

○ Behindertengerechter öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich 2024

STEIG EIN. KOMM WEITER.



Impressum

Herausgeber
Zürcher Verkehrsverbund
Hofwiesenstrasse 370
8090 Zürich
Telefon 043 288 48 48
Fax 043 288 48 40
info@zvv.ch, www.zvv.ch

Konzept und Mitarbeit
S-ce consulting AG, Zürich

Layout und Druck
PostAuto Schweiz, Zürich

1. Auflage, Herbst 2014

Mobilität für alle

Editorial

Ob mit Bahn, Bus oder Tram – der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bietet effiziente und umweltschonende Mobilität an. Diese Mobilität wollen wir allen Fahrgästen ermöglichen, auch jenen, für die Reisen im öffentlichen Verkehr eine Herausforderung darstellt. Ich spreche von Menschen mit Behinderung, älteren Personen oder Eltern mit Kinderwagen.

Ein hindernisfreier öffentlicher Verkehr ist uns seit langem ein Anliegen. Schon während der Beratungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im eidgenössischen Parlament haben wir im ZVV unter dem Namen «MobilPlus» ein Konzept für den behindertengerechten öffentlichen Verkehr erarbeitet. Dessen Umsetzung hat bereits zu wesentlichen Verbesserungen geführt, welche gehbehinderten Menschen eine Grundversorgung im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich gewährleisten. Darüber hinaus konnten wir die Benützung des öffentlichen Verkehrs für Seh- und Hörbehinderte dank neuer Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme wesentlich erleichtern. Bei der Fahrzeugbeschaffung haben wir uns schon vor Jahren niederflurige Einstiege zum Standard gesetzt.

Dennoch wartet viel Arbeit auf uns: Die behindertengerechte Anpassung der Haltestelleninfrastrukturen bis 2024, wie es das BehiG im Grundsatz verlangt, stellt eine Herausforderung dar. Mit ausgewählten zusätzlichen Umbaumassnahmen soll bis 2024 der grösstmögliche Nutzen für Mobilitätsbehinderte geschaffen werden. Das liegt aber nicht in unserer alleinigen Kompetenz, weshalb wir auf unsere Partner angewiesen sind: Es ist wichtig, dass alle involvierten Stellen am selben Strick ziehen. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass die Finanzierung der Massnahmen auf dem Tramnetz gesichert ist. Für die Bahninfrastruktur ist das Bundesamt für Verkehr, für die Bushaltestellen sind das Amt für Verkehr und das Tiefbauamt des Kantons Zürich sowie die Gemeinden zuständig. Wir halten sie alle an, die notwendigen Umbauprojekte in ihrem Zuständigkeitsbereich zielgerichtet und engagiert umzusetzen. Nicht nur wegen des gesetzlichen Auftrags, sondern aus der Motivation heraus, für alle Menschen optimale Voraussetzungen für Reisen mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich zu schaffen.

Franz Kagerbauer
Direktor Zürcher Verkehrsverbund
November 2014

Die Aufgabe

Die Treppenstufe zu hoch, die Durchsage zu leise, die Schrift im Fahrplan zu klein: Jede zehnte Person im Kanton Zürich trifft bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs auf Hindernisse. Manche bekunden Mühe beim Sehen oder Hören, andere haben Schwierigkeiten beim Gehen. Häufig treten eine oder mehrere dieser Einschränkungen altersbedingt auf. Aufgrund der zunehmenden Alterung der Bevölkerung werden in Zukunft immer mehr Menschen auf einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr angewiesen sein.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt, dass spätestens 2024 alle Menschen, die sich trotz Behinderung im öffentlichen Raum autonom bewegen können, auch die öffentlichen Verkehrsmittel selbstständig benützen können. Um die Bedürfnisse der Sehbehinderten, der Hörbehinderten und der Gehbehinderten zu erfüllen, muss der öffentliche Verkehr besonderen Anforderungen genügen.

Die Anforderungen von Personen mit einer Seh- und Hörschwäche sind bereits weitgehend erfüllt. Die Fahrgastinformation wurde mit dem Projekt «Leitsystem des ZVV» für Seh- und Hörbehinderte verbessert: Heute erhalten Fahrgäste in nahezu allen Fahrzeugen des ZVV optische und akustische Reiseinformationen. Auch der 2012 eingeführte Ticketautomat erleichtert sehbehinderten Personen dank Spezialfunktionen den Ticketkauf. Weitere Optimierungen für seh- und hörbehinderte Fahrgäste werden laufend geprüft.

Bei Personen mit einer Gehbehinderung sind die Bedürfnisse anders gelagert. Damit sie den öffentlichen Verkehr benutzen können, müssen sie Haltestellen hindernisfrei erreichen und möglichst stufenlos in Fahrzeuge ein- und aussteigen können. Dies ist möglich, wenn die Fahrzeuge einen tiefen Einstieg haben – «niederflurig» sind – und die Haltekanten eine darauf abgestimmte Höhe aufweisen. Dank dieser Massnahmen profitieren auch alle anderen Fahrgäste von einem komfortableren und schnelleren Ein- und Aussteigen, insbesondere Personen, die Kinder, Kinderwagen oder schweres Gepäck dabeihaben.

Seit Mitte der 1990er-Jahre schaffen die Verkehrsunternehmen ausschliesslich Rollmaterial und Busse mit niederflurigem Einstieg an, sodass die Transportmittel im ZVV bis 2024 mit wenigen Ausnahmen vollständig niederflurig

sein werden. Die verbleibenden hochflurigen Fahrzeuge werden so eingesetzt, dass für Mobilitätsbehinderte möglichst geringe Nachteile entstehen.

Seitdem das Behindertengleichstellungsgesetz im Jahr 2004 in Kraft getreten ist, werden Haltestellen bei einem Umbau in der Regel behindertengerecht ausgestaltet. Die lange Lebensdauer der Infrastruktur hat jedoch zur Folge, dass im Jahr 2024 ein beträchtlicher Teil der Stationen noch nicht hindernisfrei ausgebaut sein wird, wenn nur die ordentlichen Erneuerungen ausgeführt werden. Um die gesetzliche Frist einzuhalten, muss ein Teil der Stationen vorzeitig behindertengerecht umgebaut werden. Mit einem entsprechenden Rahmenkredit begann der ZVV schon 2007, besonders wichtige Tram- und S-Bahn-Stationen in seiner Kompetenz vorzeitig behindertengerecht auszugestalten.¹

Die vordringliche Aufgabe liegt nun darin zu bestimmen, welche Ausbauten bis zum Ende der gesetzlichen Umsetzungsfrist 2024 vorgezogen werden sollen. Auf den folgenden Seiten werden der Umfang und die Priorisierung dieser zusätzlichen Massnahmen für den Kanton Zürich formuliert. Die Verhältnismässigkeit von vorzeitigen Umbauten ist dabei stets zu prüfen.

¹ Mit Annahme der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) durch die Schweizer Stimmberechtigten geht die Zuständigkeit für die Finanzierung der Publikumsanlagen bei den Bahnen ab 2016 vollständig auf den Bund über.



Die neueste Generation der ZVV-Ticketautomaten weist für sehbehinderte Personen spezifische Funktionen auf, die den Ticketkauf erleichtern.



Dank des Projekts «Leitsystem» erhalten Fahrgäste in nahezu allen Fahrzeugen des ZVV optische und akustische Reiseinformationen.



Beispiel eines Zustiegs, der nicht behindertengerecht ist: Perronkante und Einstiegshöhe der Fahrzeuge müssen aufeinander abgestimmt sein, damit ein autonomer Zustieg auch für Rollstuhlfahrende und Gehbehinderte möglich ist.

Das Ziel

Der Zürcher Verkehrsverbund stellt im Kanton Zürich einen zeitgemässen öffentlichen Verkehr sicher, der für alle Reisenden möglichst einfach zu nutzen ist. Das hat auch Gültigkeit für Fahrgäste mit einer Gehbehinderung. Der Zürcher Verkehrsverbund setzt sich daher folgendes Ziel:

«Im Zürcher Verkehrsverbund unterscheiden sich die autonomen Reisemöglichkeiten für Gehbehinderte so wenig wie möglich von jenen der übrigen Reisenden. Nicht nur direkte Fahrten von Punkt zu Punkt, sondern auch Reisen mit mehreren Etappen (Wegekettten) werden behindertengerecht angeboten. Alle Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete von Bedeutung sind dank des hindernisfreien Ausbaus der nachfragestarken Haltestellen und Knotenpunkte auch für Mobilitätsbehinderte erreichbar. Im Verbundgebiet verkehrt eine nahezu vollständig behindertengerechte Fahrzeugflotte.»

Die Gewährleistung von behindertengerechten Wegekettten stellt allerdings höhere Anforderungen als das Anbieten von direkten Verbindungen, da auch Umsteigebeziehungen hindernisfrei ausgestaltet sein müssen. Gehbehinderte sollen sich darauf verlassen können, dass sie – wie die übrigen Reisenden – an den relevanten Haltestellen hindernisfrei ein-, um- und aussteigen können und dass sie die gleichen Wegekettten ohne Einschränkungen bereisen können.

Um den Umsetzungsstand dieses Ziels zu ermitteln, hat der Zürcher Verkehrsverbund ein Modell geschaffen, das die Hindernisfreiheit von Wegekettten misst: den Index für Reisen ohne Hindernisse (RoH-Index). Im Jahr 2014 sind ein Drittel aller Wegekettten im Verbundgebiet behindertengerecht. Durch die konsequente Umsetzung der vorliegenden Massnahmen würde sich die Behindertengerechtigkeit der Wegekettten deutlich erhöhen: Bis 2024 würde der RoH-Index auf über 90 Prozent steigen.



Hindernisfreies Umsteigen vom Bus auf die S-Bahn

Die Umsetzung

Fahrzeuge

Schon seit dem Jahr 1995 werden im ZVV ausschliesslich niederflurige Verkehrsmittel beschafft. Die Flottenerneuerung wird bis 2024 weit fortgeschritten sein. So werden voraussichtlich alle Trams, Stadtbahnen, Busse und Zürichsee-Schiffe über mindestens eine niederflurige Einstiegsmöglichkeit verfügen. Auch die überwiegende Mehrheit der S-Bahn-Kompositionen wird einen Niederflureinstieg haben. Nur ungefähr 20 der rund 400 Kompositionen werden ab 2024 noch ohne Niederflureinstieg verkehren. Deren Einsatz wird auf Verstärkungskurse oder Reserve-Einsätze beschränkt.

Es wird aber auch im Jahr 2024 noch Verkehrsmittel ohne Niederflurangebot geben, so zum Beispiel die Limmat-schiffe oder die Polybahn zwischen Zürich Central und ETH. Bei diesen wäre eine vorzeitige behindertengerechte Ersatzbeschaffung oder ein Umbau äusserst aufwändig und daher nicht verhältnismässig, zumal ihre Verbindungen bereits mit anderen Transportmitteln (z.B. Trams) behindertengerecht angeboten werden.

Dank der weitsichtigen Planung besteht im Fahrzeugbereich deshalb kein grundlegender Handlungsbedarf. Eine niederflurige Flotte kann ihren Zweck jedoch nur soweit erfüllen, wie die Infrastruktur behindertengerecht ausgebaut ist.

Infrastruktur

Die Behindertengerechtigkeit der Haltestellen wird durch ordentliche Erneuerungen (z.B. Umbauten im Rahmen von Sanierungen oder Erweiterungen) bis 2024 verbessert («Referenzzustand 2024»). Aber etwa ein Fünftel der S-Bahnhöfe, ein Zehntel der Tramhaltestellen und ein Drittel bis die Hälfte der Bushaltestellen bleiben für Gehbehinderte weiterhin unbenutzbar. Durch den vorgezogenen Umbau von Stationen soll die Behindertengerechtigkeit des öffentlichen Verkehrssystems darum zusätzlich erhöht werden.

Der ZVV ist für die Finanzierung der Traminfrastruktur zuständig. Bushaltestellen liegen in der Verantwortung des Amts für Verkehr und Tiefbauamts des Kantons Zürich sowie der Gemeinden, Bahnhöfe in jener des Bundes. Obwohl ein gesetzlicher Auftrag vorliegt, spielt auch die zukünftige Finanzlage der verschiedenen Akteure eine

Rolle. Im Sinne einer Richtschnur für den ZVV und einer Empfehlung an die Umsetzungspartner wird eine Prioritätenordnung erstellt, nach der zusätzliche Ausbauten bis 2024 vorgenommen werden sollen. Das gewährleistet, dass zuerst die wichtigsten Massnahmen umgesetzt werden.

Verhältnismässigkeit

Bei einigen Stationen wird aufgrund der finanziellen Mittel ein behindertengerechter Ausbau erst nach Ablauf der gesetzlichen Frist erfolgen können. Für wenige Stationen im Kanton Zürich zeigt sich zudem, dass ein behindertengerechter Umbau erhebliche Mehrkosten auslösen würde, während der Nutzen für die Mobilitätsbehinderten nur sehr klein wäre. Hier ist ein behindertengerechter Ausbau auch nach 2024 kaum verhältnismässig.

Noch fehlen die Grundlagen für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit von vorgezogenen Einzelmassnahmen. Das Behindertengleichstellungsgesetz enthält hierzu folgende Aussagen:

- Auf die Beseitigung einer Benachteiligung kann verzichtet werden, sofern der zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht zu anderen Interessen (Art. 11 Abs. 1 BehiG).
- Falls auf die Beseitigung einer Benachteiligung verzichtet wird, besteht die Pflicht zu einer Ersatzlösung (Art. 12 Abs. 3 BehiG).

Die Verhältnismässigkeit ist stets im Einzelfall zu prüfen. Wird eine Station aber nicht behindertengerecht ausgebaut, muss eine Ersatzlösung für die Mobilitätsbehinderten angeboten werden. Die Prioritäten und der angestrebte Umfang der Massnahmen werden nachstehend für S-Bahn, Tram, Bus und Schifffahrt formuliert.

Bahnhöfe S-Bahn

Grundsätzlich fordert der ZVV von den Bahnunternehmen flächendeckend behindertengerechte Bahnhöfe. Der Zustieg zur S-Bahn erfolgt für Mobilitätsbehinderte in der Regel ohne Unterstützung durch Personal mithilfe einer fahrzeugseitigen Spaltüberbrückung (z.B. Schiebetritt). Im Kanton Zürich sind voraussichtlich fast 40 Bahnhöfe bis 2024 noch nicht hindernisfrei. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass vor allem Bahnhöfe vorzeitig umgebaut werden, die hohe Fahrgastzahlen aufweisen, die Siedlungs- oder

Niederfluriges Rollmaterial 2024

Verkehrsträger	Niederflurige Fahrzeuge/ Total Fahrzeuge	Anteil Niederflurigkeit	
S-Bahn	367/390*	94%	
Tram	ca. 220/220	100%	
Bus	ca. 750/750	100%	

* S-Bahn-Kompositionen



Sehr geringes Fahrgastaufkommen und hohe Baukosten: Hier wäre ein vorgezogener behindertengerechter Umbau unverhältnismässig.

Arbeitsplatzgebiete erschliessen oder Umstiege auf das restliche Netz des öffentlichen Verkehrs bieten. Dies trifft auf rund die Hälfte der erwähnten Bahnhöfe zu. Welche Bahnhöfe vorgezogen werden, hängt aber auch von den konkreten Kosten sowie weiteren Faktoren ab. Die Finanzierung ist Bundessache.

Für jene Bahnhöfe, die bis 2024 nicht behindertengerecht ausgebaut sind, muss eine Ersatzlösung angeboten werden. Diese kann in der Hilfestellung durch das Personal, einem anderen Transportmittel oder im Ausnahmefall in Behindertenfahrdiensten bestehen.

Tramhaltestellen

Beim Tram wird ein vollständig hindernisfreies Netz angestrebt. Rollstuhlfahrende gelangen entweder dank einer hohen Haltekante (durchgehend oder Teilerhöhung) oder mithilfe des Fahrpersonals ins Tram. Im Grundsatz werden durchgehend hohe Kanten angestrebt, da diese auch den Fahrgastwechsel vereinfachen und beschleunigen. Bei schwierigen Platzverhältnissen werden Teilerhöhungen oder im Ausnahmefall ein Rampeneinsatz vorgesehen.

Weil alle Tramhaltestellen hohe Einsteigerzahlen aufweisen und bei jedem behindertengerechten Ausbau ein hoher Nutzen entsteht, werden vorgezogene Massnahmen an Tramhaltestellen als verhältnismässig beurteilt. Der ZVV ist für die Finanzierung der Massnahmen an Tramhaltestellen zuständig und setzt sich für eine fristgerechte Umsetzung ein.

Die Stadtbahnhaltestellen der Glattalbahn sind bereits stufenfrei und erfordern keine Massnahmen. Auch die geplante Limmattalbahn wird durchgehend behindertengerechte Haltestellen aufweisen.

Bushaltestellen

Der Handlungsbedarf bei Bushaltestellen ist gesamthaft am grössten, weshalb hier eine Priorisierung in besonderem Masse erforderlich ist. Aufgrund der teilweise sehr geringen Frequenzen ist bei Bushaltestellen zudem vermehrt die Frage der Verhältnismässigkeit zu klären. Viele Partner sind für die Umsetzung verantwortlich. Um kantonsweit eine einheitliche Priorisierung zu ermöglichen, haben das Amt für Verkehr und der ZVV eine Empfehlung erarbeitet.

Der Zustieg zum Bus erfolgt für Rollstuhlfahrende in der Regel mithilfe des Fahrpersonals und einer Klapprampe. 2014 wurden erste Haltestellen mit hohen Bus-

haltekanten realisiert, die den Mobilitätsbehinderten ähnlich wie bei S-Bahn und Tram einen selbständigen Einstieg in die Fahrzeuge ermöglichen.

Die Priorisierung der Bushaltestellen, die umzubauen sind, orientiert sich am Nutzen für die Mobilitätsbehinderten. Priorität haben Haltestellen mit hohen Frequenzen, einer Grunderschliessungs- oder Umsteigefunktion oder solche in der Nähe von Einrichtungen, die für gehbehinderte Personen von Bedeutung sind. Insgesamt wird angestrebt, 300 bis 400 Haltestellen vorzeitig umzubauen. Für jene Bushaltestellen, die bis 2024 nicht hindernisfrei sind, ist eine Ersatzlösung anzubieten. Hierfür kommen behindertengerechte Bushaltestellen in der gleichen Ortschaft oder Behindertenfahrdienste in Frage.

Schiffstege

Alle Anlagestellen und Stege am Zürichsee sind für gehbehinderte Fahrgäste erschlossen. Die Schiffstege der Limmatschiffahrt entlang der Flussmauern dagegen können nicht stufenfrei umgebaut werden.

Behindertenfahrdienst

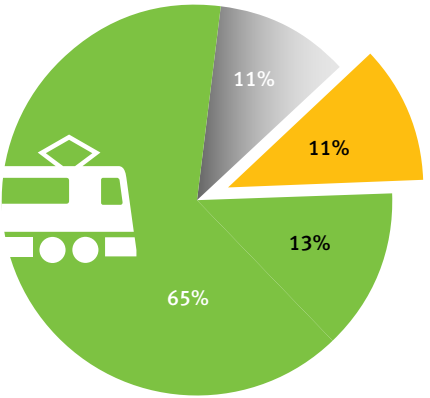
Für jene Haltestellen, die bis 2024 nicht hindernisfrei sind, sind Ersatzlösungen anzubieten. Eine mögliche Alternative stellen Haltestellen anderer Transportmittel des öffentlichen Verkehrs dar, die in der unmittelbaren Umgebung liegen und behindertengerecht ausgestaltet sind. Im Ausnahmefall kommen auch Behindertenfahrdienste in Frage. Die Betriebsform und Finanzierung sowie den Anspruch auf solche Behindertenfahrdienste gilt es noch neu zu konzipieren.

Kosten

Die vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen erachtet der ZVV als verhältnismässig. Die Investitionskosten für deren Umsetzung lassen sich erst grob abschätzen. Es ist von einem Betrag in der Grössenordnung von rund 200 Millionen Franken auszugehen.

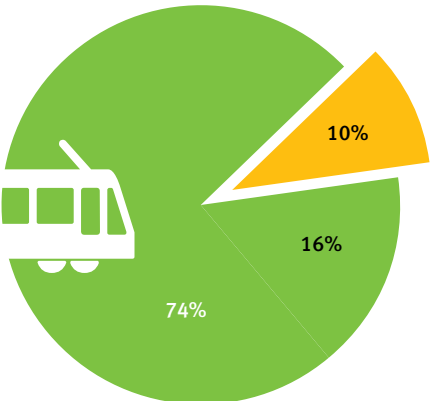
Da die ausserordentlichen Massnahmen lediglich eine vorzeitige Erneuerung und keinen Zusatzausbau darstellen – der behindertengerechte Ausbau würde zu einem späteren Zeitpunkt ohnehin im Rahmen der ordentlichen Erneuerung erfolgen –, betragen die effektiven Mehrkosten etwa 40 Prozent des Investitionsbedarfs resp. 80 Millionen Franken. Diese verteilen sich auf verschiedene Akteure und über mehrere Jahre.

Behindertengerechtigkeit der Stationen im Kanton Zürich



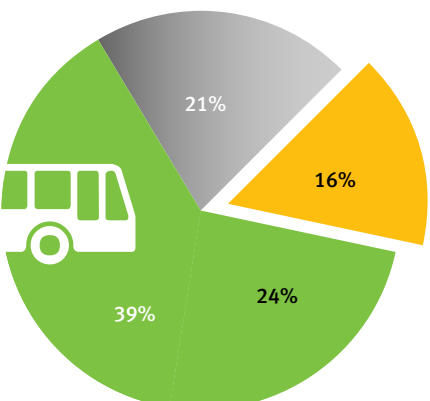
S-Bahnhöfe (Total 179)

Jahr	Behindertengerechte Bahnhöfe	
	Anzahl	Anteil
2014	117	65%
2024 Referenzzustand	140	78%
2024 mit Zusatzmassnahmen	160	89%



Tram- und Stadtbahnhaltestellen (Total 196)

Jahr	Behindertengerechte Tram- und Stadtbahnhaltestellen	
	Anzahl	Anteil
2014	145	74%
2024 Referenzzustand	177	90%
2024 mit Zusatzmassnahmen	196	100%



Bushaltestellen (Total 2150)

Jahr	Behindertengerechte Bushaltestellen	
	Anzahl	Anteil
2014	830	39%
2024 Referenzzustand	1220–1470*	57–68%*
2024 mit Zusatzmassnahmen	1630–1750*	76–81%*

* Es bestehen noch Unsicherheiten, wie viele Bushaltestellen bis 2024 ohnehin umgebaut werden. Es handelt sich daher um Prognosewerte.

- 2014 bereits behindertengerecht
- 2014–2024 behindertengerechter Ausbau im Rahmen von ordentlichen Erneuerungen vorgesehen
- 2014–2024 vorzuziehender behindertengerechter Ausbau
- 2024 nicht behindertengerecht (Ausbau später oder gar nicht)

Der Nutzen

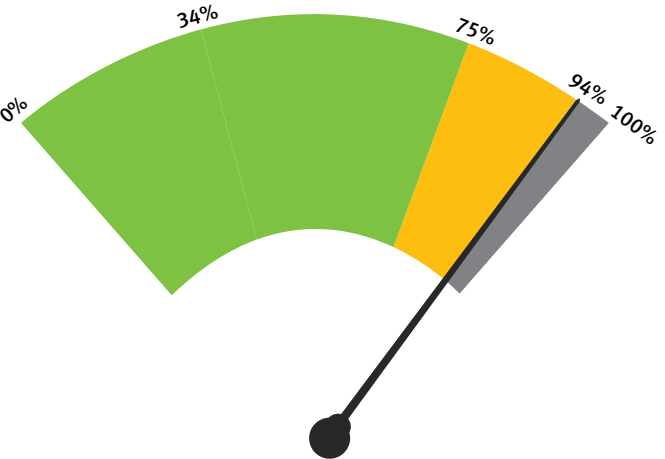
2014 beträgt der Index für das Reisen ohne Hindernisse (RoH-Index) im Zürcher Verkehrsverbund 34 Prozent. Werden nur die ordentlichen Massnahmen umgesetzt, liegt der RoH-Index im Jahr 2024 bei rund 75 Prozent.

Fast alle Wegeketten bis 2024 behindertengerecht
Unter der Voraussetzung, dass auch die aufgezeigten Zusatzmassnahmen umgesetzt werden, erhöht sich der RoH-Index bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist deutlich auf über 90 Prozent. So können im Jahr 2024 nahezu sämtliche Wegeketten im ZVV behindertengerecht angeboten werden. Das Ziel, den Gehbehinderten eine einfache Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen, wäre weitestgehend erfüllt. Gleichzeitig wäre so auch die bessere Teilnahme der Gehbehinderten am öffentlichen Leben sichergestellt.

Bezogen auf die einzelnen Transportmittel würden 2024 bei der S-Bahn 99 Prozent, beim Tram 100 Prozent und beim Bus 93 bis 96 Prozent der Ein-, Um- und Aussteigevorgänge an behindertengerechten Stationen mit niederflurigen Fahrzeugen erfolgen.

Mehr Komfort für alle
Auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck profitieren, wenn niederflurige Fahrzeuge im Einsatz und die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut sind. Dadurch werden das Ein- und Aussteigen erleichtert und beschleunigt und die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich verbessert.

Entwicklung Index Reisen ohne Hindernisse



RoH-Index: Wie wird die Behindertengerechtigkeit der Wegekett

Der ZVV hat ein Modell zur Messung der Hindernisfreiheit der Wegekett

en für Gehbehinderte definiert. Dabei wird angenommen, dass sich die Wegeketten der Gehbehinderten gleich zusammensetzen wie bei der Gesamtheit der Reisenden. Gemäss Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 weisen die Wege im öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich die folgenden Anteile auf:

- 55 Prozent Wege mit einer Etappe
- 35 Prozent Wege mit zwei Etappen
- 10 Prozent Wege mit drei und mehr Etappen

Mit diesen Anteilen und unter Berücksichtigung

- des Grads der Behindertengerechtigkeit der einzelnen Stationen (Bahnhöfe, Tram-/Stadt-bahnhaltestellen und Bushaltestellen)
- des Grads der Behindertengerechtigkeit der einzelnen Transportmittel (Bahn, Tram/Stadtbahn und Bus)
- der absoluten Anteile der Transportmittel (Bahn, Tram/Stadtbahn und Bus)
- der spontanen Benützbarkeit (Hilfestellungen durch das Fahrpersonal gelten als behindertengerecht)

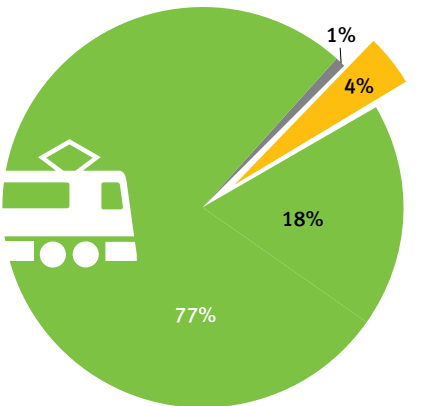
kann der Anteil der behindertengerechten Wegekett

en im gesamten öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Zürich abgeschätzt werden. Dieser Anteil wird als Index für Reisen ohne Hindernisse im Kanton Zürich (RoH-Index) bezeichnet und in Prozenten ausgedrückt.

Index Reisen ohne Hindernisse	
2014	34%
2024 Referenzzustand	71–79%*
2024 mit Zusatzmassnahmen	92–95%*

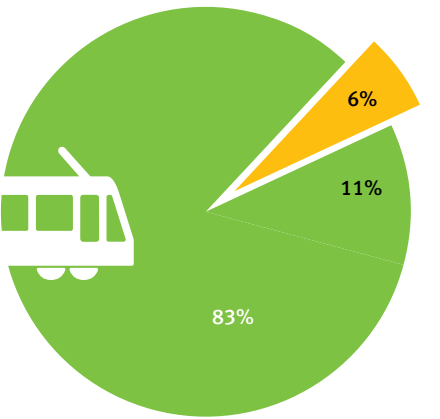
* Es bestehen noch Unsicherheiten, wie viele Bushaltestellen bis 2024 ohnehin umgebaut werden. In der Grafik wurde daher ein Mittelwert verwendet.

Anteil Ein- und Aussteigevorgänge an behindertengerechten Stationen im Kanton Zürich



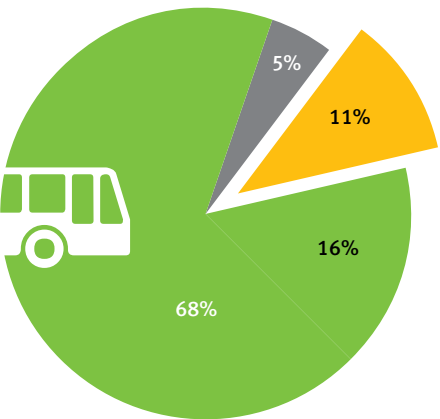
S-Bahnhöfe

2014	77%
2024 Referenzzustand	95%
2024 mit Zusatzmassnahmen	99%



Tram- und Stadtbahnhaltestellen

2014	83%
2024 Referenzzustand	94%
2024 mit Zusatzmassnahmen	100%



Bushaltestellen

2014	68%
2024 Referenzzustand	78–89%*
2024 mit Zusatzmassnahmen	93–96%*

* Es bestehen noch Unsicherheiten, wie viele Bushaltestellen bis 2024 ohnehin umgebaut werden. Es handelt sich daher um Prognosewerte.

- Anteil behindertengerechter Ein-/Aussteigevorgänge im Jahr 2014
- 2014–2024 Anteil behindertengerechter Ein-/Aussteigevorgänge aufgrund von ordentlichen Erneuerungen
- 2014–2024 Anteil behindertengerechter Ein-/Aussteigevorgänge aufgrund vorzuziehender Massnahmen
- 2024 Anteil nicht behindertengerechter Ein-/Aussteigevorgänge (Ersatzmassnahmen erforderlich)

Gemeinsam handeln

Vorgehen

Der Zürcher Verkehrsverbund setzt sich für die Koordination eines behindertengerechten Verkehrs im Kanton Zürich ein. Er nimmt diese Aufgabe wahr, indem er das vorliegende Ziel erarbeitet hat, die Interessen des Kantons Zürich bei Bund und Nachbarkantonen vertritt, den Gemeinden Empfehlungen für den behindertengerechten Umbau von Bushaltestellen zur Verfügung stellt und beim Tram die notwendigen Kredite für Infrastrukturmassnahmen beantragt.

Für die Massnahmen bei den Bahnen ist das Bundesamt für Verkehr verantwortlich, während für Bushaltestellen der Kanton Zürich sowie die Gemeinden zuständig sind. Diese Akteure sind aufgerufen, die notwendigen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich zielgerichtet und engagiert umzusetzen. So erfüllen wir nicht bloss den gesetzlichen Auftrag, sondern schaffen für alle Menschen die notwendigen Rahmenbedingungen für eine einfache Benutzung von Bahn, Tram und Bus. Der hindernisfreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist ein wesentliches Element für die Teilnahme am öffentlichen Leben.



Ein behindertengerechtes Verkehrsnetz ermöglicht Mobilität für alle.

