

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 167. Ratssitzung vom 20. März 2013**

### **3744. 2012/380**

#### **Weisung vom 31.10.2012:**

**Verkehrsbetriebe und Tiefbauamt, Objektkredit von 11,424 Millionen Franken für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke und Anpassungen des Zugangs zum Bahnhof Hardbrücke, Objektkredit von 2,67 Millionen Franken für einen Convenience-Store am Hardplatz**

Antrag des Stadtrats

1. Unter Vorbehalt der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr und der Kreditbewilligung für den Anteil des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe wird ein Objektkredit von 11,424 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke einschliesslich Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke bewilligt.

Es wird davon Vormerk genommen, dass sich der Beitrag der Stadt Zürich gemäss Ziff. 1 gemäss den vereinbarten Kostenteilern anteilmässig vermindern wird, sofern der Bund Beiträge aus dem Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen leistet.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

2. Unter Vorbehalt der Zustimmung zu Ziff. 1 wird für den Convenience-Store am Hardplatz ein Objektkredit von 2,67 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Simone Brander (SP):** Die Tramverbindung Hardbrücke ist im regionalen und im kantonalen Richtplan eingetragen und stellt nach dem Tram Zürich-West die zweite Etappe der Liniennetzentwicklungsstudie 2025 der Verkehrsbetriebe (VBZ) dar. Auch ist sie im Strategiebericht bis 2016 des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) enthalten. Es wird erwartet, dass sich der Bund mit 35 % an den Gesamtkosten beteiligen wird. Stadt und Kanton haben eine prozentuale Kostenteilung vereinbart. Die neue Tramverbindung soll den Betrieb mit dem Fahrplanwechsel 2017 aufnehmen. Der Bahnhof Hardbrücke wird in Zukunft zum fünftgrössten Bahnhof der Schweiz. Zur Entschärfung der heutigen Engpässe braucht es deshalb neue Zugänge, ohne dass dadurch ein zukünftiger kompletter Neubau verhindert würde. Die Aufteilung der Fahrspuren auf der Hardbrücke

*bleibt in den Grundzügen gleich. Die Leistungsfähigkeit des MIV bleibt erhalten. Anstelle des bisherigen Kiosks wird unter der Hardbrücke ein Convenience-Store geführt. Die Tramhaltestellen am Hardplatz werden neu gebaut und behindertengerecht gestaltet. Der Platz erhält eine neue Bepflanzung, und es entstehen 100 neue Veloabstellplätze. Die Kommissionsmehrheit begrüsst die neue Tramverbindung und findet es sinnvoll, dass der Bahnhof Hardbrücke besser an den ÖV angebunden wird. Im Gegensatz zu Bussen bringt das Tram mehr Kapazität und stabilere Verbindungen. Da in Zukunft doppelt so viele Leute am Bahnhof Hardbrücke verkehren werden, braucht es dringend Anpassungen. Eine neue Gesamtlösung des Bahnhofs Hardbrücke wird dadurch nicht verhindert. Die Finanzierung ist solide aufgegleist. Wir sind zuversichtlich, dass der Bund seinen Beitrag zahlen wird. Über die gemeinsame Projektorganisation zwischen Stadt und Kanton sind wir froh.*

Kommissionsminderheit:

**Roland Scheck (SVP):** *Das Tram Hardbrücke ist kein grosser verkehrsplanerischer Wurf, gelangt man doch mit dem öffentlichen Verkehr bereits heute problemlos ins Weidhölzli. Im Vordergrund steht keine Angebotsverbesserung des ÖV, sondern eine Instrumentalisierung desselben: Ziel ist es, die Hardbrücke in Beschlag zu nehmen und einen weiteren Schlag gegen den MIV zu verüben. Die Linienführung des Trams ist so konzipiert, dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Der Autoverkehr wird so immer wieder unterbrochen und blockiert. Dies führt zu einer massiven Kapazitätsreduktion für den MIV. Die Nord-West-Achse der Stadt Zürich ist mit rund 65 000 Fahrzeugen pro Tag die wichtigste und meistbefahrene Ein- und Ausfallachse mit zentraler volkswirtschaftlicher Bedeutung. Mithilfe des Trams Hardbrücke legt der rot-grüne Stadtrat diese Achse absichtlich lahm. Dass dafür ein dreistelliger Millionenbetrag ausgegeben werden soll, ist geschmacklos. Dabei spielt es keine Rolle, dass die Stadt nur einen Anteil von 11 Millionen Franken beisteuern muss; Steuergeld bleibt Steuergeld. Mit 130 Millionen Franken ist das neue Tram die teuerste Verkehrsbehinderungsmassnahme dieser Welt. Die SVP lehnt die Weisung ab.*

Weitere Wortmeldungen:

**Marc Bourgeois (FDP):** *Der Bedarf an Tangentialverbindungen in der Stadt ist unbestritten. Das Tram Hardbrücke ist eine solche Tangentialverbindung. Es stellt sich die Frage, ob das Projekt richtig ist und richtig umgesetzt wird. Dabei geht es vor allem um Verkehrs- und Kostenfragen. Aus verkehrlich-politischer Sicht muss man zugeben, dass die Strasse ihren Charakter ändert. Darüber sowie über die Behinderungen auf dieser Achse sind wir zugegebenermassen nicht ganz glücklich. Wir sehen aber den sehr grossen Nutzen für den ÖV und gewichten diesen höher. Die FDP möchte das Wachstum der Stadt wo immer möglich über den ÖV abwickeln. Mir ist die neue Variante lieber; sie ist umweltfreundlicher und stadtverträglicher. Die Tramkreuzung auf der Hardbrücke führt zu einem von insgesamt sieben Rotlichtern. Der verkehrstechnisch sehr anspruchsvolle Knoten Pfingstweidstrasse/Hardstrasse kann funktionieren. Unschön ist, dass man mit dem Auto vom Bahnhof Hardbrücke einen relativ grossen*

Bogen über die Pfingstweidstrasse machen muss. Angesichts des grossen Nutzens sind die Kosten gerechtfertigt. Die FDP stimmt der Vorlage zu.

**Mauro Tuena (SVP):** Die Argumentation von Marc Bourgeois (FDP) hätte im Ergebnis eigentlich gegen die Weisung ausfallen sollen. Von einem Tram über die Hardbrücke kann keine Rede sein; das Tram fährt am Hardplatz rauf und kommt unmittelbar beim Prime Tower wieder runter. Es ist also faktisch eine Verbindung vom Hardplatz zum Prime Tower – und das für 100 Millionen Franken. Mit den zwei Busverbindungen zwischen dem Hardplatz und der Pfingstweidstrasse besteht sehr wohl eine Alternative. Ausserdem beträgt die Gehdistanz zwischen dem Tram am Hardplatz und dem Tram beim Schiffbau nur wenige Meter. Dass mit der neuen Traminie weniger Leute das Auto benutzen würden, stimmt nicht; vom Hardplatz zur Pfingstweidstrasse nimmt niemand das Auto. Sieben Lichtsignale, sechs Querungen auf wenigen Metern sind übertrieben und eine verheerende Beeinträchtigung des MIV. Für dieses Geld hätte man das Tram gewiss geschickter planen können. Die SVP hat nichts gegen den ÖV, aber für uns muss es immer ein Nebeneinander aller Verkehrsarten sein. Insofern sind die 100 Millionen Franken fehlinvestiert.

**Guido Trevisan (GLP):** In Zukunft werden täglich mehr als doppelt so viele Leute den Bahnhof Hardbrücke frequentieren. Diese Leute müssen möglichst schnell weiterkommen. Die Feinverteilung soll jetzt mit einem zusätzlichen Tramanschluss auf der Hardbrücke sichergestellt werden. Dass die Traminie 8 vom Hardplatz weiter über das Gleisfeld an der Hardbrücke gezogen wird, erachten wir als sinnvoll. Dadurch und trotz zusätzlicher Lichtsignalanlagen wird die MIV-Kapazität nicht beeinträchtigt, d. h. die Leistungsfähigkeit der Hardbrücke kann gesteigert werden. Die Beteiligung von Bund und Kanton ist für uns relevant. Ein wachsames Auge werden wir auf den Convenience-Store haben. Laut Stadtrat wäre es aufgrund der Grundeigentümerverhältnisse nicht möglich, die Fläche einer privaten Bauträgerschaft zu überlassen. Die Stadt soll nicht als immer grössere Geldquelle für den ZVV gesehen werden. Der verantwortliche Stadtrat hat uns zugesichert, dass der Gewinn in der Stadt bleibt. Die GLP-Fraktion stimmt der Weisung zu. Die beiden Begleitpostulate werden wir mitunterstützen.

**Markus Knauss (Grüne):** Gemäss Regierungsrat ist das Tram über die Hardbrücke aus gesamtverkehrlichen Überlegungen das wichtigste Tramprojekt in Zürich. Es ist aus verschiedensten Gründen sehr wichtig für die Weiterentwicklung der Stadt. Einerseits kann damit eine Netzwirkung erzielt werden, andererseits wird ein besserer Anschluss an den Bahnhof Hardbrücke gewährleistet. Aus der Netzwirkung ergeben sich interessante neue innerstädtische Verbindungen. Die Tangentialfunktion ist wichtig zur Entlastung des Gebiets rund um den Hauptbahnhof. Ausserdem besteht zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz ein grosser Kapazitätsengpass. Mit ihrem Ablehnungsantrag tut die SVP so, als bestünde noch die Wahl zwischen einer ÖV-Drehscheibe und irgendeinem Autobahnkreuz. Die SVP verkennet, dass das Auto als ineffizientestes Verkehrsmittel in der engen Stadt keine Lösung ist. Zur Bewältigung des Verkehrs in unseren Strukturen ist die Traminie von eminenter Bedeutung. Die Stadt muss nur die Nebenkosten finanzieren. Wir stimmen der Weisung zu.

4 / 5

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

**STR Andres Türler:** *Der Bahnhof Hardbrücke hat mittlerweile ein gleich grosses Passagieraufkommen wie z. B. der Bahnhof St. Gallen, und wenn Zürich West erst so richtig pulsiert, wird das Aufkommen gleich gross sein wie in Genf. Ein solcher Bahnhof braucht einen ÖV-Anschluss, der auch genügend Leute wegzubringen vermag. Dies geht nur mit dem Tram. In der Tangentialverbindung liegt ein grosser volkswirtschaftlicher Nutzen. Die Tramlinie ist im kantonalen Gesamtkonzept vorgesehen, was bedeutet, dass die Kosten-Nutzen-Analyse sicher sorgfältig gemacht wurde. Die Lichtsignale und Querungen sind nicht das Problem, deshalb befand auch der Kanton, es sei eine gute Lösung. Das Tram Hardbrücke hilft, die Netzkapazität zu vergrössern, damit die Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden, und unsere Stadt wirtschaftlich pulsieren kann.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Simone Brander (SP), Referentin; Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Marianne Aubert (SP), Marc Bourgeois (FDP), Peider Filli (Grüne), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Alan David Sangines (SP), Christian Traber (CVP) i. V. von Marcel Schönbächler (CVP), Guido Trevisan (GLP)  
Minderheit: Roland Scheck (SVP), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Kurt Hüsey (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 22 Stimmen zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

Mehrheit: Simone Brander (SP), Referentin; Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Marianne Aubert (SP), Marc Bourgeois (FDP), Peider Filli (Grüne), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Alan David Sangines (SP), Christian Traber (CVP) i. V. von Marcel Schönbächler (CVP), Guido Trevisan (GLP)  
Minderheit: Roland Scheck (SVP), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Kurt Hüsey (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 22 Stimmen zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Unter Vorbehalt der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr und der Kreditbewilligung für den Anteil des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe wird ein Objektkredit von 11,424 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke einschliesslich Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke bewilligt.

Es wird davon Vormerk genommen, dass sich der Beitrag der Stadt Zürich gemäss Ziff. 1 gemäss den vereinbarten Kostenteilern anteilmässig vermindern wird, sofern der Bund Beiträge aus dem Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen leistet.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

2. Unter Vorbehalt der Zustimmung zu Ziff. 1 wird für den Convenience-Store am Hardplatz ein Objektkredit von 2,67 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 27. März 2013 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. April 2013).

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat