

Antrag des Regierungsrates vom 14. Februar 2007

4379

**Beschluss des Kantonsrates
über einen Rahmenkredit für Staatsbeiträge an die
Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und
Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 14. Februar 2007,

beschliesst:

I. Für die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen bei der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn, der Forchbahn, der Schweizerischen Südostbahn und der Bremgarten-Dietikon-Bahn sowie verschiedener Tramhaltestellen in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von höchstens Fr. 32 000 000 zu Lasten des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs bewilligt.

II. Der Rahmenkredit gemäss Ziffer I erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Kostenberechnung für den Rahmenkredit (Preisstand 1. Oktober 2006) und der Bauausführung der einzelnen Objekte.

III. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Teilkredite für die einzelnen Objekte gemäss Ziffer I zu bewilligen.

IV. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Ausgangslage

Der Kantonsrat hat am 14. Mai 2001 mit den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beschlossen, dass der Zugang für mobilitätsbehinderte Personen zum öffentlichen Verkehr schrittweise verbessert wird (Vorlage 3830 a). Auf Grund dieser Zielsetzung hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) das Konzept «MobilPlus» erarbeitet und der Öffentlichkeit Ende 2002 vorgestellt. «MobilPlus» sieht vor, dass Menschen mit Behinderungen bis 2014 ein Grobnetz zur Verfügung steht, mit dem sie den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich weitgehend selbstständig und unabhängig benützen können. Das Grobnetz umfasst rund die Hälfte aller Bus- und Tramhaltestellen sowie die wichtigeren Bahnstationen der S-Bahn Zürich. Die Anpassungen an weniger bedeutenden Haltestellen und Bahnstationen sollen bis 2024 erfolgen, soweit sie mit verhältnismässigem Aufwand im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) umsetzbar sind. Die Anpassungsfristen sind auf das Behindertengleichstellungsgesetz und die dazugehörigen Verordnungen abgestimmt.

Für die zeitgerechte Finanzierung der Massnahmen zur Erfüllung des BehiG sind Bund, Kanton und Gemeinden entsprechend ihren Zuständigkeiten gemeinsam verantwortlich. Der Bund hat für schweizweite Massnahmen im öffentlichen Verkehr zu Gunsten von Menschen mit Behinderungen bis 2024 einen Betrag von 300 Mio. Franken bewilligt. Diese Mittel sind für Massnahmen im Zuständigkeitsbereich des Bundes vorgesehen. Mit dem vorliegenden Rahmenkredit sollen die auf den Kanton Zürich entfallenden Anteile an den Kosten für die baulichen Anpassungen an der Haltestelleninfrastruktur bereitgestellt werden.

Die verbesserte Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr hilft nicht nur den behinderten Personen. Sie erleichtert allen Reisenden den Zugang, insbesondere aber auch betagten Menschen, vorübergehend mobilitätsbehinderten Personen (z. B. Unfall- oder Sportverletzte) oder Fahrgästen, die mit schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Ähnlichem reisen.

2. Das Umsetzungskonzept bis 2014

Art. 3 der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) sieht vor, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum ohne fremde Hilfe

zu benützen, die öffentlichen Verkehrsmittel ebenfalls selbstständig benutzen können. Die selbstständige Benutzung gilt für alle Arten von Behinderungen und setzt neben der freien Zugänglichkeit von Infrastruktur und Verkehrsmittel auch Anpassungen bei der Information und beim Verkauf voraus. Die Kommunikationssysteme und Billettautomaten müssen bereits bis 2014 behindertengerecht ausgestaltet werden (Art. 22 BehiG).

Der ZVV wird die bestehenden Billettautomaten bis 2009 ersetzen, weil sie die Grenze ihrer Lebensdauer erreicht haben. Auf denselben Zeitpunkt hin wird ein verbundweites Kundeninformationssystem in den Fahrzeugen und an den wichtigeren Haltestellen aufgebaut, das auch den Anforderungen des BehiG genügt und insbesondere auf die Bedürfnisse von seh- und hörbehinderten Menschen Rücksicht nimmt. Die Massnahmen in diesen Bereichen erfolgen im Rahmen der ordentlichen Erneuerungen und Anpassungen und sind deshalb nicht Gegenstand des vorliegenden Rahmenkredits.

Das in den Bestimmungen des BehiG und der VbÖV umschriebene Grobnetz wurde vom ZVV zusammen mit den Verkehrsunternehmen, den Gemeinden und den Behindertenorganisationen im Verlauf des Jahres 2004 erarbeitet. Mit dem Grobnetz soll sichergestellt werden, dass Menschen mit Behinderungen bis 2014 flächendeckend einen wesentlichen Teil des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich benutzen können. Das Grobnetz für den Kanton Zürich wurde dem Bundesamt für Verkehr (BAV) am 30. September 2004 unter Angabe der benötigten Zusatzmittel eingereicht. Bei der Grobnetzplanung werden die laufenden Erneuerungen bei Fahrzeugen, Infrastruktur und Dienstleistungen berücksichtigt mit dem Ziel, die erforderlichen Massnahmen mit geringen Zusatzkosten umzusetzen.

Für Personen mit Geh- oder Greifbehinderungen und für Menschen im Rollstuhl bedingt die Umsetzung des BehiG unter anderem einen ebenerdigen Zugang zum Fahrzeug und damit in der Regel Anpassungen bei Fahrzeugen und Haltestellen. Bei den Fahrzeugen hat sich der Niederflureinstieg durchgesetzt, der bei einer bestimmten Höhe der Haltestellenkante den ebenerdigen Zugang gewährleistet und im Eingangsbereich keine Stufen mehr aufweist. Die Fahrzeuge werden von den Verkehrsunternehmen mit eigenen Mitteln beschafft. Die Abschreibung der Fahrzeuge erfolgt über die ordentlichen Betriebsbeiträge bzw. Leistungsentgelte, die der ZVV an die Verkehrsunternehmen leistet. Die Finanzierung der Fahrzeuge ist deshalb nicht Bestandteil des vorliegenden Rahmenkredits. Weil die Anpassung der Fahrzeuge aber Voraussetzung für die Massnahmen an der Haltestelleninfrastruktur ist, wird die Fahrzeugentwicklung für die verschiedenen Verkehrsmittel erläuternd dargestellt.

S-Bahn:

Die SBB beschaffen 60 behindertengerechte Doppelstocktriebzüge (DTZ) mit Niederflureinstieg bis 2010. Mit der Eröffnung der Durchmessertlinie Zürich Altstetten–Zürich HB–Zürich Oerlikon sollen bis 2015 zusätzlich rund 50 niederflurige Doppelstocktriebzüge in Betrieb genommen werden. Diese Rollmaterialbestellung ist für 2008 geplant. Bei den 115 älteren Doppelstockpendelzügen (DPZ) soll bis 2012 je ein niederfluriger und behindertengerechter Mittelwagen eingefügt werden. Mit diesem Konzept kann ein teurer Umbau der bestehenden DPZ-Flotte vermieden werden. Darüber hinaus können mit den frei werdenden hochflurigen Wagen Zusatzzüge zusammengestellt werden, die der Kapazitätserhöhung in den Hauptverkehrszeiten dienen.

Ein Teil des S-Bahn-Angebots wird von anderen Bahngesellschaften bereitgestellt. Die Thurbo AG setzt ab Frühjahr 2007 auf den Linien S22, S26, S29, S30, S33, S35 und S41 nur noch niederflurige Gelenktriebwagen ein. Bei der Forchbahn stehen seit 2004 niederflurige Fahrzeuge im Einsatz. Jeder zweite Kurs kann hier niederflurig betrieben werden. Die Züge der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) auf der Linie S10 (Zürich–Uetliberg) sind ebenfalls 2004 mit niederflurigen Zwischenwagen ergänzt worden. Auf der Linie S4 (Zürich–Langnau–Gattikon–Sihlwald) der SZU soll ab 2010 der Niederflurbetrieb mit acht neuen Doppelstockwagen aufgenommen werden. Mit dieser Fahrzeugbeschaffung können gleichzeitig die bestehenden Kapazitätsengpässe auf der S4 in den Hauptverkehrszeiten abgebaut werden.

Fernverkehr:

Im Fernverkehr werden nach 2014 weiterhin einzelne hochflurige Zugkompositionen im Einsatz stehen. Bei diesen Zügen ist ein selbstständiges Ein- und Aussteigen für Personen mit Rollstuhl nicht möglich. Die SBB stellen daher an den Fernverkehrsbahnhöfen auf Voranmeldung weiterhin Hilfspersonal zur Verfügung. Dieses Konzept ist gemäss Art. 3 VbÖV in begründeten Fällen ausnahmsweise zulässig.

Tram/Glattalbahn:

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) nehmen bis 2010 rund 74 niederflurige Cobratrams in Betrieb. Dieses Niederflurangebot wird durch 23 umgebaute Tram 2000 mit niederflurigem Mittelteil (so genannte Sänften) ergänzt. 2014 wird damit auf jedem zweiten Kurs ein Niederflurfahrzeug eingesetzt werden können. Einzig auf den Tramlinien 8 und 15 werden voraussichtlich auch nach 2014 nur hochflurige Trams eingesetzt, weil die Einzugsgebiete dieser Tramlinien ausser bei der Haltestelle Englischviertelstrasse parallel durch andere niederflurige Tram- oder Buslinien erschlossen werden.

Bus:

Zurzeit setzen die Verkehrsunternehmen des ZVV rund 600 Dieselsebusse ein. Mehr als zwei Drittel dieser Fahrzeuge sind bereits heute niederflurig. Ab 2009 kann dank den vorgesehenen Ersatzbeschaffungen ein weitgehend niederfluriges Dieselsebusnetz angeboten werden.

In den Städten Zürich und Winterthur werden bis 2007 rund ein Drittel der 115 Trolleybusse altershalber ersetzt. Die übrigen Fahrzeuge werden entsprechend der vorgesehenen Einsatzdauer noch vor dem Zielhorizont 2014 ersetzt.

Schiff:

Die Kursschiffe der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft und der Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee sind weitgehend behindertengerecht und über die Schiffsstege zugänglich. In einzelnen Schiffen werden anlässlich der nächsten Revisionen zudem die Toiletten behindertengerecht umgebaut.

3. Umsetzungsprogramm Infrastruktur

3.1 Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes

Die grundsätzlichen Anforderungen für die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs sind im BehiG, der VböV und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Bundes festgehalten. Die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sind so zu gestalten, dass Behinderte die verschiedenen Beförderungsangebote möglichst selbstständig nutzen können. Um die Rollstuhlgängigkeit der Haltestellen zu gewährleisten, sind die Zugänge mit Rampen oder Liften auszurüsten und die Einstiegshöhen der Haltestellenkanten den eingesetzten Fahrzeugen anzupassen. Der Umfang der Massnahmen hängt jeweils von den bisherigen Erneuerungen, den betrieblichen und örtlichen Randbedingungen sowie der Verhältnismässigkeit gemäss Art. 11 und 12 BehiG ab.

Die Verkehrsunternehmen haben dem BAV im Jahr 2004 den Mittelbedarf auf Grund von groben Kostenberechnungen und der damals geplanten und bekannten Erneuerungsvorhaben mitgeteilt.

3.2 Bedarfsermittlung im Kanton Zürich

Für die hauptsächlich vom Kanton Zürich zu finanzierenden Anlagen der Forchbahn AG, der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn und der Tramhaltestellen der Stadt Zürich wurden in den vergangenen zwei Jahren Vorprojekte zur genaueren Kostenermittlung für den vorliegenden Rahmenkredit erarbeitet. Dabei wurden die zu treffenden Massnahmen an den einzelnen Haltestellen auf Grund verschiedener Kriterien wie örtliche Begebenheiten, betriebliche Anforderungen, Fahrzeugeinsatz und Dispositionsmöglichkeiten, Frequenzen, Verhältnismässigkeit nach BehiG usw. einzeln beurteilt.

3.3 S-Bahn-Stationen der SBB

Die SBB haben im Zuge der bisherigen Erneuerungen und Ausbauten 70 von 130 Stationen im Kanton Zürich mit behindertengerechten Zugängen und Perronkanten erstellt. Der Kanton Zürich hat diese Anpassungen im Rahmen der Mitfinanzierung der Teilergänzungen im S-Bahn-Netz stark unterstützt. Auf den umgebauten Stationen werden rund drei Viertel aller Benutzerfrequenzen verzeichnet. Zusammen mit dem zunehmenden Einsatz von niederflurigen Fahrzeugen auf dem Kernnetz der S-Bahn werden für einen Grossteil der Behinderten schrittweise immer mehr behindertengerechte Transportketten (S-Bahn, Tram, Bus) zur selbstständigen Benutzung angeboten.

Anders als bei Neubauten und Erweiterungen sind für die Anpassung bestehender SBB-Anlagen gemäss den geltenden Bestimmungen über die Finanzierung der SBB-Infrastruktur SBB und Bund allein zuständig. Sie müssen auch die entsprechenden Mittel bereitstellen. Laut Berechnungen der SBB sollen im Kanton Zürich 22 Stationen bis 2014 angepasst werden. Der Zusatzaufwand beträgt 55 Mio. Franken. Bis 2024 sollen weitere 12 Stationen mit Kosten von 47 Mio. Franken behindertengerecht erneuert werden. Die vom Bund bisher für die schweizweiten Massnahmen bewilligten Mittel werden allerdings bei weitem nicht ausreichen, um die im Kanton Zürich notwendigen Massnahmen zu finanzieren. Das ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der Bund nur die aus seiner Sicht kostengünstigste Massnahme finanziert. Bei deren Festlegung hat er sich jedoch – anders als der Kanton Zürich in seinem Zuständigkeitsbereich – auf abstrakte Normgrössen abgestützt, die weder auf die Nachfrage noch auf betriebliche Gegebenheiten Rücksicht nehmen und auch örtliche Besonderheiten oder regionale Anforderungen nicht berücksichtigen. Als Folge davon wird die Summe, die der Bund den SBB für die Investitionen im Kanton Zürich zur Verfügung stellt, nach Einschätzung von

SBB und ZVV keinesfalls ausreichen, um sinnvolle Massnahmen zu treffen, die auf die betrieblichen Verhältnisse der S-Bahn Zürich und die hier zu erwartende Nachfrage abgestimmt sind. Die SBB haben auf Grund dieser grossen Finanzierungslücke zurzeit noch keine Projekte freigegeben. Die Volkswirtschaftsdirektion hat deshalb die zuständigen Bundesstellen und die SBB aufgefordert, ihrer gesetzlichen Pflicht nachzukommen und die Finanzierung umgehend zu regeln. Trotz dieser Interventionen konnten sich SBB und Bund bisher nicht über die Finanzierung einigen. Die SBB stellen sich auf den Standpunkt, dass die Umbauten mangels finanzieller Mittel in der Leistungsvereinbarung 2007–2010 erst im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2011–2014 an die Hand genommen werden können, sofern die Mittel dann zumal bewilligt werden. Mit dieser Haltung wird die rechtzeitige Verwirklichung des Grobnetzes innert der von der Bundesgesetzgebung auferlegten Frist gefährdet. Die Volkswirtschaftsdirektion wird deshalb weiterhin darauf drängen, dass der Bund die in seine Zuständigkeit fallenden Schritte für die zeitgerechte Umsetzung der Behinderentgleichungsgesetzgebung ebenso verbindlich und zuverlässig unternimmt wie der Kanton Zürich.

Die Thurbo AG betreibt das vom ZVV bestellte Angebot auf den Anlagen der SBB. Die erforderlichen Massnahmen an den von der Thurbo AG bedienten Stationen sind daher Bestandteil der Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der SBB.

3.4 Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (S4, Zürich HB–Langnau-Gattikon–Sihlwald und S10, Zürich HB–Uetliberg)

Die Perronanlagen der SZU weisen Höhen zwischen 25 cm und 45 cm auf und müssen daher abgestimmt auf den Schweizer Standard für Normalspurbahnen auf 55 cm angehoben werden. Der Umfang der geplanten Massnahmen hängt vom baulichen Zustand und der Bedeutung der jeweiligen Station ab. Bei einzelnen schwächer benutzten Stationen sind in Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit gemäss Art. 11 BehiG kostengünstigere Perronteilerhöhungen vorgesehen, soweit dies betrieblich machbar ist. Diese Teilerhöhungen werden in jedem Fall so ausgestaltet, dass der behinderungsfreie Zugang gewährleistet ist.

Perronerhöhungen Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn:
(Ausführungsjahr gemäss Angaben des Unternehmens)

Uetliberg	2008	Zürich Leimbach	2010 ¹
Zürich Giesshübel	2008	Zürich Seltau	2011
Adliswil	2009	Triemli	2012
Zürich Hauptbahnhof	2009	Zürich Manegg	2013 ¹
Langnau-Gattikon	2010	Sihlau	2014
Sood-Oberleimbach	2010 ¹		

¹ Perronteilerhöhung vorgesehen

Die Anpassungen werden bei Anwendung der heute geltenden Verteilschlüssel zu 91% durch den Kanton Zürich und zu 9% durch den Bund finanziert.

3.5 Forchbahn (S18, Bahnhof Stadelhofen–Esslingen)

Im Gegensatz zur Normalspurbahn der SZU setzen die auf der Forchbahnlinie eingesetzten neuen Fahrzeuge ähnliche Einstiegsverhältnisse wie die Trams der VBZ voraus. Damit die Niederflurfahrzeuge von allen Reisenden rasch und bequem benutzt werden können, müssen die Perronkanten auf 32 cm angehoben werden. Dabei werden die Perrons gesamthaft entsprechend den örtlichen Verhältnissen erhöht. Bei der Haltestelle Zollikerberg sind zusätzlich zur Perronerhöhung Anpassungen an den bestehenden Rampen vorgesehen. Bei der Haltestelle Spital Zollikerberg ist ein Lift für den behindertengerechten Zugang zum Mittelperron eingeplant. Die für das Umsteigen wichtige Endhaltestelle am Bahnhof Stadelhofen wird mit geringen Mitteln angepasst, weil die Wendeschleife aus anderen Gründen mittelfristig umgestaltet werden soll.

Perronerhöhungen Forchbahn:
(Ausführungsjahr gemäss Angaben des Unternehmens)

Esslingen	2008	Spital Zollikerberg	2008 ²
Forch	2008	Egg	2012
Bahnhof Stadelhofen	2008 ¹	Waltikon	2012
Balgrist	2008	Zollikerberg	2012 ³

¹ nur Provisorium vorgesehen

² zusätzlicher Lift vorgesehen

³ Anpassung der bestehenden Rampen vorgesehen

Gemäss den heute geltenden Verteilschlüsseln sind die Kosten zu 91% vom Kanton Zürich und zu 9% vom Bund zu übernehmen.

3.6 Tramnetz Stadt Zürich

Die VBZ erneuern das Tramnetz laufend im Rahmen des Unterhalts. In diesem Zusammenhang können die betroffenen Tramhaltestellen vielfach kostengünstig behindertengerecht angepasst werden. Das Grobnetz enthält in der Stadt rund 140 Tramhaltestellen. Davon haben 46 Haltestellen eine grosse Bedeutung für das Umsteigen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln (Umsteigeknoten).

Die Cobratrams verfügen auf ihrer gesamten Länge über niederflurige Einstiege. Die Haltekanten werden deshalb wenn möglich auf derselben Länge auf 30 cm erhöht. Bei weniger bedeutenden Haltestellen oder bei schwierigen räumlichen Verhältnissen werden in Anwendung des Verhältnismässigkeitsprinzips nach BehiG kürzere Kantenerhöhungen eingeplant, mit denen der Zugang für behinderte Personen jedenfalls gewährleistet ist. Bei Haltestellen, die gleichzeitig von Tram und Bus bedient werden, wird der vordere Teil der Haltestelle auf 30 cm erhöht. Der hintere Teil wird lediglich auf 16 cm erhöht, da höhere Kanten zu Beschädigungen an den tiefer liegenden Bussen führen könnten. Für den selbstständigen ebenerdigen Einstieg für Behinderte mit Rollstühlen sind die gesetzlich erlaubten Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Haltekante einzuhalten. Bei einzelnen wichtigen Haltestellen sind daher Gleisanpassungen im Haltestellenbereich nötig. Bei weniger bedeutenden Haltestellen wird aus Gründen der Verhältnismässigkeit auf die kostengünstigere Lösung mit Hilfestellung des Fahrpersonals und manuell bedienten, im Fahrzeug mitgeführten Rampen zurückgegriffen.

Da sich die meisten Haltestellen im Strassenraum befinden, stimmen die VBZ und die jeweiligen Strasseneigentümer ihre Erneuerungsplanung ab und legen die zweckmässigen Umsetzungszeitpunkte für die Projektausführung fest. Folgende Massnahmen sollen entsprechend den Vorprojekten aus dem vorliegenden Rahmenkredit finanziert werden:

Haltestellen mit 30-cm-Kante auf der gesamten Länge:

Altried	Museum für Gestaltung
Bahnhof Wollishofen	Probstei
Bahnhofstrasse/HB	Roswiesen
Bellevue ^{1, 2}	Schwamendingerplatz
Burgwies	Schwert
Bürkliplatz ²	Siemens
Kappeli	Stauffacher ²
Kunsthaus	Hottingerplatz

¹ Nur Haltebereich der heutigen Tramlinien 5, 8 und 9. Die Kante der Linie 11 wird aus anderen Gründen bis 2014 erneuert.

² Begradigung der Gleislage vorgesehen

Haltestellen mit 30-cm-Kante im vorderen Einstiegsbereich (Teilerhöhung; so genannte «Kissen»):

Bad Allenmoos	Kantonsschule
Bahnhof Wiedikon	Kirche Fluntern
Bändliweg	Museum Rietberg
Fellenbergstrasse	Seebacherplatz
Haldenegg	Tunnelstrasse
Hedwigsteig ¹	Utobrucke
Hirschwiesenstrasse	

¹ Begradigung der Gleislage vorgesehen

Haltestellen ohne Kantenerhöhung (Einstieg mit Hilfe von Rampen im Fahrzeug):

Bahnhof Tiefenbrunnen	Hubertus
Beckenhof	Klusplatz
Berninaplatz	Luchswiesen
Central	Rentenanstalt
Eschergutweg	Seilbahn Rigiblick
Grünaustrasse	Waidfussweg
Hardturm	Wartau
Heerenwiesen	

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt entsprechend der vom Regierungsrat am 25. Januar 2006 verabschiedeten Grundsätze zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum. Auf Grund des heutigen Detaillierungsgrades der Projekte errechnet sich daraus folgender Kostenteiler:

Bereich	Finanzierung	Kosten
Gleisanpassungen		
Anpassungen Ausrüstung/ Wartehallen	Kanton, Staatsbeitrag aus Verkehrsfonds	Fr. 9 500 000
Wartehallen und Wetter- schutzwände	Stadt Zürich, Investitionen VBZ	Fr. 800 000
Erhöhung Warteflächen, Fussgängerstützpunkte, Strassen-/Trottoiranpassungen	Strasseneigentümer – Kanton, über Baupauschale Stadt Zürich (überkommunale Strassen) – Stadt Zürich, kommunale Strassen	Fr. 5 500 000 Fr. 2 100 000
Total		Fr. 17 900 000

Die zusätzlichen Investitionen der Stadt Zürich, die über die vom Kanton gespeiste Baupauschale für den Unterhalt der überkommunalen Strassen finanziert werden (§ 46 Strassengesetz; LS 722.1), sind in die kommenden KEF-Planungen des Kantons hauptsächlich bis 2014 einzustellen. Die Beiträge an die einzelnen Bauvorhaben werden im Rahmen der Festsetzung der städtischen Baupauschalen als zusätzlicher Aufwand berücksichtigt und vorläufig separat abgegolten.

Die von der Stadt Zürich zu übernehmenden Investitionsanteile zur Erhöhung der Warteflächen sowie für Strassen- und Trottoiranpassungen bei kommunalen Strassen werden im Grundsatz von den betroffenen Planungsstellen anerkannt. Die Mittel sind seitens der Stadt Zürich noch zu genehmigen.

3.7 Bremgarten–Dietikon-Bahn (S17, Dietikon–Wohlen)

Die Federführung für die Erneuerungen der Bremgarten–Dietikon-Bahn liegt entsprechend der finanziellen Aufteilung zwischen den Kantonen Zürich und Aargau beim Kanton Aargau. Auf Grund der betrieblichen Randbedingungen werden unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips nach BehiG Perronteilerhöhungen vorgenommen. Die entsprechenden Perronbereiche werden für den behindertengerechten Einstieg von 12 cm auf 35 cm erhöht. Die Umsetzungsplanung des Verkehrsunternehmens (BDWM Transport AG) sieht folgende Anpassungen ausserhalb der ordentlichen Erneuerungen vor:

Perronteilerhöhungen Bremgarten–Dietikon-Bahn: (Ausführungsjahr gemäss Angaben des Unternehmens)

Bremgarten Isenlauf	2008	Berikon-Widen	2011
Wohlen	2008	Bremgarten Oberlor	2011
Bergfrieden	2009	Rudolfstetten	2011
Bremgarten	2009	Dietikon Stoffelbach	2019
Dietikon	2009		

Die Anpassungen mit Erstellungskosten von Fr. 640 000 sollen entsprechend den geltenden Beitragssätzen gemeinsam finanziert werden. Folgende Kostenanteile sind vorgesehen:

Finanzierung	Beitragssatz	Kostenanteil
Kanton Aargau	64,0%	Fr. 410 000
Kanton Zürich	18,2%	Fr. 120 000
Bund	17,8%	Fr. 110 000
Total	100,0%	Fr. 640 000

3.8 Schweizerische Südostbahn (Wädenswil–Einsiedeln und Rapperswil–Arth-Goldau)

Der Kanton Zürich beteiligt sich entsprechend den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes am südlich des Zürichsees gelegenen Netzteil der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB). Gemäss Umsetzungskonzept der SOB sollen in diesem Netzteil bis 2024 folgende Stationen angepasst werden:

Perronerhöhungen Schweizerische Südostbahn AG:
(Ausführungsjahr gemäss Angaben des Unternehmens)

Grünenfeld	2007	Rothenurm	2014
Samstagern	2010	Altmatt	nach 2014
Schindellegi-Feusisberg	2011	Hurden	nach 2014
Einsiedeln	2012	Biberegg	nach 2014
Wollerau	2012	Riedmatt	nach 2014
Burghalden	2013	Steinerberg	nach 2014
Freienbach SOB	2013	Wilten b. Wollerau	nach 2014

Die SOB veranschlagt 12,1 Mio. Franken für die Anpassungen dieser Stationen. Das BAV hat im überarbeiteten Umsetzungskonzept vom 13. Juli 2006 einen geringeren Gesamtbetrag eingestellt. Es ist davon auszugehen, dass die Mittel gemäss BAV für die betrieblich zweckmässige Erneuerung der Stationen nicht ausreichen. Aus diesem Grund werden die Kostenanteile für Bund und Kantone gemäss Kostenberechnung der SOB veranschlagt:

Finanzierung	Beitragssatz	Kostenanteil
Kanton St. Gallen	3,2%	Fr. 390 000
Kanton Schwyz	51,2%	Fr. 6 190 000
Kanton Zürich	19,5%	Fr. 2 360 000
Bund	26,1%	Fr. 3 160 000
Total	100,0%	Fr. 12 100 000

Der genaue Kantonsbeitrag an die einzelnen Vorhaben wird im Rahmen der Beitragsgesuche der SOB an das BAV entsprechend der jeweils geltenden Verteilschlüssel festgelegt.

3.9 Bus

Der ZVV hat bei der Erarbeitung des Grobnetzes alle Verkehrsmittel einbezogen. Das Busnetz mit über 300 Linien trägt zu einem grossen Teil zur flächendeckenden Erschliessung des Kantonsgebiets bei. Gemäss Art. 16 VböV kann bei wenig benutzten Haltestellen auf eine Anpassung verzichtet werden. Im kantonalen Grobnetz sind bis 2014 in erster Linie Umsteigehaltestellen im öffentlichen Verkehr, mittel bis stark benutzte Haltestellen in Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie die dem ZVV von verschiedenen Behinderten-

organisationen mitgeteilten Haltestellen mit besonderer Bedeutung für Menschen mit Behinderung aufgenommen worden. An diesen rund 1100 Bushaltestellen steigen rund vier Fünftel der Busbenutzerinnen und Busbenutzer ein, sodass neben behinderten Personen auch weitere Zielgruppen des öffentlichen Verkehrs die Verbesserungen nutzen können.

Die baulichen Anpassungen an den Haltekanten sind im Kanton Zürich gemäss Strassengesetz und Beschluss des Regierungsrates vom 25. Januar 2006 durch die zuständigen Strasseneigentümer vorzunehmen. Bei kommunalen Strassen sind dies die Gemeinden, bei Staatsstrassen der Kanton Zürich. Da die Anpassungen aus wirtschaftlichen Überlegungen sinnvollerweise zusammen mit anderen Erneuerungsvorhaben ausgeführt werden, wird die Umsetzung den jeweiligen Strasseneigentümern überlassen. Der ZVV hat Ende 2005 alle Gemeinden und das kantonale Tiefbauamt über den Handlungsbedarf für die Umsetzung des Grobnetzes bis 2014 unterrichtet.

4. Kosten

Folgende Kosten werden dem Kanton für die in Ziffer 3 beschriebenen Massnahmen veranschlagt:

Gerundete Kostenangaben Kostenstand (Oktober 2006)	Erstellungskosten (Brutto)	Staatsbeitrag Kanton Zürich in %	Kanton Zürich in Fr.
Sihlital–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU)	Fr. 10 300 000	91,0%	Fr. 9 370 000
Forchbahn (FB)	Fr. 5 500 000	91,0%	Fr. 5 010 000
Tramnetz Stadt Zürich (VBZ)	Fr. 17 900 000	53,3%*	Fr. 9 500 000
Bremgarten–Dietikon-Bahn (BDWM)	Fr. 640 000	18,2%	Fr. 120 000
Schweizerische Südostbahn (SOB)	Fr. 12 100 000	19,5%	Fr. 2 360 000
Zwischentotal	Fr. 46 440 000		Fr. 26 360 000
Unvorhergesehenes (20%) und Rundung			Fr. 5 640 000
Total			Fr. 32 000 000

* Der durchschnittliche Kantonsanteil von 53,3% ist auf Grund von Vorprojekten ermittelt worden. Er berücksichtigt die dem öffentlichen Verkehr anrechenbaren Kostenanteile. Die tatsächlichen Kostenteiler für die einzelnen Haltestellen werden im Rahmen der weiteren Planungen gemeinsam festgelegt.

Die Kosten wurden für die Stationen bzw. Haltestellen der SZU, FB und VBZ auf Grund von Vorprojekten mit einer Genauigkeit von +/- 20% geschätzt. Für die SOB und BDWM liegen noch keine Vor-

projekte vor. Für den vorliegenden Rahmenkredit werden daher die von SOB und BDWM mitgeteilten Kostenberechnungen verwendet. Die auf den Kanton Zürich entfallenden Staatsbeiträge wurden auf Grund der heutigen Infrastrukturkostenteiler zwischen Bund und Kantonen ermittelt.

Entsprechend den Unsicherheiten des Projektstandes wird den vorliegenden Kostenberechnungen eine Gesamtreserve für Unvorhergesehenes von 20% hinzugeschlagen. Diese Reserve soll zudem soweit als möglich zur Abgeltung zusätzlicher Kosten für den Kanton Zürich verwendet werden, die auf Grund ungünstig veränderter Infrastrukturkostenteiler entstehen können.

5. Finanzierung und Abrechnung

Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) gewährt der Staat Beiträge für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des ZVV das Verkehrssystem erweitern oder verändern. Diese Investitionen werden über den Verkehrsfonds finanziert (§ 30 PVG).

Die vom Kantonsrat am 14. März 2005 verabschiedeten Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für die Jahre 2007–2010 sehen die schrittweise Verbesserung von Zugang und Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Personen mit einer Behinderung sowie die Umsetzung des Konzeptes MobilPlus vor (Vorlage 4207a). Die vorliegend beantragten Staatsbeiträge stimmen somit mit der Angebotsplanung überein.

Gemäss § 7 PVG unterliegen Aufwendungen des Staates nach § 4 PVG den Bestimmungen der Staatsverfassung über das Finanzreferendum. Es handelt sich um neue einmalige Ausgaben von mehr als 3 Mio. Franken. Damit sind die Bestimmungen über die Ausgabenbremse (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung, LS 101) anwendbar.

In der Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplanung KEF sind im Verkehrsfonds für 2008–2010 Mittel von Fr. 14 400 000 zur Anpassung von Bahnstationen der SZU, Forchbahn, SOB und BDWM sowie für Tramhaltestellen eingestellt. Weitere Mittel von Fr. 17 600 000, ergänzt um die Teuerung zwischen dem Zeitpunkt der Kostenberechnung (Oktober 2006) und der Bauausführung der einzelnen Objekte, sind in den folgenden KEF-Planungen, hauptsächlich bis ins Jahr 2014, einzustellen. Die langfristige Finanzplanung des Verkehrsfonds berücksichtigt die vorliegenden Staatsbeiträge.

Die Kapitalfolgekosten der Investitionen betragen auf der Grundlage einer pauschalisierten Betrachtung 3,2 Mio. Franken (10% des Investitionsbetrages). Sie werden durch die Laufende Rechnung des Verkehrsfonds getragen. Die vorliegenden Infrastrukturanpassungen verursachen mit Ausnahme des Unterhalts einer neuen Liftanlage keine zusätzlichen Betriebskosten.

Der Regierungsrat genehmigt die einzelnen Teilkredite an die Objekte auf der Grundlage der Bauprojekte. Da die Vorhaben in der Regel gemischt finanziert werden, hängen die geplanten Umsetzungszeitpunkte von der Mittelbewilligung der übrigen Beteiligten ab.

Die Volkswirtschaftsdirektion (Verkehr und Infrastruktur Strasse) wird dem Regierungsrat die Mittel für die strassenseitigen Anpassungen bei den Tramhaltestellen zusammen mit dem jeweiligen Antrag zur Projektfestsetzung gemäss § 15 des Strassengesetzes (LS 722.1) zu Lasten des Strassenfonds beantragen.

6. Zusammenfassung und Antrag

Der Kanton Zürich will behinderten Menschen schrittweise den Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen und erleichtern. Dazu soll im Kantonsgebiet bis 2014 ein flächendeckendes Grobnetz bereitgestellt werden. Die an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vorgesehenen baulichen Massnahmen sind vor allem für Gehbehinderte und Personen im Rollstuhl vorgesehen. Die Verbesserungen werden aber auch allen anderen Fahrgästen einen Nutzen bringen, insbesondere betagten Menschen sowie vorübergehend Mobilitätsbehinderten und Reisenden mit schwerem oder sperrigem Gepäck oder mit Kinderwagen.

Die Gesetzgebung verpflichtet Bund, Kantone und Gemeinden zur Finanzierung der Massnahmen entsprechend ihrer Zuständigkeit. Der ZVV hat die Grobnetzplanung für den Kanton Zürich dem Bund mitgeteilt und den Gemeinden als Planungsinstrument zur Verfügung gestellt. Die verkehrsmittelübergreifende Planung soll sicherstellen, dass die finanziellen Mittel zielgerichtet eingesetzt werden und möglichst schnell den erwünschten Nutzen stiften.

Die Fahrzeuge werden bis 2014 grösstenteils behindertengerecht sein. Damit sie bestimmungsgemäss eingesetzt werden können und das Grobnetz seine Wirkung entfalten kann, muss auch die Infrastruktur rechtzeitig angepasst werden. Die vorliegenden Investitionen in die Infrastruktur sind somit entscheidend für den behindertengerechten Zugang zum öffentlichen Verkehr.

Mit dem Rahmenkredit sollen die Mittel für die Infrastrukturmassnahmen mit kantonaler Beteiligung bereitgestellt werden. Da die Bauvorhaben gemeinsam mit Dritten oder von diesen allein finanziert werden, hängen die Ausführungstermine massgeblich vom finanziellen Engagement aller Beteiligten ab. Die Volkswirtschaftsdirektion und der ZVV werden sich bei Bund und Gemeinden für die termingerechte Umsetzung des Grobnetzes einsetzen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der vorliegenden Vorlage zuzustimmen und den Rahmenkredit von 32,0 Mio. Franken für die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an die Verkehrsunternehmen zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Diener	Husi