

Sitzung vom 15. Mai 2019

461. Anfrage (Finanzierung und Zeitplan, Tram Zürich-Affoltern)

Die Kantonsräte Lorenz Habicher und Christian Mettler, Zürich, haben am 4. März 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Die Volkswirtschaftsdirektion hat beim Bund die vier Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich eingereicht. Das UVEK schliesst mit dem Kanton Zürich für jedes Agglomerationsprogramm eine Leistungsvereinbarung ab. Die Leistungsvereinbarung regelt die umzusetzenden Massnahmen, die Bundesbeiträge und sämtliche zu erfüllende Pflichten der Parteien.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wurde der durchgehende Busspur-Ausbau auf der Wehntalerstrasse, auf dem Gebiet der Stadt Zürich, in die umzusetzenden Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Stadt Zürich–Glattal aufgenommen? Hat der Regierungsrat diesen Ausbau beschlossen und welche Bundesbeiträge sind dafür vorgesehen und/oder wurden bereits gesprochen?
2. Wurde die Tramlinie auf der Wehntalerstrasse, auf dem Gebiet der Stadt Zürich, in die umzusetzenden Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Stadt Zürich–Glattal aufgenommen? Welche Bundesbeiträge sind dafür vorgesehen und/oder wurden bereits gesprochen?
3. Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr gewährte der Regierungsrat der VBZ einen Kantonsbeitrag von max. 5 077 300 Franken für das Vorprojekt Tram Affoltern. Dienen diese von der VBZ tatsächlich ausgegebenen Mittel nur der Finanzierung der Tramlinie oder auch dem geplanten Busvorläufer resp. der durchgehenden Busspur?
4. Welcher Zeitplan ist für die durchgehende Busspur vorgesehen und auf welches Datum wird diese dem Betrieb übergeben?
5. Welcher Zeitplan soll für das Tram Affoltern, inkl. Infrastrukturkonzession, Kantonsratsbeschluss und nötigenfalls Volksabstimmung, gelten?
6. In welcher Grösse sieht der Regierungsrat Einsparungen und Synergien dieser beiden öV-Projekte, die sich bereits heute quantifizieren lassen?
7. Besteht die Möglichkeit, dass bei einem Angebotsausbau des Busvorläufers keine Notwendigkeit einer Tramlinie mehr besteht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher und Christian Mettler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Kanton hat dem Bund Ende 2016 die Agglomerationsprogramme der 3. Generation eingereicht. Diese umfassen verschiedene Massnahmen für einen längerfristigen Planungshorizont von etwa 20 Jahren. Die in der Anfrage aufgeführte Busspur ist in diesem Programm nicht enthalten, weil sie nur vorübergehenden Charakter hat. Die Stadt Zürich hat ab 2012 aufgrund einer Motion aus dem Gemeinderat ein Konzept mit durchgehenden Busspuren auf der Wehntalerstrasse geprüft. Die Abklärungen ergaben, dass ein solches Konzept die gewünschte Wirkung nicht erzielen könnte. Deshalb entschied sich die Stadt Zürich für ein weniger aufwendiges Verkehrskonzept zur Busbevorzugung. Dieses setzt in erster Linie auf verkehrsorganisatorische Massnahmen bei den Knotenzufahrten und benötigt nur geringe bauliche Massnahmen im Strassenraum. Die geplanten Busspuren sind als temporäre Massnahme kurzfristig umsetzbar und erzielen bei vergleichsweise geringen Kosten von rund 2 Mio. Franken einen beträchtlichen Nutzen für den Betrieb der Buslinie 32 über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren. Eine Bundesbeteiligung ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 2:

Der Kanton hat dem Bund Mitte 2012 und Ende 2016 die «Tramnetzergänzung Affoltern» in den Agglomerationsprogrammen der zweiten bzw. dritten Generation eingereicht. Der Bund hat die Massnahme in der Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation mit Kosten von 295,57 Mio. Franken (Preisstand April 2016, ohne MwSt) und einem Beitragssatz von 40% in der Priorität B vorgemerkt.

Zu Frage 3:

Die Projektierungen für das Tram Affoltern werden über den kantonalen Verkehrsfonds finanziert. Der Regierungsrat hat die Mittel mit Beschluss Nr. 1222/2017 für das Tramprojekt bewilligt. Der Projektumfang ist im Leistungsauftrag zwischen der Volkswirtschaftsdirektion, vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund, und den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) festgehalten. Die Planung und Realisierung eines Vorlaufbetriebs mit neuen Busspuren sind in diesem Auftrag nicht vorgesehen. Die VBZ haben bestätigt, dass die für das Tram Affoltern bewilligten kantonalen Projektierungsmittel nicht für die Planung der Busspuren verwendet wurden.

Zu Frage 4:

Der Stadtrat von Zürich hat am 10. April 2019 den Ausführungskredit für das Vorhaben bewilligt. Das Vorhaben soll nach Genehmigung durch den Regierungsrat voraussichtlich ab Herbst 2019 umgesetzt und anschliessend in Betrieb genommen werden. Der genaue Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird später abgestimmt auf das Bauprogramm festgelegt.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 1222/2017 erste Projektierungsmittel zur Erstellung eines Vorprojekts und zur Erlangung der Infrastrukturkonzession bewilligt. Die VBZ leiten die Projektierungen auf der Grundlage des erwähnten Leistungsauftrags. Wie bei früheren Tramprojekten wurde eine gemeinsame Projektorganisation mit Vertreterinnen und Vertretern aus Stadt und Kanton Zürich sowie einer gemeinsamen politischen Projektaufsicht gebildet. Das Vorprojekt soll Ende 2019 vorliegen. Die VBZ werden dem Bund auf dieser Grundlage das Infrastrukturkonzessionsgesuch für den Bau und den Betrieb des neuen Streckenabschnitts einreichen. Nach Abschluss des Vorprojekts ist für die anschliessenden Projektierungen ein weiterer Regierungsratsbeschluss für einen Projektierungskredit erforderlich. Anschliessend ist über die Bauausführung zu befinden. Als Voraussetzungen müssen eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegen und die angestrebte Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation gesichert sein. Der weitere Projektverlauf ist zudem von den verfügbaren finanziellen Mitteln abhängig.

Zu Frage 6:

Aus heutiger Sicht ergeben sich keine baulichen Synergien zwischen den beiden unterschiedlichen Vorhaben.

Zu Frage 7:

Die VBZ betreiben die Linie 32 in den Spitzenzeiten im 6-Minuten-Takt mit Doppelgelenktrolleybussen. Die heutige Nachfrage auf der Linie 32 beträgt zwischen den Haltestellen Birchdörfli und Radiostudio rund 10000 Fahrgäste pro Tag. In den Spitzenzeiten nutzten 2018 stündlich rund 800 Fahrgäste den Bus in der Lastrichtung. Dank dem dichten 6-Minuten-Takt kann diese Nachfrage heute noch bewältigt werden, künftig wird die Buslinie 32 wegen des prognostizierten Nachfragewachstums aber zunehmend überlastet sein. Von einem dichteren Fahrplan als einem 6-Minuten-Takt ist jedoch abzusehen, weil dadurch die Betriebslage instabil wird (sogenannter Handorgeleffekt): Wenn mehr Fahrgäste in einen Bus einsteigen, verlängert sich die Haltezeit. Diese Verzögerungen nehmen von Haltestelle zu Haltestelle zu. Infolge dieser Verspätung nimmt die Zahl der wartenden Fahrgäste an der folgenden Haltestelle tendenziell weiter zu, sodass der Ein- und Ausstieg noch

länger dauert. Somit verspätet sich der Bus mit jedem weiteren Halt noch mehr. Der dahinter folgende, weniger ausgelastete Bus benötigt demgegenüber weniger Haltezeit und holt den vorausfahrenden Bus ein.

Die künftige Nachfrage beträgt 2040 gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell in der Morgenspitze rund 1400 Personen pro Stunde im am stärksten belasteten Linienabschnitt zwischen Birchdörfli und Radiostudio. Doppelgelenktrolleybusse können im 6-Minuten-Takt stündlich nur 1050 Fahrgäste befördern. Die Buslinie wird somit die erwartete Nachfrage nicht mehr bewältigen können. Die Umstellung auf den Trambetrieb schafft die längerfristig benötigten Kapazitäten. Die Tramfahrzeuge haben rund 70% höhere Kapazitäten als Doppelgelenktrolleybusse und können in den Spitzenzeiten rund 1500 Fahrgäste stündlich je Richtung auf der Grundlage des 7,5-Minuten-Takts transportieren. Die Umstellung auf den Trambetrieb ermöglicht zudem umsteigefreie Verbindungen in die Innenstadt sowie dank Eigentresses auf dem grössten Teil der Strecke eine höhere Beförderungsgeschwindigkeit und eine verbesserte Betriebsstabilität.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli