

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 95/2005

Sitzung vom 22. Juni 2005

886. Anfrage (Tramnetzerweiterung Zürich West, Escher-Wyss-Platz bis Bahnhof Altstetten Nord)

Kantonsrat Lorenz, Habicher, Zürich, hat am 4. April 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Die Gesamtkosten der Tramnetzerweiterung Zürich West, Tramlinie 18 und Anpassungsbauten der Pfingstweidstrasse betragen gemäss Medienberichten rund 300 Mio. Franken. Laut VBZ Konzessionsgesuch vom 30. April 2004 beträgt der Kostenteiler Tramlinie zu Strassenbauten rund 140 zu 160 Mio. Franken. Der kantonale Kostenanteil dieses Tram-Projektes ist gemäss KEF auf maximal 90 Mio. Franken eingestellt. Die kantonalen Strassenbauten und/oder der kantonale Kostenanteil an Strassenbauten werden projektbezogen aus dem Strassenfonds finanziert. Bei jährlichen Aufwendungen von 10,9 bis 12,9 Mio. Franken und einem Ertrag von 7,9 Mio. Franken ergibt sich eine jährliche Kostenunterdeckung für die Tramlinie 18 allein im Betrag von 3 bis 5 Mio. Franken.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Sind die geschätzten Gesamtkosten der Tramnetzerweiterung Zürich West, Linie 18 und Pfingstweidstrasse mit 300 Mio. Franken ($\pm 20\%$) für den Regierungsrat realistisch berechnet? Welche Bestandteile (evtl. Infrastrukturbauten, Rollmaterial usw.) sind dabei nicht enthalten?
2. Welche Kostenfolge haben die Um- und Anpassungsbauten der Pfingstweidstrasse für den Strassenfonds? Sind diese im aktuellen KEF eingestellt?
3. Wie wird die jährliche Kostenunterdeckung der Tramlinie 18 finanziert? Welcher Anteil trägt der Kanton (ZVV) und welcher die Stadt Zürich (VBZ)?
4. Wie hoch war, in den Jahren 1999 bis 2003, die jährliche Kostenunterdeckung der einzelnen, bestehenden Tramlinien der Stadt Zürich? (Mit der Bitte um detaillierte Angaben pro Tramlinie und Jahr.)
5. Berechtigen die ungenügenden Frequenzen, gemäss Konzessionsgesuch 6550 bis 10250 im Jahr 2015, auf der Strecke Stadion Hardturm–Bahnhof Altstetten Nord überhaupt zum Bau einer neuen Tramlinie?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

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

Der Regierungsrat hat sich verschiedentlich zur Tramnetzerweiterung im Raum Zürich West geäussert, letztmals in seinem Bericht und Antrag zum dringlichen Postulat KR-Nr. 168/2004 (Vorlage 4257). Mit der vorliegenden Anfrage werden auch die Anpassungsarbeiten an der Pfingstweidstrasse im Rahmen des Nationalstrassenprojekts angesprochen. Es ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass das Gebiet Zürich Hard/Altstetten im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung festgelegt ist, das eine intensive Bautätigkeit aufweist. Auf Grund dieser Entwicklung wächst das Verkehrsaufkommen heute und in der Zukunft. Mit der Eröffnung der Westumfahrung 2008 wird die Pfingstweidstrasse substanziell vom Durchgangsverkehr entlastet, was die Chance eröffnet, das Verkehrsregime in Zürich West grundlegend anzupassen. Diese Umstände sind für die Infrastrukturpolitik der öffentlichen Hand wegleitend.

Zu Frage 1:

Die in der Anfrage erwähnten Gesamtkosten von 300 Mio. Franken beziehen sich auf die gesamten Infrastrukturkosten von zwei Projekten: Tramnetzerweiterung Zürich West auf der Strecke Escher-Wyss-Platz bis Bahnhof Altstetten einerseits sowie Nationalstrassenprojekt auf dem Abschnitt Pfingstweidstrasse (SN 1.4.1) andererseits. Die beiden Projekte werden in der Ausführung miteinander koordiniert, weil dies baulich unumgänglich ist und zu finanziellen Synergieeffekten führt. Die Projekte werden aber ihrer Funktion entsprechend weitgehend getrennt finanziert, wobei die Aufteilung der Kosten noch nicht abschliessend geregelt ist. Die Betriebsmittel (Rollmaterial) sind dabei wie üblich in den ausgewiesenen Infrastrukturkosten nicht enthalten.

Zu Frage 2:

Der Kostenteiler zwischen Tram- und Strassenprojekt auf dem Abschnitt Pfingstweidstrasse ist Gegenstand laufender Verhandlungen. Anfangs Dezember 2004 hat die Baudirektion dem Bundesamt für Strassen das Ausführungsprojekt Pfingstweidstrasse (SN 1.4.1) mit einem Kostenvoranschlag von 131 Mio. Franken eingereicht. Dabei sind die Gesamtkosten beider Projekte so aufgeteilt worden, dass 168 Mio. Franken dem Tram Zürich West und 131 Mio. Franken der Nationalstrasse zugewiesen wurden. Demzufolge würde – in Anwendung des Kostenteilers für städtische Nationalstrassen (Bundesanteil 58%, Kantonsanteil 42%) – der kantonale Strassenfonds für den Umbau der Pfingstweidstrasse mit 55 Mio. Franken belastet. Diese Mittel werden

im KEF des Tiefbauamtes (Leistungsgruppe 8400) für die Jahre 2007 bis 2009 eingestellt. Die Kosten für die Tramnetzerweiterung und die Um- und Anpassungsbauten in den übrigen Abschnitten, soweit sie vom Tramprojekt verursacht werden und für die Strasse kein Mehrwert entsteht, gehen zu Lasten des öffentlichen Verkehrs.

Zu Frage 3:

Die Betriebskosten der Tramlinie trägt gemäss § 26 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), welchem auch die zusätzlichen Erlöse gutgeschrieben werden. Die Kostenunterdeckung des ZVV wird je zur Hälfte vom Kanton und von den Gemeinden finanziert (§ 26 PVG). Die Aufteilung des Gemeindeanteils erfolgt nach Verkehrsangebot und Steuerkraft (§ 27 PVG). Die durch den Betrieb der neuen Tramlinie 18 ausgelösten zusätzlichen Haltestellenabfahrten auf dem Stadtgebiet werden künftig bei der Berechnung des Kostenanteils der Stadt Zürich angerechnet (vgl. § 5 Kostenverteiler-Verordnung; LS 740.6). Die Einzelheiten sind in der Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund geregelt.

Zu Frage 4:

Die untenstehenden Angaben zu den einzelnen Tramlinien entstammen der Linienerfolgsrechnung 2003 des ZVV. Da die Linienerfolgsrechnung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmungen und dem Bundesamt für Verkehr ständig verfeinert wurde, lassen sich die jeweiligen Vorjahreswerte nicht vergleichen. Es wird deshalb nur auf das Jahr 2003 abgestellt. Damit ein sinnvoller Vergleich möglich ist, sind neben der Kostenunterdeckung die entschädigten Aufwendungen und der Kostendeckungsgrad pro Linie angegeben.

| Linie | Gesamtkosten in Mio. Fr. | Kostenunterdeckung in Mio. Fr. | Kostendeckungsgrad |
|-------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------|
| 2 | 15,3 | 2,3 | 85% |
| 3 | 17,9 | 7,1 | 60% |
| 4 | 16,9 | 5,2 | 69% |
| 5 | 4,8 | 2,2 | 55% |
| 6 | 9,0 | 4,3 | 52% |
| 7 | 20,9 | 5,5 | 74% |
| 8 | 9,7 | 5,3 | 45% |
| 9 | 26,5 | 12,7 | 52% |
| 10 | 10,9 | 5,0 | 54% |
| 11 | 24,8 | 10,3 | 59% |
| 13 | 19,0 | 5,7 | 70% |
| 14 | 22,8 | 8,3 | 63% |
| 15 | 9,8 | 4,9 | 50% |

Zu Frage 5:

Die Wirtschaftlichkeit einer Tramlinie lässt sich nicht allein auf Grund der Frequenzzahlen eines einzelnen Abschnitts beurteilen. Massgebend für die Beurteilung ist die Nachfrage auf der ganzen Linie und insbesondere auf dem höchst belasteten Abschnitt. Dieser bestimmt die Dimensionierung des Betriebs. Die Frequenzprognosen aus dem Konzessionsgesuch beruhen auf dem Gesamtverkehrsaufkommen (zusätzliches Potenzial von 31 000 Arbeitsplätzen und 6000–7000 Einwohnern). Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung von Zürich West reicht bis zum Stadion Hardturm. Dies zeigt sich in den hohen Passagierzahlen auf der Strecke Hauptbahnhof bis zum Stadion (23 500 Fahrgäste/Tag), wogegen vom Stadion bis Altstetten weniger Fahrgäste erwartet werden (10 200 Fahrgäste/Tag). Das Arbeitsplatzgebiet Bahnhof Altstetten Nord trägt aber mit einem Drittel der Fahrgäste dennoch wesentlich zum Verkehrsaufkommen auf der neuen Tramlinie bei. Eine isolierte Betrachtung des Abschnitts Stadion–Bahnhof Altstetten ist nicht aussagekräftig. Die betriebliche Kosten-/Nutzenanalyse zeigt, dass die Tramnetzerweiterung langfristig gerechtfertigt ist. Verglichen mit den bestehenden Tramlinien kann mit einem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad gerechnet werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi