



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr



# Hindernisfreie Bushaltestellen Empfehlung zur Ausgestaltung



### **Impressum**

Amt für Verkehr (AFV)  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)  
Hofwiesenstrasse 370  
8090 Zürich

### **Versionenübersicht**

Version 1.0    Erstfassung: 7. April 2014  
Version 2.0    Aktualisierte Fassung: 30. April 2018

### **Vernehmlassung zur 2. Version**

Zur Vernehmlassung wurden eingeladen:  
Behindertenkonferenz Kanton Zürich,  
Marktverantwortliche Verkehrsunternehmen ZVV,  
Tiefbauamt des Kantons Zürich

## Inhaltsverzeichnis

Glossar	3
<b>Was ist neu</b>	<b>4</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<b>2 Baulicher Standard</b>	<b>6</b>
<b>3 Zusätzliche hindernisfreie Ausbauten bis Ende 2023</b>	<b>8</b>
3.1 Vorgehensschema	9
3.2 Erläuterungen	10
3.3 Verhältnismässigkeit	11
<b>4 Empfehlung für das weitere Vorgehen</b>	<b>12</b>
Anhang	13

## Glossar

Autonomer Zustieg	Zustieg zum Fahrzeug ohne Hilfe vom Fahrpersonal (für gehbehinderte Personen; Fahrgäste im Rollstuhl)
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz vom 1. Januar 2004
Frequenz	Ein- und Aussteigende 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
Hohe Haltekante	Haltestellentyp mit 22cm hoher Kante
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
VAböV	Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs

# Was ist neu

Die aktualisierte Fassung (Version 2.0) der Empfehlung ersetzt die Erstfassung (Version 1.0) vom 7. April 2014. In der aktualisierten Fassung werden neu hohe Haltekanten als baulicher Standard empfohlen. Deren Praxistauglichkeit konnte zwischenzeitlich bestätigt werden.

Die Erstfassung der Empfehlung sah als baulichen Standard für Bushaltestellen eine Haltekantenhöhe von 16 cm vor. Hohe Haltekanten (22 cm Kantenhöhe) wurden als Option aufgeführt. Zum Zeitpunkt 2014 befanden sich hohe Haltekanten noch in der Pilotphase und Erfahrungen aus dem Betrieb haben gefehlt.

Die vorliegende, aktualisierte Zweitfassung empfiehlt hohe Haltekanten als baulichen Standard. Mittlerweile konnte durch die Umsetzung von hohen Haltekanten bei rund 30 Bushaltestellen im Kanton Zürich deren Praxistauglichkeit bestätigt werden. Zudem wurde in der Zwischenzeit mit der Anpassung der Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) der autonomen Benutzbarkeit von Bushaltestellen ein höherer Stellenwert beigemessen. Die Umsetzung hoher Haltekanten wird auch in der VSS-Norm SN 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum" abgebildet.

Insbesondere stark frequentierte Bushaltestellen und Bushaltestellen in der Nähe von für Gehbehinderte / Personen im Rollstuhl wichtigen Institutionen müssen einen autonomen Ein-/Ausstieg (d.h. ohne Hilfe des Fahrpersonals) ermöglichen. Ein autonomer Ein-/Ausstieg kann für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollatoren nur mittels hohen Haltekanten gewährleistet werden. Aber 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 ein schnelleres und einfacheres Ein- und Aussteigen. Für den Strasseneigentümer ergeben sich bei der Realisierung von hohen Haltekanten in der Regel ebenfalls Vorteile, da durch den Zustieg ohne Rampe die Manövriertfläche auf der Haltestelle weniger breit ausgestaltet werden muss, was den Landbedarf verringert.

Die obengenannten Änderungen in den baulichen Standards betreffen den Neubau resp. Umbau von heute nicht hindernisfreien Bushaltestellen. Bushaltestellen, die seit 2014 auf Basis der Erstaufgabe der vorliegenden Empfehlungen mit 16 cm hohe Haltekanten ausgestattet wurden, müssen gemäss aktueller Einschätzung bis Ende 2023 nicht nochmals umgebaut werden.

# 1 Ausgangslage

## Rechtzeitige Planung

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG)<sup>1</sup>, das am 1.1.2004 in Kraft getreten ist, verlangt, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Diese zwanzigjährige Frist läuft Ende 2023 ab. Daraus folgt, dass bis 2023 auch die Bushaltestellen den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen angepasst werden müssen. Drei Viertel der Frist sind nun verstrichen. Da Planungsverfahren, Budgetierung und Realisierung von Umbaumaassnahmen erfahrungsgemäss mehrere Jahre beanspruchen, empfiehlt der Kanton Zürich den Gemeinden, die Planung – falls noch nicht gestartet – möglichst rasch anzugehen. So kann eine etappenweise Umsetzung noch bis Ende 2023 erfolgen.

## Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben

Damit der öffentliche Verkehr hindernisfrei ausgestaltet ist, bedarf es einerseits geeigneter Fahrzeuge. Mittlerweile bieten alle Busse im ZVV-Gebiet niederflurige Einstiegsmöglichkeiten. Andererseits müssen auch die Haltestellen entsprechend der VAböV 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 hingegen 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.

## Hindernisfreier Ausbau im Rahmen der Verhältnismässigkeit

Ein Teil der Bushaltestellen kann im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung oder im Zuge von Drittprojekten bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist 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.

---

<sup>1</sup> Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3)

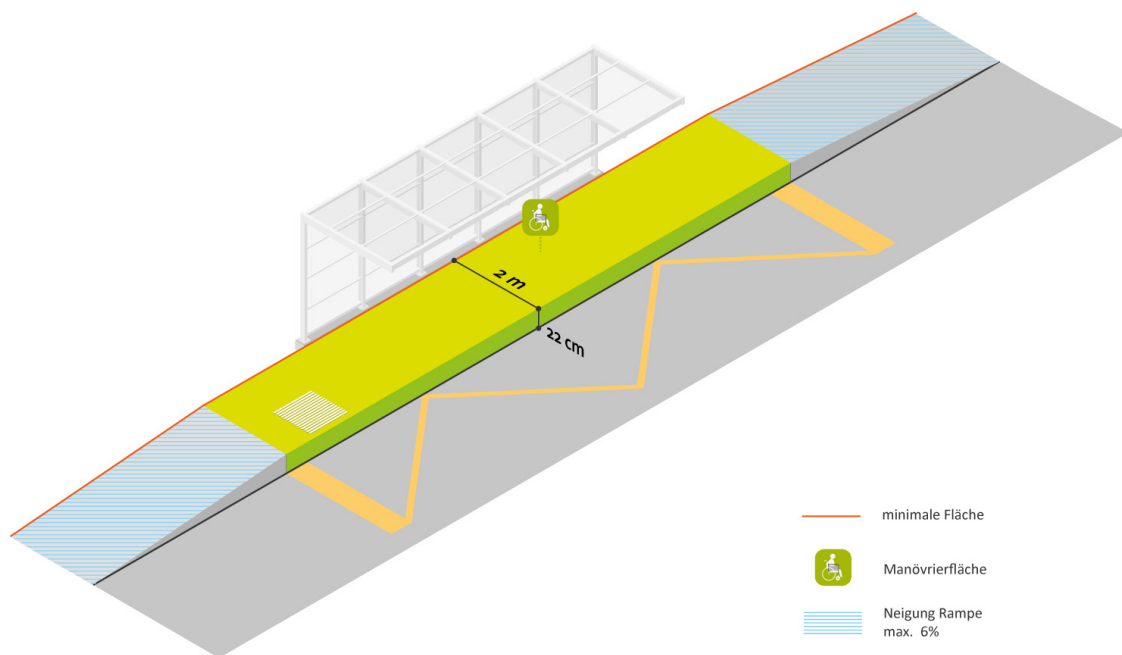
## 2 Baulicher Standard

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

Insbesondere stark frequentierte Bushaltestellen und Bushaltestellen in der Nähe von für Gehbehinderte / Personen im Rollstuhl wichtigen Institutionen müssen einen autonomen Ein-/Ausstieg (d.h. ohne Hilfe des Fahrpersonals) für gehbehinderte Personen ermöglichen.<sup>2</sup> Ein autonomer Ein-/Ausstieg kann für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollatoren nur mittels Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm gewährleistet werden. Für den Strasseneigentümer ergeben sich bei der Realisierung von solch hohen Haltekanten in der Regel ebenfalls Vorteile, da durch den Zustieg ohne Rampe die Manövrierfläche auf der Haltestelle weniger breit ausgestaltet werden muss, was den Landbedarf verringert und evtl. Landerwerb hinfällig macht.

Der Kanton Zürich empfiehlt daher die hohe Haltekante als Standard:

- Haltekantenhöhe: 22 cm, «Zürich-Bord» auf der gesamten Haltekantenlänge
- Breite der Manövrierfläche:  $\geq 2.0$  m auf der ganzen Fahrzeuglänge



**Abbildung 1: Schema Baulicher Standard für hindernisfreie Bushaltestellen**

Die detaillierten baulichen Standards des Tiefbauamts des Kantons Zürich wurden aufgrund dieser Erkenntnisse ergänzt. Die Detailausführung kann den Normalien TBA 207 «Bushaltestelle Haltekante 22 cm» und TBA 658 «Randstein Zürich-Bord» entnommen werden ([www.tba.zh.ch](http://www.tba.zh.ch)).

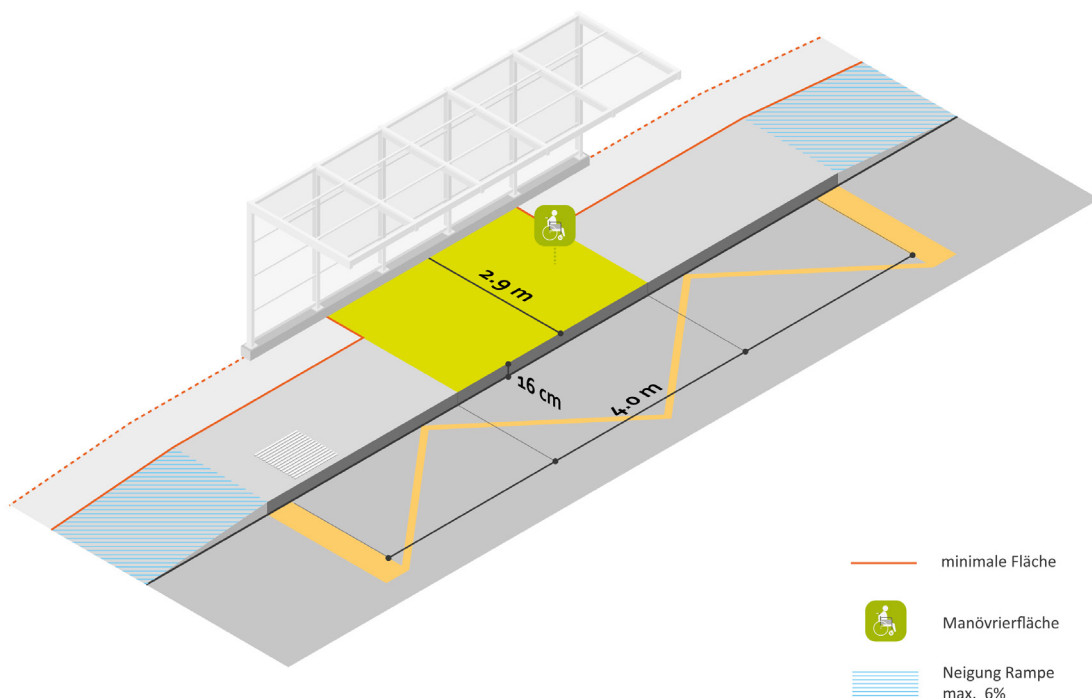
<sup>2</sup> Vgl. ein juristisches Gutachten aus dem Jahr 2012 der Universität Basel, das vom Amt für Verkehr, vom Zürcher Verkehrsverbund und den Verkehrsbetrieben Zürich in Auftrag gegeben wurde.

Ist das Realisieren einer Haltekante von 22 cm mit einer Breite von  $\geq 2.0$  m auf der ganzen Länge am bestehenden Standort der Haltestelle aus geometrischen Gründen nicht möglich, soll entweder:

- die Verschiebung der Bushaltestelle unter Einbezug der marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen oder
- eine verkürzte hohe Haltekante mit einer Breite  $\geq 2.0$  m auf einer Länge von mindestens 4.0 m geprüft werden. In Ausnahmefällen kann der Manövriertbereich von 2.0 m auf minimal 1.4 m reduziert werden, wenn die räumlichen Verhältnisse dies erfordern. Es ist dabei aber zu beachten, dass dies bezüglich der Sicherheit und des Unterhalts (z.B. Schneeräumung) Nachteile mit sich bringen kann.

Ist die Realisierung einer hohen Haltekante auch bei einer Verschiebung oder in verkürzter Form nicht möglich, so soll eine 16 cm hohe Haltekante mit den folgenden Eckwerten realisiert werden:

- Haltekantenhöhe: 16 cm
- Breite der Manövriertfläche:  $\geq 2.9$  m auf der ganzen Fahrzeuglänge, mindestens aber auf einer Länge von 4.0 m. In Ausnahmefällen kann der Manövriertbereich von 2.9 m auf minimal 2.3 m reduziert werden, wenn die räumlichen Verhältnisse dies erfordern.



**Abbildung 2: Schema Bushaltekante 16 cm**

### **3      Zusätzliche hindernisfreie Ausbauten bis Ende 2023**

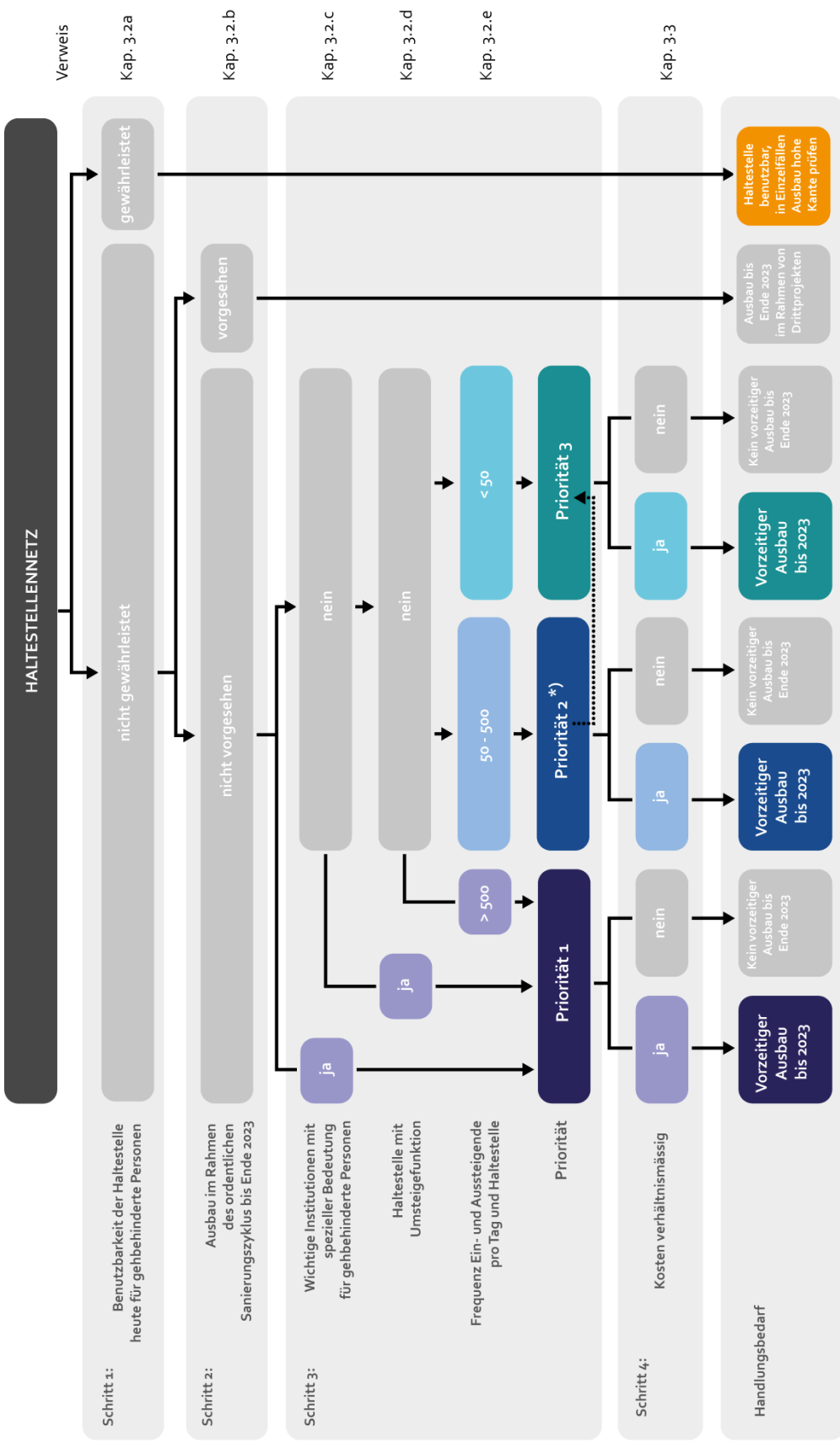
Ein Teil der Bushaltestellen kann im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung oder im Zuge von Drittprojekten bis Ende 2023 mit verhältnismässig geringem Aufwand und unter Nutzung von Synergien hindernisfrei umgebaut werden.

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

1. Ermittlung der Haltestellen, die heute durch gehbehinderte Personen nicht benutzbar sind.
2. Ermittlung der Haltestellen, die bis Ende 2023 nicht im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten ausgebaut werden.
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.

Abbildung 3 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. Der autonome Zustieg ist aber erst ab einer Kantenhöhe von 22 cm gewährleistet.

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 4.0 m) ermöglicht im Regelfall eine Mitnahme von gehbehinderten Personen und Rollstuhlfahrenden. Die gesetzlich zulässige Rampenneigung wird dabei ausgereizt und der Zustieg für gehbehinderte Personen ist nicht ideal. Diese Grenzwerte für eine Benutzung einer Bushaltestelle (Abbildung 4) sind daher nicht mit dem baulichen Standard bei Neubauten und Sanierungen gleichzusetzen. Bei Neubauten und Sanierungen ist stets der bauliche Standard gemäss Kapitel 2 umzusetzen.

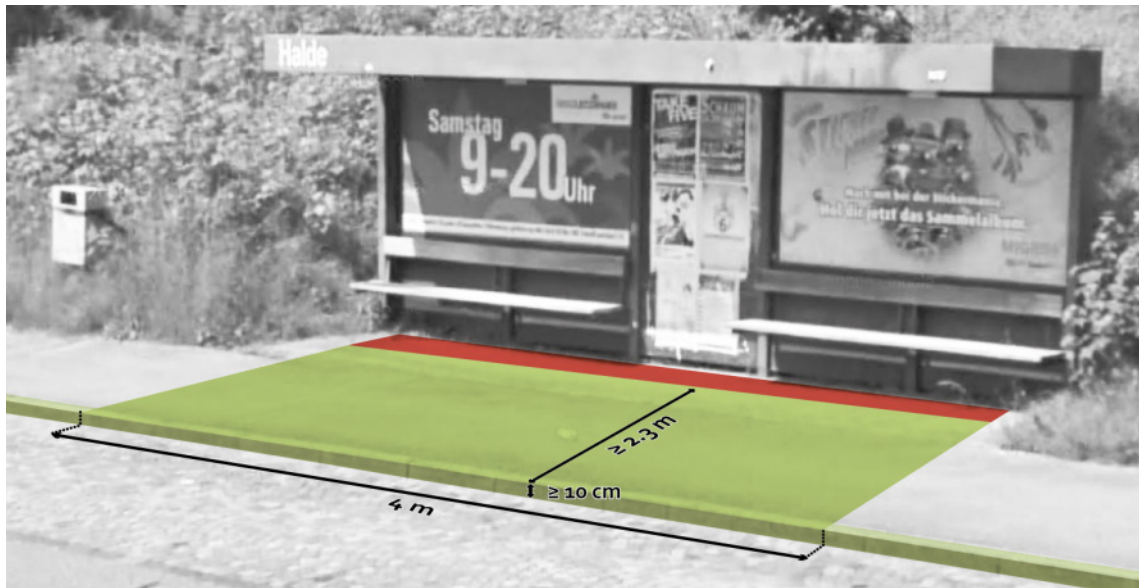


Abbildung 4 Mindestanforderungen für die Benutzbarkeit der Haltestellen

Bei einer Haltekantenhöhe unter 10 cm übersteigt die Rampenneigung den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebene maximalen Wert von 18%. Der Ein- und Ausstieg ist für gehbehinderte Personen, insbesondere Rollstuhlfahrende (meist) nicht mehr möglich oder riskant. 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.

Bushaltestellen, welche die obigen Mindestmasse (Abbildung 4) nicht erreichen, gelten als nicht benutzbar für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende.

Bei besonders wichtigen Haltestellen mit häufiger Nutzung durch Rollstuhlfahrende und gehbehinderte Personen soll auch bei bereits benutzbaren Haltestellen geprüft werden, ob eine hohe Haltekante bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist realisiert werden kann. Zur Beurteilung der Bedeutung einer Haltestelle können die Kriterien gemäss Kapitel 3.2.c–3.2.e zur Anwendung kommen.

### b. Ausbau im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023

Stehen bis Ende 2023 ordentliche Sanierungen oder Drittprojekte an, müssen 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 die 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 die Haltestelle den Umstieg auf die S-Bahn, das Tramnetz und/oder andere Regionalbuslinien herstellt. Werden indes mehrere hintereinander folgende Haltestellen durch Buslinien bedient, die über längere Strecken parallel geführt werden, handelt es sich bei diesen 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 Ausbaurkosten 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 beispielsweise Kanalsanierungen oder Radweganpassungen, die gemeinsam mit der Anpassung der Bushaltestelle vorgenommen werden.

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

## 4 Empfehlung für das weitere 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.

Schritt 1: Auswertung der Haltekanten, die heute für gehbehinderte Personen als benutzbar beurteilt werden (siehe hierzu Erläuterungen 3.2a). Für die Haltestellen, die für gehbehinderte Personen als benutzbar gelten, sind in der Regel keine zusätzlichen Ausbauten bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist erforderlich. Im Rahmen der üblichen Sanierung kann der Ausbau gemäss dem baulichen Standard auch nach Ablauf der Umsetzungsfrist erfolgen. Eine Ausnahme stellen besonders wichtige Haltestellen mit häufiger Nutzung durch Personen im Rollstuhl und gehbehinderten Personen dar, wo die Umsetzung des autonomen Zustieg (hohe Haltekante) bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist geprüft werden soll.

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 3, 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 bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist noch ausgelöst werden.

## Anhang

### Anhang 1: Fotos von Haltestellen mit hohen Haltekanten



## Fallbeispiele

### Haltestelle A

Grundlagen	
Haltekantenhöhe/Manövrierbereich	10 cm / 2.4 m
Ausbau im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus bis Ende 2023	Belagssanierung für das Jahr 2019 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). Die Sanierung ist 2019, das heisst noch vor Ablauf der BehiG-Frist, geplant.
Schlussfolgerung	Bis zur Sanierung müssen keine Massnahmen getroffen werden. Im Rahmen der Sanierung, werden die Haltekanten gemäss baulichem Standard (Haltekantenhöhe 22 cm) umgebaut.

### 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	800
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 800 Ein- und Aussteigern fällt die Haltestelle in die Priorität 1.
Schlussfolgerung	Durch eine Machbarkeitsuntersuchung sollen die Kosten grob (+/-30%) ermittelt werden. Der Strasseneigentümer entscheidet, ob ein Umbau verhältnismässig ist und setzt diesen gegebenenfalls um (Haltekantenhöhe 22 cm).

## Haltestelle C

### Grundlagen

Haltekantenhöhe/Manövrierbereich	10 cm / 2.3 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	550

### Auswertung gemäss Empfehlung

Schritt 1	Die Benutzbarkeit der Haltestelle ist gewährleistet. Sie entspricht den Mindestanforderungen (Haltekantenhöhe mind. 10 cm, Manövrierbereich mind. 2.3 m).
Schlussfolgerung	Die Haltestelle ist benutzbar, eine Sanierung innerhalb der BehiG-Frist ist nicht vorgesehen. Da sich die Haltestelle aber sowohl in der Nähe einer wichtigen Institutionen mit spezieller Bedeutung für gehbehinderte Personen befindet als auch mehr als 500 Ein- und Aussteiger aufweist, ist ein vorzeitiger Ausbau mit einer hohen Haltekante zu prüfen. Durch eine Machbarkeitsuntersuchung sollen die Kosten grob (+/-30%) ermittelt werden. Der Strasseneigentümer entscheidet, ob ein Umbau verhältnismässig ist und setzt diesen gegebenenfalls bis 2023 um (Haltekantenhöhe 22 cm).

