

**Weisung  
des Stadtrates an den Gemeinderat**

---

**Motion von Markus Knauss und Daniel Leupi  
betreffend Hardbrücke, Kredit für Verlängerung der  
VBZ-Linie 8, Bericht und Antrag auf Abschreibung**

Auf Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe wird an den Gemeinderat geschrieben.

Am 4. Januar 2007 reichten die Gemeinderäte Markus Knauss (Grüne) und Daniel Leupi (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2007/1, ein:

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine – zusammen mit Kanton Zürich und SBB ausgearbeitete – kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke und die erforderlichen Ausbauten des Bahnhofs Hardbrücke vorsieht.

**Begründung**

Für die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Zürich West, aber auch für die umweltverträgliche Verkehrsabwicklung in weiten Teilen der Stadt Zürich ist das schnelle Vortreiben der Planungen des öffentlichen Verkehrs rund um die Hardbrücke dringlich. Von zentraler Bedeutung sind dabei ein zukunftsweisender Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke, der schon heute aus allen Nähten platzt sowie die Verlängerung der Tramlinie 8 vom Hardplatz in den Kreis 5.

Der Gemeinderat überwies am 28. Februar 2007 die dringlich erklärte Motion (vergleiche Protokoll-Nrn. 1095, 1117 und 1145/2007) dem Stadtrat.

Am 30. September 2009 hat der Gemeinderat die Frist zur Erfüllung der Motion um zwölf Monate bis zum 28. Februar 2010 verlängert.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates). Der Stadtrat erstattet, gestützt auf Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderates, folgenden Bericht:

Der Stadtrat teilt das Anliegen der vorliegenden Motion mit dem Ziel der sofortigen Aufnahme von Planungsarbeiten für eine Tramverbindung vom Hardplatz über das SBB-Gleisfeld ins Quartier Zürich-West (so genanntes Tram Hardbrücke) voll und ganz. Das Schliessen der bestehenden Lücke im Tramnetz zwischen dem Hardplatz und dem Escher-Wyss-Platz ist nach dem Bau des Trams Zürich-West der zweite vorgesehene Ausbauschnitt gemäss der VBZ-Netzentwicklungsstudie 2025. Die rund 700 m lange Neubaustrecke ermöglicht eine verbesserte Anbindung des städtischen Tramnetzes an das S-Bahn-Netz am Bahnhof Hardbrücke sowie schnellere und umsteigefreie Verbindungen aus dem Raum Paradeplatz über den Stauffacher ins Entwicklungsgebiet Zürich-West. Mit der geplanten Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke ins Werdhölzli sollen zudem die via Hauptbahnhof verkehrenden Tramlinien entlastet werden.

Die Verkehrsbetriebe haben zusammen mit dem Tiefbauamt Ende Januar 2009 die Machbarkeit einer Tramführung im Querschnitt der bestehenden Hardbrücke nachgewiesen. Die bestgeeignete Variante «Rittlings» sieht vor, die Tramgleise unabhängig vom Individualverkehr je auf einer gemeinsamen Tram-/Busspur zu führen. Dem Individualverkehr stehen in der Fahrbahnmitte weiterhin zwei Fahrspuren je Richtung zur Verfügung. Die Bus-/Tramspuren sind je seitlich davon zum Brückenrand hin angeordnet und queren die Fahrspuren des Individualverkehrs in den Anschlussbereichen an den Brückenköpfen. Für Zufussgehende und Velofahrende stehen an den beiden Brückenrändern abgetrennte, kombinierte Fuss- und Radwege zur Verfügung.

Am 31. August 2009 wurde von der neu geschaffenen Projektaufsicht Tram Hardbrücke entschieden, die Vorprojektierung entsprechend der Variante «Rittlings» auszulösen. Zudem wurde die Projektorganisation für die Zusammenarbeit zwischen den kantonalen und städtischen Behörden für die Projektierung beschlossen. Den Vorsitz in der Projektaufsicht hat die Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, die Leitung der Projektierung liegt bei den Verkehrsbetrieben.

Das Planungsprogramm sieht vor, dass dem Kantonsrat 2012 auf Grundlage des Bauprojekts eine Kreditvorlage unterbreitet werden kann. Die Erteilung der Plangenehmigung ist – abhängig von allfälligen Einsprachen – etwa 2013 zu erwarten.

Gemäss § 4 PVG gewährt der Staat Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, welche in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Die Höhe dieser Beiträge ist variabel. Zum Tram Hardbrücke sind für den ZVV derzeit keine Aussagen zur Höhe der Beiträge möglich, da das Projekt ausserhalb des Planungshorizonts des aktuellen Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2010 bis 2013 liegt. Das Projekt wird allerdings im Abschnitt 4.5 über die künftige Entwicklung des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs als Bestandteil der Langfristplanung erwähnt.

Auch der Bund kann sich über das Programm Agglomerationsverkehr mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds an solchen Projekten beteiligen. Ein Gesuch um Mitfinanzierung des Trams Hardbrücke (Neubauabschnitt Hardplatz–Pfingstweidstrasse) wurde in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009 positiv berücksichtigt. Das Projekt ist in der Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen mit der Priorität B aufgeführt. Die gesamten Investitionen sind auf 89,3 Mio. Franken (Preisbasis Oktober 2008, ausschliesslich MwSt) veranschlagt worden, der vorgesehene Beitragssatz des Bundes beträgt 35 Prozent.

Der Bund sieht im Weiteren Aufwertungsmassnahmen am Bahnhof Hardbrücke in der Höhe von 26,7 Mio. Franken (Preisbasis Oktober 2005) mit der gleichen Priorität B und demselben Beitragssatz vor. Im Rahmen der Vorprojektierung des Trams Hardbrücke wird mit einer Studie abgeklärt werden, welche Massnahmen am Bahnhof Hardbrücke koordiniert mit dem Tram Hardbrücke ergriffen werden sollen. Erste Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds für die Priorität B des Programms Agglomerationsverkehr können ab 2015

erwartet werden. Dies unter der Voraussetzung, dass beide Projekte bis Mitte 2012 dem Bund eingereicht werden und im Bundesbeschluss für die Jahre 2015 bis 2018 die entsprechenden Mittel gesprochen werden. Sollte der Bund seinen Beitrag aufgrund fehlender Mittel im Infrastrukturfonds nicht rechtzeitig zur Verfügung stellen (können), wäre eine Vorfinanzierung durch Stadt und/oder Kanton zu diskutieren.

Der Verkehrsrat des Zürcher Verkehrsverbundes hat die Verkehrsbetriebe mit Beschluss vom 2. Juli 2009 ermächtigt, im Rahmen der Sanierung der Hardbrücke Verstärkungsmassnahmen im Umfang von höchstens 2 Mio. Franken ausführen zu lassen, welche für die künftige Führung einer Tramlinie über die Brücke nötig sind. Der Stadtrat hatte die entsprechenden Ausgaben unter dem Vorbehalt der Kostengutsprache durch den Verkehrsrat bereits am 17. Juni 2009 bewilligt. Die Verstärkungsmassnahmen werden im Zeitraum von 2009 bis 2011 als Teil der Brückensanierung ausgeführt.

Mit Beschluss vom 24. September 2009 hat der Verkehrsrat des Zürcher Verkehrsverbundes den Verkehrsbetrieben zudem eine Kostengutsprache von höchstens 4,85 Mio. Franken (zuzüglich MwSt) für die Projektierung des Trams Hardbrücke (Vor-, Auflage- und Bauprojekt) erteilt. Die Finanzierung der Projektierung wird dabei vorläufig von der Stadt Zürich übernommen, der ZVV garantiert jedoch die Übernahme der Schuldzinsen bis zum Vorliegen der rechtskräftigen Kreditbeschlüsse. Danach werden die Projektierungskosten auf den Baukredit übertragen.

Aufgrund der Komplexität der nötigen Planungen steht bereits heute fest, dass auch bei einer nochmaligen, gemäss Art. 92 GeschO GR ausnahmsweise möglichen Fristverlängerung um zwölf Monate bis zum 28. Februar 2011 das Bauprojekt als Grundlage für eine Kreditvorlage bei Ablauf der Frist noch nicht vorliegen wird.

Die gemachten Ausführungen und insbesondere die erfolgte Bewilligung des Projektierungskredits zeigen, dass die Planung des Trams Hardbrücke entschlossen in Angriff genommen wurde und dass die Partner bei Stadt und Kanton Hand in Hand auf eine rasche Realisierung hinarbeiten. Mit der Anmeldung im Programm Agglomerationsverkehr des Bundes bemüht man sich um eine für Stadt und Kanton vorteilhafte Mitfinanzierung. Das Anliegen der Motionäre ist damit materiell erfüllt, wenn auch die Realisierung des Projekts bzw. das Erwirken der Baukredite innerhalb der zur Erfüllung einer Motion maximal möglichen Frist von vier Jahren (unter Ausnützen aller Fristverlängerungen gemäss Geschäftsordnung des Gemeinderates) wegen der Komplexität der nötigen Planungsarbeiten nicht möglich ist.

Aus diesem Grund wird dem Gemeinderat die Abschreibung der Motion beantragt.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht betreffend die laufenden Planungsarbeiten für die Realisierung einer Tramverbindung über die Hardbrücke wird zustimmend Kenntnis genommen.**

**2. Die Motion GR Nr. 2007/1 von Markus Knauss und Daniel Leupi vom 4. Januar 2007 betreffend Hardbrücke, Kredit für Verlängerung der VBZ-Linie 8, wird abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.**

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**