

Sitzung vom 21. November 2012

**1205. Interpellation (Zugang zu Bus und Bahn für Menschen mit eingeschränkter Mobilität)**

Die Kantonsräte Philipp Kutter, Wädenswil, Franco Albanese, Winterthur, und Markus Schaaf, Zell, haben am 1. Oktober 2012 folgende Interpellation eingereicht:

Der Zürcher Kantonsrat beschloss am 14. Mai 2001, dass der Zugang und die Benützung des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit eingeschränkter Mobilität schrittweise verbessert werden soll. Gemäss Behindertenkonzept 2001 des ZVV soll bis 2014 ein behindertengerechtes Verkehrsnetz verwirklicht werden, ein Vollausbau soll bis 2024 abgeschlossen sein. Zudem werden die Informationssysteme sowie die Verkaufsstellen angepasst. Damit sollen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt und der Zugang für mobilitätsbehinderte Personen verbessert werden.

Der barrierefreie Zugang zu Verkehrsträgern des ZVV ist für CVP und EVP als Familienparteien von grossem Interesse. Menschen mit eingeschränkter Mobilität wird der Zugang erleichtert, dazu zählen Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung, ebenso Seniorinnen und Senioren sowie Eltern mit Kleinkindern und Kinderwagen.

Aus subjektiver Erfahrung gehen wir davon aus, dass das Reisen mit einer Behinderung oder mit Kinderwagen trotz der Anstrengungen seitens der ZVV nach wie vor beschwerlich ist. Perrons sind zu wenig hoch, Liftanlagen zu langsam oder defekt, Informationen im Internet und Broschüren zwar vorhanden, aber schwer zugänglich und zu wenig rasch verfügbar.

Diese Eindrücke gilt es zu objektivieren. Wir möchten erfahren, wie der Regierungsrat die Situation beurteilt und welche Möglichkeiten er sieht, um Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, das Reisen zu erleichtern. Vor diesem Hintergrund ersuchen wir den Regierungsrat um Antworten auf folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den Stand der Umsetzung des ZVV-Behindertenkonzepts «Mobil plus»?
2. Kann das Ziel eines behindertengerechten Verkehrsnetzes bis 2014 erreicht werden? Wenn ja, wie sieht dieses genau aus?

3. Welches sind die grössten Hindernisse auf dem Weg zu einem vollumfänglich barrierefreien öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich?
4. Welche Anstrengungen unternimmt der Regierungsrat, um heute noch bestehende Hindernisse für Menschen mit einer Behinderung zu beseitigen?
5. Die demografische Entwicklung führt dazu, dass der Anteil an Seniorinnen und Senioren im öffentlichen Verkehr eher zunehmen wird. Manche von ihnen sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat daraus?
6. Die neue Generation der S-Bahnen sieht einen stärkeren Anteil an Stehplätzen vor. Wie lässt sich dies mit den Bedürfnissen der Seniorinnen und Senioren vereinbaren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Philipp Kutter, Wädenswil, Franco Albanese, Winterthur, und Markus Schaaf, Zell, wird wie folgt beantwortet:

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Darin wird den Anbietern des öffentlichen Verkehrs eine Anpassungsfrist von 20 Jahren für den behindertengerechten Ausbau von Bauten und Anlagen sowie für die Beschaffung von behindertengerechten Fahrzeugen eingeräumt. Gemäss der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) sollen die Massnahmen in den ersten zehn Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes, d.h. bis 2014, auf die Verwirklichung eines Grobnetzes ausgerichtet sein. Das Grobnetz soll insbesondere Haltepunkte umfassen, die wichtige Umsteigemöglichkeiten auf andere öffentliche Verkehrsmittel bieten oder Fahrgastzahlen oder andere Merkmale aufweisen, die auf eine regelmässige Benutzung durch Behinderte schliessen lassen. Ebenfalls bis 2014 sind die Serviceleistungen im Bereich der Informations- und Vertriebssysteme den Bedürfnissen behinderter Menschen anzupassen.

Bereits vor dem Inkrafttreten des BehiG wurde für das Marktgebiet des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) das Konzept «MobilPlus» erarbeitet (2002), wobei der damalige Entwurf des BehiG berücksichtigt wurde. Bei «MobilPlus» bilden die Infrastruktur, die Fahrzeuge und die Serviceleistungen die drei Säulen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für Personen mit einer Behinderung. Darauf aufbauend entstand 2004 eine Grobnetzplanung, die die Anpassungen am Ver-

kehrnetz bis 2014 konkretisierte. Sie umfasst die Anpassung von rund 40 wichtigen Bahnhöfe sowie 44 Tramhaltestellen bis 2014, damit Personen mit einer Behinderung verschiedene durchgängige Reiseketten zur Verfügung gestellt werden können. Gestützt auf dieses Konzept bewilligte der Kantonsrat im Oktober 2007 einen Rahmenkredit über 32 Mio. Franken (Vorlage 4379).

Zu Fragen 1 und 2:

*Infrastruktur:*

Der Umbau der S-Bahn-Haltestellen, die in der Zuständigkeit des ZVV liegen (Sihlthal Zürich Uetliberg Bahn [SZU], Forchbahn, teilweise Bremgarten-Dietikon-Bahn [BDWM] sowie Südostbahn [SOB]), verläuft weitgehend plangemäss. Nur bei einzelnen komplexen Haltestellenumbauten wird der Zielhorizont 2014 voraussichtlich nicht ausreichen.

Für die Bahnhöfe der SBB sind der Bund und die SBB zuständig. Rund 60% der SBB-Bahnhöfe sind bereits heute weitgehend behindertengerecht, wie z. B. die zentralen grossen und aufkommensstarken Bahnhöfe Zürich Hauptbahnhof, Stadelhofen, Oerlikon oder Winterthur. Bei sechs weiteren wichtigen SBB-Bahnhöfen im Kanton Zürich (Uster, Wetzikon, Dübendorf, Schwerzenbach, Dietikon, Bülach) war der Umbau trotz mehrmaliger Einflussnahme des Kantons Zürich infolge fehlender finanzieller Mittel des Bundes lange Zeit blockiert (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 336/2009; betreffend Dringende Umsetzung barrierefreier Bahnhöfe auf dem S-Bahnnetz). Nun sollen diese Umbauten angegangen werden. Die Fertigstellung wird jedoch teilweise erst nach 2014 erfolgen.

Die Anpassungen bei der Tramhaltestelleninfrastruktur schreiten gut voran. Knapp 100 Tram- und Stadtbahnhaltestellen in der Stadt Zürich und im Glattal sind bereits mit hohen Haltekanten ausgestattet, die bei niederflurigen Fahrzeugen den ebenerdigen Zugang ermöglichen. Wegen der teilweise komplexen Abstimmung mit weiteren Bauvorhaben zeichnet sich aber ab, dass sich die Anpassung von etwa zehn der eingangs erwähnten 44 wichtigen Tramhaltestellen über das Jahr 2014 hinaus verzögert.

Die Bushaltestellen liegen nur auf den Staatsstrassen im Kompetenzbereich des Kantons. Zurzeit wird ein Rahmenkredit für den vorzeitigen Umbau wichtiger Bushaltestellen vorbereitet. Überdies wird bei Arbeiten an Bushaltestellen im Rahmen anderer Projekte (z. B. Strassensanierung, Werkleitungsbau usw.) eine behindertengerechte Lösung umgesetzt, sofern dies technisch möglich ist.

### *Fahrzeuge:*

Die Beschaffung von niederflurigen Fahrzeugen ist sehr weit fortgeschritten. Die Busflotte besteht bereits heute bis auf wenige Ausnahmen bei den Trolleybussen und den Kleinbussen aus niederflurigen Fahrzeugen. Die letzten hochflurigen Trolleybusse in der Stadt Zürich werden 2013 ausgemustert.

Bei den Trams ist wegen der rund 40-jährigen Nutzungsdauer ein vollständiger Ersatz durch niederfluriges Rollmaterial bis 2014 nicht vorgesehen. Das Konzept «MobilPlus» hat für 2014 als Zielwert angegeben, dass bei einem Taktintervall bis 15 Minuten jeder zweite Kurs, bei einem Taktintervall über 15 Minuten jeder Kurs niederflurig oder mit Niederfluranteil verkehren soll. Dieser Zielwert wird bereits heute erreicht und teilweise übertroffen. Davon ausgenommen sind drei Linien, deren Streckenführung aber weitgehend durch andere Tramlinien und das Busangebot abgedeckt werden, sodass schon heute nahezu alle Tramhaltestellen mit niederflurigen Fahrzeugen bedient werden. Die verbleibenden hochflurigen Trams werden schrittweise ersetzt.

Die SBB haben im Rahmen der Neubeschaffungen insgesamt 111 niederflurige Kompositionen in Auftrag gegeben, wobei rund 74 Kompositionen bereits im Einsatz stehen. Ausserdem rüsten die SBB gegenwärtig die 113 Doppelstockzüge der ersten Generation mit einem niederflurigen Zwischenwagen aus. Ende 2012 wird rund ein Drittel dieser Wagen abgeliefert sein. Bis 2014 werden etwa zwei Drittel der S-Bahn-Flotte der SBB niederflurig sein, bis Ende 2016 ist die vollständige Niederflurigkeit der S-Bahn-Flotte vorgesehen (mit Ausnahme der Verstärkungszüge). Bei den übrigen S-Bahnen (SZU, Forchbahn, BDWM, SOB) im Kanton Zürich ist davon auszugehen, dass mit Ausnahme von Zusatzzügen der Forchbahn bereits 2014 ausschliesslich niederfluriges Rollmaterial eingesetzt wird.

### *Serviceleistungen:*

Die Dienstleistungen in den Bereichen Information und Vertrieb werden, wo immer möglich, laufend dem neuesten Stand angepasst. Die Informationen zum barrierefreien Reisen werden den Kundinnen und Kunden im Internet und in einer umfassenden Broschüre zur Verfügung gestellt. Niederflur-Netzpläne zeigen auf, welche Haltestellen in der Stadt Zürich und bei der Zürcher S-Bahn behindertengerecht ausgebaut sind. Auf den elektronischen und insbesondere mobilen Kommunikationskanälen finden sich spezifische Informationen. So zeigen der elektronische Fahrplan und auch die ZVV-Applikation für Smartphones an, welche Trams und Busse niederflurig verkehren. Diese Angaben finden sich auch auf den Abfahrtsanzeigern an wichtigen Tram- und Bus-

haltstellen. Weitere Verbesserungen und zusätzliche Dienste werden laufend geplant und entwickelt. Bis Ende 2012 wird auch die Auslieferung der neuen ZVV-Ticketautomaten abgeschlossen sein, bei deren Entwicklung die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen mitbezogen wurden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Umsetzung eines behindertengerechten Grobnetzes im ZVV bereits weit fortgeschritten ist. Einzelne Massnahmen werden erst nach dem Stichtermin von 2014 fertiggestellt werden können, was grösstenteils auf die fehlende Bundesfinanzierung oder auf langwierige Planungsarbeiten zurückzuführen ist.

Zu Frage 3:

Die grössten Hindernisse auf dem Weg zu einem vollumfänglich behindertengerechten öffentlichen Verkehr dürften bei einzelnen Haltestellen liegen. Dies gilt insbesondere für Haltestellen, die aus topologischen Gründen nicht behindertengerecht ausgebaut werden können (mangelnde Platzverhältnisse) oder bei eher schwach frequentierten Haltestellen, bei denen aufwendige Anpassungen zu einem grossen Missverhältnis mit der tatsächlichen Nutzung führen würden. In solchen Fällen muss das weitere Vorgehen noch festgelegt werden. Nicht beeinflussbar ist die behindertengerechte Anpassung von SBB-Bahnhöfen, weil sie nicht im Kompetenzbereich des Kantons Zürich liegt.

Zu Frage 4:

Die laufenden Haltestellenausbauten werden zusammen mit den Projektpartnern vorangetrieben und die notwendigen Beiträge aus dem Rahmenkredit ausgerichtet.

Gegenwärtig laufen zudem umfassende Planungsarbeiten für den Zeitraum 2014 bis 2024. Bei Strassensanierungen oder Strassenumbauten werden Fussgängerquerungen und Bushaltestellen standardmässig behindertengerecht erstellt.

Zu Frage 5:

Planung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen schon seit Jahren den Einfluss der demografischen Entwicklung. Entsprechende Erwägungen finden sich bereits in den Strategieberichten des ZVV für die Fahrplanjahre 2011–2014 und 2012–2016, die jeweils die Grundlage für die Beschlüsse des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr bilden. Diese wurden 2009 bzw. 2011 beschlossen (Vorlagen 4531a und 4718a). Ältere Personen ziehen schon jetzt grossen Nutzen aus den eingeleiteten Massnahmen wie den nieder-

flurigen Fahrzeugen und den umgebauten Haltestellen. Sie werden auch von den weiteren geplanten Massnahmen profitieren. Darüber hinaus hat der ZVV insbesondere die bedürfnisgerechte Kommunikation und Information als Handlungsfeld von besonderer Bedeutung für ältere Personen erkannt. Erste Massnahmen wie ein Merkblatt für Benutzerinnen und Benutzer von Rollatoren wurden bereits umgesetzt.

Zu Frage 6:

Bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial gilt es, ein Optimum zu finden zwischen den Anforderungen der Allgemeinheit (hohe Transportkapazität und kurze Fahrgastwechselzeiten während der Hauptverkehrszeiten) und den spezifischen Bedürfnissen von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität. Die neuen Fahrzeuge tragen diesen Anforderungen Rechnung und gewähren durch die grösseren Multifunktionsflächen auch Vorteile für ältere Personen (z. B. Stellplätze für Rollatoren, mehr Platz für Rollstuhlfahrende). Es stehen aber auch in den neuen Fahrzeugen der S-Bahn weiterhin Sitzplätze zur Verfügung.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**