

Sitzung vom 9. Mai 2001

650. Anfrage (Behindertengerechtigkeit bei der Anschaffung neuen Rollmaterials auf dem Zürcher S-Bahn-Netz)

Kantonsrätin Nancy Bolleter-Malcom, Seuzach, hat am 26. Februar 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Behinderte Menschen sind durch ihre Behinderungen oft mehrfach benachteiligt. Sie sind nicht nur eingeschränkt durch direkte persönliche Hindernisse, ihre Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist durch die öffentliche Infrastruktur mit Barrieren versehen.

Die Angebotsverordnung des Zürcher Verkehrsverbundes sieht vor, dass das Verbundangebot nach Möglichkeit auch mobilitätsbehinderten Personen zur selbstständigen Benützung zur Verfügung steht.

In Hinblick auf die Beschaffung von neuem Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn möchte ich den Regierungsrat Folgendes fragen:

1. Teilt der Regierungsrat auch die Meinung, dass alles unternommen werden muss, um behinderten Menschen den selbstständigen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erlauben?
2. Welche innovativen Möglichkeiten für die selbstständige Benützung der S-Bahn durch mobilitätsbehinderte Personen, insbesondere Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen, werden in Betracht gezogen bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial?
3. Ist es möglich, dass mindestens ein Waggon jeder S-Bahn-Komposition behindertengerecht gestaltet werden kann?
4. Werden nach innovativen Lösungen gesucht, dank denen bestehende S-Bahn-Waggons für die selbstständige Benützung von Rollstuhlfahrenden nachgerüstet werden könnten?
5. Welche Kosten verursachen diese Möglichkeiten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nancy Bolleter-Malcom, Seuzach, wird wie folgt beantwortet:

§13a der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, LS 740.3) sieht vor, dass das Verbundangebot langfristig nach Möglichkeit auch mobilitätsbehinderten Personen zur selbstständigen Benützung zur Verfügung steht. Die Integration von Menschen mit einer Behinderung in die Gesellschaft gehört somit zu den ausdrücklichen Zielen im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich. Bei der Umsetzung dieser Integration müssen die notwendigen Massnahmen zur Erfüllung der Bedürfnisse von Menschen mit einer Behinderung ganzheitlich beurteilt und auch die Gesamtinteressen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. In Zusammenarbeit mit einer Fachkommission für Behinderten- und Betagtenfragen sucht der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nach Lösungen, die der Komplexität dieser Fragen Rechnung tragen. Neben ProMobil, das im Herbst 2000 seinen Betrieb aufgenommen hat und das die Förderung des Verkehrsangebotes für mobilitätsbehinderte Personen bezweckt, sind vor allem für die Neubeschaffung von Bussen und Trams wichtige Weichen gestellt worden. Bei beiden Verkehrsmitteln werden künftig Niederflurfahrzeuge oder Mittelteile in Niederflurbauweise beschafft, und bei den Bussen gehört seit anfangs 2000 eine rollstuhlgängige Handrampe zur Grundausstattung bei Neubeschaffungen (zu den Einzelheiten vgl. KR-Nr. 206/ 2000).

Während bei den Bussen auf Grund ihrer Nutzungsdauer von rund 15 Jahren in nächster Zeit umfangreiche Neubeschaffungen anstehen, werden die heutigen Doppelstockkompositionen der S-Bahn mit einer Nutzungsdauer von etwa 40 Jahren bis über das Jahr 2025 im Einsatz stehen. Allerdings werden die Angebotserweiterungen im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn die Beschaffung von neuem Rollmaterial erforderlich machen, was die Chance bietet, Neuerungen vorzunehmen. Die 3. Teilergänzungen der S-Bahn stehen im Zusammenhang mit der im Herbst 2000 vorgestellten S-Bahn-Vision und bilden Teil eines ersten Realisierungsschrittes. Das Angebot soll namentlich im Oberland, am linken Ufer des Zürichsees und im Knonaueramt verdichtet und Richtung Kanton Aargau weiterentwickelt werden. Gegenwärtig werden unter anderem die Vorgaben für die Ausgestaltung des notwendigen Rollmaterials erarbeitet. Für das Pflichtenheft sind gemäss Eisenbahngesetz die

SBB verantwortlich, wobei dem ZVV auf Grund des Zusammenarbeitsvertrages ein Mitwirkungsrecht zusteht. Auf Grund des Pflichtenheftes, das Anfang 2002 vorliegen wird, wird eine europaweite Ausschreibung durchgeführt (vgl. KR-Nr. 214/2000).

Die hohe Nachfrage im Netz der S-Bahn bedingt, dass das neue Rollmaterial wiederum doppelstöckig sein muss. Für den Bereich der Einstiegszone von Doppelstockkompositionen sind insbesondere die Einsteigezeit, der Einsteigeekomfort und die Fahrgastverteilung zwischen den beiden Etagen von Bedeutung. Wenn die Fahrgastverteilung nicht optimal erfolgt, entsteht im Einstiegsbereich eine Stauzone. Erfahrungen deuten darauf hin, dass sich der Einstieg auf ein Podest in mittlerer Höhe, wie er bei den heutigen Doppelstockkompositionen erfolgt, vorteilhaft auf die Fahrgastverteilung auswirkt, weil von diesem Podest aus beide Stockwerke einsehbar sind. Allerdings geht dies zu Lasten der Einsteigezeit und des Einsteigeekomforts. Demgegenüber bietet ein ebenerdiger Einstieg, wie er bei den doppelstöckigen Intercity-Wagen besteht, einen hohen Einsteigeekomfort. Vor allem erhalten Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung so einen niveaugleichen und damit selbstständigen Einstieg in die Fahrzeuge. Ziel ist, dass mindestens ein Wagen pro Komposition über einen Niederflureinstieg verfügt. Bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial wird der ZVV deshalb im Rahmen seines Mitwirkungsrechts darauf hinwirken, dass die neuen Kompositionen mit Niederflureinstiegen ausgerüstet werden. Das entspricht auch den Absichten der SBB.

Bei den heute verkehrenden Doppelstockwagen ist der Einbau eines Niederflureinstiegs nicht möglich. Es werden deshalb verschiedene Alternativen untersucht. Dabei wird im Rahmen der Ausschreibung auch geprüft, ob eine Kombination von herkömmlichen Fahrzeugen mit neuem, niederflurigem Rollmaterial technisch möglich und wirtschaftlich machbar ist. Eine solche Lösung hätte den Vorteil, dass mit jeder Neubeschaffung gleichzeitig mindestens eine herkömmliche Einheit behindertengerecht ausgerüstet werden könnte. Ausserdem könnte diese Kombination wertvolle Aufschlüsse zur Fahrgastverteilung und damit zur optimalen Zusammenstellung der künftigen Doppelstockkompositionen liefern. Ob eine solche Kombination von neuem mit herkömmlichem Rollmaterial machbar ist und wie sie im Detail aussehen wird, wird vom Ergebnis der Ausschreibung abhängen. Aus diesem Grund kann zurzeit auch noch nichts Wesentliches zur genauen Ausgestaltung und zu den Kosten gesagt werden. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass die vorgesehenen Niederflureinstiege in der Regel eine Komfortverbesserung für alle Fahrgäste bedeuten. Aus heutiger Sicht ist deshalb davon auszugehen, dass bei einer Neubeschaffung von Rollmaterial durch den Umstand, dass Menschen mit einer Behinderung der mühelose Ein- und Ausstieg ermöglicht wird, keine wesentlichen Zusatzkosten entstehen sollten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi