

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 23. Oktober 2013

968.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Netzentwicklungsstrategie 2030, Grundlagen für den Linienführungsentscheid für das Tram Affoltern

Am 3. Juli 2013 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/261, ein:

Der Stadtrat versprach in seiner Stellungnahme zur Motion 2011/495, dass der Linienführungsentscheid für ein Tram Affoltern mit der Netzentwicklungsstrategie 2030 bis Ende 2012 gefällt werde. Die Netzentwicklungsstrategie wurde mit einem halben Jahr Verspätung fertiggestellt. Mit Ernüchterung muss nun leider festgestellt werden, dass der Linienführungsentscheid nicht gefällt wurde. Das hat im Quartier zu grosser Verärgerung geführt. Es wird auch befürchtet, dass die Realisierung eines Trams nach Affoltern einmal mehr verschleppt wird.

Die Linienführung durch die Regensbergstrasse weist eine um 3 Minuten längere Fahrzeit, sowie höhere Betriebskosten auf. Diese Variante wird im Quartier abgelehnt. Das Quartier bevorzugt die Variante durch die Wehntalerstrasse.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann wird der Linienführungsentscheid verbindlich gefällt. Wer fällt diesen Entscheid? Nach welchen Kriterien wird dieser Entscheid gefällt?
2. Welchen Einfluss hat das Quartier bei diesem Entscheid?
3. Erfordert die Variante Regensbergstrasse, wegen der um 6 Minuten längeren Umlaufzeit, nicht einen zusätzlichen Tramzug?
4. Um wie viel höher sind die Betriebskosten der Variante Regensbergstrasse?
5. Wo werden diese Kosten eingespart, bzw. bei welchen (Quartier-) Buslinien wird das Angebot gekürzt. Nach gängiger Aussage des Stadtrates müssen die Betriebskosten für das ganze Stadtgebiet konstant bleiben.
6. Welche Konsequenzen hat die Linienführung durch die Regensbergstrasse auf die Wehntalerstrasse bzw. auf die Bedienung der Haltestelle Birchdörfli? Ist eine Buslinie für diese eine Haltestelle überhaupt tragbar? Wie häufig könnte diese Haltestelle noch bedient werden?
7. Wie viel Ein- und Aussteiger, bzw. viele Leute befinden sich zwischen Neu-Affoltern und Bucheggplatz, bzw. Sternen Oerlikon in den Buslinien 32 bzw. 61/62? Bitte um tabellarische Zusammenstellung je Haltestelle, pro Tag und Spitzenstunde.
8. Hat die VBZ exakte Erhebungen über die Reiseziele der Kundinnen und Kunden aus Affoltern? Dabei interessiert insbesondere, wie sich die Nachfrage Richtung Bucheggplatz (und City) oder Richtung Oerlikon verteilt.
9. Falls keine genauen Zahlen vorliegen: Gedenkt der Stadtrat detailliert Erhebungen in Auftrag zu geben? Wann könnten diese erfolgen. Wann könnten aussagekräftige Daten vorliegen?
10. Bei der Linienführung durch die Regensbergstrasse müsste die vor wenigen Jahren vollständig neu erstellte Tramhaltestelle Regensbergbrücke wohl ca. 50 m Richtung Bucheggplatz verschoben und neu erstellt werden. Welche Mehrkosten entstehen dadurch?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wann wird der Linienführungsentscheid verbindlich gefällt. Wer fällt diesen Entscheid? Nach welchen Kriterien wird dieser Entscheid gefällt?»):

Im Rahmen der VBZ-Liniennetzentwicklungsstrategie 2030 wurde festgelegt, dass die künftige Erschliessung von Affoltern mit zwei neuen Tramlinien

- Affoltern – City und
- Affoltern – Oerlikon – Schwamendingen – Bahnhof Stettbach (Nordtangente)

erfolgen wird. In einem ersten Schritt wird die Tramlinie von Affoltern in die City realisiert, bevor die Nordtangente umgesetzt werden soll.

Die VBZ-Liniennetzentwicklungsstrategie 2030 lässt offen, ob die Linienführung der erwähnten ersten Etappe von Affoltern in die City ab Neuaffoltern über die Wehntalerstrasse oder über die Regensbergstrasse / Hofwiesenstrasse zum Radiostudio geführt werden soll. Gegenwärtig befasst sich eine Machbarkeitsstudie «Tram Affoltern / Wehntalerstrasse» unter Federführung des Tiefbauamts mit dieser Fragestellung. Es gilt dabei ausdrücklich zu berücksichtigen, dass der Zielzustand zwei Tramlinien beinhaltet (Tram Affoltern-City und Nordtangente). Ergebnisse sind in der ersten Jahreshälfte 2014 zu erwarten.

Der Entscheid für eine Linienführungsvariante wird über die verkehrstechnische Machbarkeit im Rahmen der ganzheitlichen Methodik des Systems Engineering geführt. Dabei werden die wichtigsten Ziele der städtischen Dienstabteilungen und der beteiligten kantonalen Stellen wie Amt für Verkehr, Zürcher Verkehrsverbund und der Bevölkerung sowie der Nutzerinnen und Nutzer in einem gemeinsamen Zielsystem zusammengefasst.

Die Bewertung erfolgt mittels einer Nutzwert- und einer Kosten-Wirksamkeits-Analyse.

Der verbindliche Entscheid über die Linienführung wird letztlich durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit der Plangenehmigung für die neue Tramlinie gefällt.

Zu Frage 2 («Welchen Einfluss hat das Quartier bei diesem Entscheid?»):

Die Quartiervereine besitzen durch Mitwirkungsprozesse, «Runde Tische» oder Aussprachen mit der Stadtverwaltung Möglichkeiten, ihre Positionen einzubringen. In der Vereinbarung zwischen der Stadt Zürich und der Konferenz der Quartiervereine vom 24. August 2011 wurde ausdrücklich festgehalten, dass auf Wunsch der Quartiervereine einmal jährlich oder bei Bedarf eine Aussprache mit der Stadt über grössere Projekte im öffentlichen Raum stattfindet. In der Regel organisiert jeder Quartierverein einmal jährlich eine entsprechende Zusammenkunft mit den massgebenden städtischen Ämtern (namentlich sind dies Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr, Stadtpolizei, Amt für Städtebau und Verkehrsbetriebe). Dabei wird u. a. auch über die Form des Einbezugs der Quartierbevölkerung und -organisationen bei spezifischen Projekten gesprochen.

Zu Frage 3 («Erfordert die Variante Regensbergstrasse, wegen der um 6 Minuten längeren Umlaufzeit, nicht einen zusätzlichen Tramzug?»):

Diese Vermutung trifft zu.

Zu Frage 4 («Um wie viel höher sind die Betriebskosten der Variante Regensbergstrasse?»):

Beim gegenwärtigen Planungsstand wird geschätzt, dass bei alleiniger Betrachtung der 1. Etappe Affoltern – City die jährlichen Betriebskosten der Variante Regensbergstrasse um rund 1 Million Franken höher ausfallen würden als bei der Variante Wehntalerstrasse.

Zu Frage 5 («Wo werden diese Kosten eingespart, bzw. bei welchen (Quartier-) Buslinien wird das Angebot gekürzt. Nach gängiger Aussage des Stadtrates müssen die Betriebskosten für das ganze Stadtgebiet konstant bleiben.»):

Diese Frage muss im Gesamtkontext der Tramnetzerweiterung Affoltern beantwortet werden, was beim gegenwärtigen Planungsstand noch nicht möglich ist.

Zu Frage 6 («Welche Konsequenzen hat die Linienführung durch die Regensbergstrasse auf die Wehntalerstrasse bzw. auf die Bedienung der Haltestelle Birchdörfli? Ist eine Buslinie für diese eine Haltestelle überhaupt tragbar? Wie häufig könnte diese Haltestelle noch bedient werden?»):

Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass die Erschliessung des Gebiets um die Haltestelle Birchdörfli an der Wehntalerstrasse im Falle einer Tramlinienführung über die Regensbergstrasse durch eine Busersatzlösung erfolgen würde. Entscheide zur Erschliessung des Gebiets um die Haltestelle Birchdörfli liegen derzeit aber noch nicht vor. Aufgrund von Erfahrungswerten werden die Betriebskosten einer solchen Buslösung beim gegenwärtigen Planungsstand auf rund 1 Million Franken pro Jahr geschätzt.

Zu Frage 7 («Wie viel Ein- und Aussteiger, bzw. viele Leute befinden sich zwischen Neu-Affoltern und Bucheggplatz, bzw. Sternen Oerlikon in den Buslinien 32 bzw. 61/62? Bitte um tabellarische Zusammenstellung je Haltestelle, pro Tag und Spitzenstunde.»):

Buslinie 32: Richtung Holzerhurd – Strassenverkehrsamt, Durchschnitt Werktag

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	713	-277	3 774	4 487
Birchdörfli	583	-231	4 255	4 838
Radiostudio	410	-308	4 530	4 940
Bucheggplatz	2 254	-2 332	2 609	4 863

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 32: Richtung Holzerhurd – Strassenverkehrsamt, 7 bis 8 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	106	-36	637	743
Birchdörfli	78	-63	677	755
Radiostudio	44	-35	695	739
Bucheggplatz	168	-365	373	542

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 32: Richtung Holzerhurd – Strassenverkehrsamt, 17 bis 18 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	45	-25	209	254
Birchdörfli	42	-18	236	278
Radiostudio	48	-22	258	306
Bucheggplatz	229	-130	176	405

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 32: Richtung Strassenverkehrsamt – Holzerhurd, Durchschnitt Werktag

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bucheggplatz	2 249	-2 239	2 479	4 728
Radiostudio	267	-377	4 351	4 618
Birchdörfli	187	-658	3 960	4 147
Neuaffoltern	251	-683	3 465	3 716

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 32: Richtung Strassenverkehrsamt – Holzerhurd, 7 bis 8 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bucheggplatz	54	-191	99	153
Radiostudio	8	-15	126	135
Birchdörfli	15	-45	96	112
Neuaffoltern	9	-20	92	100

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 32: Richtung Strassenverkehrsamt – Holzerhurd, 17 bis 18 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bucheggplatz	296	-200	297	593
Radiostudio	31	-45	548	579
Birchdörfli	22	-81	495	517
Neuaffoltern	30	-88	433	463

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 61: Richtung Mühlacker – Schwamendingerplatz, Durchschnitt Werktag

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	345	-115	1 602	1 947
Oberwiesenstrasse	398	-117	1 829	2 228
Regensbergbrücke	231	-190	2 037	2 268
Bahnhof Oerlikon	802	-1 301	967	1 769

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 61: Richtung Mühlacker – Schwamendingerplatz, 7 bis 8 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	35	-8	231	267
Oberwiesenstrasse	48	-23	243	292
Regensbergbrücke	15	-37	255	269
Bahnhof Oerlikon	61	-164	105	167

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 61: Richtung Mühlacker – Schwamendingerplatz, 17 bis 18 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	27	-9	113	141
Oberwiesenstrasse	34	-10	131	165
Regensbergbrücke	17	-14	151	168
Bahnhof Oerlikon	89	-104	64	153

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 61: Richtung Schwamendingerplatz – Mühlacker, Durchschnitt Werktag

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bahnhof Oerlikon	1 355	-721	987	2 342
Regensbergbrücke	144	-260	2 082	2 226
Oberwiesenstrasse	119	-461	1 765	1 884
Neuaffoltern	110	-318	1 566	1 676

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 61: Richtung Schwamendingerplatz – Mühlacker, 7 bis 8 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bahnhof Oerlikon	99	-76	48	147
Regensbergbrücke	6	-70	78	83
Oberwiesenstrasse	8	-23	60	68
Neuaffoltern	5	-14	54	59

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 61: Richtung Schwamendingerplatz – Mühlacker, 17 bis 18 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bahnhof Oerlikon	168	-78	129	297
Regensbergbrücke	18	-17	279	298
Oberwiesenstrasse	14	-60	237	251
Neuaffoltern	13	-42	210	223

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 62: Richtung Unteraffoltern - Schwamendingerplatz, Durchschnitt Werktag

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	333	-116	1 623	1 955
Oberwiesenstrasse	382	-109	1 846	2 228
Regensbergbrücke	209	-174	2 054	2 263
Bahnhof Oerlikon	780	-1 266	997	1 777

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 62: Richtung Unteraffoltern – Schwamendingerplatz, 7 bis 8 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	34	-9	198	232
Oberwiesenstrasse	43	-19	213	256
Regensbergbrücke	9	-23	189	197
Bahnhof Oerlikon	38	-115	82	120

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 62: Richtung Unteraffoltern – Schwamendingerplatz, 17 bis 18 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Neuaffoltern	21	-9	101	122
Oberwiesenstrasse	29	-8	115	143
Regensbergbrücke	22	-10	134	156
Bahnhof Oerlikon	88	-92	64	152

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 62: Richtung Schwamendingerplatz - Unteraffoltern, Durchschnitt Werktag

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bahnhof Oerlikon	1 505	-742	1 044	2 550
Regensbergbrücke	150	-255	2 294	2 444
Oberwiesenstrasse	122	-498	1 946	2 068
Neuaffoltern	120	-359	1 709	1 829

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 62: Richtung Schwamendingerplatz – Unteraffoltern, 7 bis 8 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bahnhof Oerlikon	98	-74	44	142
Regensbergbrücke	7	-58	84	91
Oberwiesenstrasse	8	-24	66	75
Neuaffoltern	4	-11	55	58

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Buslinie 62: Richtung Schwamendingerplatz – Unteraffoltern, 17 bis 18 Uhr

Haltestelle:	Einsteigende	Aussteigende	Durchfahrende	Reisende*
Bahnhof Oerlikon	173	-76	123	296
Regensbergbrücke	19	-18	278	297
Oberwiesenstrasse	14	-60	237	251
Neuaffoltern	12	-42	208	220

* Reisende = Durchfahrende plus Einsteigende

Zu Frage 8 («Hat die VBZ exakte Erhebungen über die Reiseziele der Kundinnen und Kunden aus Affoltern? Dabei interessiert insbesondere, wie sich die Nachfrage Richtung Bucheggplatz (und City) oder Richtung Oerlikon verteilt.»):

Die Fahrgasterhebungen 2012 der VBZ zeigen auf, dass zwischen Affoltern und Bucheggplatz rund 8600 Reisende pro Werktag und zwischen Affoltern und Oerlikon rund 7200 Reisende pro Werktag unterwegs sind.

Die VBZ haben keine Kundinnen- und Kundenbefragungen betreffend Reisezielen vorgenommen. Die Reiseziele Richtung Bucheggplatz (und City) oder Richtung Oerlikon wurden anhand des Kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM-ZH 2011, Werktagsverkehr) ermittelt und führen zu nachstehenden Erkenntnissen:

Von den Reisenden, welche zwischen Neuaffoltern und Birchdörfli mit der Linie 32 unterwegs sind, haben 14 Prozent ein Ziel zwischen Birchdörfli und Bucheggplatz. Am Bucheggplatz steigen 32 Prozent um, wobei die Tramlinien Richtung City rund 80 Prozent der Umsteiger aufnehmen. Gemäss Modell erreichen 26 Prozent der Reisenden zwischen Neuaffoltern und Birchdörfli (Linie 32) via Central, Bahnhofquai oder Sihlquai das Stadtzentrum von Zürich. Von den Reisenden, welche zwischen Neuaffoltern und Oberwiesenstrasse mit den Linien 61/62 unterwegs sind, haben 20 Prozent ein Ziel zwischen Oberwiesenstrasse und Sternen Oerlikon. In Oerlikon steigen 36 Prozent auf die S-Bahn um, wobei 46 Prozent dieser Reisenden in Richtung Zürich HB und 54 Prozent in Richtung Norden oder Osten mit der SBB weiterfahren. Gemäss Modell liegt das Ziel für 6 Prozent der Reisenden zwischen Neuaffoltern und Oberwiesenstrasse (Linien 61/62) im Stadtzentrum von Zürich, welches sie über die S-Bahn oder über das Netz der VBZ erreichen.

Zu Frage 9 («Falls keine genauen Zahlen vorliegen: Gedenkt der Stadtrat detailliert Erhebungen in Auftrag zu geben? Wann könnten diese erfolgen. Wann könnten aussagekräftige Daten vorliegen?»):

Der Stadtrat vertritt die Ansicht, dass die vorliegenden Ergebnisse des Kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM-ZH) als Grundlage für die Nachfrageabschätzung des neuen bzw. veränderten ÖV-Angebots ausreichend sind um die sogenannte ÖV-Wunschlinie zu identifizieren. Die Durchführung zusätzlicher detaillierter Erhebungen ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 10 («Bei der Linienführung durch die Regensbergstrasse müsste die vor wenigen Jahren vollständig neu erstellte Tramhaltestelle Regensbergbrücke wohl ca. 50 m Richtung Bucheggplatz verschoben und neu erstellt werden. Welche Mehrkosten entstehen dadurch?»):

Beim gegenwärtigen Planungsstand (Herbst 2013) ist der künftige Haltestellenstandort der Tramhaltestelle Regensbergbrücke noch nicht im Detail festgelegt. Mehrkosten einer allfälligen Verschiebung sind noch nicht ermittelt.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti