Stadt Zürich
Gemeinderat

Stadt Zürich
Gemeinderat
Parlamentsdienste
Stadthausquai 17
Postfach, 8022 Zürich

Tel 044 412 31 10
Fax 044 412 31 12
gemeinderat@zuerich.ch
www.gemeinderat-zuerich.ch

Auszug aus dem substanziellen Protokoll
128. Ratssitzung vom 13. Juni 2012

2807. 2011/475
Dringliche Motion von Hans Jörg Käppeli (SP) und Guido Trevisan (GLP) vom 07.12.2011:
Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof unter hälftiger Beteiligung des ZVV

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab.

Hans Jörg Käppeli (SP) *begründet die Dringliche Motion (vergleiche Protokoll-Nr. 2085/2011): Es geht hier nicht um einen Objektkredit, sondern um einen Planungskredit. Die Planung muss jetzt gestartet werden zusammen mit dem ZVV. Schnittstellen und Linienführung müssen geklärt und die Finanzierung muss gesichert werden. Bei der Buslinie 31 handelt es sich um eine der am stärksten belasteten Linien. Sie ist reif für die Umstellung auf das Tram. Das Gebiet entlang dieser Linie boomt und muss rechtzeitig mit einem leistungsfähigen ÖV erschlossen werden. Besonders wichtig sind die Schnittstellen am HB, am Hardplatz und am Bahnhof Altstetten. Die vom Stadtrat erwähnte Studie zum Tram 1 aus dem Jahr 2003 ist überholt und ungenügend. Die Randbedingungen haben sich inzwischen geändert. Die Studie zum Tram 1 schlägt beim Hauptbahnhof vor, dass das Tram vom Bahnhofplatz zweispurig über die Postbrücke zur Sihlpost fährt und dann in die Lagerstrasse einbiegt. Es wäre einfacher, die Linie vom Löwenplatz her über die Gessnerbrücke in die Lagerstrasse zu führen. Erwähnt wird auch die Netzstudie 2025 beziehungsweise 2030. Es handelt sich dabei nicht um eine konkrete Planung. Der Stadtrat weiss allerdings heute schon, dass ein Tram für Affoltern nötig ist, obwohl die Studie 2025 noch das Gegenteil besagte. Auch die Verlegung der Tramlinie 2 wird in der Studie noch nicht erwähnt, ist jetzt aber bereits projektiert. Es geht um eine zuverlässige Planung für das Tram 1, damit Vorinvestitionen nicht vergeblich sind. Zur Finanzierung: Der ZVV muss von Beginn an dabei sein. Die Finanzierung ist primär eine Sache des Kantons und mit dem Agglomerationsprogramm des Bundes gäbe es noch zusätzlich Geld. Selbstverständlich streben wir eine volle Finanzierung durch Bund und Kanton an. Weshalb wird in der Motion von mindestens 50 % gesprochen? Es existieren andere Projekte in der Stadt Zürich – wesentliche Teile davon werden durch die Stadt finanziert. Bei Tramprojekten ist dies nicht der Fall. Die Finanzierung für die Projektierung des Trams über die Hardbrücke ging ausschliesslich zulasten des ZVV. Beim Tram 1 soll dies nun ebenfalls so ablaufen. Das Ziel ist eine Kostengutsprache vom ZVV. Am Beispiel der Tramlinie über die Hardbrücke können wir sehen, dass sich die Investitionsanteile der Stadt im Bereich von 10 % des Gesamtvolumens bewegen. Wir erwarten vom Stadtrat eine Weisung für einen ersten Planungsschritt. Im günstigsten Fall gibt es einen Bruttokredit, der vollständig durch Kostengutsprachen gedeckt ist.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Andres Türler: *Die gewünschte Linie wurde in die Planung der VBZ aufgenommen und vom Regierungsrat und vom Kantonsrat abgesegnet. Momentan wird die Tramnetzstudie 2025 überarbeitet und voraussichtlich Ende Jahr vorgelegt werden. Es wäre jedoch zu viel erwartet, dass es bezüglich der Tramlinie 1 in der Priorisierung eine Änderung geben würde. Die Planungskosten werden vom Kanton übernommen. Dieser bestimmt dann auch, wo geplant wird. Gibt der Kanton das Geld nicht frei, erfolgt keine Planung. Würden wir jetzt mit der Planung beginnen, ginge das vollumfänglich zulasten der Stadtkasse. Bezüglich einer weiteren Planung ist keine Eile angesagt. Wir haben die Kapazitäten im Griff. Es ist geplant, dass die Limmattalbahn und die Tramlinie 2 bis an den Bahnhof Altstetten führen sollen. Es ist kein Geld vorhanden für eine weitere Planung und es fehlt auch das notwendige Personal. Die Stadt ist ausgelastet mit Projekten wie etwa Altstetten, Affoltern oder Rosengarten. Die Bedenken der Motionäre, man könnte planungsmässig etwas verpassen, sind unbegründet. Die Linienführung ist geklärt, die Baulinien sind rechtskräftig. Die heutige Planungstiefe genügt, um die Gefahr von Fehlinvestitionen zu bannen. Die Motion ist nicht nötig und die Zeit würde nicht reichen, um die Motion zu erfüllen. Bei der Tramlinie über die Hardbrücke lag eine andere Ausgangslage vor. Sowohl Kanton wie Stadt stuften diese Tramlinie als Projekt erster Priorität ein. Selbst bei diesem Projekt konnte jedoch nicht alles zeitgerecht erfüllt werden. Das Risiko ist gross, dass in sechs Jahren eine gemeinderätliche Kommission für die Planung der Tramlinie 1 gewählt werden müsste, weil Zeit, Geld und Personal nicht ausreichen. Zudem: Würde der Gemeinderat die Motion überweisen, bei der die Stadt mindestens die Hälfte der Planungskosten übernehmen würde, würde der Kanton genau darauf achten, dass er keinesfalls mehr als die Hälfte bezahlen muss. Ich bitte Sie, die Motion als Postulat zu überweisen. Dann könnten wir rechtzeitig eine gute Lösung vorlegen.*

Weitere Wortmeldungen:

Guido Trevisan (GLP): *Wir haben nichts dagegen, wenn der ZVV die Kosten zu 100 % übernimmt. Die von Hans Jörg Käppeli (SP) erwähnten 50 % sind nicht zwingend. Doch es muss ein Entscheid gefällt, die Linienführung muss festgesetzt und die Finanzierung muss verbindlich vereinbart werden. Diese Tramlinie hat Priorität. Die Zeit drängt, denn der Infrastrukturfonds des Bundes stellt bis ins Jahr 2027 total über 20 Milliarden Franken zur Verfügung, darunter 6 Milliarden Franken für den Agglomerationsverkehr. Bereits nächstes Jahr beantragt der Bundesrat dem Parlament die zweite Tranche, die ab 2015 umgesetzt werden soll. In der dritten Tranche bis Ende 2027 sind nur noch Reserven budgetiert. Wollen wir die Tramlinie 1, müssen wir heute ein klares Zeichen setzen. Die Buslinie 31 zählt zu den am stärksten ausgelasteten Buslinien. Sie muss deshalb als nächstes zu einer Tramlinie umfunktioniert werden. Dadurch kann die Kapazität gesteigert werden. Gemäss der Motionsantwort des Stadtrats wird die Nachfrage nach der Buslinie 31 auf gewissen Teilstrecken um weitere 15 % steigen. Die Motion entspricht*

der Nachfrageökonomie des Stadtrats für neue Tram- und Buslinien. Sie entspricht ebenfalls der Städteinitiative und der 2000-Watt-Gesellschaft. Es ist unsere Aufgabe, dem Stadtrat strategische Schwerpunkte vorzugeben. Mit einem Ja zu dieser Motion geben wir dem Stadtrat ein klares Zeichen, welche Projekte vom Kanton priorisiert werden sollten. Die Motion stellt unserer Meinung nach für die Umsetzung anderer Projekte kein Hindernis dar.

Roland Scheck (SVP): *Die Motion verlangt ein Tram vom Bahnhof Altstetten zum Hauptbahnhof. Doch zwischen den beiden Bahnhöfen existieren bereits Zugverbindungen. Es ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll, ein Tram von Bahnhof zu Bahnhof zu führen, und dies auf einer Strecke, die zu Spitzenzeiten bereits im 3-Minutentakt über direkte Zugsverbindungen verfügt. Wir teilen die Begründungen des Stadtrats weitestgehend. Die Motion würde den konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan des Kantons stören und dadurch alle anderen ÖV-Vorhaben gefährden, die weitaus höhere Priorität haben. Warum wird vom Kanton nur eine hälftige Beteiligung gefordert, wenn es doch heute üblich ist, dass städtische ÖV-Projekte vollständig über Staatsbeiträge finanziert werden? Die Stadt darf nicht mit einer derart nachteiligen Vorgabe in eine Verhandlung mit dem Kanton geschickt werden. Für ein solches Tram sind auch keine Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds zu erwarten. Die SVP wird die Motion nicht unterstützen.*

Alecs Recher (AL): *Wir verstehen, dass zwischen den beiden Bahnhöfen eine Feinverteilung in Form eines Trams gewünscht wird. Für uns ist aber die Linienführung ein entscheidender Punkt. Ein Quartier darf nicht darunter leiden, dass massiv in die bestehende Quartierstruktur eingegriffen wird. Der zweite wichtige Punkt ist die Finanzierung. Wir sind der Meinung, dass bei den Finanzen andere Prioritäten vorliegen. Das Tram Affoltern hat hier die höhere Priorität. Wir erachten auch als problematisch, dass das Anliegen als Motion eingereicht wurde. Innerhalb von zwei Jahren alles durchzubringen, wäre ein unnötiger Stress und angesichts der Priorisierung der anderen Tramprojekte eine neue, falsche Prioritätensetzung. Besonders bei der Planung der Linienführung würde noch etwas mehr Zeit benötigt. Aus all diesen Gründen möchten wir eine Textänderung beantragen, die die Motion auch in ein Postulat umwandeln würde: «Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, mit dem ZVV eine Linienführung zu evaluieren für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof (Tramlinie 1), welche weitgehend im bestehenden Strassenraum geführt wird und höchstens minimale Eingriffe in die Quartierstruktur auslöst.» Der Teil mit der mindestens hälftigen Beteiligung an den Planungskosten würde somit gestrichen. Unser Hauptanliegen ist, dass man bei der Linienführung soweit wie möglich im bestehenden Strassenraum bleibt.*

Joachim Hagger (FDP): *Die FDP lehnt die Motion aus drei Gründen ab. Erstens: Will man weitergehende Planungsaufgaben anpacken, geschieht dies immer mit der Absicht, dass die Realisierung auch innerhalb nützlicher Frist erfolgt. Doch beim Tramausbau sind momentan andere Prioritäten vorhanden. Werden nun die Planungsarbeiten der Linie 1 im Detail weitergeführt, steht man am Ende mit einer Planungsleiche da. Das,*

was an Raumsicherung gemacht werden muss, wurde bereits erfüllt und reicht für die Planung der Tramlinie aus. Zweiter Punkt: Wir möchten kein Präjudiz schaffen, dass sich die Stadt an Kosten beteiligt, die vom ZVV übernommen werden müssen. Es sollte eine Kostenübernahme zu 100 % seitens des ZVV gefordert werden. Ansonsten würde eine falsche Botschaft gesendet. Zum dritten haben wir den Eindruck, dass mit einer Motion ein zeitlicher Druck aufgebaut wird. Beim Kanton und der Stadt haben andere Projekte Priorität und auch das Personal wurde für andere Projekte eingestellt. Mit einer Zwängerei bei diesem Projekt erreichen wir kein gutes Resultat.

Christoph Spiess (SD): *Hinter dieser Motion steht die Vorstellung, dass das Verkehrsbedürfnis in der Stadt zwangsläufig steigen muss. Die Stadt stellt sich vor, dass ihre Bevölkerungszahl im nächsten Jahrzehnt auf 450 000 steigen wird. Dabei wird jeweils von den Steuereinnahmen und Perspektiven gesprochen, die dadurch entstehen sollen. Es wird vom international bedeutenden Metropolitanraum geschwärmt, in dem Zürich den Kern darstellt. Deshalb müsse man das Potenzial für immer mehr Wohn- und Arbeitsraum ausschöpfen. Die Auswirkungen auf die Menschen gehen dabei vergessen. Wir leben nicht besser, wenn mehr Menschen auf engem Raum zusammenwohnen, und wir haben davon auch keinen finanziellen Gewinn. Es geht immer nur um massivste Investitionen in zusätzliche Infrastruktur. Für die Menschen in der Stadt jedoch wird es enger und die Lebensqualität sinkt. Deshalb lehnen wir diese Bestrebungen generell ab.*

Markus Knauss (Grüne): *Zwischen den beiden Bahnhöfen finden Gebietsent- wicklungen statt. In Altstetten herrscht aber seit langer Zeit eine auf das Auto aus- gerichtete Verkehrsplanung vor – sehr gut am Beispiel Letzigrund ersichtlich. In der Stadt Zürich läuft die Entwicklung anders. Das Einkaufszentrum Sihlcity hat den Letzipark innert fünf Jahren bezüglich Umsatz bei Weitem übertroffen und verfügt dabei nur über die Hälfte der Parkplätze. Der Kanton möchte die Limmattalbahn entwickeln. Doch diese endet beim Bahnhof Altstetten. Die Leute müssen auf den relativ störungs- anfälligen Bus 31 umsteigen. Die Limmattalbahn ist nicht billig, und das Ziel ist nicht eine Veränderung in der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrs- mittel. Es geht dort nur um Arealentwicklung. In der Stadt Zürich haben wir klar andere Vorgaben. Wir wollen nicht nur Areal entwickeln, sondern zugleich Verkehrspolitik betreiben. Daher wäre es sinnvoll, sich Gedanken über die Brennpunkte der Stadt- entwicklung zu machen und diese Tramlinie zu planen. Noch kurz zur Motionsantwort: In der Motion steht nirgends, dass man die Hälfte der Gesamtinvestitionen bezahlt. Es soll lediglich Geld ausgegeben werden für einen Konzeptentscheid, bei dem man gemeinsam mit dem ZVV über die Finanzierungen sprechen will. Weiter wurde in der Antwort ausgeführt, dass man alles im Griff habe mit den Kapazitäten. Doch die VBZ haben den Taktfahrplan der Tramlinien von sechs auf siebeneinhalb Minuten geändert, weil festgestellt wurde, dass es nichts bringt, wenn man immer mehr Busse auf der gleichen Strecke fahren lässt. So entsteht nur noch mehr Stau. Deshalb sind wir der Meinung, dass man dieses Projekt wagen und es auch als Motion überweisen sollte. Es geht momentan noch nicht um das grosse Geld. Später wird man selbstverständlich mit dem Kanton verhandeln müssen, wer das Projekt bezahlt.*

Niklaus Scherr (AL): *Die Diskussion scheint mir etwas merkwürdig und widersprüchlich. Der Stadtrat hat uns gebeten, ihn von der Erfüllung der Motion für einen Busvorläufer auf dieser Linie zu entbinden. Wir haben diesem Wunsch stattgegeben. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis hat aber viel mit der Linienführung zu tun. Wir wollen nämlich nicht einer Optimierung von Bus zu Tram im Wege stehen. Doch ob man einen Busvorläufer oder ein Tram macht, spielt keine Rolle. Die Frage ist das Trassee. Auch die Situation am Bahnhof Altstetten bleibt ungelöst. Doch dieses Problem läuft unabhängig von der Diskussion um die Linie 1. Ein drittes Problem: Die Konzeptstudie aus dem Jahre 2003 zur Tramlinie 1 vermittelt den Eindruck, man könne frei über Parzellen und Landentschädigungen verfügen. Vielleicht müsste man aber auch über eine Variante «Neufrankengasse light» nachdenken. Wir können ebenso die Frage der Militärstrasse wieder diskutieren. Es steht alles wieder zur Diskussion. Wir haben keinen Busvorläufer, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmt, weil die Finanzen der Stadt nicht darauf ausgerichtet sind. Deshalb erachte ich den von Alecs Recher (AL) vorgeschlagenen Zusatz als sinnvoll. Wir müssen überlegen, ob wir nicht schneller zu einer Realisierung kommen, wenn wir eine schonende Variante planen. Wenn man zur Weisung zum Busvorläufer gestanden wäre, hätten wir jetzt einen normalen referendumspolitischen Entscheid fällen können.*

Jean-Claude Virchaux (CVP): *Ich schliesse mich den Argumenten von Markus Knauss (Grüne) weitgehend an. Doch wir ziehen eine andere Schlussfolgerung. Die verbindliche Festlegung der Finanzierung in dieser Motion ist ein Grundlagenirrtum. Spätestens nach der Antwort des Stadtrats hätte die Motion zurückgezogen werden müssen. Es ist nicht richtig, wenn man irgendwelche Partikularinteressen herausnimmt und mit aller Gewalt durchzwängen will. Affoltern wartet schon lange auf ein Tram. Wir müssen die Gesamtsituation im Auge behalten. Deshalb können wir die Motion nicht unterstützen, befürworten allerdings deren Umwandlung in ein Postulat.*

Hans Jörg Käppeli (SP) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 61 gegen 56 Stimmen dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat