

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 10. April 2019

295.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Verbesserung der Bushaltestellen auf der Hardbrücke, Möglichkeiten, Zeitplan und Kosten für eine Anpassung der Haltestellen gemäss den Normen des Behindertengleichstellungsgesetzes und an die hohen Fahrgastfrequenzen

Am 16. Januar 2019 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/19, ein:

Mit dem Tram Hardbrücke wurde die Haltestelle «Bahnhof Hardbrücke» mit dem Zürich-Bord ausgerüstet und ist damit tauglich für die hohen Fahrgastfrequenzen und vollständig behindertengerecht. Die Busse der Linien 33, 72 und 83 auf der Achse Rosengartenstrasse-Hardbrücke sind stark frequentiert und bilden wichtige Tangentialachsen. Auf der Hardbrücke bedienen diese Buslinien ausserdem die Haltestellen «Escher-Wyss-Platz» und «Schiffbau». Diese Haltestellen sind weder behindertengerecht und noch genügen sie den starken Frequenzen. Weil es bis zur Realisierung des Rosengartenstrassentrams noch mindestens 10 Jahre dauert, ist eine Verbesserung dieser Haltestellen sinnvoll. Damit kann die Pünktlichkeit und die Betriebsstabilität verbessert werden. Die Bus-Haltestellen müssen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bis Ende 2023 ohnehin behindertengerecht umgebaut werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen: Ich bitte jeweils um detaillierte Beantwortung für jede Fahrrichtung bzw. jede Haltekante.

1. Wann werden diese Haltekanten BehiG-konform umgebaut?
2. Werden die Kanten auf der ganzen Länge mit dem Zürich Bord der Höhe 22 cm erstellt? Falls nicht, wie und weshalb?
3. Die bestehenden Kanten liegen exakt in der Flucht der anschliessend Brückenbrüstung. Damit besteht die Gefahr, dass der Bus mit der Betonbrüstung touchiert oder dass das Fahrpersonal mit einem vergrösserten Spalt an die Haltekante fährt. Verletzt der grössere Spalt nicht das BehiG? Könnte die Haltekante mit dem Zürich-Bord analog der Haltestelle «Hardbrücke» zur Fahrbahn verschoben werden?
4. Welche Kosten entstehen?
5. Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen (Ein-/Aussteiger, Durchfahrende) in den Spitzenstunden an Morgen und am Abend?
6. Der Fahrgastwechsel kann wesentlich beschleunigt werden, wenn die Haltestellen mit dem Züri-Bord erhöht werden. Mit dem Züri-Bord muss beim Ein- und Aussteigen nicht mehr eine Stufe überwunden werden. Der Einstieg erfolgt schnell, sicher und bequem, wie beim Cobra-Tram. Das ist zudem sehr attraktiv für Personen mit Gepäck oder Kinderwagen. Wie gross ist der Zeitgewinn je Fahrgastwechsel gegenüber dem Istzustand, wenn die Haltekanten mit dem Zürich-Bord ausgerüstet sind?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wann werden diese Haltekanten BehiG-konform umgebaut?»):

Das Tiefbauamt baut bei aktuellen Bauprojekten laufend die Haltekanten um, damit diese BehiG-konform ausgestaltet werden können. Für die angefragten Haltestellen gibt es zurzeit noch kein Projekt für den Umbau. Das Tiefbauamt wird zeitnah ein Projekt auslösen und die Projektierungsarbeiten vorantreiben.

Zu Frage 2 («Werden die Kanten auf der ganzen Länge mit dem Zürich Bord der Höhe 22 cm erstellt? Falls nicht, wie und weshalb?»):

Die Bushaltestellen «Schiffbau» und «Escher-Wyss-Platz» wurden 2011 im Rahmen der Brückensanierung gemäss dem damaligen Standard auf einer Höhe von 16 cm realisiert. Seit 2017 ist die Stadt Zürich bestrebt, eine durchgängige Haltekante von 22 cm zu realisieren, wo immer dies technisch machbar ist. Die genaue Ausgestaltung der Haltekanten der beiden genannten Haltestellen kann erst im Rahmen der Projektierungsarbeiten festgelegt werden.

Zu Frage 3 («Die bestehenden Kanten liegen exakt in der Flucht der anschliessend Brückenbrüstung. Damit besteht die Gefahr, dass der Bus mit der Betonbrüstung touchiert oder dass das Fahrpersonal mit einem vergrösserten Spalt an die Haltekante fährt. Verletzt der grössere Spalt nicht das BehiG? Könnte die Haltekante mit dem Zürich-Bord analog der Haltestelle «Hardbrücke» zur Fahrbahn verschoben werden?»):

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten prüft das Tiefbauamt gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben alle Optionen, um möglichst durchgängig hohe Haltekanten realisieren zu können. Die genaue Lage und Ausgestaltung der Haltekanten der Haltestellen «Schiffbau» und «Escher-Wyss-Platz» können jedoch erst bei Vorliegen des Vorprojekts bestimmt werden.

Zu Frage 4 («Welche Kosten entstehen?»):

Die Baukosten werden massgeblich durch Art und Umfang der notwendigen Arbeiten bestimmt. Sobald die genaue Lage und Ausgestaltung der Haltekanten im Rahmen des Bauprojekts bestimmt werden, können auch die Kosten zuverlässig geschätzt werden.

Zu Frage 5 («Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen (Ein-/Aussteiger, Durchfahrende) in den Spitzenstunden an Morgen und am Abend?»):

Die VBZ-Haltestelle «Bahnhof Hardbrücke» wird an Werktagen von durchschnittlich 2300 Fahrgästen in der Morgenspitze (7–8 Uhr) bzw. 2200 Fahrgästen in der Abendspitze (17–18 Uhr) benutzt. Die Frequenzen der Bushaltestelle «Schiffbau» liegen bei rund 400 (7–8 Uhr) bzw. 500 Fahrgästen pro Stunde (17–18 Uhr). Die Bushaltestelle «Escher-Wyss-Platz» weist eine Frequenz von je 700 Fahrgästen in der Morgen- und Abendspitzenstunde auf. Die Zahl der durchfahrenden Fahrgäste liegt bei allen Haltestellen in der Morgen- und Abendspitze zwischen 1400 und 1700 Fahrgästen pro Stunde.

Zu Frage 6 («Der Fahrgastwechsel kann wesentlich beschleunigt werden, wenn die Haltestellen mit dem Züri-Bord erhöht werden. Mit dem Züri-Bord muss beim Ein- und Aussteigen nicht mehr eine Stufe überwunden werden. Der Einstieg erfolgt schnell, sicher und bequem, wie beim Cobra-Tram. Das ist zudem sehr attraktiv für Personen mit Gepäck oder Kinderwagen. Wie gross ist der Zeitgewinn je Fahrgastwechsel gegenüber dem Ist-Zustand, wenn die Haltekanten mit dem Zürich-Bord ausgerüstet sind?»):

Der Einbau eines Zürich-Bords mit Kantenhöhe 22 cm schafft die Voraussetzungen für einen autonomen Einstieg von Personen im Rollstuhl, sodass im Idealfall kein Rampeneinsatz mit Personalunterstützung nötig ist. Durch das Zürich-Bord wird der Komfort für alle weiteren Fahrgäste ebenfalls erhöht, indem der Höhenunterschied reduziert wird. Durch die Reduktion des Höhenunterschieds ist auch ein positiver Effekt auf die Fahrgastwechselzeiten zu erwarten. Dazu liegen aber keine detaillierten Untersuchungen vor.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti