



Beschluss des Stadtrats

vom 11. September 2024

GR Nr. 2024/273

Nr. 2626/2024

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann betreffend Tramnetz Süd und Umsetzungsplanung der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung, Nutzung des öffentlichen Verkehrs mit Ziel und Quelle im Spitalcluster Lengg, Veränderungen durch das Tramnetz Süd, Kosten für die Angebotsverbesserung, Vergleich der Realisierungsfristen und Koordination der Projekte

Am 5. Juni 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/273, ein:

Mit einer Medienmitteilung vom 5. Dezember 2023 kündigten die VBZ das so genannte «Tramnetz Süd» auf Ende 2025 an. Dabei sollen insgesamt sieben Tramlinien neu geführt werden. Ziel ist es, die Ausbauten im Spitalcluster Lengg mit einer zusätzlichen Tramlinie zwischen Stadelhofen und Rehalp zu begleiten. Für die Angebotsverbesserungen für dieses einzige Gebiet wird mit jährlichen Zusatzkosten von 5.7 Millionen Franken gerechnet. Dazu werden auch drei neue Tramzüge benötigt, deren Investitionskosten wohl in diesem Betrag, kapitalisiert, schon enthalten sind.

Mit dem Geschwindigkeitsplan der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung hat der Stadtrat 2021 seine Planung für den Schutz der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung in der Stadt angekündigt. Mit der Umsetzungsplanung soll die Bevölkerung zwar nicht flächendeckend, aber doch substantiell vom Lärm entlastet werden. Mit dem Konzept Umsetzungsplanung sollen in den Etappen 1 bis 7 bis Dezember 2032 rund 67'000 in der Stadt Zürich wohnhafte Personen von einer deutlichen Lärmreduktion profitieren, dies bei Kosten von rund 14 Millionen Franken (Betriebskosten inkl. kapitalisierter Investitionskosten). Beim Gros der Buslinien wird mit einer Umsetzung bis zum Fahrplanwechsel 2030 gerechnet, beim Gros der Tramlinien bis zum Fahrplanwechsel 2032.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen um die Verknüpfung der beiden Grossprojekte zu beleuchten:

1. Wie viele Personen nutzen heute den öffentlichen Verkehr mit Ziel und Quelle Spitalcluster Lengg? Gebeten wird neben absoluten Zahlen auch um eine Schätzung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr?
2. Wie stark werden sich diese Zahlen mit dem Tramnetz Süd verändern? Gebeten wird auch hier um die absoluten Zahlen sowie den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr?
3. Wie verteilen sich die Kosten für die Angebotsverbesserungen auf den Kanton (Rahmenkredit) und auf die Stadt Zürich (Haltestellenabfahrten).
4. Mit dem Tramnetz Süd wird eine komplexe Veränderung des Trambetriebs vorgenommen. Wie ist es möglich, diese Grossprojekt innert zwei Jahren zu realisieren, während das bei der Strassenlärmsanierung offenbar nicht innert vernünftiger Frist möglich sein soll? Wieso dauert es beim Projekt Strassenlärmsanierung von der Ankündigung im Jahr 2021 bis zur Umsetzung beim Tramnetz elf Jahre, obwohl es doch seit 1985 einen Bundesauftrag zur Strassenlärmsanierung gibt und damit doch eine gewisse Dringlichkeit besteht?
5. Mit dem Tramnetz Süd werden sieben Tramlinien neu geführt und drei zusätzliche Trams angeschafft: Wie verändern sich die Umlaufzeiten der Tramlinien und wie die Aufenthaltszeiten an den Endhaltestellen? Gebeten wird um eine Aufstellung nach Tramlinien.



2/10

6. Ist mit dem Tramnetz Süd schon die Umsetzung des Geschwindigkeitsplan koordiniert? Falls nein, warum nicht? Falls ja, warum wird für die betroffenen sieben Tramlinien nicht ebenfalls eine Umsetzung des Geschwindigkeitsplans auf den Fahrplanwechsel 2025 realisiert?
7. Falls Frage 6 mit Nein beantwortet wird: Auf welchen Linien werden die drei zusätzlichen Tramzüge eingesetzt? Warum wird nicht auf den dortigen Linien die dringend notwendige Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle, also Tempo 30, realisiert - zumindest nicht dort, wo es der vom Stadtrat verabschiedete Geschwindigkeitsplan vorsieht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Wie viele Personen nutzen heute den öffentlichen Verkehr mit Ziel und Quelle Spitalcluster Lengg? Gebeten wird neben absoluten Zahlen auch um eine Schätzung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr?

Im Jahr 2023 sind an einem Werktag durchschnittlich rund 12 000 Fahrgäste an der Haltestelle Balgrist ein- und ausgestiegen. Dazu kommen täglich etwa 500 Fahrgäste, die die Haltestellen Balgrist Ost, Klinik Hirslanden und Kinderspital nutzen.

Aktuell wird im Einzugsgebiet Lengg von einem Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 39 Prozent am Gesamtverkehr ausgegangen. Das Gebiet umfasst sowohl den Spitalcluster als auch die Wohngebiete in diesem Umfeld.

Frage 2

Wie stark werden sich diese Zahlen mit dem Tramnetz Süd verändern? Gebeten wird auch hier um die absoluten Zahlen sowie den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr?

Das Tramnetz Süd ist in erster Linie ein neues Betriebskonzept, um auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsnachfrage im Gebiet Lengg mit einer zusätzlichen Tramlinie zu reagieren. Mit den geplanten Entwicklungen der Institutionen im Gebiet Spitalcluster Lengg wird sich das Verkehrsaufkommen schätzungsweise basierend auf den Werten von 2017 vom und zum Gebiet Lengg bis 2025 um etwa 30 Prozent und bis 2040 sogar um insgesamt 84 Prozent erhöhen. Dies entspricht 3500 zusätzlichen Fahrten bis 2025 und fast 10 000 zusätzlichen Fahrten bis 2040.

Es wird prognostiziert, dass sich der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr im Gebiet Lengg bis 2025 um 3,5 Prozent und bis 2040 um 10 Prozent erhöhen wird¹. Mit der Linienumstellungen des Tramnetz Süd wird ab dem Fahrplanjahr 2026 zur Hauptverkehrszeit eine zusätzliche Tramlinie ab Bahnhof Stadelhofen bis zur Rehalp verlängert. Bereits auf den Fahrplanwechsel 2022/23 umgesetzt wurden die Verlängerung der Buslinie 77 bis zur Haltestelle Balgrist und die Einführung der Buslinie 99 eingeführt.

¹ Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Gebietsplanung Lengg Schlussbericht Vertiefung Verkehr, 2017.



3/10

Frage 3

Wie verteilen sich die Kosten für die Angebotsverbesserungen auf den Kanton (Rahmenkredit) und auf die Stadt Zürich (Haltestellenabfahrten)?

Die Mehrkosten für den Angebotsausbau sind nur auf das ganze Tramnetz Süd ermittelbar. Sie werden auf 5,2 Millionen Franken pro Jahr prognostiziert und vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) getragen.

Der Aufwand des ZVV wird hauptsächlich aus den Erträgen aus Ticketverkauf und Nebengeschäften finanziert. Die nach dem Abzug der Erträge übrigbleibende Kostenunterdeckung wird hälftig vom Kanton und hälftig von den Gemeinden getragen.

Der Beitrag einer Gemeinde wird bestimmt durch ihren Anteil am Verkehrsangebot im Kantonsgebiet und ihren Anteil an der berechtigten Steuerkraft der zürcherischen Gemeinden (§ 1 Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund [Kostenverteiler-Verordnung, LS 740.6]). Massgebend für die Ermittlung des Verkehrsangebots einer Gemeinde sind die nach eingesetzten Verkehrsmitteln gewichteten, im Fahrplan aufgeführten Abfahrten pro Jahr (§ 3 Kostenverteiler-Verordnung). Einer Gemeinde werden dabei grundsätzlich alle Abfahrten eines öffentlichen Verkehrsmittels von einer Haltestelle im Gemeindegebiet angerechnet (§ 5 Kostenverteiler-Verordnung).

Die Abrechnung der Gemeindebeiträge erfolgt durch den ZVV jährlich aufgrund des Kostenverteilungsschlüssels und des abgerechneten Objektkredits, welcher Teil des vom Kantonsrat bewilligten Rahmenkredits ist (§ 11 Kostenverteiler-Verordnung). Der Verkehrsrat legt nach Vorliegen des definitiven Fahrplans die prozentualen Anteile gemäss dem Kostenverteilungsschlüssel für die kommende Fahrplanperiode fest und teilt sie den Gemeinden mit. Für die Berechnung wird die berechnete Steuerkraft des letzten Jahres, dessen Ergebnisse bekannt sind, verwendet (§ 12 Kostenverteiler-Verordnung).

Zum aktuellen Zeitpunkt ist nicht bekannt, zu wie viel mehr Abfahrten von welchen Verkehrsmitteln es im ganzen Kanton kommen wird. Weitere Faktoren wie der Kostendeckungsgrad, der Kostenverteilungsschlüssel, die Steuerkraft der Stadt Zürich, Erträge und Aufwand des ZVV im massgebenden Jahr sind ebenfalls noch unbekannt. Zudem ist der Beitrag der Stadt Zürich abhängig von sämtlichen übrigen Angebotsveränderungen (Anzahl Linien, Taktfrequenz der verschiedenen Transportmittel). Daher wird eine erste Berechnung der Kostenverteilung frühestens erst möglich sein, wann die Zahlen des ersten vollen Betriebsjahrs bekannt sein werden.

Frage 4

Mit dem Tramnetz Süd wird eine komplexe Veränderung des Trambetriebs vorgenommen. Wie ist es möglich, diese Grossprojekt innert zwei Jahren zu realisieren, während das bei der Strassenlärmsanierung offenbar nicht innert vernünftiger Frist möglich sein soll? Wieso dauert es beim Projekt Strassenlärmsanierung von der Ankündigung im Jahr 2021 bis zur Umsetzung beim Tramnetz elf Jahre, obwohl es doch seit 1985 einen Bundesauftrag zur Strassenlärmsanierung gibt und damit doch eine gewisse Dringlichkeit besteht?



4/10

Das Tramnetz Süd ist das «Endergebnis» einer mehrjährigen Planung. Mit Beschluss des Zürcher Kantonsrats wurde 2014 im kantonalen Richtplan festgelegt, dass für die Lengg eine Gebietsplanung zu erarbeiten ist².

Bereits im Jahr 2015 wurde im Rahmen der Gebietsplanung Lengg festgelegt, dass mittelfristig eine zweite Tramlinie bis Balgrist benötigt wird. Entsprechend ist mit einigen Jahren Vorlauf sichergestellt worden, dass die dafür benötigten zusätzlichen Trams termingerecht vorhanden sind. Auf die vorausschauende Finanzplanung des ZVV haben die VBZ keinen direkten Einfluss. Jedoch haben die VBZ im Rahmen der mittelfristigen Angebotsplanung frühzeitig prognostiziert, mit welchen Mehrkosten zu rechnen ist. Aus technischer und finanzieller Sicht ist das Vorhaben somit schon länger aufgegleist.

Der Stadtrat hat bereits 2012 eine erste und 2013 eine zweite Etappe der Strassenlärmsanierung beschlossen. Mit STRB Nr. 1217/2021 hat der Stadtrat festgestellt, dass die beiden Etappen weitgehend umgesetzt sind, die bundesrechtlichen Vorgaben bezüglich der Lärmgrenzwerte allerdings bei Weitem nicht erfüllt sind. Für den Stadtrat ist es wichtiges Ziel, die Lärmbelastung durch den Verkehr in Zürich zu reduzieren und damit die Lebensqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern. Aus diesem Grund hat der Stadtrat mit STRB Nr. 1217/2021 das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe beschlossen, das die Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen als zentrale Massnahme zur Lärmreduktion vorsieht. Die Umsetzung soll etappenweise bis 2030 erfolgen. In einem ersten Schritt sollen Strecken umgesetzt werden, bei denen geringe negative Auswirkungen für den ÖV entstehen. Auch auf Strecken, auf denen der ÖV fährt, kann Tempo 30 eingeführt werden; die negativen Auswirkungen auf den ÖV sollen aber durch flankierende Massnahmen abgedeckt werden.

Im Gegensatz zum Tramnetz Süd ist die Umsetzung des Geschwindigkeitsplans zusätzlichen Abhängigkeiten wie bspw. aufwändigen und langwierigen Rechtsmittelverfahren unterworfen. Bei beiden Vorhaben gilt, dass genügend Vorlaufzeiten notwendig sind. Der Aufwand für die Umsetzung bindet in der Stadtverwaltung erhebliche Ressourcen. Auch bei den VBZ sind für die Umsetzung personelle Ressourcen und längere Vorlaufzeiten vorzusehen. Bei ihnen stellen sich insbesondere Herausforderungen wie bspw. Implementierung Fahrpläne, Fahrplanverfahren, Koordination mit Finanzierungsvorhaben, Personalrekrutierung, Fahrzeugbeschaffung, Anpassungen oder Ausbauten von Garagen-/Depotinfrastruktur und der allfälligen Infrastruktur an Endhaltestellen (STRB Nr. 1217/2021).

Frage 5

Mit dem Tramnetz Süd werden sieben Tramlinien neu geführt und drei zusätzliche Trams angeschafft: Wie verändern sich die Umlaufzeiten der Tramlinien und wie die Aufenthaltszeiten an den Endhaltestellen? Gebeten wird um eine Aufstellung nach Tramlinien.

Die heute vorhandenen Fahr- und Wendezeiten (Ist-Wert) sind vielfach unzureichend. Die Pünktlichkeit des Trams wurde 2023 in den Hauptverkehrszeiten mit 88,5 Prozent bewertet.

² Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Masterplan Lengg, 2017.



Der Zielwert von 90 Prozent für die Hauptverkehrszeiten wurde verfehlt. In den Nebenverkehrszeiten lag die Pünktlichkeit bei 90,9 Prozent. Der Zielwert beträgt dafür 95 Prozent und wurde ebenfalls verfehlt.

Die zu knapp berechneten Fahr- und Wendezeiten führten auch zu einer unbefriedigenden Situation für das VBZ-Fahrpersonal. Pausenzeiten und die Zeitfenster für Schichtwechsel konnten nicht eingehalten werden.

Mit dem Tramnetz Süd werden alle Tramlinien in neue Fahrplanlagen gesetzt, zudem werden bei mehreren Linien die Fahrwege abgetauscht. Dadurch werden nicht nur die Verbindungen verbessert und es kommt zu weniger Wartezeiten zwischen den Anschlüssen, sondern auch die Fahr- und Wendezeiten konnten auf neun von 14 Tramlinien verbessert werden. Nur auf drei Linien wird die Wendezeit reduziert. Bei zwei Linien bleibt die Wendezeit ungefähr gleich ($\pm 0,3$ Minuten).

Mit der Verlängerung der Fahr- und Wendezeiten auf den meisten Linien werden Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit sowie die Arbeitsbedingungen für das VBZ-Fahrpersonal verbessert.

Im Zusammenhang mit der Umstellung der Fahrwege wird ebenfalls der Anschluss an der Haltestelle Stauffacher zwischen den Linien 2 und 14 sowie zwischen den Linien 3 und 9 während Fahrplanperioden mit 7,5'-Grundtakt aufgelöst. Dies verbessert die umschriebene Situation zusätzlich.

Nachfolgend sind sämtliche Fahr- und Wendezeiten des bestehenden Tramnetzes (Stand 2024, Ist-Wert) und die geplanten Fahr- und Wendezeiten des Tramnetz Süd (Fahrplanentwurf 2026) für einen Werktag tagsüber³ in Minuten (') aufgelistet. Da Fahr- und Wendezeit voneinander abhängen, wird ebenfalls die relative Veränderung (**) von Fahr- und Wendezeit zwischen dem bestehenden Tramnetz und dem Tramnetz Süd ausgewiesen.

Die Daten für das Tramnetz Süd sind Schätzdaten und müssen nach Einführung des Tramnetz Süd über einen Zeitraum von zwei Jahren validiert werden. Erfahrungsgemäss sind sie mit einer grossen Unsicherheit behaftet, da naturgemäss nie alle Auswirkungen eines so grossen Fahrwegabtauschs vorhergesehen werden können.

Linie		Fahrzeitprofil ⁴	B 6:30–8:30 Uhr	C 8:30–16:00 Uhr	E 16:00–18:30 Uhr
2	Wendezeit	Ist	8.5'	7.8'	10.5'
		Tramnetz Süd	10.3'	10'	13.5'
		<i>Differenz</i>	1.8'	2.2'	3'
	Fahrzeit	Ist	81.6'	82.2'	87'

³ In den ausserhalb der aufgelisteten Zeiträume geltenden anderen Fahrzeitprofilen und/oder Taktdichten sowie an Samstagen und Sonntagen ergeben sich wiederum aufgrund der Fahrplanlage abweichende Wendezeiten.

⁴ Zur Abbildung verschiedener Verkehrsverhältnisse im Tages- und Wochenverlauf werden bei der Fahrplanerstellung sogenannte Fahrzeitprofile genutzt. An Werktagen werden beispielsweise vier verschiedene Fahrzeitprofile genutzt, die im Laufe eines Tages sechsmal gewechselt werden.



6/10

		Tramnetz Süd	79.7'	80'	84'
		<i>Differenz</i>	-1.9'	-2.2'	-3'
	Relative Veränderung**		1.2	1.3	1.3
3*	Wendezeit	Ist	13.7'	13.6'	10.9'
		Tramnetz Süd	15.7'	15.6'	12.9'
		<i>Differenz</i>	2'	2'	2'
	Fahrzeit	Ist	61.3'	61.9'	64.1'
		Tramnetz Süd	59.3'	59.4'	62.1'
		<i>Differenz</i>	-2'	-2.5'	-2'
Relative Veränderung**		1.2	1.2	1.2	
4	Wendezeit	Ist	9.9'	10.2'	14.3'
		Tramnetz Süd	16.6'	16.7'	13.1'
		<i>Differenz</i>	6.7'	6.5'	-1.2'
	Fahrzeit	Ist	64.4'	64.8'	68.2'
		Tramnetz Süd	72.2'	73.3'	76.9'
		<i>Differenz</i>	7.8'	8.5'	8.7'
Relative Veränderung**		1.5	1.4	0.8	
5	Wendezeit	Ist	7.5'	7.9'	12.1'
		Tramnetz Süd	5.7'	4.4'	10.1'
		<i>Differenz</i>	-1.8'	-3.5'	-2'
	Fahrzeit	Ist	46.1'	44.6'	47.9'
		Tramnetz Süd	61.8'	33.1'	64.9'
		<i>Differenz</i>	15.7'	-11.5'	17'
Relative Veränderung**		0.6	0.8	0.6	
6*	Wendezeit	Ist	9.8'	9.2'	14.6'
		Tramnetz Süd	9.5'	9.2'	14.6'
		<i>Differenz</i>	-0.3'	0'	0'
	Fahrzeit	Ist	49.1'	50.8'	52.9'
		Tramnetz Süd	49.1'	50.8'	52.9'
		<i>Differenz</i>	0'	0'	0'
Relative Veränderung**		1.0	1.0	1.0	
7*	Wendezeit	Ist	15'	15.5'	11.4'
		Tramnetz Süd	15'	15.5'	11.4'



7/10

		<i>Differenz</i>	0'	0'	0'
	Fahrzeit	Ist	82.5'	82'	86.1'
		Tramnetz Süd	82.5'	82'	86.1'
		<i>Differenz</i>	0'	0'	0'
	Relative Veränderung**		1.0	1.0	1.0
8	Wendezeit	Ist	6.8'	7.3'	10.3'
		Tramnetz Süd	9.5'	10.8'	13.1'
		<i>Differenz</i>	2.7'	3.5'	2.8'
	Fahrzeit	Ist	68.2'	67.7'	72.1'
		Tramnetz Süd	73'	71.7'	76.9'
		<i>Differenz</i>	4.8'	4'	4.8'
Relative Veränderung**		1.3	1.4	1.2	
9*	Wendezeit	Ist	12.6'	9.6'	8.8'
		Tramnetz Süd	14.1'	11.6'	12.5'
		<i>Differenz</i>	1.5'	2'	3.7'
	Fahrzeit	Ist	90.1'	87.9'	96.2'
		Tramnetz Süd	88.1'	85.9'	94.2'
		<i>Differenz</i>	-2'	-2'	-2'
Relative Veränderung**		1.1	1.2	1.5	
10*	Wendezeit	Ist	17.7'	11'	15.3'
		Tramnetz Süd	17.7'	18.5'	15.3'
		<i>Differenz</i>	0'	7.5'	0'
	Fahrzeit	Ist	77.6'	79'	82.2'
		Tramnetz Süd	79.8'	79'	82.2'
		<i>Differenz</i>	2.2'	0'	0'
Relative Veränderung**		1.0	1.7	1.0	
11	Wendezeit	Ist	15.7'	15.6'	14.5'
		Tramnetz Süd	11.7'	12'	7.6'
		<i>Differenz</i>	-4'	-3.6'	-6.9'
	Fahrzeit	Ist	97.3'	96.9'	98'
		Tramnetz Süd	83.3'	86.5'	89.9'
		<i>Differenz</i>	-14'	-10.4'	-8.1'
Relative Veränderung**		0.9	0.9	0.6	



8/10

13*	Wendezeit	Ist	16.9'	17.2'	11.2'
		Tramnetz Süd	10.4'	9.7'	11.2'
		<i>Differenz</i>	-6.5'	-7.5'	0'
	Fahrzeit	Ist	81.5'	80.3'	86.3'
		Tramnetz Süd	81.5'	80.3'	86.3'
		<i>Differenz</i>	0'	0'	0'
	Relative Veränderung**		0.6	0.6	1.0
14*	Wendezeit	Ist	12.6'	12.6'	9.2'
		Tramnetz Süd	14.4'	14.6'	11.2'
		<i>Differenz</i>	1.8'	2'	2'
	Fahrzeit	Ist	75.8'	77.4'	79.1'
		Tramnetz Süd	73.8'	75.4'	78.8'
		<i>Differenz</i>	-2'	-2'	-0.3'
	Relative Veränderung**		1.2	1.2	1.2
15	Wendezeit	Ist	12.3'	11.9'	10.6'
		Tramnetz Süd	14.7'	14.1'	11.9'
		<i>Differenz</i>	2.4'	2.2'	1.3'
	Fahrzeit	Ist	32.7'	33.1'	34.4'
		Tramnetz Süd	45.4'	45.9'	48.1'
		<i>Differenz</i>	12.7'	12.8'	13.7'
	Relative Veränderung**		0.9	0.9	0.8
17	Wendezeit	Ist	9.7'	13.5'	7.8'
		Tramnetz Süd	9.7'	13.5'	13.9'
		<i>Differenz</i>	0'	0'	6.1'
	Fahrzeit	Ist	79.4'	46.5'	81.5'
		Tramnetz Süd	65.3'	46'	68.6'
		<i>Differenz</i>	-14.1'	-0.5'	-12.9'
	Relative Veränderung**		1.2	1.0	2.1

*Diese Tramlinien sind nicht Bestandteil des Tramnetz Süd.

**Verhältnis von der relativen Veränderung der Wendezeit zur relativen Veränderung der Fahrzeit:

> 1 Wendezeit wird verhältnismässig zur Fahrzeit besser

= 1 Wendezeit bleibt verhältnismässig zur Fahrzeit gleich

< 1 Wendezeit wird verhältnismässig zur Fahrzeit schlechter



9/10

Frage 6

Ist mit dem Tramnetz Süd schon die Umsetzung des Geschwindigkeitsplan koordiniert? Falls nein, warum nicht? Falls ja, warum wird für die betroffenen sieben Tramlinien nicht ebenfalls eine Umsetzung des Geschwindigkeitsplans auf den Fahrplanwechsel 2025 realisiert?

Das Tramnetz Süd ist in erster Linie ein neues Betriebskonzept, um auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsnachfrage im Gebiet Lengg mit einer zusätzlichen Tramlinie zu reagieren (vgl. auch Antwort auf Frage 2). Durch die angepassten Fahrlagen der Linien können betrieblich viele Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden in der gesamten Stadt erreicht werden, darunter weniger Wartezeiten und bessere Anschlüsse. Die Anpassungen führen dazu, dass (theoretisch) mehr Wendezeiten zur Verfügung stehen, was die Bedingungen für den Betrieb der VBZ verbessert. Die Fahrzeiten für die neuen Linien müssen nach etwa zwei Jahren nach der Einführung des neuen Linienkonzeptes validiert werden. In den Wendezeiten sind Reserven enthalten, die für sich dann ergebende notwendige Anpassungen und Korrekturen benötigt werden. Die Verlängerung der Wendezeiten erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass die ausgewiesenen Wendezeiten für das Fahrpersonal tatsächlich gewährleistet werden können. Auch mit der Einführung von Tempo 30, wie sie gemäss Geschwindigkeitsplan der 3. Etappe Strassenlärmsanierung abschnittsweise vorgesehen ist, sollen attraktive Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal gewährleistet werden. Diesbezüglich muss für jedes Tempo-30-Projekt im Rahmen des Fahrplanverfahrens individuell geprüft werden, was dessen Auswirkungen auf den ÖV sind.

Die Verbesserungen von diversen Wendezeiten dient mitunter dazu, agiler auf den Geschwindigkeitsplan gemäss STRB Nr. 1217/2021 reagieren zu können. Die Umsetzung dieses Geschwindigkeitsplans ist an verschiedene Rahmenbedingungen geknüpft und wird durch die Einführung des Tramnetz Süd nicht eingeschränkt.

Frage 7

Falls Frage 6 mit Nein beantwortet wird: Auf welchen Linien werden die drei zusätzlichen Tramzüge eingesetzt? Warum wird nicht auf den dortigen Linien die dringend notwendige Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle, also Tempo 30, realisiert - zumindest nicht dort, wo es der vom Stadtrat verabschiedete Geschwindigkeitsplan vorsieht?

Durch die Einführung einer zusätzlichen Tramlinie und den damit verbundenen Angebotsausbau auf der Forchstrasse (Abschnitt Bahnhof Stadelhofen bis Rehalp) ergibt sich ein grundsätzlich höherer Fahrzeugbedarf. Für den Betrieb dieses Angebotsausbaus in das Gebiet Lengg im Rahmen des Tramnetz Süd werden drei zusätzliche Tramzüge benötigt. Diese werden ausschliesslich auf der verlängerten Strecke der Tramlinie 5 eingesetzt.

Mittel, die im Rahmen des Finanzplans wie auch im Fahrplanverfahren beantragt werden – wie die erwähnten zusätzlichen Fahrzeuge – werden jeweils für einen bestimmten Zweck bewilligt. Sie dürfen ihrem ursprünglichen Zweck nicht entfremdet werden. Der Mehrbedarf an Tramzügen für den Angebotsausbau Lengg im Rahmen des Tramnetz Süd wurde bereits 2015 angemeldet. Mit dem durch den Stadtrat im Jahr 2021 festgelegten Geschwindigkeitsplan bzw. der 2022 vorgelegten Umsetzungsplanung wurde und wird die Beschaffung von Fahrzeugen auf die darin vorgesehenen entsprechenden Umsetzungsstapen angemeldet. Es besteht



10/10

keine Möglichkeit, die bewilligten Fahrzeuge zweckzuentfremden bzw. zwischen den beiden Vorhaben auszutauschen.

Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Tramnetzes Süd, das im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2025/26 geplant und durch den ZVV finanziert worden ist, ist gemäss der vom Stadtrat beschlossenen 3. Etappe der Strassenlärmsanierung noch auf keinem Abschnitt die Einführung von Tempo 30 oder Tempo 30 nachts vorgesehen. Die ersten Strecken, die in der Umsetzungsplanung in den Etappen 1b und 1c vorgesehen sind, sind Busverbindungen. Im Tramnetz sind Tempo-30-nachts-Abschnitte vorgesehen, die mit dem Fahrplanverfahren 2027/28 umgesetzt werden könnten; also frühestens per Dezember 2026. Eine Beschleunigung aufgrund der Lancierung des Tramnetzes Süd war leider nicht möglich. Dazu hätten sowohl die Planungen für den Fahrplan 2025/26 wie auch die notwendigen Arbeiten zur Strassenlärmsanierung (Konzeption, akustisches Projekt, Auflage, Anordnung der Verkehrsvorschriften) der künftigen, mit Tempo 30 bzw. Tempo 30 nachts signalisierten Strecken früher angegangen und verbindlich gemacht werden müssen. Mit dem Tramnetz Süd wird das höhere Verkehrsaufkommen im Gebiet Lengg bewältigt. Aufgrund des Zusammenhangs mit dem Ausbau der Tramwendschleife Rehalp erfolgt der Kapazitätsausbau auf dem Korridor Forchstrasse bereits mit einem Jahr Verzug auf die Eröffnung des neuen Kinderspitals.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter