

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 6. März 2002

**345. Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler betreffend Zürich West, Verkehrserschliessung.** Am 28. November 2001 reichte Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/605 ein:

Seit Jahren befassen sich Arbeitskreise, Gruppen, Behörden und Private mit der Entwicklung von «Zürich West». Eine besondere Bedeutung kommt dabei den zahlreichen Projekten der Verkehrserschliessung zu. Die Verkehrsbetriebe (VBZ) planen aufgrund der städtebaulichen Veränderungen in «Zürich West» (Cinemax, Schiffbauhalle, Stadion Zürich, Technopark, neue Arbeitsplätze und neue Wohnungen, usw.) eine Netzerweiterung vom Escher-Wyss-Platz über die Hard- und Pfingstweidstrasse zum Bahnhof Altstetten (Nord). Im Zusammenhang mit dieser Gebietserschliessung durch Tram und Bus ergeben sich die nachstehenden Fragen:

1. Mit wie vielen Passagieren pro Stunde und Richtung ist bei dieser neuen Tramlinie zu rechnen und welches sind die Grundlagen der entsprechenden Annahmen? Bei welcher Grössenordnung und bei welchen Anlagenkosten rechtfertigen sich Investitionen in eine neue Tramlinie, wann in eine neue Bus- oder Trolleybuslinie?
2. In der Annahme, dass die neu geplante Tramlinie vom Hauptbahnhof bis zum Escher-Wyss-Platz die Stammstrecke befährt, interessieren die Kapazitätsgrenzen des Tramnetzes auf dieser Strecke und die betrieblichen Auswirkungen am VBZ-Knoten «Bahnhofquai». Welche verkehrsbedingten Auswirkungen ergeben sich ferner auf die verschiedenen Verkehrsträger an den neuralgischen Punkten des Escher-Wyss-Platzes und des Limmatplatzes?
3. Welche betrieblichen Auswirkungen ergeben sich für diese Tramlinie wegen der geplanten Mittellage unter der Hardbrücke, durch die dreimalige Schienenüberquerung des SBB-Anschlussgleises zwischen Vorbahnhof und der Swissmill? Wie sieht die vertragsrechtliche Situation mit den SBB aus?
4. Wie und wo werden die durch diese neue Tramlinienführung wegfallenden Parkplätze kompensiert? Wenn vorhanden, wie sieht das Parkplatzmanagement generell für «Zürich West» aus?
5. Bestehen konkrete Vorstellungen betreffend der Endpunkte dieser neuen Tramlinie? Wurde bei der vorgesehenen Endstation Altstetten «Nord» eine Variante «Süd» bzw. eine eventuelle Weiterführung zum Farbhof in Erwägung gezogen?
6. Welche Bedeutung kommt der Verkehrserschliessung von «Zürich West» durch die S-Bahn zu?
7. Aus welchen Gründen lehnt der Stadtrat das Postulat vom 7. März 2001 (GR Nr. 2001/114) ab, welches vorerst die Prüfung einer Etappierung des Tramnetzes (Hardturm-Stadion-Bahnhof Altstetten bzw. Hardturmstrasse-Förrlibuckstrasse-Pfingstweidstrasse-Bahnhof Altstetten) vorsieht?
8. Welche Investitionen und konkret für welche Projekte sind in der mittel- und langfristigen Finanzplanung für welche Tramausbauten vorgesehen? Welche Beiträge stellt der Kanton in Aussicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Gemäss dem Verkehrsmodell der Stadt Zürich ist auf der neuen Tramlinie vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Altstetten mit über 35 000 Fahrten pro Tag zu rechnen. Auf der Neubaustrecke zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten erwartet man in der Hauptverkehrszeit eine durchschnittliche Fahrzeugbelegung von 700 Fahrgästen pro Stunde und Richtung, auf dem Abschnitt Escher-Wyss-Platz-Duttweilerbrücke das Maximum von 900 bis 950 Personen pro Stunde in Lastrichtung.

Ins Modell fliessen neben der Anzahl Beschäftigter und Einwohner im Einzugsgebiet auch planerische Erfahrungswerte darüber ein, wie viel Verkehr durch unterschiedliche Nutzungen ausgelöst wird. Die Nutzungsdaten stammen aus Studien zur planerischen Kapazität für Wohnen und Arbeiten im Gebiet Zürich West. Für die Berechnungen wurde ein Ausbaugrad von 80 Prozent angenommen.

Die erwarteten Fahrgastfrequenzen legen aus wirtschaftlichen Gründen einen Systemwechsel vom Bus zum Tram nahe: Ab annähernd 700 Personen pro Stunde und Richtung sind die Jahreskosten für den Trambetrieb niedriger als diejenigen beim Bus. Als zusätzlicher Vorteil reduziert das Tram die Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe im stark belasteten Gebiet entlang der Hardbrücke.

**Zu Frage 2:** Die theoretische Kapazitätsgrenze einer Tramstrecke mit Fahren auf Sicht liegt je nach zulässiger Streckengeschwindigkeit bei 60 bis 80 Zügen pro Stunde und Richtung. In diesem Richtwert sind allerdings die Verkehrsabläufe an Kreuzungen nicht berücksichtigt. Mit der zusätzlichen Linie werden neu zu Spitzenzeiten 27 Züge pro Stunde und Richtung verkehren, die rein theoretische Kapazitätsgrenze wird also nicht erreicht. Die verkehrstechnische Abwicklung an den Kreuzungen mit der neuen Spitzenbelastung muss hingegen geprüft werden.

An den geregelten Knoten ab Bahnhofquai bis und mit Escher-Wyss-Platz besteht grundsätzlich Spielraum dank kurzen, optimierten Umlaufzeiten und hoher Flexibilität der Steuerung für die Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die genauen verkehrstechnischen Auswirkungen einer weiteren Tramlinie an diesen Knoten sowie am Limmatplatz als selbstregulierendem Verkehrsknotenpunkt werden in einer Untersuchung der Verkehrssteuerung Zürich abgeklärt.

**Zu Frage 3:** Das genannte Anschlussgleis der SBB vom Vorbahnhof zur Swissmill überquert bereits heute das VBZ-Trasse der Linien 4 und 13 am Escher-Wyss-Platz. Das Gleis wird durchschnittlich sechs bis sieben Mal pro Tag benutzt. Für den VBZ-Betrieb ergeben sich heute keine nennenswerten Behinderungen, weshalb auch die geplante Linienführung mit dreimaliger Querung des Anschlussgleises nicht kritisch scheint. Eine vertragliche Regelung zwischen VBZ und SBB oder zwischen VBZ und Swissmill besteht bisher nicht.

**Zu Frage 4:** Das Tram Zürich West wird in der Hardstrasse zwischen den Brückenpfeilern auf der heutigen Parkierung geführt. Da es sich um ein Quartierzentrum handelt, besteht ein öffentliches Interesse an einem teilweisen Ersatz der Parkierung. Im kommunalen Richtplan ist deshalb ein Parkhaus vorgesehen. Der Stadtrat hat den Verkehrsplan am 14. November 2001 verabschiedet und dem Gemeinderat dessen Festsetzung beantragt. Somit sind die planerischen Voraussetzungen gegeben. Im Lauf der aktuellen Verfahren zu Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften verhandelt die Stadt mit privaten Investoren und Grundeigentümern, wie viele Parkplätze an welchem Ort als Ersatz geschaffen werden könnten. Dies ist aber auch von der definitiven Ausgestaltung des Hardstrassenraums abhängig.

Das generelle Parkplatzmanagement wurde bereits in der Schriftlichen Anfrage von Markus Knauss und Monika Spring betreffend Entwicklungsgebiete, Erschliessungsanforderungen (GR Nr.

2000/209), vom Stadtrat am 5. Juli 2000 grob dargestellt. Prinzipiell ist die Parkierung nach Parkplatzverordnung geregelt. Die erwartete sehr verdichtete Bauweise in Zürich West erlaubt allerdings aus Überlegungen zur Strassenkapazität und zu Umweltaspekten kein volles Ausschöpfen der maximalen Parkplatzzahlen. Die zukünftige Gesamtparkplatzzahl dürfte sich etwa im heutigen Bereich einpendeln, da momentan ein Überangebot besteht. Die Stadt propagiert ein so genanntes Fahrtenmodell ähnlich demjenigen im Gebiet Zentrum Zürich Nord (vorerst arealbezogen, später vielleicht ganz Zürich West umfassend); dies erlaubt eine flexiblere Nutzung der teuren und knappen Parkplatzinfrastruktur, ohne das Verkehrsaufkommen unnötig ansteigen zu lassen.

**Zu Frage 5:** Die Endschleife der neuen Tramlinie ist auf dem Areal nördlich der Gleisanlage Bahnhof Altstetten geplant, welches sich im Besitz der SBB befindet und den VBZ im Baurecht abgetreten wird. Eine Unterquerung der Gleise wäre enorm kostspielig, zudem ist auf der Südseite kein Platz für eine Wendeschleife samt Auffahrtsrampe vorhanden. Eine Verlängerung der Tramlinie Zürich West zum Farbhof wurde wegen der nötigen Schienenunterquerung nicht geprüft, dagegen wird die geplante Tramlinie 1 zum Farbhof geführt.

**Zu Frage 6:** Die S-Bahn wird künftig in Zürich West mit dem starken Anstieg der Arbeitsplätze im Gebiet an Bedeutung gewinnen: Sie übernimmt die Grobverteilung im öffentlichen Verkehrssystem und hat als Verbindung ins Limmattal und nach Zürich Nord grossen wirtschaftlichen Einfluss auf die Entwicklung von Zürich West. Deshalb soll das Gebiet durch die Tramnetzerweiterung Zürich West optimal an die beiden S-Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke angeschlossen werden. Künftig werden vermehrt Schnellzüge am Bahnhof Altstetten halten, wodurch die Bedeutung des Bahnhofs als ÖV-Eingangstor für Zürich West weiter steigt. Die beiden S-Bahnhöfe sollen optimal in das Fuss- und Velowegnetz eingebunden und attraktiver gestaltet werden. Zusätzliche S-Bahn-Stationen oder vermehrte S-Bahn-Halte sind nicht vorgesehen, da sie die Reisezeiten für die Grobverteilung unnötig erhöhen würden.

**Zu Frage 7:** Das Tram Zürich West dient als Feinverteiler mit vernetzender Wirkung zwischen der Grobverteilung durch die S-Bahn-Stationen Bahnhof Altstetten, Bahnhof Hardbrücke sowie Hauptbahnhof. Mit den im Postulat vorgeschlagenen Teiletappen würde lediglich eine bessere Verbindung zwischen Stadion Hardturm und Bahnhof Altstetten erzielt. Die im Richtplan geforderte Erschliessung der Entwicklungsgebiete entlang der Hard- und Pfingstweidstrasse (Schiffbauhalle, Hotelkomplexe, Steinfelsareal, Technopark) sowie des Maag-Areals durch das Tram und die wichtige Anbindung an den S-Bahnhof Hardbrücke wären aber nicht gegeben.

**Zu Frage 8:** Das Gesamtkonzept für die Tramausbauten, welches auf dem Richtplan der Region der Stadt Zürich basiert, sieht in den Entwicklungsgebieten Zürich West und Zürich Nord folgende Tramausbauten vor:

- Tram Zürich West zur Erschliessung des Gebietes Zürich West mit Technopark, Schiffbauhalle, Maag-Areal und Stadion
- Renaissance Tramlinie 1
- Tram Zentrum Zürich Nord bis Affoltern zur Erschliessung der neuen Entwicklungsgebiete in Zürich Nord

- Verlängerung der heutigen Tramlinie 14 von Seebach nach Glattbrugg als Anschluss an die Stadtbahn Glattal
- Verlängerung der heutigen Linie 9 bis Wallisellen zur Erschließung des Glattzentrums

Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Verwirklichung dieser Bauvorhaben wurde im Jahr 2000 auf 280 bis 300 Mio. Franken geschätzt. Die genauen Kosten werden im Rahmen der laufenden Vor- und Detailprojekte ermittelt.

Die Vorhaben sind aufgrund von §§ 4 und 30 Personenverkehrsgesetz (PVG) durch den Verkehrsfonds des Kantons zu finanzieren. Im gleichen Zeitraum wird der Fonds aber durch die Stadtbahn Glattal sowie Bahnprojekte (3. Teilergänzung S-Bahn) belastet. Der Regierungsrat hat deshalb mit Beschluss vom 18. Oktober 2000 vom Stadtrat eine Priorisierung und Etappierung der Projekte bis 2020 gefordert und stellt zwischen 2005 und 2010 höchstens 90 bis 100 Mio. Franken für Investitionen in die Traminfrastruktur zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist es wünschbar, dass das Tram Zürich West gleichzeitig mit dem Strassenprojekt SN 1.4.1. realisiert wird, um die zusätzlichen Kosten für Strassenanpassungen zu minimieren.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**