

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 11. Juni 2003

2003/86

902. Schriftliche Anfrage von Gemeinderätin Ruth Anhorn betreffend VBZ Buslinie 31, Ersatz durch neue Tramlinie 1. Am 12. März 2003 reichte Gemeinderätin Ruth Anhorn (SVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2003/86 ein:

Der Stadtrat plant auf der Hohlstrasse anstelle der Trolleybuslinie Nr. 31 eine neue Tramlinie Nr. 1 zu lancieren. Zu diesem Vorhaben ergeben sich folgende Fragen:

1. Was sind die Gründe, die zu diesem Plan führen?
2. Auf welchen Streckenteilen und zu welchen Zeiten ist die Trolleybuslinie Nr. 31 überlastet und wie hoch sind die dabei gemessenen Passagierfrequenzen?
3. Von wo bis wo würde dieses Tram Nr. 1 fahren?
4. Wird es daher zu Behinderungen des Individualverkehrs kommen?
5. Wie hoch werden die Kosten für den Umstieg vom Trolleybus auf das Tram sein?
6. Wie hoch sind die Folgekosten, so zum Beispiel beim zusätzlich benötigten Rollmaterial?
7. Nach wie vielen Jahren werden sich die Zusatzkosten amortisiert haben?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Im Gebiet südlich des SBB-Gleisfeldes, zwischen Hauptbahnhof und Altstetten, gibt es verschiedene grössere Entwicklungsprojekte. Dazu gehören unter anderem die Neunutzung des Kasernenareals, das geplante Polizei- und Justizzentrum an der Stelle des heutigen Güterbahnhofs, die Überbauung des Gleisfeldes entlang der Lagerstrasse, der Ausbau des Einkaufszentrums Letzipark sowie das Entwicklungsgebiet um den Bahnhof Altstetten. Aufgrund der Grundlagen der städtischen Bau- und Zonenordnung BZO wird für das Jahr 2010 mit 15 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 27 000 Arbeitsplätzen gerechnet. Der Regionale Richtplan (RRB Nr. 894/2000) für die Stadt Zürich sieht angesichts dieser zu erwartenden Entwicklung eine Erschliessung des Gebietes mit einer neuen Tramlinie vor. Diese Tramlinie ist ferner eine ergänzende Massnahme innerhalb der flankierenden Massnahmen zur N4/N20 Westumfahrung Zürich.

Die Buslinie 31 ist bereits heute gut ausgelastet. Im Gegensatz zu anderen städtischen Linien zeigt sie keine extremen Spitzenauslastungen am Morgen und am Feierabend, sondern ist auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten gut besetzt. Fahrgastzählungen im Jahr 2001 haben ergeben, dass ab Kaserne in Richtung Schlieren zwischen etwa 12 Uhr und 20 Uhr, in der Gegenrichtung ab Kanonengasse zum Hegibachplatz sogar zwischen 7.30 Uhr und 19.30 Uhr im Stundenmittel keine freien Sitzplätze zur Verfügung stehen. Die höchsten Fahrgastfrequenzen werden auf dem Streckenabschnitt Hauptbahnhof-Bahnhof Altstetten/Farbhof mit einem Maximum von rund 700 Personen pro Stunde und Richtung verzeichnet. Im Vergleich zur letzten Zählung ist eine zunehmende Tendenz, vor allem von Schlieren her stadteinwärts, festzustellen.

Ein besonderes Problem ergibt sich auf der Buslinie 31 durch die so genannte Paketbildung. Da der Bus sich die Fahrbahn mit dem Individualverkehr teilt, kommt es zu Verspätungen. Der verspätete Bus muss immer mehr wartende Fahrgäste aufnehmen, das nachfolgende Fahrzeug holt weiter auf und fährt praktisch leer. In solchen Situationen wird die Kapazitätsgrenze der Fahrzeuge von 4 Personen pro Quadratmeter überschritten, und es

können nicht alle Wartenden befördert werden. Die Leitstellenstatistik zeigt, dass auf der Linie 31 als einziger Trolleybuslinie diese Situation regelmässig mehrmals pro Monat auftritt und die gesetzliche Beförderungspflicht somit nicht erfüllt werden kann.

Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und der zusätzlichen Arbeitsplätze im Gebiet muss bis 2010 mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen gerechnet werden. Um die nötige Kapazität mit Trolleybussen zur Verfügung zu stellen, müsste der heutige 6-Minuten-Takt auf dem stark frequentierten Abschnitt Bahnhofplatz-Bahnhof Altstetten durch eine Einsatzbuslinie auf einen 3,3-Minuten-Takt verdichtet werden. Das oben geschilderte Phänomen der Paketbildung würde sich dadurch massiv verschärfen, untragbare gegenseitige Behinderungen von motorisiertem Individual- und Trolleybusverkehr wären programmiert. Aus betrieblichen Gründen ist deshalb die Erschliessung mit einer Tramlinie, welche genügend Kapazität zur Verfügung stellen kann, dringend geboten.

Zur Frage 3: Wie im Regionalen Richtplan vorgesehen, soll eine Neubaustrecke vom Hauptbahnhof nach Altstetten (Farbhof) gebaut werden. Die betriebliche Anbindung des neuen Streckenteils an bestehende Tramlinien wird zum Zeitpunkt der Realisierung festgelegt.

Zur Frage 4: Durch die neu zur Verfügung gestellte Kapazität im öffentlichen Verkehr wird ein grosser Teil der in den Entwicklungsgebieten neu generierten Fahrten abgeschöpft und der Individualverkehr so entlastet.

Die Verkehrsbetriebe, das städtische Tiefbauamt und das Tiefbauamt des Kantons streben eine getrennte Verkehrsführung für Tram und motorisierten Verkehr an. Eine wichtige Zielsetzung der Planung ist, die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs zu garantieren und auch den Spielraum für die zukünftige Verkehrsentwicklung zu sichern. In der laufenden Planungsstudie muss deshalb nachgewiesen werden, dass die Leistungsfähigkeit der geplanten Knoten künftig ausreicht. Dabei wird von einer jährlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gegenüber heute von einem Prozent ausgegangen. Die aufgrund der Entwicklungsgebiete neu generierten Fahrten werden ebenso berücksichtigt wie die Auswirkungen der Westumfahrung Zürich

Zur Frage 5: Für die Tramnetzerweiterung vom Hauptbahnhof nach Altstetten (Farbhof) wird mit Investitionskosten in einem ähnlichen Bereich wie für das Tram Zürich-West gerechnet. Aufgrund eines Regierungsratsbeschlusses vom 18. Oktober 2000 sind in der kantonalen Finanzplanung 70 Mio. Franken für die Renaissance Linie 1 eingestellt. Eine verlässliche Kostenschätzung wird im Rahmen des Vorprojektes vorliegen. Momentan ist allerdings erst eine Planungsstudie in Arbeit, welche Aussagen über die generelle Machbarkeit macht. Erfahrungswerte aus der Planung der Stadtbahn Glattal, Teilstück Fries-/Binzmühlestrasse, Tramverlängerung zum Zoo und Tram Zürich West liegen bei Kosten von rund 40 bis 45 Mio. Franken pro Kilometer Neubaustrecke, einschliesslich Landerwerb und Mehrwertsteuer. Die Unsicherheit dieser Schätzwerte liegt mit 20 Prozent Abweichung nach oben und unten aber relativ hoch.

Zur Frage 6: Für eine aussagekräftige Wirtschaftlichkeitsrechnung darf kein Vergleich einer neuen Tramlinie zur heutigen Trolleybuslinie gezogen werden; vielmehr muss bedacht werden, dass aufgrund des zukünftigen höheren Verkehrsaufkommens auch im Busbereich ein Angebotsausbau mit entsprechenden Investitionen in neue Fahrzeuge nötig wird.

Zur Bewältigung der prognostizierten Fahrgastspitze von 1400 Personen pro Stunde und Richtung müsste die heutige Linie 31 durch eine Einsatzlinie 31E zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Altstetten verstärkt werden. Auf dieser Strecke würde dadurch ein 3,3-Minuten-Takt erreicht, während auf den Aussenästen die heutige Taktfolge von 6 auf 6,7 Minuten ausgedehnt würde. Unter Berücksichtigung der vom ZVV vorgegebenen Kostensätze für fixe und variable Kosten der nötigen Fahrzeuge ergeben sich für dieses Angebot jährliche

Betriebskosten von rund 12,2 Mio. Franken. Nochmals festzuhalten ist allerdings, dass ein solches Betriebskonzept sich wegen der oben beschriebenen Paketbildung nicht ohne erhebliche Verkehrsbehinderungen realisieren liesse. Für eine flüssige Abwicklung sowohl des öffentlichen wie auch des Individualverkehrs wären zusätzliche Investitionen in Beschleunigungsmassnahmen nötig, wie z. B. ein Eigentrassee für den Trolleybus.

Dank der höheren Kapazität des Trams kann dieselbe Leistung zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Altstetten mit einer neuen Tramlinie 1 mit einem 6,7-Minuten-Takt und somit rund 2 Mio. Franken billiger erbracht werden: Je nach Ausgestaltung der Aussenäste (ein Ersatz des Trolleybusses auf der Strecke Altstetten-Schlieren durch Gelenkautobusse wäre denkbar) kostet diese Lösung zwischen 10,2 und 10,3 Mio. Franken pro Jahr an Betriebskosten einschliesslich der Folgekosten aus dem Rollmaterialkauf.

Zur Frage 7: Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr gewährt der Staat Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, welche in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Die Obergrenze für den Beitrag liegt bei 100 Prozent und wurde in der Vergangenheit vom Kanton jeweils voll ausgeschöpft. Die Tramlinie 1 fällt als Erweiterung des bestehenden Netzes unter den genannten § 4 und kann dementsprechend in Teilen oder ganz durch einen A-fonds-perdu-Beitrag aus dem Verkehrsfonds des Kantons finanziert werden. Dadurch ergibt sich eine teilweise oder vollständige Entlastung der Rechnung der Verkehrsbetriebe von den Kapitalkosten aus Abschreibungen und Zinsen.

Da eine Beitragsdiskussion mit dem Kanton erst in einem späteren Zeitpunkt geführt werden kann, wenn auch gesicherte Werte für die Investitionskosten vorliegen, lässt sich mit dem heutigen Wissensstand keine seriöse betriebswirtschaftliche Amortisationsrechnung vornehmen.

Im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung wären den Investitionen in die Traminfrastruktur nicht nur die jährlichen Einsparungen im Betrieb gegenüberzustellen, sondern auch die positive Signalwirkung auf potentielle Investoren im Entwicklungsgebiet entlang der Tramlinie 1 und die dadurch erzielten Steuererträge. Zudem bewirkt ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem eine Entlastung des Strassennetzes, die sich in geringeren Kosten für Strassenunterhalt und Behebung von Kapazitätsengpässen auszahlt.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. Martin Brunner