

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 29. Oktober 2008

1322. Schriftliche Anfrage von Marco V. Camin und Dr. Urs Egger betreffend VBZ, Alternativen zur allfälligen Verlängerung der Tramlinie bis zum Zoo. Am 27. August 2008 reichten Gemeinderäte Marco V. Camin (FDP) und Dr. Urs Egger (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2008/376, ein:

Am 30. November 2008 wird über die kantonale Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo» abgestimmt. Die Initiative verlangt einen Rahmenkredit von 14 Millionen Franken für die Verlängerung der Tramlinie von der heutigen Endstation «Zoo» bis vor den Zooeingang und weiter bis zur Masoala-Halle. Regierungsrat und Kantonsrat lehnen die Tramverlängerung ab, weil sie nicht bedarfsgerecht und zu teuer ist und die gewünschte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr nicht gewährleistet. Auch der Zoo selbst lehnt die Initiative ab, weil sie die Verkehrsprobleme nicht löst und dringend benötigte Parkplätze vernichtet. Wir teilen diese Auffassung und verfolgen mit Interesse die Pläne des Zoos für eine Zooseilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo.

Wenn nun schon über die Tramverlängerung abgestimmt wird, muss im Interesse der Stimmbürgerschaft zumindest Transparenz bezüglich allfälliger Alternativen geschaffen werden. Im Ausland haben sich Fahrsteige als bedarfsgerechte Varianten zur Überbrückung längerer Gehdistanzen auch im Freien erwiesen.

Wir bitten den Stadtrat daher um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist dem Stadtrat bekannt, dass Fahrsteig-Lösungen in der Praxis bereits angewendet werden? Wenn ja, wo und mit welchen Erfahrungen?
2. Hat der Stadtrat bei ähnlichen Problemstellungen in Zürich solche Fahrsteige schon ins Auge gefasst? Wenn ja, wo? Und weshalb gelangten sie nicht zur Ausführung?
3. Welche Vorteile sieht der Stadtrat generell in solchen Lösungen?
4. Ist im Bereich zwischen der heutigen Tramendstation Zoo und dem Zooeingang der nötige Raum für einen Fahrsteig vorhanden?
5. Wäre ein solcher Fahrsteig finanzierbar bzw. wie hoch wären die Erstellungs- und Unterhaltskosten im Vergleich zu einer allfälligen Tramverlängerung?
6. Wie viele Parkplätze müssten a) bei einer Tramverlängerung und b) bei einer Fahrsteig-Lösung abgebaut werden?
7. Kann bei einer Fahrsteig-Lösung die Sicherheit gewährleistet werden?
8. Wie ist eine Fahrsteig-Lösung aus ökologischer Sicht zu bewerten (z. B. Emissionen für Mensch und Tier / Betrieb nur bei Bedarf / möglicher Einsatz von Fotovoltaik auf der Überdachung)?
9. Mit welchen jährlichen Betriebskosten wäre zu rechnen, a) bei einer Tramverlängerung, b) bei einem Fahrsteig?
10. Könnte ein Fahrsteig das bestehende ÖV-Angebot im Raum Zoo nach Meinung des Stadtrates ergänzen?
11. Sieht der Stadtrat einen Nutzen für das Quartier Klösterli?
12. Könnte eine Fahrsteig-Lösung nach Meinung des Stadtrates eine Alternative zur Tramverlängerung sein?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Fahrsteiglösungen sind in der Praxis bekannt, auch wenn anstelle des horizontalen oder geneigten Fahrsteiges im Alltag Rolltreppen weitaus häufiger sind. Eingesetzt werden Fahrsteige kommerziell in Warenhäusern oder im öffentlichen Bereich als Transportlösungen für hohes Fahrgastaufkommen in Flughäfen, U-Bah-

nen und Bahnhöfen. Ein vielen bekanntes Beispiel im Raum Zürich sind die Fahrsteige im Flughafen. Ein konkreter Erfahrungsaustausch zwischen Zürich und anderen Städten, welche Fahrsteige in einer vergleichbaren Situation wie beim Zoo eingesetzt haben, besteht bislang nicht.

Zu Frage 2: In Zürich wurden Fahrsteiglösungen bisher an zwei Orten geprüft: Vor der Eröffnung der S-Bahn Zürich im Mai 1990 wurde eine Verbindung vom Bahnhof Stadelhofen zum Bellevue mittels Fahrsteig diskutiert. Der Weg erwies sich aber als zu verwinkelt, zu viele Zufahrten und Fussgängerquerungen hätten nicht mehr gewährleistet werden können. Ausserdem verteilen sich dank des unterschiedlichen Geh tempos heute die Passagiere aus einem ankommenden S-Bahn-Zug auf verschiedene Tram-Anschlusskurse am Bellevue, auf dem Stadelhoferplatz und bei der Haltestelle Opernhaus. Bei einer Beförderung per Fahrsteig würde ein ganzer Pulk von Fahrgästen praktisch gleichzeitig am Bellevue ankommen und womöglich die Kapazität eines einzelnen Tramkurses überfordern.

Eine zweite Fahrsteiglösung war im Zusammenhang mit dem Projekt HB Südwest als Verbindung vom (nun nur als Provisorium realisierten) Flügelbahnhof Sihlpost entlang dem Gleis 3 zur Tramhaltestelle Bahnhofplatz/Hauptbahnhof im Gespräch. Hier war vor allem der fehlende Platz auf dem verhältnismässig schmalen Trottoir Argument gegen die Realisierung.

Zu Frage 3: Vorteile von Fahrsteiglösungen können sein:

- Die Erleichterung von Fusswegen über längere Distanzen, insbesondere für Personen mit Kinderwagen, mit Gepäck oder einer Gehbehinderung
- Optimales Ausnutzen der Transportkapazität und Verhinderung von Staubildung durch gleichmässige Geschwindigkeit des Bandes

Mögliche Nachteile sind:

- Fehlende Ausweichmöglichkeiten auf dem Band für Eilige
- Beschränkung der Transportrichtung bei Einweg-Betrieb
- Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes im öffentlichen Raum
- Einschränkung der flexiblen Raumnutzung (im Gegensatz zum Trottoir keine Mischnutzung durch Zufussgehende und Velofahrer oder Jogger, Abriegelung von Zufahrten, keine Querungen).

Die Vor- und Nachteile sind jeweils situationsbezogen abzuwägen.

Zu Frage 4: Gemäss einem Augenschein wäre entlang der Zürichbergstrasse, auf der Seite zur ASVZ-Sportanlage hin, ein rund 1,20 m breiter, mehrteiliger Fahrsteig realisierbar. Voraussetzung wäre, dass dieser auskragend auf Stützen als Erweiterung des heutigen Trottoirs ausgestaltet würde. Das dazu nötige Land müsste vom Kanton erworben werden. Bei einer Realisierung auf dem bestehenden Trottoir müsste die Baumreihe weichen.

Zu Frage 5: Ein Fahrsteig wäre – im Gegensatz zu einer Tramverlängerung – klar nicht als Teil des öffentlichen Verkehrssystems zu betrachten und müsste durch private Geldgeber und/oder einen Kostenbeitrag der Stadt Zürich finanziert werden.

Die Gesamtkosten für eine Tramverlängerung belaufen sich gemäss der Vorstudie der VBZ auf rund 27,2 Mio. Franken (Grobkostenschätzung mit Schwankungsrisiko von +/-30 Prozent). Dabei entfallen auf die eigentliche Traminfrastruktur 12,7 Mio. Franken, der Rest auf Strassen- und Werkleitungsbau. Die Unterhaltskosten für Reinigung und Instandhaltung der Gleisanlagen, Weichen und Haltestelle bei einer Tramverlängerung dürften gemäss Erfahrungswerten bei rund Fr. 100 000.– pro Jahr liegen. Kosten für einen Gleisersatz fallen beim Tram nach etwa 30 bis 40 Jahren an.

Für eine Fahrsteiglösung liegt bisher keine Projektskizze vor, welche eine verlässliche Kostenschätzung erlaubt. Die reinen Beschaffungskosten für den Fahrsteig dürften gemäss Herstellerangaben bei etwa 3 Mio. Franken liegen. Rechnet man die Kosten für den Landerwerb und eine einseitige Verglasung und ein Dach in einfacher Konstruktion dazu, muss mit Gesamtkosten von 5 bis 6 Mio. Franken gerechnet werden. Für die Unterhaltskosten wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen. Die Lebensdauer einer Fahrsteiglösung ist deutlich kürzer als diejenige des Trams.

Zu Frage 6: Der beleuchtende Bericht des Regierungsrates kommt zum Schluss, dass wegen des Platzbedarfs des neuen Tramtrassees an verschiedenen Standorten insgesamt 217 Parkplätze aufgehoben werden müssten. Die Fahrsteiglösung wäre voraussichtlich ohne Parkplatzabbau realisierbar.

Zu Frage 7: Die technische Sicherheit ist bei den heutigen Fahrsteiglösungen grundsätzlich auf hohem Standard, die Systeme bieten die Möglichkeit zur Fernüberwachung mit Videosystemen. Wie bei vergleichbaren Installationen in Warenhäusern oder an Bahnhöfen entbinden technische Sicherheitsbarrieren aber die Benutzerinnen und Benutzer nie vom vorsichtigen Verhalten – insbesondere kleine Kinder, die ja einen Grossteil des Zoopublikums ausmachen, sind in geeigneter Weise zu beaufsichtigen, um Unfälle durch Einklemmen oder Sturz bei einem plötzlichen Nothalt des Bandes zu verhindern.

Zu Frage 8: Durch eine Fahrsteiglösung entstehen keine wesentlichen lokalen Umweltbelastungen (z. B. durch Lärm oder Luftschadstoffe). Die indirekten Umweltauswirkungen durch die Energieerzeugung könnten durch den Einkauf einer ökologisch hochwertigen Stromqualität oder den Einsatz einer Fotovoltaik-Anlage tief gehalten werden. Ob Letztere aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sinnvoll ist und wie viel sie zum Gesamtverbrauch der Anlage beitragen könnte, wäre zu prüfen. Bei der Überdachung und Verglasung wäre der Ästhetik, dem Vogelschutz und so fort geeignete Beachtung zu schenken.

Zu Frage 9: Die zusätzlichen Betriebskosten für eine Tramverlängerung liegen gemäss Berechnungen der VBZ bei 1,3 Mio. Franken pro Jahr. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für eine Fahrsteiglösung müssen mangels Erfahrungswerten geschätzt werden. Bei angenommenen acht Betriebsstunden pro Tag und einem Wartungsaufwand von rund einem halben Tag pro Woche mit einer Person vor Ort wäre mit Fr. 50 000.– bis Fr. 100 000.– pro Jahr zu rechnen. Die Kosten für die Reinigung von Überdachung und Verglasung sind stark abhängig von der Konstruktion und dem angestrebten Qualitätsstandard.

Zu den Fragen 10 bis 12: Ein Fahrsteig könnte die heutige Erschliessung mit dem Tram insofern ergänzen, als er das Zurücklegen der 300 m langen Strecke zwischen Tramwendeschleufe und Zooeingang

insbesondere für Familien mit kleinen Kindern und Kinderwagen oder Personen mit einer Gehbehinderung bequemer macht. Zudem böte er dank dem Dach einen Wetterschutz. Er erfüllt damit rein funktional (nicht qualitativ) denselben Zweck wie eine mögliche Tramverlängerung und bietet zugleich auch für die Nutzerinnen und Nutzer der Parkplätze nahe der Tramwendeschleife eine Komfortverbesserung.

Anwohnerinnen und Anwohner im Klösterliquartier könnten ebenfalls von einem Fahrsteig profitieren. Allerdings ist beispielsweise am Flughafen Zürich zu beobachten, dass eilige Reisende weiterhin den Weg neben dem Fahrsteig benutzen oder auf dem Fahrsteig trotzdem gehen und nicht stehen. Der Einrichtungsbetrieb des Fahrsteiges müsste sich zudem nach den Bedürfnissen der Zoo-Besuchenden richten, die nicht zwingend denjenigen der Anwohnenden entsprechen. Für den täglichen Weg in die Stadt ist aus Sicht des Stadtrates deshalb weiterhin die Anbindung des Klösterliquartiers durch eine Kleinbuslinie die richtige Lösung.

Eine mögliche alternative Anbindung des Zoos von Dübendorf/Stettbach her mittels einer Seilbahn schliesslich steht in keiner Abhängigkeit zu einer Fahrsteiglösung und ist unabhängig davon weiterhin als attraktive Erschliessungsmöglichkeit mit hohem Erlebniswert zu betrachten.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy