

16. Mai 2018

**Schriftliche Anfrage**von Markus Knauss (Grüne)  
und Simone Brander (SP)

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 Autofahrs pur und auch die Tramhaltestelle Eglischviertelstrasse 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, so dass 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 Minute vorgesehen, so dass 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 seinem Entscheid zur Begegnungszone Helvetiaplatz bewusst, dass durch diese Massnahme ein Zeitverlust für das Tram resultieren werde. Dass 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 8.2.2017 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 verwendet werden könnten.

Nachdem nun die neue Tramlinie 8 am 8.12.2017 in Betrieb genommen worden ist und damit auch Erfahrungen zu den Fahrzeiten vorhanden sind, kann die Frage der Lärmsanierung an der Klosbachstrasse erneut angegangen werden.

Aufgrund dieser Ausgangslage stellen sich diverse Fragen

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?
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 seine Entscheidung 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?

M. Huss

S. Brae