

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. Februar 2014

109.

Schriftliche Anfrage von Alan David Sangines und Hans Jörg Käppeli betreffend Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten, Folgen bezüglich den Kosten und des Betriebs

Am 6. November 2013 reichten Gemeinderäte Alan David Sangines (SP) und Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/382, ein:

Der Stadtrat kann den Nutzen einer Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten nur ungenügend begründen. Nach Ansicht der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner, sowie der Gewerbetreibenden im Quartier sind die Nachteile viel grösser als die Vorteile.

Die Linienführung über den Bahnhof Altstetten und durch die Hohlstrasse weist eine um 3 Minuten längere Fahrzeit, sowie höhere Betriebskosten auf. Diese Variante wird im Quartier abgelehnt. Das Quartier bevorzugt die Beibehaltung durch die Badenerstrasse zum Farbhof.

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

1. Der Stadtrat verweist immer wieder darauf, dass es der ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion gewesen seien, die eine Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten verlangt hätten. Wann und in welchem Zusammenhang wurde dies verlangt? Lässt sich dies belegen?
2. Der Widerstand zur geplanten Umleitung ist beträchtlich. So wurde nicht nur eine Petition, sondern im Gemeinderat auch eine Motion eingereicht. Hat der Stadtrat mit dem ZV und der Volkswirtschaftsdirektion diesbezüglich bereits Gespräche geführt? Als wie hoch schätzt der Stadtrat die Wichtigkeit der Verlegung der Tramlinie 2 für den ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion ein?
3. Erfordert die Variante Verlegung über den Bahnhof Altstetten, wegen der um 6 Minuten längeren Umlaufzeit, nicht einen zusätzlichen Tramzug?
4. Um wie viel höher sind die daraus resultierenden Betriebskosten gegenüber der bestehenden Linienführung?
5. Wo werden diese Kosten eingespart, bzw. bei welchen (Quartier-)Buslinien wird das Angebot gekürzt? Nach gängiger Aussage des Stadtrates müssen die Betriebskosten für das ganze Stadtgebiet konstant bleiben.
6. Aufgrund der geplanten neuen Haltestelle Bahnhof Altstetten würden die Liegenschaften an der Altstetterstrasse 107 und 109 erheblich beeinträchtigt. Wie hoch schätzt der Stadtrat den Minderwert ein? Muss die Stadt hier Land enteignen? Gibt es andere Liegenschaften die entschädigt oder enteignet werden müssen?
7. Wie hoch hat der Stadtrat gesamthaft für die Umleitung der Tramlinie 2 budgetiert (städtische Mittel)? Wie viel davon sind für Minderwertzahlungen bzw. für die Übernahme von Liegenschaften budgetiert?
8. Welche Konsequenzen hat die Linienführung über den Bahnhof Altstetten bzw. auf die Bedienung der Haltestelle Bachmattstrasse? Verbleibt als Angebot nur die Quartierbuslinie 35 mit zwingendem Umsteigen beim Landeplatz oder beim Farbhof? Wie häufig könnte diese Haltestelle künftig noch bedient werden? Wie hoch sind die zusätzlichen Betriebskosten?
9. Wie lange werden die längeren Umsteigewege beim Lindenplatz, beim Farbhof und beim Bahnhof Altstetten? Wie wird die Querung von Strassen mit sehr starkem Individualverkehr hinsichtlich Komfort, Attraktivität und Sicherheit beurteilt?
10. Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Tramlinie 2, wenn sie neu beim Bahnhof Altstetten einen verkehrlich sehr stark belasteten Knoten passieren bzw. zwischen der Limmattalbahn einfädeln muss? Wird deshalb bei der Haltestelle Bahnhof Altstetten eine Pufferzeit eingebaut und damit die Fahrzeit zusätzlich verlängert.
11. Wie beurteilt der Stadtrat die Gefährdung von Zufussgehenden wegen den Schleppkurven in der Wendeschleife der Buslinie 31 beim Bahnhof Altstetten? Die Wunschlinie der Umsteigerinnen von der S-Bahn zur Haltestelle der Limmattalbahn führt über das Trasse der Buslinie 31. Weil die SBB die Personenunterführung ausbauen, werden noch mehr Benutzerinnen des ÖV im Bereich der Trolleybus-Linie 31 den Platz queren.
12. Die geplante Wendeschleife der Buslinie 31 würde existierende Veloabstellplätze, Taxiparkplätze und Anlieferungsparkplätze beim Bahnhof Altstetten tangieren. Wie beurteilt der Stadtrat die Notwendigkeit von Veloabstellplätzen, Taxiparkplätzen und Anlieferungsparkplätzen bei Bahnhöfen mit der Wichtigkeit des Bahnhof Altstettens? Sind Ersatz für diese Parkplätze geplant? Wenn ja, wo?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Der Stadtrat verweist immer wieder darauf, dass es der ZVV und die Volkswirtschaftsdi- rektion gewesen seien, die eine Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten verlangt hätten. Wann und in welchem Zusammenhang wurde dies verlangt? Lässt sich dies belegen?»):

Mit der Limmattalbahn (LTB) wird das öffentliche Verkehrsnetz der Region Limmattal und der Stadt Zürich ergänzt und verstärkt. Um die sich mit dem Bau der LTB eröffnenden Chancen nutzen zu können, haben sich Stadt und Kanton Zürich Ende 2010 darauf verständigt, eine gemeinsame Expertinnen- und Expertengruppe einzusetzen, die eine Empfehlung für eine optimale Abstimmung der Verkehrsträger S-Bahn, Limmattalbahn, Tram und Bus vorlegen soll. Die Expertinnen- und Expertengruppe, unter Leitung eines Vertreters des Zürcher Ver- kehrsverbands (ZVV) und unter Einbezug von Fachleuten der VBZ, des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ) und eines externen Ingenieurbüros, empfahl die Variante «Überlappen» der LTB und der Linie 2 der VBZ. Dieses Linienkonzept wurde in der Vereinbarung zwischen der Stadt Zürich, der Volkswirtschaftsdi rektion und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vom 20. September 2011 festgehalten und entspricht der gefundenen Konsenslösung. Die neue Tramstrecke zwischen Lindenplatz und der Hohlstrasse ist im Regionalen Richtplan der Stadt Zürich eingetragen.

Zu Frage 2 («Der Widerstand zur geplanten Umleitung ist beträchtlich. So wurde nicht nur eine Petition, sondern im Gemeinderat auch eine Motion eingereicht. Hat der Stadtrat mit dem ZVV und der Volkswirt- schaftsdirektion diesbezüglich bereits Gespräche geführt? Als wie hoch schätzt der Stadtrat die Wichtig- keit der Verlegung der Tramlinie 2 für den ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion ein?»):

Für die Projektierung der Tramnetzergänzung Altstetterstrasse (TNE Altstetterstrasse) hat der Kanton Zürich der Stadt einen Leistungsauftrag erteilt und einen Staatsbeitrag von 2,1 Millionen Franken bewilligt (RRB Nr. 26/2013). Der Kantonsrat hat am 20. Januar 2014 einen Antrag von Kantonsrat Lorenz Habicher, die Tramverbindung zwischen Lindenplatz und Bahnhof Altstetten aus den «Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» zu streichen, abgelehnt. Diese Be- schlüsse belegen auch den Stellenwert beim Regierungsrat und Kanton.

Aufgrund des Widerstands ist der Stadtrat aber bereit, im Einvernehmen mit dem Kanton Zürich, einen Marschhalt bei der Planung der Tramnetzergänzung Altstetten einzulegen. Mittels eines Mitwirkungsverfahrens zusammen mit dem Quartier, dem Kanton und der Lim- mattalbahn AG soll eine Überprüfung der gewählten Variante für die Anbindung des Tram- netzes an die Limmattalbahn vorgenommen sowie Massnahmen für eine gute Quartierer- schliessung und Aufwertung im Zentrum von Altstetten aufgezeigt werden.

Zu Frage 3 («Erfordert die Variante Verlegung über den Bahnhof Altstetten, wegen der um 6 Minuten längeren Umlaufzeit, nicht einen zusätzlichen Tramzug?»):

Mit der Anbindung des Bahnhofs Altstetten verlängert sich zwar der Fahrweg der Linie 2, dafür wird eine zusätzliche Haltestelle bedient (neu Bahnhof Altstetten und Seidelhof anstelle Bachmattstrasse). Dadurch verlängert sich die Fahrzeit der Linie 2 zwischen Lindenplatz und Farbhof um rund 1,5 Minuten pro Richtung bzw. 3 Minuten im Umlauf. Gleichzeitig wird aber die Linie 2 nach Schlieren verlängert und ersetzt auf dem Abschnitt Bahnhof Altstetten– Schlieren die Buslinie 31. Nach derzeitigem Planungsstand wird somit der Mehrbedarf an Tramzügen auf der Linie 2 durch die Einsparung von Doppelgelenk-Trolleybussen auf der Linie 31 kompensiert. Durch die neue Führung der Linie 2 und den Einsatz von Gelenkbus- sen auf der Linie 89 kann die Buslinie 95 aufgehoben werden, womit weitere Busse einge- spart werden können.

Zu den Fragen 4 und 5 («Um wie viel höher sind die daraus resultierenden Betriebskosten gegenüber der bestehenden Linienführung? Wo werden diese Kosten eingespart, bzw. bei welchen (Quartier-)Buslinien wird das Angebot gekürzt? Nach gängiger Aussage des Stadtrates müssen die Betriebskosten für das ganze Stadtgebiet konstant bleiben.»):

Durch den Einsatz von Tramzügen anstelle von Doppelgelenk-Trolleybussen auf der Strecke Bahnhof Altstetten–Schlieren und durch die Umstellung der Linie 89 auf Gelenkbusse werden die Betriebskosten erhöht. Durch den Rückzug der Trolleybuslinie 31 an den Bahnhof Altstetten und durch die Aufhebung der Linie 95 dagegen werden Betriebskosten eingespart. Zudem werden durch die Anbindung des Bahnhofs Altstetten ans städtische Tramnetz die Fahrgastzahlen und damit auch die Einnahmen erhöht.

Insgesamt bleibt somit die Kostendeckung der betroffenen Linien unverändert oder wird tendenziell sogar verbessert.

Zu Frage 6 («Aufgrund der geplanten neuen Haltestelle Bahnhof Altstetten würden die Liegenschaften an der Altstetterstrasse 107 und 109 erheblich beeinträchtigt. Wie hoch schätzt der Stadtrat den Minderwert ein? Muss die Stadt hier Land enteignen? Gibt es andere Liegenschaften die entschädigt oder enteignet werden müssen?»):

Für das Projekt muss von den Liegenschaften Altstetterstrasse 107 und 109 nicht zwingend Land erworben werden. Die Stadt kann sich jedoch sehr gut vorstellen, im Einvernehmen mit der Eigentümerschaft, das Land vor den Eingängen der Liegenschaften zu erwerben. Für die Anpassung der Hauszugänge an das Projekt können vorübergehende Beanspruchungen nicht ausgeschlossen werden. Auf freiwilliger Basis wird man im gesamten Projektperimeter die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer dazu auffordern, zulasten des Tramprojekts, einer Gestaltung von Fassade zu Fassade zuzustimmen, um damit das Gesamtbild der Altstetterstrasse aufzuwerten.

Für das gesamte Projekt TNE Altstetterstrasse müssen keine Liegenschaften erworben oder sogar enteignet werden. Die Stadt rechnet zurzeit mit nur kleinen Entschädigungsleistungen infolge von Minderwerten für die angrenzenden Liegenschaften, dies einschliesslich der Liegenschaften der Altstetterstrasse 107 und 109. Es wird nicht davon ausgegangen, dass das Projekt anrechenbare Einflüsse auf die betroffenen Liegenschaften hat.

Allfällige Entschädigungen werden zur gegebenen Zeit durch die eidgenössische Schätzungskommission festgelegt und mit den entsprechenden Eigentümerinnen und Eigentümern verhandelt.

Zu Frage 7 («Wie hoch hat der Stadtrat gesamthaft für die Umleitung der Tramlinie 2 budgetiert (städtische Mittel)? Wie viel davon sind für Minderwertzahlungen bzw. für die Übernahme von Liegenschaften budgetiert?»):

Die Kosten für das Projekt TNE Altstetterstrasse, die Tramverbindung zwischen dem Lindenplatz und dem Bahnhof Altstetten, wurden im Juni 2013 auf 30,1 Millionen Franken geschätzt (einschliesslich MWST, Kostengenauigkeit ± 20 Prozent). Die Berechnung der Baukosten für den Kreditantrag liegt noch nicht vor. Die letzten Kostenberechnungen zeigen jedoch tiefere Kosten.

Im Projektbudget sind alle Kosten, die für die Realisierung der TNE Altstetterstrasse notwendig sind, enthalten. Zurzeit sind keine Landerwerbskosten zur Übernahme von Liegenschaften oder Minderwertzahlungen für Liegenschaften vorgesehen.

Das Projekt ist als A-Projekt im Agglomerationsprogramm 2. Generation vorgesehen, daher erwarten Stadt und Kanton Zürich einen Bundesbeitrag von rund 35 Prozent. Die restliche Finanzierung wird vom Kanton und von der Stadt Zürich sichergestellt. Der städtische Anteil des Baukredits ist noch nicht festgelegt, wobei der Kanton die wesentlichen Kosten des Tramprojekts übernehmen wird. Der definitive Kostenteiler liegt noch nicht vor.

Zu Frage 8 («Welche Konsequenzen hat die Linienführung über den Bahnhof Altstetten bzw. auf die Bedienung der Haltestelle Bachmattstrasse? Verbleibt als Angebot nur die Quartierbuslinie 35 mit zwingendem Umsteigen beim Lindenplatz oder beim Farbhof? Wie häufig könnte diese Haltestelle künftig noch bedient werden? Wie hoch sind die zusätzlichen Betriebskosten»):

Die Haltestelle Bachmattstrasse wird künftig von der Quartierbuslinie 35 bedient. Es stimmt, dass beim Lindenplatz oder Farbhof umgestiegen werden muss. Geplant ist eine Bedienung im 15-Minuten-Takt mit Midibussen. Durch diesen zusätzlichen Halt verändern sich die Betriebskosten nicht.

Zu Frage 9 («Wie lange werden die längeren Umsteigewege beim Lindenplatz, beim Farbhof und beim Bahnhof Altstetten? Wie wird die Querung von Strassen mit sehr starkem Individualverkehr hinsichtlich Komfort, Attraktivität und Sicherheit beurteilt?»):

Die Haltestelle Lindenplatz der Linien 2, 78 und 80 wird künftig in beiden Richtungen in der Altstetterstrasse angeordnet, so dass keine Umsteigewege mehr entstehen. Die Haltestelle der Linie 35 bleibt in der Badenerstrasse, der Umsteigeweg zu den Linien 2, 78 und 80 beträgt rund 150 m und führt über einen kurzen, mit Lichtsignalanlage ausgerüsteten Übergang.

Am Farbhof muss künftig nicht mehr zwischen den Linien 2 und 31 umgestiegen werden, weil die Linie 2 nach Schlieren verlängert wird und die Linie 31 am Bahnhof Altstetten endet.

Am Bahnhof Altstetten befindet sich die Haltestelle der Linie 31 neu zwischen dem Bahnhof- und dem Coop-Gebäude; die Hohlstrasse muss für die Fahrt stadteinwärts nicht mehr überquert werden. Der Umsteigeweg vom Ausgang der östlichen SBB-Personenunterführung zur neuen Haltestelle der Linie 31 beträgt rund 50 m. Das Umsteigen von der S-Bahn auf die Linie 31 wird durch die verkürzte Distanz zur Haltestelle und die vermiedene Strassequerung attraktiver als heute. Die Haltestelle der Linien 2, 78, 80 und 89 wird neu eingangs Altstetterstrasse angeordnet. Die Umsteigewege vom Ausgang der östlichen SBB-Personenunterführung zur Haltestelle der Linien 2, 78, 80 und 89 betragen dadurch rund 150 m. Die Querung der Hohlstrasse wird als breiter Übergang mit Schutzinseln ausgebildet und mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Dadurch wird die Sicherheit für die Umsteigenden im Vergleich zur heute bestehenden Situation mit ungesicherten Übergängen in der Hohlstrasse deutlich erhöht.

Zu Frage 10 («Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Tramlinie 2, wenn sie neu beim Bahnhof Altstetten einen verkehrlich sehr stark belasteten Knoten passieren bzw. zwischen der Limmattalbahn einfädeln muss? Wird deshalb bei der Haltestelle Bahnhof Altstetten eine Pufferzeit eingebaut und damit die Fahrzeit zusätzlich verlängert.»):

Am Knoten Hohl- / Badenerstrasse sorgt eine Lichtsignalanlage mit ÖV-Bevorzugung für einen effizienten Betrieb. Im Fahrplan sind somit keine zusätzlichen Pufferzeiten vorgesehen.

Zu Frage 11 («Wie beurteilt der Stadtrat die Gefährdung von Zufussgehenden wegen den Schleppläufen in der Wendeschleife der Buslinie 31 beim Bahnhof Altstetten? Die Wunschlinie der Umsteigerinnen von der S-Bahn zur Haltestelle der Limmattalbahn führt über das Trasse der Buslinie 31. Weil die SBB die Personenunterführung ausbauen, werden noch mehr Benutzerinnen des ÖV im Bereich der Trolleybuslinie 31 den Platz queren.»):

Die Sicherheit von Zufussgehenden auf dem Altstetterplatz hat hohe Priorität. Die grosse Zunahme der Umsteigezahlen auf die Tram- und Bushaltestellen der VBZ wird in der Altstetterstrasse erfolgen. Durch die in der Antwort auf die Frage 9 beschriebene neue Führung der Umsteigenden zwischen S-Bahn und den Tram- und Bushaltestellen in der Altstetterstrasse wird der Bereich der künftigen Wendeschleife der Linie 31 vom Fussverkehr entlastet. Es verbleiben lediglich die zwischen S-Bahn und Limmattalbahn umsteigenden Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie werden durch geeignete Lenkungsmaßnahmen möglichst sicher zur Haltestelle geführt.

Zu Frage 12 («Die geplante Wendeschleife der Buslinie 31 würde existierende Veloabstellplätze, Taxiparkplätze und Anlieferungsparkplätze beim Bahnhof Altstetten tangieren. Wie beurteilt der Stadtrat die Notwendigkeit von Veloabstellplätzen, Taxiparkplätzen und Anlieferungsparkplätzen bei Bahnhöfen mit der Wichtigkeit des Bahnhof Altstettens? Sind Ersatze für diese Parkplätze geplant? Wenn ja, wo?»):

Zur künftigen Gestaltung des Altstetterplatzes arbeiten die betroffenen Dienstabteilungen der Stadt Zürich gemeinsam mit der Limmattalbahn ein Projekt aus. Die Bedürfnisse betreffend Veloabstellplätzen, Taxiparkplätzen und Anlieferungsparkplätzen werden darin aufgenommen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti