

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 13. März 2019

186.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli und Joe A. Manser betreffend Neubau der Haltestelle «Waidspital» der Quartierbus-Linie 38, Gründe für den nicht behindertengerechten Ausbau und die Abweisung der Einsprache

Am 14. Dezember 2018 reichten Gemeinderäte Hans Jörg Käppeli und Joe A. Manser (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/499, ein:

Mit dem Strassenbauprojekt Tièchestrasse wird die Haltestelle «Waidspital» der Quartierbus Linie 38 vollständig neu gebaut. Es befremdet, dass die Haltestelle nicht behindertengerecht gebaut wird, zumal diese Linie Haltestellen mit einem erhöhten Anteil von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen bedient.

Die Haltestelle dient selten und ausnahmsweise auch der Linie 69, falls vorzeitig gewendet werden muss.

Die Fachstelle Hindernisfreie Architektur hatte Einsprache erhoben, wegen des nicht behinderten Ausbaus. Der Stadtrat hat die Einsprache abgewiesen. Die Begründungen haben Fragen aufgeworfen:

1. Es wird begründet eine 22 cm hohe Haltekante können wegen der Fahrgeometrie der Standardbusse nicht realisiert werden. Können auf der Linie 38 überhaupt Standardbusse verkehren, bzw. lassen die betroffenen Quartierstrassen und die Haltestellen dies überhaupt zu?
2. Die Einsprache wird abgewiesen aufgrund von nachträglich erstellten Schleppkurven. Die Einsprecherin kann diese Feststellung nicht überprüfen und verfügt damit auch nicht über die notwendigen Unterlagen, um den Weiterzug an die nächste Instanz zu prüfen. Sie wird damit in der Ausübung der Rechtsmittel gehindert. Erachtet es der Stadtrat als zulässig den Einsprechern diese Beweise vorzuenthalten?
3. Auf der Linie 69 sind Gelenkbusse im Einsatz. Was nützt da überhaupt ein Nachweis mit einem Standardbus?
4. Linie 69 wird elektrifiziert für den Einsatz mit Trolleybussen. Können die künftigen Trolleybusse überhaupt vorzeitig an dieser Haltestelle gewendet werden?
5. Wie häufig wird die Haltestelle von der Quartierbuslinie 38 (im Regelbetrieb) und von der Linie 69 bei vorzeitigem Wenden (im Ausnahmefall) benutzt? Ist es verhältnismässig die vielen Benutzenden der Linie 38 gegenüber den sehr wenigen der Linie 69 schlechter zu behandeln?
6. Wieso werden für Quartierbuslinien grundsätzlich keine Zürich-Bords verwendet? Gibt es eindeutige technische Gründe? In welchen Normen und Richtlinien ist das so definiert?
7. Entsteht bei einem normalen Randstein nicht eine Beschädigung der Reifen und wird deshalb nicht an die Haltekante gefahren, womit ein unzulässiger Spalt entsteht?
8. Für eine vollständig neue Anlage muss gemäss der Richtlinie für behindertengerechte Bushaltestellen von VBZ und Tiefbauamt eine hohe und damit behindertengerechte Haltekante auf der ganzen Länge erstellt werden. Falls dies aus triftigen Gründen nicht möglich ist, muss zuerst eine andere Lage/Disposition gesucht werden. Erst wenn dies auch nicht möglich ist, muss eine Teilerhöhung geprüft werden. Ist auch das nicht möglich ist, muss mindestens bei der zweiten Türe eine 22 cm hohe Kante (Kissen) erstellt werden. Wieso wurde von der eigenen fortschrittlichen Richtlinie abgewichen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Es wird begründet eine 22 cm hohe Haltekante können wegen der Fahrgeometrie der Standardbusse nicht realisiert werden. Können auf der Linie 38 überhaupt Standardbusse verkehren, bzw. lassen die betroffenen Quartierstrassen und die Haltestellen dies überhaupt zu?»):

Ja, die Route der Linie 38 kann von Standardbussen befahren werden; sämtliche Teilstrecken wurden in der jüngsten Vergangenheit bei Umleitungen bzw. für Extrafahrten von Standardbussen befahren.

Die aktuellen Verhältnisse auf der Route des Busses sind für die zukunftsweisende Ausgestaltung der vorliegenden Haltestelle ohnehin nur indirekt relevant. Ziel der Planung ist es, für die Linie 38 zukünftig auch grössere Fahrzeuge einsetzen zu können. Dies allein schon im Hinblick auf die anstehende Ersatzbeschaffung von Quartierbussen, da die auf dem Markt verfügbaren Midibusse mehrheitlich eine grössere Fahrzeugbreite aufweisen als die heute auf der

Linie 38 eingesetzten Busse. Hierfür ist es nötig, die Haltestellen, welche umgebaut werden, entsprechend darauf auszurichten.

Zu Frage 2 («Die Einsprache wird abgewiesen aufgrund von nachträglich erstellten Schleppkurven. Die Einsprecherin kann diese Feststellung nicht überprüfen und verfügt damit auch nicht über die notwendigen Unterlagen, um den Weiterzug an die nächste Instanz zu prüfen. Sie wird damit in der Ausübung der Rechtsmittel gehindert. Erachtet es der Stadtrat als zulässig den Einsprechern diese Beweise vorzuenthalten?»):

Im Stadtratsbeschluss Nr. 953 vom 14. November 2018 wird ausgeführt, dass die Vorbringen der Einsprecherin nochmals ausführlich mit Schleppkurven des VBZ-Standardbusses geprüft wurden. Diese Schleppkurvenpläne hätten durch die Einsprecherin jederzeit beim Tiefbauamt (Projektleitung) eingesehen werden können.

Zu Frage 3 («Auf der Linie 69 sind Gelenkbusse im Einsatz. Was nützt da überhaupt ein Nachweis mit einem Standardbus?»):

Die Schleppkurvenpläne wurden für die Haltestelle der Linie 38 auf dem Vorplatz des Waidspitals erstellt. Diese wird künftig nur noch von der Linie 38 bzw. von Midibussen oder Standardbussen angefahren. Die Linie 69 wird diese Haltekante nur noch für ein ausserplanmässiges Wenden (beispielsweise bei witterungsbedingten Unterbrüchen des Folgeabschnitts) benutzen. Auch in diesen Fällen erfolgt aber der Fahrgastwechsel an der neu geplanten Haltekante nordseits der Tièchestrasse. Eine Schleppkurvenberechnung für Gelenkbusse war somit nicht angezeigt.

Zu Frage 4 («Linie 69 wird elektrifiziert für den Einsatz mit Trolleybussen. Können die künftigen Trolleybusse überhaupt vorzeitig an dieser Haltestelle gewendet werden?»):

Ja. Die auf der Linie 69 einzusetzenden Fahrzeuge verfügen über leistungsfähige Traktionsbatterien. Das Wenden erfolgt im Batteriemodus.

Zu Frage 5 («Wie häufig wird die Haltestelle von der Quartierbuslinie 38 (im Regelbetrieb) und von der Linie 69 bei vorzeitigem Wenden (im Ausnahmefall) benutzt? Ist es verhältnismässig die vielen Benutzenden der Linie 38 gegenüber den sehr wenigen der Linie 69 schlechter zu behandeln?»):

Die Häufigkeit der Linie 38 beläuft sich werktags auf 29 Kurse, wodurch der Regelbetrieb abgedeckt wird. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden auf der Linie 38 25 Kurse angeboten. Die Linie 69 musste in den letzten beiden Jahren durchschnittlich 120 Mal ausserplanmässig wenden.

Bei der Projektierung des Strassenbauprojekts wurde für alle Haltestellen der Buslinien 38 und 69 die jeweils baulich bestmögliche Lösung angestrebt. Von einer Schlechterbehandlung einer Buslinie gegenüber der anderen kann in diesem Sinne keine Rede sein.

Zu Frage 6 («Wieso werden für Quartierbuslinien grundsätzlich keine Zürich-Bords verwendet? Gibt es eindeutige technische Gründe? In welchen Normen und Richtlinien ist das so definiert?»):

Es werden für Quartierbuslinien durchaus Zürich-Bords verwendet, jedoch nur bei 22-cm-Haltekanten und wenn Midibusse oder Standardbusse der VBZ zum Einsatz kommen. Bei der Verwendung von Kleinbussen können aus technischen Gründen keine Zürich-Bords realisiert werden, da diese Bustypen Aussenschwingtüren haben und es dadurch zu Beschädigungen käme.

Für eine 16-cm-Haltekante wird in der Stadt Zürich grundsätzlich kein Zürich-Bord verwendet. Es entsteht kein Mehrwert für die Menschen mit Behinderungen gegenüber einem normalen Randstein, da der autonome Einstieg nicht ohne Klapprampe sowie dem Einsatz des Fahrpersonals gewährleistet werden kann.

In der TED Normen Nr. 16.86, Version 2018, Tiefbauamt Stadt Zürich wird das Zürich-Bord dargestellt, welches bei einer 22-cm-Haltekante zum Einsatz kommt.

Zu Frage 7 («Entsteht bei einem normalen Randstein nicht eine Beschädigung der Reifen und wird deshalb nicht an die Haltekante gefahren, womit ein unzulässiger Spalt entsteht?»):

Normale Randsteine mit 10–16 cm Höhe sind nicht für eine Kontaktfahrt vorgesehen, weil einerseits Beschädigungen an den Reifen verursacht werden können und andererseits der resultierende Höhenunterschied für eine autonome Benutzung durch Rollstuhlfahrende immer unüberwindbar wäre. Der resultierende Spalt ist zulässig und wird mit dem Einsatz der Klapprampe überbrückt. Eine solche Lösung ist hindernisfrei (vgl. Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen, Kanton Zürich, 24. März 2017; S. 3, Ziffer 2).

Zu Frage 8 («Für eine vollständig neue Anlage muss gemäss der Richtlinie für behindertengerechte Bushaltestellen von VBZ und Tiefbauamt eine hohe und damit behindertengerechte Haltekante auf der ganzen Länge erstellt werden. Falls dies aus triftigen Gründen nicht möglich ist, muss zuerst eine andere Lage/Disposition gesucht werden. Erst wenn dies auch nicht möglich ist, muss eine Teilerhöhung geprüft werden. Ist auch das nicht möglich ist, muss mindestens bei der zweiten Türe eine 22 cm hohe Kante (Kissen) erstellt werden. Wieso wurde von der eigenen fortschrittlichen Richtlinie abgewichen?»):

Es wurde nicht von der städtischen Richtlinie «Hindernisfreie Haltestelle Bus» abgewichen. Wenn es technisch nicht anders möglich ist, sieht die Richtlinie eine 16 cm hohe Haltekante als Rückfallebene vor.

Eine hohe Haltestelle mit 22 cm Einstiegshöhe (Zürich-Bord) ist grundsätzlich bei allen Bushaltestellen anzustreben. Sie ermöglicht mobilitätseingeschränkten Personen einen autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehrsmittel. Sie soll grundsätzlich auf der ganzen Länge der Haltekante zum Einsatz kommen. Ob oder wie eine hohe Haltekante von 22 cm realisiert werden kann, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zum einen von der fahrtechnischen Machbarkeit, zum anderen von baulichen Bedingungen.

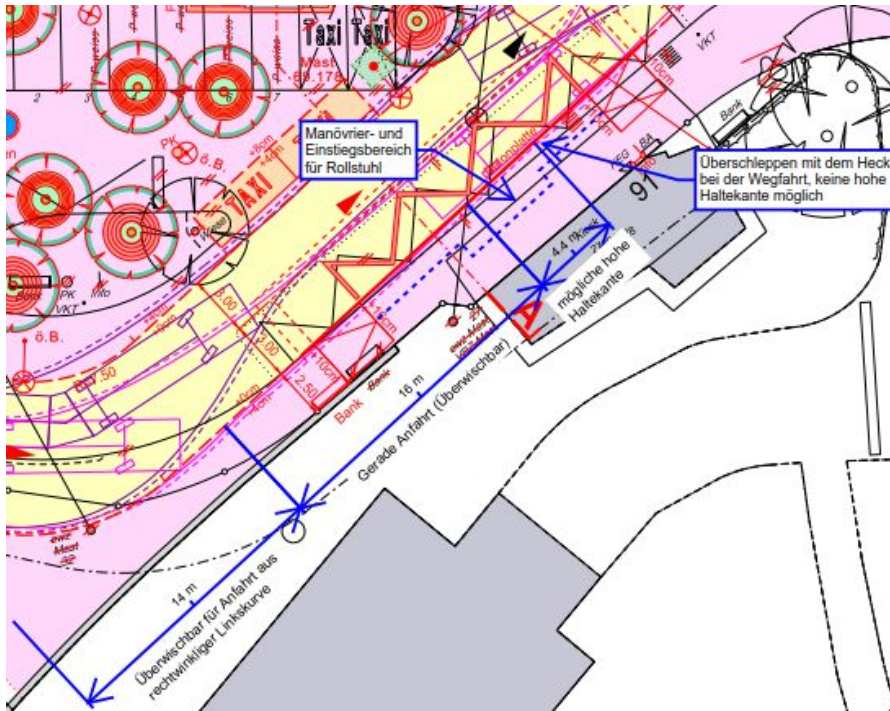
Bei der Haltestelle «Waidspital» kommt der Bus der Linie 38 aus einer rechtwinkligen Kurve. Die Kurvenlage kann aufgrund der Einfahrt zum Waidspital nicht oder nur geringfügig verändert werden. Die Anfahrt bis zur Geraden muss aus fahrtechnischen Gründen mindestens 14 m betragen und überwischbar sein. Danach ist eine gerade Anfahrt von 16 m notwendig, die ebenfalls überwischbar sein muss. Deshalb kann die Haltekante nicht auf 22 cm erhöht werden.

Bei der Wegfahrt von der Haltestelle muss der Bus zum Linksabbiegen mit dem Heck die Haltekante ebenfalls überwischen können. Daraus resultiert im vorliegenden Fall ein Bereich von 4,40 m Länge, in welchem eine hohe Haltekante von 22 cm möglich wäre. Der mögliche Einstiegsbereich für Rollstühle (Manövrierfläche) wird allerdings durch die notwendigen Rampen um einen weiteren Meter reduziert. Es steht demzufolge nur noch eine Länge von rund 3,40 m für die Manövrierfläche für Rollstühle zur Verfügung.

Die Anordnung der Haltekante der Linie 38 an anderer Lage wurde geprüft. Auch aufgrund des mehrminütigen Endaufenthalts der Busse und der Anordnung, während dieser Zeit die Verkehrsabläufe nicht zu beeinträchtigen, wurde keine geeignete Lage gefunden, an der eine Haltekante von 22 cm Einstiegshöhe realisierbar wäre.

Gemäss der Norm SN 640 075 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie den Projektierungsrichtlinien der VBZ beträgt die minimale Manövrielänge für einen behindertengerechten Einstieg bei der zweiten Tür 5,40 m. Diese resultiert einerseits aus der notwendigen Manövrierfläche für Rollstühle und andererseits aus den nicht ganz identischen Einstiegsorten bei der zweiten Tür der verschiedenen Bustypen der VBZ.

Aus diesen Gründen ist eine hohe Haltekante von 22 cm an der Haltestelle «Waidspital» der Buslinie 38 aus technischen Gründen nicht ausführbar. Auch eine Teilerhöhung bei der zweiten Tür ist mangels normgerechtem Einstiegsbereich nicht behindertengerecht ausführbar (vgl. nachfolgende Abbildung).



Vor dem Stadtrat
 die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti