

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich
 vom 6. September 2000

1520. Interpellation von Markus Schwyn und Marina Garzotto betreffend begrünte Tramtrassees. Am 1. März 2000 reichten Gemeinderätin Marina Garzotto und Gemeinderat Markus Schwyn (beide SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/90 ein:

Zwischen der Tramhaltestelle Thalwiese und der Endstation Triemli ist das Tramtrassee mit Gras und mit Gittersteinen bedeckt. Seit letztem Herbst wird dieser Abschnitt zum wiederholten Male komplett erneuert; auch im letzten Sommer war wieder einmal mehr kein Gras zu sehen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Abschnitte des Stadtzürcher Tramnetzes sind auf die gleiche Weise, d.h. mit Gras und Gittersteinen realisiert? Der Interpellant bittet um eine detaillierte Auflistung der Abschnitte, inkl. Angabe der jeweiligen Längen.
2. Wie oft und aus welchen Gründen müssen diese Abschnitte erneuert werden?
3. Wie hoch sind die daraus entstehenden Kosten pro Meter Trasse?
4. Was geschieht mit der ausgewechselten Erde?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Der Umstand, dass die Gleisstrecke zwischen Talwiesenstrasse und Triemli in Etappen saniert wird, mag bei den Interpellanten den Eindruck erweckt haben, es werde der gleiche Abschnitt wiederholt saniert.

Dies ist keineswegs der Fall; es ist kein sanierter Abschnitt nochmals aufgebrochen worden.

Zu den Fragen 1 und 2: Von insgesamt 7600 Gleis Metern mit Rasen entfallen 3450 Meter auf Strecken mit Rasengittersteinen. Die betreffenden Abschnitte sind:

	m
- Schaffhauserstrasse/Irchelstrasse, Bereich Milchbuck	150
- Milchbuck/Hirschwiesenstrasse, stadtauswärts	250
- Rothstrasse/Guggachstrasse	230
- Langmauerstrasse/Irchelstrasse	210
- Schwamendingerplatz/Bhf. Stettbach, Bereich Endschleife	165
- Hirzenbach, Kurve Altried und Bereich Endschleife	100
- Letzigraben/Luggwegstrasse	940
- Talwiesenstrasse/Triemli	745
- Feldblumenstrasse/Farbhof	410
- Sihlfeldstrasse/Zypressenstrasse	250

Die drei letztgenannten Abschnitte wurden in der früher zwar üblichen, hier aber wenig zweckmässigen Bauart erstellt. Die etappenweise Sanierung ist weitgehend abgeschlossen; beim Abschnitt Talwiesenstrasse bis Triemli fehlt noch ein kurzes Stück von 30 m Länge oberhalb des Hauses Birmensdorferstrasse 486.

Bei der alten Bauweise entsprach die Befestigung des Schienenfusses auf dem Unterbeton der von jeher bewährten Standardbefestigung im Strassenbereich. Die Schiene hat eine kontinuierliche Auflage mit Asphaltunterguss und Befestigungspunkten auf Schemeln im Abstand von 1,5 m. Während sich diese Bauart im Strassenbereich

– mit Oberbeton und Belag – von jeher bewährt, hat in den Abschnitten mit Rasen eindringendes Wasser den Asphaltunterguss durch Frosteinwirkung zerstört. Lose Schienen erhöhen den Fahr­lärm und beschleunigen den weiteren Zerfall des Gleiskörpers.

Bei der neuen Bauart verwendet man im sogenannten Schwellenabstand von 66 cm Rippenplatten ohne Unterguss.

Bei den Verkehrsbetrieben Zürich beträgt die durchschnittliche Liegedauer der Gleisanlagen bei gutem schweiss- und schleiftechnischem Unterhalt 35 Jahre. Dies dürfte auch für Gleise mit Rasen oder Rasengittersteinen gelten, soweit die neue Befestigungstechnik zur Anwendung kommt.

Zu Frage 3: Die Vollkosten für die Sanierung, das heisst Erneuerung der Befestigungstechnik, betragen pro Gleismeter Fr. 1300.–, davon werden rund 50 Prozent in Eigenleistung durch die Verkehrsbetriebe erbracht.

Zu Frage 4: Das abgetragene Erdmaterial ist mit Splitt durchmisch­ und wird ordnungsgemäss deponiert.

Mitteilung an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungs­departements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber