

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

30.08.2006

**989.**

### **Schriftliche Anfrage von Joe A. Manser betreffend VBZ, Konzept für alters- und behindertengerechte Haltestellen.**

Am 31. Mai 2006 reichte Gemeinderat Joe A. Manser (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/212 ein:

Gemäss Informationen in der „ZVV-Fachkommission für Behinderten-Fragen“ hat in der Stadt Zürich der „Stab Verkehr“ am 3. April ein Konzept und eine Grobnetz-Planung für die alters- und behindertengerechte Ausgestaltung der 374 Tramhaltestellen im Tramnetz der Stadt Zürich verabschiedet.

Am 4. Januar 2006 hat die VBZ bei einer Informationssitzung mit Vertretern der Behindertenkonferenz die technische Lösung für vier Varianten von alters- und behindertengerechten Haltestellen vorgestellt und diskutiert. Die vier Lösungstypen sowie deren Einsatzkriterien sind aus Sicht der zukünftigen Tramkunden mit einer Mobilitätsbehinderung als gut und zweckdienlich beurteilt worden.

Für rund zwei Dutzend Haltestellen war zu diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt, welche Lösungstypen zur Anwendung kommen werden, und für einzelne Haltestellen soll es angeblich sogar gar keine Lösung geben.

Am 27. August 2003 habe ich zum selben Fragenkomplex eine dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht. Die Antworten des Stadtrates vom 23. September 2003 zu den Fragen 1 bis 3 waren eher nebulös.

Aufgrund der aktuellen Zielvorstellungen bitte ich den Stadtrat nun um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was beinhaltet und bezweckt zusammenfassend das vom Stab Verkehr verabschiedete Konzept?
2. Für wie viele der 374 Tramhalteanten ist noch offen, welcher der vier Lösungstypen von Haltestellenerhöhung gebaut werden wird? Ich bitte um eine tabellarische Auflistung.
3. Bei wie vielen und welchen Halteanten ist es vorgesehen, gar keinen stufenlosen Einstieg zu schaffen? Ich bitte um tabellarische Auflistung mit einer kurzen Begründung, warum keine Haltekantenerhöhung machbar sein soll.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Vorbemerkungen:**

Zur besseren Verständlichkeit der folgenden Ausführungen eine kurze Umschreibung einiger verwendeter Begriffe:

Erhöhte Kante (synonym: niveaugleicher Einstieg, ebenerdiger Ein- stieg)	Unter dem Begriff der erhöhten Kante werden die vom Fragesteller genannten vier Varianten zusammengefasst: Durchgehend auf 30 cm erhöhte Haltekante über die ganze Länge der Haltestelle (Normalfall). Ein 30 cm hohes Kissen auf Höhe der dritten Fahrzeughöhe, übrige Haltekante auf 16 cm (Minimallösung). Eine partiell auf 30 cm erhöhte Haltekante mit Absenkungen hinten und vorne auf 13 cm bei platzartigen Haltestellen, um deren Zugänglichkeit und die Querung zu erleichtern. Eine partiell auf 30 cm erhöhte Haltekante von höchstens 15,8 m Länge, welche hinten auf 16 cm abgesenkt ist. Diese Lösung muss bei kombinierten Tram-/Bushaltestellen gewählt werden, da die Aussenschwennktüren der Busse sonst den Randstein touchieren. Alle Varianten haben gemeinsam, dass sie den Passagieren einen niveaugleichen oder ebenerdigen Einstieg erlauben, d. h. von der Haltekante zum Wageninnern muss keine Steigung überwunden werden.
---	---

Rampengängig	Eine Haltestelle wird dann als rampengängig bezeichnet, wenn die im Tram mitgeführte mobile Faltrampe so eingesetzt werden kann, dass auf der Haltestelle sowohl genügend Manövrierraum für die sichere Auffahrt mit allen Rollstuhltypen (einschliesslich Minitrac, s. unten) besteht, und gleichzeitig die entstehende Rampenneigung innerhalb der Toleranzwerte liegt.
Stufenfreier Einstieg	Ein stufenfreier und somit rollstuhlgängiger Einstieg ist an allen Haltestellen mit partiell oder ganz erhöhter Haltekante sowie an den rampengängigen Haltestellen möglich. Unabhängig von der Ausgestaltung ist mit einem stufenfreien Einstieg die Vorgabe des Behindertengesetzes erfüllt.
Minitrac	Mittels Elektromotor angetriebenes Zuggerät für Rollstühle; Rollstühle mit Minitrac bedürfen eines bedeutend grösseren Manövrierraums auf der Haltestelle und im Fahrzeug.

Gemäss dem per 1. Januar 2004 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen Anlagen und Bauten im öffentlichen Verkehr bis spätestens 2024 behindertengerecht ausgestaltet sein. Bis 2014 soll durch zusätzliche Investitionen der öffentlichen Hand ausserhalb der ordentlichen Erneuerungen ein Grobnetz als Basiserschliessung für Behinderte realisiert werden.

Welche Haltestellen dieses Grobnetz im Kanton Zürich umfasst, wurde auf Basis des Behindertenkonzepts MobilPlus des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) bereits im Jahr 2004 definiert. Aufgenommen wurden alle wichtigen Umsteigepunkte, Haltestellen von gesellschaftlichem oder behindertenspezifischem Interesse (Behinderteninstitutionen, Ämter, Theater usw.) sowie Haltestellen mit Frequenzen von mehr als 500 bis 700 Ein- und Aussteigenden täglich.

In der Stadt Zürich umfasst das Grobnetz beim Tram 148 von 175 Haltestellen bzw. 315 von 370 Haltekanten. Bis 2014 ist folgende Entwicklung betreffend die Einstiegssituationen geplant:

Tabelle 1: Einstiegssituation VBZ-Tramnetz, Stand Dezember 2006

	Anz. Haltekanten Grobnetz Tram	Anz. Haltekanten restliches Netz	Anz. Haltek. total im Tramnetz VBZ
Erhöhte Kante (30 cm)	69	2	71
Rampengängig	114	15	129
Kein stufenfreier Einstieg möglich	132	38	170
Total	315	55	370

Tabelle 2: Einstiegssituation VBZ-Tramnetz, Zielvorstellung Dezember 2014

	Anz. Haltekanten Grobnetz Tram	Anz. Haltekanten restl. Netz	Anz. Haltek. total im Tramnetz VBZ
Erhöhte Kante (30 cm)	218	4	222
davon aus Sonderkredit		<b>61</b>	
Rampengängig	78	16	94
davon aus Sonderkredit		<b>29</b>	
Kein stufenfreier Einstieg	19	35	54
Total	315	55	370

Eine Mehrheit der Haltekanten des Grobnetzes wird im Rahmen normaler Unterhalts- und Sanierungsarbeiten bis 2014 erhöht. Mit einem Sonderkredit sollen die weiteren Haltekanten erhöht werden, bei denen bis 2014 keine Unterhaltsarbeiten vorgesehen sind.

**Zu Frage 1:** Der Stab Verkehr verabschiedete an seiner Sitzung vom 3. April 2006 einen Schlussbericht als Grundlage für die kantonale und eventuell städtische Vorlage, mit der Beiträge für die vorzeitige Haltestellenanpassung im ZVV bis 2014 ausserhalb der regulären Erneuerungsprojekte der Verkehrsunternehmen erwirkt werden sollen. Der Schlussbericht macht also lediglich Aussagen zu den 90 Haltekanten (siehe Tabelle 2) an 47 Haltestellen, für deren vorgezogene Anpassung ein Staatsbeitrag beantragt werden soll. Je nach Höhe des vom Kantonsrat zu bewilligenden Staatsbeitrags wird allenfalls auch noch eine Vorlage vom Gemeinderat zu beschliessen sein (oder das Programm Abstriche erfahren).

Für 17 der betroffenen Haltestellen hatten die VBZ die zu treffenden Massnahmen bereits festgelegt und deren Kosten berechnet. Für die übrigen 30 wurde je ein Vorprojekt einschliesslich Kostenschätzung erarbeitet. Dabei wurden im Rahmen eines Variantenstudiums die jeweiligen Bestvarianten für die entsprechenden Haltestellen evaluiert. Beurteilungskriterien waren der behindertengerechte Zugang, die verkehrstechnische, betriebliche und bauliche Machbarkeit sowie städtebauliche Ansprüche.

Mit der Verabschiedung des Schlussberichtes bekennt sich die Stadt Zürich zum politischen Anliegen, ein für Behinderte benutzbares Grobnetz Tram zu schaffen und beantragt beim Kanton die nötigen zusätzlichen Mittel, um dieses innert der vom BehiG vorgesehenen Frist bis 2014 umsetzen zu können.

**Zu Frage 2:** Über die Art der Ausgestaltung der erhöhten Haltekanten wird im Grobkonzept noch keine Aussage gemacht, da grundsätzlich alle vier Varianten sowie die Rampenlösung die gesetzlichen Vorgaben der behindertengerechten Erschliessung gemäss BehiG erfüllen.

Die Variantendiskussion erfolgt in der Regel beim Eintritt in den Baukoordinationsprozess des Tiefbauamtes.

Eine Aussage zur Variante der Haltekantenerhöhung ist somit – nebst den bereits realisierten Projekten – nur für diejenigen Haltestellen möglich, welche im Rahmen des vom Stab Verkehr verabschiedeten Schlussberichtes betrachtet wurden.

Tabelle 3: Status des Variantenentscheides für die zu erhöhenden Haltekanten im Grobnetz Tram (Stand Juli 2006)

	Anz. Haltekanten Variante bekannt	Anz. Haltekanten Variante offen	Anz. Haltekanten erhöht total in Grobnetz
Erhöhung per Dez. 2006 realisiert	69	-	69
Variante im Rahmen Schlussbe- richt diskutiert	53	2	55
Erhöhung geplant, aber genaue Ausgestaltung der Erhöhung noch offen	-	94	94
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>96</b>	<b>218</b>

**Zu Frage 3:** An folgenden 19 Haltekanten, welche aufgrund der in der Vorbemerkung genannten Auswahlkriterien ins Grobnetz gehören, muss gemäss der Vorprüfung wegen den örtlichen Randbedingungen (Fahrbahnhaltestelle, Längsgefälle, fehlende Breite) auf eine Anpassung verzichtet werden. Hier ist künftig auch kein bzw. nur ein eingeschränkter Rampeneinsatz mit bestimmten Rollstuhltypen möglich. Es handelt sich um eine vorläufige Einschätzung aus heutiger Sicht; sollten sich neue Erkenntnisse ergeben, würden diese selbstverständlich aufgenommen.

Tabelle 4: Haltekanten im Grobnetz Tram, an denen kein bzw. nur ein eingeschränkter stufenloser Einstieg geschaffen wird

Li	Haltestelle	Kante Richtung	Begründung
7	Guggachstrasse	Bhf. Stettbach	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver,

			Inselbreite 2,05 m
7	Guggachstrasse	Wollishofen	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m
8	Helvetiaplatz	Hardplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurtrams im Linieneinsatz, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
8	Helvetiaplatz	Klusplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurtrams im Linieneinsatz, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
3	Hölderlinstrasse	Albisrieden	Fahrbahnhaltestelle ohne Haltekante
3	Hölderlinstrasse	Klusplatz	Fahrbahnhaltestelle ohne Haltekante
3	Klusplatz	Albisrieden	Behindertengängigkeit wird erreicht durch Haltekantenabtausch mit Linien 8 und 15
3	Löwenplatz	Albisrieden	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle möglich (ausschliesslich Minitrac), Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
3	Löwenplatz	Klusplatz	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle möglich (ausschliesslich Minitrac), Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
7	Post Wollishofen	Bhf. Stettbach	Behindertengerechtigkeit wäre nur bei neuer Gleisführung möglich; Verzicht aus finanziellen Gründen, da benachbarte Haltestellen hohe Kanten aufweisen
7	Post Wollishofen	Wollishofen	
11	Radiostudio	Messe/Hallenstadion	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
11	Radiostudio	Rehalp	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
15	Römerhof	Bucheggplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurtrams im Linieneinsatz
15	Römerhof	Klusplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver keine Niederflurtrams im Linieneinsatz
11	Signastrasse	Messe/Hallenstadion	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
11	Signastrasse	Rehalp	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
5	Voltastrasse	Bhf. Enge	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle einschliesslich Minitrac möglich, aber grosses Längsgefälle
5	Voltastrasse	Kirche Fluntern	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, grosses Längsgefälle

An weiteren 35 Haltekanten wird Ende 2014 ebenfalls kein bzw. nur ein eingeschränkter stufenloser Einstieg mit bestimmten Rollstuhltypen möglich sein. Diese gehören aber nicht zum Grobnetz Tram.

Tabelle 5: Haltekanten im restlichen VBZ-Netz, an denen bis 2014 kein stufenloser Einstieg geschaffen wird

Li	Haltestelle	Kante Richtung	Begründung
13	Alte Trotte	Albisgüetli	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
13	Alte Trotte	Frankental	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
2	Bachmattstrasse	Tiefenbrunnen	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m
2	Bachmattstrasse	Farbhof	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m
15	Englischviertelstr.	Klusplatz	Keine Niederflurtrams im Linieneinsatz
2	Freihofstrasse	Farbhof	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m

7	Glattwiesen	Stettbach	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver,
2	Grimselstrasse	Farbhof	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
2	Grimselstrasse	Tiefenbrunnen	Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
8	Güterbahnhof	Hardplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurtrams im Linieneinsatz
8	Güterbahnhof	Klusplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurtrams im Linieneinsatz
4	Hardhof	Werdhölzli	Rampeneinsatz möglich, aber kein stufenloser Haltestellenzugang mit Rollstuhl
4	Helmhaus	Tiefenbrunnen	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle möglich (ausschliesslich Minitrac)
8	Bäckeranlage	Hardplatz	Keine Niederflurfahrzeuge im Linieneinsatz
8	Bäckeranlage	Klusplatz	Keine Niederflurfahrzeuge im Linieneinsatz
9	Langmauerstrasse	Hirzenbach	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m
9	Langmauerstrasse	Heuried	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m
7	Mattenhof	Bhf. Stettbach	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver,
3	Neumarkt	Albisrieden	Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
3	Neumarkt	Klusplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
7	Ottikerstrasse	Bhf. Stettbach	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
7	Ottikerstrasse	Wollishofen	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
14	Stampfenbachplatz	Triemli	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
14	Stampfenbachplatz	Seebach	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle möglich (einschliesslich Minitrac), aber knappe Haltestellenbreite für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
8	Bahnhof Selnau	Hardplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurfahrzeuge im Linieneinsatz
8	Bahnhof Selnau	Klusplatz	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, keine Niederflurfahrzeuge im Linieneinsatz
9	Talwiesenstrasse	Hirzenbach	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
9	Talwiesenstrasse	Heuried	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver
9	Werd	Heuried	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
4	Werdhölzli	Tiefenbrunnen	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle möglich (einschliesslich Minitrac), aber Haltestellenzugang schwierig
11	Wetlistrasse	Messe/Hallenstadion	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
11	Wetlistrasse	Rehalp	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
13	Zwielplatz	Albisgüetli	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Gleisradien zu klein für erhöhte Haltekante
13	Zwielplatz	Frankental	Einsatz mobile Rampe für Rollstühle möglich (ausschliesslich Minitrac)
2	Zypressenstrasse	Farbhof	Haltestelle zu schmal für Rollstuhlmanöver, Inselbreite 2,05 m

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**