



## Beschluss des Stadtrats

vom 26. November 2025

GR Nr. 2025/385

**Nr. 3857/2025**

### **Schriftliche Anfrage von Serap Kahriman und Florine Angele betreffend Haltestellensituation Brunnenhof und Bad Allenmoos der VBZ, Beurteilung des sicherheitstechnischen Risikos, Unfalldaten, Einfluss der Wohnbauten des neuen Areals Guggach, Analysen zur Bewältigung des erhöhten Verkehrs und mögliche Anpassungen sowie Massnahmen und städtische Standards oder Schwellenwerte für einen Handlungsbedarf betreffend die Umgestaltung von Haltestellen**

Am 3. September 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Serap Kahriman und Florine Angele (beide GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/385, ein:

Die Haltestellen Brunnenhof und Bad Allenmoos der VBZ sind aufgrund ihrer baulichen Enge für Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere Kinderwagen-, Rollatoren- und mobilitätseingeschränkte Personen, herausfordernd. Die Situation wird zusätzlich durch die Entwicklung des neuen Quartiers Areal Guggach mit 111 gemeinnützigen Wohnungen, einer Schulanlage sowie einem Quartierpark verstärkt. Gleichzeitig wurde eine moderne Primarschule eröffnet, deren räumliche Verbindungen zum Quartierpark neue Begegnungsräume schaffen. Diese Entwicklungen können sowohl zu mehr Fussverkehr als auch zu neuen Mobilitätsbedarfen rund um die Haltestelle Brunnenhof führen.

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

1. Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass die Haltestellen Brunnenhof und Bad Allenmoos aufgrund ihrer engen Bauform ein sicherheitstechnisches Risiko darstellen?
2. Liegen dem Stadtrat Unfall- oder Beinahe-Unfall-Daten zu beiden Haltestellen vor? Wenn ja: Wie viele Ereignisse gab es in den letzten zehn Jahren, und wie wurden diese ausgewertet?
3. Steht der Todesfall eines Mannes im Jahr 2021 an der Haltestelle Bad Allenmoos nachweislich in Zusammenhang mit den engen örtlichen Platzverhältnissen?
4. Hat das neue Areal Guggach mit seinen Wohnbauten, der Schulanlage und dem Quartierpark einen Einfluss auf das Verkehrs- und Fussgängeraufkommen an der Haltestelle Brunnenhof? Wenn ja, in welcher Form?
5. Wurden zur Bewältigung des erhöhten Verkehrs Druckberechnungen oder sicherheitsbezogene Analysen, wie beispielsweise bezüglich Plattformbreite, Wartezeonen, Verkehrsführung, vorgenommen?
6. Sind im Rahmen der Planung der neuen Tramlinie nach Affoltern Anpassungen der Haltestelle Brunnenhof vorgesehen? Falls ja: Welche baulichen Massnahmen (bspw. Verbreiterung, Wartezone, Gestaltung) sind geplant? Falls nein: Wieso nicht?
7. Welche kurzfristig umsetzbaren Massnahmen sieht der Stadtrat für eine Verbesserung der Sicherheit und des Komforts an den Haltestellen – etwa bauliche Anpassungen, Markierungen, Signalisation, Warteplätze oder Mobilitätslenkung?
8. Gibt es städtische Standards oder Schwellenwerte, nach denen der Handlungsbedarf für eine Haltestellen-Umgestaltung festgestellt wird, wie beispielsweise Mindestplattformbreite, erwartete Nutzerfrequenz, Unfallhäufigkeit? Wenn ja: Welche?



Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage wie folgt:

**Frage 1**

**Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass die Haltestellen Brunnenhof und Bad Allenmoos aufgrund ihrer engen Bauform ein sicherheitstechnisches Risiko darstellen?**

Die Haltestelle Brunnenhof wird von der Tramlinie 11, den Buslinien 32 und 40 sowie zusätzlich von den Nachtbuslinien N2 und N12 bedient. Beidseitig sind Inselperrons mit variabler Breite vorhanden. stadteinwärts hat der Wartebereich eine Nettofläche von etwa 120 m<sup>2</sup>, stadauswärts sind es rund 85 m<sup>2</sup>. Der Zugang zur Haltestelle erfolgt nordseitig über die mit Lichtsignalanlagen (LSA) geregelten Fussgängerquerungen der Hofwiesenstrasse. Die Haltestelle Brunnenhof wies 2024 pro Werktag rund 2650 ein- und 2700 aussteigende Fahrgäste auf, fast zehn Prozent mehr als 2018.

An der Haltestelle Bad Allenmoos halten die Tramlinie 11 sowie die Nachtbuslinie N12. Auch hier sind beidseitige Inselperrons vorhanden, die Netto-Wartefläche beträgt stadteinwärts etwa 90 m<sup>2</sup>, stadauswärts etwa 75 m<sup>2</sup>. An beiden Inselköpfen sind markierte Fussgängerquerungen über die MIV-Fahrbahnen der Hofwiesenstrasse vorhanden. Im ersten Halbjahr 2024 wurde die Haltestelle Bad Allenmoos von ungefähr 1550 einsteigenden und 1700 aussteigenden Fahrgästen genutzt, etwa gleich viele wie 2018. Infolge des temporären Umzugs der Kantonsschule Zürich Nord (KZN) auf den Irchel Campus der Universität Zürich liegen die aktuellen Belastungen der Haltestelle deutlich tiefer.

Aufgrund des vorhandenen Haltestellenmobiliars und der angrenzenden Fahrbahnen entspricht die nutzbare Wartefläche je etwa 50–60 Prozent der angegebenen Nettowerte. Gleichwohl sind die resultierenden Flächen ausreichend zur Bewältigung des aktuellen Fahrgastaufkommens. Kurzzeitig hohe Auslastungen der Perrons haben sich in der Vergangenheit am Bad Allenmoos bei einzelnen, stark frequentierten Tramhaltezeiten vor Schulbeginn und nach Schulende der Kantonsschule Nord ergeben. Diese Situation besteht bereits seit vielen Jahren und es liegen keine Hinweise auf sicherheitsrelevante Probleme vor.

Diese Ausgangslage begründet die Einschätzung, dass die vorhandenen Haltestellen zur Bewältigung des aktuellen Fahrgastaufkommens ausreichend dimensioniert sind. Gleichwohl ergeben sich durch die geringe Breite der Perrons Defizite (eingeschränkte Zirkulationsmöglichkeiten, fehlende Sitzgelegenheiten etc.). Zudem können die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) noch nicht erfüllt werden.

Die Platzverhältnisse an den Haltestellen Brunnenhof und Bad Allenmoos können sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirken. Basierend auf den registrierten Verkehrsunfallzahlen besteht jedoch kein erhöhtes objektives Sicherheitsrisiko an den beiden Haltestellen. Beide Haltestellen befinden sich innerhalb des Perimeters eines Bauprojekts, wo unter anderem die Haltestellen neu geplant werden, sodass mehr Platz für die Fahrgäste zur Verfügung stehen wird. Aufgrund des begrenzten Raums im aktuellen Zustand ist eine Verbreiterung des Haltestellenbereichs ohne Bauprojekte nicht möglich.



**Fragen 2 und 3**

**Liegen dem Stadtrat Unfall- oder Beinahe-Unfall-Daten zu beiden Haltestellen vor? Wenn ja:  
Wie viele Ereignisse gab es in den letzten zehn Jahren, und wie wurden diese ausgewertet?  
Steht der Todesfall eines Mannes im Jahr 2021 an der Haltestelle Bad Allenmoos nachweislich in Zusammenhang mit den engen örtlichen Platzverhältnissen?**

In den letzten zehn Jahren (2015–2024) gab es im Bereich der Haltestelle Brunnenhof drei polizeilich registrierte Verkehrsunfälle mit leichtverletzten Personen. In zwei Fällen betraten die Personen unvermittelt den Gleisbereich, wodurch es zu einer Kollision mit einem herannahenden Tram kam. Beim dritten Verkehrsunfall querte eine Person ausserhalb des Bereichs des Fussgängerstreifens von der Haltestelle aus die Fahrbahn, wo es zu einer Kollision mit einer Person kam, die mit dem Velo unterwegs war. Aus den Verkehrsunfallzahlen kann kein Rückschluss auf eine ungenügende Ausgestaltung des Haltestellenbereichs gezogen werden.

Im Bereich der Haltestelle Bad Allenmoos gab es in den letzten zehn Jahren (2015–2024) neben dem Verkehrsunfall mit Todesfolge 2021 einen weiteren Verkehrsunfall, bei dem eine Person leichte Verletzungen erlitt. Bei beiden Verkehrsunfällen betraten die Personen unvermittelt den Gleisbereich, woraufhin es zu einer Kollision mit einem herannahenden Tram kam. Aus den Verkehrsunfallzahlen kann kein Rückschluss auf eine ungenügende Ausgestaltung des Haltestellenbereichs gezogen werden.

Es werden keine Daten zu Beinahe-Unfällen erhoben.

**Frage 4**

**Hat das neue Areal Guggach mit seinen Wohnbauten, der Schulanlage und dem Quartierpark einen Einfluss auf das Verkehrs- und Fussgängeraufkommen an der Haltestelle Brunnenhof? Wenn ja, in welcher Form?**

Das Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Brunnenhof hat gegenüber 2018 zugenommen. Etwa zehn Prozent mehr Fahrgäste steigen an dieser Haltestelle ein oder aus. Es kann aber auch festgehalten werden, dass die zusätzliche Nachfrage vor allem tagsüber, ausserhalb der Spitzenzeiten, auftritt. Die Spitzenbelastungen am Morgen und am Abend waren 2024 etwa gleich hoch wie 2018.

Welchen Einfluss das neue Areal Guggach auf das Verkehrs- und Fussgängeraufkommen an der Haltestelle Brunnenhof hat, kann nicht genau beziffert werden, da diese Daten nicht erhoben wurden. Es ist aber davon auszugehen, dass ein wesentlicher Teil des Fahrgastzuwachses in den letzten Jahren auf die Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich der Haltestelle zurückzuführen ist.



#### Frage 5

**Wurden zur Bewältigung des erhöhten Verkehrs Druckberechnungen oder sicherheitsbezogene Analysen, wie beispielsweise bezüglich Plattformbreite, Wartezeonen, Verkehrsführung, vorgenommen?**

Die Massnahmen zur Bewältigung des erhöhten Verkehrs beruhen auf verschiedenen Auslösern wie Analysen, Berechnungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Bei den Tramhaltestellen Bad Allenmoos und Brunnenhof stellen sich diese Auslöser und die geplanten oder bereits ausgeführten Massnahmen wie folgt dar:

In den aktuellen Planungen des Tiefbauamts zum Bauprojekt Hofwiesenstrasse, Abschnitt Allenmoosstrasse bis Regensbergstrasse, ist vorgesehen, die Haltestelle Bad Allenmoos in beiden Richtungen als Kaphaltestelle auszubilden. Grundlage hierfür ist die gesamtstädtische verkehrliche und städtebauliche Analyse, die in jedem Strassenbauprojekt der Erarbeitung von Varianten vorausgeht. Die im Sinne der gesamtstädtischen Strategie Stadtraum und Mobilität 2040 (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 2074/2024) ermittelte Bestvariante mit einer Kaphaltestelle Bad Allenmoos führt zu wesentlich breiteren Seitenbereichen. In diesem neu zur Verfügung stehenden Raum werden breitere Wartebereiche und Trottoirs sowie eine Umfahrung für Velofahrende erstellt. Außerdem soll die Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger von der Haltestelle Bad Allenmoos zum Birchsteg und der Kantonsschule gestärkt und sicherer ausgestaltet werden, indem eine zusätzliche Schutzinsel als Querungshilfe angeboten wird. Dies führt insgesamt zu kürzeren Querungsdistanzen für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Damit wird auch ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Fusswegs mit erhöhter Aufenthaltsqualität (gemäss Richtplaneintrag) und zur Schulwegsicherheit geleistet.

Mit dem Bauprojekt Nr. 18160 wurde 2020 als Sofortmassnahme die Haltestelleninsel der Haltestelle Brunnenhof in Richtung Bucheggplatz verbreitert und so die Sicherheit beim Ein- und Aussteigen für Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs erhöht. Das Projekt wurde aufgrund von Meldungen aus der Bevölkerung ausgelöst.

Im Rahmen des Projekts Tram Affoltern wurde bei der Haltestelle Brunnenhof eine Abschätzung der maximalen Nachfrage (Ein-/Aussteigende Spitzenkurs sowie wartende Personen) durchgeführt, daraus die Personendichte auf den Perrons abgeleitet und diese mithilfe der VSS-Norm SN 640 070 «Fussgängerverkehr – Grundnorm» bezüglich Zirkulationsmöglichkeiten beurteilt.

#### Frage 6

**Sind im Rahmen der Planung der neuen Tramlinie nach Affoltern Anpassungen der Haltestelle Brunnenhof vorgesehen? Falls ja: Welche baulichen Massnahmen (bspw. Verbreiterung, Wartezone, Gestaltung) sind geplant? Falls nein: Wieso nicht?**

Mit dem Projekt Tram Affoltern wird die Haltestelle Brunnenhof hindernisfrei ausgebaut und die Perrons werden deutlich verbreitert. Die Haltestelleninsel in Richtung Bucheggplatz wird mit einer Breite von 3,1 m und in der Gegenrichtung mit 2,7 m Breite geplant. Beide Haltekanten werden mit einem erweiterten Wetterschutz ausgerüstet. Die Haltestelleninseln verfügen zukünftig an beiden Enden über einen lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen als Anbindung zu den Fusswegen entlang der Hofwiesenstrasse und dem angrenzenden Siedlungsgebiet.



Als Grundlage für die Dimensionierung der Haltestelle dienen Fahrgastprognosen für den Zeitraum bis 2050, die auch die weiteren städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld berücksichtigen. Daraus wurde die erforderliche Wartefläche ermittelt. Die Pläne wurden im Frühling 2024 im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens öffentlich aufgelegt. Den Baukredit für das Projekt Tram Affoltern hat der Stadtrat bereits beantragt (STRB Nr. 3087/2025). Am 22. Oktober 2025 wurde die Vorlage an die Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) des Gemeinderats überwiesen (GR Nr. 2025/443).

**Frage 7**

**Welche kurzfristig umsetzbaren Massnahmen sieht der Stadtrat für eine Verbesserung der Sicherheit und des Komforts an den Haltestellen – etwa bauliche Anpassungen, Markierungen, Signalisation, Warteflächen oder Mobilitätslenkung?**

Anfang 2025 wurde auf der Haltekante der Haltestelle Brunnenhof Richtung Bahnhof Oerlikon ein Geländer erstellt.

Im Hinblick auf den bevorstehenden Umbau der Haltestellen hält der Stadtrat die Umsetzung von weiteren kurzfristigen Massnahmen nicht für erforderlich. Bis zur Realisierung der geplanten Strassenbauprojekte ab 2028 sind daher keine weiteren Massnahmen geplant.

Sollten sich bei den genannten Bauprojekten Verzögerungen ergeben, werden die zuständigen Dienstabteilungen die Situation neu beurteilen – dies auch unter Berücksichtigung einer allfälligen Entwicklung der Fahrgastzahlen in den kommenden Jahren.

**Frage 8**

**Gibt es städtische Standards oder Schwellenwerte, nach denen der Handlungsbedarf für eine Haltestellen-Umgestaltung festgestellt wird, wie beispielsweise Mindestplattformbreite, erwartete Nutzerfrequenz, Unfallhäufigkeit? Wenn ja: Welche?**

Die Dimensionierung der Haltestellen erfolgt aufgrund vorliegender Fahrgastprognosen und lokaler Gegebenheiten. Mindestbreiten von Haltestelleninseln ergeben sich aufgrund übergeordneter Vorgaben (z. B. BehiG) und durch die vorgesehene Haltestellensöbelierung (z. B. Wartehallen). Im Rahmen der Projekte wird aufgrund der lokalen Gegebenheiten geprüft, welche Massnahmen für die Gewährleistung der Sicherheit ergriffen werden (z. B. Absturzsicherungen, Absperrungen, LSA-Regelungen).

In den Strassenbauprojekten sind diese Aspekte von grosser Bedeutung; sowohl in der Analyse wie auch in der Anwendung der teilweise neuen Planungsrichtlinien. Dabei gilt es vielfältige Aspekte und Anforderungen zu berücksichtigen und eine Umgestaltung mit dem bestmöglichen Nutzen zu identifizieren. Nach schweren Unfällen oder bei Unfallschwerpunkten wird zudem die Infrastruktur überprüft und, falls Defizite vorhanden sind, werden Massnahmen zur Verbesserung geprüft und wenn möglich ausgelöst. Der Umsetzungshorizont der Massnahmen hängt von der Eingriffstiefe ab.

Im Namen des Stadtrats  
Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter