

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

24.09.2003

## GR Nr. 2003/317

**1470. Dringende Schriftliche Anfrage von Joe A. Manser betreffend VBZ-Haltestellen, Rollstuhlgängigkeit.** Am 27. August 2003 reichte Gemeinderat Joe A. Manser (SP) und 34 Mitunterzeichnende folgende dringende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2003/317 ein:

Nach über 100 Jahren soll nun endlich auch das Zürcher Tram rollstuhlgängig werden. Diese erfreuliche Zielsetzung haben die VBZ vor einigen Monaten bekannt gegeben. Damit ein selbständiger und stufenloser Ein-/Ausstieg möglich ist, müssen die Haltestellen auf das Niveau des Fahrzeugbodens angehoben werden. Tests mit solchen auf 30 cm Höhe angehobenen Haltestellen an verschiedenen Orten in der Stadt sind positiv verlaufen.

Laut Planung der VBZ wird es allerdings noch rund 10 Jahre dauern, bis sämtliche Tramzüge auch mit einem Rollstuhl benutzbar sind. 20 bis 30 Prozent der Haltestellen werden jedoch auch dann zumal nur erschwert oder gar nicht nutzbar sein. Von den zukünftigen Fahrgästen mit einem Rollstuhl ist also noch weiter Geduld erforderlich. Zu anerkennen ist der Wille der VBZ, die Verhältnisse so rasch wie möglich und im Rahmen der technischen Machbarkeit zu verbessern.

Nachdem der Startschuss der VBZ ins Zeitalter mit rollstuhlgängigen Trams erfolgt ist, haben nun andere Verwaltungsstellen gegen eine generelle Erhöhung der Haltestellen ihre Bedenken angemeldet. Die Erhöhung von Haltestellen bildet jedoch eine zentrale Voraussetzung für ein echt rollstuhlgängiges Tramsystem. Leider muss akzeptiert werden, dass es in einigen Fällen technische Sachzwänge oder Sicherheitsgründe gibt, welche eine Erhöhung verunmöglichen.

Ich frage den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Stimmt es, dass das Amt für Städtebau und die Fachstelle für Stadtentwicklung ästhetische Bedenken gegenüber einer generellen Erhöhung von Haltestellen angemeldet haben, weil sie das Stadtbild verunstalten?
2. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass eine Behinderung bzw. Diskriminierung von Menschen mit einem Handicap aus rein ästhetischen Gründen nicht verantwortet werden kann.
3. Welche weiteren Ämter oder Stellen haben Bedenken gegenüber erhöhten Haltestellen angemeldet und aus welchen Gründen?
4. Aus welchen Gründen wurde beim Neubau der Tramhaltestelle "Heuried" auf eine Anhebung (wie beispielsweise an der Haltestelle Dammstrasse) auf die ganze Länge verzichtet?
5. Bei welchen weiteren Haltestellen, die im Laufe des letzten Jahres neu oder umgebaut wurden, wurde ebenfalls auf eine Erhöhung auf die ganze Länge verzichtet und aus welchen Gründen?
6. Werden als Folge der Wiedererwägung weitere Haltestellen, welche zurzeit im Umbau oder in der Planung sind, nicht auf die ganze Länge erhöht? Ist der ursprüngliche Fahrplan der VBZ gefährdet?
7. Wie viel Stunden wurden für die Wiedererwägung der Haltestellenerhöhung von den verschiedenen Stellen wie VBZ, diverse Ämter, Stab öffentlicher Raum usw. aufgewendet?

Der Stadtrat beantwortet die dringende Anfrage wie folgt:

Der einfache Zugang zum öffentlichen Verkehr ist ein entscheidender Faktor für die Nutzung des Angebots. Der Zugang zur Haltestelle und der Einstieg in das Fahrzeug müssen so gestaltet sein, dass keine unüberwindbaren Barrieren existieren. Von einem behindertengerechten Einstieg profitieren nicht nur Personen im Rollstuhl oder gehbehinderte Fahrgäste: Alle Passagiere, speziell aber Personen mit Kinderwagen oder Fahrgäste mit schweren oder sperrigen Gütern können einfacher und schneller zusteigen.

Um den Einstieg zu erleichtern, muss die Höhendifferenz zwischen Haltekante und Fahrzeugboden möglichst eliminiert sowie der Spalt zwischen Ausstieg und Trottoir/Haltestelle überbrückt werden. Dazu stehen grundsätzlich zwei Strategien zur Verfügung: Einerseits wird das Fahrzeug konstruktiv adaptiert bzw. mit Hilfsmitteln versehen, andererseits werden die Haltestellen baulich angepasst.

Fahrzeugseitig hat sich das Niederflurfahrzeug mit tiefem Wagenboden am Markt etabliert. Es sind allerdings weitere Massnahmen an den Fahrzeugen nötig, damit der Einstieg den Anforderungen für Behinderte genügen kann. Mögliche Massnahmen umfassen beispielsweise manuelle oder automatische Rampen, Lifte und ein "Kneeling" bei Bussen (Absenkung des Fahrzeugaufbaus). Die fahrzeugseitigen Anpassungen sind in der Regel technisch aufwändig, störungsanfällig, verlängern oftmals die Aufenthaltsdauer an den Haltestellen und konzentrieren sich meistens auf eine der Türen. Die Verkehrsbetriebe beschaffen nur noch Niederflurfahrzeuge, nachdem diese Technik die Marktreife erlangt hat. Bis ins Jahr 2014 wird die gesamte Bus- und Trolleybusflotte nur noch aus Niederflurfahrzeugen bestehen. Falt- oder Klapprampen gehören ebenfalls zur Ausrüstung der Busse, Trolleybusse und der neuen Trams. Sie kommen für Rollstühle zum Einsatz, wo weiterhin Niveauunterschiede oder ein grösserer Spalt zu überwinden sind.

Die haltestellenseitigen Anpassungen können situativ kostspielig sein, sind aber langlebig und nicht störungsanfällig. So genannte "Kissen" (partielle etwa 4 m lange Erhöhungen auf den Haltestellen) können leicht nachträglich eingebaut werden. Solche Kissen wurden bisher an den Tramhaltestellen Schaufelbergstrasse, Heuried, Schmiede Wiedikon (stadteinwärts), Schaffhauserplatz und Kalkbreite realisiert. Werden die Haltestellen generell erhöht, so kommen die niveaulosen Einstiege den Fahrgästen bei allen Türen zu Gute. Es resultieren daraus verkürzte Fahrgastwechselzeiten. An den Haltestellen Dammweg und Kinkelstrasse wurde dieses Konzept realisiert.

Die Branchenverbände empfehlen fahrzeuggebundene Einstiegshilfen nur, wenn ein weitgehend stufenloser Einstieg durch entsprechende Abstimmung zwischen Fahrzeugen und Haltestellen nicht oder nicht in absehbarer Zeit erreicht werden kann oder grundsätzlich auf Schwierigkeiten stösst. Bei neueren Vorhaben im In- und Ausland, aber auch bei Sanierungen werden die Haltestellen womöglich auf das Niveau der Fahrzeugeinstiege erhöht.

Die geometrischen Bedingungen beim Tram (Kurvenradien) verlangen angepasste Lösungen bei der Erhöhung von Haltestellen. So entstehen z. B. bei Radien unter 300 m Lücken zwischen Randstein und Trittbrett von mehr als 100 mm, weshalb die vollständige oder teilweise Erhöhung des Perrons auf 300 mm aus Sicherheitsgründen nicht in Frage kommt. Bei Haltestellen mit solch engen Radien würden auf 300 mm erhöhte Haltekanten (an der heutigen Lage) gar mit den Fahrzeugen kollidieren. Erst ab Radien, die grösser als 600 m sind, beträgt die Spaltbreite 50 mm und ist somit mit dem Rollstuhl überwindbar. Bei Haltestellen in engen Kurven wird deshalb versucht, einen Teil mit einem Radius von mindestens 600 m auszubilden, damit ein Kissen realisiert werden kann.

Bei Bushaltestellen sind Erhöhungen auf 300 mm nicht sinnvoll, da die Fahrzeugkarosserie beim Einfahren mit den Kanten kollidieren kann. Die Türen machen zudem beim Öffnen Auslenkbewegungen von rund 60 bis 100 mm über die Aussenkante der Karosserie hinaus, was ausreichende Distanzen zwischen der Haltekante und den Bussen nötig macht. Diese Distanz zuzüglich Fahrtoleranz bildet den von den Fahrgästen zu überwindenden Spalt. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass Haltekanten dennoch von heute 100 mm auf maximal 160 bis 180 mm erhöht werden können, ohne dass die oben beschriebenen Probleme auftreten. Diese Erhöhung kommt vielen Bedürfnissen sehr entgegen; Rollstuhlfahrer werden aber nach wie vor auf eine Rampe oder Fremdhilfe angewiesen sein.

Im Stadtgebiet gibt es rund 1150 Haltekanten, davon werden 374 vom Tram angefahren. Bei 150 Tramhaltekanten ist eine integrale Erhöhung auf 300 mm machbar. Bei weiteren rund 100 Haltekanten kann eine Kissenlösung realisiert werden. Im Trambereich wird die Konzentration in der ersten Phase auf diesen rund 250 Haltekanten liegen. Die Zahlen stellen allerdings theoretische Obergrenzen dar, weil bei Haltestellen mit Zufahrten für Sanität, Feuerwehr, Anlieferungen usw. über ein Trottoir oder wenn die Zirkulation aller Passanten stark beeinträchtigt wird, auf eine Erhöhung verzichtet werden soll. Die Art der Erhöhung soll sich zudem in beiden Fahrtrichtungen entsprechen.

Für jene Haltestellen, die aus geometrischen Gründen bisher nicht für Erhöhungen in Frage kommen, beispielsweise die Haltekanten am Paradeplatz oder am Bellevue, müssen gemeinsam von den betroffenen Dienstabteilungen innovative Lösungen gesucht werden.

Im Busbereich werden jene Haltestellen angepasst, wo Umbauten aus anderen Gründen fällig werden.

Die Realisierung der Anpassungen wird schrittweise geschehen. Ziel muss sein, bis zum voraussichtlichen Ende der vom Gesetzgeber gewährten Übergangsfrist bis 2014 möglichst alle oben erwähnten Tramhaltestellen für eine "Grundversorgung" angepasst zu haben. Nötigenfalls kämen Kissen als Provisorium in Frage, wo später generelle Haltestellenerhöhungen realisierbar sind.

**Zu den Fragen 1 und 3:** Das Thema der Haltestellenerhöhungen wurde in der Arbeitsgruppe öffentlicher Raum und im Stab öffentlicher Raum, aber auch bei diversen bilateralen Kontakten zwischen allen betroffenen Dienstabteilungen mehrfach und intensiv diskutiert. Da es sich um bisher nicht realisierte Vorhaben handelte, waren theoretische Überlegungen, Versuche, Konsultationen von Betroffenen und Augenscheine vor Ort nötig.

Es ist eine Tatsache, dass eine Ideallösung für die eine Anspruchsgruppe - beispielsweise für Personen im Rollstuhl - Erschwernisse für andere Behinderte bedeuten kann. Ein Beispiel hierfür stellen die von Sehbehinderten gewünschten Kanten dar, die für Rollstühle aber Hindernisse darstellen. Die Fachstelle für Stadtentwicklung hat sich im Rahmen der Diskussionen speziell für den Einbezug aller Behindertenorganisationen eingesetzt, um ausgewogene Lösungen zu finden. Zu ästhetischen Fragen hat sich diese Stelle nicht geäußert.

Das Amt für Städtebau (AfS) unterstützt die Rollstuhlzugänglichkeit bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Es hätte bevorzugt, wenn die Verkehrsbetriebe eine rein fahrzeugseitige Lösung hätten realisieren können. Dies ist beim Cobra-Tram aufgrund der technisch bedingten und in der damaligen Ausschreibung verlangten minimalen Bodenhöhe und der gewählten Wagenkastenkonstruktion ausgeschlossen. Das AfS nimmt zur Kenntnis, dass deshalb auch Anpassungen bei den Haltestellen nötig sind.

Wie bei allen anderen Projekten setzt sich das AfS jedoch auch beim Behinderteneinstieg dafür ein, dass stadtbildverträgliche, ästhetisch ansprechende Lösungen gefunden werden. Die Stadt fordert bei Bauprojekten von privaten Bauträgern einen Qualitätsstandard, der im Minimum befriedigend ist. Baut die Stadt selbst, ist sie gefordert, mindestens auch diesen Qualitätsstandard zu erreichen, unabhängig davon, ob es den Hoch- oder Tiefbau betrifft. Die gute Gestaltung ist neben der Sicherheit ein wichtiges Aushängeschild des Stadtmarketings.

Das AfS hat zusammen mit dem Tiefbauamt (TAZ) und den VBZ Lösungen für die komplexe Fragestellung gefunden, damit eine gewisse Standardisierung und damit auch ein Wiedererkennbarkeitseffekt bei den einzelnen Haltestellen erreicht wird, der allen Benützenden der öffentlichen Verkehrsmittel den Gebrauch erleichtert. Damit kann auch ein Stolpern der Nichtbehinderten über neue Rampen und hohe Absätze verhindert werden und wo nötig die Auffindbarkeit der spezifischen Einstiegsstellen für Behinderte verbessert werden. Mit den gefundenen Lösungen ist auch eine gute Integration ins Stadtbild sichergestellt worden.

**Zur Frage 2:** Der Stadtrat ist der Meinung, dass es die Aufgabe der involvierten Dienstabteilungen ist, funktional gute Lösungen zu entwickeln, die ästhetisch ansprechend, kostengünstig und sicher sind. Rein ästhetische Erwägungen bilden nie die alleinige Entscheidungsgrundlage.

**Zur Frage 4:** Die Bauten an der Haltestelle Heuried betrafen primär die Auswechslung einer unzuverlässigen Weiche bei der Schleifeneinfahrt. Gleichzeitig wurde der Kurvenradius der Weiche vergrössert, so dass auch ein Teil der Traminsel von den Bauten betroffen war. Aus Zeit- und Kostengründen wurde - abgestimmt mit den kantonalen Instanzen - im Moment auf einen generellen Umbau der Fahrbahn verzichtet und wurden vorerst Kissen realisiert. Bei generellen Erhöhungen der Haltestellen müssen auch die Strassen angepasst werden, damit die Stufen verkleinert werden und die Lichtraumprofile des Strassenbaus eingehalten werden.

**Zur Frage 5:** Am umgebauten Schaffhauserplatz musste aus den oben dargelegten geometrischen Gründen auf eine vollständige Erhöhung der Haltestellen verzichtet werden. Es wurden aber an allen Haltekanten Kissen realisiert.

An der Haltestelle Englischviertelstrasse musste wegen der Erschliessung von Privatgrundstücken auf die Realisierung von Kissen verzichtet werden.

Mit dem Spurabbau in der Birmensdorferstrasse konnten an den Tramhaltestellen Heuried und Schaufelbergstrasse Platzverhältnisse geschaffen werden, die die Realisierung von Kissen ermöglichten.

**Zur Frage 6:** Bei den im Jahre 2003 realisierten oder geplanten Bauvorhaben wurden oder werden behindertengerechte Massnahmen realisiert, wo dies möglich ist:

Bei der Tramhaltestelle Kalkbreite war aufgrund der Depotausfahrt und den zu kurzen Inseln keine generelle Erhöhung möglich. Es wurden aber Kissen realisiert.

An der Ottikerstrasse musste wegen der Erschliessung von Privatgrundstücken auf die Realisierung von Kissen verzichtet werden.

Am Stampfenbachplatz und der neuen Haltestelle Werd können wegen den engen Gleisradien keine Kissen realisiert werden.

An der Haltestelle Kinkelstrasse wurden beidseits hohe Haltekanten realisiert.

Bei allen Um- und Neubauten werden wo möglich die nötigen Anpassungen gemacht.

**Zur Frage 7:** Die Stunden wurden nicht separat erfasst. Die aufgewendete Zeit ist gerechtfertigt zur Findung von guten Lösungen, die allen Benutzerinnen und Benützern des öffentlichen Verkehrs, auch den behinderten, am besten dienen.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. Martin Brunner**