

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 1. Juni 2011

614. Schriftliche Anfrage von Roland Scheck und Kurt Hüsey betreffend Tramhaltestellen mit hohen Haltekanten, Auswirkungen und weitere Strategie. Am 19. Januar 2011 reichten die Gemeinderäte Roland Scheck und Kurt Hüsey (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/19, ein:

Im Zuge von Erneuerungen im Strassenraum werden in der Stadt Zürich immer mehr Tramhaltestellen mit einer Haltekantenhöhe von 30 cm ausgestattet. Diese überhöhten Haltekanten, die entweder durchgehend oder in Form von Kissen realisiert werden, sollen den Fahrgastkomfort verbessern, indem nievaugleich in die Niederflurtrams eingetreten werden kann.

In der Bevölkerung gibt es jedoch zunehmend kritische Stimmen gegen die 30 cm hohen Haltekanten. Einerseits führen die überhöhten Haltekanten zu einer optischen Trennwirkung, womit Plätze mit Aufenthaltsqualität nach der Erneuerung auf reine Haltestellenfunktionen reduziert werden. Andererseits bestehen erhebliche Sicherheitsbedenken, da 30 cm hohe Haltekanten zu Stolperunfällen führen können.

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

1. Wieviele Unfälle haben sich in den Jahren 2008, 2009 und 2010 aufgrund von 30 cm hohen Haltekanten ereignet? Bitte um Aufschlüsselung der Anzahl Unfälle nach Grad der Verletzungen und Alterskategorien.
2. Falls die Beantwortung der Frage 1 aufgrund fehlender Statistik nicht möglich ist: Welche Massnahmen wird der Stadtrat inskünftig ergreifen, um Unfälle im Zusammenhang mit überhöhten Haltekanten systematisch zu erfassen und auszuwerten (z.B. Einführung eines Meldesystems, Abklärungen in den Spitälern, etc.) ?
3. Wie gewichtet der Stadtrat den zusätzlichen Fahrgastkomfort von 30 cm hohen Haltestellenkanten im Verhältnis zu den daraus entstehenden (subjektiven) Sicherheitsdefiziten im Fussgängerverkehr und zu den ästhetischen Beeinträchtigungen des öffentlichen Raumes (Haltestellenkante bewirkt optische Trennung) ?
4. Wird der Stadtrat den Bau von 30 cm hohen Haltestellenkanten in Zukunft weiter vorantreiben?
5. Hält der Stadtrat weiter an der Strategie fest, die Haltestellen in der Stadt Zürich den Eigenschaften der Tramflotte anzupassen oder kann er sich vorstellen, die Beschaffung der Tramflotte inskünftig auf die Gegebenheiten der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Zürich abzustimmen?
6. Welche Kosten sind in den Jahren 2008, 2009 und 2010 für den Bau von 30 cm hohen Haltestellenkanten angefallen? Bitte um Ausweis der Kosten pro Haltestelle.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den funktionalen Anforderungen für eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs existieren Richtlinien, Verordnungen und Normen sowohl auf Bundesebene, beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV), bei der SIA als auch auf Ebene Stadt. Für eine detaillierte Ausführung sei auf die Antwort zur Interpellation, GR Nr. 2009/123, von Hans Jörg Käppeli und Joe Manser betreffend Ausgestaltung von Tramhaltestellen verwiesen.

Die durchgehende oder teilweise Erhöhung von Haltekanten ist nur eine Voraussetzung, welche erfüllt sein muss, um Menschen mit einer Bewegungsbehinderung einen barrierefreien Zugang zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen. Für einen behindertengerechten Umbau einer bestehenden Haltestelle sind oft auch Anpassungen an den Zugängen (z. B. eine Abschrägung von Randsteinen oder das Anbringen von Rampen) nötig. Teilweise müssen auch Haltestelleninseln verbreitert oder Elemente der Haltestelleninfrastruktur wie Wartehallen, Papierkörbe, Sitzbänke oder Billettautomaten versetzt werden, um genügend Platz für das Manövrieren mit einem Rollstuhl zu schaffen.

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

Zu den Fragen 1 und 2: Die Verkehrsbetriebe (VBZ) verfügen nur über gesicherte Angaben zu Unfällen, wenn sich Betroffene bei ihnen melden und einen haftungsrechtlichen Anspruch geltend machen können, ebenso das Tiefbauamt. Im nachgefragten Zeitraum zwischen 2008 und 2010 behandelte der Unfall- und Versicherungsdienst der VBZ zwei Stolperunfälle an hohen Haltekanten. Beide Unfälle ereigneten sich im Jahr 2010 am Bellevue, beide betrafen über 70-jährige Personen, die sich leider mittelschwer bis schwer verletzten.

Die Einführung eines Meldesystems oder von regelmässigen Umfragen bei den Stadtspitalern scheint dem Stadtrat nicht angezeigt. Mit dem Unfall- und Versicherungsdienst der VBZ besteht bereits eine Ansprechstelle für Betroffene. Auch bei der Einführung eines neuen Instruments würde wohl immer nur ein (kleiner) Anteil der Stolperunfälle erfasst, bei welchem es zu mindestens mittelschweren Verletzungen kommt. Es erscheint zudem auch willkürlich, die Stolperunfälle an hohen Haltekanten erfassen zu wollen, diejenigen an den übrigen Haltekanten, an Treppen im öffentlichen Raum sowie beim Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs an nicht erhöhten Haltekanten jedoch nicht.

Zu Frage 3: 30 cm hohe Haltekanten sind nicht in erster Linie eine Komfortmassnahme, sondern dienen zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags aus dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), SR 151.3). Mit Blick auf die Sicherheit bringen sie neben dem Nachteil der Stolpergefahr auch klare Vorteile, die sich mindestens die Waage halten: Die Fahrgäste werden zu den definierten Übergängen mit abgesenkten Randsteinen hingelenkt. Damit sinkt das Risiko, vor ein in die Haltestelle einfahrendes Tram der Gegenrichtung zu treten, und die Aufmerksamkeit der Zufussgehenden bei der Querung der Haltestelle steigt. Bei städtebaulich heiklen Situationen bestehen Alternativlösungen zur durchgehenden Erhöhung, welche auch zur Anwendung kommen.

Zu Frage 4: Ja, der Stadtrat wird den Bau von 30 cm hohen Haltekanten weiter vorantreiben. Im Dokument Stadträume 2010, Umsetzung der Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, Gestaltungsstandards vom Oktober 2007 ist festgehalten: «Grundsätzlich sind allen Fahrgästen möglichst stufenlose Zutrittsverhältnisse sowie sichere Haltestellenquerungen anzubieten. Im Normfall ist bei Tramhaltestellen eine hohe Haltekante mit Absatz +30 cm auf einer Haltestellenlänge von 43 m vorzusehen. Die Spaltenbreite zwischen Haltekante und Trittbrett beträgt 5 cm. Nur wenn dies aus triftigen Gründen nicht sinnvoll oder nicht machbar ist, kommen Kissen (Minimalfall) oder Sonderfälle zur Anwendung». Im gleichen Dokument sind Grundsätze definiert, welche die möglichen negativen städtebaulichen Auswirkungen der hohen Haltekanten gering halten sollen, so sind z. B. Wartehallen entweder klar versetzt oder genau gegenüber zu platzieren.

Zu Frage 5: Es bestand nie die Strategie, die Stadt den Fahrzeugen anzupassen. Im Falle des behindertengerechten Einstiegs wurden verschiedene fahrzeugseitige Massnahmen geprüft, die aber aus technischen Gründen alle nicht umsetzbar bzw. nicht praxistauglich waren. Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge (sowohl Tram als Bus) werden die örtlichen Gegebenheiten in der Stadt Zürich soweit möglich berücksichtigt. Wenn z. B. aufgrund neuer Fahrzeugdimensionen Abstimmungen zur Infrastruktur nötig sind, werden die Massnahmen im Rahmen des technisch Möglichen jeweils dort vorgenommen (fahrzeug- bzw. infrastrukturseitig), wo weniger Kosten ausgelöst werden. In der aktuellen Beschaffung werden 43 m lange Trams gekauft (künftige Normlänge); bei Haltestellenumbauten wird bereits seit Längerem dieser neue Standard berücksichtigt. So können die nötigen Anpassungen im Rahmen des üblichen Unterhalts ohne grosse Zusatzinvestitionen realisiert werden.

Zu Frage 6: Bei der Finanzierung von Haltestellenanpassungen für das Schaffen der Behindertengerechtigkeit sind grundsätzlich zwei Fälle zu unterscheiden.

Vorgezogene Haltestellenanpassungen: Der Kantonsrat hat mit Beschluss Nr. 4379 vom

22. Oktober 2007 einen Rahmenkredit von 32 Mio. Franken für die behindertengerechte Anpassung verschiedener Haltestellen im Netz des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) gesprochen, davon 9,5 Mio. Franken für das Tramnetz der Stadt Zürich. Mit Hilfe dieser Beiträge wird bis 2014 ein Grobnetz für Reisende mit Behinderung realisiert. Gegenüber einer regulär geplanten Erneuerung belasten die vorgezogen realisierten Haltestellenanpassungen der VBZ im Rahmen dieses Grobnetzes die Stadtkasse nur zu einem kleinen Teil.

Im Rahmen der Erarbeitung der Kreditvorlage für den oben erwähnten Kantonsratsbeschluss wurden die Gesamtkosten für die Realisierung des Grobnetzes VBZ auf insgesamt 17,9 Mio. Franken geschätzt, davon sollten 9,5 Mio. Franken für Gleisanpassungen und die Anpassung von Ausrüstung und Wartehallen über den Rahmenkredit finanziert werden. Weitere geschätzte Fr. 800 000.– für Wartehallen und Wetterschutzwände sollten über die Investitionsrechnung der VBZ abgewickelt werden, die entstehenden Folgekosten für Abschreibung und Zinsen werden gemäss § 3 i.V.m. § 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom Verkehrsverbund ersetzt. Von den restlichen rund 7,6 Mio. Franken sollten 5,5 Mio. Franken, also fast drei Viertel, zulasten der Baupauschale Stadt ebenfalls vom Kanton übernommen werden. Effektiv auf Kosten der Stadt Zürich gehen somit nur geschätzte 2,1 Mio. Franken für insgesamt 44 Haltestellen. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Kantonsrat war geplant, davon 16 mit durchgehend hohen Haltekanten auszurüsten, 13 mit einer Teilerhöhung (Kissen), an 15 weiteren Haltestellen sollte keine Erhöhung realisiert, aber durch bauliche Massnahmen der ebenerdige Zugang zur Haltestelle und ein Einstieg mit Hilfe einer Rampe ermöglicht werden. Im Zuge der detaillierten Ausführungsplanung werden die Projekte teilweise im Sinne einer grosszügigeren Lösung angepasst, wenn dies möglich ist. Die effektiven Baukosten und die Aufteilung auf die einzelnen Kostenträger dürften im Rahmen der Schätzgenauigkeit von den oben genannten Zahlen aus dem Kantonsratsbeschluss leicht abweichen.

Als Teil des Grobnetzes Tram wurden in den Jahren 2008 bis 2010 die in der folgenden Tabelle aufgelisteten 8 Haltestellen mit teilweise auf 30 cm erhöhten Haltekanten (so genannten Kissen) versehen und behindertengerecht ausgestaltet. Die Baukosten für die erhöhten Kanten allein sind aus der Tabelle nicht direkt ersichtlich, aber in der Regel als Kostenposition in den Spalten «Strasseneigentümer regional» bzw. «Strasseneigentümer kommunal» enthalten.

Jahr	Haltestelle	Gesamtkosten (effektive Baukosten) Fr.	Staatsbeitrag Fr.	VBZ Fr.	Strasseneigentümer regional Fr.	Strasseneigentümer kommunal Fr.
2010	Bad Allenmoos	547 000	117 300	67 000	362 000	0
2010	Bahnhof Wiedikon	159 200	73 800	85 400	0	0
2010	Bändliweg	148 000	26 600	43 400	0	78 000
2010	Berninaplatz	149 000	67 300	22 700	0	59 000
2008	Haldenegg	210 000	90 000	0	120 000	0
2010	Luchswiesen	178 000	6800	81 200	0	90 000
2010	Museum Rietberg	270 000	131 200	15 800	0	123 000
2010	Tunnelstrasse	198 000	137 900	20 100	0	40 000
	Total	1 859 200	650 900	335 600	482 000	390 000

Weitere 6 Haltestellen (Eschergutweg, Grünaustrasse, Hardturm, Heerenwiesen, Rentenanstalt, Waidfussweg) wurden in den Jahren 2008 bis 2010 im Rahmen der Umsetzung des Grobnetzes Tram ebenfalls behindertengerecht gestaltet, allerdings ohne Erhöhung von Haltekanten. Die Gesamtkosten dafür beliefen sich auf Fr. 180 000.–.

Für die Jahre 2011 bis 2014 ist die Umsetzung folgender weiterer Projekte geplant:

Haltestelle	Projektierte Kosten total Fr.	Staatsbeitrag Fr.	VBZ Fr.	Strassen- eigentümer regional Fr.	Strassen- eigentümer kommunal Fr.
Altried	370 000	70 000	50 000	250 000	0
Central	80 000	40 000	0	40 000	0
Hirschwiesenstrasse	200 000	90 000	82 000	28 000	0
Kantonsschule	180 000	150 000	0	30 000	0
Klusplatz	10 000	10 000	0	0	0
Museum für Gestaltung	420 000	150 000	0	0	270 000
Probstei	360 000	60 000	50 000	250 000	0
Roswiesen	390 000	60 000	50 000	280 000	0
Total	2 010 000	630 000	232 000	878 000	270 000
2012					
Bahnhof Wollishofen	470 000	150 000	0	320 000	0
Burgwies	600 000	14 000	0	856 000	0
Sihlcity Nord	110 000	95 000	0	15 000	0
Wartau	20 000	20 000	0	0	0
Total	1 200 000	279 000	0	921 000	0
2013					
Beckenhof	20 000	7000	0	13 000	0
Bürkliplatz	1 040 000	800 000	0	240 000	0
Fellenbergstrasse	110 000	7000	82 000	21 000	0
Hedwigsteig	1 070 000	640 000	82 000	348 000	0
Hottingerplatz	630 000	150 000	0	480 000	0
Hubertus	70 000	50 000	20 000	0	0
Kappeli	520 000	150 000	0	0	370 000
Kirche Fluntern	130 000	85 000	0	45 000	0
Kunsthhaus	530 000	30 000	0	500 000	0
Schwamendingerplatz	400 000	220 000	0	180 000	0
Schwert	500 000	85 000	82 000	0	333 000
Siemens	1 340 000	80 000	25 000	1 235 000	0
Total	6 360 000	2 304 000	291 000	3 062 000	703 000
2014					
Bahnhofstrasse/HB	280 000	14 000	0	0	266 000
Bellevue	3 620 000	3 310 000	0	310 000	0
Seebacherplatz	190 000	82 000	82 000	26 000	0
Stauffacher	2 670 000	2 030 000	0	0	640 000
Total	6 760 000	5 436 000	82 000	336 000	906 000

Erhöhung von Haltekanten im Zuge von Gleiserneuerungen: Die Erhöhung von Haltekanten und die behindertengerechte Ausstattung im Rahmen von regulären Haltestellenumbauten und Gleiserneuerungen bei Altersersatz führen nur zu marginalen Mehrkosten rund 30 Franken pro Laufmeter erhöhter Haltekante bzw. von einigen Tausend Franken pro Haltestelle (im Wesentlichen für die höheren Randsteine und einige Quadratmeter zusätzlichen Unterbau). Die entsprechenden Kosten lassen sich aufgrund der Bauabrechnungen nicht separat ausweisen.

Im Zuge von regulären Erneuerungsprojekten wurden in den Jahren 2008 bis 2010 folgende Haltestellen angepasst:

Baujahr	Haltestelle	Erhöhung	Massnahmen
2008	Brunastrasse	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2008	Dammweg	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau

2008	Hegibachplatz	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2008	Sihlstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2008	Sonneggstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2008	Universität Irchel	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2008	Waffenplatzstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2008	Wildbachstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2008	Bahnhof Oerlikon Ost (Linie 10)	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2009	Bahnhof Oerlikon Ost (Linie 14)	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2009	Bahnhof Stadelhofen	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2009	Bellevue	Kissen	Haltekanten
2009	Butzenstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2009	Feldeggstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2009	Felsenrainstrasse	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2009	Höschgasse	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2009	Kreuzstrasse	Kissen/Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2009	Lochergut	Hohe Kante	Gleisbau, Strassenbau
2009	Opernhaus	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2010	Bahnhof Stettbach	Hohe Kante	Gleisbau (Glattalbahn)
2010	Bahnhof Wiedikon	Kissen	Gleisbau, Strassenbau
2010	Milchbuck	Hohe Kante	Neubau Haltestelle
2010	Schmiede Wiedikon	Kissen	Gleisbau, Strassenbau

Die geschätzten Kosten für den Bau der erhöhten Haltekanten an den oben genannten Haltestellen, mit Ausnahme der Haltestelle Bellevue, belaufen sich somit auf insgesamt rund Fr. 35 000.– bis höchstens Fr. 50 000.–.

Am Bellevue wurden an den Haltekanten der Linien 2 und 11 provisorische Kissen gebaut. Die Kosten liegen bei rund Fr. 22 000.– für zwei Kissen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy