



Beschluss des Stadtrats

vom 6. Dezember 2023

GR Nr. 2023/497

Nr. 3623/2023

Schriftliche Anfrage von Michele Romagnolo und Sebastian Zopfi betreffend Eignung der Flexity-Trams für mobilitätseingeschränkte Personen, Prüfung der Trittbretthöhe bei der Einführung, vorgebrachte Beschwerden, Unfälle oder Schäden beim Ein- und Aussteigen und mögliche Massnahmen zur Erleichterung des Zustiegs

Am 25. Oktober 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Michele Romagnolo und Sebastian Zopfi (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/497, ein:

Als man die Flexity-Trams einführte, hiess es, dass die Flexity-Trams das hindernisfreie Einsteigen von mobilitätseingeschränkten Personen weiter erleichtere. Sie wären behindertenfreundlicher als die Cobra-Trams. Leider ist dies nicht der Fall. Bei den Cobra-Trams können Rollstuhlfahrer wie auch Menschen mit Rollator oder auch Kinderwagen direkt in die Trams einrollen. Bei ungefähr 90 Prozent des Einsteigens muss das Hilfsmittel (Rollstuhl, Rollator) nicht angehoben werden. In knapp 10 Prozent der Fälle gibt es einen kleinen Höhenunterschied.

Beim Flexity-Tram sieht die Lage anders aus. Dort ist der Höhenunterschied 2 bis 4 standardmässig Zentimeter. Das heisst, dass Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollator ihr Gefährt leicht nach hinten kippen müssen. Vor allem bei Rollstühlen besteht da die Gefahr, dass sie nach hinten kippen. Es ist bekannt, dass die VBZ deswegen mehrere Beschwerdebriefe von Behinderten erhielt. Ich habe selbst gesehen, dass Behinderte bei behindertengerechten Haltestellen manchmal gar nicht selbstständig in die Flexity-Trams ein- und aussteigen konnten. Auf eine Anfrage im Jahr 2021 erhielt ein Freund, der auch im Rollstuhl sitzt, die Antwort, dass man sich der Problematik angenommen habe. Auf eine weitere Beschwerde hat der Beauftragte für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung gemeint, dass wenn es diesen Niveau-Unterschied nicht geben würde, die Trams mit der Zeit zu tief wären. Interessanterweise gab und gibt es diese Problematik mit den Cobra-Trams nicht. Auch mehrere Trampiloten bestätigen, dass die neuen Flexity-Trams nicht behindertenfreundlicher sind als die Cobras.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat man bei der Einführung der Flexity-Trams auch geprüft, ob das Trittbrett gleich hoch sein wird, wie bei den Cobra-Trams?
2. Wieviel Personen mit einer Gehbehinderung haben sich seit der Einführung der Flexity-Trams bei der VBZ wegen der erschwerten Bedingungen beschwert oder reklamiert?
3. Ist es der VBZ bekannt, ob es bei den Flexity-Trams beim Ein- oder Aussteigen zu Unfällen (z. B. Stürzen von Personen) oder zu Schäden (zum Beispiel an Rädern oder an Radaufhängungen von Rollatoren oder Rollstühlen) kam? Wir bitten um detaillierte Angaben.
4. Wie erklärt sich der Stadtrat die Aussagen der VBZ, dass bei den Flexity-Trams aufgrund der Kufen die Trittbretter höher sind als bei den Cobras?
5. Welche Massnahmen möchte der Stadtrat ergreifen, damit das Ein- und Aussteigen gleich einfach wie bei den Cobras-Trams erfolgen kann?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:



2/3

Frage 1

Hat man bei der Einführung der Flexity-Trams auch geprüft, ob das Trittbrett gleich hoch sein wird, wie bei den Cobra-Trams?

Im Neuzustand weisen die Flexity-Trams die gleiche Trittbreithöhe auf wie die Cobra-Trams. Die Einhaltung der korrekten Einstiegshöhen gemäss den gesetzlichen Vorgaben war ein zwingendes Kriterium bei der Beschaffung des Tramtyps Flexity. Zulässig ist eine Toleranz der Niveaudifferenz von maximal 50 mm und eine Spaltbreite von maximal je 75 mm zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums (vgl. Erläuterungen zur Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs [VAböV, SR 151.342]). Die Einhaltung dieser Anforderungen gewährt im Normalfall die autonome Ein- und Ausfahrt ohne Hilfestellung. Bei den Flexity-Trams sind diese Vorgaben eingehalten.

Die Toleranz der Niveaudifferenz ist unerlässlich, da die Trittbreithöhe der Trams abhängig ist vom Abnutzungsgrad der Schiene und der Radbandage. Aufgrund des jahrelangen Betriebseinsatzes des Tramtyps Cobra ist die Abnutzung der Radbandage häufig stärker fortgeschritten als bei neueren Flexity-Trams. Die Abnutzung des Rads führt über den Lauf der Jahre zu einer Senkung der Einstiegshöhe.

Zudem beeinflusst auch die Belastung der Federung die Einstiegshöhe. Wenn die Fahrzeuge stark, das heisst mit vielen Fahrgästen, belegt sind, federn diese mehr ein und die Vorderkante des Trittbretts senkt sich.

Frage 2

Wieviel Personen mit einer Gehbehinderung haben sich seit der Einführung der Flexity-Trams bei der VBZ wegen der erschwerten Bedingungen beschwert oder reklamiert?

Seit September 2020 sind von den eingegangenen 130 000 Kundenanfragen insgesamt acht Beschwerden betreffend den erschwerten Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der Trittbreithöhe bei Flexity-Trams eingetroffen (Stand November 2023). Es handelt sich dabei um Rückmeldungen per Telefon, E-Mail oder Brief beim ZVV Contact. Den Verkehrsbetrieben (VBZ) ist nicht bekannt, ob diese Kritiken von Personen mit einer Gehbehinderung geäussert wurden.

Frage 3

Ist es der VBZ bekannt, ob es bei den Flexity-Trams beim Ein- oder Aussteigen zu Unfällen (z. B. Stürzen von Personen) oder zu Schäden (zum Beispiel an Rädern oder an Radaufhängungen von Rollatoren oder Rollstühlen) kam? Wir bitten um detaillierte Angaben.

Von Januar bis Ende Oktober 2023 ist es zu insgesamt 11 Unfällen bei Ein- und Ausstieg in Flexity-Trams gekommen. In den Trams der VBZ betrug das Personenaufkommen im gleichen Zeitabschnitt etwa 150 Millionen Personen. Hinsichtlich Ein- und Ausstiegsunfälle können keine Aussagen getroffen werden, ob es sich dabei um hindernisfrei ausgebaute Haltekanten handelt oder nicht. Sachschäden mit Bezug auf Rollstühle oder Rollatoren werden erst seit Ende Sommer 2023 explizit ausgewertet. Stand November 2023 sind den VBZ keine solchen Vorfälle bekannt.



3/3

Frage 4

Wie erklärt sich der Stadtrat die Aussagen der VBZ, dass bei den Flexity-Trams aufgrund der Kufen die Trittbretter höher sind als bei den Cobras?

Wie in der Antwort auf Frage 1 erläutert, begründet sich das in der Abnutzung der Radbandagen, die bei Tram-Fahrzeugen, die erst seit kurzer Zeit in Betrieb sind, tendenziell weniger ausgeprägt ist.

Frage 5

Welche Massnahmen möchte der Stadtrat ergreifen, damit das Ein- und Aussteigen gleich einfach wie bei den Cobras-Trams erfolgen kann?

Die VBZ haben bei der Neubeschaffung der Flexity-Trams die gesetzlichen-Vorgaben erfüllt und auf die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität Rücksicht genommen. Die Flexity-Trams halten die vorgegebenen Toleranzen an den hohen Haltekanten gemäss den gesetzlichen Vorgaben ein. Dadurch ist die autonome Ein- und Ausfahrt ohne Hilfestellung im Normalfall gewährt. Ein absolut ebenerdiger Einstieg gelingt bei einem passenden Zusammenspiel aus Gewichtsbelastung (Federung) und Abnutzung der Radbandagen, der Schienen sowie der Bautoleranzen der Haltekante. Aufgrund der fortschreitenden Abnutzung der Radbandagen der Flexity-Trams ist es absehbar, dass es im Laufe der Jahre häufiger zu beinahe ebenerdigen Einstiegen kommt.

Für die VBZ ist essenziell, dass ein möglichst benutzungsfreundlicher Zugang für Menschen im Rollstuhl und mit Rollatoren gewährleistet wird. Um einen sicheren und angenehmen Einstieg in das Flexity-Tram zu gewährleisten, haben sich die VBZ mit der Behindertenkonferenz Zürich (BKZ) und rollstuhlfahrenden Personen ausgetauscht. Dabei wurden Fahrtechniken für rollstuhlfahrende Personen getestet (schräge Einfahrt), die einen sicheren Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Das Flexity-Tram bietet gegenüber dem Cobra-Tram einen Vorteil für Menschen im Rollstuhl. Aufgrund der höheren Kapazität verteilen sich die Fahrgäste besser im Fahrzeug, was Personen im Rollstuhl die Benutzung erleichtert. Das zweite Mehrzweckabteil im hinteren Bereich des Fahrzeugs, das mit einem Kinderwagen-Symbol ausgestattet ist, entschärft zudem verschiedene Platzansprüche der Mehrzweckabteile.

Entgegen dem Branchentrend zum Einsatz von Schiebetritten haben sich die VBZ wie beim Cobra-Tram auch beim Flexity-Tram für einen Klapptritt entschieden. Dadurch fällt keine zusätzliche Stufe an, die ein Hindernis für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen wäre.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti