

Sitzung vom 11. Februar 2015

**119. Anfrage (Verhältnismässigkeit bei der Sanierung
von Bushaltestellen)**

Die Kantonsräte Christian Lucek, Dänikon, Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A., und Hanspeter Haug, Weiningen, haben am 1. Dezember 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zuge von anstehenden Sanierungen von Kantonsstrassenabschnitten werden daran liegende Haltestellen und Rad- sowie Fusswege angepasst und instandgestellt.

Die Anpassungen an den Bushaltestellen werden dabei auch als Folge des Behindertengleichstellungsgesetzes begründet. An aktuellen Beispielen wie in Dänikon-Hüttikon oder Freienstein-Teufen fällt auf, dass dies wie auch die Sanierung des Rad- und Fussgängerweges überproportional hohe Kosten verursacht. Bei den betroffenen Gemeinden stösst dies auf Unverständnis. Der hindernisfreie Zugang bei Haltestellen mit hohem Passagieraufkommen ist unbestritten und erwünscht. Bei den fraglichen Projekten handelt es sich jedoch um ländliche Haltestellen mit ausserordentlich geringem Passagieraufkommen. Zudem sind die Fahrzeuge der Busbetriebe mit Rampen ausgerüstet, die die Benutzung des Verkehrsmittels für Menschen mit Behinderung, mit Unterstützung des Chauffeurs, zulassen, womit der Zweck des BehiG also erfüllt ist. Es stellt sich also die Frage nach der Verhältnismässigkeit, zumal die meisten der weit stärker frequentierten Haltestellen im Kanton nicht über diesen Ausbaustandart verfügen.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den Spielraum gemäss Art. 11 lit. a BehiG, namentlich bei schwach frequentierten Haltestellen mit Busbetrieb, dessen Fahrzeuge den Zustieg für Personen mit Behinderung bereits durch fahrzeugseitige Einrichtungen ermöglichen?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Sparpotenzial bei Haltestellensanierungen, wenn im Sinne der Verhältnismässigkeit auf umfassende bauliche Massnahmen gemäss BehiG verzichtet werden könnte? Bitte um Aufzeichnung anhand eines aktuellen Projektes.
3. Wie hoch wird der Aufwand zum Ausbau von Haltestellen im Kanton Zürich mit einem Passagieraufkommen von weniger als 50 Personen pro Tag während den nächsten 15 Jahren insgesamt geschätzt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Lucek, Dänikon, Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A., und Hanspeter Haug, Weiningen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) und die dazugehörigen Verordnungen sehen für den Bereich des öffentlichen Verkehrs vor, dass dessen Leistungen im Grundsatz auch für Personen mit Behinderungen angeboten werden müssen. Gemäss Art. 3 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34) sollen Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können. Der Gesetzgeber hat für den öffentlichen Verkehr eine Anpassungsfrist von 20 Jahren definiert; sie läuft Ende 2023 ab. Ist ein behindertengerechter Ausbau aus Gründen der Verhältnismässigkeit (Art. 11 BehiG) nicht möglich, müssen Ersatzmassnahmen (Art. 12 BehiG) vorgesehen werden. Die Verhältnismässigkeit ist dabei stets im Einzelfall zu prüfen. Diese Prüfung obliegt den zuständigen Verwaltungsbehörden oder den Gerichten. Im Kanton Zürich liegt die Zuständigkeit für den behindertengerechten Ausbau von Bushaltestellen bei den Strasseneigentümern, also bei den Gemeinden oder beim Kanton.

Als Hilfestellung für die Strasseneigentümer haben das Amt für Verkehr (AFV) und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gemeinsam eine Empfehlung zur Ausgestaltung von hindernisfreien Bushaltestellen erstellt. Sie soll aufzeigen, welche baulichen Standards für hindernisfreie Bushaltestellen anzustreben sind und wie eine Priorisierung von zusätzlichen hindernisfrei auszugestaltenden Haltestellen bis zum Ablauf der gesetzlichen Umsetzungsfrist vorgenommen werden kann. Die Empfehlung wurde den Gemeinden und Strasseneigentümern zugestellt und enthält auch Erwägungen zur Verhältnismässigkeit.

Beim Einsatz von Rampen in den Fahrzeugen müssen die Haltekannten grundsätzlich die vom Ordnungsgeber festgelegten Mindestanforderungen bezüglich Kantenhöhe und Breite erfüllen, damit eine Person im Rollstuhl ein- und aussteigen kann. Die der Anfrage zugrunde gelegte Annahme, dass bereits die im Bus mitgeführte Rampe einen Ein- und Aus-

stieg von Personen mit Behinderungen in jedem Fall erlaubt, trifft daher nicht zu. Bei den in der Anfrage erwähnten Haltestellen in Dänikon-Hüttikon und Freienstein-Teufen beispielsweise war der Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl bisher trotz Rampe nicht möglich.

Hindernisfreie Bushaltestellen kommen auch Personen zugute, die beispielsweise wegen altersbedingten Gehbeschwerden in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Nicht zuletzt profitieren auch Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck von einem erleichterten Ein- und Ausstieg.

Zu Fragen 2 und 3:

Beim behindertengerechten Ausbau von Bushaltestellen handelt es sich um einen gesetzlichen Auftrag aus dem BehiG und den dazugehörigen Verordnungen. Weil die Verhältnismässigkeit stets im Einzelfall zu prüfen ist, können das Sparpotenzial und der Aufwand für den Ausbau von Haltestellen nicht genau bestimmt werden. Der behindertengerechte Ausbau erfolgt in erster Linie im Rahmen von anstehenden Sanierungen. Da mit der Sanierung die kostenintensiven baulichen Elemente ohnehin ersetzt werden müssen, sind die zur Erfüllung der BehiG-Anforderungen anfallenden Mehrkosten in der Regel gering. Der zusätzliche Aufwand für den behindertengerechten Ausbau von Haltestellen hängt stark von den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten und den im Sanierungsprojekt vorgesehenen Massnahmen ab. Daneben sind bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit noch weitere Gesichtspunkte zu berücksichtigen, wie beispielsweise die Anzahl Ein- und Aussteigender oder ob die Haltestelle für gehbehinderte Personen eine spezielle Bedeutung aufweist.

In Einzelfällen kann insbesondere bei schwach frequentierten Bushaltestellen aus Gründen der Verhältnismässigkeit auf einen behindertengerechten Ausbau verzichtet werden und es können Ersatzmassnahmen getroffen werden (z. B. hindernisfreie Haltestelle in zumutbarer Distanz oder ein Fahrdienst). Aufgrund der gesetzlichen Pflichten, die Verkehrsinfrastruktur behindertengerecht auszubauen, ist davon auszugehen, dass die Kosten für organisatorische Massnahmen beim Anlageneigentümer einer nicht behindertengerechten Bushaltestelle anfallen. Einsparungen bei baulichen Massnahmen dürften also später zu Kosten für organisatorische Massnahmen führen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass aufgrund des gesetzlichen Auftrags gewisse Bushaltestellen auch ausserhalb von ordentlichen Sanierungen behindertengerecht ausgebaut werden müssen. In der Empfehlung vom AFV und dem ZVV wird eine Priorisierung von vorzeitig hindernisfrei auszugestaltenden Bushaltestellen vorgeschlagen. Bushalte-

stellen mit weniger als 50 Ein- oder Aussteigenden (und ohne spezifische Bedürfnisse durch Gehbehinderte) haben dabei die geringste Priorität. Damit soll darauf hingewirkt werden, dass zusätzliche Haltestellenumbauten vorab an Bushaltestellen mit hohen Frequenzen und höherem Nutzen für Gehbehinderte und die Allgemeinheit erfolgen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi