

Sitzung vom 27. Mai 1992

1626. Interpellation

Die Kantonsrätinnen Christine Schwyn, Zürich, Barbara Marty Kälin, Gossau, und Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, haben am 6. April 1992 folgende Interpellation eingereicht und im Zusammenhang mit dem Begehren um dringliche Behandlung mündlich begründet:

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich VBZ sind massgeblicher Partner des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV. Die von den VBZ dem Verkehrsrat beantragte Neuanschaffung von Trolleybussen ohne Niederflurtechnik wirft verschiedene Fragen bezüglich der Fahrzeugbeschaffung im gesamten ZVV auf sowie in bezug auf das ABC der Gleichberechtigung im ZVV:

- a) In einer Interpellationsantwort vom 6. November 1991 vertritt der Bundesrat die Meinung, dass in der Schweiz kein Diskriminierungsverbot für Behinderte zu schaffen sei, da mit Art. 4 BV heute schon "bereits jede nicht sachlich gerechtfertigte Ungleichbehandlung, somit auch Diskriminierungen", verboten sind. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass dies auch für den Kanton Zürich gilt?
- b) Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass dieses Diskriminierungsverbot auch für die Tätigkeiten des ZVV zu gelten hat?
- c) Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass, ob Menschen von der Benützung des ZVV-Angebots ausgeschlossen werden oder nicht, grundsätzlich davon abhängt, ob sie in ein Transportmittel ein- bzw. von ihm aussteigen können?
- d) Scheint es dem Regierungsrat auch logisch, dass für das Gelingen des Ein-/Ausstiegs das entscheidende Moment darin besteht, ob maximal eine Stufe oder mehr als eine Stufe überwunden werden müssen? Eine Stufe stellt für Gehbehinderte ein erschwerendes Hindernis dar (kann mit einer Hilfsperson überwunden werden), mehr als eine Stufe hingegen stellt eine absolute, ausschliessende Barriere dar.
- e) Ist der Regierungsrat mit uns der Ansicht, dass die in § 21 PVG postulierte "Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter" im ZVV nichts anderes heissen kann, als dass zumindest die Voraussetzung zum Ein- bzw. Aussteigen gewährleistet sein muss bzw. diese nicht verwehrt werden darf?
- f) Teilt der Regierungsrat auch die Meinung, dass leider die bestehende Transportinfrastruktur nicht im nachhinein diesem Grundsatz angepasst werden kann, dass aber bei allen Neuanschaffungen von Bussen diesem Grundsatz Rechnung getragen werden muss, das heisst dass diese neuen Busse mindestens einen Ein-/Ausstieg mit maximal einer Stufe anbieten müssen?
- g) Falls der "Ein-/Ausstieg für alle" nicht mittels Niederflurtechnik gewährleistet werden kann, sollte wenigstens ein Einstieg pro Fahrzeug durch eine andere Technik (Rampe, Hebelift, Sänfte usw.) den Einstieg gewährleisten. Ist der Regierungsrat auch dieser Ansicht?
- h) Ist dem Regierungsrat bekannt, dass der Grundsatz der Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel für alle sich weltweit durchsetzt (Beispiel USA infolge Antidiskriminierungsgesetz; EG-Gesetzgebung; in der Schweiz z.B. Frauenfeld, Basel, Genf, Lausanne; europäische Busproduzenten, die zu 70 % Niederflurbusse produzieren, usw.)?
- i) Kann es sein, dass Busse, welche keine Einstiege für Behinderte aufweisen, ausser beim ZVV nirgends mehr sonst in Europa abgestossen werden können?
- j) Ist dem Regierungsrat bekannt, dass zwischen 20 und 30 % der Benützerinnen und Benützer der öffentlichen Verkehrsmittel durch einen maximal einstufigen Ein-/Ausstieg die Benützung erleichtert oder gar erst ermöglicht wird (Betagte, Eltern mit Kinderwagen, Kinder, Reisende mit Gepäck usw.)?
- k) Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass Mehrkosten zur Erreichung des obenerwähnten Grundsatzes zum jetzigen Zeitpunkt in Kauf genommen werden müssen, weil die

Fahrzeuge im Schnitt 20 Jahre im Einsatz sein werden und weil Sondertransportdienste nur subsidiär sein dürfen?

- l) Kann es sein, dass im Gesamtbudget für den ZVV keine Positionen vorgesehen sind, mit welchen der maximal einstufige Ein-/Ausstieg bei neuen Bussen in Zukunft erfüllt werden kann?
 - m) Trifft es zu, dass die VBZ beim ZVV grundsätzlich Niederflurtrolleybusse budgetiert und beantragt haben, aber dies vom ZVV bei den Vorabklärungen abgelehnt wurde?
 - n) Trifft es zu, dass zwischen ZVV und VBZ Vereinbarungen getroffen wurden mit folgender Intention: Wenn der ZVV den VBZ die Mehraufwendungen für behindertengerechte Busse abspricht, darf er auch anderen Vertragspartnern keine Mehraufwendungen zu diesem Zweck zugestehen, damit die VBZ gegenüber anderen Vertragspartnern nicht benachteiligt werden?
 - o) Bedeutet dies, dass in der langfristigen Politik des ZVV behindertengerechte Busse erst eine Chance haben, wenn sie günstiger sind als Busse mit Hocheinstieg?
 - p) Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, dass das Gesamtbudget des ZVV generell zu knapp kalkuliert ist. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass Einsparungen infolge davon nicht auf Kosten der unerlässlichen Gleichberechtigung behinderter Menschen gemacht werden dürfen?
 - q) Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass Sondertransportdienste für Behinderte gemäss dem Gleichberechtigungsgrundsatz immer nur subsidiäre Angebote sein dürfen im Sinne eines Sowohl-als-auch und nicht im Sinne eines Entweder-oder?
 - r) Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass Sondertransportdienste für Behinderte wie z.B. die Behinderten-Transporte Zürich BTZ nicht als Entbindung gelten können für die Beschaffung von Rollmaterial, das von allen Bürgerinnen und Bürgern benützt werden kann?
 - s) Ist der Regierungsrat bereit, die entsprechenden Massnahmen zu treffen, dass der Zürcher Verkehrsverbund bzw. der Verkehrsrat dem Antrag des Zürcher Stadtrates nicht stattgibt bzw. die Kostengutsprache nur erteilt, wenn das Rollmaterial obigem Grundsatz sowie den Gesetzen entspricht?
 - t) bis y) keine Fragen
 - z) wie Zürich
- Vor 24 Jahren konnten die Erdenbürger und Erdenbürgerinnen erstmals das Transportproblem lösen, auf dem Mond spazierenzugehen. Seither haben weitere rasante technische Entwicklungen stattgefunden. Teilt der Zürcher Regierungsrat die Meinung, dass es angesichts dieser Möglichkeiten um so unverständlicher ist, dass die mobile Gleichberechtigung in einem der reichsten Erdteile wie dem Kanton Zürich noch nicht machbar sein soll?

Wir bitten den Regierungsrat, alle Fragen einzeln zu beantworten.

Der Regierungsrat beschliesst:

I. Die Interpellation Christine Schwyn, Zürich, Barbara Marty Kälin, Gossau, und Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

A. Einleitung

Dem Begehren um die einzelne Beantwortung der zwanzig Fragen kann insbesondere deshalb nicht gefolgt werden, weil die einzelnen Fragen komplex sind und zum Teil nur im Zusammenhang verständlich beantwortet werden können. Die grundlegende Haltung des Zürcher Verkehrsverbundes bezüglich Niederflurtechnik und Verbesserung der Einstiegsverhältnisse ist mit der neu geschaffenen Fachkommission für Behindertenfragen abgesprochen worden; zumindest bei der langfristigen Zielsetzung wurde Übereinstimmung erzielt.

B. Niederflurfahrzeuge

Als Niederflurfahrzeuge werden Fahrzeuge mit einem tiefen Wagenboden bezeichnet. Dies ermöglicht einen stufenlosen Einstieg oder einen Einstieg mit höchstens einer Stufe.

Der tiefe Einstieg ist für alle Benutzer bequem, was besonders von Personen mit Kinderwagen oder Gepäck sowie von gehbehinderten und älteren Personen begrüsst wird. Ein solcher Einstieg ist geeignet, die Fahrgastwechselzeiten zu verkürzen. Personen (z.B. Personen im Rollstuhl), welche nicht in der Lage sind, beim konventionellen Einstieg mehrere Stufen zu überwinden, können (mit oder ohne Hilfe) in Niederflurfahrzeuge einsteigen. Allerdings können Personen in Elektrorollstühlen in Niederflurfahrzeuge nur dann einsteigen, wenn der Einstieg stufenlos ist. Das Überwinden auch nur einer Stufe ist mit diesen schweren Elektrorollstühlen ohne Hilfsmittel nicht möglich.

Niederflurfahrzeuge sind im städtischen Verkehr, aber nicht ohne weiteres im Überlandbetrieb einsetzbar. Der tiefe Wagenboden lässt nur noch wenig Raum für Motor und Antrieb. Hilfsaggregate und andere technische Einrichtungen müssen auf dem Fahrzeugdach untergebracht werden, was eine Änderung der Betriebsabläufe bei Unterhalt und Revision verursacht. Niederflurfahrzeuge sind aus der bisherigen Erfahrung in der Regel teurer.

Auf dem Markt werden heute oft Fahrzeuge angeboten, die zwar einen Niederflureinstieg aufweisen, deren Sitze aber auf Podesten angebracht sind. Die Hindernisse sind somit nicht eliminiert, sondern in das Fahrzeug hinein verschoben. Die Erfahrung zeigt nun, dass zwar Personen im Rollstuhl und Personen mit Gepäck und/oder Kinderwagen diese Konstruktion bevorzugen, dass sie aber von gehbehinderten und älteren Personen nicht geschätzt wird und sogar ein grösseres Unfallrisiko darstellt. Die Überwindung des Höhenunterschiedes zu den Sitzen erfolgt meist, wenn das Fahrzeug bereits fährt. Für gehbehinderte Personen und ältere Personen, die im Gehen nicht mehr allzu sicher sind, ist in diesem Moment die Gefahr des Hinfallens gross. Wenn Stufen überwunden werden müssen, bevorzugen diese Personen, dass dies beim Einstieg in das Fahrzeug geschieht, solange dieses noch stillsteht. In diesem Moment können sich die einsteigenden Personen auch an den Haltegriffen festhalten. Nach dem Einstieg sollten die Sitze ohne weitere Hindernisse eingenommen werden können.

§ 21 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) verlangt, dass die Bedürfnisse der Behinderten zu berücksichtigen sind. Daraus darf aber nicht abgeleitet werden, dass diesen Bedürfnissen gegenüber allen andern Anforderungen, die an den öffentlichen Verkehr gestellt werden, Vorrang zukommt. Das erwähnte Gesetz bezweckt gemäss § 1, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen. Die technischen und betrieblichen Anforderungen, die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Bedürfnisse aller Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs nach einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot sind zu berücksichtigen.

C. Alternativen oder Ergänzungen zu Niederflurfahrzeugen

1. Hilfsmittel zum Einsteigen für Personen im Rollstuhl

Auf dem S-Bahn-Netz werden Personen im Rollstuhl auf den sogenannten Stützpunktbahnhöfen (gemäss Stützpunktbahnhof-Konzept SBB) mittels Hebeegeräten ein- und ausgeladen. Dieses Konzept bewährt sich. Bei der Busbeschaffung der VBZ stellte sich die Frage, ob die konventionellen Busse mit Hebeanlagen, welche vom Chauffeur bedient werden, auszurüsten sind. Das Ein- oder Aussteigen einer Person im Rollstuhl mittels dieser Hebeanlagen verursacht Haltezeiten von 1 bis 5 Minuten. Zudem sind die Hebeegeräte sehr störanfällig. Angesichts der Haltestellendichte und der sehr kurzen Kursfolgezeiten ist der Einsatz solcher Hebeegeräte und der damit verbundene Zeitaufwand für das Ein- und Aussteigen auf dem VBZ-Netz nicht vorstellbar.

2. Sondertransporte

Es gibt schwerst mobilitätsbehinderte Personen, welche nicht in der Lage sind, den Weg von zu Hause zur nächsten Haltestelle und danach von der Haltestelle am Aussteigeort zum Bestimmungsort zurückzulegen. Für diese Personen ist ein Sondertransport das einzige Hilfsmittel, welches ihnen eine gewisse Mobilität ermöglicht. Andere behinderte Personen verfügen über eine gewisse Mobilität, können aber den öffentlichen Verkehr wegen der Einstiegsverhältnisse oder aus anderen Gründen teilweise oder zeitweise nicht benützen.

Für diese Personen ist der Sondertransport ein ergänzendes, subsidiäres Hilfsmittel. Anlässlich der Behandlung der Grundsätze über die mittelfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat am 25. März 1991 zur Kenntnis genommen, dass der Verkehrsverbund die Bemühungen der zuständigen Behörden und Verkehrsunternehmungen zur Erarbeitung eines Transportkonzepts für behinderte Personen koordinieren will. Die diesbezüglichen Arbeiten für ein Konzept, welches den ganzen Kanton Zürich flächendeckend umfasst, sind noch nicht abgeschlossen. Auch sind die Schnittstellen Sondertransport/öffentliche Verkehrsmittel noch nicht festgelegt.

Das Sondertransportangebot hat für einen Teil der behinderten Personen nur subsidiären Charakter. Die Verbesserung der Einstiegsverhältnisse dient jedoch allen Fahrgästen. Deshalb sind die entsprechenden Anstrengungen trotz des Sondertransportangebots fortzusetzen.

D. Beschaffung von neuem Rollmaterial im Rahmen des ZVV

In den letzten Jahren haben die Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von Rollmaterial stets die Frage des Niederflureinstiegs geprüft.

Bei den Doppelstockwagen der S-Bahn hätte eine Konstruktion mit Tiefeinstieg in erster Linie statische Probleme mit sich gebracht und damit verbunden 10 % weniger Sitzplätze und eine schlechtere Übersicht (Sicherheit). Das Hauptproblem bestand aber darin, dass bei Kurvenbahnhöfen (Stadelhofen, Flughafen) ein Spalt von bis zu 40 cm zwischen dem Wageneinstieg und der Perronkante entstanden wäre. Ein derartiger Spalt ist für eine grosse Anzahl von Personen (gehbehinderte und Sehschwache Personen) nicht zumutbar. Deshalb wurde der heutige Wageneinstieg über den Drehgestellen gewählt. Zum Einstieg in den Wagen müssen drei Stufen überwunden werden. Auf dieser Ebene ist in einem Endabteil des Wagens ein Behindertenabteil eingerichtet. Weitere Stufen folgen auf dem Weg in den unteren und den oberen Stock. Voraussetzung für einen bequemen Einstieg sind Perronkanten von 55 cm Höhe ab Schienenoberkante. Deshalb sind in den letzten Jahren zahlreiche Perrons erhöht worden; weitere Erhöhungen folgen.

Die VBZ haben in den letzten Jahren drei Serien "Tram 2000" beschafft. Diese weisen einen gegenüber älteren Fahrzeugen wesentlich bequemeren Einstieg über drei Stufen auf. Für eine weitere, kleinere Fahrzeugbestellung wird als Alternative zum "Tram 2000" auch ein Niederflurfahrzeug geprüft.

Bei der Busbeschaffung wurden Fahrzeuge sowohl mit konventionellem Einstieg als auch mit Niederflureinstieg ausgewählt. Der Entscheid war abhängig davon, ob Fahrzeuge mit Niederflureinstieg betrieblich und technisch möglich und die Kosten verantwortbar wären. Der Zürcher Verkehrsverbund hat in diesem Sinn Kostengutsprachen erteilt, wenn die Kosten der Niederflurfahrzeuge nicht mehr als 10 % höher waren als die Kosten von konventionellen Fahrzeugen.

E. Beschaffung von Trolleybussen für die VBZ

Bei der Evaluation von neuen Trolleybussen für die VBZ waren keine erprobten und im Markt eingeführten Niederflurtrolleybusse erhältlich. Dagegen sind bei verschiedenen Anbietern entsprechende Entwicklungen im Gange und zum Teil Prototypen vorhanden. Nach einer sorgfältigen Evaluation standen am Schluss folgende drei Trolleybustypen zur Diskussion:

	Offertpreis pro Fahrzeug	Wagenboden
ABB/Mercedes GTZ	Fr. 922 730	konventionell
Swisstrolley	Fr. 1 129 430	Niederflur
NAW BGTZ-25	Fr. 963 680	konventionell

Vergleicht man die Offertpreise von ABB/Mercedes GTZ und Swisstrolley, dann ist der Swisstrolley 22,4 % teurer. Unter Einbezug der Zusatz- und Folgekosten ist der Swisstrolley sogar 29,5 % teurer, was bei der von den VBZ geplanten Anschaffung von 53 Fahrzeugen fast 17 Millionen Franken bedeutet.

Der Swisstrolley verfügt zwar über einen Niederflureinstieg, der Wagenboden ist jedoch nicht durchgehend auf gleichem Niveau. Vielmehr befinden sich die Sitze auf Podesten (analog wie bei den von den VBZ bereits angeschafften 42 Dieselbussen).

Ein Verkehrsunternehmen muss in der Beschaffungspolitik auch auf eine bestimmte Konstanz achten, damit im Betrieb der Unterhalt einfach gestaltet werden kann. Die Flottenpolitik kann ein Unternehmen nicht leichthin und gestützt auf einzelne Anforderungen oder Kriterien ändern. Nach Abwägung aller technischen, betrieblichen und betriebswirtschaftlichen sowie kundendienstlichen Aspekte und in Absprache mit der Direktion des Zürcher Verkehrsverbundes haben sich die VBZ für die Anschaffung von ABB/Mercedes GTZ entschieden. Die VBZ verfügen bereits über 35 derartige Fahrzeuge. Diese haben sich in technischer und betrieblicher Hinsicht sehr gut bewährt und werden von allen Fahrgästen geschätzt. Der Einstieg in diese Fahrzeuge ist für alle Fahrgäste, ausser Personen im Rollstuhl, bequem.

Am 11. März 1992 hat der Stadtrat von Zürich einen Kredit für die Anschaffung von 53 ABB/Mercedes GTZ (unter Vorbehalt der Kostengutsprache des Verkehrsrates gestützt auf § 3 PVG) bewilligt. Der Verkehrsrat hat sich in der Frage der Typenwahl dem Antrag der Stadt Zürich auf Beschaffung von ABB/Mercedes GTZ vorbehaltlos angeschlossen. Der Regierungsrat hat keine Veranlassung, diesen Entscheid, welcher abschliessend in der Kompetenz des Verkehrsrates liegt, anzuzweifeln.

F. Zusammenfassung

Es ist sachlich begründet, dass bei der in Frage stehenden Trolleybusevaluation der Typ Mercedes/ABB GTZ gewählt wurde. Die Praxis der Verkehrsunternehmungen und des Zürcher Verkehrsverbundes in der Beschaffung von Rollmaterial steht im Einklang mit der Gesetzgebung und der Bundesverfassung.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Zürcher Verkehrsverbund.

Zürich, den 27. Mai 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
i.V.
Hirschi