

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 20. Mai 2020

429.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander, Hans Jörg Käppeli und 1 Mitunterzeichnenden betreffend Stand der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen und weiteres Vorgehen und Ziele für eine Erhöhung des Anteils der behindertengerechten Ein- und Aussteigevorgänge bis 2023

Am 26. Februar 2020 reichten Gemeinderätin Simone Brander und Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (beide SP) sowie 1 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/71, ein:

Mit der Antwort auf die schriftlichen Anfrage 2016/423 wurde der Gemeinderat zuletzt über den Stand der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bei den Bushaltestellen informiert. Das BehiG verlangt, dass bis Ende 2023 sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (für die Stadt Zürich heisst dies Tram- und Bushaltestellen) hindernisfrei ausgestaltet sind. Behindertengerechte Haltestellen erlauben nicht nur Menschen mit Behinderungen ein diskriminierungsfreies Ein- und Aussteigen, insbesondere ermöglichen sie Menschen im Rollstuhl den autonomen Zugang, sondern vereinfachen dies z. B. auch für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, mit Rollator, mit Gepäck oder Kinderwagen. Diskriminierungsfreie Haltestellen kommen somit einem grossen Personenkreis zu Gute und sind ein Massstab für einen komfortablen und attraktiven ÖV. Für den Betrieb der VBZ sind diskriminierungsfreie Haltestellen von Vorteil - erlauben sie doch einen schnelleren Fahrgastwechsel und somit einen effizienteren und pünktlicheren Betrieb des öffentlichen Verkehrs.

Gemäss Antwort auf die schriftliche Anfrage 2016/423 waren im Jahr 2015 erst 52 % aller Ein- und Aussteigevorgänge bei den VBZ in der Stadt Zürich behindertengerecht, wovon 27 % mit dem Einsatz der Rampe bewältigt wurden - d. h. unselbständig, nicht autonom für Menschen im Rollstuhl. Im März 2017 war das Ziel der VBZ, bis Ende 2023 die Behindertengerechtigkeit auf 85 % zu steigern.

Neben dem Anteil der behindertengerechten Ein- und Aussteigevorgänge interessiert der Grad der behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestellen: Durchgehend hohe Haltekanten (Beim Tram 30 cm, beim Bus 22 cm) auf der ganzen Länge, Teilerhöhung (Länge?), nur Kissen bei der zweiten Türe, nur 16 cm hoch oder nicht erfüllt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen (möglichst tabellarisch, getrennt nach Tram- und Bushaltestellen, getrennt nach Fahrrichtungen):

1. Wie viele Bus- und Tramhaltestellen beziehungsweise Haltekanten gibt es auf dem Stadtgebiet der Stadt Zürich?
2. In der Antwort auf Frage 2 von 2016/423 wurde auf ein Nachhaltigkeitsmonitoring verlinkt. Dieser Link lässt sich heute leider nicht mehr aufrufen. Wie hat sich der Indikator für die Gleichstellung im öffentlichen Verkehr in den letzten drei Jahren entwickelt? Wo wird der Indikator zurzeit publiziert?
3. Kann ein jährlich aktualisiertes Monitoring erstellt und öffentlich zugänglich (z. B. auf der Homepage der VBZ) gemacht werden? Was sind die Gründe, falls dies nicht gemacht werden soll, insbesondere unter Beachtung des Öffentlichkeitsprinzips?
4. Kann eine jährlich aktualisierte Liste über die behindertengerechte Ausgestaltung aller Tram- und Bushaltestellen (Kantenhöhe, Länge und Art der Erhöhung, Begründung für nicht behindertengerechte Haltestellen) erstellt und öffentlich zugänglich (z. B. auf der Homepage der VBZ) gemacht werden? Was sind die Gründe, falls dies nicht gemacht werden soll, insbesondere unter Beachtung des Öffentlichkeitsprinzips?
5. Welches ist das aktuell angestrebte Prozentziel der behindertengerechten Ein- und Aussteigevorgänge bis Ende 2023? Weshalb betrug das im März 2017 gesetzte Ziel nur 85 % und nicht 100 %? Welchen Anteil hatten am Ziel von 85 % die Bushaltestellen, welchen Anteil die Tramhaltestellen?
6. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um das bis 2023 gesetzte Prozentziel zu erhöhen? Wie sieht das Ziel aufgeteilt nach Bus- und Tramhaltestellen aus?
7. Die Antwort auf Frage 6 in der Anfrage 2016/423 enthält eine Liste mit Haltestellen, die in den Jahren 2016 und 2017 hätten umgebaut werden sollen. Welche Haltestellen bzw. Haltekanten wurden im in den Jahren 2017 bis 2019 effektiv behindertengerecht umgebaut?
8. Welche Haltestellen bzw. Haltekanten werden in den Jahren 2020 bis 2023 behindertengerecht umgebaut? Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diesen Umbau zu beschleunigen?

9. Welche Haltestellen bzw. Haltekanten werden bis Ende 2023 nicht behindertengerecht umgebaut sein? Weshalb nicht?
10. Zum Mengengerüst (bitte in der Antwort jeweils die absolute Anzahl wie auch die prozentualen Anteile angeben): wie viele heute noch nicht behindertengerechte Haltestellen können mit einer einfachen Erhöhung der bestehenden Kante konform umgestaltet werden, wie viele müssen mit einem Bauprojekt umgebaut werden (z. B. Verschiebung der Lage der Haltestelle)?
11. Fachleute diskutieren auch über einen neuen Höhenstandard für kombinierte Tram- und Bushaltestellen von 28 cm (wie er heute z. B. an der Haltestelle Hardbrücke realisiert ist). Eine so ausgebaute Kombi-Haltestelle hat für die Passagiere den Vorteil, dass Tram- und Buspassagiere am gleichen Ort ein- und aussteigen können. Welche Gründe sprechen aus Sicht des Stadtrats für und gegen einen Standard von 28 cm?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie viele Bus- und Tramhaltestellen beziehungsweise Haltekanten gibt es auf dem Stadtgebiet der Stadt Zürich?»):

In der Stadt Zürich gibt es 183 Tram- und 371 Bushaltestellen (einschliesslich Nachtbus, Stand Ende 2019). Im Normalfall weisen Haltestellen zwei Haltekanten auf, nämlich je eine pro Fahrtrichtung. Ausnahmen sind Haltestellen an Knotenpunkten mit mehreren Haltekanten oder Haltestellen mit nur einer Kante, z. B. an Linienendpunkten oder bei Busverkehr nur in einer Richtung. Die Gesamtzahl der Haltekanten in der Stadt Zürich beträgt rund 1100.

Zu Frage 2 («In der Antwort auf Frage 2 von 2016/423 wurde auf ein Nachhaltigkeitsmonitoring verlinkt. Dieser Link lässt sich heute leider nicht mehr aufrufen. Wie hat sich der Indikator für die Gleichstellung im öffentlichen Verkehr in den letzten drei Jahren entwickelt? Wo wird der Indikator zurzeit publiziert?»):

Als Indikator für die Hindernisfreiheit dient der jährliche Anteil hindernisfreier Ein- und Aussteigevorgänge in Tram und Bus auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Als hindernisfrei gilt dabei ein Vorgang, wenn ein Fahrgast von einer erhöhten Haltekante in ein Niederflurfahrzeug ein- oder aussteigt. Der Indikator wurde 2015 erstmals berechnet und im Rahmen des Nachhaltigkeitsmonitorings der Stadt Zürich publiziert. Inzwischen wurde dieses abgelöst durch die Website «Nachhaltige Entwicklung» der Stadt Zürich (https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/stadtrat/weitere-politikfelder/nachhaltigkeit.html) und den «Cercle Indicateurs» (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/nachhaltige-entwicklung/cercle-indicateurs.html>), einer nationalen Plattform für Nachhaltigkeitsindikatoren. Der Indikator zur Hindernisfreiheit in der Stadt Zürich ist aufgrund einer Standardisierung der Nachhaltigkeitsindikatoren, die Vergleiche ermöglicht, auf beiden Plattformen nicht mehr enthalten. Der Indikator entwickelt sich aber positiv: Der Anteil hindernisfreier Ein- und Aussteigevorgänge konnte im Zeitraum von 2015 bis 2019 um rund 5 Prozentpunkte auf 30 Prozent gesteigert werden. Gleichzeitig stieg auch der Anteil der Ein- und Aussteigevorgänge mit Rampeneinsatz und Personalunterstützung um rund 4 Prozentpunkte auf 31 Prozent. Dies bedeutet, dass 2019 noch rund 39 Prozent der Ein- und Aussteigevorgänge von Personen im Rollstuhl nicht benutzt werden konnten, weil die Haltekante die Anforderungen nicht erfüllte (Höhe, Breite ungenügend) oder hochflurige Trams die Kante bedienten. Die Verbesserung der hindernisfreien Ein- und Aussteigevorgänge im Zeitraum von 2015 bis 2019 um 5 Prozentpunkte ist auf den Umbau wichtiger Haltestellen mit hohen Fahrgastfrequenzen zurückzuführen, wie zum Beispiel der Haltestellen Stauffacher, Bahnhof Hardbrücke, Bahnhof Selnau, Hardplatz und Farbhof. Durch den Einsatz der neuen Flexity-Niederflurtrams und den Ausbau weiterer Haltestellen wird der Anteil hindernisfreier Ein- und Aussteigevorgänge bis Ende 2023 nochmals markant steigen.

Zu Frage 3 («Kann ein jährlich aktualisiertes Monitoring erstellt und öffentlich zugänglich (z. B. auf der Homepage der VBZ) gemacht werden? Was sind die Gründe, falls dies nicht gemacht werden soll, insbesondere unter Beachtung des Öffentlichkeitsprinzips?»):

In Zusammenarbeit mit den Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Zürich für Menschen mit Behinderungen ist geplant, das Monitoring weiterzuführen und im Laufe des Jahres 2020 auf der Website der Verkehrsbetriebe (VBZ) zu veröffentlichen.

Zu Frage 4 («Kann eine jährlich aktualisierte Liste über die behindertengerechte Ausgestaltung aller Tram- und Bushaltestellen (Kantenhöhe, Länge und Art der Erhöhung, Begründung für nicht behindertengerechte Haltestellen) erstellt und öffentlich zugänglich (z. B. auf der Homepage der VBZ) gemacht werden? Was sind die Gründe, falls dies nicht gemacht werden soll, insbesondere unter Beachtung des Öffentlichkeitsprinzips?»):

Die Angaben zur Hindernisfreiheit aller ÖV-Haltestellen und zum Fahrzeugeinsatz sind bereits verfügbar, und zwar in der Funktion «Hindernisfreies Reisen» des elektronischen Fahrplans. Zusätzlich gibt der ZVV-Niederflurnetzplan (https://www.zvv.ch/zvv-assets/service/hindernisfrei-reisen/pdf/reisen_ohne_hindernisse.pdf) Auskunft zur Hindernisfreiheit der Tramhaltestellen und zum Niederflureinsatz auf den einzelnen Tramlinien. Zusammen mit dem in der Antwort zu Frage 3 in Aussicht gestellten Monitoring stehen damit weitgehende Informationen zur Hindernisfreiheit zur Verfügung.

Zu Frage 5 («Welches ist das aktuell angestrebte Prozentziel der behindertengerechten Ein- und Aussteigevorgänge bis Ende 2023? Weshalb betrug das im März 2017 gesetzte Ziel nur 85 % und nicht 100 %? Welchen Anteil hatten am Ziel von 85 % die Bushaltestellen, welchen Anteil die Tramhaltestellen?»):

Ziel ist es, bis Ende 2023 mit verhältnismässigem Aufwand einen möglichst hohen Anteil Hindernisfreiheit im öffentlichen Verkehr der Stadt Zürich zu erreichen. Einen Zielwert in Prozenten gibt es nicht. Der Wert von 85 Prozent entspricht einer Prognose aus dem Jahr 2017 und setzt sich zusammen aus einem Anteil von 60 Prozent Stufenfreiheit und 25 Prozent Rampeneinsatz mit Personalhilfe, bezogen auf alle Ein- und Aussteigevorgänge in Tram und Bus auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Ein Wert von 100 Prozent Hindernisfreiheit bis Ende 2023 ist nicht erreichbar, weil bei den Haltestellen eine komplette Hindernisfreiheit bis Ende 2023 mit verhältnismässigem Aufwand nicht realisierbar ist (siehe dazu auch die Antwort zu den Fragen 6 und 8). Am Prognosewert von total 85 Prozent Stufenfreiheit und Rampeneinsatz hatte der Tramverkehr einen Anteil von rund zwei Dritteln und der Busverkehr einen Drittel. Dies entspricht dem Verhältnis der Fahrgastzahlen von Tram und Bus.

Zu den Fragen 6 und 8 («Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um das bis 2023 gesetzte Prozentziel zu erhöhen? Wie sieht das Ziel aufgeteilt nach Bus- und Tramhaltestellen aus?; «Welche Haltestellen bzw. Haltekanten werden in den Jahren 2020 bis 2023 behindertengerecht umgebaut? Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diesen Umbau zu beschleunigen?»):

Bauprojekte ab einer gewissen Grösse und mit mehreren Beteiligten werden in der Stadt Zürich nach dem Grundsatz des koordinierten Bauens abgewickelt. Dies bedeutet, dass die Bedürfnisse aller städtischen Dienstabteilungen in einem Projekt zusammengefasst und gesamtheitlich entwickelt werden. Anschliessend durchlaufen die Projekte das ordentliche Bewilligungsverfahren, und es werden die nötigen Kredite bewilligt. Mit diesem Prozess werden die Bedürfnisse aller städtischen Dienstabteilungen berücksichtigt und der Gesamtaufwand reduziert. Behindertengerechte Anpassungen der Haltekanten werden in den meisten Fällen nicht autonom ausgeführt, sondern sind Teil von koordinierten Projekten. Aufgrund der notwendigen Bearbeitungszeiten und Genehmigungsfristen von grösseren Bauprojekten ist eine Erhöhung des hindernisfreien Ausbaus bis 2023 somit immer auch unter den oben genannten Abhängigkeiten zu betrachten.

Bei den Tramhaltestellen hat der hindernisfreie Ausbau bereits um die Jahrtausendwende begonnen und ist entsprechend weit fortgeschritten. Per Ende 2019 waren rund 68 Prozent der Haltestellen mit hohen Haltekanten ausgerüstet (einschliesslich Teilerhöhungen im Bereich des Rollstuhleinstiegs bei der dritten Tür). Bis Ende 2023 werden alle Tramhaltestellen, die noch keine erhöhten Haltekanten aufweisen, mit hohen Haltekanten ausgebaut; Ausnahmen sind in der Antwort zu Frage 9 aufgeführt. Einfach umsetzbare Haltekantonerhöhungen wurden bereits realisiert. Die nun laufenden Projekte erfordern umfangreiche Anpassungen des Strassenraums, der Gleislage und teilweise auch des Verkehrsregimes und werden nach dem oben beschriebenen Grundsatz des koordinierten Bauens abgewickelt.

Die Bushaltestellen in der Stadt Zürich werden seit rund zehn Jahren laufend hindernisfrei ausgebaut. Damals betrug die Standard-Haltekantenhöhe noch 16 cm. 2015 hat die Stadt Zürich in Eigeninitiative das Zürich-Bord mit Kantenhöhe 22 cm für einen nahezu stufenfreien Einstieg entwickelt und getestet. Seit Oktober 2018 sind 22 cm Kantenhöhe neuer Standard im gesamten Kanton Zürich. Da für den Einbau des hohen Bordes aber diverse technische und geometrische Anforderungen zu erfüllen sind, können Haltestellen in der Regel nicht isoliert umgebaut werden. Eine detaillierte Prüfung im Rahmen der üblichen Projekte und Verfahren ist genau wie bei den Tramhaltestellen notwendig. Dies erfolgt im Rahmen des koordinierten Bauens mit den Partnern und Werken und ist daher nur im Rahmen der üblichen Projekte regulär umsetzbar. Ziel ist eine möglichst hohe Anzahl an benutzbaren und bestenfalls niveaugleichen Ein- und Ausstiegen bei Bussen per Ende 2023. Hierzu werden allfällige mögliche Beschleunigungsmassnahmen geprüft.

Zu Frage 7 («Die Antwort auf Frage 6 in der Anfrage 2016/423 enthält eine Liste mit Haltestellen, die in den Jahren 2016 und 2017 hätten umgebaut werden sollen. Welche Haltestellen bzw. Haltekanten wurden im in den Jahren 2017 bis 2019 effektiv behindertengerecht umgebaut?»):

Die in der Antwort zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2016/423 aufgeführten Haltestellen wurden hindernisfrei angepasst. In den Jahren 2017–2019 wurden folgende hindernisfreien Tramhaltestellen realisiert: Stauffacher, Bahnhof Hardbrücke, Siemens, Heerenwisen, Hedwigsteig, Hardplatz, Winzerstrasse, Wartau, Billoweg, Kronenstrasse, Beckenhof, Winkelriedstrasse, Farbhof, Bahnhof Selnau und Bucheggplatz. Zudem wurden über 30 hindernisfreie Bushaltestellen realisiert, darunter ist beispielsweise der Hegibachplatz.

Zu Frage 9 («Welche Haltestellen bzw. Haltekanten werden bis Ende 2023 nicht behindertengerecht umgebaut sein? Weshalb nicht?»):

Die Tramhaltestellen werden Ende 2023 voraussichtlich zu einem hohen Anteil von rund 85 Prozent stufenlos benutzbar sein. Bei den verbleibenden Tramhaltestellen ist der Rampeneinsatz mit Personalhilfe weiterhin notwendig, weil die Projekte nach dem Grundsatz des koordinierten Bauens realisiert werden, die erst nach 2023 umgesetzt werden können oder ein Umbau mit unverhältnismässig hohem Aufwand verbunden wäre (siehe auch die Antworten zu den Fragen 5, 6 und 8). Mit einem hindernisfreien Ausbau nach Ende 2023 ist bei folgenden Tramhaltestellen zu rechnen: Albisgütli, Bahnhof Enge, Bahnhofquai, Hubertus, Kunsthaus, Neumarkt, Radiostudio, Rentenanstalt, SternenOerlikon (nur Kante Linie 11), Strassenverkehrsamt, Toblerplatz und Triemli. Unverhältnismässig wäre nach heutiger Einschätzung ein hindernisfreier Ausbau mit hohen Haltekanten bei folgenden Haltestellen in Kurvenlage: Bahnhof Tiefenbrunnen, Central, Klusplatz, Löwenplatz, Paradeplatz (ausser Kanten Linie 11), Seilbahn Rigiblick, Seebach, Stampfenbachplatz, Werd und Wetlistrasse. Hauptgründe für die Unverhältnismässigkeit sind zu hoher Platzbedarf für eine Begradigung oder ungünstiger Haltestellenabstand bei einer Verschiebung.

Bei den Bushaltestellen wird der Anteil stufenfreier Haltestellen durch die laufenden Projekte sukzessive erhöht. Ob Anpassungen der Strassengeometrie und/oder Verschiebungen der Haltekanten notwendig sind, kann oft erst im Rahmen des jeweiligen Vorprojekts eruiert werden. Eine Prognose ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Zu Frage 10 («Zum Mengengerüst (bitte in der Antwort jeweils die absolute Anzahl wie auch die prozentualen Anteile angeben): wie viele heute noch nicht behindertengerechte Haltestellen können mit einer einfachen Erhöhung der bestehenden Kante konform umgestaltet werden, wie viele müssen mit einem Bauprojekt umgebaut werden (z. B. Verschiebung der Lage der Haltestelle)?»):

Bei allen noch auszubauenden Tramhaltestellen ist ein Projekt notwendig, weil umfangreiche Anpassungen notwendig sind (Gleislage, Strassenraum, Verkehrsregime). Bei den Bushaltestellen wird geprüft, ob zusätzliche Haltekanten über die laufenden Projekte hinaus mit verhältnismässigem Aufwand bis Ende 2023 umgebaut werden können (vgl. Antwort zu Frage 6).

Zu Frage 11 («Fachleute diskutieren auch über einen neuen Höhenstandard für kombinierte Tram- und Bushaltestellen von 28 cm (wie er heute z. B. an der Haltestelle Hardbrücke realisiert ist). Eine so ausgebaute Kombi-Haltestelle hat für die Passagiere den Vorteil, dass Tram- und Buspassagiere am gleichen Ort ein- und aussteigen können. Welche Gründe sprechen aus Sicht des Stadtrats für und gegen einen Standard von 28 cm?»):

Für kombinierte Tram- und Bushaltestellen wurde ein zusätzlicher Typ des Zürich-Bords mit Kantenhöhe 28 cm entwickelt. Wenn die geometrischen Anforderungen an die An- und Wegfahrtsgerade erfüllt sind, wird dieses in der Stadt Zürich standardmässig umgesetzt. Wo dies nicht der Fall ist, wo z. B. der Bus nicht gerade anfahren kann und deshalb mit der Fahrzeugfront eine hohe Haltekante touchieren würde, wird an der Halteposition des Busses eine 16 cm hohe Haltekante realisiert.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti