



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll

### 71. Ratssitzung vom 6. Dezember 2023

#### 2593. 2023/512

**Dringliches Postulat von Islam Alijaj (SP), Anna Graff (SP) und 24 Mitunterzeichnenden vom 08.11.2023:**

**Übernahme der Kosten für den öffentlichen Verkehr in der Zone 110 für bezugsberechtigte Personen eines Begleitabonnements der SBB**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Dringliche Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

*Anna Graff (SP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2461/2023): Das Jahr 2023 endet in 3 Wochen. Dann läuft die 20-jährige Frist gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ab, in der alle Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie Tram- und Bushaltestellen in der Schweiz hätten barrierefrei werden sollen. Dafür verantwortlich sind die Infrastrukturbetreiberinnen, also bei uns die Verkehrsbetriebe (VBZ) und die Stadt. Das Ziel des Gesetzes ist klar: Menschen mit Behinderungen sollen ohne Benachteiligung und selbstständig am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Um sich auf Augenhöhe und benachteiligungsfrei im öffentlichen Raum bewegen zu können, ist ein barrierefreier ÖV zentral. Dafür braucht es Fahrzeuge mit Niederflureinstieg und gesetzeskonforme Haltestellen, um einen eigenständigen Ein- und Ausstieg aus dem Fahrzeug zu gewährleisten. Davon profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch Menschen, die aus anderen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Seit 20 Jahren haben die VBZ diesbezüglich eine Bringschuld. Das Ziel wird leider nicht fristgerecht erreicht. In der Antwort auf eine Schriftliche Anfrage führte der Stadtrat aus, dass 8 Prozent der Tramhaltestellen noch gar nicht und 22 Prozent nicht autonom nutzbar sind. Bei den Bushaltestellen ist es noch drastischer: 7 Prozent der Bushaltestellen sind gar nicht und 64 Prozent nicht autonom nutzbar. Bei diesen Haltestellen sind nach Ablauf der Frist Ersatzmassnahmen als Überbrückung bis zum Haltestellenumbau geplant. Dabei geht es hauptsächlich um den Einsatz von Rampen und Hilfestellungen durch das Fahrpersonal. Die Ausführungen sprechen für sich. Auch nach Ablauf der Frist können sich behinderte Menschen nicht autonom im ÖV bewegen, obwohl sie mit der Gesetzesumsetzung bis zum 1. Januar 2024 rechneten. Selbstverständlich muss weiterhin mit Nachdruck am Umbau von barrierefrei nutzbaren Haltestellen gearbeitet werden, damit der Missstand baldmöglichst behoben wird. Bis das der Fall ist, soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass Menschen mit Behinderungen den ÖV nicht gleichberechtigt nutzen können. Die SP fordert darum, dass die Stadt für*



die Stadtzürcher ÖV-Nutzer\*innen, die für ein SBB-Begleitabonnement bezugsberechtigt sind, die ÖV-Kosten auf dem Gebiet der Zone 110 übernimmt. Die Massnahme soll gelten, bis das BehiG in der Stadt Zürich komplett umgesetzt ist. Diese Kompensationsmassnahme soll die Problematik nicht kleinreden oder die Betroffenen trösten. Die SP hofft auf eine schnelle Umsetzung und breite Unterstützung des Postulats, aber auch, dass die Massnahme möglichst kurz gelten muss und der ÖV bald autonom nutzbar ist.

**Johann Widmer (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 22. November 2023 gestellten Ablehnungsantrag: Selbstverständlich ist das BehiG sinnvoll. Dadurch werden Haltestellen so umgebaut, dass sie mit den Niederflurfahrzeugen kompatibel sind. Daran arbeiten die Betriebe des ÖV. In der gesetzten Frist schaffen sie es nicht, da es bei einzelnen Haltestellen nicht einfach ist. Das führt zu Verzögerungen von vermutlich einigen Monaten und Jahren. Der ÖV reagierte auf diese Tatsache und arbeitet bspw. mit Rampen. Es gibt genug Möglichkeiten, die kurze Zeit bis zur Anpassung aller Haltestellen zu überbrücken. Darum ist das Postulat unnötig.

Weitere Wortmeldungen:

**Hans Dellenbach (FDP):** Die FDP sieht das ähnlich wie die SVP. Der Vorstoss ist auf den ersten Blick sympathisch und verlockend. Wenn etwas vom Staat nicht wie gesetzlich festgelegt umgesetzt wird, sollen die Betroffenen eine Kompensation erhalten. Aus grundlegenden Erwägungen halten wir das für den falschen Ansatz. Selbstverständlich halten wir es für wichtig, dass das BehiG so rasch wie möglich umgesetzt wird und daran muss man arbeiten. Doch auch in anderen Bereichen setzt sich der Staat Ziele, bei denen keine Kompensationen gesprochen werden, wenn er sie nicht einhält. Das ist eine grundsätzliche Überlegung. Wenn ein Gesetz nicht wie geplant umgesetzt wird, soll man sich darauf fokussieren, dass die Ziele erreicht werden und nicht beginnen, Dinge gegeneinander aufzuwiegen. Zudem besteht die Frage, wer bestimmt, wann das Gesetz als umgesetzt gilt. Wir befürchten, die Subventionen könnten länger bestehen.

**Beat Oberholzer (GLP):** Es ist eine traurige Leistung, dass man es in 20 Jahren nicht schaffte, den ÖV behindertengerecht zu machen. Wir schliessen uns den Vorrednern an, dass man die verbleibenden Haltestellen der Stadt möglichst schnell barrierefrei machen muss. In der Zwischenzeit müssen die VBZ die Ersatzmassnahmen umsetzen und finanzieren. Die vorgeschlagene Massnahme erachten wir nicht als zielführend. Sie führt zu komplizierteren Abläufen zwischen der Stadt und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Der Umbau soll beschleunigt werden. Wir lehnen das Postulat ab, befürworten aber einen raschen Ausbau der behindertengerechten Haltestellen.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Das Postulat trägt nicht zum Ausbau von behindertengerechten Haltestellen bei. Mit dieser Argumentation gehen wir weder gegen die Umsetzung des BehiG noch gegen davon betroffene Menschen vor, sondern setzen uns rein sachlich und fachlich mit dem Postulat auseinander. Die Umsetzung des BehiG hätte bis Ende 2023 geschehen sollen. Das wird an vielen Orten der Schweiz nicht der Fall sein.



*Das ist zu bedauern. Die Postulantinnen und Postulanten wollen dem klar definierten Benutzerkreis, der Anrecht auf eine Begleitperson hat, das Abonnement für die Stadt Zürich subventionieren lassen. Fast überall in der Stadt gibt es aber einen Zugang zum ÖV, der das BehiG erfüllt. Viele der Haltestellen sind autonom zugänglich, mehr benötigen Hilfe des Personals. Da kann man sagen, dass es nicht einer autonomen Nutzung entspricht, wenn man Hilfe benötigt, doch ich denke, dass es trotzdem eine Möglichkeit ist, dass der ÖV genutzt werden kann. Das «SBB Contact Center Handicap» ermöglicht allen, die eine Haltestelle nicht autonom nutzen können, nach einem Anruf an die nächste Haltestelle mit autonomem Zustieg transportiert zu werden. Rechtlich ist das Postulat unsauber, da es eine Ungleichbehandlung von ÖV-Nutzenden mit und ohne Anspruch auf die Begleitpersonenkarte verursacht. In der Vergangenheit haben behinderte Vertreterinnen und Vertreter in Verbänden Alternativlösungen wie ein gratis Generalabonnement (GA) abgelehnt. Darum lehnen wir das Postulat ab, obwohl wir das Anliegen wichtig finden.*

**Anna-Béatrice Schmalz (Grüne):** *Barrierefreiheit nehmen wir Grünen extrem ernst. Sie ist als Thema gesellschaftlich viel zu wenig ausgebaut. Dass die Stadt und der ÖV barrierefrei werden, ist extrem wichtig und ein Menschenrecht. Die Massnahme, die die SP vorschlägt, finden wir einen sinnvollen Zwischenschritt zur Unterstützung von Menschen mit Behinderung bis das BehiG umgesetzt ist. Es löst das Problem nicht, aber führt zu einer Entschärfung. Jede Person soll in der Stadt möglichst selbstständig unterwegs sein können. Trotz dieses Zwischenschritts soll der Ausbau weiter und viel schneller als bisher vorangehen. Darum stimmen wir dem Postulat selbstverständlich zu.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

**STR Michael Baumer:** *Der ÖV ist Mobilität für alle und das gilt auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. An dieser Thematik habe ich selbst ein grosses Interesse und sie ist zentral für mich. Der positive Nebeneffekt ist, dass auch Personen mit Gepäck oder Kinderwagen schneller und einfacher ein- und aussteigen können. Wir sind noch nicht am vom BehiG angestrebten Punkt. In der Stadt sind 90 Prozent der Haltestellen grundsätzlich benutzbar, 75 Prozent der Haltestellen auch autonom. Ein grösserer Handlungsbedarf besteht bei den Bushaltestellen, die nicht von den VBZ, sondern vom Strasseninhaber als Infrastrukturbetreiber gebaut werden. Im Vergleich zu anderen Schweizer Städten steht Zürich sehr gut da, auch wenn wir das Ziel noch nicht erreicht haben. Den Menschen, die nicht überall autonom einsteigen können, wollen wir etwas anbieten. Der ÖV ist aber nicht grundsätzlich nicht nutzbar, wie suggeriert wurde. Das muss bei der Umsetzung in Betracht gezogen werden. Es geht darum, die Menschen dort hinzubringen, wo sie autonom unterwegs sein können. Der ZVV, der für den Tarif verantwortlich ist, führte auf kantonale Kosten einen Pilotbetrieb durch, der das anbietet. Es gibt Fragestellungen in der Umsetzung, besonders in einer dicht bebauten Stadt wie Zürich, in der man schnell an einer brauchbaren Haltestelle ist. Das Postulat nehmen wir entgegen, da wir das Pilotprojekt des ZVV eng begleiten und gegebenenfalls prüfen können, ob andere Massnahmen zielführender sind. Hier sind wir im Austausch mit dem Tiefbauamt, sodass*



4 / 4

*diese Haltestellen möglichst rasch umgesetzt werden. In Zürich sind Trams und Busse grösstenteils niederflurig. Die Trams 2000, die das noch nicht sind, sollen bald mit Sänften ausgerüstet werden, da alle 6 Wochen ein neues Flexity Tram auf die Schienen kommt.*

Das Dringliche Postulat wird mit 59 gegen 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat