

# Protokolleintrag vom 01.04.2009

2009/123

## Interpellation von Hans Jörg Käppeli (SP) und Joe A. Manser (SP) vom 1.4.2009: Ausgestaltung von Tramhaltestellen

Von Hans Jörg Käppeli (SP) und Joe A. Manser (SP) ist am 1.4.2009 folgendes Postulat eingereicht worden:

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 Glattalpbahn 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 Fahrrichtung, 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 ZW bei der Festlegung der Richtlinien zur Ausgestaltung der Tramhaltestellen?
  - 4.1 Wie beteiligt sich der ZW 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 Glattalpbahn 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/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?

