

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

15. Juni 2011

674. Schriftliche Anfrage von Roland Scheck und Mauro Tuena betreffend Neugestaltung des Centrals, vorgezogener Teilumbau im Rahmen des Behindertengesetzes. Am 30. März 2011 reichten die Gemeinderäte Roland Scheck (SVP) und Mauro Tuena (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/102, ein:

Aus einem Medienbericht ist zu entnehmen, dass der Stadtrat im Sinne einer Sofortmassnahme plant, die Zugänge am Knoten Central umzubauen. Insbesondere durch Absenkung der Randsteine sollen die Querung des Knotens sowie die Erreichung der Traminseln behindertengerecht, d.h. hindernisfrei für Mobilitätsbehinderte ausgestaltet werden. Der Baustart ist auf Ende April / anfangs Mai 2011 geplant.

In Anbetracht der geplanten umfassenden Neugestaltung des Centrals ab 2016 wirft dieser vorgezogene Teilumbau wirtschaftliche und verkehrsplanerische Fragen auf.

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

1. Was ist die genaue Motivation des Stadtrats, diesen vorgezogenen Teilumbau des Centrals durchzuführen?
2. Welche Kausalität besteht aus Sicht des Stadtrats zwischen diesem vorgezogenen Teilumbau des Centrals und dem Behindertengesetz, das seit Januar 2011 In Kraft ist?
3. Welche juristisch anfechtbaren Konflikte mit dem Behindertengesetz bestehen vor dem Hintergrund der geplanten umfassenden Neugestaltung des Centrals ab 2016, falls dieser vorgezogene Teilumbau nicht gemacht würde?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die verkehrlichen Auswirkungen des vorgezogenen Teilumbaus des Centrals während den Bauarbeiten unter Berücksichtigung der übrigen laufenden Strassenbauprojekte in der Innenstadt, insbesondere der Sanierung Rämistrasse?
5. Welche Verkehrsverlagerungen ergeben sich während der Bauphase?
6. Auf welchen Achsen und an welchen Verkehrsknoten wird die Staubildung während der Bauphase zunehmen?
7. Welche Kosten entstehen durch den vorgezogenen Teilumbau des Centrals?
8. Welche Elemente des vorgezogenen Teilumbaus bleiben Im Rahmen der umfassenden Neugestaltung ab 2016 bestehen und welche müssen wieder abgerissen werden?
9. Welcher Anteil (in %) der Investitionskosten des vorgezogenen Teilumbaus ist 2016 anlässlich der umfassenden Neugestaltung als «A-fonds-perdu» zu erwarten?
10. Mit welchen Massnahmen wird verhindert, dass der Fahrradfahrer die abgesenkten Randsteine am Central nicht dazu benutzen, die Fussgängerflächen zu befahren?
11. Welche übrigen Plätze und Strassenzüge in der Stadt Zürich können die Anforderungen des neuen Behindertengesetz nicht erfüllen (bitte um Auflistung)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Auf Bundesebene ist seit 1. Januar 2004 das Behindertengleichstellungsgesetz einschliesslich Verordnung (BehiG, BehiV) in Kraft. Das BehiG gilt unter anderem für öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, wozu auch Strassen gehören (Art. 3 lit. a BehiG). Für bestehende Strassen besteht jedoch keine Anpassungspflicht gemäss BehiG. Erst bei einem bewilligungspflichtigen Neu- oder Erneuerungsbau sind die Strassen behindertengerecht auszubauen, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und keine anderweitigen Interessen im Bereich Umweltschutz, Natur- und Heimatschutz oder Verkehrssicherheit überwiegen (Art. 3 lit. a i.V.m. 11 BehiG).

Die Kantone können weitergehende Bestimmungen zugunsten von Menschen mit Behinderungen erlassen (Art. 4 BehiG).

Gemäss Art. 11 Abs. 4 der Kantonsverfassung des Kantons Zürich (KV, in Kraft seit 1. Januar 2006) haben Menschen mit Behinderungen Anspruch auf Zugang zu öffentlichen Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Leistungen. Entsprechende Massnahmen müssen wirtschaftlich tragbar sein. Unter öffentliche Anlagen fallen auch Strassen und Wege gemäss Strassengesetz des Kantons Zürich (StrG). Art. 138 Abs. 1 lit. a KV bestimmt, dass die Behörden innert fünf Jahren nach Inkrafttreten der KV, das heisst bis am 31. Dezember 2010, Vorkehrungen treffen, um die Vorgaben von Art. 11 Abs. 4 KV zu erfüllen.

Gemäss der kantonalen Regelung sind demnach auch bestehende Strassen im Kanton Zürich bis Ende 2010 für Menschen mit Behinderung zugänglich zu machen, wenn die Massnahmen wirtschaftlich zumutbar sind.

Mit Beschluss des Kantonsrates Nr. 4379/2007 vom 22. Oktober 2007 wurde ein Rahmenkredit für die Anpassung ausgewählter wichtiger Haltestellen des VBZ-Tramnetzes für mobilitätsbehinderte Personen gesprochen (so genanntes Grobnetz). In der Stadt Zürich ist vorgesehen, bei rund der Hälfte aller Tramhaltestellen den Zugang für Menschen mit Behinderungen gemäss den geltenden Normen und Richtlinien zu ermöglichen. Die Auswahl der Haltestellen und die Umgestaltung wurden gemäss den Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZV), den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und dem Tiefbauamt (TAZ) sowie den Behindertenorganisationen erarbeitet. Mit den ausgewählten Haltestellen soll sichergestellt werden, dass Menschen mit Behinderungen flächendeckend einen wesentlichen Teil des öffentlichen Verkehrs benutzen können. Im Beschluss des Kantonsrates wurde festgehalten, dass die Umsetzung des flächendeckenden Grobnetzes bis 2014 zu erfolgen hat.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Die Haltestelle Central ist Teil des Konzepts zur Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt Zürich, für welches mit Kantonsratsbeschluss Nr. 4379/2007 ein Rahmenkredit gesprochen wurde. Dieser ist an den Umsetzungszeitplan bis 2014 gebunden, das heisst, dass die im Konzept aufgeführten Haltestellen bis 2014 umzubauen sind.

Zu Frage 2: Der Umbau am Central basiert auf dem Beschluss des Kantonsrates Nr. 4379/2007, welcher einen Rahmenkredit für die Anpassung ausgewählter, wichtiger Haltestellen des VBZ-Tramnetzes für mobilitätsbehinderte Personen vorsieht (Grobnetz). Anlass für die Ausarbeitung des Konzepts zur Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt Zürich (Grobnetz Tram) und der daraus resultierende Beschluss des Kantonsrates Nr. 4379/2007 war das seit dem 1. Januar 2004 in Kraft gesetzte Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

Zu Frage 3: Es wäre möglich, dass die Stadt Zürich gemäss Art. 11 Abs. 4 KV mit rechtlichen Schritten zu einem Umbau (Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs) gezwungen werden könnte, wenn dieser wirtschaftlich zumutbar ist.

Zu den Fragen 4, 5 und 6: Es entstehen keine zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen, da der Umbau im Wesentlichen während drei Nachtschichten in den Frühlingsferien 2011 durchgeführt wurde.

Zu Frage 7: Die Aufwendungen für den Umbau der Behindertenzugänglichkeiten werden sich auf etwa Fr. 65 000.– belaufen. Im Kantonsratsbeschluss Nr. 4379/2007 ist dafür ein Beitrag des Kantons von Fr. 40 000.– vorgesehen.

Zu Frage 8: Es ist davon auszugehen, dass beim Gesamtumbau der Haltestelle Central alle

Elemente neu erstellt werden.

Zu Frage 9: Die Aufwendungen sind bei einem Gesamtumbau als abgeschlossen zu betrachten. Der Stadtrat erachtet die Aufwendungen aber als verhältnismässig im Sinne einer raschen Umsetzung der behindertengerechten Ausgestaltung von wichtigen öffentlichen Verkehrsknotenpunkten.

Zu Frage 10: Es werden keine Massnahmen getroffen. Andernorts gesammelte Erfahrungen zeigen, dass die Absenkungen nicht dazu führen, dass Fahrradfahrende die Traminseln (in der Frage «Fussgängerflächen») befahren.

Zu Frage 11: Wie einleitend erwähnt, ist das Behindertengleichstellungsgesetz inkl. Verordnung (BehiG, BehiV) seit 2004 in Kraft. Seit 2003 existiert eine Richtlinie «Behindertengerechte Fusswegnetze» der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, und seit August 2010 liegt ein Forschungsbericht des Vereins der Schweizer Strassenfachleute (VSS) «Hindernisfreier Verkehrsraum – Anforderung aus Sicht von Menschen mit Behinderung» vor. Zurzeit wird auf dieser Grundlage die VSS-Norm SN 640 075 erarbeitet. Diese wird verbindlichen Charakter für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes inkl. Verordnung haben und den gesamten Bereich des behindertengerechten Bauens der Verkehrswege abdecken.

Bevor die umsetzungsbestimmende Grundlage (VSS-Norm SN 640 075) noch nicht vorliegt, ist es nicht möglich, eine Auflistung der öffentlichen Räume zu erstellen, welche nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen.

Die Anpassungen beim Central sind Teil des vom Kantonsrat beschlossenen Konzepts zur Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt Zürich, welches auf grundsätzlichen Anforderungen für die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs basiert. Beim Central war unabhängig von entsprechenden Normen wie bspw. VSS-Normen klar, dass Anpassungen für behinderte Menschen unumgänglich sind.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy