerdeführerin gibt zu, dass diese Varianten unverhältnismässig teuer wären und zu viele Park+Ride-Parkplätze verloren gingen.

E. 7.3

Im Weiteren beanstandet die Beschwerdeführerin, die Vorinstanz habe keine Alternativen geprüft. Insbesondere habe sie einen von ihr anlässlich der Einspracheverhandlung vorgebrachten Vorschlag zu Unrecht verworfen.

E. 7.3.1

Es trifft nicht zu, dass die Planverfasserin von Anfang nur die strittige Variante favorisiert und keine anderen Möglichkeiten geprüft hätte. Namentlich dem Kurzbericht kann entnommen werden, dass auch andere Varianten in die Gesamtüberlegungen miteinbezogen wurden, wobei sich diese auf die bestehenden Platzverhältnisse beschränkt haben. Nach Lage der Akten wurde dabei auch eine durchgehende Höhe der Haltekante von 22 cm geprüft.

E. 7.3.2

Den Alternativvorschlag der Beschwerdeführerin hat die Vorinstanz bei der Planverfasserin (...) überprüfen lassen. In der Aktennotiz vom 7. Mai 2018 (...) wird zunächst darauf hingewiesen, dass der zur Verfügung stehende Raum, insbesondere die Bahnlinie, bestehende Bauten oder die Felswand nördlich der Kantonsstrasse eingeschränkt sei.

Sodann werden die Wichtigkeit der Fahrplanstabilität, die Verkehrssicherheit sowie die Kompromisse betont, alles Aspekte, die aufgrund der Vielzahl der verschiedenen, zuweilen gegenteiligen öffentlichen Interessen, die mit beiden Projekten beachtet und umgesetzt werden müssen, zu beachten sind. Dass die Präsentation der Ausgangslage unzutreffend oder unvollständig wiedergegeben worden wäre, ist nicht ersichtlich und macht auch die Beschwerdeführerin nicht geltend. Ebenso ist es nachvollziehbar und sachgerecht, dass der Alternativvorschlag der Beschwerdeführerin anhand vier gewichtiger Aspekte untersucht wurde: Verkehrssicherheit, Platzverhältnisse, Fahrplanstabilität und Kompromisse mit anderen öffentlichen Interessen. In Bezug auf Verkehrssicherheit und die Fahrplanstabilität ermittelte der Fachexperte mit einer schlüssigen Begründung erhebliche Nachteile, die mit dem Alternativvorschlag verbunden sind. So wird die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, da dieser im Vergleich zum strittigen Bauprojekt keine klare Entflechtung mehr aufweist. Ein gewichtiges Plus des angefochtenen Bauvorhabens ist die unmissverständliche Führung der Verkehrsströme. Es wird soweit möglich vermieden, dass sich auf Verkehrsflächen unterschiedliche Verkehrsteilnehmer begegnen. Der Alternativvorschlag sieht die Schaffung von zwei Busstandorten ("Alternativ-Vorschlag Ost" / "Alternativ-Vorschlag West") vor. Folglich braucht es je zwei Zufahrten und Wegfahrten für die Busse. Jede zusätzliche Zu- oder Wegfahrt bringt indessen zusätzliche Gefahren mit sich, denn der Radstreifen muss an vier Stellen überquert werden. Dass es vorkommen kann, dass Busse gleichzeitig von Haltekanten wegfahren, was sich aus dem vorgesehenen Fahrplan ergibt, bestreitet auch die Beschwerdeführerin nicht. Die damit verbundenen Gefahren zeigt die Aktennotiz vom 7. Mai 2018 ebenfalls auf. Ferner ist nicht zu beanstanden, dass bei der Beurteilung des Alternativvorschlags auch die Faktoren wie die Anlieferung des bestehenden Kiosks/Ladens "avec" (Gebäude Nr. y) oder der Freilad der SBB miteinbezogen wurden (vgl. dazu E. 8.3.2.3 hernach). Dass auch deren Versorgung geregelt und vermieden werden muss, dass Anlieferfahrzeuge auf den Fussgängerbereich fahren, liegt auf der Hand. Wenn dies mit dem Alternativvorschlag nicht gewährleistet werden kann und dafür auch keine realistische Lösung angeboten wird, ist dies der Verkehrssicherheit abträglich. Inwiefern diese Konsequenz aus dem Alternativvorschlag unzutreffend wäre, ist nicht ersichtlich und macht auch die Beschwerdeführerin nicht überzeugend geltend. In Bezug auf den Bushof vor der Park+Ride-Anlage ("Alternativ-Vorschlag Ost") ist schliesslich ebenfalls nachvollziehbar, dass die damit verbundenen Manöver verschiedener Verkehrsteilnehmer (Busse fahren durch die Fahrgasse, auf welcher Personenwagen aus den Parkplätzen manövrieren / querende Fussgänger) gefährliche Konfliktsituationen mit sich bringen. Schliesslich bringt der Alternativ-Vorschlag der Beschwerdeführerin auch betreffend die Fahrplanstabilität Nachteile mit sich, die in der Aktennotiz vom 7. Mai 2018 ebenfalls einleuchtend aufgezeigt werden. Ihrer Gewährleistung kommt bei der Erstellung des Bushofs besondere Bedeutung zu (vgl. dazu E. 8.2.5 hernach). Damit verbunden ist auch die Notwendigkeit, dass die Busse unabhängig voneinander wegfahren oder überholen können. Dies ist nach den schlüssigen Feststellungen des Fachexperten beim Alternativvorschlag nicht möglich. Um diese Flexibilität sicherstellen zu wollen, wäre eine erhebliche Verlängerung der Haltestelle erforderlich. Wie der hierfür erforderliche Raum sichergestellt werden könnte, ohne andere öffentliche Interessen in unangemessenem Ausmass zu beeinträchtigen, vermag die Beschwerdeführerin nicht aufzuzeigen (vgl. dazu auch E. 8.3.2.3). Auch die Tatsache, dass mit dem Alternativvorschlag den umsteigenden Personen längere Weg zugemutet würden, wirkt sich mit Blick auf den sehr engen Fahrplan nachteilig aus. Dass

die Anhaltezeit einzelner Busse lediglich eine Minute beträgt, bestreitet auch die Beschwerdeführerin nicht.

E. 7.3.3

Nach dem Gesagten hat sich die J. AG im Auftrag der Dienststelle vif einlässlich mit dem Alternativvorschlag auseinandergesetzt. Das Fazit ist das Ergebnis von ausreichend umfassenden Überlegungen nach Massgabe von vier Aspekten, denen bei diesem Projekt grosse Bedeutung zukommt. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die Zurückhaltung des Kantonsgerichts, die es sich in solchen Fragen aufzuerlegen hat, ist die Schlussfolgerung in der Aktennotiz überzeugend, wonach der Alternativvorschlag gravierende Mängel hat. Insbesondere der "Alternativ-Vorschlag Ost" bringt derart erhebliche Gefahrensituationen mit sich, die einer Bewilligungsfähigkeit von vornherein entgegenstünden. Für das Kantonsgericht besteht daher keine Veranlassung, am Ergebnis dieser Beurteilung zu zweifeln oder weitere Abklärungen zu veranlassen. Dies umso weniger, als es der Beschwerdeführerin nicht gelingt, die Nachvollziehbarkeit dieses Ergebnisses zu erschüttern. So ist nicht zu beanstanden, dass der Alternativvorschlag lediglich vom Projektverfasser und nicht durch einen Dritten überprüft wurde. Entscheidend ist aber, dass seine Beurteilung schlüssig erscheint (vgl. vorne E. 7.1.2). Insbesondere vermag die Beschwerdeführerin nicht aufzuzeigen, weshalb die ermittelten Nachteile des Alternativvorschlags hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Fahrplanstabilität unzutreffend wären. Schliesslich kann auch nicht gesagt werden, dass die Argumente der Beschwerdeführerin nicht behandelt worden wären. Der Bericht nimmt konkret auf den Alternativvorschlag Bezug. Dass keine mündliche Besprechung stattgefunden haben soll, stellt keine Verfahrensverletzung dar. Eine Notwendigkeit dafür ist im Anschluss an eine Einspracheverhandlung gesetzlich nicht vorgesehen. Der Beschwerdeführerin wurde die Aktennotiz vom 7. Mai 2018 zugestellt. Dazu nahm sie aber am 6. Juni 2018 lediglich pauschal Stellung. Damit sind die Anforderungen an einen Einbezug der Parteien im Verfahren erfüllt.

E. 7.4

Schliesslich schlägt die Beschwerdeführerin vor, die Erschliessung vom Busbahnhof zum Mittelperron der Bahn sei baulich so anzupassen und zu verkürzen, dass der jeweilige direkte Anschluss an Bus/Bahn für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gewährleistet werde. Wenn die Planverfasserin und die Vorinstanz diesen Vorschlag nicht weiter verfolgt haben, ist dies nicht zu beanstanden. Denn mit diesem Vorschlag sind Anpassungen im Bereiche der Gleise der SBB erforderlich, was auch die Beschwerdeführerin nicht in Abrede stellt. Solche Anpassungen verlangen die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens nach Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101), wie die Beschwerdegegnerin zu Recht betont. Eine derart weitgehende Anpassung des Bahnhofs wurde von dieser nie in Aussicht gestellt oder thematisiert (...). Auch wenn diese Variante nie detailliert durchgeplant und die damit verbundenen Kosten nie ermittelt wurden, liegt es auf der Hand, dass die damit verbundenen Aufwände so hoch anzusetzen wären, dass diese mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit von vornherein nicht mehr vereinbar wären. Dies umso mehr, als die bestehende Rampe an sich den Anforderungen des BehiG genügt, was auch die Beschwerdeführerin nicht bestreitet. Ferner ist nicht zu vergessen, dass es ausschliesslich um den Neubau des Bushofs geht und nicht um eine Sanierung des bestehenden Bahnhofs. Aufgrund der Haltung der SBB als Grundeigentümerin, welche dem geplanten Projekt (inkl. Abbruch eines Gebäudes) nur unter einer Vielzahl von Auflagen

und Bedingungen zustimmte (...), kann der Planverfasserin, der Beschwerdegegnerin und der Vorinstanz nicht vorgeworfen werden, dass sie davon ausgingen, dass die Fussgänger-ströme vom Bahnhof über die bestehende Rampe und die Treppe zum neuen Bushof gelangen. Inwiefern es unzumutbar sein sollte, den Weg aus dem Bahnhof weiterhin über die bestehende Rampe zu absolvieren, ist nicht erkennbar und kann auch die Beschwerdeführerin nicht überzeugend aufzeigen.

E. 7.5

In Anbetracht der Abklärungen der Planverfasser, Bauherrschaft und Vorinstanz und der vorgenommenen Beurteilung von Vorschlägen seitens der Beschwerdeführerin sowie der nachgereichten, aktualisierten Schlepplinien, die weitere Varianten ausschliessen, erweist sich der Sachverhalt als umfassend abgeklärt. Ausgehend von den vorgegebenen Platzverhältnissen, die sich hier als sehr eng präsentieren (vgl. dazu E. 8.3.2 hernach), ist ihnen nicht vorzuwerfen, dass sie keine zusätzlichen Varianten eingehend erarbeitet haben, bei welchem allenfalls unter Einbezug von zusätzlichem Land Dritter, welches eventuell auf dem Wege der Enteignung erhältlich gemacht würde, auf grosszügigere Platzverhältnisse abgestellt würde. Die vorhandenen Unterlagen sind auch ausreichend, um die Umsetzung der Ziele des BehiG nach Massgabe des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes zu prüfen.

E. 8.1

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 5 Abs. 2 BV) verlangt, dass die Massnahme zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig ist und in einem vernünftigen Verhältnis zu den mit ihr verbundenen Belastungen steht (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 521). Mitunter konkretisiert das Sachgesetz den Grundsatz der Verhältnismässigkeit ausdrücklich zuhanden der rechtsanwendenden Behörde. Falls die gesetzliche Konkretisierung jedoch nicht alle Teilgehalte des Grundsatzes abdeckt, bedarf es eines unmittelbaren Rückgriffs auf die Verfassung (Tschannen/Zimmerlin/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 2009, § 21 N 3). Art. 11 Abs. 1 BehiG konkretisiert das Prinzip der Verhältnismässigkeit im vorliegenden Kontext in der Weise, dass eine Benachteiligung dann hinzunehmen ist, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen insbesondere in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand oder zu den Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht. Als weitere Kriterien, welchen im Rahmen der Interessenabwägung einzelfallweise Rechnung zu tragen ist, nennen Gesetz- und Ordnungsgeber namentlich und mithin im Rahmen einer nicht abschliessenden Aufzählung: Die Übergangsfristen für Anpassungen im öffentlichen Verkehr gemäss Art. 22 BehiG (vgl. Art. 12 Abs. 2 BehiG), die Zahl der Benutzer einer Haltestelle oder Dienstleistung (vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. a BehiV; Art. 15 Abs. 1 lit. b VböV), die Bedeutung der Haltestelle für Behinderte und deren Bedürfnisse (vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. b BehiV; Art. 15 Abs. 1 lit. c VböV), ihre allgemeine Wichtigkeit als Umsteigemöglichkeit auf andere öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Art. 15 Abs. 1 lit. a VböV) sowie ihr provisorischer oder dauerhafter Charakter (vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. c BehiV).

E. 8.2

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt kommt insbesondere folgenden öffentlichen Interessen grosse Bedeutung zu:

E. 8.2.1

So bilden der Bahnhof Wolhusen und der umstrittene Bushof einschliesslich die Verkehrsträger vor Ort einen bedeutenden Verkehrsknotenpunkt für den motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr in der der Region Luzern-West. Auch die Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen hat dies – vorab was den Bushof betrifft – bereits im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens geltend gemacht. Es kann dazu auf den Mitwirkungsbericht der Dienststelle vif vom 1. Mai 2017 hingewiesen werden (...). In der Tat ist die Bedeutung der Kantonsstrasse K 10 spätestens seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Rothenburg-Station auch für die Verbindung Wolhusen-Ruswil gewachsen. Bedeutsam ist zudem der Bahnhof Wolhusen und der hier interessierende Bushof beim Bahnhof. Bahnhof und Bushof dienen, wie erwähnt, hier ebenfalls einem Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr, dessen Bedeutung auch gewachsen ist.

E. 8.2.2

Derzeit führt der Bushof Wolhusen drei Buslinien zusammen. Inskünftig sollen es fünf sein, was den Bedeutungszuwachs (E. 8.2.1) gut widerspiegelt. Demzufolge soll der Bushof gemäss Projekt grösser werden und über fünf – anstelle der bisherigen bloss drei – Haltestellen verfügen. Der Umsetzung dieser zusätzlichen zwei Haltestellen kommt ein grosses öffentliches Interesse zu.

E. 8.2.3

Ferner ist davon auszugehen, dass hier regelmässig auch Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer oder andere mobilitätsbehinderte Personen auf dem geplanten Bushof ein- und aussteigen werden. Denn eine Buslinie – namentlich die Linie 64 – verbindet den Bahnhof Wolhusen bzw. den Bushof mit dem Spital Wolhusen. Dies macht deutlich, dass dem Interesse an einer behindertengerechten Bauweise hier besonderes Gewicht beizumessen ist. Soweit ersichtlich, verkennen weder Bauherrschaft noch Vorinstanz, dass der Bushof (zumindest soweit möglich) denn auch in Nachachtung des BehiG behindertengerecht realisiert werden sollte und dass bei den Bushalte-kanten eine Mindesthöhe von 22 cm anzustreben ist. Umgekehrt ist es auch ein öffentliches Interesse, dass die Wege auf dem Bushof und zum Bahnhof für mobilitätsbehinderte Personen so kurz wie möglich gehalten werden. Insbesondere ist zu verhindern, dass diese zwischen Bahnhof und Busperron eine zu lange Wegstrecke bewältigen müssen. Dies gilt aber für alle übrigen Benutzer dieser öffentlichen Verkehrsmittel. Gerade wenn – wie hier – ein derart enger Fahrplan bedient werden muss und die Umsteigezeiten zuweilen gar nur eine Minute betragen, kommt der Länge dieser Fusswege grosse Bedeutung zu.

E. 8.2.4

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist sodann ein zentrales Anliegen. Gerade wenn grosse Verkehrsströme zu lenken sind, ist dieser Faktor sehr wichtig. Im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist auch die Notwendigkeit der Einhaltung der entsprechenden VSS-Vorschriften zu nennen.

E. 8.2.5

Sodann ist nicht zu beanstanden, dass die Bauherrschaft die Fahrplanstabilität betont. Die Einhaltung des Fahrplans ist für die Benutzer der Busse, sei es für einen Anschluss an den SBB-Fahrplan oder für eine Weiterfahrt mit dem Bus, von besonderer Wichtigkeit. Um diese sicherzustellen, zeigt die Bauherrschaft nachvollziehbar auf, dass eine grösstmögliche Flexibilität hinsichtlich der Bedienung der einzelnen Haltekanten auf dem Busterminal notwendig ist. Insbesondere müssen die Busse unabhängig voneinander abfahren und

überholen können. Insofern steht auch dieser Aspekt im öffentlichen Interesse. Diese notwendige Flexibilität gewinnt zusätzlich an Bedeutung, wenn man sich vor Augen hält, dass zu den Hauptverkehrszeiten sich bis zu vier Busse gleichzeitig an den Haltestellen befinden. Dies wird auch von der Beschwerdeführerin nicht substantiiert in Frage gestellt. Diese Situation ist unvermeidbar, da diese Busse zu unterschiedlichen Zeiten anfahren, aber unterschiedliche Standzeiten aufweisen. Es ist zudem realistisch, wenn die Beschwerdegegnerin darauf hinweist, dass trotz des Kantonsstrassenprojekts Busfahrplanverspätungen eintreten werden. Umso wichtiger ist es, dass diese Busse auf dem Bushof einander überholen und zügig in die Kantonsstrasse einbiegen können.

E. 8.2.6

Gerade bei einem Bushof vor einem Zugbahnhof treffen verschiedene weitere öffentliche Interessen aufeinander. Dabei ist daran zu erinnern, dass das strittige Projekt nicht nur den Busbahnhof, sondern auch die Erstellung einer ausreichenden Park+Ride-Anlage, von Velo- und Mofaabstellplätzen sowie Kurzzeitparkplätze umfasst. Die Umsetzung all dieser Teilbereiche liegt im öffentlichen Interesse. Dazu gehört auch die Gewährleistung des Freiverlads der SBB. Darauf hat die SBB in ihrem Schreiben vom 12. Dezember 2016 ausdrücklich hingewiesen (...).

E. 8.2.7

In Anbetracht des notwendig gewordenen Ausbaus des ÖV-Angebots sowie der grossen Anzahl der Benutzer gilt es schliesslich auch deren Bedürfnisse zu beachten. Dazu gehört u.a. ein Laden, der ein entsprechendes Sortiment aufweist. Dem bestehenden Laden "avec" im Gebäude Nr. y (Ladenlokal, mit Lage, WC, Putzraum, Kühlanlage und Büro) kommt daher ebenfalls eine wichtige Funktion auf dem Bahnhofareal zu.

E. 8.3

Vor dem Hintergrund dieser teilweise divergierenden öffentlichen Interessen ist nachfolgend zu prüfen, ob der geplante Bau von vier Haltekanten mit einer Höhe von 16 cm bzw. nur eine Haltekante mit einer Höhe von 22 cm, mit dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz gerechtfertigt werden kann.

E. 8.3.1

Nach Lage der Akten wird mit dreiachsigen ÖV-Bussen gerechnet, für die gemäss technischem Bericht Nr. 10088-TB vom 25. Januar 2019 eine Bushaltelänge von je 15 Metern zur Verfügung stehen soll (TB, S. 16). Eine Aktualisierung der Schleppkurven hat im Gerichtsverfahren ergeben, dass künftig mit dem Einsatz von Bussen zu rechnen ist, die eine Länge von 12 m aufweisen. Gemäss Situationsplan M 1: 200 Nr. 10088-513 vom 25. Januar 2019 (...) sollen die projektierten fünf Bushaltestellen entlang zweier Perrons (Perrons A und B) angelegt werden. Das Perron A liegt entlang der Kantonsstrasse und bietet Platz für drei Bushaltestellen. Das Perron B fasst zwei Bushaltestellen und befindet sich südlich des Perrons A. Der Freiraum zwischen den parallel angelegten Perrons A und B bietet Raum für die Fahrgasse der zu- und weggehenden Busse. Werden die Bus-Haltestellen nach Massgabe des Situationsplans Nr. 10088-513 vom 25. Januar 2019 realisiert, kann nur gerade bei einer einzigen Bushaltestelle – d.h. konkret bei der ersten auf dem Perron A vorgesehenen westlichen Haltestelle – die angestrebte Haltekantenhöhe von 22 cm eingehalten werden. Bei den übrigen vier Haltestellen sei diese Kantenhöhe nach Darstellung der Bauherrschaft und der Vorinstanz zufolge der dafür zu kurzen Haltekanten nicht realisierbar. Für das Verständnis drängen sich in diesem Kontext Überlegungen zu

realisierbaren Busmanövern auf. In dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass die an- und weggehenden Busse einen beträchtlich längeren Fahrweg zurücklegen müssen, als dies ein verengter Blick auf die Fahrzeuglänge von 12 Meter auf den ersten Blick vermuten lässt. Naheliegender erscheint, dass die Busse für An- und Wegfahrmanöver sicher eine grössere Länge beanspruchen, denn nur mit hinreichendem Fahrzeugabstand sind sie in der Lage, beim Bushof unabhängig voneinander zu zirkulieren. Unter Berücksichtigung der aufgezeigten Rahmenbedingungen hat die Bauherrschaft gemäss Situationsplan Nr. 10088-513 vom 25. Januar 2019 fünf Haltestellen auf den Perrons A und B angelegt. Dabei ist aber zu beachten, dass bei den engen räumlichen Verhältnissen bei vier Haltestellen zu- und weggehende Busse streckenweise Manöver ausführen müssen, bei welchen Teile der Karosserie die Haltekanten tangieren. Anders gewendet: Sie müssen über Haltekanten "wischen", um die erforderlichen Kurven fahren zu können, was nur eine Haltekante von 16 cm erlaubt. Bei diesen niedrigeren Haltekanten sind die Zu- und Wegfahrmanöver der Busse zu bewältigen, ohne dass die Karosserie beschädigt wird. Umgekehrt liegt es auf der Hand, dass bei 22 cm hohen Haltekanten solche Verkehrsmanöver nicht möglich sind. Irgendwelche Anhaltspunkte dafür, dass diese verkehrs- und fahrzeugrelevanten Parameter auf unzutreffenden Abklärungen beruhen würden, sind nicht ersichtlich und werden von der Beschwerdeführerin auch nicht dargetan. Ihres Erachtens hätte die Bauherrschaft unter Berücksichtigung behinderungsrechtlicher Aspekte den Platz für den Bushof in einer Weise erweitern müssen, damit bei allen Bushaltestellen Bushaltekanten von 22 m realisiert werden könnten.

E. 8.3.2

Bei der gegenseitigen Abwägung und Umsetzung der ermittelten öffentlichen Interessen (vgl. E. 8.2) sind die konkreten Verhältnisse vor Ort entscheidend:

E. 8.3.2.1

Auszugehen ist von der bereits mehrfach beschriebenen Enge der Platzverhältnisse. Diese werden durch Faktoren wie die Bahnlinie, die Kantonsstrassenführung, die Verengung gegen das Dorf Willisau oder die bestehenden Gebäude, Treppen und Rampen auf dem Bahnhofsareal vorgegeben und definiert.

E. 8.3.2.2

Aufgrund dieser engen Platzverhältnisse können die vielen öffentlichen Interessen nur dadurch umgesetzt werden, wenn nach einer gegenseitigen Abwägung Abstriche oder Kompromisse zugelassen werden. Die von der Vorinstanz getroffene Interessenabwägung erweist sich als umfassend und nachvollziehbar. Dass sie dabei das Hauptaugenmerk auf die Verkehrssicherheit gelegt hat, ist richtig. Es kann nicht angehen, die Ziele des BehiG zu Lasten der Verkehrssicherheit durchsetzen zu wollen. Es gilt insbesondere auch die Sicherheit der mobilitätsbeeinträchtigten Personen zu gewährleisten. Das strittige Bauprojekt sieht klare Verkehrswege und eine Entflechtung der Verkehrsströme vor. Letztere wird durch die Trennung der Park+Ride-Anlage vom Busbetrieb sowie der Gewährleistung des von den SBB geforderten Freilads erreicht. Mit Verweis auf das öffentliche Interesse an der Fahrplanstabilität, der Flexibilität und insbesondere dem Umstand, dass sichergestellt sein muss, dass die Busse die Haltekanten unabhängig verlassen und einander überholen können, ist die Notwendigkeit eines Überwischens der jeweiligen Haltekanten nicht zu vermeiden. Dies ist aber nur möglich bei einer Halte-kante von 16 cm.

E. 8.3.2.3

Wenn der Bushof durchgehend über 22 cm hohe Haltekanten verfügen sollte, müsste nach der einleuchtenden Argumentation der Bauherrschaft dafür eine wesentlich weitreichendere Projektierungsfläche in Anspruch genommen werden, und zwar auf dem SBB-Baugrundstück Nr. z, da andere Grundstücke Dritter hierfür aufgrund der konkreten Gegebenheiten von vornherein nicht in Frage kommen. Raum dazu böte in östlicher Richtung auf den ersten Blick der Park+Ride-Parkplatz. Doch unter dem Aspekt einer optimalen Mobilität an der Schnittstelle von Individual- und öffentlichem Verkehr kommt diesem Parkplatz allerdings hohe Bedeutung zu. Es besteht für das Kantonsgericht auch keine Veranlassung anzunehmen, dass dieser eine zu grosse Anzahl von Parkplätzen aufweisen würde. Den Vorinstanzen, denen im Rahmen der interessierenden Projektierung im Übrigen ein beträchtlicher Ermessensspielraum zuzubilligen ist, kann unter den gegebenen Umständen keine Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit vorgeworfen werden, wenn die Gemeinde Wolhusen bzw. dessen Regionales Bauamt weder teilweise noch integral auf den Park+Ride-Parkplatz verzichtet. Fraglich ist ferner, ob im Sinn einer weiteren Variante allenfalls auf den "avec-Laden" (Gebäude Nr. y) auf dem SBB-Baugrundstück Nr. x verzichtet werden sollte, um so einen Raumgewinn für die eine oder andere längere Haltekante, die eine Höhe von 22 m technisch bewältigen könnte, realisieren zu können. Dem ist entgegen zu halten, dass – wiederum mit Blick auf den Ermessensspielraum der Behörden im Rahmen der Planung und der Zurückhaltung des Gerichts bei Überprüfung einer solchen Alternative – nicht zu beanstanden ist, wenn Bauherrschaft und Vorinstanzen den Reisenden, die beim Bahn- bzw. Bushof Wolhusen ein- und aussteigen, ein vergleichbarer Bahnhof-Laden nicht vorenthalten mag; dies umso weniger, als ein solcher sozusagen zur Standardeinrichtung eines vergleichbaren Bahnhofs gehört, zumindest zu einem Bahn- und Bushof an einem vergleichbaren, überregional bedeutsamen Verkehrsknoten-punkt (vgl. dazu E. 8.2.7). Hinzu kommt, dass mit einer zusätzlichen Beanspruchung des Gebäudes Nr. y auf dem SBB-Grundstück Nr. z ohnehin nur eine zusätzliche Fläche in der Längsrichtung von rund 27 m erhältlich gemacht werden könnte. Anschliessend wird der Raum durch die bestehende Rampe und die Treppe des Bahnhofs begrenzt (vgl. vorne E. 7.4). In südlicher Richtung wird dadurch nichts gewonnen, da diese Enge durch die bestehenden Gleise beschränkt wird. Die unzureichende Tiefe der Projektierungsfläche kann mithin von vornherein nicht verändert werden. Zudem ist nicht erstellt, dass allein eine Vergrösserung der Projektierungsfläche in Längsrichtung ausreichen würde, um die fünf Haltekanten vollumfänglich mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm auszustatten. Zudem hätte eine Verlängerung der Haltekanten auch zur Folge, dass die Wege für die Buskunden verlängert würden, was auch zu Lasten der mobilitätsbeeinträchtigten Personen ginge. Dies wirkt sich aufgrund des engen Fahrplans und der knappen Umsteigezeiten ebenfalls nachteilig aus. Auch die Verkehrsströme könnten wohl nicht mehr wie gewünscht entflochten werden. Schliesslich erinnert die Beschwerdegegnerin zu Recht daran, die damit verbundene Verschiebung der Zu- und Ausfahrt hätte auch negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (Einfahrt in die Kantonsstrasse). Wenn die Bauherrschaft auf weitere Abklärungen in diesem Zusammenhang verzichtet hat, ist dies nicht zu beanstanden (vgl. auch vorne E. 7.5). Deshalb und mit Blick darauf, dass bereits der Güterschuppen (...) abgerissen werden muss, würde sich ein zusätzlicher Abbruch des Stationsgebäudes mit Shop, dieser weist laut elektronischem Grundbuch Gravis einen Versicherungswert von Fr. z.-- auf – als unverhältnismässig erweisen.

E. 8.3.3

Damit ist gleichsam auch erstellt, dass das Bauprojekt die Vorgaben der VSS-Norm SN 640 075 einzuhalten vermag. Wie aufgezeigt (vgl. E. 5.2.2) sieht Ziff. 15.3 dieser Norm vor, dass Haltestellen nach Möglichkeit mit Haltekanten auszustatten sind, "welche den niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug mit möglichst geringen Differenzen gewährleisten". Diese Möglichkeit ist hier bedauerlicherweise nicht vollumfänglich gegeben.

E. 8.3.4

Vor diesem Hintergrund ist keine geeignete und zweckmässige Möglichkeit ersichtlich, welche mit einem verhältnismässigen Mitteleinsatz die Projektierungsfläche so weit vergrössern könnte, damit alle fünf Haltekanten auf eine Höhe von 22 cm gebaut werden könnten.

E. 8.4

Bleibt es bei der Projektierungsfläche, wie sie den Planunterlagen entnommen werden kann, erweist sich das Bauprojekt als jene Lösung, welche den betroffenen öffentlichen Interessen zwar Kompromisse abverlangt, aber diesen in einer insgesamt ausgewogenen Weise Rechnung trägt. So führt die Gesamtbetrachtung zum Ergebnis, dass der projektierte Bushof Wolhusen, der bei vier von fünf Bushaltekanten bloss eine Höhe von 16 cm aufweist und deswegen ein selbständiges Ein- und Aussteigen Behinderter, die mit dem Rollstuhl unterwegs sind, nicht zulässt, vor dem Grundsatz des in Art. 11 Abs. 2 BehiG verankerten Prinzip der Verhältnismässigkeit Bestand hat. Dass den Zielen des BehiG hier nicht vollends Rechnung getragen werden konnte, ist bedauerlich, letztlich aber den konkreten Verhältnissen vor Ort geschuldet. Umgekehrt müssen auch andere öffentliche Interessen Abstriche hinnehmen. Nach Abwägung aller Aspekte erscheint es daher nicht als unzulässig, wenn hier den mobilitätsbehinderten Personen die Möglichkeit eines niveaugleichen und damit selbständigen Ein- oder Ausstiegs lediglich beschränkt auf eine von fünf Haltekanten eröffnet wird. Es ist keine taugliche Lösung ersichtlich, um alle fünf Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm auszustatten. Aus den dargelegten Gründen ist es zudem notwendig, Bussen das erforderliche Überwischen der Haltekanten zu erlauben. In Anbetracht der konkreten Umstände ist es letztlich auch den mobilitätsbeeinträchtigten Personen zumutbar, weiterhin mittels Rampe in den Bus einzusteigen. Allerdings ist beim Betrieb des Bushofs darauf zu achten, dass jene Haltekante mit einer Höhe von 22 cm für die Buslinie zur Verfügung gehalten wird, die zum Spital Wolhusen (Linie 64) führt. Denn bei dieser Linie darf davon ausgegangen werden, dass dort die grösste Anzahl an mobilitätsbehinderten Personen einsteigen wird. Deswegen dringt die Beschwerdeführerin mit ihrer Rechtsvorkehr nicht durch, was – soweit darauf einzutreten ist – zur Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde führt, woran auch die übrigen Einwände der Beschwerdeführerin nichts zu ändern vermögen. Dies gilt auch für die Eventualanträge der Beschwerdeführerin.

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