

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

01.02.2006

115.

### **Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend VBZ-Haltestelle Haldenegg, behindertengerechte Gestaltung**

Am 9. November 2005 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2005/460 ein:

Die VBZ-Tramhaltestelle Haldenegg der Linie 6 bzw. 10 wird zurzeit vollständig erneuert. In Antwort des Stadtrates vom 24. September 2003 auf die dringliche schriftliche Anfrage von Joe A. Manser (GR 2003/317) wurde versprochen, dass bei umfassenden Erneuerungen die Perronkanten durchgehend auf die neue behindertengerechte Höhe von 30 cm angehoben werden. Dies ist hier nicht der Fall. Die Perronkanten werden lediglich lokal mit so genannten Kissen erhöht. Dies ist nicht verständlich, entstehen doch aufgrund des cleveren Systems der Kaphaltestellen grosszügige Trottoirflächen, mit denen abrupte Höhenunterschiede vermieden und die Erschliessung der angrenzenden Grundstücke inkl. Güterumschlag mit Fahrzeugen leicht möglich ist oder sogar verbessert wird.

Ich bitte den Stadtrat um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Was sind die Gründe, dass die Perronkanten am Haldenegg nicht durchgehend auf 30 cm erhöht werden, obwohl die Gleise in der Haltestelle schnurgerade sind und die Perrons vollständig neu gebaut werden? Welche Stellen wehren sich heute noch gegen eine konsequente Erhöhung der Haltekanten? Werden die gesetzlichen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes eingehalten?
2. Welche Mehrkosten wären entstanden für eine durchgehende Erhöhung?
3. Welche Haltestellen wurden bzw. werden 2005 und 2006 erneuert und wie gross ist der Anteil der korrekt behindertengerecht ausgestalteten Perronkanten in Relation zur Gesamtlänge der jeweiligen Perrons. Was sind je Haltestelle detailliert die Gründe, falls nicht durchgehend die 30 cm hohen Kanten zur Ausführung gelangen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Bei der Haltestelle Haldenegg liegen die Haltekanten bzw. die Gleise nur vermeintlich in einer Geraden. Die horizontale Gleislage ist im Abschnitt zwischen der Verzweigung ab der Weinbergstrasse bis zur Einmündung der Strasse „Auf der Mauer“ relativ komplex und durch diverse Kurven gekennzeichnet. Bedingt durch die Gleisgeometrie sowie die benötigten Durchfahrtsbreiten für den Schwerverkehr in der neuen Kaphaltestelle, mussten die Gleise in den Ein- und Ausfahrtsbereichen der Haltestelle mit Radien unter 100 Metern verlegt werden. Bedingt durch diese Radien zeigen die Trams bis in den Haltestellenbereich eine starke Ausladung, d.h. sie nähern sich dem Randstein stark an oder „wischen“ sogar darüber. Sollte ein Tram einmal in einem dieser Bereiche unvorhergesehen halten und die Türen öffnen müssen, würden bei einer 30 cm hohen Haltekante die Trittbretter infolge der Ausladung mit dem Randstein kollidieren. Mit der dennoch geometrisch möglichen Anordnung von Kissen werden die gesetzlichen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. des daraus abgeleiteten funktionalen Anforderungsprofils des Behindertenkonzeptes für Trams und Busse im Linienverkehr (verabschiedet vom Verband öffentlicher Verkehr VöV, dem Bundesamt für Verkehr BAV und der Schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr BöV) erfüllt, ebenso mit der Ausführung der Rampen auf die Kissen in diesem recht steilen Strassenabschnitt. Bei der jeweils bergwärts liegenden Rampe konnte das Gefälle der Zufahrt auf das Kissen sogar auf 0 Prozent reduziert werden.

**Zu Frage 2:** Im vorliegenden Fall der Haltestelle Haldenegg waren wie oben geschildert rein technische Randbedingungen massgebend, dass die Haltekante nicht durchgehend auf 30 cm angehoben werden konnte. Die Mehrkosten für den Bau einer durchgehend erhöhten

Haltekante sind gegenüber einem Kissen in der Regel marginal, wenn sie im Rahmen von anderen nötigen Bauarbeiten stattfinden.

**Zu Frage 3:** Die im Jahr 2005 realisierten bzw. für das Jahr 2006 vorgesehenen Haltestellenerneuerungen präsentieren sich wie folgt:

#### Haltestellenerneuerungen 2005

<b>Haltestelle</b>	<b>Ausgeführt</b>	<b>Begründung</b>
Haldenegg	Kissen	Technische Bedingungen
Sihlquai	Verlängertes Kissen	Technische Bedingungen
Uetlihof	Kissen	Bus in Tramhaltestelle
Letzistrasse	Verlängertes Kissen	Technische Bedingungen
Krematorium Sihlfeld	Kissen	Bus in Tramhaltestelle
Zoo	Verlängertes Kissen	Technische Bedingungen

#### Haltestellenerneuerungen 2006

<b>Haltestelle</b>	<b>Geplant</b>	<b>Begründung</b>
Regensbergbrücke	Verlängertes Kissen	Technische Bedingungen
ETH/Universitätsspital	Hohe Haltekanten	
Rudolf-Brun-Brücke	Hohe Haltekanten	
Rathaus	Hohe Haltekanten	
Salersteig	Kissen	Technische Bedingungen
Sihlpost	Verlängertes Kissen	Bus in Tramhaltestelle
Zürichbergstrasse	Kissen	Technische Bedingungen
Susenbergrasse	Kissen	Technische Bedingungen

Technische Bedingungen, welche gegen die Einrichtungen einer durchgehend hohen Haltekante sprechen, sind starke Gefälle oder Kurvenlagen mit Radien unter 100 Metern, da hier entweder das Trittbrett die Kante streifen würde oder ein zu grosser Spalt zwischen Kante und Trittbrett entsteht.

In gemeinsamen Haltestellen von Tram und Bus ist keine durchgehend 30 cm hohe Haltekante möglich, da die nach aussen schwenkenden Bustüren die Kante streifen würden.

An allen oben genannten Haltestellen konnte bzw. kann mindestens ein Kissen realisiert werden und sie gelten damit als korrekt behindertengerecht ausgestaltet. In den Zielen und Grundsätzen der Behindertenkonzepte öffentlicher Verkehr von VöV, BAV und BÖV ist ausdrücklich als zulässig festgehalten, dass in begründeten Fällen die Erfüllung der Bedürfnisse einzelner Behindertenkategorien, speziell Personen im Rollstuhl oder Sehbehinderte, auf Teilzonen beschränkt wird.

Wo räumlich und technisch möglich, setzt sich der Stadtrat – unter verhältnismässiger Berücksichtigung der Belange von Denkmalpflege, Heimatschutz und der übrigen Strassenbenützer – aber weiterhin für eine durchgehende Erhöhung von Haltekanten ein, da von dieser nicht nur Personen im Rollstuhl, sondern alle Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs profitieren.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**