

10. Juli 2013

Schriftliche Anfrage

von Hans Jörg Käppeli (SP)

Die Infrastrukturen von Tram und Trolleybus unterstehen grundsätzlich dem Eisenbahngesetz (EBG). Demzufolge werden Tram- und Trolleybus-Projekte in der Regel im Rahmen eines Plan-genehmigungsverfahrens unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) geprüft und genehmigt. Dies wurde zB beim Tram Zürich West und beim Tram Hardbrücke so gehandhabt, bzw. ist bei der Tramverlegung Tram 2 so geplant.

Solche Projekte weisen vorbildliche Haltestellen auf, die ohne Kompromisse die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllen. Gleichwohl hat das BAV in der Plan-genehmigung des Trams Hardbrücke in einer zwingenden Auflage, im Interesse von Menschen mit Behinderungen, eine wesentlich bessere Ausgestaltung der Haltekanten für die Trolley-busse verfügt. Die Haltekanten müssen eine Höhe von 23 cm aufweisen, entgegen dem bisher in Zürich üblichen Standard von 16 cm.

Andererseits werden sehr viele Tramprojekte nach kantonalem Strassengesetz genehmigt, wie zB die neuen Haltestellen Rennweg oder der Linie 11 auf dem Bahnhofplatz Süd in Oerlikon. Bei diesen Projekten kommt es sehr häufig vor, dass nur Kompromisslösungen angewendet werden. So erfüllen die Haltestellenkanten nur auf einer sehr beschränkten Länge die Anforder-ungen des BehiG. Es werden nur sogenannte „Kissen“ ausgeführt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieso werden unterschiedliche Genehmigungsverfahren angewendet?
2. Wie wird sichergestellt, dass die Ausführungsbestimmungen des EBG auch bei den Ver-fahren nach Strassengesetz eingehalten werden, da das EBG als eidgenössisches Gesetz dem kantonalen Strassengesetz übergeordnet ist?
3. Wieso werden bei den Verfahren nach Strassengesetz nicht die gleich strengen Anforder-ungen angewendet? Geniessen die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, bzw. die Menschen mit Behinderungen unterschiedlichen Rechtsschutz in Abhängigkeit des angewendeten Verfahrens?
4. Welche Rechtsmittel können gegen die lascheren Genehmigungen gemäss Strassengesetz ergriffen werden? Kann das BAV bei den Tramprojekten als überordnete Instanz zur Durch-setzung des EBG abgerufen werden? Gibt es dazu einschlägige Erfahrungen?
5. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass die Kompromisslösungen, wie bei den Beispielen der Haltestellen Rennweg und Bahnhofplatz Süd in Oerlikon, einer strengen Prüfung durch das BAV standhalten würden? Wird diese Ansicht aufgrund der Erfahrung beim Tram Hardbrü-cke weiterhin aufrechterhalten?
6. Ist der Stadtrat bereit künftige Tramprojekte auch bei Anpassungen der Infrastruktur dem BAV vorzulegen?
7. Ist der Stadtrat bereit, die bisher angewendete Genehmigungspraxis durch das BAV über-prüfen zu lassen?

