

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. September 2013

829.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli und Alan David Sangines betreffend Führung der Tramlinie 2 über den Bahnhof Altstetten, Projektkoordination mit der Limmattalbahn

Am 15. Mai 2013 reichten Gemeinderäte Hans Jörg Käppeli (SP) und Alan David Sangines (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/171, ein:

Der Stadtrat plant die Tramlinie 2 im Zusammenhang mit der Realisierung der Limmattalbahn über den Bahnhof Altstetten zu führen. Diese Absicht ist im Quartier sehr umstritten. Der Nutzen dieser Investition ist nicht für alle ersichtlich. Medienberichten zufolge scheint es noch erhebliche Knacknüsse hinsichtlich der Abstimmung mit dem Projekt der Limmattalbahn zu geben.

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

1. Es ist offensichtlich, dass die Verlegung der Tramlinie 2 nur möglich ist bei einer gemeinsamen Projektierung und Realisierung zusammen mit der Limmattalbahn. Wieso wurde das Projekt der Verlegung der Tramlinie 2 bei den öffentlichen Veranstaltungen nicht gemeinsam mit der Limmattalbahn präsentiert? Gibt es eine gemeinsame Projektorganisation? Wer gehört ihr an?
2. Für die Limmattalbahn liegt ein fertiges Vorprojekt vor. Welchen Stand hat die Projektierung der Verlegung der Tramlinie 2? Wieso projektiert die VBZ nicht gemeinsam und im Gleichschritt mit der Limmattalbahn? Wann können konkrete Pläne vorgelegt werden?
3. Muss sich die Stadt an den Kosten der Realisierung der Limmattalbahn beteiligen und in welchem Umfang?
4. Welche Projekte sind seitens der Stadt notwendig im Zusammenhang mit der Realisierung der Limmattalbahn? Mit welchen Kosten wird gerechnet? Welcher Anteil geht zu Lasten der gebundenen Ausgaben? Welcher Anteil liegt in der Kompetenz des Gemeinderates bzw. des Souveräns? Welcher Anteil geht zu Lasten Agglomerationsprogrammes?
5. Wie viele Reisende die mit der Tramlinie 2 aus der Richtung Paradeplatz beim Lindenplatz ankommen haben als Ziel den Bahnhof Altstetten? Wie viele haben als Ziel die Haltestelle Bachmattstrasse bzw. den Farbhof bzw. Seidelhof? Wie verändern sich die Zahlen von der heutigen zur künftigen Situation.
6. Wie viele Reisende kommen heute mit der Tramlinie 2 beim Farbhof an? Welches sind ihre Ziele? Wie viele Reisende haben ein Ziel entlang der künftigen Tramlinie 2 nach Schlieren?
7. Wie viele Reisende kommen heute mit der Trolleybuslinie 31 beim Bahnhof Altstetten aus der Richtung HB an? Welches sind ihre Ziele? Wie viele Reisende haben ein Ziel entlang der künftigen Linien 2 nach Schlieren, bzw. entlang der Limmattalbahn? Die Haltestelle Farbhof kann nur noch mit Umsteigen vom HB erreicht werden. Wie viele Reisende sind davon betroffen?
8. Rechtfertigt das Aufkommen einer Tramlinie parallel zur Limmattalbahn, bzw. fahren alle Trams bis an die neue Endstation in Schlieren?
9. Wurden auch andere Linienführungen, inkl. der Beibehaltung der heutigen, geprüft? Wieso wurde genau diese Linienführung ausgewählt, bzw. was sind die Vor- und Nachteile der neuen Linienführung? Verändern sich die prognostizierten Ströme an Reisenden im Vergleich zu heute so stark, dass sich die Änderung der Linienführung rechtfertigt? Wie viele profitieren von neuen Direktverbindungen und wie verändern sich die Reisezeiten?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Es ist offensichtlich, dass die Verlegung der Tramlinie 2 nur möglich ist bei einer gemeinsamen Projektierung und Realisierung zusammen mit der Limmattalbahn. Wieso wurde das Projekt der Verlegung der Tramlinie 2 bei den öffentlichen Veranstaltungen nicht gemeinsam mit der Limmattalbahn präsentiert? Gibt es eine gemeinsame Projektorganisation? Wer gehört ihr an?»):

Die Limmattalbahn (LTB) ist ein Projekt mit grosser Bedeutung für die Kantone Aargau und Zürich sowie für die Stadt Zürich und die betroffenen Städte und Gemeinden im Limmattal. Um den Gesamtnutzen des Projekts Limmattalbahn zu erhöhen, wurde eine optimale Abstimmung der Limmattalbahn auf das Tramnetz der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) angestrebt. Stadt und Kanton Zürich haben sich Ende 2010 zu diesem Zweck darauf geeinigt,

eine gemeinsame FachexpertInnengruppe einzusetzen, die eine Empfehlung für eine optimale Abstimmung vorlegen soll. Die FachexpertInnengruppe empfahl die Variante «Überlappen» der Limmattalbahn und der Linie 2 der VBZ: Die Linie 2 soll via Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten geführt werden und verkehrt von dort weiter via Hohlstrasse bis Schlieren Geissweid. Die Limmattalbahn verkehrt vom Bahnhof Killwangen-Spreitenbach über Dietikon und Schlieren bis zum Bahnhof Altstetten und wendet im Raum Altstetten. Am 20. September 2010 wurde zwischen Stadt und Kanton Zürich eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnet, die diese Grundsätze und die Verantwortlichkeiten bei den weiteren Planungsarbeiten verankert. Die Projektierung der Tramnetzergänzung (TNE) Altstetterstrasse obliegt der Stadt Zürich, ab dem Knoten Altstetterstrasse/Hohlstrasse bis nach Killwangen projektiert die Limmattalbahn AG. Eine enge Koordination der beiden Vorhaben ist unumgänglich. Genehmigung und Inbetriebnahme der LTB und der TNE Altstetterstrasse sollen gleichzeitig erfolgen.

Die Limmattalbahn AG verfügt über eine eigenständige Projektorganisation. Die Stadt Zürich ist jedoch in der Behördendelegation, in der Begleitgruppe Stadt Zürich/LTB sowie in einer Schlichtungsstelle (Fachexpertengruppe) in der Projektorganisation vertreten. Die TNE Altstetterstrasse ist ein Projekt von Kanton und Stadt Zürich. Die Projektleitungen der beiden Projekte stehen in einem regelmässigen und engen Austausch.

Am 4. Oktober 2011 wurde die Quartierbevölkerung über die «Tram- und Zentrumsentwicklung Altstetten» orientiert. Diese Kommunikation erfolgte koordiniert zwischen Kanton und Stadt Zürich sowie der Limmattalbahn AG. Am 8. Juli 2013 wurde die Bevölkerung durch Vertreterinnen und Vertreter von Kanton und Stadt Zürich sowie durch den Gesamtprojektleiter der Limmattalbahn AG über die «ÖV- und Quartierentwicklung Altstetten» informiert.

Zu Frage 2 («Für die Limmattalbahn liegt ein fertiges Vorprojekt vor. Welchen Stand hat die Projektierung der Verlegung der Tramlinie 2? Wieso projektiert die VBZ nicht gemeinsam und im Gleichschritt mit der Limmattalbahn? Wann können konkrete Pläne vorgelegt werden?»):

Die Terminpläne der LTB und der TNE Altstetterstrasse sind eng aufeinander abgestimmt. Die Vorprojekte liegen sowohl für die LTB wie auch für die TNE Altstetterstrasse vor. Weil das Projekt LTB aber deutlich umfangreicher ist, wird das Plangenehmigungsgesuch bereits im Herbst 2013 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die Stadt Zürich hat die Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs für die TNE Altstetterstrasse Mitte 2014 vorgesehen.

Zu Frage 3 («Muss sich die Stadt an den Kosten der Realisierung der Limmattalbahn beteiligen und in welchem Umfang?»):

Die Gesamtkosten für die Limmattalbahn betragen 670 Millionen Franken (Stand Vorprojekt 2011). Darin sind neben dem Bahnprojekt auch Massnahmen für den Strassenverkehr und Velo- und FussgängerInnenverbindungen enthalten. Finanziert wird das Projekt zu einem Viertel vom Kanton Aargau und zu drei Vierteln vom Kanton Zürich. Der Bund soll im Rahmen seines Agglomerationsprogramms gut ein Drittel der Kosten übernehmen.

Zu Frage 4 («Welche Projekte sind seitens der Stadt notwendig im Zusammenhang mit der Realisierung der Limmattalbahn? Mit welchen Kosten wird gerechnet? Welcher Anteil geht zu Lasten der gebundenen Ausgaben? Welcher Anteil liegt in der Kompetenz des Gemeinderates bzw. des Soveräns? Welcher Anteil geht zu Lasten Agglomerationsprogrammes?»):

Zur Umsetzung des gemeinsam vereinbarten Linienkonzepts übernimmt die Stadt Zürich vorerst die Projektierung der TNE Altstetterstrasse. Die entstehenden Kosten werden durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vollumfänglich übernommen.

Die Klärung der Frage, welche Vorhaben, die in einem Zusammenhang mit dem Bau der Tramlinien stehen, gleichzeitig durch die Stadt Zürich realisiert werden sollen, befindet sich im Moment in Bearbeitung.

Zu Fragen 5 und 6 («Wie viele Reisende die mit der Tramlinie 2 aus der Richtung Paradeplatz beim Lindenplatz ankommen haben als Ziel den Bahnhof Altstetten? Wie viele haben als Ziel die Haltestelle Bachmattstrasse bzw. den Farbhof bzw. Seidelhof? Wie verändern sich die Zahlen von der heutiger zur künftigen Situation.» und «Wie viele Reisende kommen heute mit der Tramlinie 2 beim Farbhof an? Welches sind ihre Ziele? Wie viele Reisende haben ein Ziel entlang der künftigen Tramlinie 2 nach Schlieren?»):

Auswertungen über den Abfahrtsort sowie das Reiseziel der Fahrgäste im Netz der VBZ werden über das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM–ZH) vorgenommen, da im Gegensatz zu den SBB keine diesbezüglichen Fahrgastbefragungen durchgeführt werden. Anhand einer «Spinnenauswertung» im GVM-ZH können für den Abschnitt Grimselstrasse–Lindenplatz für den Zustand im Jahr 2011 folgende Werte ermittelt werden: Von den insgesamt 12 500 gezählten Fahrgästen pro Werktag im Querschnitt Grimselstrasse–Lindenplatz fahren gegenwärtig 28 Prozent bis zum Lindenplatz, 10 Prozent bis zur Bachmattstrasse und 62 Prozent bis zum Farbhof. Von den am Farbhof Aussteigenden fahren rund 42 Prozent weiter in Richtung Schlieren. Gegenwärtig reisen gemäss dem GVM-ZH rund 4 Prozent der 12 500 Fahrgäste vom Lindenplatz in Richtung Bahnhof Altstetten.

Die analoge Auswertung ergibt für die neue Führung der Linie 2 via Bahnhof Altstetten für den Zustand im Jahr 2030 folgende Ergebnisse: Die Nachfrage steigt im Querschnitt Grimselstrasse–Lindenplatz markant von 12 500 auf knapp 20 000 Fahrgäste pro Werktag. 23 Prozent dieser Fahrgäste steigen am Lindenplatz aus und 39 Prozent fahren umsteigefrei weiter bis zum Bahnhof Altstetten. 19 Prozent der Fahrgäste steigen an den städtischen Haltestellen Seidelhof bis Micafil aus, 19 Prozent fahren weiter bis nach Schlieren.

Zu Frage 7 («Wie viele Reisende kommen heute mit der Trolleybuslinie 31 beim Bahnhof Altstetten aus der Richtung HB an? Welches sind ihre Ziele? Wie viele Reisende haben ein Ziel entlang der künftigen Linien 2 nach Schlieren, bzw. entlang der Limmattalbahn? Die Haltestelle Farbhof kann nur noch mit Umsteigen vom HB erreicht werden. Wie viele Reisende sind davon betroffen?»):

Anhand der Spinnenauswertung im GVM-ZH können für den Abschnitt Luggwegstrasse–Bahnhof Altstetten (nur Linie 31) für den Zustand im Jahr 2011 nachstehende Werte ermittelt werden: Von den insgesamt 9500 gezählten Reisenden pro Werktag auf der Linie 31 im Querschnitt Luggwegstrasse–Bahnhof Altstetten fahren heute 53 Prozent bis zum Bahnhof Altstetten. 29 Prozent der Reisenden fahren weiter zu den Haltestellen Seidelhof bis Micafil und rund 18 Prozent fahren weiter bis nach Schlieren.

Die analoge Auswertung ergibt für die nur noch bis zum Bahnhof Altstetten verkehrende Linie 31 für den Zustand im Jahr 2030 folgende Ergebnisse: Die Nachfrage für die verkürzte Linie 31 reduziert sich im Querschnitt Luggwegstrasse–Bahnhof Altstetten von 9500 auf rund 9000 Fahrgäste pro Tag. 88 Prozent dieser Fahrgäste steigen am Bahnhof Altstetten aus, nur 5 Prozent der Fahrgäste fahren weiter zu den Haltestellen Seidelhof bis Micafil, während 7 Prozent bis nach Schlieren weiterfahren.

Zu Frage 8 («Rechtfertigt das Aufkommen eine Tramlinie parallel zur Limmattalbahn, bzw. fahren alle Trams bis an die neue Endstation in Schlieren?»):

Die Tramlinie 2 nimmt ihre Funktion als Feinverteiler mit einem durchgehenden 7.5-Minuten-Takt bis Schlieren wahr und stellt die Verbindung ins Zentrum der Stadt Zürich her. Die LTB verkehrt als schneller Feinverteiler im 15-Minuten-Takt und fährt ergänzend zur S-Bahn von Killwangen-Spreitenbach zum Bahnhof Altstetten.

Für den Stadtrat steht es ausser Zweifel, dass das überlappende Angebot von Tramlinie 2 und LTB im frequenzstarken Abschnitt zwischen Altstetten und Schlieren zur Deckung der Nachfrage zwingend nötig ist. Diese Variante hat zudem den Vorteil, dass die aus der Richtung Schlieren kommenden Fahrgäste weiterhin umsteigefrei ins Stadtzentrum gelangen können, so wie dies bisher mit der Trolleybuslinie 31 möglich war. Für Altstetten und das Limmattal wird zudem eine starke Zunahme der Einwohnerinnen-, Einwohner- und Beschäf-

tigtenzahlen prognostiziert, was die bereits hohen Frequenzen zwischen Schlieren und Zürich weiter erhöhen wird.

Zu Frage 9 («Wurden auch andere Linienführungen, inkl. der Beibehaltung der heutigen, geprüft? Wieso wurde genau diese Linienführung ausgewählt, bzw. was sind die Vor- und Nachteile der neuen Linienführung? Verändern sich die prognostizierten Ströme an Reisenden im Vergleich zu heute so stark, dass sich die Änderung der Linienführung rechtfertigt? Wie viele profitieren von neuen Direktverbindungen und wie verändern sich die Reisezeiten?»):

Das Quartier Altstetten ist einer der massgebenden Entwicklungsschwerpunkte der Stadt Zürich. Die Gebiete südlich und nördlich des Bahnhofs werden bis 2030 um knapp 8000 Einwohnerinnen und Einwohner und über 4000 Beschäftigten wachsen (z. B. WestLink, Letzibach, Freilager). Die Frequenzen der SBB am Bahnhof Altstetten werden von heute 36 000 auf neu 65 000 Fahrgäste pro Tag im Jahr 2030 (+81 Prozent) ansteigen und die VBZ rechnen mit einer Zunahme von heute 24 000 auf neu 45 000 Fahrgäste pro Tag (+87 Prozent).

Ausserdem ist zu beachten, dass mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich ein Teil der S-Bahn-Linien ohne Halt am Bahnhof Hardbrücke vom Hauptbahnhof bis Zürich-Altstetten verkehren werden. Reisende aus den Arbeitsplatzgebieten um den Albisriederplatz und entlang der Badenerstrasse, die heute am Bahnhof Hardbrücke umsteigen, werden künftig mit der neuen Führung der Linie 2 umsteigefrei zum Bahnhof Altstetten fahren und dort auf die S-Bahn umsteigen.

Diese ausgeprägten Entwicklungen in Altstetten zusammen mit den Vorteilen der Einbindung der Stadt Schlieren ins städtische Tramnetz führen dazu, dass die neue Führung der Linie 2 über die Altstetterstrasse mit Anbindung des stark wachsenden Bahnhofs Altstetten im Vergleich zur bisherigen Linienführung über die Badenerstrasse bedeutend besser abschneidet.

Daneben wurden auch andere Varianten zur Anbindung der Linie 2 an den Bahnhof Altstetten geprüft. Beispielsweise wurde eine Führung der Linie 2 vom Lindenplatz zum Bahnhof Altstetten und wieder zurück in die Badenerstrasse (via Luggweg- oder Flurstrasse) geprüft. Diese erwies sich aber als zu umständlich. Sie hätte einen enormen Mehraufwand an Infrastruktur und Fahrzeugen mit entsprechenden Mehrkosten zur Folge. Zudem würden damit die Reisezeiten für durchfahrende Fahrgäste in erheblichem Masse erhöht.

Die umsteigefreie Verbindung von Schlieren ins städtische Netz und die Einbindung des Bahnhofs Altstetten ins Tramnetz der VBZ ermöglichen die Einsparung von rund 3300 Umsteigevorgängen im ÖV-Gesamtsystem.

Für durchfahrende Fahrgäste der Linie 2, welche vom Farbhof neu via Bahnhof Altstetten in Richtung Stadt oder umgekehrt unterwegs sind, ergibt sich mit dem Umweg über den Bahnhof Altstetten eine um rund 90 Sekunden verlängerte Reisezeit.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti