

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

vom 13. September 2000

**1573. Interpellation von Luzi Rüegg betreffend die begrünten Tramtrasseeflächen in der Badener- und Birmensdorferstrasse.** Am 17. Mai 2000 reichte Gemeinderat Luzi Rüegg (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/233 ein:

Kürzlich sind die Bauarbeiten der begrünten Gitterstein-Trasseeflächen im Bereich Farbhof (Badenerstrasse) sowie im Bereich Triemli (Birmensdorferstrasse) abgeschlossen worden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Seit wann existieren diese beiden begrünten Trasseeflächen?
2. Wie oft seit Einführung dieser begrünten Flächen mussten Änderungen am Gleisbau vorgenommen werden?
3. Was war die Ursache der notwendigen Änderungen am Gleisbau?
4. Wie lange dauerten die jeweiligen Arbeiten und welche Kosten verursachten diese?
5. Welche Vorteile bringen begrünte Gittersteinflächen gegenüber geteerten Flächen?
6. Welche Vorkehrungen werden gegen die nachteiligen Auswirkungen ergriffen, die von den holprigen Gittersteinen für Krankentransporte, also Notfallwagen, ausgehen?
7. Wie hoch sind die Unterhaltskosten der beiden aufgeführten Grünflächen pro Jahr?
8. Um wie viel sind die Unterhaltskosten begrünter Flächen höher als diejenigen geteeter Flächen?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die Gleisanlage in der Badenerstrasse im Bereich Farbhof wurde 1986 als Rasentrassee mit Gittersteinen gebaut. Der aus den Sechzigerjahren stammende Abschnitt Talwiesenstrasse – Triemli in der Birmensdorferstrasse wurde 1978 vom Triemli bis Schweighofstrasse, 1984 bis Heuried und 1986 bis Talwiesenstrasse zum Rasentrassee umgebaut.

**Zu den Fragen 2 und 3:** Einige Jahre nach den Neu- und Umbauten der Abschnitte Feldblumenstrasse – Farbhof und Heuried – Triemli zu Rasentrassees wurden grössere Frostschäden erkennbar, die ab 1991 in mehreren Etappen repariert wurden. Bei der ursprünglichen Bauweise entsprach die Befestigung des Schienenfusses auf dem Unterbeton der im Strassenbereich bewährten Standardbefestigung. Die Schiene hat dort eine kontinuierliche Auflage mit Asphaltunterguss und Befestigungspunkten auf Schemeln im Abstand von 1,5 m. In den Abschnitten mit Rasen hat eindringendes Wasser den Asphaltunterguss durch Frosteinwirkung zerstört. Bei der neuen Bauart verwendet man im Schwellenabstand von 66 cm Rippenplatten ohne Unterguss. Bis heute hat sich diese Methode bewährt, sanierte Abschnitte mussten nicht nochmals repariert werden.

**Zu Frage 4:** Die Arbeiten für die Sanierung von üblicherweise 200 m Gleis dauern vier Wochen. Die Kosten betragen Fr. 1300.– pro Meter Gleis, davon sind rund 50 Prozent Eigenleistungen der Verkehrsbetriebe.

Die Sanierung ist wesentlich günstiger als eine Gesamterneuerung und deshalb bei gutem Schienenzustand die zu bevorzugende Massnahme.

**Zu Frage 5:** Neben städtebaulichen und klimatologischen Vorteilen bewirken begrünte Gleistrassees vor allem eine erhebliche Reduktion der Fahrgeräusche. Mit Rasengittersteinen beträgt die Reduktion rund 5 dB(A) und mit Vollrasen rund 10 dB(A) gegenüber Trassees mit traditionellem Einbau mit Oberbeton und Belag. Begrünte Trassees werden ausserdem vom übrigen Verkehr besser respektiert, schaffen also bessere Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, und schliesslich sind Reparaturen, Um- und Neubauten dank der besseren Zugänglichkeit billiger.

**Zu Frage 6:** Der Entscheid, ob ein Trassee – sofern überhaupt – ganz begrünt oder mit Rasengittersteinen ausgerüstet wird, erfolgt selbstverständlich in Absprache mit Sanität, Polizei und Feuerwehr. Wo das Gleisgebiet von Notfallfahrzeugen nie benützt werden muss, kommt ein Grüntrassee in Frage; wo das Gleisgebiet nur selten, in Ausnahmefällen, befahrbar sein muss, wählt man gegebenenfalls ein Trassee mit Rasengittersteinen und wo Notfallfahrzeuge regelmässig auf das Gleisgebiet ausweichen müssen, kommt eine Begrünung nicht in Frage.

**Zu den Fragen 7 und 8:** Die Unterhaltskosten für die genannten Strecken belaufen sich für ein bis zwei Rasenschnitte und drei bis vier Trasseereinigungen jährlich auf insgesamt Fr. 9000.–, entsprechend Fr. 16.– je Trasseemeter.

Vergleichbare Reinigungsarbeiten im normalen Gleisbau liegen nur geringfügig tiefer.

Die bei den Verkehrsbetrieben anfallenden Mehrkosten beim Unterhalt werden bei Reparaturen und beim Belagsunterhalt wieder eingespart. Gesamthaft betrachtet ist der Gleisbau mit grünen Trassees günstiger als der Gleisbau mit Belag. Noch billiger wäre lediglich ein Schottertrassee, was aber im Stadtgebiet kaum in Frage kommt.

Mitteilung an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber