

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 30. September 2009

1285. Interpellation von Hans Jörg Käppeli und Joe Manser betreffend Ausgestaltung von Tramhaltestellen. Am 1. April 2009 reichten die Gemeinderäte Hans Jörg Käppeli (SP) und Joe Manser (SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2009/123, ein:

Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen für alle möglichst bequem, hindernisfrei und sicher benutzt werden können. Ein wichtiges Qualitätsmerkmal in diesem Sinne ist der stufenfreie Eintritt, Beispielhaft gelöst bei einem Cobratram an einer durchgehend hohen Haltekante. Am konsequentesten wird und wurde dies bei der Glattalbahn umgesetzt. Die Minimalisierung der Stufe bzw. der Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltekante gilt als Mass dafür, ob eine Haltestelle behindertengerecht ist oder nicht. Die Durchsetzung kann sich auf entsprechende Gesetze (z. B. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)) abstützen. Die damit erzielte Hindernisfreiheit dient aber einer ungleich grösseren Gruppe von Benützern der öffentlichen Verkehrsmittel: Personen mit Kinder- oder Einkaufswagen, mit Gepäck. Anderen vorübergehend oder dauernd, zum Teil altersbedingt, Mobilitätsbehinderten. Nicht zuletzt profitieren auch die Sportlichen und Fitten von bequemen Einstiegsverhältnissen. Die Behandlung der Weisung 281 zur Umgestaltung der Seefeldstrasse hat Fragen aufgeworfen und zu Widersprüchen geführt hinsichtlich Ausgestaltung von Tramhaltestellen, zu den geltenden Richtlinien und deren unterschiedlichen Anwendung.

Wir bitten deshalb den Stadtrat um eine detaillierte Auslegeordnung:

1. In den Gestaltungsstandards des Tiefbauamtes fällt auf, dass die Gestaltung und die städtebauliche Wirkung einer Tramhaltestelle höchste Priorität genießt.
 - 1.1 Wo aber sind die funktionalen Anforderungen (z. B. Einstieg, Spaltbreite, Stufe, Witterungsschutz, etc.) definiert?
 - 1.2 Wer hat diese Richtlinien festgelegt und wieso haben die funktionalen Aspekte im Interesse der Benutzer keine Priorität?
 - 1.3 Welches Gewicht haben die verschiedenen Departemente bei der Festlegung?
2. Welches sind die gültigen Lösungen bei der Erneuerung von Tramhaltestellen hinsichtlich der Länge von erhöhten Haltekanten?
 - 2.1 Wieso verwendet das Tiefbauamt weniger Lösungen als die von den VBZ vorgeschlagenen?
 - 2.2 Welches sind die Kriterien für die Einschränkungen/Kompromisslösungen?
3. Im Jahre 2002 wurde für die Grobnetzplanung im Rahmen der Umsetzung des BehiG ein Plan aller Haltestellen erstellt, aus dem die künftigen Ausprägungen der Haltekanten bei den Haltestellen, sogar aufgeteilt nach Fahrriichtung, ersichtlich sind.
 - 3.1 Ist der Stadtrat bereit den Plan zu aktualisieren und bis wann?
 - 3.2 Ist der Stadtrat bereit diesen Plan der SK Verkehr vorzulegen und im Internet (pdf) öffentlich zugänglich zu machen?
 - 3.3 Ist der Stadtrat bereit umgehend den bestehenden Plan ins Internet zu stellen?
 - 3.4 Gibt es eine schriftlich festgelegte Strategie zur konsequenten Umsetzung von hohen Tramhaltestellen?
4. Welche Funktion hat der ZVV bei der Festlegung der Richtlinien zur Ausgestaltung der Tramhaltestellen?
 - 4.1 Wie beteiligt sich der ZVV an der Finanzierung der Infrastruktur für die Erneuerung der Haltestellen, mit Investitionsbeiträgen und/oder über die Betriebskosten?

5. Wieso werden bei Neubauten von Haltestellen selbst in der Geraden, wenn alle Gleis und alle Strassenbeläge ersetzt werden und wenn keine nachbarlichen Interessen im Wege stehen vermehrt nur die kurzen Minimallösung «Kissen» realisiert? Wir bitten um eine detaillierte Aufstellen der Begründungen zu allen nach 2004 erstellten, in Bau befindlichen, beschlossenen oder in der Planung befindlichen Haltestellenerneuerungen.
6. Damit die hohen Haltekanten nicht den Bedürfnisse von FussgängerInnen im Wege stehen freizügig ein Tramgleis zu queren, haben die VBG bei der Umsetzung der Glattalbahn konsequent und erfolgreich die Fussgängerbeziehungen/-Wege als integrierender Bestandteil der Haltestelle sehr sorgfältig einbezogen. Die Haltestellen sind in diesem Sinne keine Hindernisse sondern Ziele bzw. Ausgangsorte der FussgängerInnen. Die Querung der Gleise erfolgt an klar definierten und übersichtlichen Stellen. Gleichzeitig wurde die Sicherheit erhöht, weil keine Personen mehr das Tramgleis im toten Winkel der Tramchauffeure und unvermittelt überqueren.
 - 6.1 Welche Strategien verfolgt der Stadtrat?
7. Die Reisegeschwindigkeit der Trams in Zürich ist anerkanntermassen ungenügend und sollte dringend wieder erhöht werden.
 - 7.1 Welche Wirkung hätten der durchgehende Einsatz von niederflurigen Trams (zB Cobra) und die gleichzeitige Umsetzung durchgehend hoher Haltekanten auf allen Haltestellen?
 - 7.2 Welche Strategie und welchen Zeitplan verfolgt der Stadtrat dies zu erreichen?
8. Wenn eine Tramhaltestelle auch von Bussen benutzt wird, kann die hohe Kante nicht oder nur eingeschränkt realisiert werden.
 - 8.1 Wir bitten um eine detaillierte Aufstellung aller Haltestellen in denen eine Buslinie verkehrt oder künftig dafür vorgesehen ist, unter Nennung der Buslinie.
 - 8.2 Sind bauliche Einschränkungen vorgesehen an Tramhaltestellen die nur von Nachtbussen angefahren werden, an denen tagsüber keine Busse verkehren?
9. Das Zusammenlegen einer Tram- und einer Bushaltestelle bietet zweifellos für einen Teil der Fahrgäste einen Vorteil bei Umsteigebeziehungen, Andererseits führt die Verhinderung von hohen Haltestellenkanten zu erheblichen Nachteilen bei der sehr viel grösseren Anzahl von Passagieren die nur ins Tram ein- und aussteigen möchten.
 - 9.1 Ab welchen hohen Frequenzen ist der Verzicht auf kombinierte Haltestellen zwingend, weil zu viele Reisende zu grosse Nachteile erleiden, bzw. das Umsteigen unnötig verlängert wird?
 - 9.2 Welcher Anteil an Umsteigern Tram-Bus rechtfertigt eine kombinierte Haltestelle?
 - 9.3 Sind die Ein-/Aussteiger der Busse auch wirklich Umsteiger oder haben diese lediglich dort Ihr Ziel bzw. Ausgangspunkt? Sind die Zahlen erhoben?
 - 9.4 Teilt der Stadtrat das Ziel, die Anzahl der kombinierten Haltestellen möglichst tief zu halten?
10. Die Minimalisierung der Stufe bzw. der Spaltbreite gilt als Kriterium dafür ob eine Haltestelle behindertengerecht ist oder nicht. Wieso hat die Stadt Zürich noch nie das «Kasselerbord» oder das «Dresdnerbord» eingesetzt, dass den Buschauffeuren erlaubt vollständig an die Haltekante zu fahren und nicht zwingt wegen dem «Angstzuschlag» unnötig weit entfernt von der Kante anzuhalten. Diese Lösungen sind pneuschonend und haben sich nicht nur im Ausland, sondern auch in der Schweiz schon bestens bewährt. Das «Dresdnerbord» kann auch in Tramhaltestellen eingesetzt werden und würde die Kompromisslösung mit den Kissen weitgehend erübrigen.

11. Welcher Zweck wird verfolgt mit dem Test der Basler Tango-Trams?
 - 11.1 Werden für eine Beschaffung von neuen Trams die vorhandenen baulichen Ausprägungen der Haltekanten bei den Haltestellen, die auf das Cobratram zugeschnitten sind, als Voraussetzung genommen oder erwägt der Stadtrat neue baulichen Richtlinien zu definieren.
 - 11.2 Ist beabsichtigt eine neue Tramgeneration zu beschaffen die länger ist als das Cobratram?
12. Plant der Stadtrat auf den nächsten Fahrplanwechsel die Angaben im Fahrplanaushang sowie in den Fahrzeugen mit Informationen zum Haltestellentyp der einzelnen Haltestellen zu ergänzen, so dass sichtbar wird, an welcher Haltestelle die Haltestellenkanten erhöht sind?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1.1: Die funktionalen Anforderungen für eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen sind in den Richtlinien «Umsetzung der Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, Stadträume 2010» in Teil 8, Kapitel 2.4, Behindertengerechte Gestaltung, festgehalten. Die dort definierten Grundlagen entsprechen der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV). Die funktionalen Anforderungen wie Spaltbreite und Einstieg sind in den Richtlinien und Verordnungen des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) definiert. Im Weiteren finden sich auch in der Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» entsprechende Angaben. Zudem haben die VBZ die funktionalen Anforderungen in den «Empfehlungen für die Planung von Strassenbahnanlagen auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Zürich» als Ausführungsbestimmungen festgelegt.

Zu Frage 1.2: Die oben erwähnte Richtlinie zur Umsetzung der Strategie Stadträume 2010 wurde durch die Delegation für Stadträumliche Fragen (DsF) am 2. November 2007 genehmigt. Der DsF gehören sowohl Vertreterinnen und Vertreter des Stadtrates als auch Direktorinnen bzw. Direktoren von Dienstabteilungen an. Die Richtlinie wurde von der übergeordneten «Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, Stadträume 2010» abgeleitet. Diese Strategie wurde im Mai 2006 vom Stadtrat verabschiedet. Damit verfügt die Stadt Zürich über eine gesamtstädtische Strategie für die Gestaltung der öffentlichen Stadträume, die für die Verwaltung als auch für Private, die an der Gestaltung des öffentlichen Raums beteiligt sind, verbindlich ist.

Im Vordergrund steht die Gesamtnutzung des Stadtraums. Ziel ist es, dass der Stadtraum als Ganzes für die Vielzahl aller Nutzergruppen lesbar ist. Insbesondere an Orten mit einer Vielzahl, teils unterschiedlicher Nutzungsansprüche wird versucht, allen Bedürfnissen den Verhältnissen entsprechend gerecht zu werden.

Im Konzept für die Umsetzung der Strategie Stadträume 2010 werden für Haltestellen unter anderem auch Grundsätze zu den Themen «Zugänglichkeit und Sicherheit» und «behindertengerechte Gestaltung» definiert.

Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) wurde vom Bundesrat festgelegt. Die funktionalen Anforderungen wurden von der schweizerischen Fachstelle für Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt.

Die «Empfehlungen für die Planung von Strassenbahnanlagen auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Zürich» wird durch die VBZ herausgegeben. Sie stützt sich auf die Regelwerke der VBZ und die Verordnungen des BAV.

Zu Frage 1.3: Das Tiefbauamt ist verantwortlich für die Planung, Projektierung, den Bau und den baulichen und betrieblichen Unterhalt von Strassen, Plätzen, Brücken, Unterführungen, Tunnels und Industrieleisen (Art. 14 Stadtratsbeschluss über die Departementsgliederung und -aufgaben). Strassenbauprojekte werden durch ein Projektteam entwickelt, das sich je nach Inhalt des konkreten Projekts departementsübergreifend zusammensetzt. Dem Tiefbauamt obliegt die Federführung, alle Beteiligten haben das gleiche Mitspracherecht. Die abschliessende Entscheidungsbefugnis liegt beim Stadtrat.

Zu Frage 2: Als Grundsatz gilt, dass neue Tramhaltestellen mit einer hohen Haltekante mit Absatz 30 cm auf einer Haltestellenlänge von 43 m realisiert werden. Die Spaltenbreiten betragen in der Geraden zwischen Haltekante und Trittbrett maximal 10 cm bei den vorderen Türen, 5 cm beim Einstieg für behinderte Personen (Türe 3 des Cobra-Trams) sowie 25 cm bei den hinteren Türen, zuzüglich einer Toleranz von 2 cm beim Einstieg für behinderte Personen.

Beim Vorliegen von besonderen Umständen (z. B. technische, funktionale oder städtebauliche Gründe) muss teilweise von diesem Grundsatz abgewichen werden, indem so genannte «Kissen» (Teilerhebung der Haltekante auf 30 cm) oder andere spezielle Lösungen realisiert werden.

Kissen und Rampen werden nach Möglichkeit vollständig in Wartehallen integriert. Die Manövriertfläche für Rollstuhlfahrer muss mindestens 8,40 m² betragen (Länge 4,20 m/Tiefe 2 m).

Zu Frage 2.1: Wie vorstehend ausgeführt werden Strassenbauprojekte durch interdisziplinäre, departementübergreifende Teams entwickelt. Somit ist gewährleistet, dass die Anliegen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen ausgewogen berücksichtigt werden können.

Zu Frage 2.2: Kriterien für Kompromisslösungen können sein:

- Bei geometrisch schwierigen Situationen (Haltestellen in Kurven) würde die Spaltbreite bei hohen Haltekanten zu gross und ungleichmässig, was eine Gefahr für die öV-Benutzenden darstellen würde.
- Kombinierte Haltestellen (Tram/Bus), da bei der Anfahrt der Busse an eine 30 cm hohe Haltekante die Gefahr von Beschädigungen der Busse besteht.
- Im Bereich von privaten Zugängen oder Einfahrten, wenn durch den Bau einer durchgehend hohen Haltekante die Erschliessung übermässig behindert oder ein unverhältnismässiger Eingriff in privates Eigentum entstehen würde.

- Intensiv genutzte und hochverdichtete Räume, in denen sich viele Menschen aufhalten und bewegen (auch quer zu den Haltestellen) und in denen die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum zahlreich und sehr unterschiedlich sind.
- Bei ungünstigen topographischen Randbedingungen wie z. B. Höhenverhältnisse von angrenzenden Bauten oder Einfahrten.
- Wenn angrenzende Gebäude unter Denkmalschutz stehen oder sich im Inventar der schützenswerten Bauten befinden und eine bauliche Veränderung der Umgebung dieser Gebäude nicht möglich ist.

Zu Frage 3.1: Das Konzept «Grobnetz Tram für behinderte Menschen in der Stadt Zürich» wird im Rahmen der Umsetzung laufend aktualisiert.

Zu den Fragen 3.2 und 3.3: Der Plan «Grobnetz Tram für behinderte Menschen in der Stadt Zürich» wird der SK Verkehr auf Wunsch vorgelegt. Die VBZ wird den Plan zudem im Internet als Übersichtsplan aufschalten.

Zu Frage 3.4: siehe Antwort zu Frage 1.1.

Zu den Fragen 4. und 4.1: Am 22. Oktober 2007 beschloss der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 32 Mio. Franken für Staatsbeiträge an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen. Dieser Rahmenkredit stellt eine Sonderfinanzierung dar, mit der eine behindertengerechte Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen bei der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn, der Forchbahn, der Schweizerischen Südostbahn und der Bremgarten–Dietikon-Bahn sowie verschiedener Tramhaltestellen in der Stadt Zürich verfolgt wird. Die Umsetzung dieses Projekts in der Stadt Zürich erfolgt im Rahmen des Konzepts «Grobnetz Tram für behinderte Menschen in der Stadt Zürich» durch die städtischen Dienstabteilungen.

Soweit der behindertengerechte Ausbau von Haltestellen im Rahmen der ordentlichen Erneuerung der Infrastruktur erfolgt, werden entsprechende Ausgaben gemäss § 3 Personenverkehrsgesetz i. V. m. § 25 Personenverkehrsgesetz über die Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe amortisiert.

Zu Frage 5: Wie vorstehend ausgeführt gilt der Grundsatz, dass neue Tramhaltestellen mit einer hohen Haltekante mit Absatz 30 cm auf einer Haltestellenlänge von 43 m realisiert werden. Bei ungünstigen geometrischen Verhältnissen wird als Minimallösung ein so genanntes «Kissen» (Teilerhebung der Haltekante auf 30 cm) bei der dritten Türe realisiert.

Eine Aufstellung über sämtliche Haltestellen, die seit 2004 erneuert wurden, die sich im Bau befinden oder deren Projektierung läuft, würde sehr umfangreich ausfallen, und soweit sich die behindertengerechte Ausgestaltung bzw. Erneuerung der Haltestellen erst in der Projektierungsphase befindet, sind Anpassungen der Projekte zu erwarten. Die Interpellanten sind deshalb eingeladen, mit den zuständigen Stellen (Tiefbauamt und VBZ) Kontakt aufzunehmen, damit die gewünschten Auskünfte anlässlich einer Besprechung zur Verfügung gestellt werden können.

Zu Frage 6: Im Unterschied zur Glattalbahn sind die Tramlinien und Haltestellen in der Stadt Zürich in eine dicht besiedelte Stadtstruktur und ein dichtes Verkehrsnetz eingebettet. Demgegenüber fährt die Glattalbahn auf einer Eigentrassee mit neuen Haltestellen. Dies hat zur Folge, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen (Fahrgäste, Zufussgehende, Anwohnerinnen und Anwohner usw.) weniger stark divergieren wie im dicht überbauten und intensiv genutzten Stadtraum. Viele Haltestellen in der Innenstadt befinden sich zudem auf Plätzen oder in Quartierzentren, wo nicht primär eine Bewegungsrichtung vorherrscht, die durch einen zentralen Übergang geregelt werden kann. An solchen Orten müssen verschiedenste Bewegungsrichtungen, Wunschlinien und Benutzergruppen berücksichtigt und die verschiedenen Interessen sorgfältig abgewogen werden, um eine ausgewogene Kompromisslösung zu finden.

Zu Frage 6.1: Die geltenden Grundsätze sind in der «Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, Stadträume 2010» sowie in den daraus abgeleiteten Gestaltungs-Standards für die behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen festgehalten (siehe Antwort zu Frage 1.1).

Zu Frage 7.1: Um diesen Zustand (Einsatz von ausschliesslich niederflurigen Trams sowie durchgehend hohe Haltekanten an allen Haltestellen) zu erreichen, wäre die Verlegung etlicher Haltestellen erforderlich, was umfangreiche und kostspielige Bautätigkeiten nach sich ziehen würde. Zwar wäre dann ein hindernisfreier Zugang von der Haltekante in die öffentlichen Verkehrsmittel möglich, was für sich allein betrachtet zu einer Reduktion der Fahrgastwechselzeiten führen würde. Umgekehrt darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass aufgrund der Verlegung von Tramhaltestellen längere Umsteigewege resultieren würden, was wiederum unerwünscht ist.

Zu Frage 7.2: Im Rahmen von ordentlichen Erneuerungen, der Umsetzung des Konzepts «Grobnetz Tram für behinderte Menschen in der Stadt Zürich» und der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen, wird unter Beachtung der massgeblichen Vorgaben und unter ausgewogener Berücksichtigung aller Interessen und Bedürfnisse versucht, das wichtige Anliegen auf hindernisfreien Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bestmöglich umzusetzen.

Zu Frage 8: An Haltestellen, an denen Busse aufgrund des Fahrwegs bzw. der Position der Haltestelle die Haltekanten «überstreichen» müssen, ist eine 30 cm hohe Haltekante nicht möglich. Soweit Busse eine Haltekante in gerader Linie anfahren können, wird nach technischen Lösungen für die gemeinsame Nutzung von hohen Haltekanten durch Bus und Tram gesucht.

Zu Frage 8.1: Die Haltestellen, auf denen sowohl Bus als auch Tram verkehren, sind aus der Beilage ersichtlich.

Zu Frage 8.2: Bei Tramhaltestellen, die nur von Nachtbussen angefahren werden, sind keine Einschränkungen in Bezug auf die Höhe der Haltekanten nötig. Nachtbusse können aufgrund des speziellen Regimes während der Nacht die ganze Breite der Haltestellen als Manövrierraum nutzen.

Zu Frage 9.1: Kombinierte Haltestellen (d. h. Tram und Bus halten an derselben Haltekante) entsprechen grundsätzlich einem Kundenbedürfnis, indem dadurch ein rasches und bequemes Umsteigen ermöglicht wird.

Für die Beurteilung der Frage, ob an einem bestimmten Ort eine kombinierte Haltestelle realisiert werden soll, ist nicht in erster Linie die Frequenz (Anzahl Reisende) massgebend, da aufgrund der Frequenzen nicht zwingend auf Umsteigevorgänge geschlossen werden kann. Die Frage wird somit im Einzelfall beurteilt aufgrund der Ausbildung der Haltestelle, der geometrischen Randbedingungen, der Platzverhältnisse im Umfeld usw.).

Zu Frage 9.2: Es gibt keinen derartigen Schwellenwert. Der Entscheid für oder gegen eine kombinierte Haltestelle ist von den oben genannten Faktoren abhängig.

Zu Frage 9.3: Basierend auf den Zahlen der ein- und aussteigenden Personen kann wie erwähnt nicht zwingend auf Umsteigevorgänge geschlossen werden. Es existieren lediglich Zahlen über ein- und aussteigende Reisende, nicht aber über umsteigende Personen.

Zu Frage 9.4: Der Stadtrat unterstützt das wichtige Ziel, dass möglichst alle Haltestellen – ob kombiniert oder nicht – behindertengerecht ausgestaltet werden.

Zu Frage 10: Es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche die technischen Möglichkeiten für die Verwendung eines so genannten «Kombibords» untersucht. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass aufgrund unterschiedlicher Fahrzeuge/Spurweiten die bereits vorhandenen Lösungen («Dresdnerbord», «Kasselerbord») nicht ohne Weiteres eingesetzt werden können. Zudem wurde bisher auch in Deutschland kein «Kombibord» mit einem Absatz von 30 cm eingebaut.

Zu Frage 11: Vom Testbetrieb erwarten die VBZ wertvolle Erkenntnisse darüber, wie sich ein bestehendes Fahrzeugkonzept auf dem VBZ-Netz und im Zürcher Verkehrsalltag verhält. Diese Erkenntnisse fliessen anschliessend in die nächsten Fahrzeugausschreibungen ein.

Zu Frage 11.1: Unter Vorbehalt heute noch nicht bekannter technischer Lösungen wird an den bestehenden baulichen Ausprägungen für künftige Ausschreibungen festzuhalten sein.

Zu Frage 11.2: Die neue Tramgeneration wird voraussichtlich länger als das Cobratram sein.

Zu Frage 12: Eine Ergänzung der Fahrplanaushänge mit Informationen zum Haltestellentyp ist nicht geplant. In der Informationsbroschüre des ZVV «Reisen mit beeinträchtigter Beweglichkeit» (<http://www.zvv.ch/de/service/handicap/>) ist eine Liste jener Haltestellen ersichtlich, die teilweise oder durchgehend auf 30 cm erhöht sind.

Mitteilung je unter Beilage an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt (12), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber

Verkehrsbetriebe Zürich
Instandhaltung Infrastruktur Technischer Support



Kombi-Hst

ZVV-Nr.	Haltestellen-Name	Linien Nr.	Endziel
3034.01	Bahnhof Oerlikon	62	Schwamendingerplatz
3034.01	Bahnhof Oerlikon	11	Auzelg
3447.00	Bahnhof Oerlikon Ost	14	Triemli
3447.00	Bahnhof Oerlikon Ost	768	Bahnhof Oerlikon
3447.00	Bahnhof Oerlikon Ost	N16	Maur Dorf
3447.02	Bahnhof Oerlikon Ost	10	Hauptbahnhof
3447.02	Bahnhof Oerlikon Ost	781	Bahnhof Oerlikon
3447.03	Bahnhof Oerlikon Ost	10	Zürich Flughafen
3447.03	Bahnhof Oerlikon Ost	768	
3447.03	Bahnhof Oerlikon Ost	781	
592.00	Bändliweg	307	Bahnhof Altstetten Nord
592.00	Bändliweg	4	Bahnhof Tiefenbrunnen
592.01	Bändliweg	307	Schlieren Bahnhof Nord
592.01	Bändliweg	4	Werdhölzli
832.01	Feldeggstrasse	4	Werdhölzli
832.01	Feldeggstrasse	912	Bellevue
832.01	Feldeggstrasse	916	Bellevue
832.01	Feldeggstrasse	N18	Bellevue
832.01	Feldeggstrasse	2	Farbhof
917.00	Fröhlichstrasse	2	Bahnhof Tiefenbrunnen
917.00	Fröhlichstrasse	33	Bahnhof Tiefenbrunnen
917.00	Fröhlichstrasse	4	Bahnhof Tiefenbrunnen
917.00	Fröhlichstrasse	N18	Küsnacht ZH Zentrum
917.01	Fröhlichstrasse	2	Farbhof
917.01	Fröhlichstrasse	N18	Bellevue
917.01	Fröhlichstrasse	916	Bellevue
917.01	Fröhlichstrasse	33	Morgental
917.01	Fröhlichstrasse	4	Werdhölzli
917.01	Fröhlichstrasse	912	Bellevue
1012.00	Goldbrunnenplatz	9	Triemli
1012.00	Goldbrunnenplatz	N15	Strassenverkehrsamt
1012.00	Goldbrunnenplatz	67	Dunkelhölzli
1012.00	Goldbrunnenplatz	350	Berikon - Widen
1012.00	Goldbrunnenplatz	235	Hausen am Albis
1012.00	Goldbrunnenplatz	220	Bonstetten SBB
1012.00	Goldbrunnenplatz	215	Affoltern am Albis

ZVV-Nr.	Haltestellen-Name	Linien Nr.	Endziel
1012.00	Goldbrunnenplatz	14	Triemli
1012.00	Goldbrunnenplatz	245	Muri AG
1012.01	Goldbrunnenplatz	220	Bahnhof Wiedikon
1012.01	Goldbrunnenplatz	N15	Post Thalwil
1012.01	Goldbrunnenplatz	9	Hirzenbach
1012.01	Goldbrunnenplatz	67	Schmiede Wiedikon
1012.01	Goldbrunnenplatz	350	Bahnhof Wiedikon
1012.01	Goldbrunnenplatz	14	Seebach
1012.01	Goldbrunnenplatz	235	Bahnhof Wiedikon
1012.01	Goldbrunnenplatz	215	Bahnhof Wiedikon
1012.01	Goldbrunnenplatz	245	Bahnhof Wiedikon
1076.00	Güterbahnhof	8	Klusplatz
1076.00	Güterbahnhof	31	Hegibachplatz
1076.01	Güterbahnhof	8	Hardplatz
1076.01	Güterbahnhof	31	Schlieren
1286.01	Höschgasse	2	Farbhof
1286.01	Höschgasse	4	Werdhölzli
1286.01	Höschgasse	912	Bellevue
1286.01	Höschgasse	916	Bellevue
1286.01	Höschgasse	N18	Bellevue
1252.01	Hubertus	3	Albisrieden
1252.01	Hubertus	72	Triemli
1252.01	Hubertus	N14	Utikon Dorf
1407.00	Kirche Fluntern	33	Bahnhof Tiefenbrunnen
1407.00	Kirche Fluntern	N17	Glattbrugg Zentrum
1407.00	Kirche Fluntern	5	Laubegg
1407.00	Kirche Fluntern	6	Bahnhof Enge
1446.00	Krematorium Sihlfeld	3	Klusplatz
1446.00	Krematorium Sihlfeld	72	Milchbuck
1446.00	Krematorium Sihlfeld	N14	Unterengstringen
1446.01	Krematorium Sihlfeld	3	Albisrieden
1446.01	Krematorium Sihlfeld	72	Triemli
1446.01	Krematorium Sihlfeld	N14	Utikon Dorf
1456.01	Kreuzstrasse	916	Bellevue
1456.01	Kreuzstrasse	N18	Bellevue
1456.01	Kreuzstrasse	4	Werdhölzli
1456.01	Kreuzstrasse	2	Farbhof
1456.01	Kreuzstrasse	912	Bellevue
1519.00	Laubegg	13	Albisgütli

ZVV-Nr.	Haltestellen-Name	Linien Nr.	Endziel
1519.00	Laubegg	89	Heizenholz
1519.01	Laubegg	13	Frankental
1519.01	Laubegg	89	Brunaupark
1519.01	Laubegg	N15	Post Thalwil
1608.00	Löwenplatz	10	Zürich Flughafen, Fracht
1608.00	Löwenplatz	14	Seebach
1608.00	Löwenplatz	3	Klusplatz
1608.00	Löwenplatz	31	Hegibachplatz
1608.01	Löwenplatz	14	Triemli
1608.01	Löwenplatz	3	Albisrieden
1608.01	Löwenplatz	31	Schlieren
1660.01	Morgental	66	Sihlstrasse
1660.01	Morgental	7	Bahnhof Stettbach
1660.01	Morgental	N12	Bellevue
1724.00	Neumarkt	3	Klusplatz
1724.00	Neumarkt	31	Hegibachplatz
1724.01	Neumarkt	3	Albisrieden
1724.01	Neumarkt	31	Schlieren
1845.01	Opernhaus	916	Bellevue
1845.01	Opernhaus	2	Farbhof
1845.01	Opernhaus	4	Werdhölzli
1845.01	Opernhaus	912	Bellevue
1845.01	Opernhaus	N18	Bellevue
2017.00	Radiostudio	32	Strassenverkehrsamt
2017.00	Radiostudio	N11	Egg
2017.00	Radiostudio	N17	Fällanden Gemeindehaus
2017.00	Radiostudio	N19	Bellevue
2017.00	Radiostudio	11	Rehalp
2017.01	Radiostudio	11	Auzelg
2017.01	Radiostudio	32	Holzerhurd
2017.01	Radiostudio	N11	Zentrum Regensdorf
2017.01	Radiostudio	N17	Glattbrugg Zentrum
2017.01	Radiostudio	N19	Bahnhof Oerlikon Nord
2055.01	Rentenanstalt	165	Bürkliplatz
2055.01	Rentenanstalt	N15	Bellevue
2055.01	Rentenanstalt	5	Kirche Fluntern
2055.01	Rentenanstalt	161	Bürkliplatz
2055.01	Rentenanstalt	N12	Bellevue
2256.00	Schmiede Wiedikon	14	Triemli

ZVV-Nr.	Haltestellen-Name	Linien Nr.	Endziel
2256.00	Schmiede Wiedikon	33	Bahnhof Tiefenbrunnen
2256.00	Schmiede Wiedikon	9	Triemli
2306.00	Schwert	13	Albisgütli
2306.00	Schwert	38	Waidspital
2306.00	Schwert	46	Bahnhofquai/Hauptbahnhof
2306.00	Schwert	N14	Uttikon Dorf
2306.01	Schwert	N14	Unteringstringen
2306.01	Schwert	46	Rütihof
2306.01	Schwert	38	Schützenhaus Höngg
2306.01	Schwert	13	Frankental
1275.00	Seebacherplatz	768	Bahnhof Oerlikon
1275.00	Seebacherplatz	N16	Maur Dorf
1275.00	Seebacherplatz	N17	Fällanden Gemeindehaus
1275.00	Seebacherplatz	14	Triemli
1275.01	Seebacherplatz	14	Seebach
1275.01	Seebacherplatz	29	Seebach
1275.01	Seebacherplatz	768	Zürich Flughafen
1275.01	Seebacherplatz	N16	Rümlang Oberdorf
1275.01	Seebacherplatz	N17	Glattbrugg Zentrum
2367.00	Seilbahn Rigiblick	33	Bahnhof Tiefenbrunnen
2367.00	Seilbahn Rigiblick	9	Heuried / Triemli
2367.00	Seilbahn Rigiblick	10	Hauptbahnhof
2367.00	Seilbahn Rigiblick	N11	Bellevue
2367.01	Seilbahn Rigiblick	10	Zürich Flughafen, Fracht
2367.01	Seilbahn Rigiblick	33	Morgental
2367.01	Seilbahn Rigiblick	9	Hirzenbach
2367.01	Seilbahn Rigiblick	N11	Wallisellen Bahnhof
2385.01	Siemens	3	Albisrieden
2385.01	Siemens	95	Freilagerstrasse
2388.00	Signastrasse	11	Rehalp
2388.00	Signastrasse	31	Hegibachplatz
2388.01	Signastrasse	31	Schlieren
2388.01	Signastrasse	11	Auzelg
1366.00	Sihlpost	N12	Bellevue
1366.00	Sihlpost	31	Hegibachplatz
1366.00	Sihlpost	14	Seebach
1366.00	Sihlpost	3	Klusplatz
1366.01	Sihlpost	14	Triemli
1366.01	Sihlpost	3	Albisrieden
1366.01	Sihlpost	31	Schlieren

ZVV-Nr.	Haltestellen-Name	Linien Nr.	Endziel
1366.01	Sihlpost	N12	Schlieren
2474.00	Stampfenbachplatz	11	Rehalp
2474.00	Stampfenbachplatz	14	Triemli
2474.00	Stampfenbachplatz	46	Bahnhofquai/Hauptbahnhof
2474.01	Stampfenbachplatz	46	Rütihof
2474.01	Stampfenbachplatz	11	Auzelg
2474.01	Stampfenbachplatz	14	Seebach
2572.02	Stemen Oerlikon	94	Bahnhof Oerlikon
2572.02	Stemen Oerlikon	11	Rehalp
2572.02	Stemen Oerlikon	63	Bahnhof Oerlikon
2572.03	Stemen Oerlikon	11	Auzelg
2572.03	Stemen Oerlikon	63	Schwamendingerplatz
2572.03	Stemen Oerlikon	94	Zentrum Glatt
2722.00	Uetlihof	13	Albisgütli
2722.00	Uetlihof	89	Heizenholz
2722.01	Uetlihof	N15	Post Thalwil
2722.01	Uetlihof	13	Frankental
2722.01	Uetlihof	89	Sihlfeld
2795.00	Waffenplatzstrasse	N12	Adliswil Bahnhof
2795.00	Waffenplatzstrasse	5	Laubegg
2795.00	Waffenplatzstrasse	13	Albisgütli
2795.00	Waffenplatzstrasse	33	Bahnhof Tiefenbrunnen
2831.00	Wartau	13	Albisgütli
2831.00	Wartau	80	Bahnhof Oerlikon Nord
2831.01	Wartau	13	Frankental
2831.01	Wartau	80	Triemlihospital
2907.00	Wildbachstrasse	2	Bahnhof Tiefenbrunnen
2907.00	Wildbachstrasse	33	Bahnhof Tiefenbrunnen
2907.00	Wildbachstrasse	4	Bahnhof Tiefenbrunnen
2907.00	Wildbachstrasse	N18	Küsnacht ZH Zentrum
2907.01	Wildbachstrasse	2	Farbhof
2907.01	Wildbachstrasse	N18	Bellevue
2907.01	Wildbachstrasse	916	Bellevue
2907.01	Wildbachstrasse	912	Bellevue
2907.01	Wildbachstrasse	33	Morgental
2907.01	Wildbachstrasse	4	Werdhölzli
2935.01	Winzerstrasse	13	Frankental
2935.01	Winzerstrasse	80	Triemlihospital
3015.00	Zwielplatz	13	Albisgütli

ZVV-Nr.	Haltestellen-Name	Linien Nr.	Endziel
3015.00	Zwielplatz	80	Bahnhof Oerlikon Nord
3015.01	Zwielplatz	80	Triemlispital
3015.01	Zwielplatz	13	Frankental