

Sitzung vom 29. August 2000

1337. Anfrage (Prüfung einer Bestellung neuer VBZ-Trams durch den Zürcher Verkehrsverbund auf deren Eignung für behinderte Menschen)

Die Kantonsräte Dr. Jean-Jacques Bertschi, Wettswil a.A., und Ueli Keller, Zürich, haben am 19. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Bereits in Anfrage Bertschi vom 19. Januar 1998 (KR-Nr. 29/1998) wurde die These aufgestellt: «Bei der Bestellung von Rollmaterial (Tram, Busse, Eisenbahn) steht ein behindertengerechter Ein- und Ausstieg nicht – von Anfang an – zwingend im Pflichtenheft. Fazit: Er fällt weg – und Fahrgäste, die sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen könnten, müssen mit teuren Sondertransportfahrzeugen befördert werden. Nachrüstungen sind sehr teuer.» Der vorausschauende Miteinbezug der Bedürfnisse behinderter Menschen ist so wohl aus finanziellen Überlegungen wie auch im Lichte der neuen Bundesverfassung die bessere Lösung.

Artikel 8 BV verlangt klar: «Niemand darf diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, des Alters, der Sprache, der sozialen Stellung, der Lebensform, der religiösen, weltanschaulichen oder politischen Überzeugung oder wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung.»

Wir fragen deshalb den Regierungsrat höflich an:

1. Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat der Frage der Rollstuhlgängigkeit bei der Bestellung von Rollmaterial durch die Auftragnehmer des ZVV zu, die für einige Jahrzehnte eine unveränderbare Tatsache schafft?
2. Sind die Aspekte der Behindertengerechtigkeit bei der Bestellung der neuen Trams der VBZ (Cobras) umfassend berücksichtigt?
3. Welche technischen Vorkehrungen sind beim aktuellen Stand der Planung der neuen Fahrzeuge konkret getroffen, damit sie behindertengerecht sind?
4. Ist der Einbau von Rollstuhlrampen vorgesehen, wie sie sich andernorts bereits heute bewähren, verschiedenen Benutzergruppen zugute kommen und Ein- wie Ausstieg beschleunigen?
5. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die aktuelle Planung der neuen Fahrzeuge dem §21 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (vom 6. März 1988): «Die Bedürfnisse Behinderter sind zu berücksichtigen» umfassend Rechnung trägt und der ZVV «...sein Verkehrsangebot langfristig auch mobilitätsbehinderten Personen frei zugänglich...» macht, wie es die Angebotsverordnung (vom 6. März 1995) verlangt?
6. Wird der Regierungsrat seinen Einfluss auf den ZVV geltend machen, um die Cobra-Trams umfassend behindertengerecht zu machen und «durch rechtzeitigen Einbezug der Bedürfnisse der Behinderten in eine Planung zu helfen, später teure Anpassungen und Zusatzlösungen zu vermeiden.» (Antwort des Regierungsrates KR-Nr. 29/1998)?
7. Wer hat für allfällige Kostenfolgen für die nachträglich notwendige Nachbesserung der Cobra-Trams mit einer Einsteigeilfe aufzukommen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Jean-Jacques Bertschi, Wettswil a.A., und Ueli Keller, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Integration von Menschen mit einer Behinderung in die Gesellschaft gehört zu den ausdrücklichen Zielen im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich. §13a der Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) sieht vor, dass das Verbundangebot langfristig nach Möglichkeit auch mobilitätsbehinderten Personen zur selbstständigen Benützung zur Verfügung steht, denn Mobilität ist eine der Grundlagen menschlichen Zusammenlebens und eine wichtige Voraussetzung für die soziale Integration. Neben einem Projekt wie ProMobil, mit dem eine rasche Übergangslösung in diesem Bereich umgesetzt wird, sind auf allen Ebenen Bestrebungen im Gang, mit denen der öffentliche Verkehr auch Menschen mit einer Behinderung zugänglich gemacht werden soll. Die komplexe Architektur des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr und die Vielfalt unterschiedlicher Interessen und Ansprüche stellen dabei hohe Anforderungen an die Lösungsfindung. Zudem gilt es, tech-

nische, betriebliche, finanzielle und gesamtstrategische Rahmenbedingungen in die Überlegungen mit einzubeziehen. Damit sie ihren Zweck optimal erfüllen können, müssen die unerlässlichen Massnahmen zur Erfüllung der Bedürfnisse von Menschen mit einer Behinderung immer ganzheitlich beurteilt werden und auch Gesamtinteressen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen.

Um dies zu erreichen und den nötigen Interessenausgleich zu ermöglichen, rief der ZVV vor einigen Jahren eine Fachkommission für Behinderten- und Betagtenfragen ins Leben, in der unter der Führung des ZVV kompetente Vertreterinnen und Vertreter von verschiedenen Behinderten- und Betagtenorganisationen und Verkehrsunternehmen (VBZ, SBB) Einsitz nehmen. In diesem Gremium werden spezifische Sachfragen erörtert sowie realistische Lösungen erarbeitet und der rechtzeitige Einbezug der Bedürfnisse von Menschen mit einer Behinderung gewährleistet. Die Fachkommission hat eine wichtige begleitende Funktion bei der Verwirklichung von ProMobil übernommen und unter anderem beschlossen, dass seit Anfang 2000 bei Neubeschaffungen von Bussen rollstuhlgängige Handrampen zur Grundausstattung gehören.

Der Einbezug von Vertreterinnen und Vertretern für Behinderten- und Betagtenfragen ist auch deshalb nötig, weil die Problematik behindertengerechter öffentlicher Verkehrsmittel nicht bloss in rein technischen Fragen, sondern vor allem in der Komplexität des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr liegt. Jede technische Lösung im Bereich Fahrzeugeinstieg muss beispielsweise auch auf ihre betriebliche Machbarkeit und auf ihre Auswirkungen auf den gesamten Ablauf in einer Transportkette hin geprüft werden. Kritisch wären beispielsweise Massnahmen, welche die Haltezeiten so verlängern würden, dass Fahrpläne und Anschlüsse gefährdet würden. Praktikable technische Lösungen müssen sich ausserdem nach infrastrukturellen Besonderheiten wie Haltestellen in Steigungen oder Kurven richten und sicherheitstechnischen Aspekten entsprechen. In wirtschaftlicher Hinsicht spielen Fragen der Verhältnismässigkeit eine Rolle, was nicht nur einen Vergleich verschiedener technischer Varianten verlangt, sondern sich auch auf den Umsetzungszeitraum auswirkt. So ist zu berücksichtigen, dass die Nutzungsdauer von Verkehrsmitteln im öffentlichen Verkehr zwischen 15 und 40 Jahren liegt, was eine sofortige Umsetzung in verschiedenen Bereichen nicht zulässt und ein schrittweises Vorgehen bedingt. Aus all diesen Gründen genügt oft eine einzelne Massnahme allein nicht, um allen konkreten Situationen gerecht werden zu können. Die optimale Lösung liegt in der Regel in einer Kombination verschiedener, auf einander abgestimmter Massnahmen.

Diesen Grundsätzen wurde auch bei der behindertengerechten Ausgestaltung der Cobra-Trams Rechnung getragen. Das Cobra-Tram ist ein Niederflurfahrzeug ohne Podeste im Wageninnern. Für den Einstieg ist der Einbau eines Tritts vorgesehen, der beim Öffnen der Tür ausgefahren wird und den Spalt zwischen dem Fahrzeug und der Haltestellenkante überbrückt. Damit sind an den meisten Haltestellen die Voraussetzungen gegeben, praktisch ebenerdig ins Fahrzeug zu gelangen. Verbleibende Höhenunterschiede oder Abstände zwischen Haltestellenkante und Wagen (wie z.B. in Kurven) können durch eine von der Wagenführerin oder vom Wagenführer bereitgestellte mobile Handrampe überwunden werden. Geprüft wird aber auch die Option, Haltestellen örtlich anzuheben, um den Höhenunterschied zum Fahrzeug restlos auszugleichen. Die gewählte Lösung wird so vereinheitlicht, dass sie sowohl bei den Cobra-Trams wie auch bei den geplanten, als «Sänften» bezeichneten Mittelteilen in Niederflur-Bauweise beim Tram 2000 den Tiefeinstieg ermöglichen werden. Für Menschen mit einer Sehbehinderung werden Einstiegskanten und Haltemöglichkeiten gelb hervorgehoben, grosse und gut sichtbare Türdrücker aussen und innen angebracht und die Streckenpläne hinterleuchtet. Dank digitaler Technik werden deutliche Haltestellenansagen gewährleistet, und eine gut lesbare Anzeige der nächsten Haltestelle sorgt dafür, dass auch Personen mit einer Hörbehinderung informiert werden.

Die Aspekte der Behindertengerechtigkeit werden somit bei der Neubeschaffung von Bussen, den neuen Cobra-Trams und den Mittelteilen in Niederflur-Bauweise für das Tram 2000 berücksichtigt. Zwar sind noch nicht alle Detailfragen abschliessend geregelt, der eingeschlagene Weg, wie auch die gute Zusammenarbeit zwischen den Betroffenen und den Planenden, lassen jedoch ein ausgewogenes Ergebnis erwarten. Auf Grund der Zusammenarbeitsverträge mit den Verkehrsunternehmen hat der ZVV auch ein Mitspracherecht bei den Investitionen und verfügt somit nötigenfalls über geeignete Mittel der Einflussnahme. Da die laufende Planung und Umsetzung auf gutem Weg sind und der ZVV seine Koordinations- und Steuerungsfunktion wahrgenommen hat und wahrnimmt, besteht für den Regierungsrat kein Anlass, seinen Einfluss geltend zu machen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi