

**A N F R A G E** von Monika Spring (SP, Zürich), Markus Bischoff (AL, Zürich) und Ueli Keller (SP, Zürich)

betreffend Tram Zürich-West

---

In den Konzessionsunterlagen für das Tram Zürich-West rechnet die VBZ mit sehr hohen Passagierzahlen für das neue Tram. Trotz einem vorgesehenen, grossen Wachstum im äusseren Kreis 5 scheinen diese Zahlen mehr Wunschenken denn Realität zu sein. Es stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Welche Passagierzahlen haben die VBZ in ihren Unterlagen zur Erlangung der Konzession angegeben für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme, bzw. nach 10 und 20 Betriebsjahren?
2. Welches sind die Grundlagen zu diesen Berechnungen aufgeteilt auf die Gebiete:
  - a) Maag-Areal (Hardstrasse-SBB-Gleisareal-Duttweilerbrücke-Pfingstweidstrasse)
  - b) Escher-Wyss-Süd (Hard-/Pfingstweidstrasse-SBB-Viadukt-Förrlibuck/Schiffbaustrasse, inkl. Toni-Areal)
  - c) Hardturm (SBB-Viadukt-Pfingstweid-/Berner-/Förrlibuckstrasse)
  - d) Migros/Engrosmarkt (Duttweilerbrücke-SBB-Gleisareal-Aargauer/Pfingstweidstrasse)
3. Geht der Regierungsrat mit folgender Beurteilung der Entwicklung von Wohn- bzw. Arbeitsplätzen und Nachfrage nach dem Tram Zürich-West in diesen Teilgebieten einig, oder hat er andere Annahmen?
  - a) Maag-Areal: Zunahme der Wohnplätze von heute 10 auf künftig 1'800, der Arbeitsplätze von 450 auf 4'500.  
Da in nächster Distanz zur S-Bahn-Haltestelle und Bushaltestelle «Hardbrücke», minimale Tramnachfrage.
  - b) Escher-Wyss-Süd: Zunahme der Wohnplätze von heute 50 auf künftig 1'000, der Arbeitsplätze von 3'000 auf 5'000.  
Da in Fussgängerdistanz zur S-Bahn-Haltestelle «Hardbrücke» und den Tramhaltestellen Förrlibuckstrasse und Fischerweg, sehr wenige zusätzliche Trampassagiere.
  - c) Hardturm: Zunahme der Wohnplätze von heute 50 auf künftig 2'000, der Arbeitsplätze auf 5'000.  
Gut erschlossen von und nach HB mit Linie 4 über die Tram-Haltestellen Fischerweg, Bernoulli-Häuser und Hardturm; wenig zusätzliche Trampassagiere für Tram Zürich-West.
  - d) Migros/Engrosmarkt: Keine Veränderung, weiterhin 0 Wohnplätze und 1'500 Arbeitsplätze.  
Falls die heutige Erschliessung mit dem Bus 54 genügt, wird das auch in Zukunft so sein.
4. Welche Passagierzahlen weist die Buslinie 54, die praktisch die gleiche Route befährt wie das künftige Tram Zürich-West, heute auf? Angaben nach Anzahl Ein-/Aussteiger pro Haltestelle und Richtung über die ganze Betriebsdauer, pro Tag, Monat, Jahr?
5. Welche Buslinien im ZVV-Gebiet weisen ähnliche Frequenzen auf wie die Buslinie 54?

6. Wieviele Pendler benützen heute die S-Bahn, um ohne Feinverteiler in den äusseren Kreis 5 zu gelangen (via S-Bahn-Station Hardbrücke) und woher stammen diese? Wieviele in den Planungszuständen 2010, 2020, 2030? Welchen Anteil stellen diese gemessen am gesamten ÖV-Pendlerverkehr in diesem Kreis dar?
7. Mit welchem Umlagerungseffekt rechnet der Regierungsrat von der Tramlinie 4 auf das neue Tram Zürich-West im Abschnitt Escher-Wyss-Platz-Hardturm-Stadion?
8. Mit welchem Betriebskonzept rechnet der Regierungsrat auf dem Tramast Zürich-West (welche Takte zu welchen Betriebszeiten)? Ist geplant, die neue Tramlinie Zürich-West und die Tramlinie 4 in den Randstunden auszudünnen, resp. die Tramlinie 4 noch mehr auszudünnen? Wenn ja, wie?
9. Gemäss § 4 der kantonalen «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr» vom 14. Dezember 1988 gelten «Siedlungen als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu einer Haltestelle unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigt: a) 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestelle, die der Feinerschliessung dienen; b) 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.»  
Welche Teile des äusseren Kreises 5 (Zürich-West) gelten gemäss dieser Verordnung heute als nicht erschlossen?
10. Wendet der Regierungsrat die erwähnte Verordnung nur in ländlichen Gebieten an, nicht aber in der Stadt Zürich?
11. Der Betriebsverlust des Trams Zürich-West soll gemäss Konzessionsgesuch 3 - 5 Mio Franken betragen. Welche Passagierfrequenzen sind dabei zu Grunde gelegt? Mit welchem Verlust muss gerechnet werden, wenn die Beantwortung auf Fragen 3 bis 6 berücksichtigt wird? Und wie hoch sind die Kostenanteile von Kanton und Stadt Zürich?
12. Welches sind die gesamten betrieblichen Aufwendungen (Fahrzeuge, inkl. Amortisation, Personal, Anteil Depot, baulicher Unterhalt, etc.) pro Jahr für die neue Tramlinie?
13. Wie hoch sind die Passagierzahlen von Zürich-Affoltern mit dem Trolleybus 32 nach Bucheggplatz und mit dem Bus 62 nach Bahnhof Oerlikon im Jahr 2000 und heute? Wieviele Wohnplätze wurden seither erstellt und sind noch geplant?
14. Trifft es zu, dass das Tram Zürich-West in der Studie «Das VBZ-Netz 2025» nicht auf der gleichen Grundlage evaluiert wurde, wie die anderen Tramlinien? Auf welchem Platz der Prioritätenliste wäre es bei der Anwendung der gleichen Beurteilungskriterien wie bei den anderen Linien gelandet?

Monika Spring  
Markus Bischoff  
Ueli Keller