



5. Juni 2024

Schriftliche Anfrage

von Markus Knauss (Grüne),
und Roland Hohmann (Grüne)

Mit einer Medienmitteilung vom 5. Dezember 2023 kündigten die VBZ das so genannte «Tramnetz Süd» auf Ende 2025 an. Dabei sollen insgesamt sieben Tramlinien neu geführt werden. Ziel ist es, die Ausbauten im Spitalcluster Lengg mit einer zusätzlichen Tramlinie zwischen Stadelhofen und Rehalp zu begleiten. Für die Angebotsverbesserungen für dieses einzige Gebiet wird mit jährlichen Zusatzkosten von 5.7 Millionen Franken gerechnet. Dazu werden auch drei neue Tramzüge benötigt, deren Investitionskosten wohl in diesem Betrag, kapitalisiert, schon enthalten sind.

Mit dem Geschwindigkeitsplan der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung hat der Stadtrat 2021 seine Planung für den Schutz der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung in der Stadt angekündigt. Mit der Umsetzungsplanung soll die Bevölkerung zwar nicht flächendeckend, aber doch substantiell vom Lärm entlastet werden. Mit dem Konzept Umsetzungsplanung sollen in den Etappen 1 bis 7 bis Dezember 2032 rund 67'000 in der Stadt Zürich wohnhafte Personen von einer deutlichen Lärmreduktion profitieren, dies bei Kosten von rund 14 Millionen Franken (Betriebskosten inkl. kapitalisierter Investitionskosten). Beim Gros der Buslinien wird mit einer Umsetzung bis zum Fahrplanwechsel 2030 gerechnet, beim Gros der Tramlinien bis zum Fahrplanwechsel 2032.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen um die Verknüpfung der beiden Grossprojekte zu beleuchten:

1. Wie viele Personen nutzen heute den öffentlichen Verkehr mit Ziel und Quelle Spitalcluster Lengg? Gebeten wird neben absoluten Zahlen auch um eine Schätzung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr?
2. Wie stark werden sich diese Zahlen mit dem Tramnetz Süd verändern? Gebeten wird auch hier um die absoluten Zahlen sowie den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr?
3. Wie verteilen sich die Kosten für die Angebotsverbesserungen auf den Kanton (Rahmenkredit) und auf die Stadt Zürich (Haltestellenabfahrten)?
4. Mit dem Tramnetz Süd wird eine komplexe Veränderung des Trambetriebs vorgenommen. Wie ist es möglich, diese Grossprojekt innert zwei Jahren zu realisieren, während das bei der Strassenlärmsanierung offenbar nicht innert vernünftiger Frist möglich sein soll? Wieso dauert es beim Projekt Strassenlärmsanierung von der Ankündigung im Jahr 2021 bis zur Umsetzung beim Tramnetz elf Jahre, obwohl es doch seit 1985 einen Bundesauftrag zur Strassenlärmsanierung gibt und damit doch eine gewisse Dringlichkeit besteht?
5. Mit dem Tramnetz Süd werden sieben Tramlinien neu geführt und drei zusätzliche Trams angeschafft: Wie verändern sich die Umlaufzeiten der Tramlinien und wie die Aufenthaltszeiten an den Endhaltestellen? Gebeten wird um eine Aufstellung nach Tramlinien.
6. Ist mit dem Tramnetz Süd schon die Umsetzung des Geschwindigkeitsplan koordiniert? Falls nein, warum nicht? Falls ja, warum wird für die betroffenen sieben Tramlinien nicht ebenfalls eine Umsetzung des Geschwindigkeitsplans auf den Fahrplanwechsel 2025 realisiert?

7. Falls Frage 6 mit Nein beantwortet wird: Auf welchen Linien werden die drei zusätzlichen Tramzüge eingesetzt? Warum wird nicht auf den dortigen Linien die dringend notwendige Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle, also Tempo 30, realisiert – zumindest nicht dort, wo es der vom Stadtrat verabschiedete Geschwindigkeitsplan vorsieht?

M. Krauss & Hohmann