

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. April 2019

**279.**

### **Schriftliche Anfrage von Eduard Guggenheim betreffend Zielangaben der Tram- und Buslinien, Möglichkeiten und Kosten für eine Nachrüstung mit grösseren Aussen-Displays und auslösbaren akustischen Ansagen des Fahrtenziels für sehbehinderte Fahrgäste**

Am 9. Januar 2019 reichte Gemeinderat Eduard Guggenheim (AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/10, ein:

Die Angaben zu den Endstationen bzw. Endhaltestellen insbesondere auf den Displays der Fahrzeuge der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich geben oft Strassen- oder Platznamen an, die nicht nur für Orts-Unkundige, sondern auch für in der Stadt Wohnhafte kaum interpretierbar und schon gar nicht verortbar sind. So ist es für Personen, die nicht regelmässig dieselbe Strecke fahren, schlicht unverständlich, wo denn nun der 'Kienastewiesweg', das 'Dunkelhölzli', oder ironischerweise ausgerechnet der 'Zielweg' sein sollen.

Verständlich wären jeweils übergeordnete, ergänzende Angaben wie 'Witikon' zum 'Kienastewiesweg', 'Altstetten' zum 'Dunkelhölzli', oder 'Friesenberg' zum 'Zielweg'. Dies wird bei einigen Linien schon seit langem so gehandhabt, wie beispielsweise bei der Angabe 'Wollishofen' bei der Tramlinie 7.

Es ist nachvollziehbar, dass Bezeichnungen solcher klareren Zielangaben oft schwierig zu finden sind. Hilfreich wären dabei wohl Displays ähnlich denjenigen auf den Fahrzeugen von ZW und SBB, wenn auch in bescheidenerer Ausführung. Ein weiteres zu lösendes Problem ist zudem auch die fehlende Ausrüstung der Fahrzeuge für Sehbehinderte, auch dafür sollten einfache Lösungen gefunden werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es vorgesehen, wenigstens die in der nächsten Zeit neu zum Einsatz gelangenden neuen Fahrzeuge der VBZ mit grösseren Aussen-Displays auszurüsten, mit welchen die Angabe der übergeordneten Fahrziele mit angezeigt werden kann?
2. Besteht die Möglichkeit, sowohl die neuen wie auch die heute bereits eingesetzten Fahrzeuge mit einer bedarfsweise auslösbaren akustischen Ansage des Fahrtenziels auszurüsten, und zwar im Frontbereich der Fahrzeuge bzw. in ungefähre Übereinstimmung mit der Platzierung der tastbaren Einsteigemarkierungen für sehbehinderte Fahrgäste auf den Haltestellen?
3. Mit welchen Kosten ist zu rechnen, falls die neuen oder auch die bereits im Einsatz stehenden Fahrzeuge mit solchen Displays und Aussenlautsprechern aus- bzw. nachgerüstet werden?
4. Innerhalb welcher Zeitspanne wäre eine Nachrüstung bereits im Einsatz stehenden Fahrzeuge möglich?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Bei der Namensgebung von Haltestellen sind die Verkehrsbetriebe (VBZ) verpflichtet, sich nach den Vorgaben des Bundes und des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zu richten. So müssen gemäss Art. 27 Abs. 1 der bundesrätlichen Verordnung über die geografischen Namen (SR 510.625, GeoNV) Stationsnamen gewählt werden, die eindeutig sind, mit anderen Worten also klar zugeordnet werden können. Für neue Haltestellen werden deshalb grundsätzlich keine Quartiernamen mehr verwendet, da diese zu wenig spezifisch sind. Bezeichnungen wie «Wollishofen» (Linie 7) oder «Seebach» (Linie 14) sind historisch bedingt und würden heute nicht mehr zugelassen.

Überdies werden in allen Auskunftssystemen auf regionaler und nationaler Ebene (z. B. Online-Fahrplan) die offiziellen Namen gemäss Art. 27 Abs. 4 GeoNV, die sich jeweils sowohl aus dem Orts- als auch dem Haltestellennamen zusammensetzen, genannt. Damit können Haltestellen mit der gleichen Kurzbezeichnung der entsprechenden Ortschaft zugeordnet werden. Die korrekte Bezeichnung der Haltestelle «Dunkelhölzli» lautet demnach «Zürich, Dunkelholzli». Eine Ergänzung der bestehenden Endhaltestellennamen mit der Quartierangabe würde die Lesbarkeit entsprechend verschlechtern (z. B. «Zürich, Kienastewies (Witikon)» oder «Zürich, Dunkelholzli (Altstetten)»).

Für eine optimale Orientierung der Fahrgäste müssen die Endhaltestellen zwingend in allen Informationskanälen gleich benannt werden. Eine Einbindung von Quartiernamen in die Leit- und Auskunftssysteme wäre deshalb sehr aufwendig, indem eine neue Bezeichnung der Endhaltestellen nicht nur auf dem Fahrzeug, sondern auch auf den Fahrzeugbildschirmen, im Online-Fahrplan, auf den gedruckten Fahrplänen, auf den Liniennetzplänen, auf den Haltestellentafeln usw. übernommen werden müsste. Längere Haltestellennamen könnten insbesondere auf den Bildschirmen in den Fahrzeugen und auf den Haltestellentafeln aus Platzgründen nur mit einer kleineren Schrift abgebildet, abgekürzt oder abgeschnitten werden. Das führte dazu, dass entweder die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) bezüglich Schriftgrösse oder der Grundsatz der Gleichbenennung der Haltestellen nicht eingehalten werden können.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1** («Ist es vorgesehen, wenigstens die in der nächsten Zeit neu zum Einsatz gelangenden neuen Fahrzeuge der VBZ mit grösseren Aussen-Displays auszurüsten, mit welchen die Angabe der übergeordneten Fahrziele mit angezeigt werden kann?»):

Der Stadtrat hat im Zusammenhang mit dem Postulat, GR Nr. 2013/235, regelmässig darüber Bericht erstattet, wie bei der Beschaffung der neuen Flexity-Tramfahrzeuge eine bessere Lesbarkeit der seitlichen Beschriftungen sichergestellt werden kann. Dabei hat der Stadtrat ausgeführt, dass im Rahmen der Beschaffung der zukünftigen Tramgeneration Mindestgrössen der Linien- und Zielanzeigen definiert wurden. Die VBZ haben im Detail geprüft, wie die Lesbarkeit im Vergleich zu den Cobra-Anzeigen verbessert werden kann. Das Ergebnis stellt den besten Kompromiss für die Bedürfnisse der Fahrgäste im Innern und ausserhalb der Fahrzeuge dar. Auflösung und Lesbarkeit der Zielanzeige verbessern sich, da neu eine weisse 32-Pixel-Anzeige (analog den neuesten Trolley- und Hybridbussen der VBZ) eingesetzt wird. Technologie, Auflösung und Farbgebung dieser Anzeige wurden bereits mit den Behindertenverbänden und dem ZVV abgestimmt und unter verschiedenen Lichtverhältnissen als beste Variante evaluiert. Die Grössendefinition bei der Trambeschaffung wurde ebenfalls vorgängig mit dem Verband der Behindertenorganisationen (vormals BÖV, heute Inclusion Handicap) abgestimmt. Somit erfüllen die Anzeigen die besonderen Anforderungen von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität gemäss der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.342). Die Anzeigengrösse wurde zudem so gestaltet, dass die seitlichen Linien- und Zielanzeigen in einem Seitenfenster Platz finden, um nicht die Sicht nach aussen zu verschlechtern. Um den Erkennungswert der Liniennummern hoch zu halten, setzen die VBZ bei den Tramlinien weiterhin auf farbige Linienanzeigen. Bei den Flexity-Fahrzeugen kommen erstmals hochauflösende, farbige Linienanzeigen zum Einsatz. Die Linienanzeigen im Front- und Heckbereich sind, anders als beim Cobra-Tram, über der Zielanzeige montiert. Zudem kommt eine hochauflösende LED-Anzeige mit einer mehr als doppelt so grossen Fläche wie beim Cobra-Tram zum Einsatz. Dank der neuen Technologie sind auch die seitlichen Linienanzeiger flächenmässig über 60 Prozent grösser als bei den Cobra-Anzeigen.

Bei den Bussen ist auch bei Neubeschaffungen bereits das Maximum an möglicher Anzeigefläche erreicht. Längere Anzeigen könnten daher nur mit kleinerer Schrift und somit weniger lesbar dargestellt werden.

**Zu Frage 2** («Besteht die Möglichkeit, sowohl die neuen wie auch die heute bereits eingesetzten Fahrzeuge mit einer bedarfsweise auslösbaren akustischen Ansage des Fahrtenziels auszurüsten, und zwar im Frontbereich der Fahrzeuge bzw. in ungefährer Übereinstimmung mit der Platzierung der tastbaren Einstiegmarkierungen für sehbehinderte Fahrgäste auf den Haltestellen?»):

Das Fahrpersonal der VBZ teilt den sehbehinderten Fahrgästen unaufgefordert die Liniennummer sowie das Endziel mündlich mit, wenn diese sich im Bereich der taktil-visuellen Markierungen am Kopf einer Haltestelle aufhalten. Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit bedarfsweise auslösbaren akustischen Ansagen ist nicht vorgesehen.

Die VBZ sind jedoch bestrebt, die Situation für die sehbehinderten Fahrgäste weiter zu verbessern. Sie setzen dabei aber auf eine Branchen- statt auf eine Sonderlösung. So wird z. B. in Zug und in Basel eine App des Schweizerischen Sehbehindertenverbandes getestet, die solche und ähnliche Dienste übernehmen könnte. Zusammen mit dem ZVV beobachten die VBZ diesen Testbetrieb. Zu einem späteren Zeitpunkt wird entschieden, welche Massnahmen auch in Zürich umgesetzt werden sollen.

**Zu den Fragen 3 und 4 («Mit welchen Kosten ist zu rechnen, falls die neuen oder auch die bereits im Einsatz stehenden Fahrzeuge mit solchen Displays und Aussenlautsprechern aus- bzw. nachgerüstet werden? Innerhalb welcher Zeitspanne wäre eine Nachrüstung bereits im Einsatz stehenden Fahrzeuge möglich?»):**

Der Einbau von Aussenlautsprechern zur automatisierten akustischen Linien- und Endzielangabe ist nicht vorgesehen. Da eine Nachrüstung weitreichende Auswirkungen auf den Bordrechner, die Fahrzeugkonstruktion, das Leitsystem usw. hätte, ist es ohne Einbezug der verschiedenen Fahrzeughersteller und der Lieferanten des Leitsystems nicht möglich, eine Kosten- oder Termschätzung abzugeben. Es ist aber davon auszugehen, dass sich die Kosten auf mehrere Millionen Franken belaufen würden.

Zudem besteht das Risiko, dass bei derart weitgehenden Änderungen alle Fahrzeuge eine neue Zulassung des Bundesamtes für Verkehr benötigen würden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**