

Zürich, 6. Juni 2012

## DER STADTRAT VON ZÜRICH

### an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. Dezember 2011 reichten die Gemeinderäte Hans Jörg Käppeli (SP) und Thomas Wyss (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2011/495, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung mit mindestens hälftiger Beteiligung des ZVV vorzulegen, um einen Konzeptentscheid herbeizuführen, die Linienführung festzulegen, den Raum zu sichern und die Finanzierung für das Tram nach Affoltern verbindlich zu vereinbaren.

Begründung:

Das boomende Quartier Affoltern braucht dringend eine leistungsfähigere Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Der Kanton Zürich hat deshalb für das Agglomerationsprogrammes des Bundes ein Projekt in der Kategorie B für eine Realisierung nach 2018 angemeldet.

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

Für Infrastrukturbauten im öffentlichen Verkehr ist der ZVV (Kanton) zuständig. 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.

Zur Zeit sind noch verschiedene Linienführungen in Diskussion: Wehntalerstrasse, Regensbergstrasse und Binzmühlestrasse. Trotz ausstehendem Linienführungsentscheid wurden jedoch bereits erste Vorinvestitionen getätigt. Damit weitere Vorinvestitionen am richtigen Ort erfolgen, ist ein Linienführungsentscheid dringend nötig.

Für die verbindliche Zusicherung der Finanzierung braucht es eine klare Vorstellung über den Zeitraum der Realisierung.

Nach Artikel 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (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 Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Artikel 91 Absatz 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

#### **Entwicklungsbedarf in Affoltern unbestritten**

Der Stadtrat teilt die Ansicht, dass die Erschliessung des sich rasch entwickelnden Quartiers Affoltern durch den öffentlichen Verkehr verbessert werden muss. Er hat das Projekt der Tramnetzerweiterung Affoltern deshalb ins Agglomerationsprogramm 2. Generation Stadt Zürich – Glattal eingebracht, wo nun 250 Mio. Franken in Priorität B (Realisierungszeitraum nach 2018) vorgesehen sind. Ebenfalls teilt er die Einschätzung aus der Begründung zur Motion, wonach die Planung jetzt in Angriff genommen werden muss, um von den Bundesmitteln profitieren zu können.

## **Nächste Planungsschritte und Zeitbedarf**

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) überarbeiten derzeit das 2006 erstellte Liniennetzkonzept 2025, welches die vom Kanton akzeptierte Planungsgrundlage für die künftige Entwicklung des Tramliniennetzes und die Einstellung von Mitteln im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan ist. Die aktualisierte Netzentwicklungsstrategie 2030 wird Ende 2012 vorliegen.

Ein Ergebnis der Arbeiten wird der Grundsatzentscheid sein, ob eine Tramverbindung Affoltern–City (via Bucheggplatz oder via Milchbuck) oder eine Tramverbindung Affoltern–Bahnhof Oerlikon als Teil einer Tramtangente Nord mit Weiterführung in den Raum Wallisellen, Dübendorf oder Stettbach im Vordergrund stehen soll, oder möglicherweise sogar beide Elemente.

Sobald dieser Grundsatzentscheid vorliegt, wird für die präferierte Linienführung eine Vorstudie zu erarbeiten sein, wie sie für die Tramlinie 1 bereits vorliegt. Darin wird die konkrete Linienführung im Strassenraum soweit geklärt, dass nötigenfalls bestehende Baulinien angepasst werden können. Es ist allerdings anzumerken, dass im Regionalen Richtplan Stadt Zürich (RRB Nr. 894/2000) auf der Wehntalerstrasse sowie in der Binzmühlestrasse bereits bisher Tramlinien vorgesehen waren; die Streckenführung via Regensbergstrasse wurde von den VBZ in die laufende Überarbeitung des Richtplans eingebracht. Die Baulinien in der Binzmühlestrasse sowie in der Wehntalerstrasse sind für den Bau einer künftigen Tramlinie voraussichtlich genügend. Auf der Wehntalerstrasse, Abschnitt Holzerhurd bis Regensbergstrasse, sind sie mit einem durchgehenden Baulinienabstand von 32 m hinreichend. Noch hängig ist zwar ein Behördenreferendum gegen die Baulinienrevision im Quartier Affoltern (GR Nr. 2010/148). Umstritten ist dabei die Baulinienführung zwischen der Wehntalerstrasse Nr. 310 und Nr. 320, da die Liegenschaft Wehntalerstrasse Nr. 312 mit einem bestehenden Gebäude durchschnitten würde. Dieses könnte zwar weiterhin stehen bleiben und bei Bedarf auch saniert werden, ein Neubauprojekt dürfte allerdings nur noch bis zur Baulinie reichen. Im Abschnitt Regensbergstrasse bis Radiostudio ist der Baulinienabstand mit zwischen 28 und 30 m voraussichtlich ebenfalls ausreichend für den Bau eines Trams. Einzig auf der Regensbergstrasse im Abschnitt Wehntalerstrasse bis Regensbergbrücke ist der Baulinienabstand mit durchgehenden 26 m eher knapp. Wenn für das Tram Affoltern eine Vorstudie ausgearbeitet ist, sind die Baulinien auf der gesamten Strecke auf allfällig notwendige Anpassungen zu überprüfen.

Die von den Motionären geforderte Planungssicherheit wird spätestens beim Abschluss der Planungsstudie gegeben sein.

## **Längerer Planungsvorlauf nötig**

Als Basis für die Festlegung eines Kostenteilers zwischen Stadt, Kanton und allenfalls Bund kann aufgrund der dafür gewünschten Planungsgenauigkeit von +/-10 Prozent erst das Auflageprojekt dienen. Die Erarbeitung der Vorstudie kann bei Vorliegen der Netzentwicklungsstrategie Ende 2012 starten und dürfte rund ein Jahr beanspruchen. Vom anschliessenden Start des Vorprojekts bis zur Kostenteilervereinbarung wurden beim Tram Zürich-West rund 33 Monate benötigt, wobei sich die gesamte Planungskapazität der VBZ auf dieses eine Projekt konzentrieren konnte. Dies ist beim Tram Affoltern nicht der Fall, da verschiedene Projekte in unterschiedlichen Projektphasen gleichzeitig bearbeitet werden müssen (Projektierung Tramverbindung Hardbrücke).

Gemäss Artikel 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 Berichtserstattung. Er kann ausnahmsweise die Frist ein zweites Mal verlängern.

Die vorliegende Motion verlangt, dass mit einer kreditschaffenden Weisung ein Konzeptentscheid herbeigeführt, die Linienführung festgelegt, der Raum gesichert und die Finanzierung für das Tram nach Affoltern verbindlich vereinbart wird. Die Erarbeitung eines Auflageprojekts als Basis für eine Kostenteilervereinbarung und der zeitgerechte Abschluss der Kostenteilerdiskussion ist auch unter Ausschöpfung sämtlicher laut GeschO GR vorgesehenen Verlängerungen nicht realistisch.

### **Kostenbeteiligung des ZVV**

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. 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 (begründete) Ausnahme bleiben. Die Überweisung einer Motion, welche eine mindestens hälftige Beteiligung des ZVV an der Realisierung eines Tramprojekts fordert, würde suggerieren, dass die Stadt Zürich grundsätzlich zu einer Mitfinanzierung im Umfang von bis zu 50 Prozent von solchen Projekten bereit ist. Dies wäre ein unglückliches Präjudiz für kommende Kostenteilverhandlungen.

Um eine vollständige Finanzierung des öV-Projekts durch Beiträge von Kanton und Bund zu sichern, ist eine Abstimmung der Planung für die nächsten Tramnetzerweiterungen und ein Einbezug des ZVV in die Projektierung von Beginn weg unerlässlich. Der ZVV ist aus diesem Grunde bereits in die Aktualisierung der Liniennetzstrategie 2030 eingebunden. Wie schon die Vorgängerstudie 2025 soll auch die überarbeitete Netzentwicklungsstrategie 2030 beim Kanton akkreditiert werden, und die Berücksichtigung von Tramprojekten der Stadt Zürich im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) soll auf den neuesten Stand gebracht werden. In eine spätere Projektorganisation für die Projektierung des Trams Zürich-Affoltern werden sowohl der ZVV für die öV-Seite als auch das Tiefbauamt der Stadt und das Amt für Verkehr des Kantons für die Strassenseite einzubeziehen sein, wie sich dies auch beim Tram Zürich-West bestens bewährt hat.

### **Zusammenfassung**

Der Stadtrat unterstützt eine zügige Weiterführung der bereits begonnenen Planung einer Tramlinie nach Affoltern. Dies insbesondere auch, weil eine kurzfristige Einrichtung von Busspuren als Übergangslösung auf der Wehntalerstrasse zwischen Neu-Affoltern über die Glaubtenstrasse zum Zehntenhausplatz innerhalb der heute bestehenden Strassenbreite von 13 m ohne Kapazitätsverluste für den MIV bzw. flankierende Massnahmen dagegen nicht möglich ist (siehe Antwort zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2012/84). Hingegen kann für eine definitive Lösung (vorzugsweise Bau einer Tramlinie, aber auch Bus) der gesamte planerisch reservierte Baulinienabstand von 32 m ausgenützt und für eine neue Strassenraumgestaltung genutzt werden. Die Klärung der Linienführung und die Raumsicherung einerseits und die Kostenteilerdiskussion mit dem Kanton andererseits finden jedoch in völlig unterschiedlichen Projektphasen statt, weshalb eine Verknüpfung in einer Vorlage an den Gemeinderat nicht sinnvoll erscheint. Materiell wäre eine Bereitschaftserklärung der Stadt Zürich für eine Kostenübernahme im Umfang von bis zu 50 Prozent in den Augen des Stadtrats ein falsches Signal an den Kanton. Seitens der Stadt ist eine mit dem Kanton gemeinsam abgesprochene Planung für die künftigen Tramprojekte anzustreben, welche als Basis für eine möglichst vollständige Finanzierung der öV-Vorhaben durch Beiträge von Kanton und Bund dienen muss.

Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**