

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 65. Ratssitzung vom 21. Oktober 2015**

### **1339. 2014/78**

**Weisung vom 19.03.2014:**

**Motion von Hans Jörg Käppeli und Guido Trevisan betreffend Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof unter hälftiger Beteiligung des ZVV, Bericht und Abschreibung**

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof unter hälftiger Beteiligung des ZVV wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2011/475, von Hans Jörg Käppeli (SP) und Guido Trevisan (GLP) vom 7. Dezember 2011 betreffend Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof unter hälftiger Beteiligung des ZVV wird als erledigt abgeschrieben.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Rückweisungsantrag:

**Markus Hungerbühler (CVP):** *Der Stadtrat und die Kommissionmehrheit sind der Meinung, dass die Realisierung der Tramlinie 1 aus verschiedenen Gründen nicht dringlich ist. Das hat auch die Netzentwicklungsstrategie 2030 klar bestätigt. Bis die Nachfrage den Bau dieser Tramlinie rechtfertigt, kann das Begehren der Motionäre in anderer Form erfüllt werden. Gemäss Marktanalysen sind ausreichende Passagierzahlen zwischen Altstetten und dem Hauptbahnhof erst in einem längerfristigen Horizont ab 2030 zu erwarten. Eine neue Tramlinie im Korridor Hohlstrasse wurde nicht in das mittelfristige Massnahmenpaket aufgenommen, da mit den Doppelgelenk-Trolleybussen auf diesem Abschnitt bis auf Weiteres ein leistungsfähiges und ausreichendes Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Der Raum für eine künftige Linienführung des Trams 1 ist durch Baulinien gesichert. Aus der Weisung geht auch hervor, dass eine Durchbindung der Linie 1 mit der Limmattalbahn nicht sinnvoll ist, und dass die Grundlagen für eine Kostenbeteiligung des Kantons und des Bundes fehlen. Im Beschluss des Kantonsrats vom 20. Januar 2014 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für den Zeitraum 2016–2019 haben die in der Netzentwicklungsstrategie 2030 kurz- und mittelfristig zu realisierenden Tramprojekte Eingang gefunden, nicht aber dieses Projekt, denn es ist nicht prioritär. Selbst wenn die Stadt Zürich dieses Tram jetzt gerne möchte, ist nicht mit einem entsprechenden Leistungsauftrag des Regierungsrats an die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) zu rechnen, sodass die Kosten insgesamt bei der Stadt Zürich hängen bleiben würden. Kommt hinzu, dass die personellen Ressourcen der VBZ für eine Planung zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausreichen. Auch wenn die Stadt Zürich die Mittel selber bereitstellen könnte, wären die Zeitverhältnisse für die Ausarbeitung*

eines Auflageprojekts kaum oder nicht ausreichend, zudem gäbe es auch Probleme mit der Geschäftsordnung des Gemeinderats.

Kommissionsminderheit Rückweisungsantrag:

**Hans Jörg Käppeli (SP):** Es ist der politische Wille der Mehrheit des Gemeinderats, die Trolleybuslinie 31 sobald als möglich durch ein Tram 1 zu ersetzen. Das Tram soll realisiert werden, bevor die baulichen Entwicklungen im Raum Altstetten/Hauptbahnhof zu unzumutbaren Situationen mit überfüllten Bussen und stockendem Verkehr führen. Der Stadtrat gesteht ein, dass es das Tram 1 einmal brauchen wird, er will die Motion aber nach wie vor nicht umsetzen. Der Stadtrat unterstellt uns, einen Objektkredit zu wollen – dem ist nicht so. Weiter unterstellt er, wir wollten die Finanzierungsregeln zu Ungunsten der Stadt Zürich ändern – das stimmt ebenfalls nicht. Sodann unterstellt er, wir wollten ein Auflageprojekt. Wir wollen, dass die Planung jetzt an die Hand genommen wird. Dazu braucht es den politischen Willen und einen Planungskredit. Ein Auflageprojekt mit entsprechend hohen Kosten braucht es hingegen noch nicht. Der erforderliche Projektierungskredit dürfte zwischen vier und acht Millionen Franken brutto liegen. Ein solches Vorprojekt zeigt klar auf, wie die – keineswegs festgelegte – Trasseeführung für ein künftiges Tram 1 aussieht. Es zeigt den Nutzen auf und weist die Investitionskosten, einschliesslich realistischer Landerwerbskosten, aus. Die veraltete Planung von 2003 genügt nicht mehr, weil sich die Randbedingungen grundlegend geändert haben. Das Vorprojekt schafft Planungssicherheit bei laufenden Strassenprojekten, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren zwischen Bahnhof Altstetten und HB vorgesehen sind. Der Stadtrat argumentiert weiter, das Rosengartentram sei noch vor dem Tram 1 zu realisieren. Aufgrund der steigenden Nachfrage macht es durchaus Sinn, Zürich West und Zürich Nord mit einem Tram zu verbinden. Durch die Verknüpfung des Tramprojekts mit einem höchst umstrittenen Strassentunnel kann die Realisierung aber frühestens von einer künftigen Generation vorgenommen werden. Es besteht also gar kein überzeugender Wille, das Rosengartentram schnell zu realisieren; dieses dient nur als Ablenkungsmanöver. Die Planungskosten sollen nicht der Stadtkasse belastet werden. Es sollen die üblichen Regeln für die Finanzierung der öffentlichen Verkehrsprojekte angewendet werden. Wir sind nicht gegen den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), sondern für ein partnerschaftliches Vorgehen. Der Stadtrat meint, man müsse warten, bis der Kanton das Tram 1 auf seine Projektliste nimmt. Im Fall des Trams Affoltern, das sich auf der Liste befindet, verweigert der Regierungsrat aber die Finanzierung für die Planung. Mit unserer motivierten Rückweisung präzisieren wir den Auftrag. Wir geben dem Stadtrat zwölf Monate Zeit, sorgfältige Abklärungen zu machen und das Vorgehen mit dem ZVV abzustimmen. Mit der Tramplanung wird sich der Gemeinderat auf jeden Fall noch mehrfach auseinandersetzen müssen.

Weitere Wortmeldungen:

**Christina Schiller (AL):** Die AL-Fraktion ist klar dagegen, dass eine 30 m breite Verkehrsschneise entlang der Geleise durch das Langstrassenquartier gelegt wird. Für die Realisierung müssten nicht weniger als 69 Millionen Franken Landerwerbsentschädigungen an Grundeigentümer bezahlt und rund 20 Wohnliegenschaften

abgerissen werden. Den Kosten dieses Trams steht nur ein geringer bis fast kein Nutzen für die Stadt Zürich gegenüber. Der Korridor Hohlstrasse wird sowieso durch ÖV-Bevorzugungsmassnahmen qualitativ weiterentwickelt. Wenn der Bus 31 Verspätungen einholt, dann meist nicht im Gebiet der Langstrasse, sondern zwischen Kreuzplatz und Kunsthaus. Das Tram 1 würde im Gebiet Hauptbahnhof zu mehr Engpässen führen. Wollen wir für die Realisierung des Trams 1, das keine Priorität besitzt, wirklich die Priorisierung des Trams Affoltern gefährden? Ein Leistungsauftrag vom Regierungsrat ist für das Tram 1 nicht zu erwarten. Die Stadt Zürich müsste die Kosten für die Ausarbeitung eines Auflageprojekts für die zukünftige Tramlinie 1 infolgedessen selber tragen oder zumindest vorfinanzieren.

**Markus Knauss (Grüne):** Tram 1 macht durchaus Sinn, die VBZ bestreiten das nicht grundsätzlich. Auch wenn es noch kein prioritäres Projekt ist, ist es Teil der strategischen Planung 2030. An der Badenerstrasse gibt es ein einziges Projekt, an der Hohlstrasse hingegen geht die Post ab, d. h. es werden Projekte entwickelt (Gebietsentwicklung Letzi, rund 1300 Wohnungen). Das Einkaufszentrum Letzi ist heute übrigens nicht genügend vom ÖV erschlossen. Früher oder später werden sicher auch die sich dort befindlichen SBB-Areale entwickeln. Es wird also eine entsprechende ÖV-Nachfrage geben, auf jeden Fall für das Teilstück zwischen Bahnhof Altstetten und Hardplatz. Ob das Projekt für das zweite Teilstück, vom Hardplatz bis zum Hauptbahnhof, Sinn macht, kann der Stadtrat abklären – Indizien dafür sind gegeben. Unbestritten ist, dass dieser teurere und komplexere Teil ein Eingriff in gewachsene Quartierstrukturen darstellen würde. Die Weisung könnte aber aufzeigen, ob eine Etappierung möglich wäre. Die Netzentwicklungsstrategie der VBZ ist relativ klar, jedoch weiss man noch nicht, wo das Tram Affoltern durchgehen soll. Ein Leistungsauftrag vom Kanton liegt ebensowenig vor wie eine Machbarkeitsstudie. Wird die Tramplanung womöglich zum Schutz von Parkplätzen gestoppt? Sollte der Stadtrat mehr wissen, dürfte er uns im Rahmen des regionalen Richtplans einmal seine Entscheide bezüglich das Tram Affoltern bekanntgeben. Das Rosengartentram ist eigentlich ein Scherz. Der Kanton Zürich zeigt einmal mehr, dass er nicht in der Lage ist, im städtischen Raum komplexe Verkehrsprojekte zu entwickeln. Nach der neuen Frist von zwölf Monaten sieht die Prioritätenordnung der VBZ bei der Tramplanung vielleicht wieder anders aus. Der Kanton Zürich hat sich bereit erklärt, etwa alle fünf Jahre ein neues Tram zu finanzieren – es wäre schade, wenn wir es in diesen Fünf-Jahres-Tranchen nicht schaffen würden, ein Tramprojekt planungsreif zu machen.

**Marc Bourgeois (FDP):** 1. Wir diskutieren nicht in erster Linie darüber, ob es dieses Tram braucht oder nicht, sondern über die Prioritätensetzung. Die Finanzierungsmöglichkeiten und Planungskapazitäten sind bekanntlich beschränkt. Die Befürworter einer sofortigen Planung dieser Linie versuchen, einen raschen Bedarf zu beweisen. Wo bei geplanten Projekten aber weniger rasch zu handeln wäre, wird offengelassen. Wenn ein Projekt bevorzugt wird, wird ein anderes zwangsläufig benachteiligt. 2. Man darf den ZVV nicht vergessen, denn: «Wer zahlt, befiehlt.» Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass der ZVV seine Priorisierung zulasten anderer Projekte ändern wird. Vom Regierungsrat wird der ZVV sicher auch nicht gezwungen werden. Also muss die Stadt Zürich bezahlen, was eigentlich der Kanton zahlen müsste. 3. Der Stadtrat, die VBZ und

der ZVV haben die Nachfrageentwicklung plausibel und ausführlich nachgewiesen. Irgendwann brauchen wird das Tram, vorerst ist aber noch der Bus wirtschaftlicher. Das gilt auch unter Berücksichtigung der von Markus Knauss (Grüne) genannten Projekte. 4. Die Motion war nicht sauber formuliert. Verlangt wurden Voraussetzungen für einen Konzeptentscheid, darunter sind Varianten zu verstehen. Jetzt wird aus der Motion aber die Forderung nach einem Projektionskredit gelesen. Es handelt sich also nicht um eine Präzisierung des ursprünglichen Auftrags, sondern eigentlich um eine Erweiterung – das ist unzulässig. Die FDP-Fraktion anerkennt den Bedarf nach Busbevorzugungsmassnahmen, hat aber Mühe mit gewissen begleitenden Massnahmen, die in ihren Augen nicht zwingend sind, insbesondere der Spurabbau beim Abzweiger auf die Duttweilerbrücke. Das wird stadtauswärts eine neue Stausituation produzieren.

**Mauro Tuena (SVP):** Wir teilen die Meinungen der Vorredner, kommen aber im Gegensatz zu Marc Bourgeois (FDP), der ein teures Tram zu einem späteren Zeitpunkt will, zu einem anderen Schluss. Den Rückweisungsantrag empfinde ich als eine Zwängerei. Der Stadtrat hat in seiner Antwort klar dargelegt, warum es zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll ist, diese Tramlinie zu erstellen. Ein solches Mammutprojekt kann die Stadt Zürich nicht alleine finanzieren. Die SVP-Fraktion ist überzeugt, dass es auch zu einem späteren Zeitpunkt, d. h. zwischen 2015 und 2030, nicht sinnvoll wäre, das Tramprojekt in die Planung aufzunehmen. Zwischen Altstetten und Hauptbahnhof ist nur beschränkt Platz für eine Tramlinie vorhanden. Es ist ja nicht so, dass auf dieser Strecke nichts vorhanden wäre; es gibt einen Doppelgelenk-Bus und auch eine S-Bahn.

**Sven Sobernheim (GLP):** Aufgrund neuer Daten können wir einen objektiven und fundierten Entscheid für die Unterstützung der motivierten Rückweisung treffen. Das Gebiet hat sich in den letzten zehn Jahren sehr stark verändert und entwickelt, sodass ein Entscheid nicht aufgrund alter Daten erfolgen kann.

**Niklaus Scherr (AL):** Nach der Baulinienfestsetzung für das sehr umstrittene Teilstück bis zum Güterbahnhof hatten wir eine Motion, die einen Busvorläuferbetrieb forderte. Es zeigte sich, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis wegen umfangreichem Landerwerb sehr ungünstig war. Der Gemeinderat hat diesen Vorläuferbetrieb zu Recht verworfen. Mit der nachgereichten Motion wird nun versucht, die Planung durchzustieren. Es stellt sich die Frage, ob wir die finanziellen, planerischen und zeitlichen Ressourcen haben, um sowohl in der Hohlstrasse als auch in der Badenerstrasse und in der Rautistrasse ein Tram zu realisieren. Zudem fragt sich, ob die nächste Priorität im Kreis 9 nicht eine Tramlinie vom Siemens-Areal durch die Rautistrasse, mit Anschluss an das Tram 2 nach Schlieren, wäre. Die städtische Tramplanung ist insofern absurd, als immer alle Trams an den Hauptbahnhof führen müssen. Ein zeitgemässes Tramnetz würde nicht alle Aussengemeinden mit einer Tramlinie ans Zentrum anbinden. Diese Situation führt heute zu einer Eigenbehinderung des Tramverkehrs rund um den Hauptbahnhof, zudem wurde der Bahnhofplatz dadurch zerstört. Der 31er-Bus kann den Engpass am Hauptbahnhof wenigstens überwinden. Die gesamte Prüfung müsste auf Stufe Richtplanung und Priorisierung, unter Einbezug auch des oberen Teils des Kreis 9, erfolgen.

5 / 5

### Rückweisungsantrag

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Rückweisungsantrags.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung 2014/78 wird an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten, im Einvernehmen mit dem ZVV, eine neue Weisung vorzulegen für die Erarbeitung eines Vorprojekts.

Mehrheit:	Markus Hungerbühler (CVP), Referent; Präsident Roger Tognella (FDP), Andreas Egli (FDP) i. V. von Marc Bourgeois (FDP), Thomas Kleger (FDP), Derek Richter (SVP), Christina Schiller (AL), Mauro Tuena (SVP)
Minderheit:	Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Vizepräsidentin Simone Brander (SP), Marianne Aubert (SP), Markus Knauss (Grüne), Florian Utz (SP) i. V. von Alan David Sangines (SP)
Abwesend:	Guido Trevisan (GLP)

Der Rat lehnt den Antrag der Mehrheit mit 56 gegen 64 Stimmen ab.  
Damit ist beschlossen:

Die Weisung 2014/78 wird an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten, im Einvernehmen mit dem ZVV, eine neue Weisung vorzulegen für die Erarbeitung eines Vorprojekts.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat