



Regierungsrat

Luzern, 29. Januar 2018

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 492

Nummer: P 492
Eröffnet: 29.01.2018 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 29.01.2018 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 99

Postulat Ledergerber Michael und Mit. über die Anpassung des Bushubs Ebikon

Die Bauherrschaft und die Projektleitung für das Projekt Bushub Ebikon liegen – wie in der Botschaft B 99 vom 5. September 2017 aufgezeigt – bei der Gemeinde Ebikon. Folglich ist es unserem Rat nicht möglich, die Forderung des Postulats umzusetzen. Im Sinn einer Information zu Händen Ihres Rates können wir aber folgendes festhalten:

Projektstand:

Das Bauprojekt Bushub wurde am 28. August des letzten Jahres durch die Gemeinde Ebikon öffentlich aufgelegt. Total wurden sieben Einsprachen eingereicht. Auch die Fachstelle für behindertengerechtes Bauen hat am 15. September 2017 gegen das Bauprojekt Bushub der Gemeinde Ebikon Einsprache eingereicht. Sie beantragt, das Projekt sei zur Überarbeitung zurück zu weisen mit den Auflagen, alle Buskanten auf der ganzen Länge mit einer Höhe von 22 cm auszustatten und eine übersichtliche und sichere Ausgestaltung und Wegführung zu gewährleisten. Im Weiteren sei für das integrale Projekt, inklusive der Trolleybusverlängerung, ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz durchzuführen. Das Bewilligungsverfahren mit der Bearbeitung der Einsprachen ist bei der Gemeinde Ebikon in Bearbeitung.

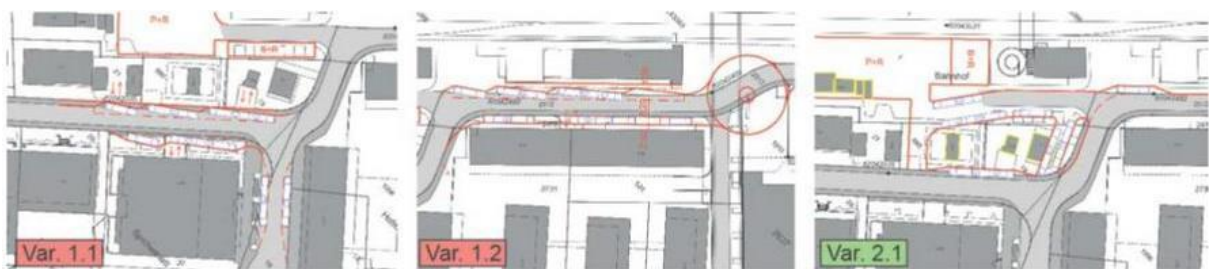
Begründung Situierung Bushub:

In der Botschaft B 99 vom 5. September 2017 zuhanden Ihres Rates wird in Kapitel 3.3 das Bushub-Projekt beschrieben und die Anordnung und Ausgestaltung der Haltekanten begründet: *«Der Bushub nimmt die Linien 1, 18, 22, 23, 26 und 111 ohne betriebliche Einschränkungen auf und kann deren Betrieb unabhängig voneinander bewältigen. Für diese Buslinien sind acht Haltekanten angeordnet. Da das Platzangebot beschränkt ist, sind keine linearen Halteelemente wie Sägezahnanordnungen möglich. Das Konzept besteht aus zwei Inseln in der Platzmitte mit abgedrehten Haltekanten und Haltemöglichkeiten an der Kante zum Bahnhof. Die Haltekanten erfüllen die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]). Wegen der Platzverhältnisse und der benötigten geraden Anfahrlängen kommt bei fünf von acht Haltekanten eine sogenannte Kissenlösung zum Einsatz. Jeweils die erste und die zweite Türe sind à niveau erreichbar (22 cm), die hinteren Türen erhalten einen 16 cm hohen Einstieg. Die restlichen drei Haltekanten erhalten auf der ganzen Länge einen 16 cm hohen Einstieg. Eine Realisierung aller Haltekanten auf 22 cm würde eine grössere Fläche voraussetzen, die jedoch nicht zur Verfügung steht.»*

Diese Ausführungen basieren auf dem Bauprojekt der Gemeinde Ebikon. Im technischen Bericht vom 28. August 2017 sind in Kapitel 6.5 die Grundlagen des Behindertengleichstellungsgesetzes, die Bewertung der Behindertengerechtigkeit in der Vorstudie und die Umsetzung im Bushub Ebikon beschrieben. Aufgrund der nachfolgenden Erklärungen gemäss Zitaten aus dem erwähnten technischen Bericht, Kapitel 6.5, sind 22 cm hohe Kanten auf die ganze Haltekantenlänge nicht realisierbar. Auch sogenannte Kissenlösungen sind nicht bei allen Haltekanten umsetzbar.

«Hohe Haltekanten erfordern daher genügend grosse Platzverhältnisse, welche im bebauten Umfeld oftmals begrenzt sind. Damit gute Lösungen nicht von vornherein verunmöglicht werden, sehen Gesetz und Normen die Möglichkeit auf den Verzicht einer behindertengerechten Ausgestaltung aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen vor, wenn bspw. der Haltepunkt schwierige räumliche Verhältnisse aufweist (vgl. Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs VbÖV, Art. 16 Abs. 3 lit. a). Dies ist beim Bushub Ebikon zweifellos der Fall.»

«In der Vorstudie wurde ein umfangreiches Variantenstudium durchgeführt. Drei Variantenfamilien zeigen denkbare Anordnungsmuster sowie den möglichen Fahrwegen zwischen Bushub und Kantonsstrasse. Zentral war einerseits das Zusammenführen aller Buslinien untereinander und mit der Bahn, damit die notwendige Verknüpfung der Verkehrsmittel den vollen Nutzen entfalten kann. Ebenso zentral war die Gewährleistung der Behindertengerechtigkeit, wobei neben hohen Haltekanten u.a. auch die Nähe der Haltekanten zur Personenunterführung des Bahnhofs und die Querungsmöglichkeiten über den Bushub entscheidend waren. Aufgrund der absehbaren geometrischen Herausforderungen wurden mehrere alternative Standorte geprüft, u.a. mit dem Ziel, eine behindertengerechte Anlage möglichst optimal in die bebauten Umgebung einzufügen: Die Varianten 1.x sahen Haltekanten entlang der Riedmatt- bzw. Bahnhofstrasse vor, in den Varianten 2.x konzentrierten sich die Haltekanten in kompakter Form vor dem Bahnhofgebäude und die Varianten 3.x gingen von einem seitlichen Bushub an der Stelle des heutigen Gütergebäudes aus. Für sämtliche Varianten wurde die Behindertengerechtigkeit (bündige Anfahrt, Hindernisse) als eines der qualitativen Beurteilungskriterien (vgl. Bericht Vorstudie Bushof, Seite 25, s. Kap. 3.1) bewertet. Aufgrund der vorhandenen Bebauungsstruktur des Umfelds und der Flächenausdehnung mit der Anzahl erforderlicher Haltekanten zeigte sich rasch, dass bei einigen Kriterien tragbare Kompromisse nötig sein werden.»



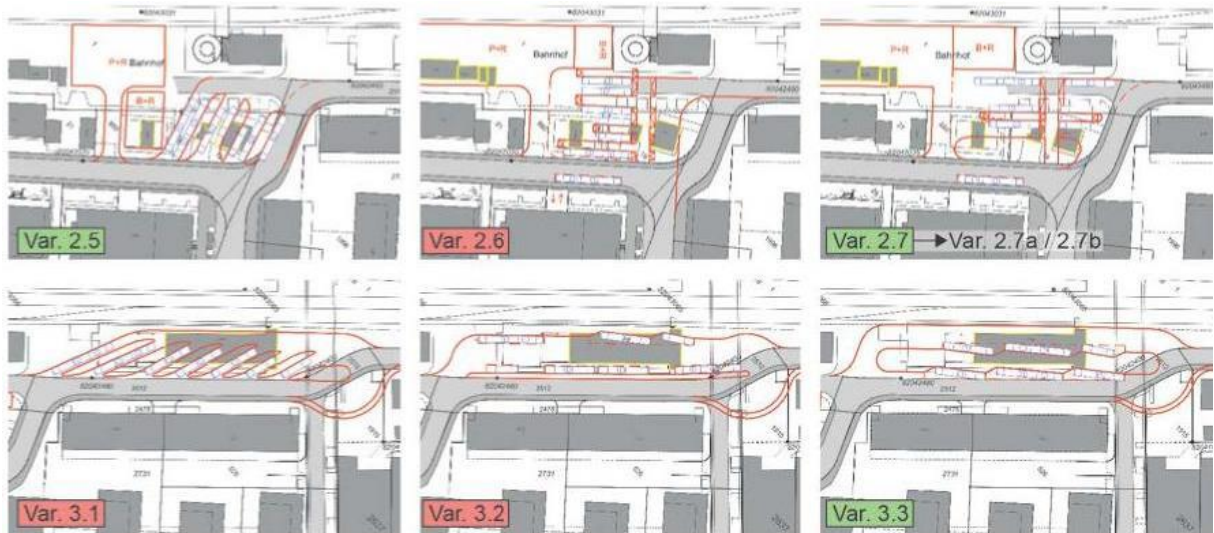


Abbildung 24: Variantenfamilien in der Übersicht

«Verworfen Alternativen: Halteketten einzelner oder aller Buslinien an der Kantonsstrasse wurden nicht geprüft, da die Umsteigedistanz (gerade für mobilitätseingeschränkte Personen) sowohl zwischen den Buslinien wie zur Bahn deutlich zu lang und aufgrund der Querung von fünf Fahrspuren sehr umständlich wäre. Zudem würde damit der Verknüpfungsgedanke zwischen Bahn und Bus verloren gehen. Ebenso wenig war der Abbruch bestehender Wohnbauten oder des Gemeindehauses (mehrheitlich Gebäude neueren Datums) ein Thema. Dies hätte zwar bessere Platzverhältnisse und damit allenfalls durchgehend hohe Halteketten ermöglicht, wäre aber politisch chancenlos und städtebaulich im bebauten Umfeld nicht akzeptierbar gewesen.»

«Fazit aus der Variantenentwicklung: Einige Varianten mussten aufgrund der resultierenden Konflikte (übermässige Eingriffe ins Privateigentum, Konflikte mit Grundstückzufahrten, Sicherheitsüberlegungen, fehlende Behindertengerechtigkeit) verworfen werden. Einschränkend wirkten zudem die Engstellen in den Zu- und Wegfahrten (Begegnungsfälle) und die knappen geometrischen Möglichkeiten auf dem Bushub. Die weiterverfolgten Varianten stellten ein Optimum dar, welches bei einigen Kriterien Kompromisse erforderten. Mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Reisende wurden kurze Umsteigewege und eine gute Übersicht als ebenso wichtig erachtet wie durchgehend hohe Halteketten. Durchgehend hohe Halteketten würden zu einem deutlich grösseren Platzbedarf führen, was einschneidende Auswirkungen auf das Umfeld (Gebäudeabbrüche von Wohnbauten und/oder Gemeindehaus, deutlicher Ausbau der Riedmatt- und Bahnhofstrasse) sowie längere Umsteigewege auch für Mobilitätseingeschränkte zur Folge hätte, was als nicht verhältnismässig betrachtet wurde. Mit der gewählten Variante kann für alle Reisenden die Behindertengerechtigkeit nahezu vollständig gewährleistet werden.»

Unter Berücksichtigung der zuvor wiedergegebenen Ausführungen in der Botschaft B 99 vom 5. September 2017 und im technischen Bericht vom 28. August 2017 sowie der eingangs dargelegten Zuständigkeiten beantragen wir Ihnen die Ablehnung des Postulats.