

Sitzung vom 4. März 2009

**329. Anfrage (Erneuerung Tramtrassee Bahnhof Wiedikon bis Triemli)**

Kantonsrat Christopher Vohdin, Zürich, hat am 15. Dezember 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zuge der Eröffnung des Üetlibergtunnels sind in der Stadt Zürich verschiedene flankierende Massnahmen (FlaMa) vorgesehen. So werden die Seebahnstrasse und Schimmelstrasse neu im Gegenverkehr geführt und die Weststrasse als Quartierstrasse mit Tempo 30 abklassiert. Ebenfalls soll die Schmiede Wiedikon für den Mobilisierten Individual Verkehr (MIV) gesperrt werden. Im Zuge dieser neuen Verkehrsführung wird auch das gesamte Tramtrassee zwischen Bahnhof Wiedikon und Endhaltestelle Triemli erneuert. Für den Abschnitt Talwiesen bis Triemli wird das heute begrünte Trassee neu durch einen Strassenbelag ersetzt. Dies, obwohl der Abschnitt erst vor wenigen Jahren erneuert wurde. Zur Begründung wird angegeben, die Überlandbusse aus dem Knonaueramt könnten so unbehelligt vom MIV bis zur Endhaltestelle Bahnhof Wiedikon durchkommen.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Weshalb müssen die Überlandbusse aus dem Knonaueramt bis zum Bahnhof Wiedikon fahren und können nicht an der VBZ-Endhaltestelle Triemli gewendet werden?
2. Wie würde sich die Verlegung der Endhaltestelle der Überlandbusse ans Triemli für die bevorstehende Sanierung im besagten Bereich zeitlich und finanziell auswirken?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zur geplanten Sperrung der Schmiede Wiedikon für den MIV?
4. Welche alternativen Szenarien stehen für die einzelnen Bauphasen und für das Gesamtprojekt zu Verfügung?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christopher Vohdin, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Auf der Birmensdorferstrasse in Zürich verkehren auf dem Abschnitt Triemli bis Bahnhof Wiedikon die beiden städtischen Tramlinien 9 und 14 sowie fünf Regionalbuslinien von PostAuto Zürich. Es handelt sich um die Linien 215, 220, 235, 245 und 350, die das Knonaueramt mit der Stadt Zürich verbinden. Diese Linien dienen unter anderem dem Pendlerverkehr, Schülerverkehr und Freizeitverkehr. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich bedienen sie die Haltestellen Triemli, Schaufelbergstrasse, Goldbrunnenplatz und Bahnhof Wiedikon.

Stadteinwärts steigt nur knapp die Hälfte der Fahrgäste dieser Buslinien bei der Haltestelle Triemli aus. Der grössere Teil fährt direkt weiter Richtung Goldbrunnenplatz und Bahnhof Wiedikon. Die Endhaltestelle Bahnhof Wiedikon stellt den Anschluss an das S-Bahn-Netz dar. Am Goldbrunnenplatz kann auf die Buslinie 32, Richtung Helvetiaplatz, umgestiegen werden. Die Haltestelle Goldbrunnenplatz wird ausserdem von einem grossen Teil der Kantonsschülerinnen und Kantonsschüler aus dem Knonaueramt als Haltestelle für die Kantonsschule Wiedikon benutzt. Die betreffenden Regionalbuslinien verkehren in den Hauptverkehrszeiten in einem dichten Takt und teilweise mit Beiwagen, damit die Nachfrage noch aufgefangen werden kann.

Von den Fahrgästen, die stadtauswärts Richtung Knonaueramt fahren, steigt nur ein Drittel an der Haltestelle Triemli in die Busse ein. Rund zwei Drittel der Fahrgäste benützen die Haltestellen Bahnhof Wiedikon und Goldbrunnenplatz.

Würden die fünf Regionalbuslinien aus dem Knonaueramt beim Triemli wenden, würde stadteinwärts mehr als der Hälfte und stadtauswärts rund zwei Dritteln der Fahrgäste ein zusätzlicher Umsteigevorgang aufgezwungen. Insbesondere in den ohnehin schon stark belasteten Hauptverkehrszeiten könnte dies angesichts der dichten Taktfolgen der Busse und der zusätzlichen Beiwagen zu Kapazitätsengpässen bei den Tramlinien führen. Beide Faktoren dürften sich angesichts der Bedeutung der Haltestellen Goldbrunnenplatz und Bahnhof Wiedikon negativ auf die Kundenzufriedenheit und damit die Benutzung des öffentlichen Verkehrs auswirken.

Hinzu kommt, dass an der Haltestelle Triemli neben den beiden Tramlinien und den fünf Regionalbuslinien zusätzlich die beiden städtischen Buslinien 72 und 80 verkehren. Da der Platz in der Wendeschleife

beschränkt ist, können heute für die Regionalbusse keine eigenen Haltekanten und für die Buslinie 80 keine zielreinen Haltekanten (d. h. eigene Haltekante je Fahrziel) angeboten werden. Somit können unter den heutigen Gegebenheiten beim Triemli in den Hauptverkehrszeiten keine Endhaltestellen für Regionalbusse verwirklicht werden. Zudem ist fraglich, ob die Einrichtung von Endhaltestellen für die Regionalbuslinien am Triemli überhaupt machbar wäre. Der für den Ausbau notwendige Platz müsste wohl von der angrenzenden Verkehrsfläche des motorisierten Individualverkehrs zur Verfügung gestellt werden, ohne dass dabei die Leistungsfähigkeit des Knotens Triemli vermindert werden dürfte. Ausserdem müssten bei einem umfassenden Umbau des Knotens Triemli die gesamten Gleisanlagen aus dem Jahr 2003 bereits wieder ersetzt werden.

Mit Beschluss vom 23. Februar 2009 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat festgelegt, dass die Aufwertung nachfragestarker Buskorridore in Städten und Agglomerationsräumen durch behinderungsfreie Fahrt und Eigentrassierung konsequent vorangetrieben wird (Vorlage 4591a). Die vorgesehene Führung der Regionalbuslinien aus dem Knonaueramt auf dem Tramtrasse in der Stadt Zürich im Bereich der Birmensdorferstrasse entspricht diesem Beschluss. Heute werden die Regionalbusse im Abschnitt Triemli bis Gutstrasse und Zweier- bis Seebahnstrasse auf den Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs geführt, was insbesondere während Spitzenzeiten zu gegenseitigen Behinderungen und Verspätungen auf den Regionalbuslinien führen kann. Dank der Umsetzung des Projekts Birmensdorferstrasse werden die Regionalbusse vom motorisierten Individualverkehr entflochten und auf einem eigenen Trasse des öffentlichen Verkehrs zusammen mit dem Tram in der Strassenmitte geführt. Durch eine Feinabstimmung der Fahrpläne der Regionalbuslinien und der VBZ-Tramlinien sollen gegenseitige Behinderungen ausgeschlossen werden. Dadurch können auch die Betriebsstabilität und damit die Pünktlichkeit der Busse verbessert werden.

Zu Frage 2:

Eine Verlegung der Endhaltestellen der Regionalbuslinien an die Haltestelle Triemli wäre für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs mit zahlreichen Nachteilen verbunden und die Lösung stünde im Widerspruch zum erwähnten Beschluss des Kantonsrates. Sie ist zudem unter den heutigen Rahmenbedingungen schon aus verkehrstechnischen und baulichen Überlegungen nicht machbar und die Machbarkeit einer künftigen baulichen Lösung ist fraglich. Aufgrund dieser Voraussetzungen wurden zeitliche und finanzielle Auswirkungen einer

solchen Lösung auf das Projekt Birmensdorferstrasse nicht näher untersucht. Immerhin dürfte ein Ausbau des Knotens Triemli, sofern er machbar wäre, mit hohen Aufwendungen verbunden sein, nicht zuletzt wegen des erwähnten Ersatzes der Gleisanlagen aus dem Jahr 2003.

Zu Frage 3:

Im Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadt Zürich ist die Sperrung der Haltestelle Schmiede Wiedikon für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Diese Sperrung wird durch den Regierungsrat im Zeitpunkt der Genehmigung des Projekts behandelt. Die verkehrstechnischen Berechnungen der Stadt Zürich bestätigen die Machbarkeit der neu vorgesehenen Verkehrsführung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung eine Verkehrsentlastung in diesem Bereich zu erwarten ist.

Zu Frage 4:

Gemäss §§43 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) werden die Strassen mit überkommunaler Bedeutung von den Städten Zürich und Winterthur auf ihren Gebieten selber geplant, gebaut und unterhalten. Die Planung des Projekts und die Entwicklung von Szenarien sind somit Sache der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich plant, das Projekt Birmensdorferstrasse in drei Abschnitten zu verwirklichen. Abschnitt 1 umfasst den Bereich Bahnhof Wiedikon bis Aemtlerstrasse und Zweierstrasse, Abschnitt 2 Aemtler- bis Talwiesenstrasse und Abschnitt 3 Talwiesenstrasse bis Triemli. Auch wenn das Projekt Birmensdorferstrasse nicht Bestandteil der Flankierenden Massnahmen Westumfahrung ist, sind Zeitpunkt und Ablauf der Bauarbeiten aufgrund der Schnittstelle beim Knoten Seebahn-/Birmensdorferstrasse mit den Flankierenden Massnahmen Westumfahrung zu koordinieren. Da der Gleisersatz am neuen Verkehrsknoten Seebahn-/Birmensdorferstrasse im März 2010 erfolgt, sind die Bauarbeiten des Projekts Birmensdorferstrasse auf diesen Zeitpunkt abzustimmen, was den Handlungsspielraum für Alternativen entsprechend einschränken dürfte.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**