

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 1. Juli 2015

**606.**

### **Interpellation von Markus Knauss und Hans Jörg Käppeli betreffend Umgestaltung des Albisriederplatzes, Berücksichtigung der zusätzlichen Tramlinien, der Hauptroute des Masterplans Velo, der Verkehrsführung für den mobilisierten Individualverkehr sowie einer alternativen Tram-Linienführung nach Altstetten**

Am 28. Januar 2015 reichten Gemeinderäte Markus Knauss (Grüne) und Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2015/34, ein:

Dem Albisriederplatz kommt in der strategischen Planung der VBZ eine besondere Bedeutung zu. Die zwei Tramlinien, die in Zukunft vom Bucheggplatz über die Hardbrücke kommen, sollen gemeinsam bis zum Albisriederplatz geführt werden. Die eine Linie soll dann am Albisriederplatz stadtauswärts Richtung Altstetten führen, die andere stadteinwärts abbiegen und zur Tramtangente Süd Richtung Laubegg werden. Zusammen mit den bestehenden Tramlinien 2 und 3 ergibt sich für den Albisriederplatz eine verkehrlich und planerisch sehr anspruchsvolle Situation. Im Jahre 2013 fand für die Umgestaltung des Albisriederplatzes die Planaufgabe nach §16 Strassengesetz statt.

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

1. Wie weit ist das Bewilligungsverfahren zum Albisriederplatz?
2. Wann ist vermutlich der zu erwartende Baubeginn?
3. Berücksichtigt das Projekt für den Albisriederplatz die zwei zusätzlichen Tramlinien? Können die Investitionen für das aktuelle Projekt später weiter genutzt werden? Welche Projekt-Elemente sind nicht mehr nutzbar und müssen rückgebaut werden?
4. Sollten die zusätzlichen Tramlinien nicht berücksichtigt sein, stellt sich die Frage, warum das so ist? Welche baulichen Anpassungen müssten noch vorgenommen werden, damit die zusätzlichen Tramlinien über den Albisriederplatz verkehren können?
5. Wegen der Verzweigung von 4 Tramlinien können die heutigen Halteorte wohl kaum mehr beibehalten werden. Wo liegen die Halteorte der 4 Tramlinien? Wie beurteilt der Stadtrat den Komfort und die Sicherheit der zwangsläufig sehr langen Umsteigewege für einen so wichtigen Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs?
6. Wurde geprüft, auf den nur bedingt behindertengerechten Ausbau der Haltestelle am heutigen Standort zu verzichten, zumal der vorhandene Platz auch für die neuen, längeren Trams ungenügend ist? Könnte nicht eine Verschiebung der Haltestelle stadteinwärts beide Probleme lösen?
7. Was wäre nötig, um die in der Planaufgabe noch fehlende Hauptroute des Masterplans Velo zwischen Albisriederplatz und Lochergut wenigstens im Bereich des Albisriederplatzes zu schliessen?
8. Kann der motorisierte Individualverkehr weiterhin über den Platz geleitet werden?
9. Hat sich der Stadtrat Gedanken über alternative Linienführungen dieser neuen Tramlinien gemacht?
10. Wo verläuft die neue stadtauswärts führende Tramlinie und wo liegt ihr Endpunkt?
11. Macht eine solche neue Tramlinie noch Sinn, da die Verknüpfung mit dem Bahnhof Altstetten wegen dem Verzicht auf die Verlegung der Tramlinie 2 durch die Altstetterstrasse nicht mehr möglich ist?
12. Wie beurteilt der Stadtrat unter diesen neuen Randbedingungen die Idee, die von der Hardbrücke her kommende und stadtauswärts führende Tramlinie nicht via Albisriederplatz über die Badenerstrasse, sondern via Hardplatz über die Hohlstrasse zu führen?
13. Welche Kostenfolgen hätte eine solche Linienführung?
14. Wie beurteilt der Stadtrat die Netzwirkung einer solchen Linienführung?
15. Welche stadtplanerischen Auswirkungen hätte eine solche Linienführung? Welchen Einfluss hätte eine solche Linienführung auf die Erschliessungsqualität der Entwicklungsgebiete westlich der Hardstrasse/Albisriederplatz?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1 («Wie weit ist das Bewilligungsverfahren zum Albisriederplatz?»):**

Das Bewilligungsverfahren ist stadtintern abgeschlossen. Das Projekt wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 450/2014 festgesetzt. Der Baukredit (gebundene Ausgaben) wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 638/2014 genehmigt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss Nr. 402 vom 29. April 2015 das Projekt i.S.v. § 45 des Strassengesetzes (StrG; LS 722.1) genehmigt.

**Zu Frage 2 («Wann ist vermutlich der zu erwartende Baubeginn?»):**

Der Baubeginn ist am 18. Mai 2015 erfolgt.

**Zu Frage 3 («Berücksichtigt das Projekt für den Albisriederplatz die zwei zusätzlichen Tramlinien? Können die Investitionen für das aktuelle Projekt später weiter genutzt werden? Welche Projekt-Elemente sind nicht mehr nutzbar und müssen rückgebaut werden?»):**

Das Projekt Albisriederplatz, das im Sommer 2015 umgesetzt wird, berücksichtigt ausschliesslich die bestehenden Tram- und Buslinien am Albisriederplatz. Die beiden künftigen Tramlinien des gemeinsamen Projekts von Stadt und Kanton Zürich «Rosengartentram / Rosengartentunnel» (RT / RT), mit voraussichtlicher Inbetriebnahme der 1. Etappe im Jahr 2032, erfordern eine vollständige Neuordnung der Gleisanlagen am Albisriederplatz und sind im laufenden Projekt nicht berücksichtigt.

Im aktuellen Projekt Albisriederplatz werden demzufolge keine Investitionen getätigt, die später im Projekt RT / RT genutzt werden könnten.

**Zu Frage 4 («Sollten die zusätzlichen Tramlinien nicht berücksichtigt sein, stellt sich die Frage, warum das so ist? Welche baulichen Anpassungen müssten noch vorgenommen werden, damit die zusätzlichen Tramlinien über den Albisriederplatz verkehren können?»):**

Die beiden künftigen Rosengartentramlinien bilden sowohl Bestandteil der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» als auch des Projekts RT / RT. Die Führung der beiden künftigen Rosengartentramlinien über den Albisriederplatz erfordert eine umfassende Neugestaltung des Platzes und der zugehörigen Gleisanlagen.

Da die Inbetriebnahme der 1. Etappe des Rosengartentrams für das Jahr 2032 geplant ist, steht bis dahin ohnehin wieder ein Ersatz der Gleisanlagen aus dem Jahr 2015 an, wenn man von einer durchschnittlichen Lebensdauer der Gleisanlagen und Weichen von 15 bis 20 Jahren ausgeht.

**Zu Frage 5 («Wegen der Verzweigung von 4 Tramlinien können die heutigen Halteorte wohl kaum mehr beibehalten werden. Wo liegen die Halteorte der 4 Tramlinien? Wie beurteilt der Stadtrat den Komfort und die Sicherheit der zwangsläufig sehr langen Umsteigewege für einen so wichtigen Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs?»):**

Es trifft zu, dass die zentrale Haltestellenanordnung in der Mitte des Albisriederplatzes nach Einführung zweier zusätzlicher Tramlinien im Rahmen des Projekts RT / RT nicht mehr möglich ist. Das Haltestellenkonzept dieses Projekts sieht deshalb vor, je eine zielreine Haltestelle mit nur einer Haltekante in allen vier Wegfahrtsachsen vom Albisriederplatz zu bauen (analog z. B. der bestehenden Haltestelle ETH/Universitätsspital). Zielreine Haltestellen sind Haltestellen, an denen alle Tramlinien mit demselben Ziel an derselben Kante halten und wegfahren. Dank der beiden neuen Rosengartentramlinien und der Beibehaltung der Trolleybuslinie 33 können im Vergleich zur gegenwärtigen Situation bedeutend mehr Direktbeziehungen angeboten werden, wodurch die Zahl der Umsteigevorgänge am Albisriederplatz markant sinkt. Komfort und Sicherheit der reduzierten Anzahl Umsteigevorgänge werden deshalb als tragbar erachtet.

**Zu Frage 6** («Wurde geprüft, auf den nur bedingt behindertengerechten Ausbau der Haltestelle am heutigen Standort zu verzichten, zumal der vorhandene Platz auch für die neuen, längeren Trams ungenügend ist? Könnte nicht eine Verschiebung der Haltestelle stadteinwärts beide Probleme lösen?»):

Die Tramhaltestellen am Albisriederplatz werden im Sommer 2015 am bestehenden Standort auf die Standardtramlänge von 43 m verlängert und behindertengerecht ausgebaut.

An den Tramhaltestellen am Albisriederplatz steigen täglich rund 17 600 Fahrgäste ein und aus. Um den Fahrgastfluss bewältigen zu können, müssen die Traminseln entsprechend gross sein. Da die Breite des bestehenden Strassenraums in der Badenerstrasse von Fassade zu Fassade nur 21,5 m beträgt, reicht der Platz für eine Verschiebung der Tramhaltestellen vom Albisriederplatz in die Badenerstrasse stadteinwärts nicht aus, um ausreichend dimensionierte Haltestellen einrichten zu können. Unter Ausnützung des geltenden Baulinienabstands von 27 m wäre ein Eingriff in die bestehenden Baustrukturen der Badenerstrasse unumgänglich.

**Zu Frage 7** («Was wäre nötig, um die in der Planaufgabe noch fehlende Hauptroute des Masterplans Velo zwischen Albisriederplatz und Lochergut wenigstens im Bereich des Albisriederplatzes zu schliessen?»):

Der Albisriederplatz ist ein Teil der Hauptroute aus dem Masterplan Velo auf der Badenerstrasse zwischen Letzigrund und Lochergut. Heute ist der Albisriederplatz zweistreifig ausgestaltet und es gelten unterschiedliche Vortrittsverhältnisse. Mit dem Sanierungsprojekt 2015 wird der Platz als einstreifiger Kreisverkehr konzipiert und signalisiert. Aktuelle Normen sehen im Kreisverkehr keine Markierungen für den Veloverkehr vor, weil das Rechtsfahrgebot im Kreisverkehr für Velofahrende nicht gesetzlich verankert ist (Art. 41b Abs. 3 Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11). Dieses Verkehrsregime erhöht die Sicherheit für Velofahrende, da das klassische Verhalten im Kreisverkehr (Fahrt in der Fahrbahnmitte und nicht am Rand) die Gefahr vermindert, im Bereich der Ausfahrten übersehen zu werden. Diese für die Stadt Zürich neue Situation wird im Rahmen einer Wirkungsanalyse vor und nach der Realisierung beobachtet. Sollte sich zeigen, dass am Albisriederplatz das Kreisregime nicht angenommen wird und weitere Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden getroffen werden müssen, so kann die Situation mit kleinen baulichen und markierungstechnischen Massnahmen für einen Velostreifen am rechten Fahrbahnrand optimiert werden. Für eine vom Kreisverkehr abweichende Gestaltung vom Albisriederplatz wäre eine komplette Neukonzipierung notwendig.

**Zu Frage 8** («Kann der motorisierte Individualverkehr weiterhin über den Platz geleitet werden?»):

Mit dem Sanierungsprojekt 2015 ändert die Verkehrsführung abgesehen von den Vortrittsverhältnissen (neu einstreifiger Kreisverkehr) nicht.

Die geplante Haltestellenanordnung im Projekt RT / RT (1. Etappe 2032) mit zielreinen Haltekanten in sämtlichen Wegfahrtsachsen vom Albisriederplatz kommt mit einem minimalen Platzbedarf aus und bietet auch nach dem Bau der Rosengartentramlinien ausreichend Raum für eine adäquate Führung sämtlicher Verkehrsteilnehmenden mit einem ähnlichen Verkehrsregime und vergleichbaren Verkehrsmengen wie heute.

**Zu Frage 9** («Hat sich der Stadtrat Gedanken über alternative Linienführungen dieser neuen Tramlinien gemacht?»):

Bereits im Rahmen der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» und der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 wurden unterschiedliche Tramlinienführungen im Raum Zürich-West / Zürich-Altstetten eingehend untersucht. Aufgrund der vorliegenden Nachfrageprognosen hat sich gezeigt, dass zur Erschliessung des Entwicklungsgebiets Letzi zwei Tramlinien in der Badenerstrasse (bestehende Tramlinie 2 und künftige Tramlinie RG1) dringend erforderlich sind. Da sich die Nachfrage in der Hohlstrasse in den kommenden Jahren weniger stark entwickelt, weist die bestehende Trolleybuslinie 31 auch auf längere Sicht

ausreichende Kapazitäten auf. Die Führung einer Tramlinie in der Hohlstrasse ist daher in absehbarer Zeit nicht vordringlich, zu einem späteren Zeitpunkt aber sicher zweckmässig.

**Zu Frage 10 («Wo verläuft die neue stadtauswärts führende Tramlinie und wo liegt ihr Endpunkt?»):**

Die künftige Tramlinie RG1 (Arbeitstitel) verläuft vom Hardplatz über die Hardstrasse zum Albisriederplatz und von dort weiter über die Gleisanlagen der Linie 2 entlang der Badenerstrasse stadtauswärts nach Altstetten. Aufgrund der negativen Entscheidung zur Linienführung der Tramlinie 2 durch die Altstetterstrasse an den Bahnhof Altstetten entfällt die vorgesehene Wendemöglichkeit für das Rosengartentrans am Farbhof. Der Endpunkt muss deshalb an der Stadtgrenze zwischen der Stadt Zürich und Schlieren ins Gebiet Hermetschloo verlegt werden. Die erforderliche Tramwendeschleife Hermetschloo ist nicht im Projektumfang der Limmattalbahn enthalten und muss deshalb im Rahmen eines Drittprojekts erstellt werden.

**Zu Frage 11 («Macht eine solche neue Tramlinie noch Sinn, da die Verknüpfung mit dem Bahnhof Altstetten wegen dem Verzicht auf die Verlegung der Tramlinie 2 durch die Altstetterstrasse nicht mehr möglich ist?»):**

Gemäss VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 besteht eine der wesentlichen Zielsetzungen der Rosengartentranslinien darin, die Entwicklungsgebiete in Zürich-Nord, Zürich-West (einschliesslich Zürich-Altstetten) und Zürich-Süd miteinander zu verbinden. Diese Zielsetzung kann auch mit einer Linienführung des Rosengartentrans entlang der Linie 2 über die Badenerstrasse bis nach Hermetschloo erfüllt werden. Die Linienführung der künftigen Tramlinie RG1 (Arbeitstitel) über die Altstetterstrasse an den Bahnhof Altstetten und über die Anlagen der Limmattalbahn nach Hermetschloo, wie im Regionalen Richtplan der Region Stadt Zürich vorgesehen, kann zu einem späteren Zeitpunkt wieder geprüft werden.

**Zu Frage 12 («Wie beurteilt der Stadtrat unter diesen neuen Randbedingungen die Idee, die von der Hardbrücke her kommende und stadtauswärts führende Tramlinie nicht via Albisriederplatz über die Badenerstrasse, sondern via Hardplatz über die Hohlstrasse zu führen?»):**

Wie in der Antwort auf die Frage 10 bereits dargelegt, sind aufgrund der vorliegenden Nachfrageprognosen zwei Tramlinien in der Badenerstrasse unumgänglich, während in der Hohlstrasse die Trolleybuslinie 31 auf absehbare Zeit ausreichende Kapazitäten aufweist, um die voraussehbare Nachfrageentwicklung abzudecken. Der Stadtrat lehnt deshalb die kurzfristige Führung einer Tramlinie in der Hohlstrasse ab und begrüsst eine spätere Realisierung derselben, wenn die Entwicklungen in der Hohlstrasse weiter fortgeschritten sind und den Bau einer Tramlinie rechtfertigen.

**Zu Frage 13 («Welche Kostenfolgen hätte eine solche Linienführung?»):**

Dem Technischen Bericht der Planungsstudie «Renaissance Tramlinie 1» können für den Bau der Tramlinie 1 zwischen Bahnhof Altstetten und Duttweilerbrücke nachstehende Gesamtbaukosten (einschliesslich Landerwerb, Tramtrasse, Werkleitungsumlegungen, Verkehrsflächen, MIV, Fuss- und Velowege sowie Gestaltung) entnommen werden (Preisbasis 2003):

– Teilstrecke Bahnhof Altstetten (Saumackerstrasse bis Duttweilerbrücke (rund 1555 m))	Fr. 82 500 000
– Knoten Hohlstrasse / Bahnhof Altstetten	Fr. 2 200 000
– Knoten Hardplatz	Fr. 6 400 000
Daraus extrapolierte Kosten für Teilstrecke Duttweilerbrücke–Hardplatz (rund 535 m)	Fr. 28 500 000
Gesamtbaukosten Tramlinie Bahnhof Altstetten–Hardplatz	Fr. 119 600 000

(Preisbasis 2003)

In dieser Kostenschätzung sind Zusatzkosten aufgrund von Projektänderungen der Tramlinie 1 in der Hohlstrasse infolge Abstimmung mit dem Projekt der Limmattalbahn am Bahnhof Altstetten und die Kosten für die anspruchsvollen Gleisbauten von der Hardbrücke in die Hohlstrasse (sofern technisch überhaupt machbar) nicht enthalten.

Unter der Voraussetzung, dass der Streckenabschnitt Hardplatz–Albisriederplatz für die Tramlinie RG2 (Arbeitstitel) unabhängig von der Linienführung der Tramlinie RG1 (Arbeitstitel) durch die Hohlstrasse bzw. durch die Badenerstrasse realisiert wird, werden die Kostenfolgen einer Tramlinienführung vom Hardplatz über die Hohlstrasse zum Bahnhof Altstetten auf rund Fr. 120 000 000.– geschätzt (Preisbasis 2003).

**Zu Frage 14 («Wie beurteilt der Stadtrat die Netzwirkung einer solchen Linienführung?»):**

Im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 wurden unterschiedliche Berechnungen anhand des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM) durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass mit einer Tramlinienführung durch die Badenerstrasse eine bessere Netzwirkung erzielt werden kann als mit der Führung einer Tramlinie von der Hardbrücke in Richtung Hohlstrasse.

**Zu Frage 15 («Welche stadtplanerischen Auswirkungen hätte eine solche Linienführung? Welchen Einfluss hätte eine solche Linienführung auf die Erschliessungsqualität der Entwicklungsgebiete westlich der Hardstrasse/Albisriederplatz?»):**

Im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 wurden die zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen im Raum Altstetten, insbesondere im Entwicklungsgebiet Letzi, mit dem Amt für Städtebau abgestimmt. Die zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen sind in die Berechnungen mit dem kantonalen GVM eingeflossen. Dabei hat sich ergeben, dass mit der Tramlinienführung durch die Badenerstrasse eine optimale Erschliessungswirkung erzielt werden kann. Die Hohlstrasse ist mit der Trolleybuslinie 31 angemessen erschlossen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Ersatz der Trolleybuslinie durch eine Tramlinie wesentliche stadtplanerische Auswirkungen hat, da die Trolleybuslinie 31 einerseits am Bahnhof Altstetten ans S-Bahn-Netz angeschlossen ist, andererseits die Verbindung ins Stadtzentrum sicherstellt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**