

Grosser Stadtrat, Sitzung vom 16. Juni 2020

Informationen zur Projektierung von Bushaltestellen nach den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes

Die Motion Mariano Fioretti vom 17. Dezember 2019 verlangt eine Regelung, mit welcher die Aufhebung von Busnischen der Zustimmung des Grossen Stadtrates bedarf. Auslöser des Vorstosses ist die Aufhebung der Busnische bei der ehemaligen Post Buchthalen im Rahmen der Sanierung der Buchthalerstrasse. Dieses Thema wurde im Grossen Stadtrat schon öfter diskutiert und in der Stellungnahme des Stadtrates an der Sitzung vom 3. September 2019 wurden die rechtlichen Grundlagen und Grundsätze für den hindernisfreien Ausbau von Bushaltestellen ausführlich erläutert. Damit diese Erläuterungen nicht wiederholt werden müssen, werden Sie den Mitgliedern des Grossen Stadtrates hier schriftlich abgegeben.

Auszug aus dem PROTOKOLL der Sitzung Nr. 12 des Grossen Stadtrats, 3. September 2019, S. 41-42; Stellungnahme Stadtrat, Stadträtin Dr. Katrin Bernath

«(...) Grundlage für alle Planungen sind die gesetzlichen Vorgaben, die immer einzuhalten sind. So sind Bund, Kantone und Gemeinden als Verkehrsinfrastrukturbetreiber unter anderem verpflichtet, öffentlich zugängliche Einrichtungen gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG, 151.3) bis zum 31. Dezember 2023 hindernisfrei auszubauen. Die Benachteiligung beim Zugang zu Bauten und Fahrzeugen ist zu verhindern, verringern oder beseitigen. Eine solche Benachteiligung liegt gemäss Art. 2 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist. Dem hindernisfreien Ausbau von Bushaltestellen ist besondere Beachtung zu schenken. Hindernisfreie Bushaltestellen erleichtern Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aber auch Personen mit schwerem Gepäck oder mit Kinderwagen das Ein- und Aussteigen in den Bus.

Der hindernisfreie Ausbau von Bushaltestellen ist aufwändig und zum Teil sehr komplex. Die dazu vom Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute erarbeitete Norm SN 640 075 regelt, welche Grundsätze und Anforderungen bei hindernisfreien Verkehrsanlagen einzuhalten sind. Die Verbindlichkeit der Vorgaben wird in der Norm präzisiert:

- Zwingende Anforderungen sind in der Norm mit den Begriffen "muss/müssen", "ist/sind zu" oder ähnlichen Begriffen beschrieben.
- Anforderungen, welche "nach Möglichkeit" zu erfüllen sind, müssen erfüllt werden, wo immer dies machbar und verhältnismässig ist. Abweichungen müssen begründet werden können.
- "Vorzugsweise" bezeichnet bei mehreren möglichen Massnahmen jene, deren Erfüllung der Zielsetzung der Norm am besten entspricht.

Grundsätzlich ist immer ein niveaugleicher Einstieg auf der gesamten Haltestellenlänge (Haltekante) anzustreben. Dazu wird eine Haltekantenhöhe von 22 cm benötigt. Im Siedlungsraum sind die baulichen Voraussetzungen für eine hohe Haltekante auf der ganzen Länge nicht immer erfüllt, zum Beispiel bei Gebäudezufahrten, Kurvenradien und engen Platzverhältnissen.

Ist aus Gründen der Verhältnismässigkeit kein niveaugleicher Einstieg auf der ganzen Länge möglich, muss immer die bestmögliche abweichende Lösung realisiert werden. Dies in der folgenden Priorität:

1. Verschiebung der Haltestelle
2. Teilerhöhung ("Kissenlösung") im Bereich der Manövrieffläche auf 22 cm
3. Haltekante mit einer Höhe von 16 cm für den Einstieg mit Rampe
4. Teilerhöhung ("Kissenlösung") im Bereich der Manövrieffläche auf 16 cm.
5. Bestehender Randabschluss 3 bis 10 cm Höhe oder keine Kante, wenn alles andere nicht möglich ist.

Neben der Höhe und der Länge der Haltekante sind auch die Tiefe des Warteraums sowie die Auffindbarkeit für Sehbehinderte zu berücksichtigen. Die Tiefe des Warteraums ist notwendig zum Beispiel für das Manövrieren mit Rollstühlen.

Bei der Sanierung von Bushaltestellen in der Stadt Schaffhausen wird die jeweilige Situation separat anhand eines Planungsprozesses beurteilt, der sich auf die gesetzlichen Anforderungen und Normen stützt. Die bestehende Geometrie der Haltestelle, die Funktion der Strasse gemäss kommunalem Strassenrichtplan, die Verkehrsbelastung beziehungsweise Frequenz und die lokalen Rahmenbedingungen fliessen bei der Festlegung der Bestvariante mit ein. Zudem wird beurteilt, ob die technische Umsetzung verhältnismässig ist.

Die Verhältnismässigkeit ist jeweils im Einzelfall zu beurteilen. Gemäss Art. 11 des BehiG ist bei der Beurteilung der für Behinderte zu erwartende Nutzen im Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes sowie zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit abzuwägen.

Mit Fahrbahnhaltestellen soll der Verkehr nicht behindert werden. Bis zu einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von circa 8'000 bis 10'000 Fahrzeugen sind Fahrbahnhaltestellen aus verkehrlicher Sicht in der Regel unproblematisch. Bei höherem Verkehrsaufkommen sind Busnischen zu prüfen und vorzusehen, wenn technisch machbar und verhältnismässig. Bei der Sanierung von bestehenden Busbuchten wird auch bei geringer Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit geprüft, ob die Busbucht trotz den Vorgaben zum hindernisfreien Ausbau bestehen bleiben kann.

Zur Situation an der "Buchthalerstrasse"

Wie bereits in der Antwort zur Kleinen Anfrage zu diesem Thema erläutert, ist es bei der Haltestelle "Buchthalen Post" technisch nicht möglich, eine funktionierende Haltestelle mit einer 22 cm hohen Haltekante in der Busbucht zu realisieren. Da diese in der Kurve liegt, wird die Problematik noch verschärft und der Bus kann nicht nah genug an die Kante fahren. Zu berücksichtigen ist, dass auf der Linie 5 künftig ein Gelenkbus zum Einsatz kommen soll, so dass auch eine Haltekante von 16 cm verschoben werden müsste gegenüber der heutigen Lage. Der Bau der Haltestelle mit einer Einstiegshöhe von 22 cm und die damit verbundene Verschiebung in die Fahrbahn werden im Kontext der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der örtlichen Situation (insbesondere bezüglich Sicherheit der Fussgänger-Überquerungen, wichtiger Schulweg) als verhältnismässig beurteilt.

In Abwägung der entgegenstehenden Interessen hat der Stadtrat den autonomen Zugang für Behinderte höher gewichtet als eine uneingeschränkte Verkehrsführung. Dies unter Berücksichtigung, dass das Warten nur den Verkehr talwärts betrifft, der Bus tagsüber nur alle 10 Minuten und abends alle 20 Minuten verkehrt und eine Verzögerung nur entsteht, wenn der Bus bei der Haltestelle halten muss. Die gewählte Vorgehensweise entspricht auch den Empfehlungen des Leitfadens "Barrierefreie Bushaltestellen" vom Verband öffentlicher Verkehr.

(...)