



Beschluss des Stadtrats

vom 5. Oktober 2022

GR Nr. 2022/332

Nr. 950/2022

Schriftliche Anfrage von Carla Reinhard und Serap Kahrman betreffend Hitzeminderung durch Bepflanzung von Strecken des öffentlichen Verkehrs, Anteil an begrünten Tramtrassees, Kriterien und Strategie für eine Begrünung sowie mögliche intensive oder extensive Bepflanzungen

Am 6. Juli 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Carla Reinhard und Serap Kahrman (beide GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/332, ein:

Mit fortschreitendem Klimawandel wird das Thema Hitzeminderung in der Stadt Zürich absolut akut. Der hohe Versiegelungsanteil des Stadtgebiets lässt die Temperaturen deutlich stärker steigen als im Umland; es bilden sich Hitzeinseln. Begrünung wirkt diesen Inseln entgegen, auch die Bepflanzung von ÖV-Strecken. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch ist der begrünte Anteil der bestehenden Tramtrasse in der Stadt Zürich?
2. Nach welchen Kriterien wird heute entschieden, ob ein Trassee begrünt wird?
3. Durch die bevorstehende Tempo-30-Ausweitung sollen vermehrt eigene Tramtrasse gebaut werden, um den ÖV nicht auszubremsen. Welche Strategie hat der Stadtrat für die Begrünung neuer Trassee?
4. Weshalb wird die Begrünung aktuell auf betonierten Rasengittern erstellt, bei denen die Begrünungsfläche unter 50 Prozent liegt, und nicht auf komplette Rasenfläche mit höherem Hitzeminderungseffekt gesetzt, wie beispielsweise in Oslo?
5. Bei Dachbegrünung wird zwischen extensiver und intensiver Begrünung unterschieden. Existiert eine solche Unterscheidung auch bei Tramtrasse und könnte bei momentan unbegrünten, beziehungsweise schwieriger zu bepflanzenden Strecken eine Einstiegs-Begrünung umgesetzt werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Begrünte Tramtrassees sind ein bewährtes Mittel, um den Bahnkörper optisch aufzuwerten, Lärm zu reduzieren, die Speicherung und Verdunstung von Niederschlagswasser zu ermöglichen und die Hitzeentwicklung zu mindern. Die Begrünung von Tramtrassees hat aber auch Auswirkungen auf die Befahrbarkeit mit Strassenfahrzeugen (Unterhalt, Busverkehr und Rettungsfahrzeuge), die Gestaltung des öffentlichen Raums sowie andere Anforderungen der Mobilität aufgrund höheren Platzbedarfs und grösserer Barrierewirkung (z. B. Querschnittsmöglichkeiten für den Fussverkehr). Für weiterführende Informationen bezüglich Massnahmen zur Hitzeminderung im Allgemeinen verweist der Stadtrat auf den Bericht Fachplanung Hitzeminderung.¹

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

Frage 1

Wie hoch ist der begrünte Anteil der bestehenden Tramtrasse in der Stadt Zürich?

Rund 10 Prozent des VBZ-Tramnetzes sind als Grüntrasse ausgebildet. Längere Abschnitte mit Grüntrasse befinden sich auf der Traminie Zürich-West (Schiffbau – Bahnhof

¹ Fachplanung Hitzeminderung. Stadt Zürich (Hrsg.). Zürich, 2020; https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/gsz_2/publikationen/planung-und-bau/fachplanung-hitzeminderung/FPH_Bericht_2020_low.pdf.



Altstetten Nord) sowie auf den Aussenästen zum Werdhölzli (ab Hardturm) sowie nach Hirzenbach und Bahnhof Stettbach (jeweils ab Schwamendingerplatz). Auch in der Badener- und Winterthurerstrasse sowie im Bereich des Irchelparks gibt es mehrere Abschnitte mit Grüntrasse. Die nachfolgend aufgeführten Abschnitte im Tramnetz sind als Grüntrasse ausgeführt. Die Längenangaben berücksichtigen dabei Lücken im Bereich von Haltestellen, Übergängen usw.

Grüntrasse-Abschnitte	Länge in Metern
Aargauerstrasse, zwischen Vulkanplatz und Pfingstweidstrasse	700
Badenerstrasse, zwischen Kelchweg und Feldblumenstrasse	140
Badenerstrasse, zwischen Luggwegstrasse und Albisriederplatz	1200
Badenerstrasse, zwischen Zypressenstrasse und Sihlfeldstrasse	250
Bändlistrasse, Bändliweg bis Grünaustrasse	240
Dübendorfstrasse	1340
Hardhof, Hardturm bis Tüffenwies	660
Hirzenbachweg, Überlandstrasse bis Wendeschleife Hirzenbach	160
Irchelstrasse	260
Meierwiesenstrasse, Tüffenwies bis Bändlistrasse	280
Pfingstweidstrasse, zwischen Aargauerstrasse und Hardstrasse	980
Schaffhauserstrasse, im Bereich Milchbuck	140
Winterthurerstrasse, zwischen Luchswiesenstrasse und Schwamendingerplatz	700
Winterthurerstrasse, zwischen Irchelstrasse und Letzistrasse	360
Überlandstrasse, Altried bis Schaffhauserstrasse	420

Weitere Grüntrassees sind auf der Glattalbahn vorhanden (z.B. Thurgauerstrasse).

Frage 2

Nach welchen Kriterien wird heute entschieden, ob ein Trasse begrünt wird?

Die Grundsätze für die Anlage von Grüntrassees sind in den «Standards Stadträume»² definiert, welche die Gestaltung des öffentlichen Raums vorgeben. Diese sehen vor, dass Grüntrassees vorzugsweise in durchgrüntem Aussenquartieren mit hohem Wohnanteil und breiten Strassenquerschnitten umgesetzt werden sollen sowie bei Tramlinien, die parkähnliche Umgebungen queren. Die Standards halten fest, dass sich Strassen mit vielen Querungen für den motorisierten oder den Velo- und Fussverkehr nicht für Grüntrassees eignen, ebenso wenig innerstädtische Stadträume.

Die Begrünung von Tramtrassees wird jeweils regulär im Rahmen von Strassenbauprojekten geprüft. Strecken mit Busverkehr scheiden für die Einrichtung von Grüntrassees aus, weil solche (auch in der Ausgestaltung mit Rasengittersteinen) nicht linienmässig von Strassenfahrzeugen befahren werden können und die Verlegung des Busverkehrs auf die MIV-Spuren zu Verlustzeiten führen würde. Dies trifft für den Nachtbus meist nicht zu, da dieser

² Hauptseite: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich.html, Angaben zu Grüntrasse in «Strassen und Wege»: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Stadtraum/Publikationen_und_Broschueren/Standards_Stadtraeume/Strassen%20und%20Wege



3/5

oft auf die parallel verlaufende MIV-Spur verlegt werden kann, ohne Verlustzeiten zu erleiden. Nachteil dabei ist, dass der Nachtbus bei Tramhaltestellen wieder auf das Tramtrassees geführt werden muss oder separate Nachtbus-Haltestellen realisiert werden müssen.

Bei Tramtrassees ohne Busverkehr wird die Machbarkeit einer Begrünung anhand folgender Kriterien beurteilt: Platzbedarf, Lärmreduktion, Hitzeminderung, Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr, Städtebau und Stadtraum sowie Kosten. Ein neues Grüntrassees ist in den kommenden Jahren auf der Neubaustrecke Tram Affoltern vorgesehen.

Frage 3

Durch die bevorstehende Tempo-30-Ausweitung sollen vermehrt eigene Tramtrassees gebaut werden, um den ÖV nicht auszubremsen. Welche Strategie hat der Stadtrat für die Begrünung neuer Trassees?

Gemäss Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1217/2021 (Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung, 3. Etappe) ist auf 15 Tramstrecken ein unabhängiger Bahnkörper (UBK) zu prüfen, der dem Tramverkehr ein eigenes Geschwindigkeitsregime nach Eisenbahngesetz ermöglicht. Die Ausbildung als Grüntrassees wird dabei geprüft.

Frage 4

Weshalb wird die Begrünung aktuell auf betonierten Rasengittern erstellt, bei denen die Begrünungsfläche unter 50 Prozent liegt, und nicht auf komplette Rasenfläche mit höherem Hitzeminderungseffekt gesetzt, wie beispielsweise in Oslo?

Rasengittersteine werden bei Grüntrassees eingesetzt, die von Notfallfahrzeugen befahrbar sein müssen. Die Alternative wäre in solchen Fällen eine Ausführung ohne Gleisbegrünung. Dort wo eine Begrünung ohne Rasengittersteine möglich ist, wird dies entsprechend umgesetzt. Busse und weitere Strassenfahrzeuge befahren die Abschnitte mit Rasengittersteinen nur im äussersten Ausnahmefall, etwa im Rahmen von lokalen Umleitungen bei Baustellen.

Frage 5

Bei Dachbegrünung wird zwischen extensiver und intensiver Begrünung unterschieden. Existiert eine solche Unterscheidung auch bei Tramtrassees und könnte bei momentan unbegrüntem, beziehungsweise schwieriger zu bepflanzenden Strecken eine Einstiegs-Begrünung umgesetzt werden?

Der Unterschied zwischen extensiver und intensiver Begrünung liegt in der unterschiedlichen Aufbauhöhe, d. h. der Höhe des durchwurzelbaren Raums sowie im Humusgehalt des Substrats. Je tiefer der Wurzelbereich und je humusreicher das Substrat, umso intensiver kann bepflanzt werden. Intensive Begrünungen sind meist aufwändiger im Unterhalt, da hier regelmässig gemäht werden muss. Auf die Begrünung von Gleiskörpern lässt sich das nur bedingt übertragen. In Zürich existieren folgende Ausführungen:

1. **Rasengleis** (z. B. Hardturm – Hardhof): Hinsichtlich Klimawirkung bietet das intensiv begrünte Rasengleis aufgrund seines dichten Bewuchses die grössten Vorteile. Es wird in Situationen mit parkähnlicher Umgebung eingesetzt, die Substratmischung und der Aufbau sind nach Angaben GSZ und VBZ ausgeführt. Rasengleise müssen in der Regel zwei Mal pro Jahr gemäht werden.



4/5



Abbildung 1: Intensiv begrüntes Rasengleis zwischen den Haltestellen «Universität Irchel» und «Milchbuck». (Bild: VBZ)

2. **Schotterrasen** (z. B. Schiffbau – Bahnhof Altstetten Nord): Mit Schotterrasen begrünte Flächen haben zwar eine geringere Klimawirkung, leisten dafür aber einen Beitrag zur Biodiversität als extensive Standorte für eine trockenwarmen Ruderalflora und Pionierpflanzen.



Abbildung 2: Schotterrasen bei der Haltestelle «Technopark». (Bild: VBZ)

3. Als dritter Typ können begrünte Tramtrassees mit **Rasengittersteinen** genannt werden, die als Rettungsachsen auch durch die Blaulichorganisationen im Einsatz befahren werden können (Grimselstrasse – Kappeli).



Abbildung 3: Rasengittersteine bei der Haltestelle «Grimselstrasse». (Bild: VBZ)



5/5

Allen drei Typen von Gleisbegrünungen bedingen grössere bauliche Massnahmen für die Umsetzung. Eine extensive Begrünung bzw. eine Teilbegrünung mit Rasengittersteinen ist in der Erstellung nicht weniger aufwändig als ein intensiv begrüntes Rasengleis. Entsprechend müssen sie im Rahmen koordinierter Strassenbauprojekte umgesetzt werden. Entscheidend für die Wahl zwischen den Varianten ist neben den in Antwort 2 genannten Kriterien der damit verfolgte ökologische Zweck (Hitzeminderung oder Biodiversitätsförderung) bzw. die notwendige Befahrbarkeit durch Pneufahrzeuge.

Gegen die Begrünung weiterer, prinzipiell begrünbarer Tramstrecken (d. h. solche ohne Busbetrieb) sprechen zumeist keine betrieblichen Gründe des Trambetriebs, sondern übergeordnete Gestaltungsgrundsätze und die höheren Kosten.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti