

Antrag des Regierungsrates vom 20. November 2013

5046

**Beschluss des Kantonsrates
über einen Staatsbeitrag an den Bau
der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 20. November 2013,

beschliesst:

I. Der Stadt Zürich wird an die Gesamtkosten von Fr. 129 600 000 für den Bau der neuen Tramverbindung in Zürich-West über die Hardbrücke ab dem Hardplatz bis zum Escher-Wyss-Platz (Tramverbindung Hardbrücke) und für Anpassungen am Zugang zum Bahnhof Hardbrücke ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 76 400 000 (einschliesslich MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, zugesichert.

II. Die Beitragszusicherung erfolgt unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung des Bundes mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr.

III. Der Staatsbeitrag gemäss Dispositiv I erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen dem Kostenvoranschlag (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

IV. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat und den Stadtrat von Zürich.

Weisung

1. Ausgangslage

Mit Beschlüssen vom 23. Februar 2009 (Vorlage 4531a) und 14. Februar 2011 (Vorlage 4718a) über die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr legte der Kantonsrat fest, dass die Planungen für die Tramverbindung Hardbrücke vorangetrieben und die entsprechenden Kreditbeschlüsse vorbereitet werden sollen. Die geplante Tramverbindung soll die Lücke zwischen Hardplatz und Escher-Wyss-Platz schliessen und mit der Tramhaltestelle über dem Bahnhof Hardbrücke eine neue Umsteigebeziehung auf die Zürcher S-Bahn ermöglichen. Nach Fertigstellung des Bauwerks soll die heutige Tramlinie 8 über die Hardbrücke und den Escher-Wyss-Platz bis ins Werdhölzli verlängert werden.

Die Dringlichkeit der neuen Tramverbindung und deren grosser Nutzen wurden bereits 2006 im Kreditantrag für den Bau des Trams Zürich-West (Vorlage 4358) aufgezeigt. Dort wurde dargelegt, dass verschiedene Traminfrastrukturausbauten vordringlich seien und dass der Bau der Tramverbindung Hardbrücke an sich höchste Priorität hätte. Damals lagen aber erst Machbarkeitsstudien vor. In der Folge haben Stadt und Kanton Zürich Mitte 2009 eine gemeinsame Projektorganisation festgelegt. Die Planungsarbeiten schreiten seither planmässig voran. Der Bundesrat hat den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) am 2. März 2012 die Infrastrukturkonzession erteilt. Am 6. Mai 2013 wurde mit der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht.

Der Kanton Zürich hat dem Bund das Tramprojekt einschliesslich Massnahmen am Bahnhof Hardbrücke im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes 2007 und erneut im Mai 2012 zur Mitfinanzierung eingereicht. Gemäss der im Sommer 2013 vom Bund eröffneten Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr will dieser beide Massnahmen mit einem Beitragssatz von 35% unterstützen. Im vorliegenden Antrag wird davon ausgegangen, dass der Bund Ende 2014 im Rahmen des Bundesbeschlusses zum 2. Agglomerationsprogramm den Beitragssatz in dieser Höhe bestätigen wird.

Der Bund verlangt gemäss Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG, SR 725.116.2) die Sicherstellung der Restfinanzierung des eingereichten Projektes. Der beantragte Staatsbeitrag steht daher unter dem Vorbehalt der vom Bund in Aussicht gestellten Mitfinanzierung. Dieser Vorbehalt macht klar, dass der Kanton die vom Bund in Aussicht gestellte Mitfinanzierung auch tatsäch-

lich erwartet und dass diese Bundesbeteiligung für die Verwirklichung des Projekts von zentraler Bedeutung ist. Sollte der Bund seiner in Aussicht gestellten Verpflichtung wider Erwarten nicht oder nur in ungenügendem Ausmass nachkommen, müsste über das weitere Vorgehen neu befunden werden.

Unter der Voraussetzung der rechtzeitigen Freigabe der Bundesmittel sollen die Bauarbeiten 2015 aufgenommen werden. Nach rund zweieinhalbjähriger Bauzeit soll die Tramverbindung auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 in Betrieb genommen werden.

Der Bahnhof Hardbrücke wird heute an Werktagen von rund 45 000 Fahrgästen genutzt. Mit der neuen Tramverbindung über die Hardbrücke wird er deutlich besser mit dem städtischen Tram- und Busnetz verknüpft. Das neue Tramangebot, die starke Entwicklung des umliegenden Siedlungsgebietes und die allgemein zunehmende Nachfrage auf der S-Bahn führen dazu, dass die Publikumsanlagen des Bahnhofs Hardbrücke an ihre Grenzen stossen werden. Verschiedene Abklärungen zur mittel- und langfristigen Auslegung des Bahnhofs zeigen, dass ein umfassender Ausbau des Bahnhofs einschliesslich der Gleisanlagen frühestens gleichzeitig, voraussichtlich aber erst nach dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sinnvoll ist. Dieser ist für 2030 geplant. Kurzfristig sollen aber zusätzliche Treppenabgänge die Zugänge und die Verteilung der Fahrgäste auf den Perrons in den Spitzenstunden verbessern. Das Tramprojekt mit Kosten von 101,2 Mio. Franken sieht daher Anpassungen am Bahnhofzugang beidseits der Hardbrücke mit zusätzlichen Investitionen von 28,4 Mio. Franken vor, sodass sich die gesamten beitragsberechtigten Kosten auf 129,6 Mio. Franken belaufen.

Die Stadt Zürich hat im Rahmen des Vorprojektes entschieden, den Hardplatz gesamthaft zu erneuern und die Überdachungen der neuen Treppenabgänge am Bahnhof Hardbrücke städtebaulich der Umgebung entsprechend auszugestalten. Die Kostenbeteiligung der Stadt Zürich wurde auf der Grundlage des Bauprojekts ausgehandelt. Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 20. März 2013 den für das vorliegende Projekt notwendigen städtischen Kreditanteil als Bruttokredit noch ohne die erwartete Bundesbeteiligung bewilligt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat mit dem vorliegenden Antrag den kantonalen Beitrag von 76,4 Mio. Franken mit dem Hinweis auf die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung des Bundes.

2. Siedlungsentwicklung und Verkehrsbewältigung in Zürich-West

Die Stadt Zürich entwickelt sich in verschiedenen Stadtteilen überdurchschnittlich, so auch im kantonalen Entwicklungsgebiet Zürich-West. Die intensive Bautätigkeit hat dazu geführt, dass das Gebiet im Jahr 2012 bereits rund 27 000 Beschäftigte zählte, rund 8000 mehr als 2005. Langfristig prognostiziert das Hochbaudepartement der Stadt Zürich bis zu 40 000 Arbeitnehmende und 8000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Mit dem Ausbau der Zürcher S-Bahn werden sich die Verkehrsströme weiter verändern. Die bevorstehende Inbetriebnahme der Durchmesserlinie (2014/2015) und die Fertigstellung der Ausbauten der 4. Teilergänzungen (bis 2018) werden die Bedeutung der Zürcher S-Bahn weiter stärken. Dabei entsteht für die aufstrebenden Arbeitsplatzgebiete in Zürich-Nord und Zürich-West ein überdurchschnittlicher Nutzen, da sie über die Bahnhöfe Oerlikon, Hardbrücke und Altstetten noch besser ans S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Die wachsenden Verkehrsströme haben entsprechende Auswirkungen auf das städtische Tram- und Busnetz. Die tangentialen Verkehrsströme und die gut mit den Bahnhöfen vernetzten Entwicklungsgebiete gewinnen deutlich an Gewicht. Die Tramverbindung Hardbrücke nimmt diese Entwicklung auf. Zusammen mit dem Tram Zürich-West soll sie das Angebot im Entwicklungsgebiet Zürich-West selbst und in Richtung Stadtzentrum deutlich verbessern. Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke soll die Tramlinie 8 vom Hardplatz über den Bahnhof Hardbrücke bis zum Escher-Wyss-Platz verlängert und bis ins Werdhölzli geführt werden. Die Tramlinie 17 soll dann auf dem Abschnitt Hardturm–Hauptbahnhof nur noch in den Hauptverkehrszeiten zur Entlastung der Linien 4 und 13 verkehren.

Die Buslinien 33 und 72, die unter anderem auch auf der Achse Albisriederplatz–Hardplatz–Hardbrücke–Escher-Wyss-Platz verkehren, verzeichneten 2012 auf dem Abschnitt Hardplatz und Hardbrücke an Werktagen rund 25 000 Fahrgäste. Diese Achse wird für die zukünftige Entwicklung der Gebiete entlang des Gleisfeldes der SBB zusammen mit dem Bahnhof Hardbrücke eine zentrale Rolle spielen. Die neue Tramverbindung über die Hardbrücke soll aber auch den Hauptbahnhof entlasten, indem sie schnellere Verbindungen ab dem Raum Stauffacher/Paradeplatz anbietet. Nach der Inbetriebnahme der Tramverbindung werden wegen der verbesserten Verkehrsbeziehungen ab dem Bahnhof Hardbrücke über 40 000 Fahrgäste die beiden Trolleybuslinien und die neue Tramlinie 8 über die Hardbrücke nutzen. Diese wird gemäss Verkehrsprognose über einen Drittel der Nachfrage in diesem Abschnitt übernehmen.

3. Abstimmung mit der Raum- und Richtplanung

Der kantonale Raumplanungsbericht 2009 hält zur zukünftigen Raumentwicklung fest, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten sei. Dieser habe in Übereinstimmung mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Velo- und Fussverkehr entfalle. Das vorliegende Tramprojekt unterstützt diese Zielsetzung. Die Linienführung der Tramverbindung zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Hardplatz wurde denn auch im Kantonalen Richtplan in der Teilrevision Verkehr vom 26. März 2007 als langfristige Massnahme festgesetzt. Die schon in den nächsten Jahren geplante Umsetzung soll in der laufenden Richtplanüberarbeitung nachgetragen werden. Die Tramverbindung über die Hardbrücke wurde zudem im Regionalen Richtplan der Stadt Zürich mit Beschluss des Regierungsrates vom 7. Juni 2000 behördenverbindlich festgesetzt.

4. Projektbeschreibung

4.1 Verlauf der Neubaustrecke

Die zweigleisige Neubaustrecke führt ab der bestehenden Endhaltestelle der Tramlinie 8 am Hardplatz zur Hardbrücke. Sie überquert anschliessend das Gleisfeld der SBB auf der bestehenden Hardbrücke. Die beiden Tramgleise nutzen auf der Brücke die bestehenden Busspuren der Trolleybuslinien 33 und 72. Die heutige Fahrspuraufteilung wird beibehalten. Die gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen beim Bahnhof Hardbrücke ermöglichen den raschen Umstieg vom städtischen Netz auf die im Rahmen der 4. Teilergänzungen geplanten elf S-Bahn-Linien. Nördlich des Bahnhofs wechselt das nordwärts führende Gleis auf die Westseite der Brücke. Von dort führen beide Gleise über eine Rampe auf das Umgebungsniveau bei der Kreuzung Pfingstweid- und Hardstrasse. Anschliessend nutzt die Tramlinie 8 das bestehende Trasse des Tram Zürich-West bis zum Escher-Wyss-Platz. Das vorliegende Projekt umfasst keine Vorinvestitionen für ein späteres Rosengartentram. Die Trassierung auf der Hardbrücke liesse aber eine spätere Umsetzung dieser Tramtangente zu.

Die Neubaustrecke nutzt den bestehenden Strassenraum. Die drei neuen Tramhaltestellen Hardplatz, Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz (Seite Hardstrasse) weisen behindertengerechte, durchgehend hohe Haltekanten auf. Alle Kreuzungen zwischen dem Tram-

trasse und der Strasse werden mit Verkehrsregelungsanlagen ausgerüstet. Zur Gewährleistung der Stromversorgung wird eine neue Gleichrichteranlage unter dem Brückenende der Hardbrücke am Hardplatz erstellt. Die Fahrleitungen werden an den bestehenden kombinierten Beleuchtungs- und Fahrleitungsmasten aufgehängt. Für den technischen Unterhalt und die Erneuerung der Strecke sind ab Betriebsaufnahme die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) zuständig.

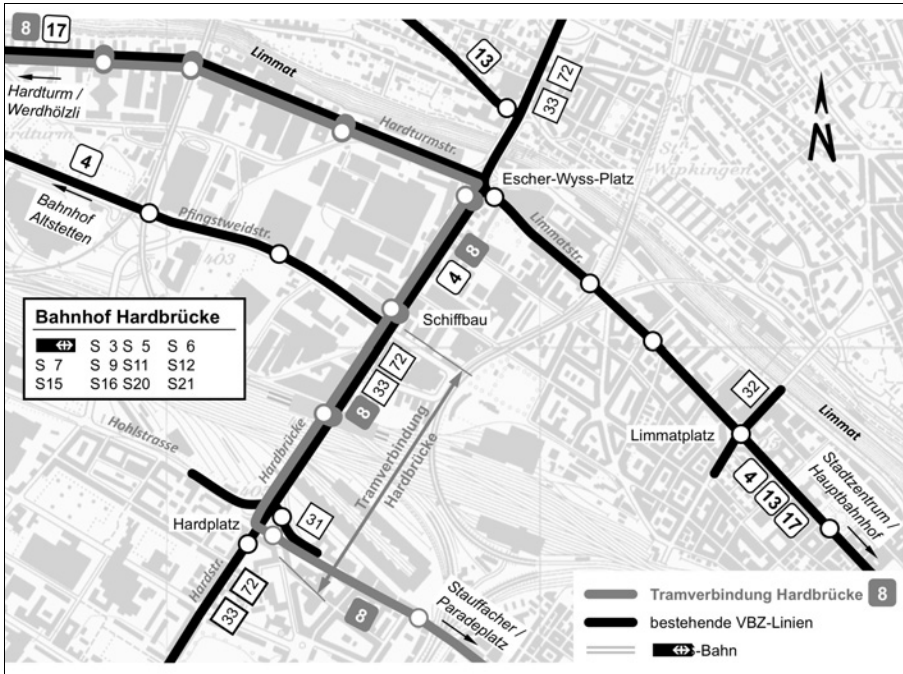


Abb. 1: Linienführung mit Tramverbindung Hardbrücke (Verlängerung Tramlinie 8)

4.2 Umgestaltung des Hardplatzes

Der östliche Teil des Hardplatzes muss wegen der neuen Gleisanlagen umgestaltet werden. Die Stadt Zürich wird auch den westlichen Teil grundlegend erneuern. Der ganze Hardplatz soll als städtischer Platz mit einer entsprechenden Aufenthalts- und Nutzungsqualität

wahrgenommen werden. Die Kosten dieser Projekterweiterung im westlichen Teil werden durch die Stadt Zürich getragen. Die bestehende Wendemöglichkeit der Tramlinie 8 wird aufrechterhalten, um bei betrieblichen Störungen Tramzüge aus der Innenstadt vorzeitig wenden zu können. Der Vernetzung des Langsamverkehrs wird besondere Beachtung geschenkt. Im Bereich des Brückendes unter der Hardbrücke werden verschiedene Nutzräume vorgesehen. Der bestehende Kiosk und die WC-Anlagen werden ersetzt. Zudem werden auf Kosten Dritter neue Ladenflächen für Passantinnen und Passanten und Fahrgäste geschaffen. An verschiedenen Orten werden Abstellmöglichkeiten für 100 Fahrräder geschaffen. Die Wegbeziehungen zu den Bushaltestellen der Linien 31, 33 und 72 werden behindertengerecht ausgestaltet. Die bestehende Bepflanzung wird im Rahmen des Vorhabens ersetzt.

4.3 Verkehrsführung

Das neue Tramtrasse nutzt auf der Brücke die vorhandenen Busspuren. Es quert die Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs jeweils bei den Anschlussbereichen am Hardplatz und zur Rampe in die Pfingstweidstrasse. Die Rampenbauwerke auf der Seite des Hardplatzes werden beidseitig verbreitert. Der Individualverkehr aus der Pfingstweidstrasse in Richtung Hardplatz wird zukünftig über die Geroldrampe auf die Hardbrücke geführt. Die bestehende Einmündung auf der Hardbrücke wird den neuen Verhältnissen entsprechend ausgebaut. Sie erhält eine neue Linksabbiegespur und wird mit einer Verkehrsregelungsanlage gesteuert. Der Verkehrsfluss über die Hardbrücke bleibt dank der Abstimmung der neuen Anlage mit dem bestehenden Verkehrsregime gewährleistet. Der Knoten Pfingstweid/Hardstrasse wird den neuen Verhältnissen entsprechend angepasst.

4.4 Escher-Wyss-Platz

Der Escher-Wyss-Platz wurde im Zusammenhang mit dem Bau des Trams Zürich-West 2010 verkehrlich umgestaltet. Die damals erstellte Gleisanlage stellt die Gleisverbindung von der Hardstrasse in die Hardturmstrasse Richtung Endhaltestelle Werdhölzli bereits sicher. In diesem Bereich sind daher keine Gleisanpassungen nötig. Mit der Betriebsaufnahme der Tramverbindung Hardbrücke werden die Fahrzeuge der Linien 4 und 8 am Escher-Wyss-Platz an einer zusätzlichen gemeinsamen Haltekante in der Hardstrasse halten. Die Erstellung dieser neuen Haltekante ist im vorliegenden Projekt enthalten.

4.5 Werkleitungen

Im gesamten Projektperimeter müssen bestehende Werkleitungen teilweise zulasten des Tramprojektes verlegt und teilweise zulasten Dritter erneuert werden.

4.6 Landerwerb

Für das Projekt Tramverbindung Hardbrücke ist kein dauernder Landerwerb nötig. Verschiedene Dienstbarkeiten im Zusammenhang mit dem Tramprojekt wurden bereits mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern finanziell geregelt.

5. Anpassungen Publikumsanlagen am Bahnhof Hardbrücke

Der Bahnhof Hardbrücke wird heute an Werktagen von rund 45 000 Personen benutzt. Er hat in den vergangenen Jahren aufgrund der umliegenden Gebietsentwicklung und seiner Funktion als Umsteigeknoten zwischen der S-Bahn und dem städtischen Tram- und Busnetz stark an Bedeutung gewonnen. Mit der Verlängerung der Linie 8 werden zusätzliche Umsteigende zur S-Bahn erwartet, die zu einem grossen Teil über die bestehenden Zugangstreppen zu den Perronanlagen der SBB wechseln. Die bereits stark ausgelasteten Abgänge zum mittleren Perron der SBB werden daher zunehmend an ihre Grenzen stossen. Die im Projekt vorgesehenen zusätzlichen Treppenabgänge zum Mittelperron sollen die Personenflüsse verbessern und gleichzeitig für eine bessere Verteilung der Umsteigenden auf dem Mittelperron sorgen. Diese neuen Elemente wurden zusammen mit den städtischen Behörden nach architektonischen Gesichtspunkten in den bestehenden Bahnhof integriert und sie werden von der Stadt Zürich mitfinanziert.

Die SBB planen ihrerseits, die Publikumsanlagen des Bahnhofs Hardbrücke im gleichen Zeitraum zu erneuern und auf die zunehmende Nutzung anzupassen. Die Planungen verlaufen aufeinander abgestimmt, aber zeitlich leicht versetzt. Das Plangenehmigungsverfahren soll Ende 2014 abgeschlossen werden, die Bauarbeiten werden gemeinsam ausgeschrieben und umgesetzt. Das SBB-Projekt soll über die bestehende Leistungsvereinbarung der SBB für 2013–2016 finanziert werden.

6. Bauausführung

Die Leitung der Bauausführung soll dem Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) übertragen werden. Aus diesem Grund wird das TAZ bereits die Bauvorbereitungen ab Ende 2013 bis zum eigentlichen Baubeginn übernehmen. Der Regierungsrat hat am 5. Juni 2013 den dazu erforderlichen Planungskredit von 2,67 Mio. Franken bewilligt (§ 37 Abs. 2 lit. d Gesetz über Controlling und Rechnungslegung; CRG, LS 611, vgl. RRB Nr. 644/2013). Dieser Planungskredit stellt sicher, dass die Bauarbeiten umgehend nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich für die Tramverbindung 2015 aufgenommen werden können. Der Planungskredit ist in der Summe des vorliegenden Kredits enthalten.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Tramverbindung Hardbrücke einschliesslich der Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke belaufen sich auf 129,6 Mio. Franken. Zusätzlich werden durch die städtischen Werke Werkleitungserneuerungen im Umfang von 4,5 Mio. Franken ausgeführt. Die zusätzlichen Verkaufsflächen im Bereich des südlichen Brückendes der Hardbrücke mit Kosten von 2,7 Mio. Franken werden ebenfalls unabhängig von den vorliegend bewilligten Mitteln durch die Stadt Zürich finanziert.

Gemäss Kostenvoranschlag (Preisbasis 1. April 2012, Kostengenauigkeit +/-10%, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Tramverbindung Hardbrücke:	Fr.
Land- und Rechtserwerb	930 000
Brückenbauten	25 020 000
Strassen- und Werkleitungsbau	5 490 000
Hardplatz einschliesslich Ersatzbauten	18 780 000
Bahn technische Anlagen	17 640 000
Planungs- und Nebenkosten	15 200 000
Unvorhergesehenes (10%)	8 300 000
Zwischentotal	91 360 000
Verwaltungskosten (TAZ)	2 300 000
Nicht rückforderbare Mehrwertsteuer 8% und Rundung	7 540 000
Zwischentotal 1	101 200 000

Anpassungen Bahnhof Hardbrücke:	Fr.
Zugänge zum Bahnhof, Dachkonstruktion	10 410 000
Anpassungen bestehende Bauten	6 310 000
Sicherheit, Bauen unter Betrieb	3 110 000
Planungs- und Nebenkosten	3 600 000
Unvorhergesehenes (10%)	2 300 000
Zwischentotal	25 730 000
Verwaltungskosten (TAZ)	600 000
Nicht rückforderbare Mehrwertsteuer 8% und Rundung	2 070 000
Zwischentotal	28 400 000
Total Tramverbindung und Bahnhof	129 600 000

Die beiden Teilprojekte Tramverbindung Hardbrücke und Anpassungen Bahnhof Hardbrücke werden unter der Voraussetzung der Mitfinanzierung des Bundes mit einem Anteil von 35% folgendermassen finanziert:

Gerundete Kostenangaben in Mio. Franken (Kostenstand 1. April 2012)	Tramverbindung Hardbrücke		Anpassungen Bahnhof Hardbrücke		Summe	Beiträge Werke, Dritter
Bundesbeitrag (erwartet)	35,4	(35,0%)	10,0	(35,0%)	45,4	
Staatsbeitrag Kanton (Verkehrsfonds)	62,2	(61,5%)	14,2	(50,0%)	76,4	
Kredit Stadt Zürich	3,6	(3,5%)	4,2	(15,0%)	7,8	
Projekte städtische Werke						4,5
Convenience Store						2,7
Total	101,2	(100,0%)	28,4	(100,0%)	129,6	7,2

Sollte der Bund wider Erwarten das Projekt nicht mit einem Beitragsatz von 35% mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds unterstützen, müsste über das Projekt neu befunden werden. Die Ausgabe müsste dem Kantonsrat nochmals beantragt werden. Der vorliegende Antrag geht davon aus, dass der Bund einen Beitrag von rund 45,4 Mio. Franken leistet. Falls er nicht die vollen Projektkosten als beitragsberechtigt anerkennen würde, so müssten diese von Stadt und Kanton übernommen werden. Der kantonale Anteil müsste über die im Projekt enthaltenen Reserven finanziert werden.

Der Staatsbeitrag an die Tramverbindung Hardbrücke und an den Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke von höchstens 76,4 Mio. Franken wird gemäss § 4 in Verbindung mit § 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) aus dem kantonalen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) finanziert. Es handelt sich gemäss § 37 CRG um eine neue Ausgabe. Die Mittel sollen der Stadt Zürich entsprechend der Festsetzungen des Bundes gemäss der Mineralsteuerverordnung als A-fonds-perdu-Beitrag zur Verfügung gestellt werden. Sie sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) für die Jahre 2014–2017 wie folgt eingestellt: 1,1 Mio. Franken für 2014; 7,0 Mio. Franken für 2015; 31,1 Mio. Franken für 2016; 31,9 Mio. Franken für 2017. Weitere Mittel von 5,3 Mio. Franken sind noch ausserhalb der KEF-Periode 2018 vorzusehen. Die Bauteuerung bemisst sich entsprechend den Vorgaben des Bundes voraussichtlich nach dem Bahnbauintex (BTI). Dieser wird vom Bundesamt für Verkehr halbjährlich aktualisiert.

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) hatten im Rahmen der Sanierung der Hardbrücke einzelne Verstärkungsmassnahmen für das vorliegende Vorhaben bestellt. Diese konnten damals kostengünstig umgesetzt werden. Die Vorinvestitionen von rund 2 Mio. Franken wurden von den VBZ über die laufende Betriebsrechnung finanziert.

Die zusätzlichen Betriebskosten für die Einführung des Neuangebots ab Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 (verlängerte Linie 8, verkürzte Linie 17 mit Teilbetrieb, Angebotsanpassungen in der Innenstadt) belaufen sich auf rund 2 Mio. Franken pro Jahr. Die Bestellung dieser Leistungen erfolgt im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens für die Jahre 2018/2019. Es wird davon ausgegangen, dass sich der heute unterdurchschnittliche Kostendeckungsgrad der Linie 8 in Richtung des durchschnittlichen Kostendeckungsgrads der städtischen Tramlinien verbessern wird. Das zusätzliche Rollmaterial wird durch die VBZ im Rahmen der laufenden Ausschreibung einer neuen Tramgeneration beschafft.

8. Zusammenfassung und Antrag

Die bereits seit Längerem vorhergesagte Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Zürich-West wird sich aus heutiger Sicht weiter fortsetzen. Die vorliegende zweite Netzerweiterung im städtischen Tramnetz schafft eine Möglichkeit zur Entlastung des Stadtzentrums und trägt zur verbesserten Erschliessung der Entwicklungsgebiete im Westen der Stadt bei. Die Verkehrsströme zwischen den Agglomerationen und der Stadt Zürich werden mit den Ausbauten der 4. Teil-

ergänzungen der Zürcher S-Bahn weiter zunehmen. Damit kommt der bestmöglichen Vernetzung des städtischen Tramnetzes mit der Zürcher S-Bahn eine noch grössere Bedeutung zu. Die Tramverbindung Hardbrücke leistet einen wesentlichen Beitrag dazu. Mit der geplanten Verwirklichung des Projekts ab 2015 will der Kanton Zürich seinen Auftrag für einen wesensgerechten öffentlichen Verkehr wahrnehmen. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass das vorliegende Projekt vom Bund mit einem Anteil von 35% unterstützt wird. Die Stadt Zürich hat ihren Anteil bereits zugesichert.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Stadt Zürich einen Staatsbeitrag von Fr. 76 400 000 zuzusichern.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Heiniger

Der Staatsschreiber:

Husi