

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 13. Mai 2020

**414.**

### **Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Überlastung der Tramlinien in der Limmatstrasse, bauliche Infrastruktur und betriebliche Voraussetzungen für den Einsatz grösserer Tranzüge oder ein erweitertes Tramangebot sowie mögliche Massnahmen zur Lenkung der Reisenden auf andere Umsteigebeziehungen**

Am 15. Januar 2020 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/17, ein:

Im Tages-Anzeiger vom 18. Dezember 2019 wurde über die Überlastung der Tramlinien in der Limmatstrasse zwischen Escher-Wyss-Platz und Hauptbahnhof berichtet. Als Ursache werden unter anderem die Schulen (KV, ZHDK) und die Entwicklung der Arbeitsplätze genannt. Die Überlastung tritt vor allem in der abendlichen Rushhour von Montag bis Donnerstag auf und in Richtung zum Hauptbahnhof. Daraus kann geschlossen werden, dass das wichtigste Ziel der Trambenutzenden die Züge (Fernverkehrszüge, S-Bahnen) im Hauptbahnhof sind.

Als Abhilfe wäre eine Option zusätzliche Trams. Das ist aber nicht möglich, weil das Tramnetz um den Hauptbahnhof und die Bahnhofstrasse das nicht zulässt. Die andere Option wäre grössere Trams. Aufgrund des aktuellen Tramnotstandes stehen bis zur vollen Ablieferung der neuen Flexity-Trams bis auf weiteres keine grösseren Trams zur Verfügung.

Als erster Kandidat für grössere Trams drängt sich die Linie 4 auf, die zurzeit nur mit kurzen Trams (Cobra oder Tram 2000 mit Anhänger) betrieben wird.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen: Ich bitte jeweils um detaillierte tabellarische Beantwortung für die Tramlinie 4 auf der ganze Streckenlänge, getrennt je Fahrrichtung bzw. je Haltestelle 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 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. Wieso treten die Überlastungen in der Hauptverkehrszeit am Morgen nicht auf?
7. In den Bahnhöfen «Hardbrücke» (S-Bahnen) und «Altstetten» (S-Bahnen und Fernverkehrszüge) steht ein grosses Angebot in alle Richtungen zur Verfügung. Würde dort anstatt im Hauptbahnhof umgestiegen, könnten doch die Tramlinien in der Limmatstrasse und um den Hauptbahnhof wirksam entlastet werden, da die Benützung entgegen der Lastrichtung erfolgen würde. Wurden Massnahmen geprüft das zu fördern? Wieso wird diese Möglichkeit nicht genutzt? Über welche Erhebung verfügt die VBZ?
8. Wurde mit den Schulen geprüft, ob durch geeignete Stundenplangestaltung die Spitzenstunde entlastet werden könnte? Die Schülerschaft müsste doch aufgrund der Klimastreiks und Klimadiskussion sensibilisiert werden können.
9. Welche anderen Massnahmen und wann sieht die VBZ und welche wurden geprüft?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu den Fragen 1–3 («Welche Haltestellen sind mindestens 43 m lang und für den Einsatz von Tram 2000 in Doppeltraktion bzw. für die neuen Flexitytrams geeignet?»; «Welche Haltestellen sind mindestens 38 m lang und für den Einsatz von Cobra-Trams geeignet?»; «Welche Restriktionen ergeben sich daraus für die Betriebsabwicklung?»):**

Es sind sämtliche Haltestellen der Linie 4 sowohl für den Einsatz von 43-Meter-Fahrzeugen als auch von 38-Meter-Fahrzeugen geeignet. Entsprechend gibt es diesbezüglich keine betrieblichen Einschränkungen für den Fahrzeugeinsatz auf dieser Linie.

**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?»):**

Eine Kantenhöhe von durchgehend 30 cm ist Standard. Teilerhöhungen werden nur bei Haltestellen in Kurven umgesetzt, wenn das sogenannte Überwischen der Fahrzeugkarosserie auf dem Trottoir keine durchgehend hohe Haltekante zulässt. Die Teilerhöhung liegt immer im Bereich des Einstiegs für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität bei Tür 3 und wird darüber hinaus soweit als geometrisch möglich erweitert. Die Kantenhöhen im nicht erhöhten Bereich liegen zwischen 10 und 16 cm und sind abhängig von den örtlichen Verhältnissen.

Der Ausbaustand der einzelnen Haltestellen der Linie 4 sieht wie folgt aus:

Haltestelle	Kante	Benutzbarkeit
Bahnhof Altstetten	Doppelwendeschleife	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Würzgraben	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Aargauerstrasse	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Sportweg	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Toni-Areal	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Technopark	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Schiffbau	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Escher-Wyss-Platz	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Dammweg	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Quellenstrasse	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Limmatplatz	Beide Richtungen	Stufenlos im mittleren Teil inkl. Tür 3 (Teilerhöhung rund 28 m lang)
Museum für Gestaltung	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Sihlquai/HB	Stadteinwärts	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung 4,2 m lang)
	Stadtauswärts	Stufenlos im mittleren Teil inkl. Tür 3 (Teilerhöhung rund 12 m lang)
Bahnhofquai	Beide Richtungen	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Central	Beide Richtungen	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Rudolf-Brun-Brücke	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Rathaus	Beide Richtungen	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekanten)
Helmhaus	Beide Richtungen	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
Bellevue	Stadteinwärts	Stufenlos im mittleren Teil inkl. Tür 3 (Teilerhöhung rund 23 m lang)
	Stadtauswärts	Stufenlos im mittleren Teil inkl. Tür 3 (Teilerhöhung rund 28 m lang)
Opernhaus	Beide Richtungen	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung 4,2 m lang)
Kreuzstrasse	Stadteinwärts	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung 4,2 m lang)
	Stadtauswärts	Stufenlos (durchgehend hohe Haltekante)
Feldeggstrasse	Beide Richtungen	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung rund 4,2 m lang)
Höschgasse	Stadteinwärts	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung 4,2 m lang)
	Stadtauswärts	Stufenlos im mittleren Teil inkl. Tür 3 (Teilerhöhung rund 28 m lang)
Fröhlichstrasse	Stadteinwärts	Einsatz der Rampe mit Personalhilfe
	Stadtauswärts	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung 4,2 m lang)
Wildbachstrasse	Stadteinwärts	Stufenlos im mittleren Teil inkl. Tür 3 (Teilerhöhung rund 28 m lang)
	Stadtauswärts	Stufenlos mind. bei Tür 3 (Teilerhöhung rund 6 m lang)
Bahnhof Tiefenbrunnen	Doppelwendeschleife	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?»):**

Insgesamt sind auf der Linie 4 fünf von total 27 Haltestellen noch nicht stufenlos benutzbar. Bei den Haltestellen Bahnhofquai (2025/6), Helmhaus (2024/6) und Fröhlichstrasse (2021) ist ein Ausbau mit hohen Haltekanten geplant. Beim Central und beim Bahnhof Tiefenbrunnen ist eine Haltestellenbegradigung für hohe Haltekanten mit verhältnismässigem Aufwand i. S. v. Art. 11 Abs. 1 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) nicht möglich (u. a. wegen grossem zusätzlichem Landbedarf und Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs), sodass bei diesen Haltestellen weiterhin mobile Faltrampen mit Personalhilfe zum Einsatz kommen werden.

**Zu Frage 6 («Wieso treten die Überlastungen in der Hauptverkehrszeit am Morgen nicht auf?»):**

Es treten auch in der Hauptverkehrszeit am Morgen Überlastungen ab Hauptbahnhof in Richtung Escher-Wyss-Platz auf.

**Zu Frage 7 («In den Bahnhöfen «Hardbrücke» (S-Bahnen) und «Altstetten» (S-Bahnen und Fernverkehrszüge) steht ein grosses Angebot in alle Richtungen zur Verfügung. Würde dort anstatt im Hauptbahnhof umgestiegen, könnten doch die Tramlinien in der Limmatstrasse und um den Hauptbahnhof wirksam entlastet werden, da die Benützung entgegen der Lastrichtung erfolgen würde. Wurden Massnahmen geprüft das zu fördern? Wieso wird diese Möglichkeit nicht genutzt? Über welche Erhebung verfügt die VBZ?»):**

Mittels Online-Fahrplanauskunft werden den Fahrgästen bereits heute alternative Möglichkeiten aufgezeigt, wie eine Strecke zurückgelegt werden kann. Erfahrungsgemäss braucht es eine gewisse Zeit, bis sich die neuen Wege etabliert haben und bisherige Gewohnheiten revidiert werden. Es ist aber davon auszugehen, dass ein Grossteil der Fahrgäste, für die ein Umstieg an den Bahnhöfen Hardbrücke oder Altstetten Reisezeitvorteile bringt, bereits heute diese Wege benutzen. So zeigen die Auslastungsdaten, dass auf der Linie 4 insbesondere auch von und zum Bahnhof Altstetten eine hohe Nachfrage besteht.

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) haben keine eigenen Lenkungsmassnahmen durchgeführt oder geplant, um Verkehrsströme vom Hauptbahnhof über andere Bahnhöfe umzuleiten. Da die meisten Fahrgäste wenig Bereitschaft zeigen, längere Reisezeiten in Kauf zu nehmen, dürfte kaum ein Umlagerungseffekt zu erwarten sein.

Die VBZ führen Fahrgastzählungen durch, die im Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich abgebildet werden können, was weitere Berechnungen und Prognosen ermöglicht (z. B. Aussagen über erwartete Routenwahleffekte).

**Zu Frage 8 («Wurde mit den Schulen geprüft, ob durch geeignete Stundenplangestaltung die Spitzenstunde entlastet werden könnte? Die Schülerschaft müsste doch aufgrund der Klimastreiks und Klimadiskussion sensibilisiert werden können.»):**

Solche Massnahmen, die aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten und Betroffenen sehr komplex wären, wurden bisher nicht vertieft geprüft.

**Zu Frage 9 («Welche anderen Massnahmen und wann sieht die VBZ und welche wurden geprüft?»):**

Die VBZ sehen insbesondere die Schaffung von attraktiven Direktverbindungen als Möglichkeit, dem Kapazitätsengpass entgegen zu wirken. So zeigt die Ende 2017 eröffnete Verlängerung der Linie 8 bereits einen entlastenden Effekt auf die Limmatstrasse. Dies lässt sich insbesondere daran erkennen, dass die Auslastung in der Limmatstrasse im Jahr 2019 gegenüber 2018 nicht weiter zugenommen hat, während die Nachfrage auf der Linie 8 (Querschnitt Schiffbau–Hardbrücke im durchschnittlichen Werktagsverkehr) um 15 Prozent zugenommen hat. Auch auf der Achse Hardbrücke wird das Verkehrsangebot sukzessive ausgebaut, um die Innenstadt weiter zu entlasten – dies zuletzt mit der Einführung des Tagesbetriebs auf der

Linie 83 im Dezember 2019. Auf der Linie 4 wird der Einsatz von Flexity-Trams und die damit höhere Kapazität pro Fahrzeug zu einer weiteren Entlastung beitragen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**