

# «Die Mehrkosten betragen rund 10 000 Franken»

Eine hohe Haltekante beansprucht weniger Land, weil die Manövrierfläche weniger breit ausgestaltet werden muss, sagt Stefan Walder vom Amt für Verkehr des Kantons Zürich. Das sei ein Vorteil für den Strasseneigentümer.



Stefan Walder, Leiter der Fachstelle Fuss- und Wanderwege im Amt für Verkehr des Kantons Zürich.

Bild: zvg.

**Herr Walder, Tram- und Bushaltestellen müssen bis Ende 2023 hindernisfrei gestaltet sein. Das gilt für Neubauten und im Falle von Sanierungen. Wie muss man sich das konkret vorstellen: Wann wird eine Bushaltestelle sanierungsbedürftig?**

**Stefan Walder:** Der Lebenszyklus der Strasse und somit auch die der Bushaltestelle bestimmt das Konzept der Materialwahl für den Bau, die Werterhaltung und den Betrieb einer Verkehrsanlage. In der Regel beträgt diese bei der Deckschicht rund 20 Jahre und bei der Tragschicht 40 Jahre. Je nach Verkehrsbelastung der Fahrbahn respektive der Busfrequenz der Haltestelle ist der Instandsetzungsbedarf früher oder später erforderlich. Ein Teil der Bushaltestellen kann im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung oder im Zuge von Drittprojekten bis Ende 2023 mit verhältnismässig geringem Aufwand und unter Nutzung von Synergien hindernisfrei umgebaut werden. Für Bushaltestellen, die bis zum 31. Dezember 2023 nicht im

Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten ausgebaut werden konnten, werden Lösungen für einen individuellen Ausbau gesucht, um sie gemäss den gesetzlichen Vorgaben – sofern verhältnismässig – hindernisfrei zu gestalten.

**Um welche Anpassungen geht es vor allem, wenn eine Bushaltestelle hindernisfrei werden soll?**

**Walder:** Damit der öffentliche Verkehr hindernisfrei ausgestaltet ist, bedarf es einerseits geeigneter Fahrzeuge. Mittlerweile bieten fast alle Busse im Kanton Zürich niederflurige Einstiegsmöglichkeiten. Andererseits müssen auch die Haltestellen entsprechend hindernisfrei ausgebaut werden. Der Bustyp legt die Lage und Höhe der Ausstiegstüre fest. Bei Niederflurbussen ist die erste Fahrgasttür für sehbehinderte Personen, die zweite Tür für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Massgebend für den hindernisfreien Ein- und Ausstieg bei Bushaltestellen sind strassenseitig die Höhe der Haltekante und die Dimensionierung der Manövrierfläche im Wartebereich der erwähnten zweiten Fahrgasttür.

**Damit Behinderte, ältere Personen mit Rollator oder Personen mit Kinderwagen selbstständig ein- und aussteigen können, müssen Bordsteinkante und Bustüren quasi nahtlos zueinander passen. Welche Abstände müssen genau eingehalten werden, damit das klappt?**

**Walder:** Das kleinste Rad muss einen Spalt mit maximal 75 mm horizontaler und 50 mm vertikaler Abmessung bewältigen können. Dann kann von einem autonomen Ein-/Ausstieg gesprochen werden. Mit anderen Worten: Die Spalt-differenz zwischen Haltestelle und Ausstieg ist entscheidend. Festgelegt ist dies in der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs.

**Welche Bordsteinhöhe ist gemäss Ihrer Erfahrung ideal? Der Kanton Zürich empfiehlt neu als baulichen Standard nicht mehr 16, sondern 22 Zentimeter Höhe. Warum?**

**Walder:** Solch hohe Haltekanten ermöglichen gehbehinderten Personen den autonomen Ein- und Ausstieg. Diese Kanten sind in der Regel bei Fahrbahnhaltestellen umzusetzen. Dazu müssen Zu- und Wegfahrt auf einem längeren Abschnitt gerade sein. Die Praxistauglichkeit hoher Haltekanten konnte im Kanton Zürich bei rund 30 Bushaltestellen bestätigt werden.

**Nicht alle Busse sind gleich, und es passen wohl nicht alle Modelle zu einer Bordsteinhöhe von 22 Zentimetern. Muss da gleich eine ganze Flotte ersetzt werden?**

**Walder:** Grossmehrheitlich eignen sich die Busse, die auf den Staatsstrassen im Liniendienst zum Einsatz kommen, für die Anfahrt an die hohe Haltekante. Nicht geeignet sind hingegen Fahrzeuge mit Aussenschwingtüren. In diesem Fall wird mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen abgeklärt, ob in absehbarer Zukunft eine Anpassung des Fuhrparks anstehen wird.

**Welche Bedenken hören Sie am häufigsten von Busbetreibern, wenn es um den barrierefreien Zugang geht?**

**Walder:** Insgesamt schneiden handelsübliche Rollatoren punkto Kippsicherheit und Rahmenstabilität gut ab. Es kann aber vorkommen, dass der Spalt zwischen Haltestelle und Busausstieg höhenmässig versetzt ist. Dies erfordert teilweise die Unterstützung des Fahrpersonals. Vielfach helfen aber auch Fahrgäste einer mobilitätseingeschränkten Person beim Ein- oder Ausstieg.

**Von welchen Kosten muss man ausgehen, wenn im Rahmen einer behindertengerechten Sanierung bei einer Haltestelle die Bordsteinkante um, sagen wir, sechs Zentimeter erhöht werden muss?**

**Walder:** Die Mehrkosten betragen rund 10000 Franken, was verglichen mit einem Haltestellenumbau im Kanton Zürich als gering angesehen werden kann. Für den Strasseneigentümer ergibt sich der Vorteil, dass bei einer hohen Haltekante die Manövrierfläche auf der Haltestelle weniger breit ausgestaltet werden muss, was zu einer geringeren Landbeanspruchung führt.

**Abgesehen von den gesetzlichen Vorschriften, die erfüllt werden müssen: Lohnen sich diese Investitionen auch aus anderer Sicht?**

**Walder:** Von hohen Haltekanten profitieren nicht nur gehbehinderte Personen: Sie bieten auch anderen Nutzergruppen wie zum Beispiel Personen mit Kinderwagen oder Personen mit Rollkoffern Vorteile und erlauben ein schnelleres und einfacheres Ein- und Aussteigen. Dadurch werden die Wartezeiten an den Haltestellen kürzer.

Denise Lachat

## Der Kanton Zürich empfiehlt neu die 22 Zentimeter hohe Kante

Das Amt für Verkehr (AFV) des Kantons Zürich und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) haben ihre Empfehlungen zur Ausgestaltung von hindernisfreien Bushaltestellen aus dem Jahr 2014 überarbeitet. Neu werden notabene Haltekanten mit einer Höhe von 22 Zentimetern als Standard empfohlen, nachdem deren Praxistauglichkeit bei rund 30 Bushaltestellen im Kanton bestätigt werden konnte. Die überarbeitete Publikation wird voraussichtlich im Mai verfügbar sein.



# Hindernisfrei ins Postauto



Der Busbahnhof in Delsberg schneidet auch aus Sicht der Barrierefreiheit gut ab. Die Hauptstadt des Jura wurde 2016 mit dem «Flux», dem goldenen Verkehrsknoten, ausgezeichnet.

Bild: Ph. Gasser, Citec



Kaiseraugst (AG), Liebrüti. Bild: PostAuto



Oberrohrdorf (AG), Im Feld. Bild: PostAuto



Fehren (SO), Steinenbühlhöhe.

Bild: PostAuto



Neftenbach (ZH), Herrgass, zeigt eine sogenannte Kapphaltestelle, wie sie die Gemeinden in Quartierstrassen zunehmend bauen. Die Lösung ist kostengünstig und wirkt gleichzeitig verkehrsberuhigend.

Bild: PostAuto