

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

20.8.2003

2003/172

## Antwort des Stadtrates

**1207. Schriftliche Anfrage der Gemeinderäte Robert Schönbächler und Prof. Dr. Willy Furter betreffend der geplanten Tramlinie 18, Haltestellenplanung.** Am 21. Mai 2003 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Prof. Dr. Willy Furter (EVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2003/172 ein:

Die geplante Tramlinie 18 (HB-Bahnhofquai-Escher-Wyss-Platz-Hardbrücke-Pfingstweidstrasse-Bhf. Altstetten) lässt vorab im Bereich des Hauptbahnhofs und Escher-Wyss-Platz viele Fragen offen, um deren Beantwortung der Stadtrat gebeten wird.

1. Wie gelingt es, die zusätzliche Tramlinie 18 ohne gravierende Behinderungen bzw. ohne Reduktion des Angebotes auf anderen Linien über den Bahnhofquai zu führen? Ist eine Anpassung der dortigen Lichtsignalsteuerung möglich? Sind in diesem Bereich andere Linienführungen denkbar?
2. Planungsvarianten sehen vor, die Haltestelle "Escher-Wyss-Platz" der Tramlinie 18 in der Limmatstrasse, auf der Höhe der KV Business School, zu errichten.
  - Werden die bisherigen Haltestellen der Tramlinien 4 und 13 ebenfalls in diese neue Haltestelle in der Limmatstrasse verlegt?
  - Welche Auswirkungen haben diese Veränderungen auf den Rangierbetrieb der VBZ und den Individualverkehr im erweiterten Bereich des Escher-Wyss-Platzes?

Wie beurteilt der Stadtrat die Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs? Wie ist die Erschliessung zu den Haltestellen der Trolleybuslinien 33 und 72 auf der Hardbrücke und zu den Buslinien 54 und 71 vorgesehen?

3. Erlauben diese Umbauten den Escher-Wyss-Platz und den Hardstrassenraum zu einem Zentrum des Stadtkreises 5 zu machen? Wie wird sichergestellt, dass die Tramtrasse so angelegt und die Mittel so investiert werden, dass nach dem Abbruch der Hardbrücke, der Limmatraum zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Wipkingerplatz zu einem städtebaulichen Schwerpunkt werden kann?
4. Welche Vor- und welche Nachteile ergeben eine im Vergleich zur geplanten Linienführung Nr. 18 alternative Netzerweiterung, welche den S-Bahnhof Hardbrücke miteinbezieht, nämlich: Hauptbahnhof - Limmatstrasse - Dammweg - entlang Westseite Viadukt Heinrichstrasse/Josefstrasse/Geroldstrasse bis vor den S-Bahnhof Hardbrücke und von dort über die Pfingstweidstrasse weiter zum Bhf. Altstetten?
5. Könnte durch die Verlegung des Tramdepots mit seinem regen Tramrangierverkehr am Escher-Wyss-Platz auf das Reserveareal an der Aargauerstrasse der Escher-Wyss-Platz nicht deutlich entlastet werden? Sind es vorab betriebliche und finanzielle Gründe, die gegen eine solche Forderung sprechen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zur Frage 1:** Wie in der Antwort zur Schriftlichen Anfrage von Gemeinderat Robert Schönbächler zu Zürich West, Verkehrserschliessung (GR Nr. 2001/605), bereits dargestellt, können die Verkehrsabläufe am Knoten Bahnhofquai auch mit der geplanten neuen Linie nach dem gleichen Prinzip wie bisher gewährleistet werden. Die Lichtsignalanlagen bieten dank ihrer kurzen Umlaufzyklen die notwendige Flexibilität, eine weitere Tramlinie in die Phasenabläufe einzuflechten.

Mit der Führung einer zusätzlichen Tramlinie über den Bahnhofquai wird mit einem 6,7-Minuten Takt eine vergleichbare Kursdichte erreicht, wie sie vor Einführung des Programmes "Lean 95" täglich erfolgreich abgefertigt wurde. Damals verkehrten die Linien 4, 11 und 14 im 6-Minuten-Takt, die Linie 13 im 5-Minuten-Takt.

Eine alternative Linienführung wird in der Planung nicht verfolgt, da die neue Tramlinie speziell auch den stark frequentierten Streckenabschnitt Escher-Wyss-Platz-Bahnhofquai entlasten soll.

**Zur Frage 2:** Gleichzeitig mit dem Bau der Tramnetzerweiterung Zürich West wird der Escher-Wyss-Platz verkehrstechnisch neu gestaltet. Der momentane Planungsstand sieht vor, für den öffentlichen Verkehr eine neue, behindertengerechte Haltestelle in der Limmatstrasse zu bauen. Sie wird von den Tramlinien 4, 13 und der neuen Tramlinie Zürich West sowie von der Buslinie 71 bedient. Die Buslinie 54 dient als Tramvorläufer und entfällt somit bei Inbetriebnahme des neuen Trams. Alle öffentlichen Verkehrsmittel auf Ebene 0 halten damit neu am selben Ort, was gegenüber heute eine Vereinfachung bringt.

Das zukünftige Verkehrsregime für den Individualverkehr ist momentan Gegenstand einer verkehrstechnischen Untersuchung unter Federführung des Tiefbauamtes. Der Individualverkehr profitiert dabei vom neuen Depotkonzept der Verkehrsbetriebe: Mit dem Umbau des Tramdepots fahren in der Regel die Tramzüge neu von der Hinterseite ins Depot ein und vorne wieder aus. Damit verringert sich der Rangierverkehr massiv, insbesondere entfallen die heutigen Rückwärtsfahrmanöver über den Escher-Wyss-Platz.

Die heutige Erschliessung der Haltestellen der Buslinien 33 und 72 mit Treppe und Lift bleibt bestehen. Der Fussweg für umsteigende Fahrgäste zu diesen Linien wird damit länger. Im Rahmen der oben erwähnten verkehrstechnischen Untersuchung wird ein möglichst einfacher und sicherer Fussgängerübergang angestrebt.

**Zur Frage 3:** Die für die Tramlinie Zürich West nötigen Umbauten garantieren, dass am Escher-Wyss-Platz und im Raum Hardstrasse in absehbarer Zeit Veränderungen ausgelöst werden und dieses Gebiet funktionell und gestalterisch aufgewertet wird. Eine ausschliessliche planerische Orientierung auf einen möglichen Abbruch der Hardbrücke hin, welcher frühestens in 15 bis 20 Jahren erfolgen könnte, kann den Bewohnerinnen und Bewohnern nicht zugemutet werden. Unter der Federführung des Tiefbauamtes wurde deshalb ein Projekt zur Verkehrsführung und Ausgestaltung von Escher-Wyss-Platz und Hardstrassenraum gestartet. Die in der Antwort zu Frage 2 erwähnte verkehrstechnische Untersuchung ist Teil dieses Projektes. Es soll die neue Tramlinie so gut wie möglich in den vorhandenen Raum einbinden und die Verbindungen für den öffentlichen Verkehr, Fussgänger, Velofahrende und den motorisierten Individualverkehr optimieren. Bis Anfangs 2004 wird das zukünftige Verkehrskonzept festgelegt, danach erfolgt die gestalterische Optimierung unter Einbezug der Anwohnerinnen und Anwohner. Im Projekt werden Lösungen gesucht, die auch bei einem allfälligen Abbruch der Hardbrücke sinnvoll sind. Ein Abbruch stellt allerdings einen so grossen baulichen Eingriff dar, dass dadurch zwingend gewisse Anpassungen nötig werden.

Die Limmat bildet eine natürliche Zäsur zwischen dem Wipkinger- und Escher-Wyss-Platz. Deshalb werden die beiden Plätze auch bei einem allfälligen Abbruch der Hardbrücke kaum zu einem durchgehenden Raum mit Zentrumscharakter verschmelzen. Ein allfälliger Brückenabbruch würde sich vor allem auf die Gestaltung des Wipkingerplatzes als Zentrum auswirken. Die Lage des Tramtrassees steht aber einer solchen Entwicklung grundsätzlich nicht entgegen.

**Zur Frage 4:** Die alternative Linienführung Hauptbahnhof-Limmatstrasse-Dammweg entlang dem Viadukt zum Bahnhof Hardbrücke wurde vom Stadtrat geprüft. Neben den Vorteilen der erwünschten Anbindung des S-Bahnhofes und der komfortableren Erschliessung des Gebietes "Josefstrasse" hat die Variante gewichtige Nachteile:

Die dringend nötige Entlastung des Abschnittes HB bis Escher-Wyss-Platz durch eine zusätzliche Tramlinie wird nicht erreicht.

Der Escher-Wyss-Platz und die Hardstrasse mit der neuen "Kulturmeile", Schiffbauhalle und Multiplexkino werden nicht bedient.

Die Linienführung entlang dem Viadukt steht in Konflikt mit der zukünftigen Erschliessung und Neunutzung der Viaduktbögen, deren Ziel die Verbindung von traditionellem Wohnquartier und Zürich West ist. Die alternative Linienführung würde die Trennung der beiden Quartierteile verstärken und die für das Projekt wichtigen Vorzonen verbauen. Um die Vorzonen zu erhalten, müssten Gebäude entlang der Strecke abgebrochen werden.

Neben der oben genannten Linienführung wurden weitere Alternativen geprüft. Technisch sinnvoll wären einzig eine Blockumfahrung entlang der Geroldrampe oder eine Stichlinie von der Hard-/Pfungstweidstrasse zum Bahnhof und wieder zurück. Beide Varianten würden aber für den Grossteil der Fahrgäste einen kaum verständlichen Umweg und Zeitverlust bringen, zudem würden sie den ohnehin strapazierten finanziellen Rahmen klar sprengen. Der Stadtrat hat deshalb beschlossen, an der geplanten Linienführung festzuhalten.

Die Anbindung des Bahnhofes Hardbrücke an das Quartier soll im Gegenzug durch die Gestaltung eines attraktiven "Bahnhofvorplatzes" verbessert werden. Störend am Fussweg vom Bahnhof Hardbrücke zur geplanten Tramhaltestelle ist nach Einschätzung des Stadtrates nicht primär die Distanz (mit etwa 250 Metern ist diese ähnlich lang wie der Umsteigeweg vom Bahnhof Stadelhofen zum Bellevue), sondern die heutige wenig einladende Atmosphäre.

Zusätzlich planen die Verkehrsbetriebe die Einführung der Buslinie 74, welche vom neuen Stadion via Förrlibuck-, Giesserei-, Schiffbaustrasse zum Bahnhof Hardbrücke fahren soll. Ihre Finanzierung ist allerdings noch nicht gesichert.

Langfristig ist im Richtplan die Verlängerung der Tramlinie 8 vom Hardplatz über (oder unter) dem SBB-Gleisfeld vorgesehen, welche den Bahnhof Hardbrücke optimal an das Tramnetz anschliesst.

**Zur Frage 5:** Die in der Schriftlichen Anfrage genannte Entlastung des Escher-Wyss-Platzes vom Tramrangierverkehr wird bereits durch das unter Frage 2 beschriebene neue Depotkonzept der Verkehrsbetriebe erreicht. Das Areal an der Aargauer Strasse dient den Verkehrsbetrieben als Reserve, um allenfalls im Zuge weiterer Netzausbauten Raum für die Remisierung zusätzlicher Fahrzeuge zu schaffen. Es wird also zusätzlich und nicht im Abtausch zu den heutigen Depotstandorten benötigt. Der Standort am Escher-Wyss-Platz wurde im Rahmen des aktuellen Umbauprojektes Depot Hard überprüft und die hohe strategische und betriebliche Bedeutung für die Verkehrsbetriebe bestätigt.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. Martin Brunner**