

PRO ZÜRICH WEST

Tram Zürich West: Ja – aber am richtigen Ort

Paul Stopper, Planung und Beratung, CH-8610 Uster

12. Februar 2007

Paul Stopper
Dipl. Bauing. ETHZ/Verkehrsplaner
Falmenstrasse 25
CH-8610 Uster

phone +41 44 940 74 74
fax +41 44 940 91 00
mobile +41 76 330 92 91

e-mail paul@stopper.ch

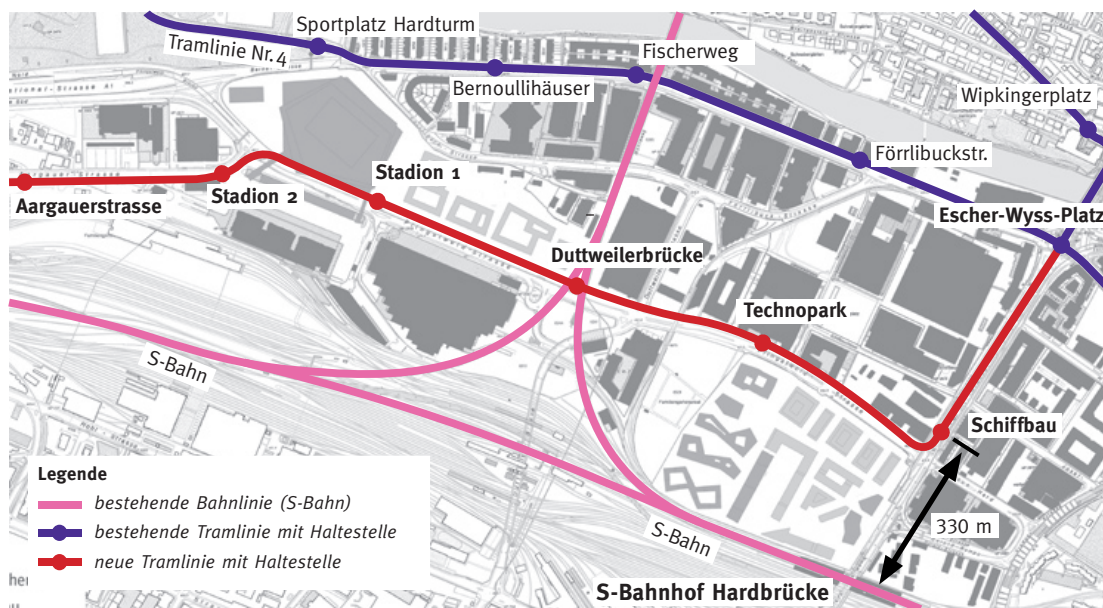
1 Die geplante Tramlinie Zürich West

Das Gebiet «Zürich West» (äusserer Kreis 5) soll mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden. Stadt und Kanton Zürich planen eine Tramlinie vom Escher-Wyss-Platz via Hardstrasse – Pfingstweidstrasse – Hardturm-Stadion – Aargauerstrasse – Bahnhof Altstetten Nord.

Für das Tramprojekt wird mit Kosten von insgesamt 149 Millionen Franken gerechnet. Davon übernimmt der Kanton 90 Millionen Franken und nicht die gesamten Kosten, wie das aufgrund der kantonalen Gesetzgebung bei den übrigen Tramprojekten (z.B. Stadtbahn Glattal) der Fall ist. Die Tramverbindung in der Pfingstweidstrasse geniesst gemäss Regierungsrat¹ und Stadtrat nur zweite Priorität.

Die Kredit-Vorlagen für die neue Tramstrecke werden demnächst sowohl im Gemeinderat als auch im Kantonsrat behandelt.

Während über den städtischen Anteil für das Tram von 59 Mio. Franken zwingend das Volk abstimmen muss, untersteht der Kredit von 90 Mio. Franken auf kantonalen Ebene nur dem fakultativen Referendum. Über den Strassenbauteil kann nicht abgestimmt werden, weil dieser vom Kanton bzw. vom Bund bezahlt wird und bei Nationalstrassen zwar gestalterische, aber keine finanziellen Einflussmöglichkeiten durch das Volk bestehen.



Grafik 1
Übersicht über die geplante
Tramstrecke

¹ Beschluss des Kantonsrates über einen Staatsbeitrag an den Bau einer neuen Tramlinie Zürich West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten, Antrag vom 4. Oktober 2006.

2 Das gekoppelte Tram-/Strassenprojekt

Ziel der Strassenverkehrsplanung

Gekoppelt mit dem Tramprojekt ist ein Ausbauprojekt für die Pfingstweidstrasse als Teil der städtischen Express-Strasse SN 1.4.1. Die Kosten dieses Strassenbaues betragen 149 Millionen Franken. Auf der Pfingstweidstrasse stehen nach dem Strassenumbau *mehr Spuren* und damit spürbar *grössere Kapazitäten* für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung.

Gemäss dem Bericht «Leistungsfähigkeit und Verkehrskoordination Pfingstweidstrasse»² verlangt der Kanton nach erfolgtem Ausbau Kapazitäten für die Abendspitzen von *4360 Fahrzeuge* pro Stunde, bzw. mit 48 000 – 50 000 Fahrzeugen pro Tag.

Die Verkehrsbelastung beträgt *heute* im Querschnitt Aargauerstrasse/Stadion Hardturm rund *3200–3400 Fahrzeuge/Stunde* während der Abendspitzenstunde, bzw. rund *42 000 Fahrzeuge pro Tag*.³

Vergleich der Verkehrsbelastung heute und nach erfolgtem Strassenausbau

	Abendspitze	Index	Tagesverkehr	Index
Heute	3200–3400 Fz/h	100%	42000 Fz/Tag	100%
Nach Ausbau	4360 Fz/h	128,2%–136,2%	48 000–50 000 Fz/Tag	114%–119%

Folgen und Beurteilung der Faktenlage

- **Mit dem Strassenausbau resultiert in der Pfingstweidstrasse während der Abendspitze ein Mehrverkehr von 28% bzw. 36%; bzw. über den ganzen Tag gerechnet ein Mehrverkehr von 19%.**
- Der Ausbau der Pfingstweidstrasse erfolgt verkehrsorientiert und nicht siedlungsorientiert, d.h., es werden nur die Verkehrsbedürfnisse befriedigt. Die Bedürfnisse der künftigen Bewohner und der künftigen Beschäftigten werden nicht berücksichtigt.
- Der Strassenausbau widerspricht den in verschiedensten Zusammenhängen mehrmals geäusserten Zielsetzungen von Stadtrat und Regierungsrat, den Mehrverkehr in Zukunft mit dem öffentlichen Verkehr bewältigen zu wollen.
- Beteuerungen für wirksame Massnahmen zur Stabilisierung des CO₂-Ausstosses und zur Reduktion des Feinstaubes verkommen mit diesem Strassenausbau zum reinen Papiertiger.

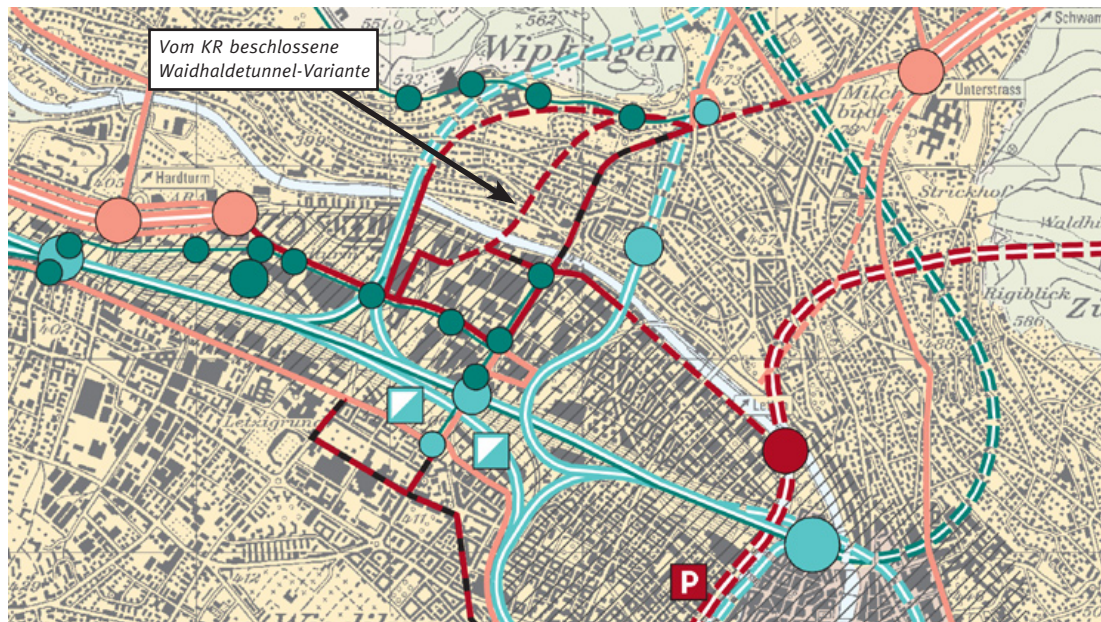
² Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, National- und Hauptstrassen «SN 1.4.1 Zürich Westast (Umbau Pfingstweidstrasse und Bernerstrasse / A1), Ausführungsprojekt, Leistungsfähigkeit und Verkehrskoordination Pfingstweidstrasse», Ingenieurgemeinschaft Wepfingenieure/Basler & Hofmann, 1. Februar 2006, Seite 2.

³ Dito, Seite 1

Weiter sind folgende Bereiche strassenseitig noch nicht gelöst bzw. noch nicht detailliert geplant:

- Die Einmündung des zukünftigen Waidhaldetunnels in die Pfingstweidstrasse beim Toni-Gebäude. Kapazitätsengpässe bei den zahlreichen Kreuzungen infolge des Mehrverkehrs durch den Waidhaldetunnel sind vorprogrammiert.

Ungelöste Fragen



Grafik 2

Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan-Entwurf, Stand 3. Oktober 2006, mit den zwei Linienführungs-Varianten für einen Waidhaldetunnel

- Für Fussgänger und Velofahrende wird es schwieriger, die Pfingstweidstrasse zu überqueren.
- Die Auswirkungen der geplanten Rampe von der Pfingstweidstrasse direkt auf die Hardbrücke mit Lichtsignalanlage sind nicht geklärt.

Gegen die Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West sind Einsprachen und gegen den Um-/Ausbau der Hardbrücke ist ein Stimmrechtsrekurs hängig.

Folgen und Beurteilung der Faktenlage

Zeitliche Verzögerungen bei der Realisierung der von der Stadt und vom Kanton geplanten Tramlinie sind schon heute absehbar.

Bei so vielen Unsicherheiten ist es gegenüber dem Steuerzahler nicht zu verantworten, 149 Millionen Franken für das Tramprojekt und weitere 150 Millionen Franken für den Ausbau der Pfingstweidstrasse zu bewilligen. Bei der Realisierung des einen oder anderen der aufgezählten Projekte muss wieder umgebaut und angepasst werden.

3 Die S-Bahn erschliesst die Pfingstweidstrasse grösstenteils

*S-Bahnhöfe Hardbrücke und
Altstetten*

Die Haupterschliessung des Entwicklungsgebietes Zürich West durch den öffentlichen Verkehr wird zweifellos über die S-Bahnhöfe Hardbrücke und neu über den Bahnhof Altstetten erfolgen. Die beiden Bahnhöfe werden von folgenden S-Bahn-Linien bedient:

- **Bahnhof Hardbrücke: S3, S5, S6, S7, S9, S12, S15, S16**
- **Bahnhof Altstetten: S3, S9, S12, S15, IC-Züge Basel–Altstetten–Oerlikon–Flughafen**

Das Tramprojekt müsste auf diese Gegebenheit Rücksicht nehmen, macht es aber beim Bahnhof Hardbrücke nicht.

Die Umsteigedistanz vom Bahnhof Hardbrücke zur neuen Tramhaltestelle Schiffbau (Ecke Pfingstweidstrasse/Hardstrasse beträgt 330 Meter⁴, was gleich weit ist wie der Weg vom Zürcher Bahnhofplatz bis zur Uraniastrasse oder von der heutigen Endhaltestelle des Trams beim Friedhof Fluntern bis zum Zoo-Eingang (345 m).

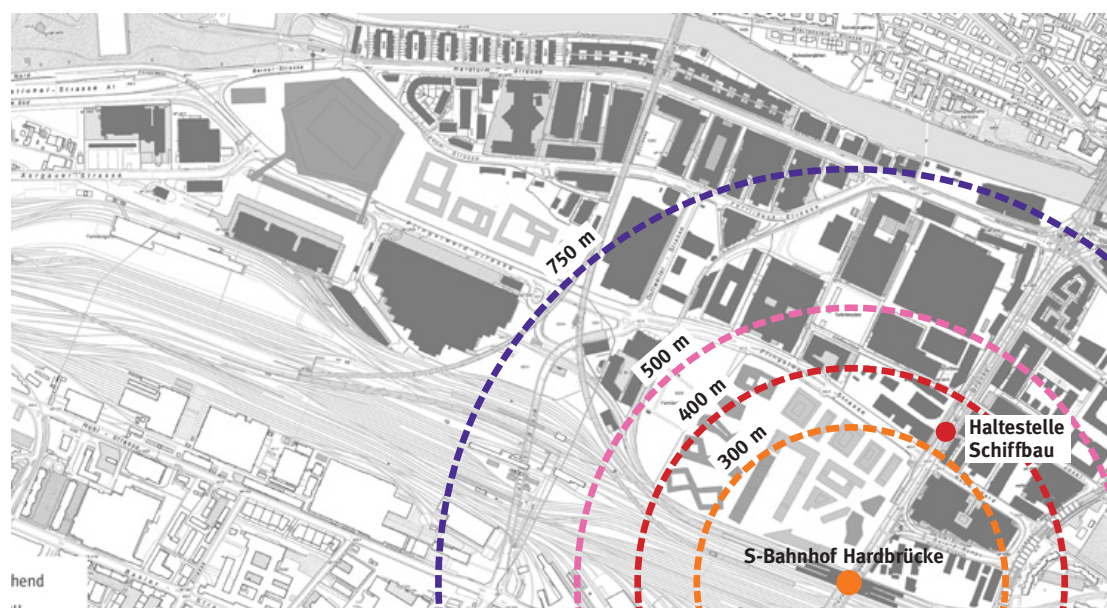
Der S-Bahnhof Hardbrücke schneidet hinsichtlich Umsteigewege S-Bahn/Tram von allen Stadtzürcher Bahnhöfen am schlechtesten ab. Der Bahnhof Hardbrücke selber ist noch nicht genügend in das Quartier eingebunden. Mit einem neuen westlichen Zugang kann die heutige Situation entscheidend verbessert werden.

Östliche Pfingstweidstrasse gilt gemäss ZVV als erschlossen

Gemäss dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gilt ein Gebiet (bei flachem Gelände) innerhalb eines Radius von 750 Metern rund um eine S-Bahn-Haltestelle als erschlossen⁵.

Das bedeutet, dass gemäss den kantonalen Richtlinien der grösste Teil von Zürich West erschlossen ist. Auch wenn man nicht so weit gehen möchte wie der ZVV mit den 750 Metern Fussweg, kann doch festgestellt werden, dass auch mit kleineren Distanzen ein wesentlicher Teil von Zürich West vom S-Bahnhof Hardbrücke aus sehr gut erreichbar ist.

Grafik 3
Einzugsbereiche des
S-Bahnhofes Hardbrücke



⁴ Siehe Konzessionsgesuch der VBZ für das Tram Zürich West vom 30. April 2004, Seite 7.

⁵ Siehe Anhang «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr» vom 14. Dezember 1988, § 4.

4 Das Tramprojekt selber ist fragwürdig

Die neue Tramlinie besteht aus zwei Abschnitten:

- Bahnhof Altstetten Nord – Hardturm-Stadion
- Hardturm-Stadion – Pflingstweidstrasse – Hardstrasse – Escher-Wyss-Platz

Abschnitt Altstetten – Hardturm-Stadion unproblematisch

Mit der direkten Tramstrecke⁶ vom Bahnhof Altstetten Nord bis Hardturm-Stadion können die öV-Pendler aus dem Westen der Stadt (Limmattal, Aargau usw.) in die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete an der Hardturmstrasse, am Escher-Wyss-Platz bis zum Limmatplatz gelangen. Deshalb ist dieser Abschnitt weitgehend unbestritten.

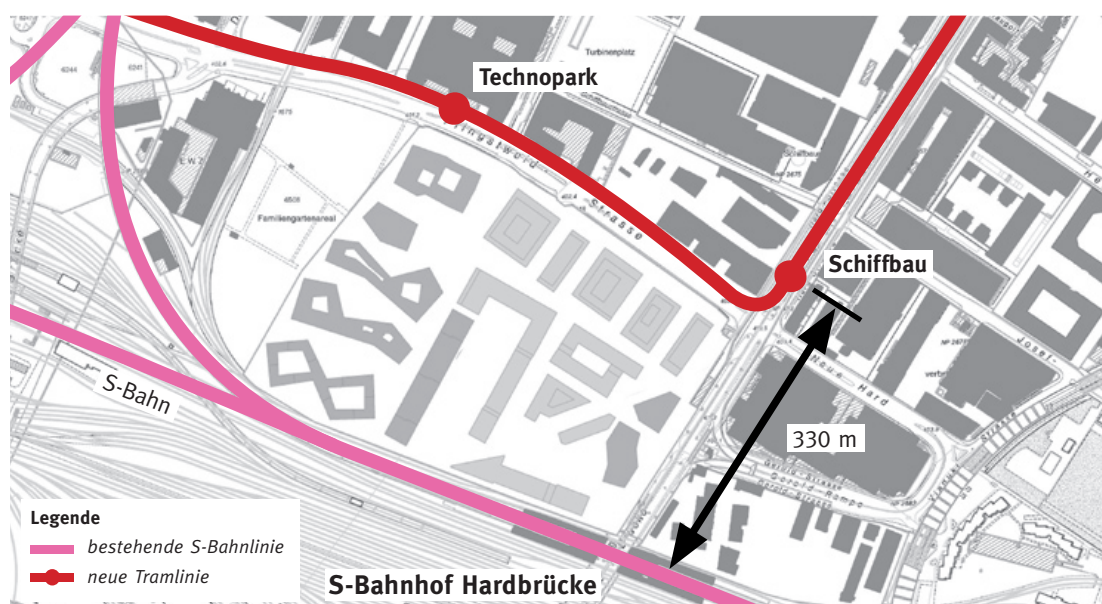
Abschnitt Pflingstweidstrasse entspricht nicht den Kundenwünschen

Der mit dem SN 1.4.1 gekoppelte Tramabschnitt Pflingstweidstrasse ist auch aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs sehr fragwürdig.

Problematischer Teil

- Die öV-Benutzer bevorzugen möglichst direkte und möglichst schnelle Wege. Deshalb ist zu erwarten, dass die Quartierbevölkerung und die Beschäftigten aus dem Raum Hardturm-Stadion weiterhin die Tramlinie 4 via Hardturmstrasse–Limmatstrasse benutzen. Wer in Fussnähe zur S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke wohnt oder arbeitet (innerhalb eines Radius von ca. 600 m), wählt die S-Bahn.
- Der Anschluss der von Kanton und Stadt geplanten Tramlinie an den S-Bahnhof Hardbrücke ist ausgesprochen schlecht. So beträgt die Umsteige-Distanz vom S-Bahnhof Hardbrücke zur Tramhaltestelle Schiffbau ca. 330 Meter⁷ (siehe Grafik 3). Mit dem Tram Zürich West würde dadurch von allen stadtzürcherischen S-Bahnhöfen die absolut schlechteste Verknüpfung S-Bahn/Tram geschaffen. Für Pendler aus der Region sind kurze Umsteigewege an den S-Bahnhöfen einer der entscheidendsten Faktoren bezüglich Wahl der Verkehrsmittel (Auto oder öffentlicher Verkehr).

*Schlechte Verknüpfung
S-Bahn/Tram*



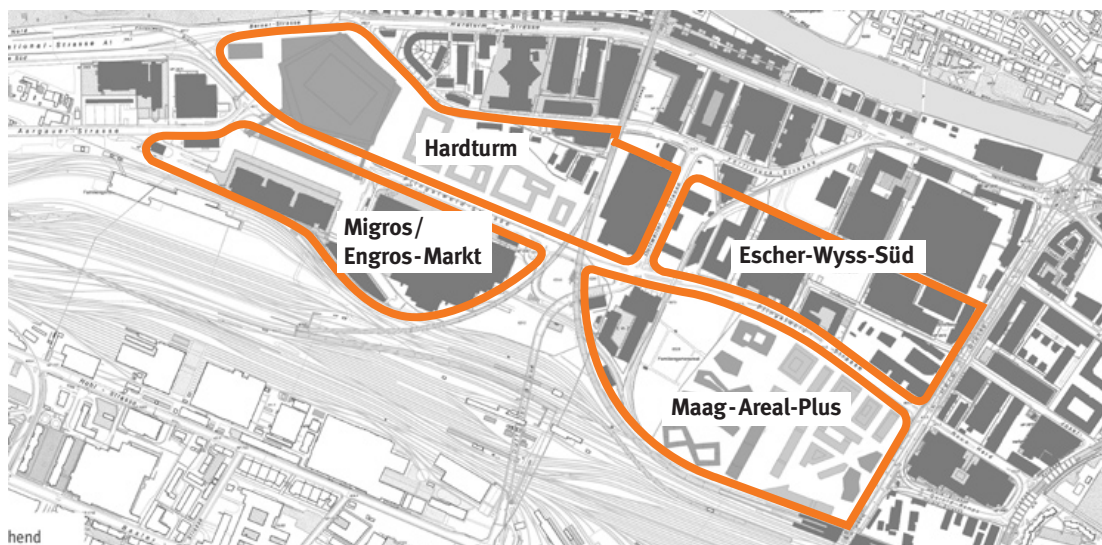
⁶ Anzumerken ist, dass das Tramprojekt im Bereich Bahnhof Altstetten – wie das offizielle Projekt – noch nicht ausgereift ist, da die Durchbindung zum Bereich **Bahnhof Altstetten Süd** (Hohlstrasse, Altstetterplatz) fehlt.

⁷ Siehe Konzessionsgesuch der VBZ für das Tram Zürich West vom 30. April 2004, Seite 7.

5 Flächen-Nutzungen

Grafik 4

Vier durchfahrene Quadranten



Quadrant Maag-Areal-Plus

Wohn- und Arbeitsplätze in den vier Quadranten heute und 2015

Arbeitsplätze heute	450	Einwohnerzahl heute	10
Arbeitsplätze im Jahr 2015	4500	Einwohnerzahl im Jahr 2015	1800

Beurteilung hinsichtlich Trambenützung: Der Quadrant ist vom S-Bahnhof Hardbrücke zu Fuss gut erreichbar. Mit einem neuen Zugang West wird diese Situation zusätzlich verbessert. Das Tram wird nicht benutzt, weil die Umsteigedistanz zu gross und mit Umwegen verbunden ist.

Quadrant Escher-Wyss-Süd

Arbeitsplätze heute	3000	Einwohnerzahl heute	700
Arbeitsplätze im Jahr 2015	5000	Einwohnerzahl im Jahr 2015	1000

Beurteilung hinsichtlich Trambenützung: Auch dieser Quadrant ist vom S-Bahnhof Hardbrücke zu Fuss sehr gut erreichbar. Die Tramhaltestelle Schiffbau wird kaum jemand benutzen.

Quadrant Hardturm

Arbeitsplätze heute	k. A.	Einwohnerzahl	50
Arbeitsplätze im Jahr 2015	5000 ⁸	Einwohnerzahl im Jahr 2015	2000

Beurteilung hinsichtlich Trambenützung: Die Wege vom Toni-Komplex (künftig Fachhochschule mit ca. 1600 Arbeitsplätzen bzw. 2800 Studienplätzen zum S-Bahnhof Hardbrücke sind für das Tram nur zum Teil interessant. In Richtung Hauptbahnhof wird sehr wahrscheinlich eher die Tramlinie 4 (neu Linie 10) benützt werden, weil diese Linie direkter und ohne Umwege verkehrt. Der übrige Quadrant ist tram- und buskompatibel. Er liegt nicht in Fussgängerdistanz zum S-Bahnhof Hardbrücke. Die Zahl der Beschäftigten und der Einwohner ist jedoch zu gering, als dass sich eine Tramlinie rechtfertigen würde.

Quadrant Migros/Engros-Markt

Arbeitsplätze heute	1500	Einwohnerzahl heute	keine
Arbeitsplätze im Jahr 2015	1500	Einwohnerzahl im Jahr 2015	keine

Beurteilung hinsichtlich Trambenützung: Dieser Quadrant ist tram- und buskompatibel. Er liegt nicht in Fussgängerdistanz zum S-Bahnhof Hardbrücke. In diesem Quadranten werden in absehbarer Zeit kaum grössere Umnutzungen vorgenommen. Die Zahl der Beschäftigten ist zu gering, als dass sich eine Tramlinie rechtfertigen würde.

⁸ Davon: Stadion 1400 Arbeitsplätze; Toni-Komplex 1600 Arbeitsplätze.

6 Prognosemodell

Die Nachfrage-Analyse der VBZ für das Tram Zürich West ist unrealistisch, geht doch deren Belastungsplan von der Gesamtzahl aller Wohn- und Arbeitsplätze in Zürich West¹ für die Nachfrage-Potenziale der neuen Tramlinie aus und kommt demzufolge auf rund 23 500 Trampassagiere pro Tag (ca. 11 000 bzw. 12 000 Passagiere/Richtung). Diese Annahme ist nicht realistisch.

Korrektur der VBZ-Nachfrage-Analyse für das Tram nötig

Begründung: Der wichtigste Anknüpfungspunkt von Zürich West wird auch künftig der S-Bahnhof Hardbrücke mit seinen acht S-Bahn-Linien sein. In einem Umkreis von ca. 600 Metern (Fussdistanz) liegt der grösste Teil aller Arbeits- und Wohnplätze der Quadranten Maag-ArealPlus und Escher-Wyss-Süd. Im Quadranten Migros/Engros-Markt werden die Nutzungen auf lange Sicht konstant bleiben.

Für die Frequenzprognosen der Tramlinie kann nur der Quadrant Hardturm inkl. der Toni-Komplex mit maximal ca. 2000 Einwohnern und 5000 Arbeitsplätzen herangezogen werden (nach Vollausbau ab 2015, jedoch ohne Stadion-Grossveranstaltungen und ohne Shoppingcenternutzung).

Bei gleichen Berechnungsgrundlagen wie im städtischen Verkehrsmodell², jedoch mit nach unten korrigierten Verkehrspotenzialen für die Arbeitsplätze, resultieren auf der neuen Linie im allergünstigsten Fall ca. 9000–12 000 Passagiere/Tag, bzw. 4500–6000 Passagiere/Richtung/Tag (Abend-Spitzenstunde ca. 500–700 Passagiere/Richtung).

Busbetrieb S-Bahnhof Hardbrücke – Pfingstweidstrasse ist ideal

Mit einem Busbetrieb im 7,5-Minuten-Takt im Spitzenverkehr und einem 15-Minuten-Takt in den Randzeiten mit Doppelgelenkbussen mit 62 Sitzplätzen und 69 Stehplätzen³ können pro Tag ca. 36 000 Passagiere/Tag (18 000 Personen/Richtung) befördert werden. In der Spitzenstunde vermag eine Buslinie etwa 2000 Passagiere, d.h. 1000 Passagiere/Richtung zu befördern.

Ein Busbetrieb in der Pfingstweidstrasse kann also auf weite Sicht die zu erwartenden Passagiere problemlos befördern, was auch die VBZ bestätigen⁴. Dieser Bus soll über die Hardbrücke (via Haltestelle der VBZ-Buslinien 33 und 72) geführt werden. Damit entstehen kurze Umsteigewege zwischen S-Bahn und Bus. Die öV-Benützer werden diese Buslinie tatsächlich benutzen, weil sie den individuellen Fahrwünschen Rechnung trägt.

¹ 30 000 Arbeitsplätze, Ausbaugrad 80%; 6500 Einwohner.

² Spezifisches Verkehrspotenzial (SVP): 3.5 Fahrten/Tag/Einwohner, 3.5–3,8 Fahrten/Tag/Arbeitsplatz, Modal-Split öV / MIV: 46% / 54%.

³ 2 Personen/m², 136 Kurse/Tag (5–20 Uhr 8 Kurse/h, 20–24 Uhr 4 Kurse/h).

⁴ Siehe «Lebensqualität auf der ganzen Linie, Das VBZ-Netz 2025», Synthesebericht der VBZ, Juli 2006, Seite 59, Figur 27, bzw. auf der Rückseite.

7 Die Lösung: Etappierung

Angesichts der vielen ungelösten Fragen rund um den Bereich Pfingstweidstrasse empfiehlt sich eine Etappierung des Trams Zürich West.

*Sofortmassnahmen:
Bus und Westausgang*

Zur besseren Erschliessung der Pfingstweidstrasse empfiehlt sich die Einrichtung einer neuen Buslinie von Aussersihl (z.B. vom Albisriederplatz) über die Hardstrasse – S-Bahnhof Hardbrücke in die Pfingstweidstrasse zum Stadion Hardturm und als Vorlaufbetrieb zum Bahnhof Altstetten Nord ❶. Die Buslinie 54 ❷ vom Escher-Wyss-Platz wird weiter beibehalten.

Mit einem neuen Zugang West zum S-Bahnhof Hardbrücke ❸ liegen die Quadranten Maag-Areal-Plus und auch Teile des Quadranten Escher-Wyss-Süd noch näher an der S-Bahn.

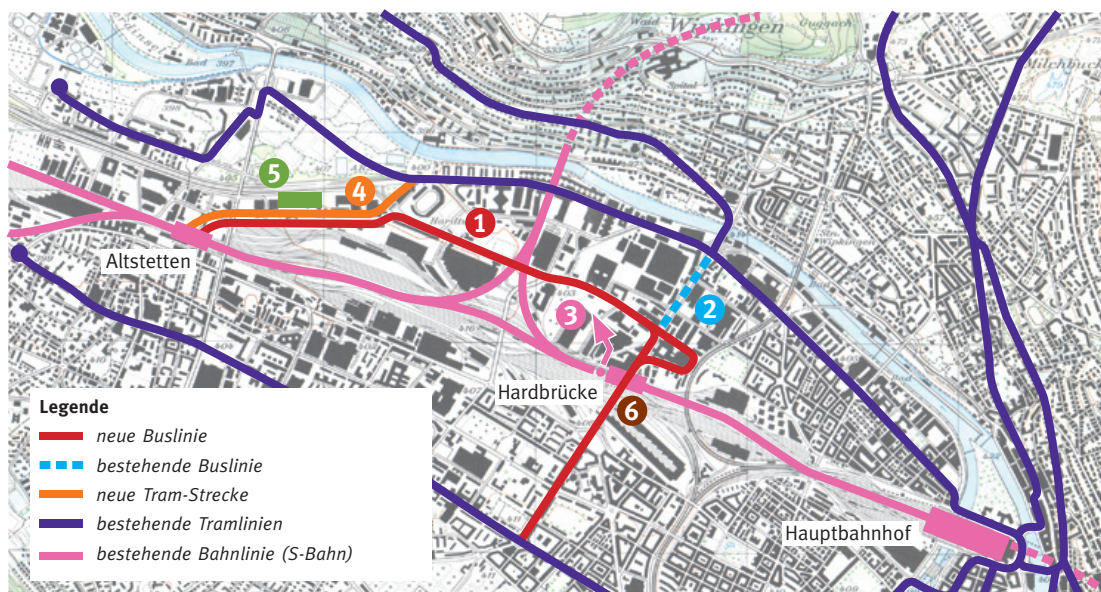
*Tramprojekt:
Altstetten – Stadion*

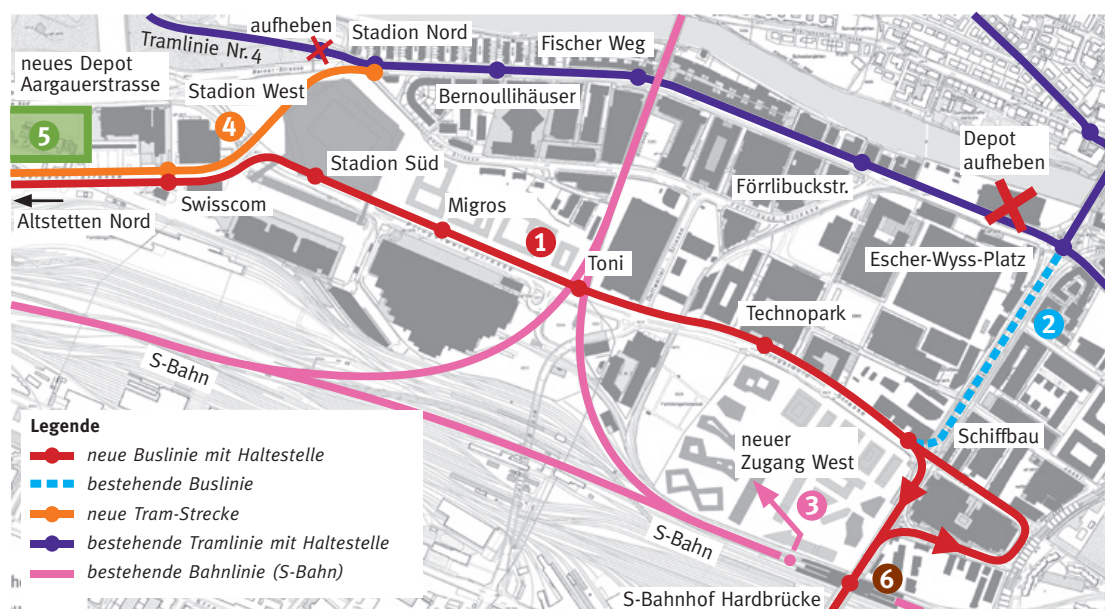
Der unbestrittene Tram-Ast vom Bahnhof Altstetten Nord zum Stadion Hardturm mit der Verbindungsstrecke zur bestehenden Tramlinie 4 (neu Linie 10) in der Hardturmstrasse ❹ kann zusammen mit dem Neubau des Tram-Depots an der Aargauerstrasse ❺ gemäss regionalem Richtplan erstellt werden. Mit diesem Tram-Ast können die öV-Reisenden aus dem Westen (Limmat, Aargau) bereits ab Bahnhof Altstetten in direkter Fahrt zur Hardturmstrasse – Escher-Wyss-Platz, d.h. nach Zürich West gebracht werden. Damit werden zeitraubende Rückwärtsfahrten vermieden und die Pendler aus den erwähnten Gebieten können motiviert werden, den öV zu benützen. Ausserdem erschliesst diese Tramstrecke das Industriegebiet nördlich der Aargauerstrasse.

Fehlende Dringlichkeit

Der Tram-Ast Hardturm-Stadion – Pfingstweidstrasse – Hardstrasse – Escher-Wyss-Platz kann zurückgestellt werden.

Grafik 5
Übersichtsplan
(Landeskarte Nr. 1091)





Grafik 6
Lösung fokussiert auf
Zürich West

Ferner:

- Vollausbau der S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke (Behebung des Engpasses Mittelperron, Ausgang Ost etc.) ⑥.
- Verlängerung der Tramlinie 8 vom Hardplatz über die Hardbrücke zur Pfingstweidstrasse
- Überlegungen zur Zukunft der Achse Hardbrücke (z.B. Tangential-Tramlinie Bucheggplatz – Albisriederplatz)
- Prüfung neuer S-Bahn-Haltestellen (z.B. Hardbrücke Süd)

Parallel dazu sollen ohne Zeitdruck folgende Projekte angegangen werden:

- Ausarbeitung einer **siedlungsorientierten Strassenvorlage** (Boulevard mit Betonung auf Lebensqualität und nicht nur auf Verkehr). In einer siedlungsorientierten Pfingstweidstrasse muss auch eine Mittellage des Trams geprüft werden.
- Vertiefte Prüfung der Frage, ob die Hardbrücke im Sinne der Visionen Zürich West im Bereich Wipkingerplatz – Pfingstweidstrasse entfernt und der frühere Zustand mit einer ebenerdigen Strasse wiederhergestellt werden könnte.

Exkurs: Tramdepot Zürich West

(Grundlagen: Berichte Wüst & Partner vom 6. Juni 2006 mit Ergänzungen vom 9. Nov. 2006)

- Das heutige Tramdepot Hard beim Escher-Wyss-Platz kann künftigen VBZ-Bedürfnissen nicht mehr genügen. Die Platzverhältnisse sind sehr beschränkt. Im regionalen Richtplan ist deshalb ein Standort an der Aargauerstrasse für ein neues Depot eingetragen.
- Das dortige städtische Areal bietet Platz für die doppelte Grösse des heutigen Depots und der an diesem Ort geplanten Erweiterungen.
- Eine Erstellung auf der heute sehr schwach genutzten Industrielfläche ist einfacher als am alten Ort.
- Eine kombinierte Nutzung des Grundstückes Hard für VBZ-Depot, Wohnen und Gewerbe ist weder architektonisch noch ästhetisch befriedigend lösbar (Tramlärm infolge ein- und ausfahrender Trams zu fast jeder Tages- und Nachtzeit, Nutzungen stören sich gegenseitig).
- Mit einer Verlegung des Depots an die Aargauerstrasse können am heutigen Standort städtebaulich überzeugende Lösungen realisiert werden. Die denkmalgeschützten Bauteile können problemlos in eine Neuüberbauung integriert werden. *Ein neuer Projektwettbewerb für dieses Areal erhält zusätzliche Bedeutung.*
- Eine Depotverlegung ist für die VBZ wirtschaftlich interessant.

Anhang

Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)

(vom 14. Dezember 1988)¹

Der Regierungsrat,

gestützt auf § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988²,

beschliesst:

Erschliessung
a) Grundsatz

§ 4. Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen werden mit mindestens einer Haltestelle erschlossen. Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen.

Der Wert gemäss Absatz 1 kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

Die Siedlungsgebiete gelten als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- a) 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- b) 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.