

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. September 2018

**744.**

### **Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Simone Brander betreffend Lärmsanierung an der Klosbachstrasse, Beurteilung der Betriebsabwicklung des Tramverkehrs am Bellevue und der Umlaufzeiten der Tramlinie 8 als Voraussetzung für eine Lärmsanierung an der Quelle**

Am 16. Mai 2018 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/193, ein:

Entlang der Klosbachstrasse sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung wie an vielen Strassen der Stadt Zürich überschritten. Die rund 700 AnwohnerInnen der Klosbachstrasse gehören somit zu den 80 % der Strassenlärm-betroffenen in der Stadt Zürich, denen der Stadtrat keine Lärmsanierung an der Quelle zugestehen will. Am 25. Mai 2016 beschloss der Stadtrat – entgegen dem Antrag der Verwaltung – an der Klosbachstrasse eine Lärmsanierung nicht mit einer Massnahme an der Quelle umzusetzen, sondern lediglich Lärmschutzfenster einzubauen. Damit wird aber keine Lärmsanierung durchgeführt, sondern der Strassenhalter gesteht sich selber eine Erleichterungsmassnahme zu.

Die Klosbachstrasse wäre aber für eine Geschwindigkeitsreduktion als Massnahme an der Quelle geradezu prädestiniert. Der Strassenraum entspricht trotz Tramführung dem einer Quartierstrasse, insbesondere befinden sich in weiten Teilen die Tramschienen auf der Autofahrspur und auch die Tramhaltestelle Englischviertelstrasse ist als beidseitige Kaphaltestelle ausgebildet. Vom Römerhof mit Tempo 30 bis zum Kreuzplatz ist die Strecke lediglich 500 m lang und dazwischen liegt die schon erwähnte Tramhaltestelle Englischviertelstrasse, sodass schnelles Fahren des Trams kaum je möglich ist. An der Strasse bestehen viele Querungsbedürfnisse für FussgängerInnen, entlang und über die Klosbachstrasse führen häufig begangene Schulwege und der geplante regionale Radweg kann aufgrund des engen Strassenquerschnitts an vielen Orten nicht realisiert werden.

Begründet wurde der Stadtratsentscheid damit, dass verschiedenen «Unwägbarkeiten», z. B. am Bellevue, hinsichtlich Anschlussgewährleistung und Trampriorisierung vorhanden seien. An der Klosbachstrasse selber resultiere gemäss Simulationen der VBZ ein Zeitverlust von 8 Sekunden, der wegen der genannten «Unwägbarkeiten» nicht hätte kompensiert werden können. Deshalb wäre der Einsatz eines zusätzlichen Trams nötig geworden.

Im langsamsten Fahrprofil E, also dem Fahrprofil mit der längsten Umlaufzeit, wird für die neue Tramlinie 8 zwischen Hardturm und Klusplatz, die über die Klosbachstrasse führt, mit einer Umlaufzeit von 69.1 Minuten gerechnet. Für die Wendezeit sind 5.9 Minuten vorgesehen, sodass bei einer totalen Umlaufzeit von 75 Minuten 10 Trams für einen 7.5 Minuten-Takt vorgesehen sind.

Mit der Weisung 2015/392 wurde als Aufwertung des Strassenraums an der Stauffacherstrasse vom Stadtrat eine Begegnungszone am Helvetiaplatz vorgeschlagen. Diese Begegnungszone hätte einen Zeitverlust von 7 Sekunden bedeutet. Gemäss Aussage des Tiefbauvorstehers war sich der Stadtrat bei seiner Entscheid zur Begegnungszone Helvetiaplatz bewusst, dass durch diese Massnahme ein Zeitverlust für das Tram resultieren werde. Das bedeutet, dass der Stadtrat sich bewusst dafür entschieden hat, lieber eine Begegnungszone Helvetiaplatz einzurichten, als an der Klosbachstrasse eine Lärmsanierung an der Quelle vorzunehmen.

In der Zwischenzeit hat der Gemeinderat am 08.02.2017 entschieden, statt einer Begegnungszone Helvetiaplatz lieber ein Gesamtverkehrskonzept im Langstrassenquartier ausarbeiten zu lassen. Im Gesamtumlauf der Tramlinie 8 stünden somit wieder 7 Sekunden zur Disposition, die für die Lärmsanierung an der Klosbachstrasse erneut angegangen werden.

Aufgrund dieser Ausgangslage stellen sich diverse Fragen.

1. Der Stadtrat macht am neu umgebauten Tramknoten Bellevue, eine der wichtigsten Tramhaltestellen der Stadt Zürich, «Unwägbarkeiten» beim Trambetrieb geltend. Bedeutet das, dass das Bellevue trotz vielen Millionen an Investitionen so umgebaut worden ist, dass kein stabiler Trambetrieb gewährleistet werden kann?
2. Was hätte anders gemacht werden müssen, um einen stabilen Trambetrieb ohne «Unwägbarkeiten» am Bellevue zu erhalten?
3. Welche Massnahmen hätten beim Umbau berücksichtigt werden müssen, damit statt der «Unwägbarkeiten» der Trambetrieb so hätte optimiert werden können, damit beim Umbau auch noch Reservezeiten für eine Lärmsanierung in den Wohnquartieren hätten ermöglicht werden können?
4. Welche Erfahrungen hat die VBZ mit den Umlaufzeiten der neuen Tramlinie 8 in der Zwischenzeit gemacht? Wie viele Trams werden in den verschiedenen Fahrprofilen effektiv eingesetzt und wie lange sind die Wendezeiten?

5. Sollten sich die Simulationen als korrekt herausstellen, dürfte auf der gesamten Strecke der Tramlinie 8 lediglich noch eine Verlustzeit von einer Sekunde bei Einführung von Tempo 30 an der Klosbachstrasse resultieren (Zeitverlust durch Tempo 30 von 8 Sekunden, abzüglich der nicht anfallenden Zeitverluste am Helvetiaplatz von 7 Sekunden durch Verzicht auf die Begegnungszone). Ist der Stadtrat von Zürich bereit, auf seinen Entscheid zur Lärmsanierung an der Klosbachstrasse zurückzukommen oder ist er auch bei einem Zeitverlust von lediglich einer Sekunde der Meinung, dass ein neues Tram angeschafft werden müsse?
6. Nachdem der Stadtrat nach der Nichtrealisierung der geplanten Begegnungszone am Helvetiaplatz nicht von sich aus tätig geworden ist: Wird der Stadtrat nun von sich aus tätig und gewährt der Bevölkerung an der Klosbachstrasse eine Lärmsanierung an der Quelle mit einer Geschwindigkeitsreduktion oder braucht es für die Durchsetzung eines rechtsgenügenden Lärmschutzes einmal mehr einen Auftrag des Parlaments?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Lärmsanierung an der Klosbachstrasse erfolgte im Rahmen des Strassenprojekts zur Lärmsanierung im Kreis 7. Das Strassenprojekt «Strassenlärmsanierung Kreis 7», bestehend aus vier Übersichtsplänen und dem Akustischen Projekt Kreis 7, wurde am 25. Mai 2016 festgesetzt. Der Entscheid des Stadtrats, auf die Lärmsanierungsmassnahme Tempo 30 zu verzichten und die Klosbachstrasse weiterhin mit Tempo 50 zu betreiben, basierte wesentlich auf der Erkenntnis der Verkehrsbetriebe (VBZ), dass die Verlustzeiten von acht Sekunden pro Umlauf infolge Tempo 30 statt Tempo 50, verknüpft mit Unwägbarkeiten v. a. im Raum Bellevue / Bürkliplatz, den Einsatz eines zusätzlichen Trams nötig gemacht hätten. Infolge der damit verbundenen möglichen Folgekosten beurteilte der Stadtrat Tempo 30 an der Klosbachstrasse als unverhältnismässig und verzichtete auf diese Massnahme an der Quelle. Zudem spielten gemäss akustischem Projekt auch die Verbindungsfunktion der Strasse sowie die planerisch sinnvolle und plausible Integration von Tempo 30 eine gewisse Rolle bei diesem Entscheid. Diese Integration von Tempo 30 wäre ohne bauliche Massnahmen nicht möglich gewesen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1** («Der Stadtrat macht am neu umgebauten Tramknoten Bellevue, einem der wichtigsten Tramhaltestellen der Stadt Zürich, «Unwägbarkeiten» beim Trambetrieb geltend. Bedeutet das, dass das Bellevue trotz vielen Millionen an Investitionen so umgebaut worden ist, dass kein stabiler Trambetrieb gewährleistet werden kann?»):

Der Umbau des Tramknotenpunkts Bellevue erfolgte von März bis November 2015. Dabei galt es, neben den Anforderungen des Tram- und Busbetriebs auch diejenigen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Veloverkehrs, des Fussverkehrs, des Denkmalschutzes und des Behindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen sowie wirtschaftliche und bauliche Rahmenbedingungen einzuhalten. Der Umbau des Bellevues fand im Rahmen der durch die vorhandenen Platzverhältnisse vorgegebenen Gleisstopologie und unter Berücksichtigung der erwähnten unterschiedlichen Anforderungen an das Bauprojekt statt. Eines der Ziele war dabei die Gewährleistung eines möglichst stabilen Trambetriebs. Für die veränderte Linienführung der Linie 8 wurde eine Simulation erstellt. Diese zeigte mögliche Unwägbarkeiten für den Trambetrieb auf. Sie hätten mit weiteren Optimierungen der Lichtsignalsteuerungen zugunsten des Tramverkehrs vermindert werden können, was sich jedoch direkt auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität des MIV ausgewirkt hätte. Dies wäre aus Sicht einer Gesamtoptimierung des Systems nicht zweckmässig gewesen. Die mit der Linienänderung prognostizierten Unwägbarkeiten sind gemäss vorläufigen Erkenntnissen tatsächlich eingetreten. Der Trambetrieb funktioniert somit im vorgesehenen Rahmen.

**Zu den Fragen 2 und 3** («Was hätte anders gemacht werden müssen, um einen stabilen Trambetrieb ohne «Unwägbarkeiten» am Bellevue zu erhalten?» und «Welche Massnahmen hätten beim Umbau berücksichtigt werden müssen, damit statt der «Unwägbarkeiten» der Trambetrieb so hätte optimiert werden können, damit beim Umbau auch noch Reservezeiten für eine Lärmsanierung in den Wohnquartieren hätten ermöglicht werden können?»):

Unter der Voraussetzung unveränderter Gleisanlagen wurde der Spielraum zugunsten eines stabilen Trambetriebs ausgeschöpft. Mit einem Ausbau der Gleisanlagen, z. B. auf der Quaibrücke (drei oder vier Gleise) oder dem Bau von zusätzlichen Haltekanten (mehrgleisige

Haltestellen), hätten sich die Wartezeiten vor der Einfahrt in die Haltestellen weiter verkürzen und stabilisieren lassen. Im Rahmen des Projekts zur Sanierung des Bellevues waren solche unverhältnismässigen Ausbauten der Gleisanlagen jedoch nicht vorgesehen.

**Zu Frage 4** («Welche Erfahrungen hat die VBZ mit den Umlaufzeiten der neuen Tramlinie 8 in der Zwischenzeit gemacht? Wie viele Trams werden in den verschiedenen Fahrprofilen effektiv eingesetzt und wie lange sind die Wendezeiten?»):

Die Tramlinie 8 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der neuen Streckenführung vom Klusplatz zum Hardturm. Da diese kurze Zeit nicht ausreicht für repräsentative Auswertungen des Betriebsablaufs, können noch keine verlässlichen Aussagen zur effektiven Umlaufzeit und zur längerfristigen Pünktlichkeit gemacht werden. Die oben erwähnten Unwägbarkeiten am Bellevue sowie unerwartete Störstellen am Klusplatz führen zu Unregelmässigkeiten und Verspätungen. Seit September 2017 bis voraussichtlich Mai 2019 ist die Linie 8 ausserdem von Betriebsänderungen aufgrund der Baustelle der SBB-Brücke Hohlstrasse betroffen. Durch die Summe der verschiedenen Störstellen kann die geplante Fahrzeit teilweise nicht eingehalten werden. Die Pünktlichkeit der Linie 8 liegt seit dem Fahrplanwechsel in der Abendspitzenstunde bei lediglich 68,8 Prozent. Die effektiv eingesetzte Anzahl Trams sowie die Wendezeiten der Linie 8 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Daraus wird ersichtlich, dass die Wendezeiten in der Abendspitzenstunde (16.00–18.30 Uhr) bereits sehr kurz sind. Momentan ist der Einsatz eines zusätzlichen Trams nicht möglich, da keine zusätzlichen Trams zur Verfügung stehen. Erst mit der Beschaffung der neuen Trams wird es möglich sein, ab dem Fahrplanjahr 2022 ein zusätzliches Tram einzusetzen.

Zeit	5.00–6.50	6.50–8.30	8.30–16.00	16.00–18.30	18.30–01.00
Fahrzeug	10*	10	10	10	10*
Wendezeit gemäss Fahrplan	716 s	440 s	464 s	224 s	416 s

\* In den Randverkehrszeiten kommt es zu Ein- und Ausfahrten aus dem Depot.

**Zu Frage 5** («Sollten sich die Simulationen als korrekt herausstellen, dürfte auf der gesamten Strecke der Tramlinie 8 lediglich noch eine Verlustzeit von einer Sekunde bei Einführung von Tempo 30 an der Klosbachstrasse resultieren (Zeitverlust durch Tempo 30 von 8 Sekunden, abzüglich der nicht anfallenden Zeitverluste am Helvetiaplatz von 7 Sekunden durch Verzicht auf die Begegnungszone). Ist der Stadtrat von Zürich bereit, auf seinen Entscheid zur Lärmsanierung an der Klosbachstrasse zurückzukommen oder ist er auch bei einem Zeitverlust von lediglich einer Sekunde der Meinung, dass ein neues Tram angeschafft werden müsse»):

Bei der Beurteilung möglicher Lärmsanierungsmassnahmen an den einzelnen Strassenabschnitten wie auch bei der Behandlung von Einsprachen werden stets alle zum entsprechenden Zeitpunkt bekannten massgebenden Faktoren einbezogen. Bei der Klosbachstrasse oder beim Strassenprojekt zur Lärmsanierung im Kreis 7 war dieser Zeitpunkt im März 2014 (Aufgabe des Strassenprojekts). Bei der Festsetzung der Lärmsanierungsmassnahmen an der Klosbachstrasse waren die Verlustzeiten des Trams und die damit einhergehenden möglichen Folgekosten entscheidend. Die Änderung eines einzelnen Faktors – wie vorliegend das Projekt am Helvetiaplatz – ist immer auch im Zusammenhang mit anderen Entwicklungen im Bereich der Linie 8 zu sehen, welche die Umlaufzeit und den Fahrzeugeinsatz ebenfalls beeinflussen können. Verlässliche Aussagen zum Betrieb und zur Pünktlichkeit der Linie 8 liegen aktuell noch nicht vor. Der Stadtrat wird deshalb ein Monitoring des effektiven Betriebs der Linie 8 durchführen (voraussichtlich ab Mai 2019). Sollte dieses ergeben, dass ein Spielraum zur Einführung von Tempo 30 besteht, ist der Stadtrat bereit, auf seinen Entscheid zurückzukommen (vgl. hierzu auch Antwort auf Frage 6).

**Zu Frage 6** («Nachdem der Stadtrat nach der Nichtrealisierung der geplanten Begegnungszone am Helvetiaplatz nicht von sich aus tätig geworden ist: Wird der Stadtrat nun von sich aus tätig und gewährt der Bevölkerung an der Klosbachstrasse eine Lärmsanierung an der Quelle mit einer Geschwindigkeitsreduktion oder braucht es für die Durchsetzung eines rechtsgenügenden Lärmschutzes einmal mehr einen Auftrag des Parlaments?»):

Solange ein Strassenabschnitt Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts gemäss Lärmschutzverordnung aufweist, ist die Halterin oder der Halter der Anlage verpflichtet, Lärmschutzmassnahmen zu treffen. Fallen die Gründe weg, die diesen Massnahmen bisher entgegengestanden sind, ist eine Neu beurteilung der Gesamtsituation vorzunehmen. Der Stadtrat wird deshalb – wie erwähnt – ein Monitoring des effektiven Betriebs der Linie 8 vornehmen und prüfen, ob die Realisierung von Tempo 30 ermöglicht werden kann. Dazu ist kein Auftrag des Parlaments notwendig.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**