

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 17. Mai 2017

375.

Schriftliche Anfrage von Roger-Paul Speck betreffend Tramhaltestelle Schwamendingerplatz, Erfahrungen mit den engen Platzverhältnissen sowie Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation

Am 18. Januar 2017 reichte Gemeinderat Roger-Paul Speck (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/10, ein:

Der Schwamendingerplatz ist ein stark genutzter Umsteigeort. Die Tramlinien 7 und 9, sowie die Busse 61/62 und 75 halten dort. Zusätzlich generieren die Lebensmittelgeschäfte am Platz zeitweise starkes Personenaufkommen.

Seit dem Umbau der Tramhaltestelle Schwamendingerplatz ist die Situation für die Fussgängerinnen (und Fahrgäste) auf dem Haltestellenbereich stadtauswärts, d.h. an der Seite Saatlenstrasse prekär: Wollen Fahrgäste das Tram verlassen, können sie kaum aussteigen, weil sie an wartenden Fahrgästen nicht vorbeikommen. Ebenso schwierig gestaltet sich demzufolge das Einsteigen. In den Stosszeiten spitzt sich das Ganze zu. Auf dem erhöhten Haltestellenbereich können zwei Personen nicht aneinander vorbei gehen, weil der Haltestellenbereich schmal ist. Die Info-Steile, der Fahrplanaushang, die Sitzbänke und der Billetautomat sind in der Mitte platziert. Deshalb steht einem nur die Hälfte der ganzen Breite zum Gehen zur Verfügung. Steht eine Person mit einem Kinderwagen auf dem Perron, ist für die Fahrgäste alles blockiert. Sportliche Personen weichen deshalb spontan aufs tiefer gelegene Tramgleis aus, was bei einfahrenden Trams gefährlich ist. Mütter und Väter mit Kinderwagen können bei viel Publikum kaum ein Billet lösen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann wurde der Haltestellenbereich für welche Bausumme zuletzt umgebaut? Wusste man bei der Planung bereits, dass zwei Personen auf dem Gehbereich – zwischen dem Mobiliar der Haltestelle und der Perronkante - nicht aneinander vorbeikommen?
2. Wieso wurde der Haltestellenbereich nicht breiter gebaut?
3. Wie hoch schätzt der Stadtrat die Gefahr ein, dass sich eine Person verletzt, weil sie auf das tiefer gelegene Tramtrasse springt, um einer entgegenkommenden Person auszuweichen?
4. Wie nehmen die Fahrerinnen und Fahrer der VBZ die Situation wahr? Gab es gefährliche Situationen?
5. Wie kann die Haltestelle gestaltet werden, dass zwei Personen mit Einkaufstaschen aneinander vorbeikommen, ohne die andere aus dem Gleichgewicht zu bringen?
6. Gibt es einfache bauliche Massnahmen, die zu Verbesserung beim Ein- und Ausstieg führen?
7. Wie kann die Verkehrssicherheit der Benutzerinnen und Benutzer von Tram und Bus am Schwamendingerplatz im Allgemeinen erhöht werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2 («Wann wurde der Haltestellenbereich für welche Bausumme zuletzt umgebaut? Wusste man bei der Planung bereits, dass zwei Personen auf dem Gehbereich – zwischen dem Mobiliar der Haltestelle und der Perronkante - nicht aneinander vorbeikommen? Wieso wurde der Haltestellenbereich nicht breiter gebaut?»):

Der Haltestellenbereich am Schwamendingerplatz sowie die angrenzende Saatlenstrasse wurden im Rahmen der Gleissanierung 2014/15 umgebaut (vgl. auch STRB Nr. 487/2013). Dabei resultierten folgende Baukosten (einschliesslich Werkleitungen):

	Mio. Fr.
Gleisersatz	1,76
Haltestellenausrüstung	0,31
Elektrische Anlagen	0,23
Strassen- und Tiefbau	1,27
Total	3,58

Die Breite des gemeinsam von Tram und Bus genutzten Perrons basiert auf den Untersuchungen einer im Jahr 2010 durchgeführten Vorstudie unter Federführung des Tiefbauamts. In dieser Studie wurde die Querschnittsgestaltung im Haltestellenbereich definiert. Hierbei ist zu beachten, dass die zur Verfügung stehende Gesamtbreite durch die baulichen Gegebenheiten – das Schwamendingerhaus auf der Nordseite sowie die südlich der Saatlenstrasse angrenzenden Gebäude – vorgegeben ist. Der Spielraum für die Querschnittsgestaltung war somit eng begrenzt. Bei der Festlegung des Querschnitts galt es zudem, die verschiedenen Ansprüche gegeneinander abzuwägen. Dazu gehörten:

- Breite und Lage des Tramtrassees
- Breite der Fahrbahn Saatlenstrasse (unter Berücksichtigung der gegenseitigen Bus-Überholungen und der Velos im Gegenverkehr)
- Trottoir südlich der Saatlenstrasse mit durchgängiger Baumreihe
- Perronbreite der Tram- und Bushaltestellen

In Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen, aber auch aufgrund der gleisgeometrischen Rahmenbedingungen, wurde die Breite des gemeinsam von Trams und Bussen genutzten Perrons gegenüber dem vorherigen Zustand mit 3,3 m unverändert beibehalten. Wünschbar wären etwa 4 m gewesen (vergleichbar z. B. mit dem funktional ähnlichen Haltestellenperron Bucheggplatz/Ost der Linien 11, 69, 72 und 83).

Da das Perron nicht verbreitert werden konnte, wurden die Haltestellenausrüstung und die Anordnung der Haltepositionen dahingehend optimiert, dass sich die wartenden Fahrgäste besser auf dem gesamten Perron verteilen. Auch wurde die Durchlässigkeit verbessert, z. B. durch den Teilverzicht auf Zwischenwände bei den Unterständen.

Zu den Fragen 3 und 4 («Wie hoch schätzt der Stadtrat die Gefahr ein, dass sich eine Person verletzt, weil sie auf das tiefer gelegene Tramtrasse springt, um einer entgegenkommenden Person auszuweichen? Wie nehmen die Fahrerinnen und Fahrer der VBZ die Situation wahr? Gab es gefährliche Situationen?»):

Nach Beobachtungen der Verkehrsbetriebe (VBZ) ist die Belegung des Tram-/Bus-Perrons während der Nachmittagsspitze am grössten. Zu dieser Zeit steigen viele Fahrgäste aus den Buslinien aufs Tram um. Ein Grossteil der Fahrgäste wartet dann auf der nördlichen, den Tramgleisen zugewandten Perronhälfte, während auf der südlichen, den Bushaltestellen zugewandten Hälfte nur wenige Fahrgäste warten. Somit können Personen, die den Haltestellenbereich in Längsrichtung begehen, in der Regel auf die südliche Perronhälfte ausweichen.

Ein Ausweichen auf die Gleise findet nach Beobachtungen der VBZ – auch aufgrund der hohen Haltekante – nur vereinzelt statt. Häufiger sind Personen zu beobachten, die den direkten Weg zum Schwamendingerhaus wählen und deshalb im Haltestellenbereich die Tramgleise queren. Da aber ein unvermitteltes Ausweichen auf die Tramgleise an verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet vorkommen kann (z. B. rund um den Hauptbahnhof oder am Bahnhof Stadelhofen), sind die Trampilotinnen und Trampiloten bei der Einfahrt in Haltestellen mit vielen Wartenden sehr aufmerksam.

Im Rahmen der regelmässig durchgeführten VBZ-internen Sicherheitsaudits des Trambetriebs wurde zudem im März 2017 die Situation am Schwamendingerplatz gesondert überprüft. Dabei konnten keine gefährlichen Situationen festgestellt werden. Auch seitens Fahrpersonal wurden diesbezüglich keine ausserordentlichen Beobachtungen gemeldet.

Zu den Fragen 5 bis 7 («Wie kann die Haltestelle gestaltet werden, dass zwei Personen mit Einkaufstaschen aneinander vorbeikommen, ohne die andere aus dem Gleichgewicht zu bringen. Gibt es einfache bauliche Massnahmen, die zu Verbesserung beim Ein- und Ausstieg führen? Wie kann die Verkehrssicherheit der Benutzerinnen und Benutzer von Tram und Bus am Schwamendingerplatz im Allgemeinen erhöht werden?»):

Wie bereits bei der Antwort zu den Fragen 1 und 2 ausgeführt wurde, ist die zur Verfügung stehende Breite des Perrons vorgegeben, ebenso die Standorte der Fahrleitungsmasten. Bezüglich der Haltestellenausstattung – Wartehallen, Sitzgelegenheiten, Abfallkübel und Billettautomaten – ist zu beachten, dass diese so angeordnet werden müssen, dass die entsprechenden Manövrierflächen für Rollstuhlfahrende, Personen mit Kinderwagen usw. freigehalten werden. Die verschiedenen Elemente sollten zudem so platziert werden, dass sie auch gut auffindbar sind und tatsächlich genutzt werden. Spielräume bestehen deshalb primär beim Umfang der Haltestellenausstattung. Hier gilt es, die Anforderungen eines ungehinderten Zirkulierens mit den Komfortansprüchen der Wartenden abzuwägen.

Der Stadtrat sieht aufgrund der Beobachtungen der VBZ zurzeit keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Die VBZ werden die Situation aber weiter beobachten und falls sinnvoll bei den Haltestelleneinrichtungen entsprechende Massnahmen ergreifen. Andere allgemeine Vorkehrungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit drängen sich angesichts der beschriebenen Erfahrungen der VBZ nach Ansicht des Stadtrats nicht auf.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti