

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 13. Juli 2011

855. Schriftliche Anfrage von Marianne Aubert und Simone Brander betreffend Realisierung einer Haltestelle «Gessnerallee». Am 13. April 2011 reichten die Gemeinderätinnen Marianne Aubert und Simone Brander (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/131, ein:

Wer in Tram Nr. 6 oder 10 sitzt und zur Gessnerallee möchte, kommt immer wieder in die groteske Situation, an der Haltestelle Bahnhofplatz das Tram vorzeitig verlassen zu müssen, obwohl es bis Gessnerallee weiterfahren würde. Von der Haltestelle Bahnhofplatz bis Haltestelle Löwenplatz oder Bahnhofstrasse/HB dürfen keine Fahrgäste sitzen bleiben.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Stadtrat unsere Einschätzung, dass durch eine neue Haltestelle «Gessnerallee» diese unproduktiven Leerfahrten wegfallen würden?
2. Gibt es Gründe, die gegen eine Ein- und Aussteigehaltestelle «Gessnerallee» sprechen würden?
3. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass eine solche Haltestelle, an der die Tramzüge ihre Abfahrtszeit weiterhin an der Gessnerallee abwarten könnten, praktisch wäre?
4. Findet der Stadtrat auch, dass mit einer solchen Haltestelle die Besucher/innen der Kulturinstitute und Lokale an der Gessnerallee eine zusätzliche bequeme Erschiessung für Hinweg oder Heimfahrt bekämen?
5. Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, eine neue Haltestelle «Gessnerallee» zu realisieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Wenn die Mitnahme von Passagieren auf der Strecke Bahnhofplatz/HB–Gessnerallee–Löwenplatz neu erlaubt würde, könnte die entsprechende Fahrt sicherlich nicht mehr als unproduktive Leerfahrt bezeichnet werden.

Zu Frage 2: Heute wird die Haltestelle Gessnerallee vereinzelt für den Ein- und Ausstieg von Passagieren bei Extrafahrten benutzt. Die Platzverhältnisse auf der dreigleisigen Anlage, welche beidseits von Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr und teilweise von Parkplätzen begrenzt wird, sind aber sehr eng, weshalb der Fahrgastwechsel immer nur abgesichert durch VBZ-Personal erfolgen darf.

Für den Bau einer regulären Haltestelle bräuchte es mehr Platz. Dieser müsste durch eine tiefgreifende Umgestaltung des Strassenraums geschaffen werden. Die VBZ sind aus betrieblichen Gründen zwingend auf mindesten drei Gleise angewiesen. An der Gessnerallee wenden die Linien 10, zeitweise die Linie 6 und ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die Linie 17 sowie diverse Extrafahrten, ausserdem ist zu den Hauptverkehrszeiten ein Einsatzfahrzeug dort stationiert. Da die genannten Linien an der Gessnerallee ihre Pufferzeit abwarten und pünktlich nach Fahrplan wieder losfahren müssen, kann keine Doppelhaltestelle eingerichtet werden: Wenn beispielsweise ein Tram der Linie 10 mit fahrplanmässiger Abfahrtszeit vor dem Tram der Linie 17 infolge Verspätung erst dahinter in die Doppelhaltestelle einfahren würde, müsste entweder das Tram der Linie 17 zu früh abfahren, um eine pünktliche Ausfahrt der Linie 10 zu ermöglichen, oder das Tram der Linie 10 würde seinen neuen Fahrplanumlauf bereits mit Verspätung starten.

Der Platzbedarf für drei Tramfahrbahnen mit Perrons beträgt rund 16 bis 17,5 Meter. Der Bau einer solchen Haltestelle wäre nur möglich, wenn entweder die sihl- oder die landseitige Strassenfahrbahn zugunsten einer Tramhaltestelle aufgehoben würden. Ob dafür verkehrs-

technisch eine befriedigende Lösung gefunden werden kann, wäre genauer zu prüfen. Auch die Zugänge zur Haltestelle und die entsprechenden Fussgängerübergänge müssten sicher und attraktiv gestaltet werden können. Aus betrieblicher Sicht spräche zwar unter diesen Voraussetzungen nichts gegen die Einrichtung einer Haltestelle. Man darf sich jedoch fragen, ob sie für die Fahrgäste wirklich den versprochenen grossen Mehrnutzen bringt.

Zu den Fragen 3 und 4: Der Fussweg von einer neuen Haltestelle Gessnerallee bis zum Theaterhaus Gessnerallee wäre in etwa gleich lang wie derjenige von der bestehenden Haltestelle Löwenplatz und sogar etwas länger als die Strecke von der Haltestelle Sihlpost via Militärbrücke. Für die Passagiere mit Abfahrts- oder Zielort Theaterhaus Gessnerallee ergäbe sich insofern eine Komfortsteigerung, als dass sie am Hauptbahnhof nicht mehr auf bzw. von den Linien 3 oder 14 umsteigen müssten, sondern sitzenbleiben könnten.

Ein «Durchfahren» von der Haltestelle Bahnhofplatz bis zum Löwenplatz (Linien 10 und 17) oder bis zur Haltestelle Bahnhofstrasse/HB (Linie 6) wie in der einleitenden Bemerkung zur schriftlichen Anfrage genannt, dürfte nur wenig attraktiv sein, da das Tram auch an einer neuen Haltestelle Gessnerallee einen längeren Endaufenthalt abwarten würde.

Zu Frage 5: Die technische Realisierbarkeit wäre angesichts der knappen Platzverhältnisse erst zu prüfen. Entscheidender scheint dem Stadtrat jedoch die Frage, ob die erzielbare Komfortverbesserung die Investition in einen Haltestellenbau und den erhöhten Gemeindebeitrag an den Zürcher Verkehrsverbund rechtfertigen. Der jährliche Beitrag der Stadt Zürich an die Kostenunterdeckung des Verkehrsverbundes bemisst sich nämlich u. a. nach der Anzahl Haltestellenabfahrten auf Stadtgebiet. Die zusätzlichen Abfahrten der drei betroffenen Tramlinien würden (gemäss dem aktuell gültigen Berechnungssatz) zu Mehrkosten zulasten der Stadtkasse von jährlich rund Fr. 400 000.– führen. Diese finanzielle Belastung steht nach Ansicht des Stadtrates in einem Missverhältnis zur mit dieser Haltestelle realisierbaren geringfügigen Komfortverbesserung für eine relativ kleine Zahl von Kundinnen und Kunden. Er sieht daher keine Möglichkeit, die neue Haltestelle Gessnerallee zu realisieren.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy