

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 18. Dezember 2019

1137.

Schriftliche Anfrage von Matthias Renggli und Urs Helfenstein betreffend Betrieb der Tramlinie 8, Entwicklung der Auslastung auf der Linie 8 und des damit verbundenen Bedarfs an barrierefreier Beförderung mit niederflurigen Trams sowie Stand der Planung für die Einhaltung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes

Am 18. September 2019 reichten Gemeinderäte Matthias Renggli und Urs Helfenstein (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/395, ein:

Gemäss der Medienmitteilung der VBZ vom 12. September 2019 führt der knappe Fahrzeugbestand bis zum Einsatz der neuen Flexity-Trams dazu, dass auf der Tramlinie 8 mit Einschränkungen gerechnet werden muss. Deshalb werden hochflurige «Tram-2000-Solo-Wagen» eingesetzt. Mit einer Normalisierung des Trambestands ist frühestens im Laufe des Jahres 2021 zu rechnen. Es erstaunt, dass der Bahnhof Hardbrücke als wichtiger Verkehrsknotenpunkt nicht niederflurig bedient wird, da so ein barrierefreies Umsteigen zwischen der Tramlinie 8 und Zug/Bus verunmöglicht wird.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Werden derzeit bzw. bis voraussichtlich 2021 noch niederflurige Trams auf der Linie 8 eingesetzt und wenn ja, mit welcher Häufigkeit?
2. Gemäss der Aussage des Leiters Markt VBZ im Tagesanzeiger-Artikel vom 12. September 2019 steigt die Nachfrage bei der Tramlinie 8 («Wir sind voll auf Kurs, die Nachfrage steigt»): Wie ist die Prognose der Auslastung?
3. Wurde der mengenmässige Bedarf an barrierefreier Beförderung, insbesondere für Passagiere mit Kinderwagen, mit Rollator oder mit Rollstuhl abgeklärt? Auf der Linie 8 oder auch auf anderen Linien? Wenn ja, mit welchem Resultat? Wenn nein, warum nicht?
4. Wurde in Erwägung gezogen, die Frequenz der niederflurigen Trams vorübergehend von jedem zweiten z.B. auf jedes dritte bei bestimmten Linien herunterzusetzen, sodass auf allen Linien zuverlässig barrierefreie Tramverbindungen angeboten werden können? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?
5. Oft stimmen die Angaben betreffend niederflurigen Trams des Online-Fahrplans und der ZVV-App nicht mit den tatsächlich verkehrenden Trams überein: Wird der Einsatz von niederflurigen Trams auf Anzeigetafeln, Online-Fahrplänen und der ZVV-App diesbezüglich aktualisiert? Wenn ja, wie häufig, wenn nein, warum nicht?
6. Können nach dem aktuellen Stand der Planung die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) eingehalten werden, sodass bis 1. Januar 2024 alle Trams und Haltestellen behindertengerecht sind? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Werden derzeit bzw. bis voraussichtlich 2021 noch niederflurige Trams auf der Linie 8 eingesetzt und wenn ja, mit welcher Häufigkeit?»):

Mit den von den Verkehrsbetrieben (VBZ) per 25. November 2019 getroffenen Massnahmen werden auf der Linie 8 wieder zu 50 Prozent niederflurige Fahrzeuge eingesetzt. Einzig in der Hauptverkehrszeit am Abend kann es – infolge eines zusätzlichen Kurses zur Betriebsstabilisierung – dazu kommen, dass kurzzeitig zwei aufeinander folgende Trams hochflurig sind.

Zu Frage 2 («Gemäss der Aussage des Leiters Markt VBZ im Tagesanzeiger-Artikel vom 12. September 2019 steigt die Nachfrage bei der Tramlinie 8 («Wir sind voll auf Kurs, die Nachfrage steigt»): Wie ist die Prognose der Auslastung?»):

Vor der Verlängerung benutzten an Werktagen rund 21 000 Fahrgäste die Tramlinie 8. Im ersten Betriebsjahr nach Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke (2018) stieg die Nachfrage auf rund 37 000 Fahrgäste pro Werktag, im laufenden Jahr sind es etwa 39 000 Fahrgäste (provisorische Hochrechnung).

Die vorliegenden Prognosen aus dem Verkehrsmodell des Kantons gehen bis 2030 von rund 49 000 Fahrgästen pro Werktag aus, allerdings basieren diese Berechnungen noch auf der ursprünglich geplanten Führung der Linie 8 bis ins Werdhölzli.

Zu Frage 3 («Wurde der mengenmässige Bedarf an barrierefreier Beförderung, insbesondere für Passagiere mit Kinderwagen, mit Rollator oder mit Rollstuhl abgeklärt? Auf der Linie 8 oder auch auf anderen Linien? Wenn ja, mit welchem Resultat? Wenn nein, warum nicht?»):

Die Fahrgastzählungen werden im Netz der VBZ durch speziell ausgerüstete Fahrzeuge automatisiert vorgenommen. Das vorhandene System kann dabei keine Unterscheidungen treffen und Kinderwagen oder Rollstühle nicht als solche erkennen. Grundsätzlich entfällt diese Zugangshürde mit der vollständigen Umstellung der Tramflotte auf niederflurige Fahrzeuge. Spezielle Berücksichtigung findet der Einsatz von Niederflurfahrzeugen bereits heute auf der Linie 6 zum Zoo (u. a. erhöhtes Aufkommen von Kinderwagen) sowie auf den Linien 10 und 12 zum Flughafen (erhöhtes Aufkommen von mitgeführtem Gepäck).

Zu Frage 4 («Wurde in Erwägung gezogen, die Frequenz der niederflurigen Trams vorübergehend von jedem zweiten z.B. auf jedes dritte bei bestimmten Linien herunterzusetzen, sodass auf allen Linien zuverlässig barrierefreie Tramverbindungen angeboten werden können? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?»):

Die VBZ verfolgen bei der Planung stets das Ziel, mindestens jedes zweite Tram niederflurig anzubieten, um z. B. auch bei Störungen keine zu langen Wartezeiten auf das nächste niederflurige Tram zu erzeugen. Denn wenn nur jedes dritte Tram niederflurig wäre, müsste man bereits bis zu fünf Folgefahrten abwarten, bis wieder das nächste planmässige Niederflurtram kommt, was nicht dem angestrebten Qualitätsniveau der VBZ entspricht. Ausnahmen bilden die Linien 5 und 15, auf denen auch weiterhin keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden können. Jedoch sind alle Haltestellen entlang dieser beiden Linien mit anderen Tram- oder Buslinien niederflurig erreichbar.

Zu Frage 5 («Oft stimmen die Angaben betreffend niederflurigen Trams des Online-Fahrplans und der ZVV-App nicht mit den tatsächlich verkehrenden Trams überein: Wird der Einsatz von niederflurigen Trams auf Anzeigetafeln, Online-Fahrplänen und der ZVV-App diesbezüglich aktualisiert? Wenn ja, wie häufig, wenn nein, warum nicht?»):

Bei den Angaben zur Niederflurigkeit im Online-Fahrplan und in der Fahrplan-App des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) handelt es sich um Plandaten. Leider ist es im Moment technisch nicht möglich, Echtzeitdaten abzubilden. Die VBZ versuchen, die Fahrzeuge gemäss diesen Angaben einzusetzen. Je nach Verfügbarkeit kann dies aber nicht immer gewährleistet werden. Zudem kommt es während des Tages durch Störungen usw. teilweise zu einer Veränderung des Fahrzeugeinsatzes. Hingegen sind die Angaben auf den Haltestellenanzeigen Echtzeitdaten und damit korrekt. Da es sich um unterschiedliche Systeme handelt, können die Daten leider nicht einfach übertragen werden.

Das Ziel der VBZ und des ZVV ist es jedoch, in Zukunft die Niederflurangaben auch im Online-Fahrplan als Echtzeitdaten darzustellen. Die Umsetzung wird mit Priorität verfolgt, wird aber aufgrund der technischen Komplexität Zeit in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit können Fahrgäste, die auf einen niederflurigen Einstieg angewiesen sind, jederzeit das ZVV-Contact kontaktieren. Dessen Mitarbeitende haben Zugriff auf die Echtzeitdaten und können Auskunft über den aktuellen Niederflureinsatz geben.

Zu Frage 6 («Können nach dem aktuellen Stand der Planung die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) eingehalten werden, sodass bis 1. Januar 2024 alle Trams und Haltestellen behindertengerecht sind? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?»):

Mit der Inbetriebnahme der Flexity-Trams ab Mitte 2020 können die hochflurigen Tram 2000 sukzessive ausser Betrieb genommen werden. Per 1. Januar 2024 sind alle eingesetzten

Tramzüge niederflurig oder teil-niederflurig und erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Bereits heute ist bei 124 Tramhaltestellen ein stufenloser Einstieg möglich. Bei 14 Tramhaltestellen ist nach heutigem Kenntnisstand ein Ausbau mit hohen Haltekanten unverhältnismässig – entweder, weil sich die Haltestellen im Bereich von Kurven oder Wendeschleifen befinden oder sich im Bereich der Haltekanten Liegenschaftszufahrten befinden. Es sind dies die nachfolgend aufgeführten Haltestellen:

- Albisgütli
- Bahnhof Enge
- Bahnhof Tiefenbrunnen
- Central
- Klusplatz
- Löwenplatz
- Ottikerstrasse (stadtauswärts)
- Paradeplatz (ausgenommen Linie 11)
- Seebach
- Seilbahn Rigiblick
- Stampfenbachplatz
- Sternen Oerlikon (nur Linie 11)
- Werd
- Wetlistrasse

Die Realisierung von hohen Haltekanten wäre hier mit sehr hohem Aufwand verbunden (z. B. Häuserabbruch), oder es wäre eine Verschiebung der Haltestelle notwendig, was die Erschliessungsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner verschlechtern würde. An allen genannten Haltestellen ist jedoch der Rampeneinsatz (mit Unterstützung des Personals) gewährleistet.

Für 43 der 45 anderen Tramhaltestellen, die die Vorgaben der Behindertengleichstellung noch nicht erfüllen, gibt es laufende Bauprojekte für einen Ausbau. Für folgende Haltestellen zeichnet sich dabei aufgrund übergeordneter Rahmenbedingungen (u. a. politische Bewilligungsprozesse) ab, dass diese erst nach Ablauf der Anpassungsfrist realisiert werden:

- Bahnhofquai / Hauptbahnhof
- Güterbahnhof
- Hottingerplatz
- Kunsthaus
- Radiostudio
- Rentenanstalt
- Triemli

Für folgende Haltestellen wurde u. a. aus Gründen der Verhältnismässigkeit (kein gleichzeitiger Gleisersatz, notwendige Verschiebung von Haltestellen) noch kein Umbauprojekt ausgelöst:

- Strassenverkehrsamt
- Toblerplatz

Der Rampeneinsatz mit Hilfe des Fahrpersonals ist an diesen Haltestellen jedoch bereits jetzt gewährleistet.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti