

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 19. September 2012

---

**1198. Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Massnahmen für Menschen mit Sehbehinderung an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.** Am 20. Juni 2012 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/264, ein:

Für Menschen mit Sehbehinderung ist vorgesehen, dass sie beim Tram bei der ersten Türe einsteigen sollten. So kann die Wagenführerin oder der Wagenführer erkennen, ob sie Assistenz benötigen bzw. sie beim Einsteigen überwachen. Zur Kennzeichnung der Lage der ersten Türe ist am Boden ein quadratisches taktiles Feld (Aufmerksamkeitsfeld) markiert. Es fällt auf, dass die Tramhaltestellen bei der ersten Türe häufig keine erhöhten, geschweige denn hohe Einsteigekanten aufweisen. Wegen Kurven im Haltestellenbereich entstehen zudem teilweise sehr grosse Spalten, die zusätzlich zu überwinden sind. Für Menschen mit Mobilitätsbehinderung wird bei Umbauten mindestens im Bereich der dritten Türe des Trams eine hohe Kante (Kissen) erstellt, sodass sie bequem und stufenlos einsteigen können.

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

1. Sind die sehbehinderten Menschen grundsätzlich fitter und in der Regel nicht mobilitäts-behindert? Oder handelt es sich bei ihnen nicht vielmehr in der Regel um ältere Menschen, die sehr oft auch erheblich in der Mobilität eingeschränkt sind. Gibt es dazu einschlägiges Zahlenmaterial und kann dieses aufgelistet werden?
2. Bei welchen Haltestellen befindet sich der Wartebereich auf Höhe der Gleise, sodass eine Stufe von 30 cm überwunden werden muss, wie bei der neuerstellten Haltestelle «Opernhaus» Richtung Bellevue? Wie hoch ist der Einstieg bei den übrigen Haltestellen im Netz (bitte tabellarische Aufstellung)?
3. Bei welchen Haltestellen müssen sehr grosse Spaltbreiten überbrückt werden, wie bei der Haltestelle «Stampfenbachplatz» stadtauswärts? Welches sind die 10 Haltestellen mit den ungünstigsten Situationen und wie gross sind dort die Spaltbreiten? Wie gross sind die Spaltbreiten bei den übrigen Haltestellen im Netz (bitte tabellarische Aufstellung)? Wie viele Haltestellen erfüllen bzw. erfüllen nicht die gesetzlichen Anforderungen bezüglich stufenfreien Einstiegs und bezüglich der zulässigen Spaltbreite?
4. Gibt es eine Strategie diese Mängel zu beheben? Wie sieht diese aus? Wie und bis wann können die Mängel behoben werden?
5. Könnten die Menschen mit Sehbehinderung nicht ebenfalls bei der dritten Türe einsteigen um vom Komfort des stufenfreien Einstiegs zu profitieren? Welche Massnahmen wären erforderlich um dies zu ermöglichen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) halten sich an die gesetzlichen Vorgaben zur Behindertengerechtigkeit. Als deren wichtigste sind das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3), die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34), die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342) sowie im Trambereich die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11) zu nennen. Diese Reglementierung hat zum Ziel, das System des öffentlichen Verkehrs (öV) in der ganzen Schweiz einheitlich zu gestalten, um Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung die Orientierung und das Fortkommen zu erleichtern.

Die Definition der Türe 1 als Einstieg für Sehbehinderte und die Kennzeichnung der entsprechenden Warteposition auf der Haltestelle mit einer auffälligen, ertastbaren (so genannten visuell-taktilen) Markierung ist in diesen Vorschriften zu finden (Art. 13 VAböV und Art. 34 Ziff. 2.2.3.1 der AB-EBV).

In Art. 3 VböV ist als Grundsatz verankert, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können sollen.

Dies lässt umgekehrt den Schluss zu, dass das öV-System von einer gewissen Mindestautonomie auch der behinderten Personen ausgehen darf und seine Standards im Sinne der Verhältnismässigkeit nicht an schwerst- und mehrfachbehinderten Personen ausrichten muss, da diese nur in Begleitung imstande sind, im öffentlichen Raum unterwegs zu sein. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hatte deshalb bei der Erarbeitung seines Behindertenkonzepts «Mobil Plus» im Jahr 2002 in Absprache mit verschiedenen Behindertenorganisationen den Grundsatzentscheid getroffen, dass Mehrfachbehinderungen im Konzept nicht berücksichtigt werden können. Die Massnahmen der VBZ zur Behindertengerechtigkeit folgen diesem übergeordneten Konzept. Für Menschen, die aufgrund einer Schwerst- oder Mehrfachbehinderung den regulären öffentlichen Verkehr nicht benützen können, bestehen spezielle Angebote wie diejenigen der Stiftung Behinderten-Transporte Zürich (BTZ) oder des Vereins TIXI Zürich.

Gemäss Art. 4 VböV müssen die den Fahrgästen dienenden Einrichtungen und Fahrzeuge, die mit dem öffentlichen Verkehr in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang stehen, für Behinderte sicher auffindbar, erreichbar und benützbar sein. Nach Art. 16 VböV muss die Benützung von Bussen, Trams, Schiffen und Seilbahnen des Regionalverkehrs für Behinderte grundsätzlich gewährleistet sein. Gleichzeitig erfolgt aber die Einschränkung, dass auf eine behindertengerechte Anpassung aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden könne, u. a. bei Haltepunkten mit schwierigen räumlichen Verhältnissen, einem Angebot mit zumutbarem Umweg oder Haltepunkten, die sich in zumutbarer Entfernung eines behindertengerechten Haltepunkts der gleichen Linie befinden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1:** Die Datenlage über die Anzahl der Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung (einschliesslich Seh- oder Hörbehinderungen, taktiler, geistiger, psychischer oder altersbedingter Einschränkungen), die sich im öffentlichen Raum autonom bewegen können, ist unbefriedigend. Der ZVV musste bei der Erarbeitung seines Behindertenkonzepts «Mobil Plus» auf Schätzungen aus verschiedenen Quellen zurückgreifen. Man ging damals von rund 150 000 direkt mobilitätsbehinderten Personen im Einzugsgebiet des ZVV aus. Etwa gleich viele Personen dürften durch Kinderwagen, Gepäck oder Kleinkinder in ihrer Mobilität eingeschränkt sein. Zu Mehrfachbehinderungen, wie beispielsweise eine Kombination von Seh- und Gehbehinderung, bestehen keine verlässlichen Angaben oder Schätzungen.

**Zu Frage 2:** Bei den folgenden acht Haltestellen liegt der Einstiegsbereich der Türe 1 auf Gleisniveau, d. h., beim Einstieg muss eine Stufe von 30 cm Höhe bis zum Trittbrett überwunden werden:

- Bellevue (Einsatzhaltestelle)
- Börsenstrasse (beide Fahrtrichtungen)
- Eschergutweg (stadteinwärts)
- Hedwigsteig (stadtauswärts)
- Hölderlinstrasse (beide Fahrtrichtungen)
- Opernhaus (stadteinwärts)
- Siemens (stadtauswärts)
- Usterstrasse (Einsatzhaltestelle)

Für die Haltestellen Börsenstrasse, Hedwigsteig, Hölderlinstrasse und Siemens bestehen bereits Projekte zur durchgehenden Erhöhung der Haltekanten auf 30 cm (auch auf Höhe der Türe 1) in den kommenden Jahren.

In Anbetracht der grossen Anzahl von über 440 VBZ-Haltestellen mit insgesamt 402 Haltekanten für das Tram auf Stadtgebiet, wird für die Angabe der Einstiegshöhen an den übrigen Haltestellen auf eine namentliche Auflistung zugunsten der folgenden Überblickstabelle verzichtet. Auf Wunsch werden die VBZ aber dem Anfragenden oder anderen Mitgliedern des Gemeinderats gerne die Situation an einzelnen, speziell interessierenden Haltestellen im Rahmen einer Besprechung darlegen.

Bei der folgenden Tabelle handelt es sich um die jüngsten verfügbaren Daten von Ende 2011. Darin enthalten sind auch Haltekanten von sechs Einsatzhaltestellen, die mit den regulären Tramkursen nicht bedient werden.

<b>Einstiegshöhe bis zum Klaptritt bei Türe 1</b>	<b>Anzahl Haltekanten</b>
30 cm (siehe oben)	10
10 bis 20 cm	308
unter 10 cm (in der Rampe zwischen Fussgängerübergang und Kissen)	12
0 cm	72
<b>Total</b>	<b>402</b>

**Zu Frage 3:** Grosse Abstände vom Trittbrett zur Haltestelle entstehen vor allem bei Haltestellen in Kurvenlage. Bei einer gegebenen Haltestelle variiert die Spaltbreite an der Türe 1 je nach genauer Halteposition und nach dem Fahrzeugtyp. Dieser spielt deshalb eine Rolle, weil die Fahrspur der Kurve entlang von der Position der Fahrwerke und dem Achsabstand abhängig ist. Es lässt sich also kein fixer Wert für die Spaltbreite pro Haltestelle angeben, weshalb die VBZ diese Angaben auch nicht in einem Register führen und die gewünschte Tabelle mit Spaltbreite pro Haltestelle an der Türe 1 nicht erstellt werden kann. Sehr grosse Spaltbreiten ergeben sich vor allem an Haltekanten in der Innenseite enger Kurven und in den im Uhrzeigersinn befahrenen Wendeschleifen.

Die VBZ haben das Ziel, ihre Haltekanten im Zuge von notwendigen Erneuerungen oder in speziellen Projekten so weit als möglich behindertengerecht zu gestalten. Angestrebt werden durchgehend hohe Haltekanten. Wenn eine durchgehende Erhöhung der Haltekante aufgrund von topografischen Gegebenheiten oder städtebaulichen Vorgaben nicht möglich ist, werden möglichst lange Teilerhöhungen realisiert. Der Fokus liegt dabei auf der Türe 3, die als Tür für den Einstieg mit dem Rollstuhl ausgewählt wurde, weil sie bei allen zu Beginn der Umrüstung im Einsatz stehenden Tramtypen am gleichen Ort liegt. Dabei werden – entsprechend der gesetzlichen Vorgaben – in der Regel maximale Spaltbreiten von 5 cm in der Geraden erreicht. In Ausnahmefällen werden – ausschliesslich nach Rücksprache mit den Behindertenverbänden – grössere Spaltbreiten von maximal 10 cm in Kauf genommen, denn aus Sicht der Behindertenverbände ist eine leicht grössere Spaltbreite oder Niveaudifferenz unter Umständen trotzdem als komfortabler anzusehen als eine Rampenlösung, da Personen im Rollstuhl mit wenig Hilfe rascher ins Fahrzeug gelangen können.

Gemäss den gesetzlichen Vorgaben der VAböV zum Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Rollator in Bus und Trolleybus, ist der Ein- und Ausstieg entweder durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine andere technische Lösung zu gewährleisten, oder aber durch eine Perrongestaltung mit einer Niveaudifferenz und einer Spaltbreite von maximal je 5 cm (alternativ: Niveaudifferenz von maximal 3 cm und eine Spaltbreite von maximal 7 cm). Für das Tram gelten die AB-EBV: Grundsätzlich ist der Einstieg für Personen mit Rollstuhl oder Rollator bei mindestens einer definierten Türe zu gewährleisten. Zielwert für die Niveaudifferenz sind maximal 3 cm, für die Spaltbreite maximal 5 cm, mit gewissen Toleranzwerten. Alternativ kann der Zugang ins Fahrzeug mit einer Rampe gewährleistet werden, wenn dies nicht autonom möglich ist, muss das Personal Hilfestellung leisten.

Diese gesetzlichen Vorgaben sind zurzeit bei den VBZ bei rund zwei Dritteln aller Tramhaltestellen erfüllt (davon 79 Haltestellen mit teilweise oder durchgehend erhöhten Haltekanten,

40 Haltestellen mit Einsatzmöglichkeiten für eine Rampe). Gut ein Drittel der Tramhaltestellen (63 Haltestellen) ist noch nicht als behindertentauglich einzustufen.

**Zu Frage 4:** Die VBZ werden entsprechend dem ZVV-Konzept «Mobil Plus» bis 2016 ein behindertengerechtes Grobnetz Tram realisieren, das es mobilitätsbehinderten Menschen erlaubt, stark frequentierte Haltestellen und insbesondere kulturelle und öffentliche Einrichtungen, wichtige Arbeitsplätze und Behinderteninstitutionen zu erreichen. Erste Priorität hat das Ermöglichen eines stufenfreien Einstiegs bei der Türe 3. Wo dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglich ist, werden durchgehende Haltestellenerhöhungen realisiert und so auch an der Türe 1 komfortable Einstiegsverhältnisse geschaffen.

**Zu Frage 5:** Menschen mit einer Seh- und einer gleichzeitigen Gehbehinderung haben bereits heute die Möglichkeit, den stufenfreien Einstieg bei der Türe 3 zu benützen, wenn sie dies möchten. Einer speziellen Kennzeichnung dieses Einstiegs durch eine zusätzliche visuell-taktile Bodenmarkierung stehen die VBZ skeptisch gegenüber. Sie wäre sehr sorgfältig zu prüfen und mit den Behindertenorganisationen abzusprechen, da sie im Gesetz nicht vorgesehen ist, nach Wissen der VBZ in der übrigen Schweiz nirgends vorkommt und die Nutzerinnen und Nutzer in der Orientierung verwirren könnte.

Die Türe 1 bietet für Sehbehinderte den grossen Vorteil, dass sie sich beim Fahrpersonal über die richtige Linie und Fahrtrichtung vergewissern können. Sofern sie wegen einer Gehbehinderung Hilfe beim Einsteigen benötigen, kann das Fahrpersonal rasch reagieren und Unterstützung leisten.

Der Stadtrat sieht deshalb keinen Anlass, von der im Gesetz festgehaltenen, von den Behindertenverbänden akzeptierten und in der Praxis seit Jahrzehnten bewährten Nutzung der Türe 1 als Einstieg für Sehbehinderte abzuweichen. Er setzt sich aber weiterhin dafür ein, dass – soweit aufgrund der Topografie möglich – an allen Haltestellen durchgehend hohe Haltekanten mit minimalen Spaltbreiten realisiert werden können.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin  
**Dr. Claudia Cuche-Curti**