



Beschluss des Stadtrats

vom 13. April 2022

GR Nr. 2022/32

Nr. 321/2022

Schriftliche Anfrage von Michael Kraft, Simone Brander und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Einstellung der Tramlinie 13 im Rahmen des Bauprojekts Höneggerstrasse/Limmattalstrasse, Prüfung von Alternativrouten für den Busersatz und Ausrüstung der Treppenfusswege mit Rampen

Am 26. Januar 2022 reichten Gemeinderat Michael Kraft, Gemeinderätin Simone Brander (beide SP) und 3 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/32 ein:

Das Bauprojekt Höneggerstrasse / Limmattalstrasse sieht eine 13-monatige Einstellung der Tramlinie 13 zwischen Escher-Wyss-Platz und Frankental vor. Der Ersatzbus soll über die Rosengarten-, Nord- und Ottenbergstrasse zum Meierhofplatz geführt werden. Diese Lösung führt dazu, dass Menschen mit Gehbehinderung oder anderer Mobilitätseinschränkung, ältere Menschen sowie Familien mit Kinderwagen, welche im Umfeld der Haltestellen «Alte Trotte», «Eschergutweg» und «Waidfussweg» wohnen, für mehr als ein Jahr faktisch vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten werden.

Die Zugänge zur Ottenbergstrasse (und damit zum Ersatzbus) sind sehr steil und nur über Treppen zu erreichen (Im Schellenberg, Kempfhofsteig, Bellikersteig). Einzig der Waidfussweg hat keine Treppen, gerade für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alterszentrums Sydefädeli dürfte der steile Aufstieg aber eine grosse Hürde darstellen. Dasselbe Problem zeigt sich bei den (noch längeren) Wegen Richtung Limmat zur Tramverbindung in der Hardturmstrasse (Kempfhofweg, Eschergutweg, Hardturmsteig).

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

1. Welche Alternativen empfehlen TAZ und VBZ diesen Personengruppen? Wird nach Lösungen für diese Problematik gesucht?
2. Die Limmattalstrasse wird für Anwohnerinnen und Anwohner im Einbahnverkehr befahrbar sein. Kann der Ersatzbus in derselben Richtung ebenfalls über die Limmattalstrasse geführt und so zumindest eine teilweise Verbesserung erreicht werden?
3. Kann der Ersatzbus allenfalls über die Ackersteinstrasse geführt werden, da die Ottenbergstrasse bereits über die Linie 46 erschlossen ist?
4. Kann ein temporärer Quartierbus für die Feinerschliessung eingerichtet werden (vergleichbar zur Linie 38), allenfalls auch in einem Rundkurs (Limmattalstrasse im Einbahnverkehr, andere Richtung über Ackersteinstrasse)?
5. Wie wird das in Nach-Pandemiezeiten zu erwartende hohe Passagieraufkommen gestemmt? Die Linie 46 ist bereits heute überlastet, die Linie 13 sehr gut ausgelastet. Zudem hat ein Gelenkbus lediglich halb so viele Plätze wie ein Cobra-Tram. Zusätzliche Kurse der Linie 46, wie angekündigt, dürften wohl nicht genügen - bereits heute verkehrt die Linie 46 in Stosszeiten im 5-Minuten-Takt.
6. Ist es möglich, die Treppenfusswege (Im Schellenberg, Kempfhofsteig, Bellikersteig) temporär oder dauerhaft mit Rampen auszurüsten, so dass sie zumindest mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen begehbar wären?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Welche Alternativen empfehlen TAZ und VBZ diesen Personengruppen? Wird nach Lösungen für diese Problematik gesucht?



2/4

Das Tiefbauamt (TAZ) und die Verkehrsbetriebe (VBZ) haben im Dezember 2021 die Mobilitätsbedürfnisse von älteren Menschen, von Menschen mit Gehbehinderungen sowie von Menschen mit anderen Mobilitätseinschränkungen abgeklärt. Diese Abklärung hat im Beisein der Organisation Behinderten Transport Zürich (BTZ) und zusammen mit der Leitung des Alterszentrums Sydefädeli sowie der Leitung der Stiftung Alterswohnungen stattgefunden.

Zurzeit wird zusammen mit einem privaten Taxiunternehmen ein Alternativangebot für diese Personengruppe für den ÖV erarbeitet. Aufgrund der 2012 und 2013 gesammelten Erfahrungen wird eine Ruf-Taxi-Lösung mit Gutscheinen für berechnigte Personen geplant. Vorgesehen ist, eine Verbindung zwischen dem Besucherparkplatz Alterszentrum Sydefädeli (Ackersteinstrasse) und dem Escher-Wyss-Platz anzubieten. Am Escher-Wyss-Platz bestehen in verschiedene Richtungen Tram- und Busangebote, die für alle Nutzergruppen gut erreicht werden können.

Für Familien mit Kinderwagen sind keine speziellen Massnahmen vorgesehen. Sie müssen längere Umwege längs der Limmattal- und Hönggerstrasse oder über die gut respektive besser begehbaren Verbindungswege Kempfhofsteig und Waidfussweg zu den Bus-Haltestellen in der Ottenberg- und Nordstrasse in Kauf nehmen.

Zurzeit wird aber geprüft, ob die Begehbarkeit der Verbindungswege zur Ottenberg- und Nordstrasse durch den Einbau von Rampen verbessert werden kann, siehe auch Antwort zur Frage 6.

Fragen 2, 3 und 4

Die Limmattalstrasse wird für Anwohnerinnen und Anwohner im Einbahnverkehr befahrbar sein. Kann der Ersatzbus in derselben Richtung ebenfalls über die Limmattalstrasse geführt und so zumindest eine teilweise Verbesserung erreicht werden? Kann der Ersatzbus allenfalls über die Ackersteinstrasse geführt werden, da die Ottenbergstrasse bereits über die Linie 46 erschlossen ist? Kann ein temporärer Quartierbus für die Feinerschliessung eingerichtet werden (vergleichbar zur Linie 38), allenfalls auch in einem Rundkurs (Limmattalstrasse im Einbahnverkehr, andere Richtung über Ackersteinstrasse)?

Die Fragen zwei, drei und vier betreffen die Möglichkeiten für alternative Angebote mit dem Bus und werden nachfolgend zusammengefasst beantwortet.

Infolge der engen Platzverhältnisse kann während der Bauarbeiten kein Transitverkehr durch die Limmattal- und Hönggerstrasse zirkulieren. Abschnittsweise und kurzfristig muss die einzig verbleibende Fahrspur über mehrere Minuten für Materialumschlag gesperrt werden. Für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Zubringerinnen und Zubringer bleibt die verbleibende Fahrspur befahrbar, da der Baubetrieb dadurch nicht massgeblich gestört wird. Damit können die Bauarbeiten im vorgegeben Zeitrahmen von rund 1,5 Jahren durchgeführt werden. Ein Einrichtungs-Busbetrieb (Annahme: alle sieben Minuten ein Bus) würde eine entsprechende Priorisierung der Busfahrten gegenüber der baustellenbedingten kurzzeitigen Sperrung der Strasse voraussetzen. Daraus ergeben sich für den Baubetrieb ganztags massgebliche Behinderungen, die die Bauzeit insgesamt schätzungsweise um ein Jahr verlängern, wenn nicht sogar verdoppeln würden. Die Belastung fürs Quartier durch Behinderungen, Lärm und Staub würden dementsprechend über einen wesentlich längeren Zeitraum bestehen bleiben, zudem wäre die Betriebsstabilität des Ersatzbusses aufgrund der schmalen Strassenbreiten im Baubereich nicht sichergestellt.



3/4

Des Weiteren muss die uneingeschränkte Zugänglichkeit im Baubereich für allfällige Einsätze von Blaulichtorganisationen jederzeit sichergestellt werden. Dafür sind Platzreserven für Ausweichstellen notwendig. Die uneingeschränkte Zugänglichkeit wäre jedoch mit den zur Verfügung stehenden Ausweichstellen mit einem Ersatzbusbetrieb in der vorgesehenen Frequenz kaum genügend sicherzustellen.

Die Führung eines Ersatzbusbetriebs über die Ackersteinstrasse wurde seitens VBZ in der Projektentwicklung geprüft und musste aus folgenden Gründen verworfen werden:

Infolge intensiver Bauarbeiten an Werkleitungen und Gleisanlagen sowie Strassenbauarbeiten in der Höneggerstrasse müssen die Ackersteinstrasse und in der Fortsetzung die Strasse Im Sydefädeli von Juni bis Oktober 2022 ab dem Meierhofplatz als Sackgasse eingerichtet werden. Der Anschluss der Strasse Im Sydefädeli an die Höneggerstrasse muss in diesem Zeitraum gesperrt werden und ist vor und nachher nur erschwert und zeitweise nur mit PW befahrbar. Für den Fuss- und Veloverkehr können in diesem Anschlussbereich durchgehend Passagen offengehalten werden.

Die Ackersteinstrasse und in der Fortsetzung die Strasse Im Sydefädeli sind regionale Radrouten gemäss Richtplan und neu als Vorzugsrouten fürs Velo vorgesehen. Auch wird die Umleitung für Velofahrerinnen und Velofahrer über diese beiden Strassen eingerichtet.

Frage 5

Wie wird das in Nach-Pandemiezeiten zu erwartende hohe Passagieraufkommen gestemmt? Die Linie 46 ist bereits heute überlastet, die Linie 13 sehr gut ausgelastet. Zudem hat ein Gelenkbus lediglich halb so viele Plätze wie ein Cobra-Tram. Zusätzliche Kurse der Linie 46, wie angekündigt, dürften wohl nicht genügen - bereits heute verkehrt die Linie 46 in Stosszeiten im 5-Minuten-Takt.

Das Ersatzbuskonzept ist basierend auf Auswertungen aus dem Verkehrsmodell erstellt worden und berücksichtigt die durchschnittliche Nachfrage ohne Einfluss der Pandemie. Die wegfallende Linie 13 wird im Grundsatz durch einen Ersatzbus (Gelenkbus) im gleichen Takt wie die Linie 13 ersetzt. Da dies in den Stosszeiten nicht ausreichen wird, wird die Linie 46 zusätzlich an Werktagen in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Bahnhofquai–Meierhofplatz(–Wartau) verstärkt, sodass alle drei Minuten ein Gelenkbus fahren wird. Daneben wird angenommen, dass sich die Nachfrage insbesondere aus dem Raum Frankental auch auf die Route via Bahnhof Altstetten bzw. Tüffenwies verlagern wird.

Frage 6

Ist es möglich, die Treppenfusswege (Im Schellenberg, Kempfhofsteig, Bellikersteig) temporär oder dauerhaft mit Rampen auszurüsten, so dass sie zumindest mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen begehbar wären?

Die Möglichkeiten hängen u. a. vom baulichen Zustand, vom jeweiligen Gefälle und von der sicheren Begehbarkeit (Handläufe, Beleuchtung usw.) der bestehenden Verbindungen ab. Die angesprochenen Treppenwege sind sehr schmal und steil. Für den Bau von normgerechten und sicheren Treppensteigen mit begleitenden Rampen wäre daher ein Rechts- und/oder Landerwerb von privaten Grundstücken erforderlich, was nicht verhältnismässig wäre.

Somit stehen für Angebotsverbesserungen während der Bauzeit einfach umsetzbare Massnahmen innerhalb der bestehenden Wege im Vordergrund. Eine erste grobe Einschätzung



4/4

für die genannten Verbindungen zeigt dafür folgende Möglichkeiten auf, die bis Ende Mai 2022, also vor der Einstellung des Trambetriebs, detailliert geprüft werden:

- Die Verbindung «Im Schellenberg» weist im oberen Abschnitt zwischen Ottenbergstrasse und Limmattalstrasse nur teilweise eine begleitende Rampe auf. Ein durchgängiges Angebot wäre hier lediglich fürs Velo mittels Schieberinnen einfach umsetzbar, sofern sich das Gefälle dafür eignet. Die Fortsetzung bis zur Ackersteinstrasse weist durchgehend eine Rampe auf, die mit 0,75 m Breite jedoch relativ schmal und teilweise – insbesondere aufgrund der Pflasterung – auch für Personen mit Kinderwagen zu steil sein dürfte. Für Velos besteht aber in diesem Abschnitt ein durchgehendes Angebot zum Schieben.
- Entlang des Kempfhofsteigs, zwischen Limmattal- und Ottenbergstrasse, besteht im oberen Abschnitt neben der Treppe eine Rampe, im unteren Teil besteht lediglich eine Treppe. Ein durchgängiges Angebot wäre auch hier lediglich fürs Velo mittels Schieberinnen einfach möglich, sofern sich das Gefälle dafür eignet. Ebenso auf der Fortsetzung via Kempfhofweg (aktuell eine durchgehende Treppe) bis zur Limmattalstrasse. Für den Kempfhofsteig wird zusätzlich geprüft, ob aufgrund der bestehenden Breite im Bereich der Treppen auch eine zumindest temporäre Rampe ermöglicht werden kann.
- Der Bellikersteig zwischen Ottenberg- und Limmattalstrasse ist ähnlich ausgebaut wie der Kempfhofsteig. Auch hier fehlt in zwei Abschnitten eine begleitende Rampe und die Treppen könnten lediglich mit Schieberinnen für Velos ausgerüstet werden, sofern sich das Gefälle dafür eignet.

Mit dem Waidfussweg zwischen Nordstrasse und Im Sydefädeli sowie bis zur Breitensteinstrasse besteht zusätzlich zu den genannten Wegen eine weitere Verbindung, die bereits durchgehend eine Rampe aufweist und somit auch mit Kinderwagen und Velo eine gute Verbindung bietet.

Einfach machbare und rasch umsetzbare sowie allenfalls temporäre Verbesserungen der Treppensteige werden derzeit geprüft und ausgearbeitet. Gleichzeitig wird abgeklärt, ob sie ins bestehende Projekt aufgenommen werden können oder ein separates Projekt ausgelöst werden muss.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti