

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 22. Mai 2013

446.

Schriftliche Anfrage von Marianne Dubs Früh und Michel Urben betreffend Kriterien für die Priorisierung der Tramplanung sowie Massnahmen zur Entschärfung der Verkehrssituation in Affoltern

Am 27. Februar 2013 reichten Gemeinderätin Marianne Dubs Früh (SP) und Gemeinderat Michel Urben (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/52, ein:

Am 14. Februar 2013 erschien im Tages-Anzeiger ein Artikel, der die Baupläne der VBZ im Zusammenhang mit der Limmattalbahn beschrieb. Laut Artikel wollen die VBZ die Tramlinie 2 ab dem Jahr 2020 bis nach Schlieren verlängern. Dafür wird die Altstetterstrasse zum autofreien Stadtboulevard umgestaltet. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Geniesst die Planung der Limmattalbahn eine höhere Priorität als die des Trams nach Affoltern? Falls Ja, welches sind die Kriterien, die die Priorisierung rechtfertigen? Wir bitten um eine vollständige Auflistung dieser. Falls nein, wie weit ist die Planung des Trams nach Affoltern fortgeschritten?
2. Laut den neuesten Statistiken der Stadt Zürich ist der Kreis 11 und im Speziellen Affoltern das bevölkerungsreichste Quartier in der Stadt. Weshalb ignoriert die VBZ diese Tatsache dauerhaft und macht sich nicht an die Planung eines Trams?
3. Trotz Doppelgelenkbusse entschärft sich die Situation auf der Wehntalerstrasse für die Benützer und Benützerinnen des ÖVs nicht. Täglich staut sich der motorisierte Individualverkehr und damit auch die Busse der VBZ zu den Hauptverkehrszeiten auf der Wehntalerstrasse. Wie lange will sich der Stadtrat immer noch gegen die Einführung einer Buslinie auf dieser Strasse sperren?
4. Die neuen Doppelgelenkbusse sind sehr störungsanfällig, so dass die alten kürzeren Busse vermehrt zum Einsatz kommen. Ebenso wurden die Intervalle beim letzten Fahrplanwechsel durchschnittlich um eine Minute erhöht, was zusammen einen Abbau bedeutet. Was gedenkt der Stadtrat auf den nächsten Fahrplanwechsel hin zu tun, um die Situation für die Benützer und Benützerinnen des ÖVs zu verbessern?
5. Wie weit ist die Netzentwicklungsstrategie 2030? Welche Erkenntnisse liegen heute vor? Falls es noch keine Resultate gibt, wann ist damit definitiv zu rechnen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die zwei Projekte der Limmattalbahn und des Trams Affoltern lassen sich nicht direkt vergleichen. Die Limmattalbahn ist ein Projekt, an dem sechs Gemeinden aus den zwei Kantonen Aargau und Zürich beteiligt sind. Sie wird eine der Regionen mit dem grössten Entwicklungspotenzial im Raum Zürich mit einem schnellen Feinverteiler neben der S-Bahn erschliessen. Die Limmattalbahn ist ein bedeutender Teil der politischen Stossrichtung, das Limmattal mit einer koordinierten Planung in eine starke, einheitliche Stadtlandschaft mit hoher Lebensqualität zu verwandeln. Das Projekt der Kantone Zürich und Aargau bietet die einmalige Chance für eine Attraktivitätssteigerung der gesamten Region. Die Tramnetzergänzung Affoltern dient dazu, das sich rasch entwickelnde Quartier mit dem öffentlichen Verkehr noch besser zu erschliessen als mit dem heute bestehenden, gut ausgebauten Busnetz. Die Tramnetzergänzung Affoltern ist eines der Projekte der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 und ordnet sich in dieses Gesamtkonzept ein, mit entsprechenden fachlichen und politischen Abhängigkeiten der städtischen Projekte untereinander.

Von der zeitlichen Abfolge her ist derzeit vorgesehen, dass mit dem Bau der Limmattalbahn voraussichtlich 2017 begonnen werden kann und 2020 mindestens eine erste Etappe in Betrieb gehen wird. Das damit eng verknüpfte städtische Projekt der Tramnetzergänzung Altstetterstrasse ist im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation deshalb ebenfalls in Priorität A aufgeführt. Die Tramnetzergänzung Affoltern wurde vom Stadtrat mit Priorität B (Baubeginn 2019–2022) ins Agglomerationsprogramm eingebracht und wird nach heutiger Einschätzung angesichts der politisch bedingten Verzögerungen der Tramtan-

gente Rosengarten das nächste eigenständige städtische Tramprojekt nach der Tramverbindung Hardbrücke sein.

Zu den Fragen 2 und 3: Eine Tramverbindung in Affoltern ist seit mehr als zehn Jahren Bestandteil der Langfristplanungen der VBZ – trotz anfänglicher erheblicher Widerstände und Zweifel aus dem Quartier an der Notwendigkeit. Bereits im Regionalen Richtplan der Stadt Zürich aus dem Jahr 2000 (RRB Nr. 894/2000) waren Tramlinien auf der Wehntalerstrasse und in der Binzmühlestrasse vorgesehen, die Streckenführung via Regensbergstrasse wurde von den VBZ in die laufende Überarbeitung des Richtplans eingebracht. Im Liniennetzkonzept 2025 waren die zwei neuen Tramverbindungen Affoltern–Stadtzentrum (via Bucheggplatz) und Affoltern–Oerlikon aufgrund der damaligen Nachfrageprognosen bis 2025 als nicht prioritäre, langfristige Weiterentwicklungsoptionen beurteilt worden. Angesichts der starken Veränderung des Umfelds haben die VBZ diese bestehende Netzentwicklungsstrategie mit einem erweiterten Zeithorizont bis 2030 aktualisieren und weiterentwickeln lassen. Als Resultat wurden die beiden Tramprojekte Affoltern–City und Affoltern–Oerlikon–Stettbach neu mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont aufgenommen und befinden sich in der «Pole-Position» nach den laufenden Projekten der Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren (Tramnetzergänzung Altstetterstrasse zusammen mit der Limmattalbahn) und der Tramverbindung Hardbrücke. Der Stadtrat hat bereits in seiner Zuschrift zur Motion von Hans Jörg Käppeli und Thomas Wyss betreffend Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine Tramlinie nach Affoltern unter hälftiger Beteiligung des ZVV (STRB 695/2012) sein Bekenntnis zum Tram Affoltern bekräftigt. Mit der geplanten Akkreditierung der Netzentwicklungsstrategie 2030 beim Regierungsrat werden derzeit die Voraussetzungen für einen baldigen Start des Vorprojekts geschaffen.

Zu Frage 4: Wie den Medien zu entnehmen war, traten bei den neuen Doppelgelenktrolleybussen (DGT) unmittelbar nach der Ablieferung vermehrt Störungen auf. In der Zwischenzeit ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge sehr gut: Im März sind 98 Prozent der geplanten Kurse mit dem korrekten Fahrzeugtyp ausgefahren. Bereits während der problematischen Anfangsphase hatten die VBZ-Garagen Anweisung, für jeden ausfallenden DGT-Kurs einen Gelenkbus mit einem zusätzlichen Beiwagen einzusetzen – diese besteht übrigens weiterhin. Damit war die Kapazität auf der Linie 32 jederzeit gewährleistet, was die Auswertung der Fahrgastzahlen bestätigt. Auf den Fahrplanwechsel hin sind keine zusätzlichen Massnahmen nötig.

Zu Frage 5: Die Erarbeitung der Netzentwicklungsstrategie 2030 ist abgeschlossen. Die nächsten Schritte sind die Genehmigung durch den Stadtrat und danach die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti