

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 29. Mai 2019

**457.**

### **Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Tramlinien 3 und 8, Angaben zur Länge der Haltestellen, zur Behindertengerechtigkeit und zum geplanten Ausbau der Haltestellen sowie zu den Fahrgastfrequenzen in den Spitzenstunden und den Umsteigebeziehungen der Tram- und Buslinien am Klusplatz**

Am 6. März 2019 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/85, ein:

Die Linie 8 ist die erste tangentielle Tramlinie, die die beiden Seiten der Gleisanlagen der SBB verbindet. Sie kann diese wichtige Funktion heute (noch) nicht befriedigend erfüllen wegen ungenügenden Tramhaltestellen und fehlendem Rollmaterial.

Die Linien 3 und 8 sind sehr wichtig für die Erschliessung von Hirslanden und Witikon. Die Bedeutung hat noch zugenommen, seit die Linie 15 nicht mehr bis zum Klusplatz verkehrt und die Trolleybuslinie 31 die Erwartungen nicht erfüllt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen: Ich bitte jeweils um detaillierte tabellarische Beantwortung für die Tramlinie 3 zwischen HB und Klusplatz und für die Tramlinie 8 auf der ganzen Streckenlänge, getrennt je Fahrrichtung bzw. je Haltestelle bzw. je Streckenabschnitt zwischen 2 benachbarten Haltestellen in geographischer Reihenfolge.

1. Welche Haltestellen sind mindestens 43 m lang und für den Einsatz von Tram 2000 in Doppeltraktion bzw. für die neuen Flexitytrams geeignet?
2. Welche Haltestellen sind mindestens 38 m lang und für den Einsatz von Cobra-Trams geeignet?
3. Welche Haltestellen erfüllen keine der vorstehenden Bedingungen? Was sind die Mängel, inkl. Längenangaben? Welche Restriktionen ergeben sich daraus für die Betriebsabwicklung?
4. Sind die Haltestellen auf der ganzen Länge behindertengerecht mit Haltekanten der Höhe 30 cm ausgerüstet? Was sind die entsprechenden Längen und Höhen bei Abweichungen?
5. Wie und wann werden die Haltestellen auf der ganzen Länge behindertengerecht mit Haltekanten der Höhe 30 cm ausgebaut? Wo, wie und wieso erfolgen die Anpassungen nur teilweise oder gar nicht?
6. Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen (Ein-/Aussteiger, Durchfahrende) in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend, auf diesen beiden Tramlinien?
7. Wie dicht sind der zugehörige Takt und das Platzangebot (Sitzplätze und Stehplätze) dieser Tramlinien heute und künftig?
8. Welche Kurse bzw. Streckenabschnitte sind überlastet?
9. Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen (Ein-/Aussteiger, Durchfahrende) in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend aller Buslinien am Klusplatz?
10. Wie verteilen sich die Einsteiger bzw. die Aussteiger beim Klusplatz zwischen den dort verkehrenden Tram- und Buslinien? Wie haben sich die Umsteigebeziehungen quantitativ verändert seit der Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

#### **Zu Frage 1 («Welche Haltestellen sind mindestens 43 m lang und für den Einsatz von Tram 2000 in Doppeltraktion bzw. für die neuen Flexitytrams geeignet?»):**

Auf dem Abschnitt Bahnhofplatz/HB bis Klusplatz der Linie 3 sind alle Haltestellen auf die Standardlänge von 43 m ausgebaut, dies mit Ausnahme der Haltestellen Neumarkt, Kunsthaus und Römerhof. Für diese drei Haltestellen sind Ausbauprojekte in Bearbeitung.

Auf der Linie 8 weisen mit Ausnahme der Haltestelle Förrlibuckstrasse ebenfalls alle Haltestellen die Standardlänge von 43 m auf. Für die Haltestelle Förrlibuckstrasse liegt ebenfalls ein Ausbauprojekt vor.

**Zu den Fragen 2 und 3 («Welche Haltestellen sind mindestens 38 m lang und für den Einsatz von Cobra-Trams geeignet?»; «Welche Haltestellen erfüllen keine der vorstehenden Bedingungen? Was sind die Mängel, inkl. Längenangaben? Welche Restriktionen ergeben sich daraus für die Betriebsabwicklung?»):**

Für den Einsatz von Cobras sind bereits jetzt alle Haltestellen der Linien 3 und 8 geeignet.

**Zu Frage 4 («Sind die Haltestellen auf der ganzen Länge behindertengerecht mit Haltekanten der Höhe 30 cm ausgerüstet? Was sind die entsprechenden Längen und Höhen bei Abweichungen?»):**

In den folgenden Tabellen ist die Benutzbarkeit der Tramhaltestellen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität aufgeführt. Allfällige Abweichungen zwischen den beiden Fahrtrichtungen sind erläutert.

<b>Haltestellen Linie 3</b>	<b>Benutzbarkeit</b>
Bahnhofplatz/HB	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Central	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Neumarkt	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Kunsthhaus	Nicht behindertentauglich (Haltekanten nicht erhöht und zu schmal für Rampeneinsatz)
Hottingerplatz	Nicht behindertentauglich (Haltekanten nicht erhöht und zu schmal für Rampeneinsatz)
Römerhof	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Hölderlinstrasse	Stufenfrei (stadteinwärts durchgehend hohe Haltekante, stadtauswärts vorne erhöht, hinten abgesenkt wegen Liegenschaftszufahrt)
Klusplatz	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Hardturm	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Bernoullihäuser	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Fischerweg	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Förrlibuckstrasse	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Escher-Wyss-Platz	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Schiffbau	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Bahnhof Hardbrücke	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Hardplatz	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Güterbahnhof	Richtung Klusplatz: Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten) Richtung Hardturm: Nicht behindertentauglich (Haltekanten nicht erhöht und zu schmal für Rampeneinsatz)
Bäckeranlage	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Helvetiaplatz	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Stauffacher	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Bahnhof Selnau	Nicht behindertentauglich (Haltekanten nicht erhöht und zu schmal für Rampeneinsatz)
Stockerstrasse	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Paradeplatz	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Kantonalbank	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Bellevue	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Bahnhof Stadelhofen	Stufenfrei (durchgehend hohe Haltekanten)
Kreuzplatz	Stufenfrei (Teilerhöhungen im Bereich des Behinderteneinstiegs bei der 3. Tür)
Englischierviertelstrasse	Stufenfrei (Teilerhöhungen im Bereich des Behinderteneinstiegs bei der 3. Tür)
Römerhof	Nicht behindertentauglich (Haltekanten nicht erhöht und zu schmal für Rampeneinsatz)
Hölderlinstrasse	Stufenfrei (stadteinwärts durchgehend hohe Haltekante, stadtauswärts vorne erhöht, hinten abgesenkt wegen Liegenschaftszufahrt)
Klusplatz	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe

**Zu Frage 5 («Wie und wann werden die Haltestellen auf der ganzen Länge behindertengerecht mit Haltekanten der Höhe 30 cm ausgebaut? Wo, wie und wieso erfolgen die Anpassungen nur teilweise oder gar nicht?»):**

Für alle genannten Haltestellen ohne Stufenfreiheit sind Ausbauprojekte in Bearbeitung. Ausnahmen sind das Central und der Klusplatz. Diese Haltestellen liegen in Kurven, weshalb eine

Begradigung oder Verschiebung in die Gerade mit verhältnismässigem Aufwand nicht möglich ist. Im Zusammenhang mit der Gleiserneuerung und den Perronverlängerungen am Central im Jahr 2017 hat dies denn auch das Bundesamt für Verkehr in seiner Plangenehmigungsverfügung vom 13. August 2014 festgestellt und insbesondere auf den enormen wirtschaftlichen Aufwand sowie auf die teils massiven Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs hingewiesen. Die erwähnte Begradigung oder Verschiebung in die Gerade wäre aber für eine Haltekantenerhöhung erforderlich, weil das Tram in der Kurve sonst die hohe Haltekante touchieren würde oder die für einen autonomen Zugang erforderlichen Spaltabstände zwischen Haltekante und Fahrzeug nicht einhalten könnte.

**Zu den Fragen 6 und 9 («Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen (Ein-/Aussteiger, Durchfahrende) in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend, auf diesen beiden Tramlinien?»); «Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen (Ein-/Aussteiger, Durchfahrende) in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend aller Buslinien am Klusplatz?»):**

Die Fahrgastzahlen der VBZ sind öffentlich einsehbar im Internet unter Open Data Zürich ([www.stadt-zuerich.ch/opendata](http://www.stadt-zuerich.ch/opendata)). Dort können die Ein- und Aussteigende an allen Haltestellen für jede Fahrt und jede Linie eingesehen werden sowie die Besetzung der Fahrzeuge daraus errechnet werden.

**Zu Frage 7 («Wie dicht sind der zugehörige Takt und das Platzangebot (Sitzplätze und Stehplätze) dieser Tramlinien heute und künftig?»):**

Beide Linien verkehren tagsüber im 7,5-Minuten-Takt. Auf der Linie 3 sind im Fahrplanjahr 2019 Cobras und Tram 2000 mit Anhängerwagen im Einsatz, während auf der Linie 8 Sänften eingesetzt werden. Auf beiden Linien ist künftig ein Einsatz von Cobras und Tram 2000 mit Anhängerwagen vorgesehen. Die Kapazität eines Trams 2000 mit Anhängerwagen beträgt 83 Sitz- und 144 Stehplätze. Ein Cobra verfügt über 90 Sitz- und 155 Stehplätze, eine Sänfte über 66 Sitz- und 116 Stehplätze. Diese Werte gelten für eine Stehplatzdichte von zwei Personen/m<sup>2</sup>.

**Zu Frage 8 («Welche Kurse bzw. Streckenabschnitte sind überlastet?»):**

In seiner Antwort vom 13. April 2019 auf die Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/440, von Sven Sobernheim und Dr. Ann-Catherine Nabholz hat der Stadtrat das Qualitätskriterium von zwei Personen/m<sup>2</sup> erläutert sowie die überlasteten Abschnitte auf dem Tramnetz aufgeführt. Auf der Linie 8 gibt es an Werktagen lediglich eine einzelne Fahrt am Morgen zwischen Bellevue und Bürkliplatz, die das Qualitätskriterium knapp (2,1 Personen/m<sup>2</sup>) nicht einhält. Diese kurzzeitige Überlastung auf der Linie 8 über einen Haltestellenabschnitt ist tolerierbar. Auf der Linie 3 sind zwischen HB und Klusplatz keine Überlastungen zu verzeichnen.

**Zu Frage 10 («Wie verteilen sich die Einsteiger bzw. die Aussteiger beim Klusplatz zwischen den dort verkehrenden Tram- und Buslinien? Wie haben sich die Umsteigebeziehungen quantitativ verändert seit der Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34?»):**

Die Linien 31 und 34 wurden im Dezember 2017 verknüpft. Über das Jahr 2018 gesehen betrug der Anteil der mit der Linie 31 am Klusplatz durchfahrenden Fahrgäste bereits zwischen 70 und 90 Prozent. Dieser hohe Wert zeigt, dass die Verknüpfung von den Fahrgästen sehr gut aufgenommen wurde und am Klusplatz weniger umgestiegen werden muss. Zur detaillierten Verteilung der Ein- und Aussteiger zwischen den einzelnen Tram- und Buslinien liegen keine Angaben vor.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**