

Zürich, 18. April 2012

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. Dezember 2011 reichten Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) und Guido Trevisan (GLP) folgende Motion, GR Nr. 2011/475, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung mit mindestens hälftiger Beteiligung des ZVV vorzulegen, um einen Konzeptentscheid herbeizuführen, die Linienführung festzulegen und die Finanzierung für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof (Tramlinie 1) verbindlich zu vereinbaren.

Begründung:

Die Trolleybuslinie 31 ist konstant überlastet. Aufgrund dieser sehr hohen Auslastung ist eine schnellstmögliche Umstellung auf den Trambetrieb gerechtfertigt.

In einem Vorentscheid im Zusammenhang mit der künftigen Limmattalbahn ist die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten und über die Hohlstrasse zum Farbhof und weiter bis nach Schlieren vorgesehen. Dieser neue Abschnitt ist damit Bestandteil einer künftigen Tramlinie 1.

Bis vor Kurzem war in der Neufrankengasse als Vorläuferbetrieb der künftigen Tramlinie 1 ein Trolleybusbetrieb vorgesehen. Dieses Projekt wurde deshalb auch schon für das Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich in der Kategorie A für eine Realisierung zwischen 2015 und 2018 angemeldet. Obwohl der Stadtrat diese Weisung zurückziehen will, ist es notwendig zu wissen wie der künftige Strassenraum aussensehen soll, sobald Strassenbaumassnahmen oder Werkleitungsbauten anstehen.

Damit von den Bundesmitteln profitiert werden kann, muss die Planung jedoch jetzt in Angriff genommen werden.

Für Infrastrukturbauten im öffentlichen Verkehr ist der ZVV (Kanton) zuständig. Der ZVV ist zur Zeit an der Erarbeitung eines Stadtbahnkonzeptes. Er tritt aufgrund kantonaler und eidgenössischer Gesetze als Besteller für neue Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs auf. Die Stadt muss lediglich für ergänzende Bauten selber aufkommen. Die Finanzierung erfolgt primär durch den Bund und den Kanton (ZVV). Der ZVV ist deshalb zwingend von Anfang an in die Projektierung und die Finanzierung einzubinden.

Die genaue Linienführungen ist noch nicht bekannt. Trotz ausstehendem Linienführungsentscheid wurden bereits erste Vorinvestitionen getätigt (zB Postbrücke) und weitere sind vorgesehen (zB Neufrankengasse, Brücke Hohlstrasse über die SBB-Linie). Im Bereich des Bahnhof Altstetten werden mit der Limmattalbahn bzw. der verlegten Tramlinie 2 neue Rahmenbedingungen geschaffen für die Anknüpfung der künftigen Tramlinie 1. Hier gilt es Fehlinvestitionen zu vermeiden. Auch im Bereich Hardplatz werden mit dem Tram über die Hardbrücke neue Rahmenbedingungen geschaffen. Damit weitere Vorinvestitionen am richtigen Ort erfolgen, ist ein Linienführungsentscheid dringend nötig.

In der Sitzung des Gemeinderates vom 7. März 2012 beantragte Hans Jörg Käppeli (SP) die Dringlicherklärung und begründete diese. Der Gemeinderat fasste am 14. März 2012 über den Antrag Beschluss. 71 Ratsmitglieder unterstützten die Dringlicherklärung, womit das Quorum von 63 Stimmen erreicht wurde.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Dringlichen

Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er den entsprechenden Antrag innert eines Monats nach der Dringlicherklärung zu stellen (Art. 88 Abs. 3 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt es aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Ein Handlungsbedarf zur Umstellung der Linie 31 auf Trambetrieb ist nicht unmittelbar gegeben

Die Linie 31 wird seit 2008 vollständig mit modernen Doppelgelenktrolleybussen betrieben. Diese bieten genügend Kapazität, um das künftige Fahrgastaufkommen aufzunehmen, das gemäss den Prognosen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich zu erwarten ist, zumal sich der Takt bei Bedarf noch verdichten lässt.

Nach der Inbetriebnahme einer ersten Etappe der Limmattalbahn voraussichtlich im Jahr 2020 wird die Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten und von dort nach Schlieren weitergeführt werden. Die Buslinie 31 wird nur noch bis zum Bahnhof Altstetten verkehren. Die Nachfrage im Linienabschnitt Luggwegstrasse bis Bahnhof Altstetten wird dadurch gegenüber heute um rund 30 Prozent abnehmen. Im heute am stärksten genutzten Linienabschnitt Kanongasse bis Sihlpost zeigt das Verkehrsmodell dagegen eine Nachfragezunahme von etwa 15 Prozent.

Die Linienführung ist bereits bestimmt und die entsprechende Raumsicherung ist erfolgt

Die Motion zielt darauf ab, die Linienführung zu bestimmen, um Fehlinvestitionen bei Strassenbaumassnahmen und Werkleitungsbauten zu vermeiden. Die VBZ haben im Jahr 2003 die Planungsstudie «Renaissance Tramlinie 1» abgeschlossen (Technischer Bericht vom 30. September 2003). In der Begleitgruppe zu dieser Studie waren Vertreter des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), des Kantonalen Tiefbauamtes, der Kantonspolizei, des Hochbauamtes des Kantons und der SBB sowie städtische Vertreter des Tiefbauamtes und der Dienstabteilung Verkehr eingebunden. In dieser Studie, welche als Basis für ein künftiges Vorprojekt dienen wird, wurde eine Bestvariante für die Linienführung des Trams 1 verbindlich festgelegt. Diese Bestvariante ist richtplanungskonform und diente der Festlegung der Baulinien, insbesondere in der Lagerstrasse, in der Neufrankengasse und in der Hohlstrasse. Mit Ausnahme des letzten Abschnitts der Hohlstrasse von der Brücke über die SBB-Gleise bis zum Hardplatz sind diese Baulinien alle rechtskräftig.

Die Planung sieht vor, die Tramlinie 1 ab dem Hauptbahnhof über die bestehende Traminfrastruktur via Löwenstrasse und Gessnerbrücke in die Lagerstrasse zu führen. Damit bleibt die Option offen, bei Bedarf und falls der Engpass beim Gebäude «Habis Royal» gelöst werden kann, später mit der Linie 1 via Postbrücke und Kasernenstrasse zur Lagerstrasse zu fahren und so den Ausgang der Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs optimal zu erschliessen.

In der Planungsstudie wurden sowohl die Lage des künftigen Tramtrassees der Linie 1 als auch die Lage und die Anzahl der künftigen MIV-Spuren sowie Raum für Alleen festgelegt. Die Lage der Haltestellen wurde provisorisch definiert. Die Lage der Werkleitungen wurde an den heiklen Verkehrsknoten vertieft untersucht und festgelegt. Aus Sicht des Stadtrates ist somit die gewünschte Planungssicherheit bereits ausreichend gegeben.

Allein durch die Tramlinie 1 bedingte, bereits erfolgte oder geplante Vorinvestitionen, wie sie in der Begründung zur Motion genannt werden, sind dem Stadtrat weder an der Postbrücke noch an den weiteren aufgezählten Orten bewusst. Die Seebahnbrücke soll zwar im Zuge der Sanierung verbreitert werden, Auslöser für diese Verbreiterung ist aber nicht die Tramlinie 1. Die Verbreiterung ist bedingt durch die Anpassung der Spurbreiten an die heute geltenden Normen, einen Fussgängerübergang mit Insel sowie separate Velospuren. Das Tramtrassees der Linie 8 wird auch nach der Verbreiterung in etwa gleich viel Platz beanspruchen wie bisher und kann von einer künftigen Linie 1 mitbenutzt werden. Als einzige Vorleis-

tung wird in der Planung berücksichtigt, dass die Einmündung mit einem Trolleybus oder einem Tram von der Neufrankengasse her kommend möglich bleibt. Im Projekt Neufrankengasse beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat die Ablehnung eines entsprechenden Projektierungskredits (Zuschrift an den Gemeinderat [GR Nr. 2011/103]).

Grundlagen für Kantons- und Bundesbeiträge an die Tramlinie 1 fehlen

Die künftige Entwicklung des Tramliniennetzes VBZ wurde im Jahr 2006 im Liniennetzkonzept 2025 festgelegt. Diese Planungsgrundlage ist vom Kanton akzeptiert und wurde im Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Februar 2011 folgendermassen verankert: «Die Neustrukturierung und Erweiterung des Tramliniennetzes der Stadt Zürich werden entsprechend den Prioritäten des Zielkonzepts 2025 schrittweise vorangetrieben und umgesetzt.» Auf Basis des Liniennetzkonzepts 2025 wurden im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2012 bis 2015 auch die entsprechenden Mittel für das Tramprojekt Hardbrücke von 47,1 Mio. Franken im Jahr 2015 eingestellt.

Derzeit wird die Liniennetzstrategie überarbeitet und aktualisiert. Die Resultate werden Ende 2012 vorliegen. Anschliessend muss diese Strategie wieder neu bei Stadt und Kanton akkreditiert werden. Es ist nicht gerechtfertigt, zum jetzigen Zeitpunkt das Projekt der Tramlinie 1 isoliert voranzutreiben, zumal sich abzeichnet, dass das Projekt im Vergleich zu den übrigen Vorhaben weiterhin geringe Priorität haben dürfte.

Eine mit dem Kanton abgestimmte Planung der nächsten Tramnetzerweiterungen wird entscheidend für den Grad der Mitfinanzierung sein: Gemäss § 4 PVG gewährt der Staat Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, welche in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbunds das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Über die anteilmässige Höhe dieser Beiträge macht das Gesetz keine Aussage, angestrebt wird auf Seiten der Stadt aber eine vollständige Übernahme durch den Kanton, wie dies beim Projekt der Glattalbahn der Fall war. Beim Tram Zürich-West leistete die Stadt einen Kostenbeitrag von 19,7 Mio. Franken zusätzlich zum Beitrag des Kantons von 90 Mio. Franken (Stand Volksabstimmung), um eine rasche Realisierung trotz ungenügender eingestellter Mittel im KEF zu ermöglichen und die Bundesbeiträge zu sichern. Dies soll aber eine Ausnahme bleiben. Um künftig eine vollständige Finanzierung von öV-Vorhaben durch den Kanton (bzw. Bund) sicherzustellen, ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton und eine gegenseitige Einigung über die Priorität der anstehenden Projekte unerlässlich.

Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (IFG), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung für die Ausrichtung von Bundesbeiträgen ist die Berücksichtigung der entsprechenden Projekte im Agglomerationsprogramm des Kantons. Derzeit läuft die Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms 2. Generation für die Region Stadt Zürich–Glattal.

Für den Realisierungszeitraum 2015 bis 2018 sind in Priorität A u. a. die Projekte Tramverbindung Hardbrücke mit 102 Mio. Franken, die Tramnetzergänzung Altstetterstrasse/Anbindung Bahnhof Altstetten mit 33 Mio. Franken sowie die Realisierung der neuen Linienführung für den Trolleybus 31 via Neufrankengasse mit 60 Mio. Franken enthalten. In Priorität B ist die Tramnetzerweiterung Affoltern, in Priorität C sind die Tramnetzergänzungen Rosengarten und Süd berücksichtigt. Die Tramlinie 1 ist – entsprechend der Beurteilung der Dringlichkeit in der Liniennetzstudie 2025 – nicht aufgeführt. Der Stadtrat hat den die Stadt Zürich betreffenden Massnahmen mit Priorität A zugestimmt. Die Massnahme «Realisierung neue Linienführung Trolleybus Nr. 31 (via Neufrankengasse)» soll im Programm verbleiben, bis sich der Gemeinderat abschliessend zur Weisung vom 6. April 2011 (StRB Nr. 388) und der Zuschrift an den Gemeinderat (GR Nr. 2011/103) geäussert hat. Sollte der Projektierungskredit für eine neue Strassenverbindung Neufrankengasse mit Busvorläuferbetrieb ent-

sprechend dem Antrag der zuständigen Kommission vom Gemeinderat abgelehnt werden, würde diese Massnahme gestrichen. Zusätzlich wurde beim Kanton Zürich die Aufnahme einer neuen Massnahme «Elektrifizierung tangentialer Buslinien Nr. 69 und 80» mit 44 Mio. Franken in der Priorität A beantragt.

Die Tramlinie 1 hat aufgrund dieser Voraussetzungen wenig bis keine Chancen, von Bundesbeiträgen aus dem Infrastrukturfonds zu profitieren. Bei einem Vorziehen der Planungsarbeiten zur Tramlinie 1 bestünde vielmehr die Gefahr, dass die bisher priorisierten Projekte mangels Planungskapazitäten nicht rechtzeitig zur Ausführungsreife gebracht werden könnten und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm verlustig gingen.

Längerer Planungsvorlauf für Kostenteilervereinbarung benötigt

Gemäss Art. 92 GeschO GR hat der Stadtrat innert zweier Jahre nach Überweisung einer Motion die verlangten Anträge vorzulegen. Erweist sich die Erfüllung einer Motion als zu zeitraubend, kann der Stadtrat drei Monate vor Ablauf der Frist um eine Erstreckung um höchstens zwölf Monate nachsuchen. Der Rat entscheidet darüber nach der stadträtlichen Bericht-erstattung. Er kann ausnahmsweise die Frist ein zweites Mal verlängern.

Die vorliegende Motion verlangt, dass in einer kreditschaffenden Weisung die Finanzierung einer neuen Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof (Linie 1) verbindlich festgelegt wird, insbesondere der Kostenteiler zwischen Stadt Zürich, Kanton Zürich bzw. Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und allenfalls dem Bund. Als Grundlage für eine solche Vereinbarung müssen die Kosten für das Projekt mit einer genügend verlässlichen Genauigkeit ermittelt sein. Beim Tram Zürich-West bildete das Auflageprojekt die Basis für Ausarbeitung des Kostenteilers mit einer Genauigkeit von +/- 10 Prozent. Vom Start des Vorprojekts bis zur Kostenteilervereinbarung wurden beim Tram Zürich-West rund 33 Monate benötigt, wobei sich die gesamte Planungskapazität der VBZ und der weiteren beteiligten Stellen bei Stadt und Kanton auf dieses eine Tramprojekt konzentrieren konnte. Dies wäre bei der Tramlinie 1 nicht der Fall, müssen doch das Tramprojekt Hardbrücke und die weiteren, im KEF und Agglomerationsprogramm mit höherer Priorität bezeichneten Projekte ebenfalls zeitgerecht weitergetrieben werden, um die Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm beziehen zu können.

Der Stadtrat wäre bei einer Annahme der Motion darauf angewiesen, sämtliche laut GeschO GR vorgesehenen Verlängerungen in diesem Geschäft auszuschöpfen.

Zusammenfassung

Die Tramlinie 1 hat gemäss der Liniennetzstudie 2025 der VBZ, die vom Kantonsrat als Basis für mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr der Stadt Zürich akzeptiert ist, gegenüber anderen Entwicklungsprojekten wie dem Tram Hardbrücke und dem Tram Affoltern geringe Priorität. Dies dürfte sich auch mit der laufenden Aktualisierung dieser Strategie auf den Planungshorizont 2030 bestätigen. Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn und der gleichzeitigen Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren wird die Trolleybuslinie 31 als Vorläufer für die Tramlinie 1 auf dem Abschnitt Luggwegstrasse bis Bahnhof Altstetten erheblich entlastet werden. Auf die prognostizierte Nachfragezunahme von etwa 15 Prozent im Abschnitt Kanonengasse bis Sihlpost können die VBZ reagieren. Für die Tramlinie 1 sind dementsprechend weder im Vernehmlassungsentwurf zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation noch im KEF Beiträge von Bund oder Kanton vorgesehen.

Die Erarbeitung eines Auflageprojekts als Grundlage für eine Kostenteilervereinbarung mit dem Kanton, wie in der Motion gefordert, würde deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als die gemäss GeschO GR zur Bearbeitung zur Verfügung stehende Zeit von zwei Jahren, sämtliche Möglichkeiten zur Verlängerung müssten ausgeschöpft werden. Die entsprechenden Arbeiten würden zudem Planungskapazitäten binden, welche für andere, prioritäre

Tramprojekte wie das Tram Hardbrücke und das Tram Affoltern benötigt werden.

Für die Kostenteilerdiskussion mit dem ZVV wäre es fatal, lediglich eine Kostenbeteiligung von mindestens 50 Prozent des Kantons zu verlangen. Ziel muss sein, künftige städtische öV-Vorhaben nach dem Vorbild der Glattalbahn vollständig über Staatsbeiträge gemäss § 4 PVG und allfällige Bundesbeiträge zu finanzieren.

Der Stadtrat lehnt aus den oben vorgebrachten Gründen die Entgegennahme der Motion ab und ist auch nicht bereit, sie in Form eines Postulats entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti