

## Protokolleintrag vom 10.07.2013

2013/273

**Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli (SP) vom 10.07.2013:**

**Anwendung unterschiedlicher Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten von Tram und Trolleybus, Unterschiede bezüglich den Anforderungen und dem Rechtsschutz für Menschen mit Behinderungen**

Von Hans Jörg Käppeli (SP) ist am 10. Juli 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Infrastrukturen von Tram und Trolleybus unterstehen grundsätzlich dem Eisenbahngesetz (EBG). Demzufolge werden Tram- und Trolleybus-Projekte in der Regel im Rahmen eines Plan-genehmigungsverfahrens unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) geprüft und genehmigt. Dies wurde zB beim Tram Zürich West und beim Tram Hardbrücke so gehandhabt, bzw. ist bei der Tramverlegung Tram 2 so geplant.

Solche Projekte weisen vorbildliche Haltestellen auf, die ohne Kompromisse die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllen. Gleichwohl hat das BAV in der Plangenehmigung des Trams Hardbrücke in einer zwingenden Auflage, im Interesse von Menschen mit Behinderungen, eine wesentlich bessere Ausgestaltung der Haltekanten für die Trolleybusse verfügt. Die Haltekanten müssen eine Höhe von 23 cm aufweisen, entgegen dem bisher in Zürich üblichen Standard von 16 cm.

Andererseits werden sehr viele Tramprojekte nach kantonalem Strassengesetz genehmigt, wie zB die neuen Haltestellen Rennweg oder der Linie 11 auf dem Bahnhofplatz Süd in Oerlikon. Bei diesen Projekten kommt es sehr häufig vor, dass nur Kompromisslösungen angewendet werden. So erfüllen die Haltestellenkanten nur auf einer sehr beschränkten Länge die Anforderungen des BehiG. Es werden nur sogenannte „Kissen“ ausgeführt.

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

1. Wieso werden unterschiedliche Genehmigungsverfahren angewendet?
2. Wie wird sichergestellt, dass die Ausführungsbestimmungen des EBG auch bei den Verfahren nach Strassengesetz eingehalten werden, da das EBG als eidgenössisches Gesetz dem kantonalen Strassengesetz übergeordnet ist?
3. Wieso werden bei den Verfahren nach Strassengesetz nicht die gleich strengen Anforderungen angewendet? Geniessen die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, bzw. die Menschen mit Behinderungen unterschiedlichen Rechtsschutz in Abhängigkeit des angewendeten Verfahrens?
4. Welche Rechtsmittel können gegen die lascheren Genehmigungen gemäss Strassengesetz ergriffen werden? Kann das BAV bei den Tramprojekten als überordnete Instanz zur Durchsetzung des EBG abgerufen werden? Gibt es dazu einschlägige Erfahrungen?
5. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass die Kompromisslösungen, wie bei den Beispielen der Haltestellen Rennweg und Bahnhofplatz Süd in Oerlikon, einer strengen Prüfung durch das BAV standhalten würden? Wird diese Ansicht aufgrund der Erfahrung beim Tram Hardbrücke weiterhin aufrechterhalten?
6. Ist der Stadtrat bereit künftige Tramprojekte auch bei Anpassungen der Infrastruktur dem BAV vorzulegen?
7. Ist der Stadtrat bereit, die bisher angewendete Genehmigungspraxis durch das BAV überprüfen zu lassen?

Mitteilung an den Stadtrat