



Beschluss des Stadtrats

vom 10. November 2022

GR Nr. 2022/384

Nr. 1230/2022

Schriftliche Anfrage von Islam Alijaj und Dafi Muharemi betreffend Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs, Einbindung der Behindertentransportdienste, Nutzung der Pikmi-Technologie und Möglichkeiten für eine weitergehende Nutzung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sowie Einbezug des Fachwissens von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Am 24. August 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Islam Alijaj und Dafi Muharemi (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/384, ein:

Die Stadt Zürich hat einen qualitativ hochwertigen und verlässlichen öffentlichen Verkehr. Dieser ist aber nicht in zufriedenstellender Weise barrierefrei, wie es das BehiG bis Ende 2023 fordert. Die bestehenden Lücken werden heute von diversen privaten Dienstleistern gestopft. Diese Angebote für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind aber teilweise umständlich oder müssen weit im Voraus gebucht werden. Sie finden auch in einem komplett parallelen System statt, anstatt dass auf grösstmögliche Inklusion gesetzt wird. Es ist aber wichtig, dass für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht Sonderlösungen geschaffen werden, sondern dass überall, wo dies möglich ist, auf Inklusion gesetzt wird. Mit solchen Massnahmen, wie der Inklusion der Behindertentransportdienste in die Busfahrspuren, kommt der ÖV einen Schritt näher an eine integrierte, barrierefreie (vorübergehende) Lösung, mit dem Ziel, den regulären ÖV letztendlich komplett barrierefrei zu gestalten.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Inwiefern ist es möglich, rein technisch gesehen, dass Behindertentransportdienste einwandfrei in den öffentlichen Verkehr, bspw. in die Busfahrspuren eingebunden werden können?
2. In der Pilotphase von Pikmi konnten Menschen mit Mobilitätseinschränkungen über die Pikmi-App die BTZ-Fahrzeuge buchen. Inwiefern kann man die Pikmi-Technologie für die Behindertentransportdienste im Regelbetrieb zur Verfügung stellen?
3. Was für weitere Möglichkeiten existieren, um Synergien zwischen dem Behindertentransportdienste und der Infrastruktur des regulären öffentlichen Verkehrs zu erkennen und zu nutzen?
4. Die BTZ wurde als Kompromiss geschaffen, weil der ÖV nicht benutzbar ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Gibt es eine längerfristige Strategie oder eine Deadline, um die nicht befriedigte Kompromisslösung wieder aufzulösen?
5. Inwiefern kann die Stadt Zürich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Bezug auf die Weiterentwicklung des ÖVs besser einbeziehen und ihr Fachwissen abholen?
6. Der Online-Fahrdienst stimmt nicht immer mit den Anzeigetafeln an den Haltestellen überein, was das Rollmaterial angeht. Gibt es einen Plan, um diesen Missstand zu beheben?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Inwiefern ist es möglich, rein technisch gesehen, dass Behindertentransportdienste einwandfrei in den öffentlichen Verkehr, bspw. in die Busfahrspuren eingebunden werden können?



2/4

Behindertentransportdienste nutzen bereits Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, beispielsweise Bushaltestellen. Nach Möglichkeit wird aber ein Tür-zu-Tür-Service angestrebt, um die Wegstrecken möglichst kurz zu halten. Für die Nutzung von Busspuren müssten die Fahrzeuge der Behindertentransportdienste aus technischer Sicht mit Sendergeräten des Verkehrspriorisierungssystem SESAM ausgerüstet werden. Mit SESAM schaltet die Lichtsignal-Anlage eine Sonderphase für die Benutzung der Busspur (Ein- und Ausfahrt). Effiziente Busspuren sind für den zuverlässigen Betrieb des ÖV-Netzes unabdingbar. Würden diese auch durch andere Verkehrsteilnehmende benutzt, leidet ihre Funktion – und damit die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit im ÖV.

Frage 2

In der Pilotphase von Pikmi konnten Menschen mit Mobilitätseinschränkungen über die Pikmi-App die BTZ-Fahrzeuge buchen. Inwiefern kann man die Pikmi-Technologie für die Behindertentransportdienste im Regelbetrieb zur Verfügung stellen?

Das Pilotprojekt Pikmi war ein auf Bedarfsverkehr ausgelegtes, nachfragegesteuertes Angebotssystem, das individuelle Routen bediente sowie vom 10. November 2020 bis 30. April 2022 in Betrieb war. Der Perimeter umfasste Teile von Altstetten, Albisrieden und Wiedikon. Pikmi konnte täglich zwischen 20.00 und 1.00 Uhr kurzfristig über eine App oder telefonisch gebucht werden. Es wurde ein dichtes Netz von virtuellen Haltepunkten bedient. Die Fahrtwünsche mit ähnlichen Reisezielen wurden vom System automatisch gebündelt und im gleichen Fahrzeug zusammengefasst (Pooling).

Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen konnten Pikmi ebenfalls über die App buchen. Die Buchung wurde dann von der Stiftung Behinderten-Transportdienste (BTZ) übernommen. Dank den freien Ressourcen von BTZ während der Pikmi-Betriebszeiten von 20.00 bis 1.00 Uhr konnte das Pikmi-Fahrpersonal kurzfristig ein BTZ-Fahrzeug nutzen. Das Pooling-Prinzip galt grundsätzlich auch für die BTZ-Fahrzeuge, jedoch war es mit Rollstühlen aus Platzgründen nur eingeschränkt möglich (maximal drei Rollstühle pro BTZ-Fahrzeug).

Die Erfahrungen mit Pikmi werden in einem Schlussbericht festgehalten und stehen zur Weiterentwicklung von Angeboten für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung. Die Pikmi-Technologie wurde hingegen durch einen externen Anbieter in Zusammenarbeit mit den VBZ entwickelt. Diese Zusammenarbeit war auf die Betriebsphase von Pikmi beschränkt und ist somit ausgelaufen.

Frage 3

Was für weitere Möglichkeiten existieren, um Synergien zwischen dem Behindertentransportdienste und der Infrastruktur des regulären öffentlichen Verkehrs zu erkennen und zu nutzen?

Organisatorisch ist die Betriebsleitung der BTZ den Verkehrsbetrieben (VBZ) angegliedert. Dadurch kann BTZ mit Fachwissen von Seiten der VBZ unterstützt werden. Zusätzlich zur erwähnten Nutzung der Haltestellen nutzt BTZ auch die Abstellmöglichkeiten auf dem Areal der Zentralwerkstatt in Altstetten und die VBZ-Werkstattinfrastruktur.



3/4

Frage 4

Die BTZ wurde als Kompromiss geschaffen, weil der ÖV nicht benutzbar ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Gibt es eine längerfristige Strategie oder eine Deadline, um die nicht befriedigte Kompromisslösung wieder aufzulösen?

Die Stadt und der ZVV setzen sich dafür ein, dass bei Ablauf der vom Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) vorgeschriebenen Umsetzungsfrist Ende 2023 alle verhältnismässigen Massnahmen für eine hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt sind (vgl. auch ZVV-Strategiebericht 2024–2027¹). Das hindernisfreie Reisen in der Stadt und im Kanton Zürich wird laufend ausgebaut, beispielsweise durch die laufende Umstellung auf eine komplett niederflurige Tram-Flotte und den Ausbau von Haltestellen mit hohen Haltekanten.

Die Nutzung von BTZ nimmt aber nicht im gleichen Ausmass ab. Gemäss dem BTZ-Jahresbericht 2020² sank die Zahl der BTZ-Kundschaft zwischen 2016 und 2019 um rund 13 Prozent (von 2764 auf 2404). BTZ ist somit weiterhin eine wirkungsvolle und notwendige Ergänzung zum lokalen ÖV-Betrieb, weil Fahrgäste mit stark ausgeprägten Mobilitätseinschränkungen auf BTZ angewiesen sind. Mit BTZ besteht ein auf die individuellen Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Person zugeschnittenes Angebot. Insbesondere wird ein Tür-zu-Tür Service angeboten und es steht mehr Zeit für den Ein- und Ausstieg zur Verfügung als im Tram- und Busverkehr.

Frage 5

Inwiefern kann die Stadt Zürich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Bezug auf die Weiterentwicklung des ÖVs besser einbeziehen und ihr Fachwissen abholen?

In der VBZ-Kommission «Hindernisfreie Mobilität» und der ZVV-Expertenkommission «Hindernisfreies Reisen im ZVV» sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vertreten. Sie bringen dort ihre Anliegen und ihr Fachwissen direkt ein und wirken in Zusammenarbeit mit den Fachleuten von ZVV und Transportunternehmen bei der Weiterentwicklung eines hindernisfreien öffentlichen Verkehrs mit. Im Rahmen der Kommissionsarbeit werden auch Praxistests durchgeführt.

Frage 6

Der Online-Fahrdienst stimmt nicht immer mit den Anzeigetafeln an den Haltestellen überein, was das Rollmaterial angeht. Gibt es einen Plan, um diesen Missstand zu beheben?

Im Fahrplan 2022 verkehren auf den Tramlinien 6, 8, 10 und 12 und allen Buslinien ausschliesslich Niederflur-Fahrzeuge. Mit Ausnahme der Tramlinien 5 und 15, deren Haltestellen aber auch von anderen Linien mit Niederflur-Fahrzeugen bedient werden, ist auf den übrigen Tramlinien mindestens jedes zweite Fahrzeug niederflurig. Die entsprechenden Daten für den Online-Fahrplan müssen frühzeitig aufbereitet werden, um Fahrplanabfragen im Vorfeld zu

¹ ZVV-Strategiebericht 2024–2027, <https://www.zvv.ch/zvv-assets/ueber-uns/downloads/2024-2027-zvv-strategiebericht.pdf>, abgerufen am 24.10.2022.

² BTZ Jahresbericht 2020, https://www.btz.ch/wp-content/uploads/2021/07/BTZ_Jahresbericht_2020.pdf, abgerufen am 24.10.2022.



4/4

ermöglichen. Im Online-Fahrplan wird deshalb der geplante Einsatz von Niederflur-Trams angezeigt. Bei kurzfristigen Änderungen, beispielsweise durch Fahrzeug-Defekte oder Streckenunterbrüche, ist es mit den bestehenden Systemen aus technischen Gründen nicht möglich, die Fahrplan-Daten anzupassen. Davon ausgenommen sind die dynamischen Anzeigegeräte auf den Haltestellen, die den Einsatz von Niederflur-Trams mit dem Rollstuhlsymbol kennzeichnen. Der Aufwand für einen Online-Fahrplan mit Echtzeit-Niederflurangaben wird als zu hoch betrachtet, insbesondere auch weil ab voraussichtlich 2026 ausschliesslich Niederflur-Fahrzeuge im Einsatz sein werden.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti