Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

ZVV

Hindernisfreie Bushaltestellen

Empfehlung zur Ausgestaltung

7. April 2014

Impressum

Amt für Verkehr (AFV)
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
Hofwiesenstrasse 370
8090 Zürich

Versionenübersicht

Version 1.0 Erstfassung: 7. April 2014

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 4

2 Erneuerung im ordentlichen Sanierungszyklus 5

2.1 Baulicher Standard 5
2.2 Option "hohe" Haltekanten – autonomer Zustieg 6

3 Zusätzliche hindernisfreie Ausbauten bis Ende 2023 7

3.1 Vorgehensschema 8
3.2 Erläuterungen 9
3.3 Verhältnismässigkeit 10

4 Empfehlung für weiteres Vorgehen 11

Anhang 12

Fallbeispiele auf Gemeindestrassen 14

Glossar

Autonomer Zustieg	Zustieg zum Fahrzeug ohne Hilfe durch Fahrpersonal für gehbehinderte Personen
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz vom 1. Januar 2004
Frequenz	Ein- und Aussteiger pro Haltestelle
Ein- und Aussteigende pro Tag	Anzahl Personen, die pro Tag an einer Haltestelle ein- oder aussteigen
Gehbehinderte Personen	Stark gehbehinderte Personen inkl. Rollstuhlfahrende
Haltekante	Plattform mit einer gegenüber dem Strassenniveau erhöhten Kante, die ein- und aussteigenden Fahrgästen als gesicherte Warte- und Gehfläche dient
Haltestelle	Definierter Halteort der Fahrzeuge zum Ein- und Ausstieg von Personen, mit entsprechender Infrastruktur (Wartebereich, Informationsstelen), meistens aus zwei Haltekanten bestehend
Kantenhöhe	Höhe des Randabschlusses/Haltekante
Manövrierfläche	Ein- und Aussteigebereich einer Haltestelle ohne Möblierung
Ordentlicher Sanierungszyklus	Regelmässige Strassenerneuerung
VSS	Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
SN-Norm	Normen der Schweizerischen Normenvereinigung, erarbeitet durch den VSS

1 Einleitung

Rechtzeitige Planung

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG)[1], das am dem 1.1.2004 in Kraft getreten ist, verlangt, dass in der zwanzigjährigen Frist vom Inkrafttreten bis spätestens Ende 2023 auch die Bushaltestellen grundsätzlich den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen angepasst werden müssen. Das erscheint auf den ersten Blick ein komfortables Zeitpolster zu sein. Doch die erste Hälfte der Frist ist nun verstrichen und Planungsverfahren, Budgetierung und Realisierung von Umbaumassnahmen beanspruchen erfahrungsgemäss mehrere Jahre. Die Aufnahme der Bushaltestellen an kommunalen Strassen (2013) hat gezeigt, dass viele Bushaltestellen aktuell noch nicht hindernisfrei ausgestaltet sind. Der Kanton Zürich empfiehlt den Gemeinden darum, die Planung – falls noch nicht gestartet – möglichst rasch anzugehen. So kann eine etappenweise Umsetzung rechtzeitig bis Ende 2023 erfolgen.

Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben

Damit der öffentliche Verkehr hindernisfrei, das heisst alters- und behindertengerecht, ausgestaltet ist, bedarf es einerseits geeigneter Fahrzeuge. Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV und seine Verkehrsunternehmen setzen sich seit geraumer Zeit dafür ein, dass die Fahrzeugflotte den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Andererseits müssen auch die Haltestellen entsprechend hindernisfrei ausgebaut werden. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Strasseneigentümer. Somit ist der Kanton Zürich für den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen auf Staatsstrassen zuständig. Auf kommunalen Strassen sind die Gemeinden verpflichtet, aus eigener Initiative für den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen zu sorgen. **Die vorliegende Empfehlung zeigt auf, wie der Kanton Zürich die gesetzlichen Grundlagen auslegt und für die Haltestellen auf Staatsstrassen umsetzt. Sie soll den Gemeinden beim hindernisfreien Ausbau ihrer Bushaltestellen als Hilfestellung dienen. Sie wird angepasst, wenn neue Erkenntnisse vorliegen.**

Hindernisfreier Ausbau im Rahmen der Verhältnismässigkeit

Ein grosser Teil der Bushaltestellen kann im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung oder im Zuge von Drittprojekten bis zum Fristende 2023 mit geringem Aufwand und unter Nutzung von Synergien hindernisfrei ausgestaltet werden.

Haltestellen, die bis Ende 2023 nicht im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten ausgebaut werden können, sind gemäss gesetzlichen Vorgaben – sofern verhältnismässig – innert genannter Frist hindernisfrei anzupassen. Ob eine solche Anpassung innerhalb der Frist verhältnismässig ist, hängt gemäss BehiG davon ab, ob der zu erwartende Nutzen für gehbehinderte Personen in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand, zu den Anliegen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes oder zu den Interessen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht.

Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit muss immer im Einzelfall erfolgen. Um zu ermitteln, bei welchen Haltestellen ein Ausbau bis Ende 2023 verhältnismässig ist, empfiehlt der Kanton Zürich, im Rahmen einer Vorstudie die Machbarkeit zu prüfen und die Kosten grob abzuschätzen.

Zurzeit besteht noch keine gesicherte Rechtsprechung. Ob die vorliegende Empfehlung in der Gerichtspraxis bestätigt wird, kann zurzeit nicht beurteilt werden.

---

[1] Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), SR 151.3)

Hindernisfreie Bushaltestellen: ein Mehrwert für alle

Durch die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen erhalten nicht nur gehbehinderte Personen die Möglichkeit, den Bus zu benützen. Auch für Personen mit Kinderwagen, Rollgepäck etc. wird der Ein- und Ausstieg deutlich erleichtert. Dies optimiert den Betriebsablauf: Raschere Umsteigevorgänge ermöglichen einen Zeitgewinn und verbessern so die Fahrplanstabilität. Das nützt wiederum dem gesamten System eines zeitgemässen öffentlichen Verkehrs.

2 Erneuerung im ordentlichen Sanierungszyklus

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.

2.1 Baulicher Standard

Massgebend für den hindernisfreien Ein- und Ausstieg bei Bushaltestellen sind strassenseitig die Höhe der Haltekante und die Dimensionierung der Manövrierfläche im Wartebereich.

Der Kanton Zürich empfiehlt grundsätzlich die Umsetzung des minimalen Standards:

- Haltekante: 16 cm
- Breite der Manövrierfläche: ≥ 2.9 m auf einer Länge von min. 4 m (Abweichungen sind im Einzelfall möglich, Details im Anhang 1)

Die genauen Abmessungen sind im Anhang 1 abgebildet.

Bei einer Haltekantenhöhe von 16 cm benötigen Personen im Rollstuhl eine Rampe und somit die Hilfe durch das Fahrpersonal. Auch ein Teil der Personen mit Rollator kann nicht ohne Personalhilfe ein- oder aussteigen. Für einen autonomen Zustieg von Personen mit Rollator oder im Rollstuhl (d.h. ohne Hilfestellung des Fahrpersonals) ist diese Höhe nicht ausreichend. Hierfür besteht die Möglichkeit, die Bushaltestelle mit einer sogenannten „hohen“ Haltekante auszustatten.

2.2 Option "hohe" Haltekanten – autonomer Zustieg

Fehlende Norm

Gemäss aktueller Auslegung der gesetzlichen Grundlagen[2] müssen stark frequentierte Bushaltestellen[3] im Hinblick auf die Benützung durch gehbehinderte Personen grundsätzlich über hohe Haltekanten verfügen, damit möglichst vielerorts keine Personalhilfe nötig ist. Eine solche Haltekante ist ca. 22 cm hoch.

Es ist jedoch festzuhalten, dass die Funktionsfähigkeit hoher Bushaltekanten zurzeit noch nicht abschliessend nachgewiesen ist. Erste Erfahrungen mit einer 22 cm hohen Kante konnten in der Stadt Zürich mit einer Pilothaltestelle (Zürich, Neunbrunnen) gemacht werden. Dieser Test hat gezeigt, dass weitere Abklärungen sowohl auf baulicher als auch auf fahrzeugtechnischer Seite erforderlich sind. Die Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) erarbeitet zurzeit die Schweizer Norm SN "Hindernisfreier Verkehrsraum", in der die Ausgestaltung der Haltstellen definiert werden soll. **Die Empfehlung wird angepasst, sobald neue Erkenntnisse zur Funktionsfähigkeit von hohen Bushaltekanten vorliegen.**

Nicht für alle Bustypen geeignet

Hohe Haltekanten stellen auch besondere Anforderungen an die eingesetzten Busse. So können aufgrund der Türsysteme nicht alle heute im Einsatz stehenden Busse hohe Haltekanten anfahren. Des Weiteren darf das Fahrzeugchassis die hohe Haltekante bei der Ein- und Wegfahrt in die resp. von der Haltestelle nicht überragen. Dies bedeutet, dass hohe Kanten vor oder nach Kurven sowie bei Haltestellen in Busbuchten problematisch sind.

Beabsichtigt eine Gemeinde, hohe Haltekanten umzusetzen, ist diese Massnahme daher zwingend mit dem zuständigen marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen abzusprechen und zu koordinieren.

Mehrfachnutzen

Hohe Haltekanten ermöglichen bei entsprechender Abstimmung von Haltekante und Fahrzeug den autonomen Zustieg von Personen mit Rollator oder im Rollstuhl in die Fahrzeuge. Von hohen Haltekanten profitieren nicht nur gehbehinderte Personen: Sie bieten auch anderen Nutzergruppen wie z.B. Personen mit Kinderwagen oder Personen mit Rollkoffern Vorteile und erlauben unter anderem ein schnelleres und einfacheres Ein- und Aussteigen. **Für den Strasseneigentümer können sich ebenfalls Vorteile ergeben**, da durch den Zustieg ohne Rampe die Manövrierfläche bedeutend weniger breit ausgestaltet werden muss, was zu geringerem Landverbrauch führt und evtl. Landerwerb hinfällig macht.

Die genauen Abmessungen sind im Anhang 2 abgebildet.

---

[2] U.a. ein juristisches Gutachten, das vom Amt für Verkehr, vom Zürcher Verkehrsverbund und von den Verkehrsbetrieben Zürich in Auftrag gegeben wurde.

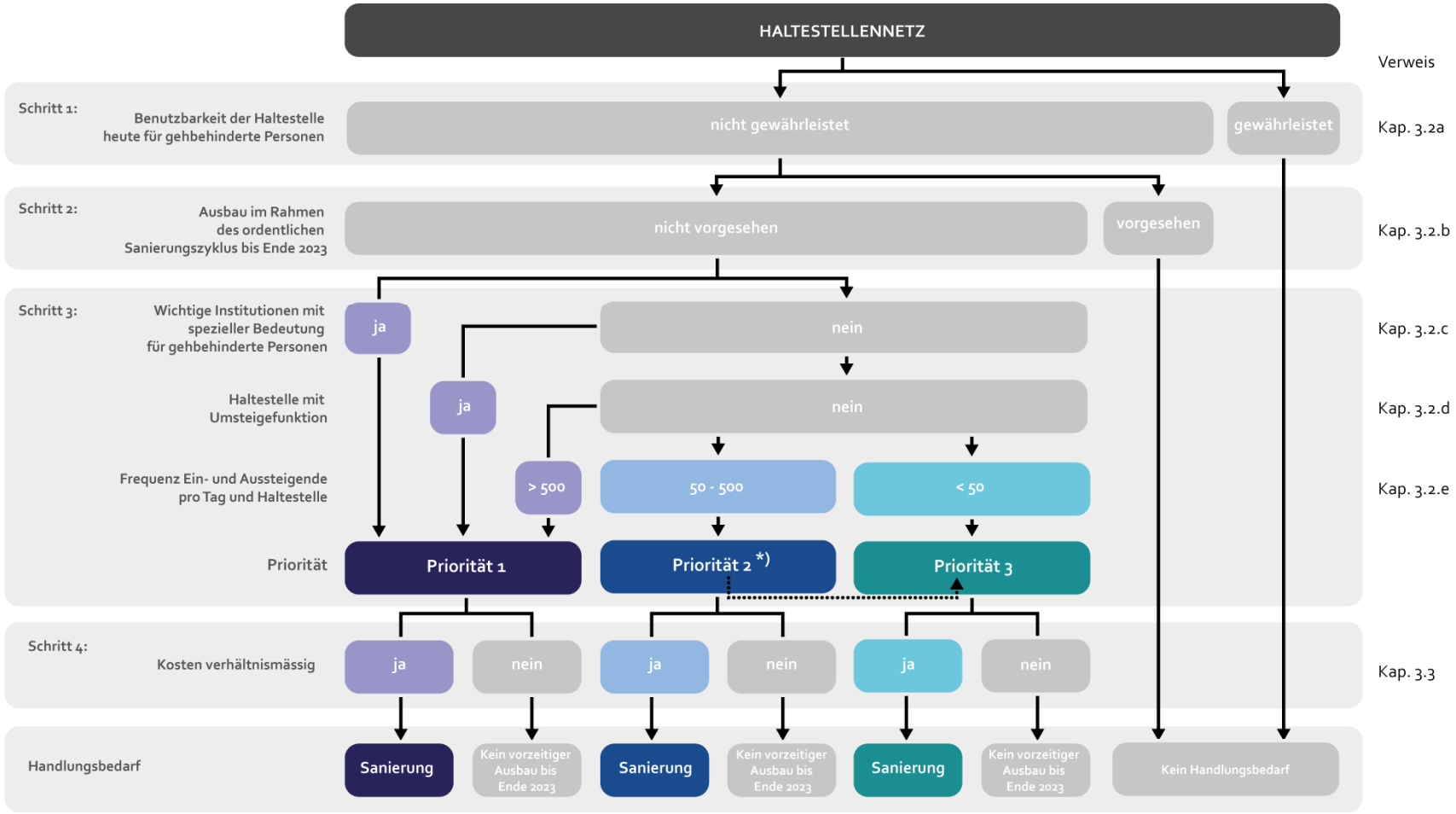
[3] Siehe Haltestellen der 1. Priorität gemäss Ablaufschema Kapitel 3.1.

3 Zusätzliche hindernisfreie Ausbauten bis Ende 2023

Bushaltestellen, die bis zum 31. Dezember 2023 nicht im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten ausgebaut werden können, sind gemäss gesetzlichen Vorgaben – sofern verhältnismässig – zusätzlich hindernisfrei auszubauen. Der Kanton Zürich empfiehlt dazu ein Vorgehen in vier Schritten:

1. Ermittlung der Haltestellen, die heute durch gehbehinderte Personen nicht benutzbar sind. (Grundlage dafür bietet die Bushaltestellenerhebung der Gemeinden auf Veranlassung des ZVV aus dem Jahr 2013)
2. Ermittlung der Haltestellen, die bis Ende 2023 **nicht** im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten ausgebaut werden können.
3. Priorisierung der Haltestellen: Sie gibt Hinweise dazu, welche Haltestellen vorrangig ausgebaut werden sollten, und hilft zudem bei der Abschätzung der Verhältnismässigkeit (Schritt 4).
4. Beurteilung der Verhältnismässigkeit

3.1 Vorgehensschema



*) Haltestellen 2. Priorität können in Haltestellen 3. Priorität umgeteilt werden:
- wenn die Nachbarhaltestelle mit nahezu gleichem Einzugsgebiet hindernisfrei ist oder
- wenn das Umfeld der untersuchten Haltestelle nicht hindernisfrei ist.

Siehe Fallbeispiele im Anhang

Abbildung 1 Vorgehensschema

3.2 Erläuterungen

a. Heutige Benutzbarkeit der Haltestelle für gehbehinderte Personen

Grundsätzlich gilt eine Haltestelle für gehbehinderte Personen als benutzbar, wenn der Einstieg in den Bus mindestens mittels Rampe und Hilfestellung durch das Fahrpersonal möglich ist.

Eine Haltestelle mit einer Haltekantenhöhe von mindestens 10 cm und einer Breite von mindestens 2.3 m im Manövrierbereich (d.h. auf einer Länge von mindestens 4 m) ermöglicht im Regelfall eine Mitnahme von gehbehinderten Personen. Die gesetzlich zulässige Rampenneigung wird dabei ausgereizt und der Zustieg für gehbehinderte Personen ist nicht ideal. Diese Grenzwerte für eine Benutzung einer Bushaltestelle (Abbildung 2) sind daher nicht mit dem baulichen Standard bei Neubauten und Sanierungen gleichzusetzen. **Bei Neubauten und Sanierungen ist stets der bauliche Standard gemäss Kapitel 2.1 resp. 2.2 umzusetzen.**

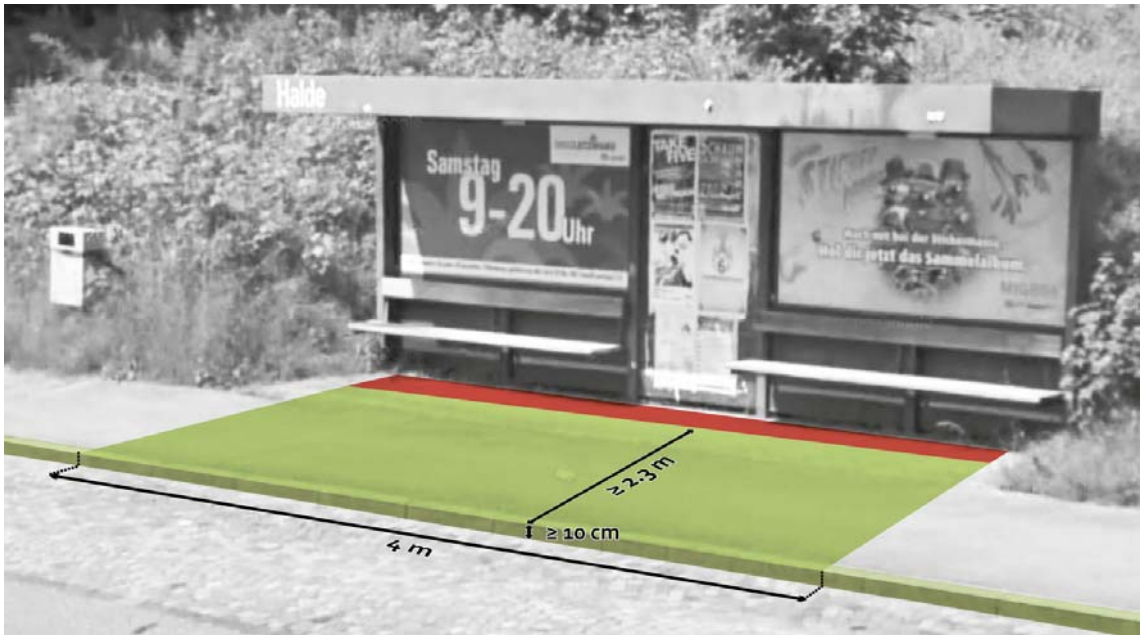


Abbildung 2 Mindestanforderungen für die Benutzbarkeit der Haltestellen

Bei einer Haltekantenhöhe kleiner 10 cm ist die aus Sicherheitsgründen vorgeschriebene maximale Rampenneigung von 18% nicht mehr gewährleistet und ein Ein- und Ausstieg ist für gehbehinderte Personen, insbesondere Rollstuhlfahrende (meist) nicht mehr möglich. Auch wenn die Breite des Manövrierbereichs kleiner als 2.3 m ist, gilt die Haltestelle als nicht benutzbar für Rollstuhlfahrende, da der Platz für eine Benutzung der Klapprampe nicht ausreicht.

Für Bushaltestellen, die die obigen Mindestmasse (Abbildung 2) nicht erreichen, empfiehlt sich die Prüfung eines Ausbaus ausserhalb des ordentlichen Sanierungszyklus.

b. Ausbau im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023

Stehen bis Ende 2023 ordentliche Sanierungen oder Drittprojekte an, können Haltestellen gleichzeitig hindernisfrei ausgebaut werden.

c. Wichtige Institutionen mit spezieller Bedeutung für gehbehinderte Personen

Relevant sind Alters- und Pflegeheime, Spitäler, Behindertenwerkstätten und weitere öffentliche Einrichtungen. Eine Haltestelle fällt in Priorität 1, wenn sich in ihrem Umkreis von 200 m solche Institutionen befinden.

d. Haltestelle mit Umsteigefunktion

Eine Haltestelle fällt in die Priorität 1, wenn eine Umsteigefunktion ausgewiesen wird. Dies ist der Fall, wenn die Haltestelle den Umstieg zur S-Bahn, zum Tramnetz und/oder zu anderen Regionalbuslinien herstellt. Werden indes mehrere hintereinander folgende Haltestellen durch Buslinien bedient, die über längere Strecken parallel geführt werden, handelt es sich nicht um Umsteigepunkte.

Detaillierte Informationen hierzu liegen bei den markverantwortlichen Verkehrsunternehmen vor.

e. Frequenz Ein- und Aussteigender

Relevant sind die Anzahl der Ein- und Aussteigenden pro Haltestelle (beide Richtungen, in der Regel zwei Haltekanten). Eine Haltestelle fällt beispielsweise in die Priorität 1, wenn sie mehr als 500 Ein- und Aussteigende pro Tag aufweist. Diese Informationen können beim marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen in Erfahrung gebracht werden.

3.3 Verhältnismässigkeit

Mit der Prüfung der Verhältnismässigkeit wird abgeschätzt, ob der zu erwartende Nutzen für die gehbehinderten Personen in einem angemessenen Verhältnis insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand, zu den Anliegen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes oder zu den Interessen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht. Die Verhältnismässigkeit muss von Fall zu Fall beurteilt werden.

Gemäss den Erfahrungen des Kantons Zürich entscheidet sich die Verhältnismässigkeit meist am Kriterium des wirtschaftlichen Aufwandes, also an den Ausbaukosten pro Haltestelle. Für eine Haltestelle mit hoher Priorität sind höhere Kosten verhältnismässig als für Haltestellen mit tieferer Priorität.

Hinweise zur Prüfung der Verhältnismässigkeit:

- Die Kostenermittlung erfolgt üblicherweise im Rahmen einer Vorstudie für einen Haltestellenumbau.
- Für die Beurteilung sind nur die Kosten relevant, die für die hindernisfreie Ausgestaltung notwendig sind. Nicht relevant sind z.B. Kanalsanierungen oder Radweganpassungen, die gemeinsam mit der hindernisfreien Anpassung der Bushaltestelle vorgenommen werden.

Neben den Kosten gibt es weitere Faktoren, die in eine Verhältnismässigkeitsprüfung einfliessen müssen (Ortsbildschutz, Heimatschutz, Verkehrs- und Betriebssicherheit etc.).

4 Empfehlung für weiteres Vorgehen

Das Amt für Verkehr und der Zürcher Verkehrsverbund empfehlen den Zürcher Gemeinden gemäss den untenstehenden Schritten vorzugehen und diese zu dokumentieren. Durch die Dokumentation wird sichergestellt, dass bei allfälligen rechtlichen Auseinandersetzungen die Anstrengungen und Überlegungen der Gemeinde gewürdigt werden können. Als Grundlage dient die Aufnahme der Bushaltestellen an kommunalen Strassen (2013).

Schritt 1: Auswertung der Haltekanten, die heute für gehbehinderte Personen als benutzbar beurteilt werden (siehe hierzu Erläuterungen 3.2.a). Für die Haltestellen, die für gehbehinderte Personen als benutzbar gelten, sind in der Regel keine weitergehenden Massnahmen erforderlich.

Schritt 2: Analyse der Haltestellen, die bis Ende 2023 voraussichtlich im Rahmen von Drittprojekten oder Haltestellenerneuerungen ohnehin umgebaut werden. Es muss sichergestellt werden, dass die Bushaltestellen im Regelfall bei der Sanierung hindernisfrei ausgestaltet werden. Für die Haltestellen, die saniert werden, sind keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich.

Schritt 3: Die Bedeutung der Bushaltestelle für gehbehinderte Personen wird mit Hilfe des Vorgehensschemas (Abbildung 1, Schritt 3) bestimmt. Das AFV und der ZVV empfehlen, für möglichst alle Haltestellen Machbarkeitsstudien mit Kostenschätzungen (+/-30%) auszuarbeiten. Bei sehr hohem Planungsaufwand kann dieser Schritt auf die Haltestellen der Priorität 1 und 2 reduziert werden.

Schritt 4: Auf Basis der Kostenschätzungen aus den Machbarkeitsabklärungen erfolgt die Beurteilung der Verhältnismässigkeit. Da der hindernisfreie Umbau von Bushaltestellen viele Kostenfaktoren beinhaltet, kann kein einheitlicher Schwellenwert für Umbaukosten angegeben werden.

Umsetzungsphase: Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass der Handlungsbedarf rechtzeitig erkannt wird. Die als verhältnismässig beurteilten Haltestellenumbauten können dann in einem Zeitraum von rund 10 Jahren bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist ausgelöst werden.

Anhang

Anhang 1: Baulicher Standard für hindernisfreie Haltestellen

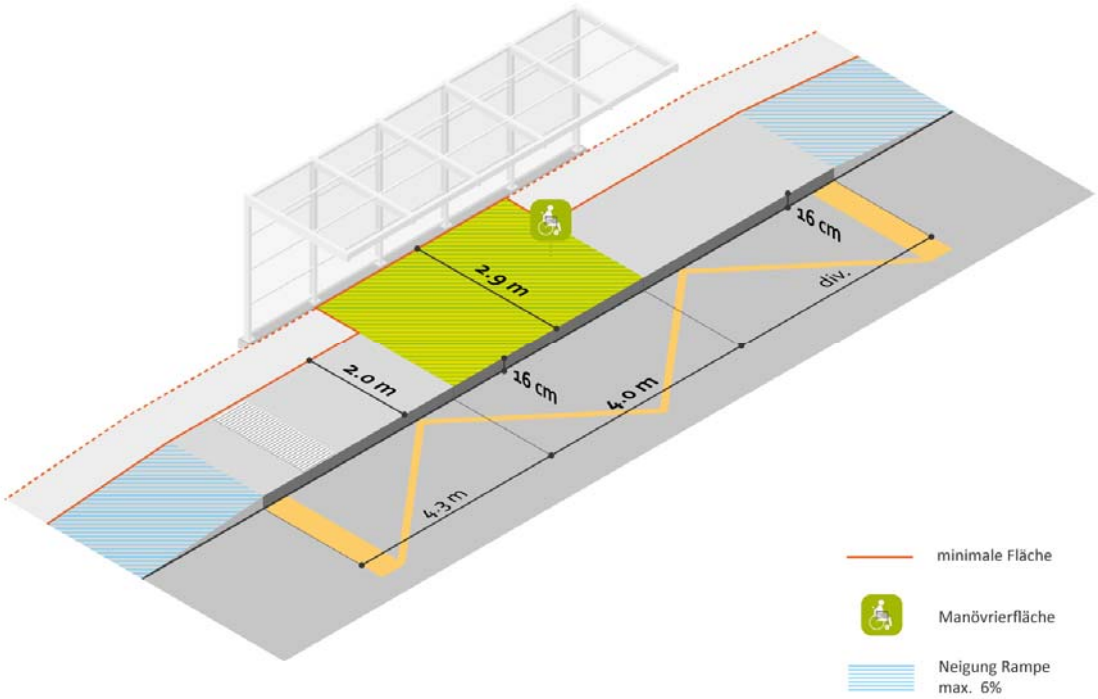


Abbildung 3 Baulicher Standard für hindernisfreie Haltestellen

Abweichungen von den baulichen Standards:

Die Breite der erforderlichen Manövrierfläche kann von 2.9 m auf minimal 2.3 m reduziert werden, wenn die räumlichen Verhältnisse dies erfordern und die Realisierung der Standardbreite unverhältnismässige Massnahmen auslösen würden.

Anhang 2: Option Ausbau mit hoher Haltekante

Hohe Haltekanten (≥ 22 cm) sollten gehbehinderten Personen den autonomen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Gemäss aktueller Interpretation der gesetzlichen Grundlagen wird der autonome Ein- und Ausstieg für stark frequentierte Bushaltestellen grundsätzlich gefordert. **Zurzeit ist die Funktionsfähigkeit der hohen Haltekanten allerdings nicht abschliessend nachgewiesen.**

Beabsichtigt eine Gemeinde hohe Haltekanten umzusetzen, ist diese Massnahme zwingend mit dem marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen zu koordinieren.

Die Empfehlung wird angepasst, sobald neue Erkenntnisse zur Funktionsfähigkeit von hohen Bushaltekanten vorliegen.

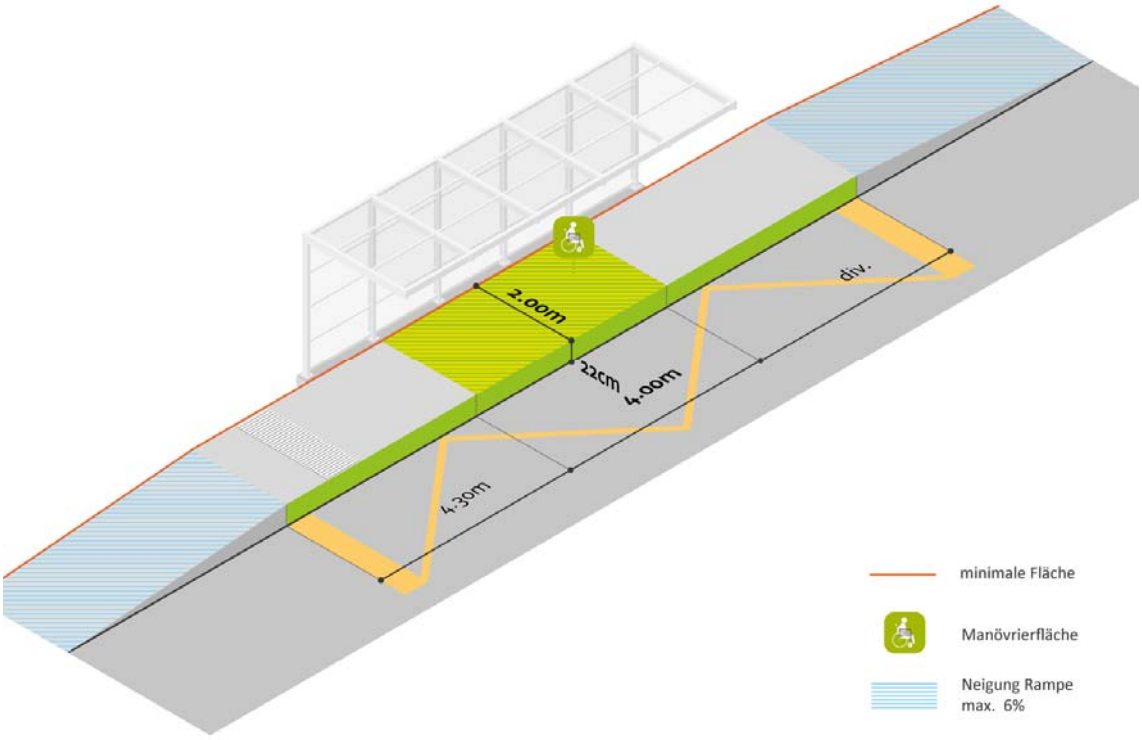


Abbildung 4 Bauliche Ausgestaltung "hoher" Haltekanten

Besondere Situationen:

Bei hohen Fahrgastfrequenzen empfiehlt es sich, den Manövrierbereich auf der ganzen Länge grosszügig zu dimensionieren.

In Ausnahmefällen kann von 2.0 m auf minimal 1.5 m reduziert werden, wenn die räumlichen Verhältnisse dies erfordern und die Realisierung der Standardbreite unverhältnismässige Massnahmen auslösen würde.

Fallbeispiele auf Gemeindestrassen

Haltestelle A

Grundlagen	
Haltekantenhöhe/Manövrierbereich	10 cm / 2.4 m
Ausbau im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023	Belagssanierung für das Jahr 2017 geplant
Wichtige Institutionen mit spezieller Bedeutung für gehbehinderte Personen	Nein
Umsteigepunkt	Nein
Frequenz Ein- und Aussteiger pro Tag	700

Auswertung gemäss Empfehlung	
Schritt 1	Die Benutzbarkeit der Haltestelle gemäss Kapitel 3.2.a ist gewährleistet. Sie entspricht den Mindestanforderungen (Haltekantenhöhe mind. 10 cm, Manövrierbereich mind. 2.3 m).
Schlussfolgerung	Die Schritte 2-4 können ausgelassen werden. Es besteht kein Handlungsbedarf für Massnahmen bis Ende 2023 (Frist Umsetzung BehiG). Finden im Bereich der Haltestelle Sanierungen oder ein Neubau statt (Belagssanierung 2017), sollten die Haltekanten gemäss baulichem Standard (Kapitel 2.1) umgebaut werden.

Haltestelle B

Grundlagen	
Haltekantenhöhe/Manövrierbereich	7 cm / 2.5 m
Ausbau im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023	Nein
Wichtige Institutionen mit spezieller Bedeutung für gehbehinderte Personen	Ja
Umsteigepunkt	Nein
Frequenz Ein- und Aussteiger pro Tag	1'500

Auswertung gemäss Empfehlung	
Schritt 1	Die Benutzbarkeit der Haltestelle ist nicht gewährleistet. Sie entspricht zwar der unter Kapitel 3.2.a aufgeführten Mindestanforderung beim Manövrierbereich (über 2.3 m), weist aber eine zu wenig hohe Haltekante auf (7 cm statt mindestens 10 cm). → Weiter zu Schritt 2
Schritt 2	Bei der Haltestelle findet keine Sanierung im ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023 statt, bei der die Haltestelle umgestaltet werden könnte. Eine Umsetzung im ordentlichen Sanierungszyklus ist daher nicht gewährleistet. → Weiter zu Schritt 3
Schritt 3	Aufgrund der wichtigen Institutionen für gehbehinderte Personen im Umkreis von 200 m um die Haltestelle und der Frequenz von 1'500 Ein- und Aussteigern fällt die Haltestelle in die Priorität 1.
Schlussfolgerung	Durch eine Machbarkeitsuntersuchung sollen die Kosten grob (+/-30%) ermittelt werden. Die Gemeinde entscheidet, ob ein Umbau verhältnismässig ist und setzt diesen gegebenenfalls um.

Haltestelle C

Grundlagen	
Haltekantenhöhe/Manövrierbereich	10 cm / 2.00 m
Ausbau im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023	Nein
Wichtige Institutionen mit spezieller Bedeutung für gehbehinderte Personen	Nein
Umsteigepunkt	Nein
Frequenz Ein- und Aussteiger pro Tag	250

Auswertung gemäss Empfehlung	
Schritt 1	Die Benutzbarkeit der Haltestelle ist nicht gewährleistet. Sie entspricht zwar der unter Kap. 3.2.a aufgeführten Mindestanforderung bei der Haltekantenhöhe (10 cm), weist aber einen zu geringen Manövrierbereich auf (2.0 statt 2.3 m). → Weiter zu Schritt 2
Schritt 2	Bei der Haltestelle findet keine Sanierung im ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023 statt, bei der die Haltestelle umgestaltet werden könnte. Eine Umsetzung im ordentlichen Sanierungszyklus ist daher nicht gewährleistet. → Weiter zu Schritt 3
Schritt 3	Es befinden sich keine wichtigen Institutionen für gehbehinderte Personen im Umkreis von 200 m um die Haltestelle, die Haltestelle weist keine Umsteigefunktion auf und sie wird durch 250 Ein- und Aussteiger frequentiert. Daraus ergibt sich die Priorität 2 für die Haltestelle. Dabei sind die Haltestellen in der Umgebung sowie die Hindernisfreiheit der Umgebung der Haltestelle zu berücksichtigen. Je nach Situation ist eine Abstufung zur Priorität 3 möglich.
Schlussfolgerung	Durch eine Machbarkeitsuntersuchung sollen die Kosten grob (+/-30%) ermittelt werden. Die Gemeinde entscheidet, ob ein Umbau verhältnismässig ist und setzt diesen gegebenenfalls um.