

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. Dezember 2014

### 1021.

#### **Schriftliche Anfrage von Jörg Käppeli betreffend Tram-/Bus-Haltestelle beim Bahnhofplatz Süd in Oerlikon, Gründe für die nicht versetzte Anordnung der Haltekanten sowie die Nichtberücksichtigung der Aufträge des Gemeinderats**

Am 10. September 2014 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2014/286, ein:

Seit Mitte August 2014 ist die neue kombinierte Tram-Bus-Haltestelle auf dem Bahnhofplatz Süd in Oerlikon in Betrieb. Zum Ärger der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs ist die Haltestelle leider sehr mangelhaft ausgeführt. Obwohl man bei den VBZ sehr wohl weiss, dass es so nicht funktioniert und dazu einschlägige Erfahrungen gesammelt hat mit der Haltestelle Sihpost, wird weiterhin so gebaut.

Wenn die Buskante und die Tramkante in einer Linie liegen besteht die grosse Gefahr, dass die Busse beim Wegfahren an der hohen Tramkante hängenbleiben und das Fahrzeug beschädigen. Die BusfahrerInnen wollen dies vermeiden und halten deshalb einen grossen Abstand zur Buskante ein. Damit entsteht ein grosser Spalt für die ein- und aussteigenden Reisenden. Das sind ein erhebliches Stolperrisiko und ein ungenügender Komfort. Damit wird der Vorteil der Niederflurfahrzeuge wieder zu Nichte gemacht.

Dieses Problem kann vermieden werden, wenn die niedrige Buskante näher am Gleis (Abstand 1.35 m) erstellt wird.

Mit dem Postulat 2012/259 vom 20.06.2013, überwiesen am 04.07.2012, wurde der Stadtrat aufgefordert in einem Pilotprojekt die verbesserte Anordnung zu testen. Die Frist zur Umsetzung ist inzwischen abgelaufen.

Mit dem Projekt eines Trams über die Hardbrücke hat der Gemeinderat am 20.03.2013 das Postulat 2013/70 vom 06.03.2013 an den Stadtrat überwiesen. Auch hier wird verlangt, dass die Tram- und die Buskante bei der Haltestelle Hardbrücke ebenfalls nicht in einer Linie erstellt werden dürfen.

Beide Vorstösse wurden vom Stadtrat zur Entgegennahme empfohlen.

In der Zwischenzeit wird an der Haltestelle Neunbrunnenstrasse ein Kasseler Sonderbord getestet, das exakt das Ziel hat den Spalt zwischen Buskante und Fahrzeug zu minimieren.

Ausserdem wurde der Stadtrat in der Plangenehmigungsverfügung des Bundesamtes für Verkehr im Projekt Tram Hardbrücke verpflichtet eine verbesserte Buskante zu erstellen. In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieso hat der Stadtrat in Oerlikon keine entsprechende versetzte Anordnung der Haltekanten ausgeführt?
2. Stimmt es, dass die VBZ das gerne so gehabt hätten, sich das Tiefbauamt aber geweigert hatte das umzusetzen?
3. Ist die Gestaltung eines grosszügigen Platzes wichtiger als eine funktionstüchtige und komfortable Ausgestaltung der Tram- und Bushaltestellen?
4. Wer kümmert sich um die Interessen und Bedürfnisse der KundInnen des öffentlichen Verkehrs? Wer entscheidet darüber nur schlechtere Lösungen umzusetzen?
5. Wieso ignoriert der Stadtrat die Aufträge des Gemeinderats? Er hat doch mit der Entgegennahme anerkannt, dass das Anliegen berechtigt ist.
6. Findet der Stadtrat nicht, dass die Auflage des Bundesamtes für Verkehr zu einem Umdenken zwingen? Oder gelten geringere Anforderungen, wenn das Projekt durch den Stadtrat genehmigt anstatt durch das Bundesamt für Verkehr?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im August 2013 begannen die Arbeiten zur Sanierung und Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd. Der bis dahin eher verkehrsorientiert gestaltete Strassenraum befriedigte weder in funktionaler noch in gestalterischer Hinsicht. Die Orientierung fiel ortsunkundigen Passantinnen und Passanten schwer, und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs waren räumlich ungünstig angeordnet. Zudem wirkten die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr beengt und unattraktiv. Als zentraler Ankunfts- und Orientierungsort für Bahn-

reisende und als Drehscheibe zwischen öffentlichem Nah- und Fernverkehr ist der Oerliker Bahnhofplatz Süd ein wichtiger Verbindungsraum zum Bahnhof Oerlikon.

Im Rahmen einer Entwicklungsplanung wurden zusammen mit den SBB und dem Kanton Zürich die übergeordneten Ziele zur Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd festgelegt: bessere Entflechtung der Verkehrsarten, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Perronzugänge sowie der Orientierung. Zur Konkretisierung führte die Stadt in den Jahren 2006/2007 ein Workshopverfahren mit drei Planerinnen- und Planerteams durch. Ein Beurteilungsgremium unter der Leitung des damaligen Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und Beteiligung der SBB, des Swissôtel, des Quartiervereins, des Gewerbeverbands sowie der städtischen Dienstabteilungen begleitete die Arbeiten und empfahl einen Vorschlag zur Weiterbearbeitung. In Abwägung der verschiedenen Anforderungen an einen funktional gut gestalteten und übersichtlichen Stadtraum empfahl das Beurteilungsgremium unter anderem die kompakte Anordnung der Tram- und Bushaltestellen in einer Haltestelle. In der Folge wurde diese Neuordnung der Haltestellen weiterentwickelt und nun mit einer kombinierten Haltestelle für Tram und Bus vor der Liegenschaft Hofwiesenstrasse 370 umgesetzt.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1 («Wieso hat der Stadtrat in Oerlikon keine entsprechende versetzte Anordnung der Haltekanten ausgeführt?»):**

Die kombinierte Tram- und Bushaltestelle «Bahnhof Oerlikon» befindet sich in der Hofwiesenstrasse zwischen der Nansen- und der Ohmstrasse. Um möglichst geringe Spaltabstände zwischen dem Fahrzeug und der Haltekante zu erreichen, muss diese möglichst in einer Geraden liegen. Die räumlichen Verhältnisse in der Hofwiesenstrasse erlaubten die Erstellung einer geraden, 43 m langen Haltekante. Die Tramzüge benutzen dabei die gesamte Haltekantenlänge und die Busse nur die hintere Haltekantenhälfte. Um einen hindernisfreien Einstieg zu erreichen, wurde in der vorderen Hälfte eine 30 cm hohe Haltekante und in der hinteren Hälfte bei der Halteposition der Busse eine 16 cm hohe Haltekante erstellt. Dieses Anordnungsprinzip entsprach zum Zeitpunkt der Projektentwicklung dem gültigen Standard und wurde nun so umgesetzt. Neuere Bestrebungen zielen im Bereich der Busse auf eine höhere Haltekante, die den Buspassagieren einen autonomen Einstieg ermöglicht. Diese Anordnung befindet sich zurzeit in der Entwicklungsphase. Mit der Testhaltestelle Neunbrunnen werden wichtige Erkenntnisse gesammelt, die nun in die Entwicklung neuer Haltekantentypologien einfließen.

**Zu Frage 2 («Stimmt es, dass die VBZ das gerne so gehabt hätten, sich das Tiefbauamt aber geweigert hatte das umzusetzen?»):**

Das Projekt zur Sanierung und Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd wurde gemeinsam zwischen den Verkehrsbetrieben (VBZ) und dem Tiefbauamt (TAZ) entwickelt und realisiert.

**Zu Frage 3 («Ist die Gestaltung eines grosszügigen Platzes wichtiger als eine funktionstüchtige und komfortabel Ausgestaltung der Tram- und Bushaltestellen?»):**

Der öffentliche Stadtraum ist das Gesicht einer Stadt und das Spiegelbild ihres gesellschaftlichen Wandels. Zunehmend wird die Qualität des öffentlichen Raums auch als Standortfaktor erkannt. Attraktive Räume leisten einen wichtigen Beitrag zur Standortqualität und Sicherheit. Vor diesem Hintergrund wurde für die Sanierung und Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd ein Projekt entwickelt, das eine möglichst gute Funktionalität der Haltestellen mit einer attraktiven Gestaltung als Ankunfts- und Orientierungsort verbindet.

**Zu Frage 4 («Wer kümmert sich um die Interessen und Bedürfnisse der KundInnen des öffentlichen Verkehrs? Wer entscheidet darüber nur schlechtere Lösungen umzusetzen?»):**

Die Entwicklung von Infrastrukturprojekten erfolgt durch interdisziplinär zusammengestellte Planerinnen- und Planerteams. Sofern durch die Planung die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs betroffen ist, vertritt die VBZ in den Planerinnen- und Planerteams die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. Die Projektfestsetzung erfolgt anschliessend durch den Stadtrat.

**Zu Frage 5 («Wieso ignoriert der Stadtrat die Aufträge des Gemeinderats? Er hat doch mit der Entgegennahme anerkannt, dass das Anliegen berechtigt ist.»):**

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die in den beiden genannten Postulaten formulierten Ideen in die richtige Richtung zielen und daher prüfenswert sind. Im Kern geht es darum, die Haltekannten für Busse so auszubilden, dass ein möglichst autonomer Zugang erreicht wird. Um Erfahrungen im Betrieb solcher Haltekannten zu sammeln, wurde im Juli 2013 die Testhaltestelle Neunbrunnen erstellt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen nun in die Entwicklung neuer Haltekanntentypologien ein.

**Zu Frage 6 («Findet der Stadtrat nicht, dass die Auflage des Bundesamtes für Verkehr zu einem Umdenken zwingen? Oder gelten geringere Anforderungen, wenn das Projekt durch den Stadtrat genehmigt anstatt durch das Bundesamt für Verkehr?»):**

In der Plangenehmigung für die Tramverbindung Hardbrücke vom 6. Mai 2013 verfügte das Bundesamt für Verkehr die Erstellung von 23 cm hohen Bushaltekannten (mit einer Toleranz von  $\pm 1$  cm). Dies mit der Begründung, dass grundsätzlich ein autonomer Ein- und Ausstieg anzustreben und eine geringere Haltekanntenhöhe nur als Ersatz- oder Zwischenlösung zu betrachten seien. Der Stadtrat unterstützt diese Grundhaltung, insbesondere bei Haltestellen mit einer grossen Publikumsfrequenz. Bei diesen Haltestellen würden der Einsatz von Rampen und eine Hilfeleistung durch das Fahrpersonal die Autonomie von Menschen mit Behinderung regelmässig beeinträchtigen.

Die vorgenannte Auflage des Bundesamts für Verkehr hat bereits zu einem Umdenken geführt. Mit der Testhaltestelle Neunbrunnen werden seit dem Juli 2013 wichtige Erkenntnisse im täglichen Betrieb hoher Bushaltekannten gesammelt. Diese Erkenntnisse fliessen – wie oben bereits erwähnt – in die Entwicklung neuer Haltekanntentypologien ein. Bis Anfang 2015 werden diese soweit definiert sein, dass sie ab dem Jahr 2016 verbreitet realisiert werden können.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**