

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. November 2020

1009.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Simone Brander betreffend Realisierung von Tempo 30 an der Klosbachstrasse, Resultate des Monitorings zur Tramlinie 8 und Zeitpunkt der Umsetzung des Lärmschutzes entlang dieser Tramlinie

Am 8. Juli 2020 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/329, ein:

Am 25. Mai 2016 beschloss der Stadtrat – entgegen dem Antrag der Verwaltung –, dass an der Klosbachstrasse nicht Tempo 30 eingeführt werde und wies eine Einsprache des VCS Zürich, die diese Lärmschutzmassnahme an der Quelle gefordert hatte, ab. Geltend gemacht wurde, dass Unwägbarkeiten am Bellevue sowie ein Zeitverlust von 8 Sekunden im gesamten Umlauf des Trams von rund 70 Minuten, Tempo 30 an der Klosbachstrasse nicht zuliesse. Man müsse wegen diesen 8 Sekunden ein neues Tram anschaffen, so dass Tempo 30 an der Klosbachstrasse als unverhältnismässig erachtet wurde.

Auf eine entsprechende schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Simone Brander (GR Nr. 2018/193) vom 5. September 2018 machte der Stadtrat geltend, dass noch keine verlässlichen Aussagen über die Zuverlässigkeit des Trambetriebs der Tramlinie 8 gemacht werden könnten. Ab Mai 2019 werde aber ein Monitoring gestartet und falls Spielraum für die Einführung von Tempo 30 vorhanden sei, sei der Stadtrat bereit, auf seinen Entscheid zurückzukommen.

Seit dem 25. Februar 2019 verkehrt ein zusätzliches Tram – ein reaktiviertes Miragetram – auf der Linie 8. Damit ist nun eine Zeitreserve von über 7 Minuten vorhanden, um Tempo 30 an der Klosbachstrasse zu realisieren. Und weil die Zeitreserve so gross ist, kämen als weitere Strassenabschnitte für die Einführung vom Tempo 30 auch die dicht bebauten und bewohnten Strassenzüge an der Selnaustrasse (kommunal klassiert), der Stauffacherstrasse (zumindest im kommunal klassierten Abschnitt) oder der Hohlstrasse (in Teilabschnitten zur Abklassierung auf eine kommunale Achse vorgesehen, ausserhalb des Seebahngrabens kantonal klassiert) in Frage. Mit Entscheid vom 15.3.2019 hat das Baurekursgericht einen Rekurs des VCS gutgeheissen, wo der Stadtrat die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme an der Quelle u. a. an der Selnaustrasse oder der Stauffacherstrasse, also entlang der Tramlinie 8, noch verweigert hatte.

Seit Mai 2019 ist doch schon einige Zeit verstrichen. Wir erlauben uns angesichts der neuen Umstände, der Dringlichkeit des Anliegens (der Lärmschutz ist seit über 30 Jahren überfällig), und der doch schon relativ langen andauernden Frist des Monitorings, einige Rückfragen:

1. Wann hat das Monitoring zur Tramlinie 8 stattgefunden?
2. Welche Resultate hat dieses Monitoring in Bezug auf die oben diskutierten Strassen (Klosbachstrasse, Selnaustrasse, Stauffacherstrasse, Hohlstrasse) gezeigt?
3. Hat das Monitoring weitere, übergeordnete Resultate ergeben, z. B. bezüglich der Dringlichkeit eines erneuten Umbaus des Knotens Bellevue oder bezüglich weiterer Streckenabschnitte?
4. Wann und wie gedenkt der Stadtrat den Lärmschutz entlang der Tramlinie 8 endlich umzusetzen, das dazu nötige Tram ist schliesslich schon auf dem Netz?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wann hat das Monitoring zur Tramlinie 8 stattgefunden?»):

Zwischen der Antwort des Stadtrats auf die Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/193, und dem Beginn des Monitorings hat sich die betriebliche Situation auf der Linie 8 grundlegend verändert: Aufgrund der tiefen Pünktlichkeitswerte auf der Linie 8 sahen sich die Verkehrsbetriebe (VBZ) gezwungen, ein ausrangiertes Miragetram zu reaktivieren und seit Februar 2019 in der abendlichen Hauptverkehrszeit einzusetzen, um damit die Wendezeit am Hardturm zu erhöhen und pünktlich an diesem Endpunkt abfahren zu können. Mit dieser neuen Ausgangslage wurde das Monitoring am 25. Februar 2019 gestartet und endete mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019.

Zu Frage 2 («Welche Resultate hat dieses Monitoring in Bezug auf die oben diskutierten Strassen (Klosbachstrasse, Selnaustrasse, Stauffacherstrasse, Hohlstrasse) gezeigt?»):

Bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/193, hat der Stadtrat festgehalten, dass die betriebliche Situation auf der Linie 8 seit September 2017 durch die Summe verschiedener Störstellen sehr unbefriedigend war. Eine Lösung durch einen zusätzlichen Kurs war nicht möglich, da keine weiteren Tramzüge zur Verfügung standen. Da die Situation für die Fahrgäste am Rande der Tragbarkeit war, wurde schlussendlich die Lösung mit einem reaktivierten Museumstram gefunden.

Da somit auf der Linie 8 seit Februar 2019 in der Abend-Hauptverkehrszeit ein Zusatzkurs verkehrt, hat sich die Ausgangslage des Monitorings seither stark verändert. Im Vergleich zum Vorjahr haben die leicht verspäteten Fahrten (zwischen zwei und fünf Minuten) in der kritischen Abend-Hauptverkehrszeit seit März 2019 merklich abgenommen, im Schnitt um etwa 50 Prozent. Der Anteil der stark verspäteten Fahrten (ab fünf Minuten) hat um etwa 20 Prozent abgenommen. Auch die gesamthafte Pünktlichkeit hat sich durch den Zusatzkurs am Abend gegenüber 2018 verbessert. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Fahrzeit der Linie 8 über den ganzen Tag betrachtet sehr knapp bemessen ist. Ihre Pünktlichkeit lag 2019 bei 85 Prozent, was deutlich unter dem gemäss Stadtverkehr 2025 angestrebten Wert von 90 Prozent liegt. Zudem hat sich gezeigt, dass die Fahrzeit der Linie 8 insbesondere in der abendlichen Hauptverkehrszeit eine grosse Streuung aufweist. Aufgrund der räumlich nach wie vor eingeschränkten Situation am Klusplatz (trotz Wegfall Linie 15 ergibt sich keine Verbesserung, da mit dem Einsatz der Niederflur-Sänfte-Trams auf der Linie 8 nur ein Tram pro Wendegleis Platz hat) kann die Wendezeit nicht gleichmässig auf beide Endhaltestellen verteilt werden. Deshalb kommt es vor, dass Verspätungen insbesondere am Klusplatz auf den Gegenkurs «verschleppt» werden, d. h. die Linie beginnt eine neue Fahrt bereits mit einer Verspätung. Aufgrund der Unregelmässigkeit der Störungen sowie aufgrund der räumlichen Situation am Klusplatz, die keine längere Wendezeit zulässt, ist es somit auch nicht möglich, den Fahrplan grundsätzlich anzupassen.

Zusätzliche Verlangsamungen durch Tempo 30 auf den in der Anfrage genannten Abschnitten würden die Möglichkeit des Aufholens kritischer Sekunden zusätzlich deutlich einschränken und zulasten der Wendezeit an den Endhaltestellen gehen. Die Linie 8 würde so ihre Fahrt häufiger verspätet beginnen und könnte diese Verspätung auch im nächsten Umlauf kaum mehr aufholen. Die Folge wären Qualitätseinbussen und eine geringere Attraktivität für die Fahrgäste.

Zu Frage 3 («Hat das Monitoring weitere, übergeordnete Resultate ergeben, z. B. bezüglich der Dringlichkeit eines erneuten Umbaus des Knotens Bellevue oder bezüglich weiterer Strecke nabschnitte?»):

Wenig überraschend zeigte sich beim Monitoring, dass der Bereich Bürkliplatz, Quaibrücke und Bellevue durch seine starke Belastung durch mehrere Tramlinien besonders anfällig für Störhalte ist. Wie bereits in der Antwort des Stadtrats auf die Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/193, detailliert ausgeführt wurde, ist der Spielraum zugunsten eines stabilen Tramverkehrs am Bellevue mit unveränderten Gleisanlagen und den bestehenden Querungen der übrigen Verkehrsteilnehmenden weitgehend ausgeschöpft. Eine weitergehende Bevorzugung des Tramverkehrs am Bellevue wäre nur auf Kosten der übrigen Verkehrsteilnehmenden (MIV, Fussverkehr und Velo) möglich, was zu gravierenden Qualitätseinbussen für die anderen Verkehrsteilnehmenden führen würde. So kommt es im planerisch relevanten 84-Prozent-Perzentil (bei jedem 6. Tram) hier zu Verlangsamungen von über 50 Sekunden und zu Störhalten von über 60 Sekunden auf die am Bellevue verkehrenden Tramlinien. Diese Verlustzeiten können sich sogar addieren, sodass sie in Einzelfällen pro Durchfahrt nahezu zwei Minuten betragen.

Bereits erwähnt wurde die Erkenntnis, dass der Knoten Klusplatz nach wie vor ein Nadelöhr bildet. Aufgrund der geometrischen Situation ist hier kein gleichzeitiger Halt von zwei Fahrzeugen derselben Linie möglich, die mögliche Wendezeit wird somit stark eingeschränkt. Ebenso ist die maximale Leistungsfähigkeit der Knotensteuerung erreicht, die Dienstabteilung Verkehr hat bereits mehrere Optimierungen an der Lichtsignalanlage vorgenommen.

Die Störstelle aufgrund der Baustelle Hohlstrasse/SBB-Brücke ist mittlerweile behoben.

Zu Frage 4 («Wann und wie gedenkt der Stadtrat den Lärmschutz entlang der Tramlinie 8 endlich umzusetzen, das dazu nötige Tram ist schliesslich schon auf dem Netz?»):

Eine Lärmsanierung auf den in der Anfrage genannten Strecken wird im Rahmen der sich in Planung befindenden Strassenlärmsanierung 2. Welle geprüft. Der Stadtrat wird dazu 2021 Entscheide fällen. Damit lassen sich auch die im laufenden Rechtsverfahren zur Strassenlärmsanierung in den Stadtkreisen 1, 4, und 5 offenen Fragen an der Selnaustrasse, der Stauffacherstrasse und der Hohlstrasse klären. Gleichzeitig wird damit eine mit den anderen Tram- und Buslinien koordinierte Einführung von Tempo 30 gewährleistet.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti