

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Rampe zum Bus Ein-/Ausstieg trotz umgebaute Haltekante, eingereicht von Stadtparlamentarier A. Geering (Die Mitte/EDU-Fraktion)

Am 26. August 2024 reichte der Stadtparlamentarier Andreas Geering (Die Mitte) namens der Die Mitte/EDU-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

«In der Beantwortung zur Schriftlichen Anfrage «Umsetzung des BehiG in Winterthur» (Parl.-Nr. 2024.4) vom 10. April 2024 von Selim Gfeller hält der Stadtrat fest, dass «205 (Bus-)Haltekanten spontan und je nach Beeinträchtigung mit oder ohne Rampe benutzt werden» können. Trotzdem werden diese Haltekanten baulich ertüchtigt, damit sie ohne Rampe benutzt werden können. Für die Jahre 2024 und 2025 ist vorgesehen, 64 Haltekanten umzubauen. Weitere Haltekanten folgen später. Dafür sind in den Budgets 1.2 Mio. Franken pro Jahr vorgesehen, womit jährlich 10 bis 15 Einzelmassnahmen möglich sind.

Dabei fällt auf, dass es auch bei umgebauten Haltekanten vorkommt, dass das Fahrpersonal die Rampe ausklappen muss, um Rollstuhlpassagieren den Ein- oder Ausstieg zu ermöglichen. So beispielsweise beobachtet an der Haltestelle Else Züblin stadteinwärts und Sulzer stadtauswärts.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Wieviel kosten die baulichen Massnahmen zur Ertüchtigung einer Haltekante im Durchschnitt und bei den konkreten Beispielen Sulzer stadtauswärts, Gewerbeschule stadtauswärts und Else Züblin stadteinwärts?*
- 2. Weshalb ist es trotz baulicher Ertüchtigung offensichtlich nötig, dass das Fahrpersonal den Rollstuhlpassagieren mittels Rampe den Ein- oder Ausstieg ermöglicht?*
- 3. Was für Massnahmen werden ergriffen, dass bei ertüchtigten Haltekanten der Ein- oder Ausstieg für Rollstuhlpassagiere ohne Rampe möglich wird?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt im Grundsatz eine autonome Benutzbarkeit der Haltestellen ab 2024. Üblicherweise besteht eine Haltestelle aus einer Einstiegs-kante je Richtung. Entsprechend diesen Anforderungen wurden die in der Anfrage genannten Kanten mit einer Höhe von 22 cm ab Strassenoberfläche saniert. Diese Massnahmen wurden nach aktuell gültigen Normen und Richtlinien geplant und umgesetzt. Der Ein- und Ausstieg ist für Rollstuhlfahrende damit grundsätzlich autonom und ohne Rampe möglich.

Nebst den baulichen Anpassungen sind betriebliche Anforderungen einzuhalten. Grundsätzlich ist dabei zwischen Bus und Kante eine maximale Spaltbreite von 75 mm und eine maximale Niveaudifferenz von 50 mm vorgeschrieben. Diese Vorgaben können bei den neuen Kanten, bei denen ein 22 cm hohes sogenanntes «Zürich-Bord» (gerundete Randsteine) verbaut wird, erreicht werden. Entsprechend ist das Ausklappen der Rampe nicht nötig. Für einen autonomen Ein- oder Ausstieg muss der Bus vom Fahrdienstpersonal schräg abgesenkt werden („Kneeling“).

Dies gilt auch für die drei genannten Haltekanten. Gemäss dem bestehenden Umsetzungskonzept werden zwischen 2024 und 2028 64 Haltekanten umgebaut.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Wieviel kosten die baulichen Massnahmen zur Ertüchtigung einer Haltekante im Durchschnitt und bei den konkreten Beispielen Sulzer stadtauswärts, Gewerbeschule stadtauswärts und Else Züblin stadteinwärts?»

Die durchschnittlichen Projektkosten je Haltekante schätzt der Stadtrat auf 70'000 Franken. Dies ist der Betrag für ein Einzelprojekt ohne weitere Leistungen. Das Tiefbauamt versucht jedoch, die Anpassungen zeitgleich mit anderen Arbeiten im Strassenraum umzusetzen, um Synergieeffekte zu nutzen. Die Aufwendungen für die konkreten Projekte unterscheiden sich je nach Komplexität sehr stark.

Die genannten Projekte enthielten zum Teil viel mehr als nur die Herstellung der Barrierefreiheit:

Sulzer, stadtauswärts:

Die Doppelhaltestelle mit einer Länge von 40 Metern führte zu Gesamtkosten von rund 190'000 Franken. Darin enthalten ist eine Verlängerung der bestehenden Busbetonplatten, eine neue Schwerlastrinne und die aufgrund der Arbeiten notwendige Instandsetzung der Anmeldeschlaufen für die Lichtsignalanlage. Die genannten Projektkosten werden zu 100 % durch den Unterhaltsfonds des Kantons getragen.

Else Züblin, stadteinwärts:

Der Gesamtkredit beträgt 2 470 000 Franken. Darin enthalten sind acht Haltekanten, acht Betonplatten, vier lange Wartehallen und sechs Mittelschutzinseln für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Zufussgehenden. Zudem werden rund 20 Bäume gerodet und an anderen Standorten neu gepflanzt. Die Kosten für die Erhöhung der Haltekanten betragen rund 70'000 Franken pro Objekt.

Gewerbeschule, stadtauswärts:

Die Kosten betragen rund 80'000 Franken. Darin enthalten sind Aufwendungen für den Verkehrsdienst, welcher für das Bauen unter Betrieb unumgänglich war. Auch die beiden angrenzenden lichtsignalgesteuerten Knoten mussten zeitweise mit Verkehrsdienst geregelt werden.

Zur Frage 2:

«Weshalb ist es trotz baulicher Ertüchtigung offensichtlich nötig, dass das Fahrpersonal den Rollstuhlpassagieren mittels Rampe den Ein- oder Ausstieg ermöglicht?»

Trotz der Niveaugleichheit gibt es in der Praxis leider immer wieder Einzelfälle, bei denen ein autonomer Einstieg nicht gelingt. Dies kann an der verkehrlichen Situation, der Witterung, dem Fahrzeug oder beim Fahrdienstmitarbeitenden liegen.

Beispielsweise kann es vorkommen, dass ein Fahrzeug wegen eines technischen Defekts über zu wenig Luft für die pneumatische Absenkung verfügt. Es gibt auch Fälle, wo eine korrekte Anfahrt der Haltekante aufgrund eines Hindernisses (z.B. Anlieferung, Fahrrad, Baustelle) nicht möglich ist und das Fahrzeug daher nicht genügend nahe an die Haltekante fahren kann. Weiter können witterungsbedingte Einschränkungen (z.B. Eis, Schnee) eine genügend präzise Anfahrt verunmöglichen. Immer wieder kommt es auch zu Situationen, dass Fahrgäste trotz einer hohen Haltekante das Busbetriebspersonal auffordern, die Rampe auszuklappen.

Die Haltestellen werden laufend saniert, weshalb sich das Fahrdienstpersonal stets an die neuen Gegebenheiten anpassen muss. Neue Mitarbeitende müssen die Linien kennenlernen und Routine gewinnen. Stadtbuss ist sehr bemüht die Eingewöhnungsphase möglichst kurz zu halten und sensibilisiert das Fahrdienstpersonal in Schulungen. Bei solchen Schulungen hat sich auch gezeigt, dass es zu Unklarheiten bei der korrekten Benutzung der Rampe an einzelnen neuen Haltekannten gekommen ist. Aufgrund der vorliegenden Anfrage wurden die Schulungen diesbezüglich nochmals verbessert.

Zur Frage 3:

«Was für Massnahmen werden ergriffen, dass bei ertüchtigten Haltekannten der Ein- oder Ausstieg für Rollstuhlpassagiere ohne Rampe möglich wird?»

Es sind keine weiteren baulichen Massnahmen nötig. Alle neuen, hohen Haltekannten sind soweit wie möglich technisch ertüchtigt, damit der Ein- oder Ausstieg autonom und ohne Rampe möglich ist. Stadtbuss wird bei der Instruktion und der Schulung der neuen Fahrdienstmitarbeitenden weiterhin ein hohes Augenmerk auf die Thematik legen und die Fahrzeuge werden bei Defekten so rasch wie möglich instand gestellt.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon