

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 1. März 2017

114.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Ausrüstung von behindertengerechten Bushaltestellen mit dem Züri-Bord, Angaben zu den Spezifikationen und Vorschriften sowie zum Konzept betreffend der weiteren Ausstattung von Haltestellen und den budgetierten Kosten

Am 30. November 2016 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/423, ein:

Behindertengerechte Bushaltestellen (BehiG) erlauben ein bequemerer, sicheres und schnelles Ein-/Aussteigen in die Busse. Das bedingt, dass die Busse möglichst nahe an die Haltkante fahren und die Haltekante selbst möglichst die gleiche Höhe aufweist wie der Boden der Niederflurbusse. Dies wird mit dem Züri-Bord erreicht.

Nach einer Testphase baut nun das Tiefbauamt offensichtlich bei Bushaltestellen, wie aktuell z.B. beim Helvetiaplatz, das BehiG-konforme Züri-Bord ein.

Vorbild für das Züri-Bord sind das Kassler oder Dresdener Sonderbord, die schon über 20 Jahre in mehreren Ländern, auch in der Schweiz, in Einsatz sind. Im Gegensatz zu den Vorbildern ist das Züri-Bord aus Granit.

Das Züri-Bord wird zurzeit auch in der St. Gallen bei mehreren Haltestellen eingebaut.

Der Unterzeichnende freut sich riesig, dass seine Bemühungen, seit 12 Jahren anständige Bushaltestellen zu fordern, endlich umgesetzt werden.

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

1. Weil das Züri-Bord kein Standardprodukt ist, braucht es eine Spezifikation und technische Vorschriften für den Einsatz. Können diese Spezifikation (Material, Abmessungen, Normalprofile, Lieferanten, etc.) und die technischen Vorschriften zur Verfügung gestellt werden?
2. Wie werden die Anforderungen des BehiG bis Ende 2023 umgesetzt? Kann das Gesetz bis dann erfüllt werden?
3. Gibt es ein Konzept zum Einsatz des Züri-Bords bei Neubauten und Sanierungen?
4. Gibt es ein Konzept für den Ersatz der bestehenden Buskanten? Bitte Angaben zu Ort, Ausgestaltung, Teillösungen, Verzicht auf Massnahmen mit Begründungen. Was sind die Zielsetzungen und die Kriterien? Welche Mittel sind erforderlich?
5. Werde die Kosten vom Kanton übernommen, da es sich um Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs handelt? Ist vorgesehen dem Gemeinderat eine Kreditvorlage zu unterbreiten?
6. Welche Haltestellen werden in den Jahren 2016, 2017 und 2018 mit neuen Kanten ausgestattet? Bitte detaillierte Aufstellung nach Ort, Fahrrichtung und Umfang und Ausgestaltung der Projekte.
7. Wie wurde das Projekt der Haltestelle Helvetiaplatz der Linie 32 stadtauswärts öffentlich aufgelegt und genehmigt? Was kostet diese Erhöhung dieser Haltestelle?
8. Wie wird bei solchen Projekten grundsätzlich die Mitwirkung der betroffenen Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs gewährleistet und wie erfolgt die rechtliche Genehmigung?
9. Welche Mittel (Bitte detaillierte Aufstellung) sind im Budget 2017 für die Erhöhung von Bushaltestellen eingeplant?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Weil das Züri-Bord kein Standardprodukt ist, braucht es eine Spezifikation und technische Vorschriften für den Einsatz. Können diese Spezifikation (Material, Abmessungen, Normalprofile, Lieferanten, etc.) und die technischen Vorschriften zur Verfügung gestellt werden?»):

Die «Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Bus» ist seit November 2016 auf der Internetseite des Tiefbauamts (www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt >Fachunterlagen >Richtlinien & Arbeitshilfen >Richtlinien Haltestellen) abrufbar.

Die technischen Vorschriften zum Zürich-Bord (behindertengerechte und hohe Haltekante mit 22 cm Einstiegshöhe) sind ab Ende Januar 2017 ebenfalls im Internet unter den TED-Normen zu finden (vgl. TED-Detail 16.83: www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt > Fachunterlagen > TED Normen).

Die Abteilung Werterhaltung, Einkauf und Logistik, des Tiefbauamts selektiert jeweils die verschiedenen Lieferantinnen oder Lieferanten pro Bestellung.

Zu Frage 2 («Wie werden die Anforderungen des BehiG bis Ende 2023 umgesetzt? Kann das Gesetz bis dann erfüllt werden?»):

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG, SR 151.3) sieht vor, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung wurde ins Nachhaltigkeitsmonitoring der Stadt Zürich aufgenommen (www.nachhaltigkeitsmonitoring.ch/menschen-mit-behinderung). Als Fortschrittsindikator für die Umsetzung der Gleichstellung im öffentlichen Verkehr dient der Anteil behindertengerechter Ein- und Aussteigevorgänge. Dieser wird jährlich von den Verkehrsbetrieben (VBZ) erhoben und berücksichtigt den Einsatz von Niederflurfahrzeugen sowie den Ausbaustandard der Infrastruktur (stufenfrei oder mit Rampe). Im Jahr 2015 waren 52 Prozent aller Ein- und Aussteigevorgänge bei den VBZ in der Stadt Zürich behindertengerecht. Das bedeutet, dass Niederflurfahrzeuge eingesetzt wurden und stufenfrei (25 Prozent) oder mit Einsatz der Rampe (27 Prozent) ein- und ausgestiegen werden konnte. Die exakten Fahrplanangaben zu diesen behindertengerechten Reisemöglichkeiten sind im elektronischen Fahrplan abrufbar. Bis Ende 2023 soll eine weitere Steigerung der Behindertengerechtigkeit auf 85 Prozent erzielt werden, wobei ausschliesslich Niederflurfahrzeuge im Einsatz sind. Davon sollen 60 Prozent der Ein- und Aussteigevorgänge stufenfrei erfolgen und bei 25 Prozent ist vorgesehen, dass die Rampe eingesetzt werden kann.

Zu Frage 3 («Gibt es ein Konzept zum Einsatz des Züri-Bords bei Neubauten und Sanierungen?»):

Das Tiefbauamt sieht vor, den Einsatz des Zürich-Bords an allen Bushaltekanten im Perimeter der jeweils geplanten Strassenbauprojekte zu prüfen und, wenn technisch möglich, umzusetzen. Zusätzlich sind 2016/17 insgesamt rund 15 reine Haltekantenprojekte («Startschuss-Projekt») zur Umsetzung vorgesehen oder teilweise bereits realisiert worden. Hierzu gehört auch die angesprochene Haltekante am Helvetiaplatz.

Zu Frage 4 («Gibt es ein Konzept für den Ersatz der bestehenden Buskanten? Bitte Angaben zu Ort, Ausgestaltung, Teillösungen, Verzicht auf Massnahmen mit Begründungen. Was sind die Zielsetzungen und die Kriterien? Welche Mittel sind erforderlich?»):

Die bestehenden Bushaltekanten werden im Rahmen der regulären Erneuerung untersucht und beurteilt. Grundsätzlich soll, wie in der aufgeführten «Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Bus» beschrieben, bei jeder Kante der Einsatz einer 22 cm hohen Kante geprüft werden.

In den vergangenen Jahren sind bereits rund 200 Haltekanten mit einem 16 cm hohen Bord ausgestattet worden, um den behindertengerechten Einstieg zu gewährleisten. Allerdings ermöglichen diese Haltekanten lediglich einen Fahrzeugeinstieg mit Rampe und Hilfestellung durch das Fahrpersonal.

Zu Frage 5 («Werde die Kosten vom Kanton übernommen, da es sich um Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs handelt? Ist vorgesehen dem Gemeinderat eine Kreditvorlage zu unterbreiten?»):

Da die Kosten im Rahmen der regulären Strassenbauprojekte anfallen, werden diese je nach Zuständigkeit (kommunale oder überkommunale Strasse) durch die Stadt oder den Kanton getragen. Da die Kosten als gebundene Ausgaben zu bewilligen sind, wird es keine separate Kreditvorlage für den Gemeinderat geben.

Zu Frage 6 («Welche Haltestellen werden in den Jahren 2016, 2017 und 2018 mit neuen Kanten ausgestattet? Bitte detaillierte Aufstellung nach Ort, Fahrriichtung und Umfang und Ausgestaltung der Projekte.»):

Für den Einsatz des Zürich-Bords wurde neben regulären Erneuerungen zusätzlich ein Projekt zum Umbau von 15 Haltekanten lanciert («Startschuss-Projekt»). Im Jahr 2016 sind insgesamt bereits folgende Kanten mit einem 22 cm hohen Bord an mindestens der zweiten Türe der Busse (Einstieg für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität) umgebaut worden:

1. «Neunbrunnenstrasse» stadteinwärts
2. «Wonnebergstrasse» stadteinwärts
3. «Wonnebergstrasse» stadtauswärts
4. «Appenzellerstrasse» stadtauswärts
5. «SBB-Werkstätte» stadtauswärts
6. «Höschgasse» stadteinwärts
7. «Winzerhalde» stadtauswärts
8. «Hohenklingensteig» stadtauswärts
9. Militärstrasse, Haltestelle «Kanonenengasse» stadteinwärts
10. Langstrasse, Haltestelle «Helvetiaplatz» stadtauswärts
11. Wallisellenstrasse, Haltestelle «Messe / Hallenstadion» Richtung Wallisellen
12. Wallisellenstrasse, «Haltestelle Riedgraben» Richtung Wallisellen
13. Birchstrasse, Haltestelle «Bollingerweg» stadtauswärts
14. Birchstrasse, Haltestelle «Bollingerweg» stadteinwärts
15. Leimgrübelstrasse, Haltestelle «Leimgrübelstrasse» stadteinwärts
16. «Bahnhof Hardbrücke» (Höhe von 28 cm) stadtauswärts

Für das Jahr 2017 sollen folgende Projekte im Rahmen des «Startschuss-Projekts» umgesetzt werden:

1. Flurstrasse, Haltestelle «Kappeli» stadtauswärts
2. Wallisellenstrasse, Haltestelle «Riedgraben» stadteinwärts
3. Wallisellenstrasse, Haltestelle «Hallenbad Oerlikon» stadteinwärts
4. Bahnhof Hardbrücke (Höhe 28 cm), stadteinwärtssowie voraussichtlich fünf weitere noch zu definierende Kanten.

Bei allen anderen Haltestellen werden im Rahmen der regulären Strassenbauprojekte behindertengerechte Haltekanten erstellt. Hierfür gibt es keine separate Planung und auch keine entsprechende Aufstellung.

Zu Frage 7 («Wie wurde das Projekt der Haltestelle Helvetiaplatz der Linie 32 stadtauswärts öffentlich aufgelegt und genehmigt? Was kostet diese Erhöhung dieser Haltestelle?»):

Das Projekt wurde nicht öffentlich aufgelegt. Es handelt sich um untergeordnete Anpassungen.

Die Kosten für die Anpassung der Haltestelle Helvetiaplatz belaufen sich auf rund Fr. 65 000.– bis Fr. 70 000.–. Dabei handelt es sich um eine Ausnahme, da dieser Umbau isoliert und nicht im Zusammenhang mit einer ohnehin anstehenden Sanierung der Strasse stattgefunden hat. Daher sind diese Anpassungen deutlich teurer ausgefallen als im Regelfall, bei dem geringere Kosten entstehen (vgl. Fragen 5 und 9).

Zu Frage 8 («Wie wird bei solchen Projekten grundsätzlich die Mitwirkung der betroffenen Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs gewährleistet und wie erfolgt die rechtliche Genehmigung?»):

Die Mitwirkung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Verfahren der Projektauflage nach § 13 und § 16 Strassengesetz (StrG; LS 722.1).

Zu Frage 9 («Welche Mittel (Bitte detaillierte Aufstellung) sind im Budget 2017 für die Erhöhung von Bushaltestellen eingeplant?»):

Es sind keine separaten Mittel im Budget eingestellt. Die Kosten sind im Rahmen der regulären Projektkosten veranschlagt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti