



Beschluss des Stadtrats

vom 1. April 2026

GR Nr. 2026/12

Nr. 1146/2026

Schriftliche Anfrage von Sebastian Vogel, Reto Brüesch und Benedikt Gerth betreffend Randstein-System «Zürich Bord», Gründe für die Entwicklung eines eigenen Systems, Abstimmung mit anderen Städten und Verkehrsunternehmungen, Gesamtkosten in den letzten 10 Jahren, höhere Herstellungs- und Produktionskosten durch die spezifische Formgebung, Kriterien für die Verwendung von Granit, Herkunftsländer Natursteine und Gründe für die Fertigung im aussereuropäischen Raum sowie Kosten-Nutzen-Verhältnis des «Zürich Bords» gegenüber standardisierten Lösungen

Am 7. Januar 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Sebastian Vogel (FDP), Reto Brüesch (SVP) und Benedikt Gerth (die Mitte) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/12, ein:

Die Stadt Zürich verfolgt mit der 2000-Watt-Gesellschaft, den Klimazielen 2030 sowie den Grundsätzen der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung ambitionierte energie- und klimapolitische Ziele. Gleichzeitig wurde in der Vergangenheit wiederholt bekannt, dass im öffentlichen Strassenraum Natursteine, unter anderem Granit, verbaut wurden, deren Herkunft ausserhalb Europas liegt.

Zudem liegen Hinweise (RANDSTEINKULT von Sam V. Furrer) vor, wonach das sogenannte Zürich Bord nicht nur eine stadtspezifische Sonderlösung darstellt, sondern auch in Gestaltung, Variantenvielfalt und Herstellungsweise ökologische und ökonomische Nachteile aufweist. Gemäss publizierten Analysen wurde das Zürich Bord im Auftrag der Stadt Zürich von einer renommierten Zürcher Design Agentur als eigenständiges Designsystem entwickelt und ist heute in rund 24 Varianten im Einsatz.

Weiter wird ausgeführt, dass die Herstellung der Zürich Bord Elemente aufgrund der komplexen Formgebung nur eingeschränkt automatisierbar ist und teilweise manuelle Bearbeitung erfordert. Dies begünstigt eine Produktion in Ländern mit tieferen Lohnkosten, namentlich in Asien. Gleichzeitig fallen bei der Bearbeitung von Naturstein erhebliche Materialverluste an (Schätzungen zufolge bis zu rund 25 %), verbunden mit einem hohen Energieeinsatz für Sägen, Fräsen und Werkzeugverschleiss.

Der Import schwerer Natursteinbauteile über Distanzen von bis zu rund 20'000 km verursacht zudem relevante CO₂-Emissionen und einen hohen Verbrauch fossiler Energieträger. Diese Praxis steht in einem Spannungsverhältnis zu den klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Zürich.

Der Stadtrat sollte sich zu einer effizienten, wirtschaftlichen und nachhaltigen Verwendung öffentlicher Mittel bekennen. Vor diesem Hintergrund stellen sich im Zusammenhang mit der Entwicklung, Beschaffung und Umsetzung des sogenannten «Zürich Bords» grundlegende Fragen zur Zweckmässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerbsneutralität und ökologischen Verträglichkeit dieses Alleingangs der Stadt Zürich.

Der Gemeinderat wird um die Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Aus welchen konkreten Gründen entschied sich die Stadt Zürich, ein eigenes Randstein-System («Zürich Bord») zu entwickeln, anstatt auf bestehende, bewährte Standards wie das Kasseler Bord zurückzugreifen, das 2013 in Zürich getestet wurde?
2. Welche konkreten Nachteile hätte das Kasseler Bord oder eine vergleichbare Standardlösung für Fahrgäste, Stadt oder Verkehrsbetriebe gehabt?



2/8

3. Warum wurde bei der Entwicklung des Zürich Bords keine Abstimmung mit anderen Städten, Kantonen oder Verkehrsunternehmen angestrebt, obwohl diese vor derselben Herausforderung der Barrierefreiheit standen?
4. Welche Gesamtkosten sind der Stadt Zürich in den letzten zehn Jahren für Entwicklung, Design, Variantenbildung, Beschaffung, Logistik und Einbau des Zürich Bords entstanden?
5. Welche Gesamtkosten sind aus dem Engagement der Firma Daniel Hunziker Design Identity AG für die Entwicklung des Zürich-Bord-Systems entstanden? Wurde dieser Auftrag öffentlich ausgeschrieben? Falls nein, weshalb nicht?
6. Wurde untersucht, ob die spezifische Formgebung des Zürich Bords zu höheren Herstellungs- und Produktionskosten führt als bei Standardlösungen? Falls ja, mit welchen Ergebnissen?
7. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten pro Laufmeter Zürich Bord heute (Listenpreise, durchschnittlicher Variantenmix, inkl. MWST, ohne Rabatte), und wie verhalten sich diese zu marktüblichen, standardisierten Beton- oder Natursteinlösungen?
8. Welche konkreten Kriterien führten zur Wahl des Materials Granit? Welche alternativen Materialien, insbesondere Beton, wurden geprüft, und aus welchen Gründen verworfen?
9. Welche Rolle spielten Aspekte wie Sichtbarkeit für sehbehinderte Personen, Verschmutzung im Betrieb sowie gestalterische Überlegungen bei der Material- und Systemscheidung?
10. Welche Rolle spielte die ökologische Gesamtbilanz (Herstellung, Transport, Lebensdauer, Rückbau) bei der Entscheidung für das Zürich Bord? Existiert eine Ökobilanz oder ein CO₂-Footprint für dieses System?
11. Aus welchen Herkunftsländern stammen die bislang verbauten Zürich Bords, und welcher Anteil wurde aus Übersee, insbesondere aus Asien/China, importiert (direkt oder indirekt)?
12. Weshalb erfolgt die Fertigung der Zürich Bords nicht in der Schweiz oder im europäischen Raum, obwohl dort Granitvorkommen und Produktionskapazitäten bestehen? Wird eine stärkere regionale Beschaffung geprüft?
13. Wie viele Laufmeter Zürich Bord wurden bisher verbaut, wie viele werden bis zur vollständigen Barrierefreiheit noch benötigt, und mit welchem jährlichen Bedarf rechnet der Stadtrat künftig?
14. Aus welchen Gründen wurde das Zürich Bord in 24 Varianten ausgeführt, und welche Auswirkungen hat diese Variantenvielfalt auf Kosten, Beschaffung, Lagerhaltung und Unterhalt? Wie viele Lieferanten sind aktuell technisch und vertraglich in der Lage, Zürich Bords in allen Varianten zu liefern?
15. Wie beurteilt der Stadtrat rückblickend das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Zürich Bords gegenüber standardisierten Lösungen, und ist er bereit zu prüfen, künftig auf einen offeneren und stärker standardisierten Ansatz umzusteigen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Aus welchen konkreten Gründen entschied sich die Stadt Zürich, ein eigenes Randstein-System («Zürich Bord») zu entwickeln, anstatt auf bestehende, bewährte Standards wie das Kasseler Bord zurückzugreifen, das 2013 in Zürich getestet wurde?

Es besteht kein allgemeingültiger nationaler oder internationaler Standard für hohe, hindernisfreie Haltekanten. Städte haben spezifische Anforderungen, die im Wesentlichen von den eingesetzten Bussen und Trams abhängen. 2013 wurden in verschiedenen Städten unterschiedliche Randsteinsysteme eingesetzt. Im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) hat die Stadt Zürich die Verwendung von Haltekanten geprüft, die einen autonomen Zustieg ins Fahrzeug gewährleisten, u. a. das Kasseler Sonderbord. Analysen, Variantenbewertungen und Fahrversuche ergaben, dass die auf dem Markt verfügbaren Produkte, die sich vor allem über ihr Profil und ihre Querschnittshöhe definieren, nicht eins zu eins übernommen werden konnten.



3/8

Steintypen für eine kombinierte, hindernisfreie Haltekante für Tram und Bus (Höhe 28 cm) waren 2013 noch nicht vorhanden und wurden gemeinsam und in Abstimmung mit der damals in Planung befindlichen Limmattalbahn entwickelt. Das Ziel einer kombinierten Haltekante besteht darin, dass Tram und Bus an derselben Haltekante anhalten können, statt hintereinander. Dies erhöht die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums und erleichtert den Nutzenden die Orientierung.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde entschieden, ein für Zürich optimiertes System zu entwickeln, das auf der Form des Dresdner Combibords basiert und in Naturstein ausgeführt ist. Damit konnten auch die Anliegen der verschiedenen politischen Vorstösse erfüllt werden, die einen hindernisfreien Ausbau der Haltestellen in Zürich und die Entwicklung einer Lösung für ein «Kombiboard» für Bus und Tram forderten (z. B. GR Nrn. 2009/580, 2012/259, 2013/70, 2014/286, 2016/423, 2019/19 und 2020/71).

Mit der Entwicklung konnten folgende Ziele erreicht werden:

- Erreichen der geforderten horizontalen und vertikalen Spaltmasse, um einen autonomen Ein- und Ausstieg für Menschen mit Mobilitäts- und Sehbeeinträchtigungen zu ermöglichen
- Erhöhung des Komforts für alle Nutzenden
- gute taktile Erkennbarkeit der Haltekante
- vermindertes Risiko für Beschädigungen an Fahrzeugen
- standardisiertes und modulares System, das flexibel anwendbar ist für verschiedene Einsatzorte
- Reduktion der Randsteintypenanzahl
- herstellerunabhängige Beschaffung
- keine patentrechtlichen Abhängigkeiten mehr ab 2018
- guter baulicher Anschluss an vorhandene Randabschlüsse aus Naturstein
- harmonische Integration in den Stadtraum

Frage 2

Welche konkreten Nachteile hätte das Kasseler Bord oder eine vergleichbare Standardlösung für Fahrgäste, Stadt oder Verkehrsbetriebe gehabt?

Die Verwendung des Kasseler Sonderbords hätte folgende Nachteile gehabt:

- Risiko von Fahrzeugbeschädigungen durch unerwünschtes Anheben des Rades beim Anfahren an der Ausrundung des Steins am Übergang zur hohen Haltekante (Erkenntnis aus Fahrversuchen) sowie durch ein geringeres Lichtraumprofil zwischen Karosserie und Bord
- schlechtere taktile Erkennbarkeit der Kante für sehbeeinträchtigte Personen aufgrund weniger klarer Übergänge
- kein einheitliches und erkennbares ertastprinzip aufgrund unterschiedlicher Steintypen für Haltekantenhöhen von 22 cm und 28 cm



4/8

- hohe Anzahl von verschiedene Steintypen (z. B. Kasseler Sonderbord Plus mit über neunzig unterschiedlichen Stein-Typen)
- keine modulare Erweiterbarkeit auf Haltekantenhöhe 28 cm für kombinierte Tram-/Bus-haltestelle
- geringe Lebensdauer des Betonprodukts und höhere Kosten für den baulichen Unterhalt
- Betonrandsteine nach Ausbau nicht wiederverwendbar
- keine herstellerunabhängige Beschaffung
- Abhängigkeit bei der Beschaffung aufgrund langjähriger Patentschutzes
- sehr lange Lizenzvertragslaufzeiten, die vergaberechtlich problematisch und für öffentliche Beschaffungen grundsätzlich nicht vorgesehen sind
- gestalterische Beeinträchtigung im Übergangsbereich zu den vorhandenen Randsteinen aus Naturstein

Frage 3

Warum wurde bei der Entwicklung des Zürich Bords keine Abstimmung mit anderen Städten, Kantonen oder Verkehrsunternehmen angestrebt, obwohl diese vor derselben Herausforderung der Barrierefreiheit standen?

Es fand eine Abstimmung und ein fachlicher Austausch zwischen mehreren Schweizer und Deutschen Städten, Kantonen, Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbänden sowie Vertreterinnen und Vertretern aus der Fahrzeugproduktion und der Haltekantenherstellung statt. Darüber hinaus wurde insbesondere der Austausch mit der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich sowie weiteren Sehbehindertenverbänden geführt.

Zu den Fragen 4 und 5

Welche Gesamtkosten sind der Stadt Zürich in den letzten zehn Jahren für Entwicklung, Design, Variantenbildung, Beschaffung, Logistik und Einbau des Zürich Bords entstanden?

Welche Gesamtkosten sind aus dem Engagement der Firma Daniel Hunziker Design Identity AG für die Entwicklung des Zürich-Bord-Systems entstanden? Wurde dieser Auftrag öffentlich ausgeschrieben? Falls nein, weshalb nicht?

Die betroffenen Dienstabteilungen führten für die Entwicklung des «Zürich Bord» keine separaten Aufwandsrechnungen ihrer Eigenleistungen durch, da der Aufwand für Planungsmassnahmen im Rahmen der Umsetzung des BehiG Teil der ordentlichen Verwaltungstätigkeit ist.

Die Gesamtkosten für die Beauftragung der Firma Daniel Hunziker Design Identity AG für die Entwicklung des Zürich Bord-Systems betragen rund Fr. 40 000.– einschliesslich Mehrwertsteuer (MWST). Der Auftrag wurde im Rahmen einer freihändigen Vergabe direkt erteilt, was gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) aufgrund der Auftragshöhe zulässig ist.



5/8

Frage 6

Wurde untersucht, ob die spezifische Formgebung des Zürich Bords zu höheren Herstellungs- und Produktionskosten führt als bei Standardlösungen? Falls ja, mit welchen Ergebnissen?

Die Formgebung führt zu keinen höheren Herstellungs- und Produktionskosten im Vergleich zu analogen Natursteinprodukten anderer Hersteller und Herstellerinnen, da die Steine marktüblich vollautomatisch auf CNC-Maschinen (Computerized Numerical Control) gefertigt werden.

Frage 7

Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten pro Laufmeter Zürich Bord heute (Listenpreise, durchschnittlicher Variantenmix, inkl. MWST, ohne Rabatte), und wie verhalten sich diese zu marktüblichen, standardisierten Beton- oder Natursteinlösungen?

Für eine hindernisfreie Bushaltestelle mit 20 m Länge beträgt der Preis des «Zürich-Bord» (Höhe Haltkante 22 cm) rund Fr. 290.– pro Laufmeter (einschliesslich MWST, ohne Rabatte, Lieferung und Versetzen). Für eine hindernisfreie kombinierte Tram/Bushaltestelle mit 43 m Länge beträgt der Preis des «Zürich-Bord» (Höhe Haltekante 28 cm) rund Fr. 420.– pro Laufmeter (einschliesslich MWST, ohne Rabatte, Lieferung und Versetzen).

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich führt keine Vergleichspreise von Herstellerinnen und Herstellern von marktverfügbaren Beton- und Natursteinen. Daher können keine Vergleiche angestellt werden.

Frage 8

Welche konkreten Kriterien führten zur Wahl des Materials Granit? Welche alternativen Materialien, insbesondere Beton, wurden geprüft, und aus welchen Gründen verworfen?

Der öffentliche Raum prägt das Gesicht der Stadt. Die [Standards Stadträume](#) und die Normen, die eine einheitliche Ausführung städtischer Tiefbauvorhaben regeln ([TED-Normen](#)), bilden die Grundlage für die Gestaltung des öffentlichen Raums in der Stadt Zürich. Die Gesamtwirkung der öffentlichen Stadträume soll durch ein ruhiges, offenes Erscheinungsbild gestärkt und es soll eine klare, elegante sowie funktionsorientierte Formensprache angewendet werden. Kohärenz und Einheitlichkeit in der Gestaltung sind zentrale Zielgrössen. Dabei sollen wenige, bevorzugt langlebige, unterhaltsfreundliche, bewährte und ansprechende Materialien verwendet werden.

Sämtliche Randsteine in Zürich werden mit Naturstein aus Granit realisiert und prägen seit jeher das Stadtbild. Aus diesem Grund wurde entschieden, das «Zürich-Bord» ebenfalls aus Granit und nicht aus Beton zu fertigen. Die Verwendung von Granit schafft Bezüge zu vorhandenen Linien der Strassenränder im Stadtraum. Durch die Verlängerung der Fluchten von Rand- und Wasserstein im angrenzenden Trottoir wird eine kontinuierliche und selbstverständliche Weiterführung des Strassenrands ermöglicht. Dadurch entsteht ein sehr ruhiges Erscheinungsbild. Zudem bietet Naturstein gegenüber Betonprodukten Vorteile in Bezug auf Robustheit, Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und Unterhaltskosten.



6/8

Frage 9

Welche Rolle spielten Aspekte wie Sichtbarkeit für sehbehinderte Personen, Verschmutzung im Betrieb sowie gestalterische Überlegungen bei der Material- und Systementscheidung?

Alle Strassenränder in Zürich werden mit Randsteinen aus Naturstein gebaut. Die Sichtbarkeit entspricht dem städtischen Standard, der auf den TED-Normen und den Standards Stadträume basiert. Das «Zürich-Bord» schafft ein einheitliches und damit wiedererkennbares bauliches und visuelles Prinzip, das für die Nutzenden leicht verständlich ist. Die klar gestaltete Steinkante ist taktil gut ertastbar. Alle Haltestellen in der Stadt werden zusätzlich mit einer taktilen Markierung ausgestattet, um das Auffinden an Haltekanten zu erleichtern.

Das System «Zürich-Bord» wurde pilotiert, getestet und von Vertretenden der Behindertenkonferenz Kanton Zürich für gut befunden. Granit fügt sich dabei sehr harmonisch in gebaute Stadträume und das vorhandene Sortiment an Elementen ein und sorgt für einen guten baulichen Anschluss an vorhandene Randabschlüsse aus Naturstein. Beton würde im Gegensatz zu Naturstein mit der Zeit zu Verschmutzungen neigen und dadurch weniger hochwertig wirken.

Frage 10

Welche Rolle spielte die ökologische Gesamtbilanz (Herstellung, Transport, Lebensdauer, Rückbau) bei der Entscheidung für das Zürich Bord? Existiert eine Ökobilanz oder ein CO₂-Footprint für dieses System?

Bei der Entscheidung zur Entwicklung des «Zürich-Bord» 2013 wurde keine ökologische Gesamtbilanz berücksichtigt. Aktuell existiert keine belastbare Ökobilanz oder CO₂-Footprint für das «Zürich-Bord».

Zu den Fragen 11 und 12

Aus welchen Herkunftsländern stammen die bislang verbauten Zürich Bords, und welcher Anteil wurde aus Übersee, insbesondere aus Asien/China, importiert (direkt oder indirekt)? Weshalb erfolgt die Fertigung der Zürich Bords nicht in der Schweiz oder im europäischen Raum, obwohl dort Granitvorkommen und Produktionskapazitäten bestehen? Wird eine stärkere regionale Beschaffung geprüft?

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich beschafft im Rahmen von Reparaturen und für den baulichen Unterhalt Steine des «Zürich-Bords» direkt. Diese werden ausschliesslich in Italien und Portugal produziert. Der überwiegende Teil der verwendeten «Zürich-Borde» wird jedoch im Rahmen von Strassenbauprojekten indirekt beschafft. Im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen gehört das Produkt «Zürich-Bord» zum Auftragsvolumen der beauftragten Bauunternehmung. Auf Grundlage der im Internet öffentlich zugänglichen Zeichnungen können die Steine durch jede Produktions- oder Handelsfirma bezogen und hergestellt werden. Die Wahl der Lieferfirma obliegt der Bauunternehmung. Aus submissionsrechtlichen Gründen ist eine regionale Eingrenzung der Beschaffung nicht zulässig.

Zwischen 2021 bis 2025 stammten die «Zürich-Borde» zu etwa zwanzig Prozent aus China und zu etwa achtzig Prozent aus Europa. «Zürich-Borde» aus Europa stammen überwiegend aus Italien, Portugal und Spanien. Häufig liegt der Grund für den Bezug aus China in



7/8

dem sich daraus ergebenden Wettbewerbsvorteil innerhalb der Ausschreibung; importierter Naturstein ist oft günstiger als Naturstein von europäischen Anbietenden. Zudem erfüllt nicht jeder regionale Stein alle technischen Anforderungen und/oder ist zum Zeitpunkt der Ausführung in ausreichenden Mengen verfügbar.

Der Stadtrat will die indirekten Treibhausgasemissionen bis 2035 um dreissig Prozent reduzieren. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich trägt massgeblich zur Erreichung dieser Ziele bei und ist sensibilisiert für eine Beschaffung mit kurzen Transportwegen. Die regionale Beschaffung ist Teil der strategischen Prüf- und Optimierungsansätze für einen nachhaltigeren Tiefbau und wird zukünftig stärker indirekt über Umwelt- oder Nachhaltigkeitskriterien gesteuert werden.

Frage 13

Wie viele Laufmeter Zürich Bord wurden bisher verbaut, wie viele werden bis zur vollständigen Barrierefreiheit noch benötigt, und mit welchem jährlichen Bedarf rechnet der Stadtrat künftig?

In der Stadt Zürich wurden bislang rund 8100 Meter «Zürich-Bord» verbaut. In geplanten Strassenbauprojekten sollen schätzungsweise noch 4600 Meter versetzt werden. Danach wird mit einer üblichen Erneuerungsrate von jährlich 0,5 bis zwei Prozent des Gesamtbestands gerechnet, wobei in den nächsten zehn, zwanzig Jahren mit wenig Aufwand gerechnet wird wegen dem noch jungen Alter der Bauwerke mit Zürich Bord.

Frage 14

Aus welchen Gründen wurde das Zürich Bord in 24 Varianten ausgeführt, und welche Auswirkungen hat diese Variantenvielfalt auf Kosten, Beschaffung, Lagerhaltung und Unterhalt? Wie viele Lieferanten sind aktuell technisch und vertraglich in der Lage, Zürich Bords in allen Varianten zu liefern?

Das «Zürich-Bord» gibt es in zwei Höhenvarianten. Eine Variante für reine Bushaltestellen mit einer Höhe von 22 cm und eine Variante für kombinierte Bus-/Tramhaltestellen mit einer Höhe von 28 cm. Das «Zürich-Bord» 22 cm besteht aus zehn Steintypen, das «Zürich-Bord» 28 cm aus 14 Steintypen. Aufgrund der unterschiedlichen Höhen der Haltekanten, Querschnitte und Übergänge zu bestehenden Randsteinen sind verschiedene Steintypen notwendig. Das Vorhalten von zwei Varianten mit insgesamt 24 Steintypen hat keine Auswirkungen auf die Beschaffungs- und die Unterhaltskosten. Eine regelmässige Lagerhaltung der Steine gibt es nicht. Nur für Notfallreparaturen hält das Tiefbauamt einzelne Steine vor.

Die Ausführungspläne für die Herstellung des «Zürich-Bords» stehen allen Marktteilnehmenden kostenlos im Internet zur Verfügung und können dort bezogen werden. Eine vertragliche Bindung an bestimmte Herstellerinnen und Hersteller besteht nicht. Die Beschaffung erfolgt herstellerunabhängig in offenen Ausschreibungen und die Lieferung erfolgt direkt auf die Baustelle.

Frage 15

Wie beurteilt der Stadtrat rückblickend das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Zürich Bords gegenüber standardisierten Lösungen, und ist er bereit zu prüfen, künftig auf einen offeneren und stärker standardisierten Ansatz umzusteigen?



8/8

Das «Zürich-Bord» steht seit rund zehn Jahren in der Stadt Zürich erfolgreich im Einsatz. Es hat sich funktional bewährt und ist wirtschaftlich sowie gestalterisch überzeugend.

Das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis resultiert aus einer Beschaffung im freien Wettbewerb mit wirtschaftlich vorteilhaften Preisen, da die Produktion unabhängig von anderen Herstellerinnen und Herstellern oder patentrechtlich geschützten Produkten besteht.

Mit der Eigenentwicklung des «Zürich-Bord» wurde ab 2013 eine effiziente, sichere und optimale Lösung erzielt, bevor die bauliche Umsetzung hindernisfreier Bushaltestellen und hindernisfreier, kombinierter Tram-/Bushaltestellen begann.

Der Stadtrat betrachtet das «Zürich-Bord» als erfolgreich etablierten Standard und sieht derzeit keinen Änderungsbedarf. Aus der Bevölkerung und von Betroffenen erhält die Stadtverwaltung positives Feedback zur Umsetzung der niveaugleichen Haltekanten mit dem «Zürich-Bord».

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter