

Antrag des Regierungsrates vom 4. Oktober 2006

4358

**Beschluss des Kantonsrates
über einen Staatsbeitrag an den Bau
einer neuen Tramlinie in Zürich-West zwischen
Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 4. Oktober 2006,

beschliesst:

I. Für den Bau der neuen Tramlinie in Zürich-West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten wird an die beitragsberechtigten Kosten von Fr. 149 000 000 ein Staatsbeitrag von 60,4%, höchstens aber Fr. 90 000 000, zu Lasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920 (Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs) zugesichert.

II. Der Staatsbeitrag gemäss Ziffer I erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen dem Kostenvorschlag (Preisbasis 1. April 2004) und der Bauausführung.

III. Bei Zusicherung eines Bundesbeitrags vermindern sich die beitragsberechtigten Kosten entsprechend.

IV. Ziffer I dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 3. März 2003 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) beauftragt, das Projekt Tramnetzerweiterung im Gebiet Zürich West weiter voranzutreiben (Vorlage 3997 a). Im Rahmen der alle zwei Jahre erfolgenden Weiterentwicklung der Grundsätze hat der Kantonsrat die bisherige Stossrichtung bestätigt (Beschluss vom 14. März 2005, Vorlage 4207 a). In diesem Beschluss wurde festgehalten, dass das Tram Zürich-West vorbehaltlich der Vor- und Mitfinanzierung durch die Stadt Zürich und der Ergebnisse der laufenden Netzüberprüfung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich verwirklicht wird. Die Kreditvorlagen seien rechtzeitig zur Entscheidung vorzulegen. Mit den Grundsätzen für die Periode 2009–2012 beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Inbetriebnahme der Tramnetzerweiterung Escher-Wyss-Platz–Bahnhof Altstetten auf das Fahrplanjahr 2011 zu planen (Vorlage 4335).

Der Stadtrat von Zürich hat am 12. Juli 2006 beschlossen, dem Gemeinderat einen Kredit im Umfang von 59 Mio. Franken zur Mitfinanzierung des Vorhabens zu beantragen. Nach dessen Verabschiedung durch den Gemeinderat wird die Vorlage den Stimmberechtigten der Stadt Zürich vorgelegt (Volksabstimmung voraussichtlich am 17. Juni 2007). Weitere 15 Mio. Franken wurden gleichzeitig vom Stadtrat als gebundene Ausgabe für die Erneuerung von Werkleitungen und Verkehrssteuerungsanlagen im Zusammenhang mit dem Tram Zürich-West bewilligt. Angesichts der gemeinsamen Finanzierung werden die kantonalen und kommunalen Kreditgenehmigungsverfahren zeitlich aufeinander abgestimmt. Mit dem vorliegenden Antrag soll dem Kantonsrat der kantonale Beitrag von 90 Mio. Franken zur Bewilligung unterbreitet werden.

2. Das Entwicklungsgebiet Zürich-West

Das ehemalige Industriegebiet Zürich-West befindet sich seit Ende der 80er-Jahre in einem grossen Wandel. Auf den Industriebrachen entstehen Dienstleistungsbetriebe, zahlreiche Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, Schulen sowie grössere Wohneinheiten. Zurzeit sind neben zahlreichen kleinen und mittleren auch mehrere grössere Bauvorhaben in Planung, wovon die wichtigsten das Maag-Areal, das

VBZ-Depot Hard, das Hardturm-Areal mit Stadion und Hardturm-park, das Toni-Areal, das Duttweilerareal und das Areal Westlink mit dem Vulkanplatz sind. Für diese Gebiete liegen Gestaltungspläne und Sonderbauvorschriften vor oder sie werden in den nächsten ein bis zwei Jahren Rechtskraft erlangen. So wird in den kommenden Jahren weiterhin mit einer intensiven Bautätigkeit gerechnet. Bis 2015 soll sich die Zahl der Arbeitsplätze auf rund 31 000 (Zuwachs: 40% gegenüber 2005) und die Einwohnerzahl auf rund 7000 (Zuwachs: 110% gegenüber 2005) erhöhen (Prognose: Amt für Städtebau der Stadt Zürich).

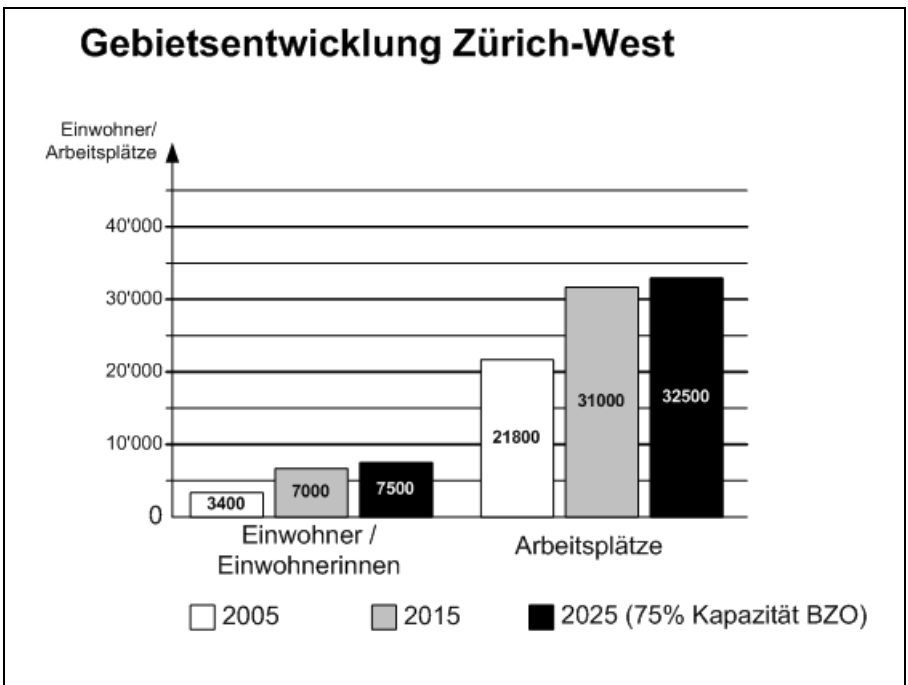


Abb. 1: Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Gebiet Zürich-West im Vergleich mit der Kapazität der Bau- und Zonenordnung (BZO) gemäss Prognose des Amts für Städtebau der Stadt Zürich

Die erwartete Siedlungsentwicklung und Investitionstätigkeit in Zürich-West können durch eine verbesserte Erschliessung des Stadtgebietes durch den öffentlichen Verkehr und eine städtebauliche Aufwertung der Pfingstweidstrasse unterstützt werden. Der öffentliche Verkehr soll dazu mit der Erweiterung des Tramnetzes zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten mit einer neuen Tramachse gestärkt werden (Tram Zürich-West). Das Nationalstrassenprojekt SN 1.4.1 sieht den Umbau der Pfingstweidstrasse in eine attraktive Stadtstrasse und die Anpassung des Anschlusses an die Nationalstrasse A1 Zürich-Bern an die neuen Verhältnisse vor. Die Erweiterung des Tramnetzes und der Umbau Pfingstweidstrasse sind eng miteinander verknüpft und können sinnvollerweise nur gemeinsam verwirklicht werden.

3. Verkehrsentwicklung und Verkehrsbewältigung

Mit der erwarteten Siedlungsentwicklung werden sich die täglichen Personenbewegungen von heute 130 000 auf 260 000 verdoppeln. Diese Verkehrszunahme ist angesichts der bestehenden und geplanten Parkplatz- und Strassenkapazitäten nur zu bewältigen, wenn der Anteil des öffentlichen Verkehrs einen Wert erreicht, der mit dem übrigen Stadtgebiet vergleichbar ist. Dazu ist eine qualitative und quantitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots nötig. Die Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich samt Üetlibergtunnel (2008) entlastet das Gebiet vom Durchgangsverkehr. Die Gesamtbelastung des Gebietes wird sich jedoch wegen des erwarteten Neuverkehrs aus Zürich-West auf dem heutigen Niveau bewegen.

Diese nachhaltige Verkehrsentwicklung in Zürich-West entspricht der Strategie des Gesamtverkehrskonzepts, das der Regierungsrat am 13. September 2006 beschlossen hat. Danach ist der öffentliche Verkehr weiter zu stärken, und er hat vom Verkehrszuwachs, der nicht dem Langsamverkehr zuzurechnen ist, mindestens die Hälfte zu übernehmen.

4. Abstimmung mit der Richtplanung

Im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans hat der Kantonsrat das Gebiet Zürich-West als eines von elf Zentrumsgebieten von kantonalen Bedeutung anerkannt (Beschluss vom 31. Januar 1995). Mit der Festsetzung solcher Zentrumsgebiete soll die

Entwicklungsfähigkeit und internationale Konkurrenzfähigkeit des Wirtschafts- und Lebensraums Zürich unterstrichen werden. Diese Zentrumsgebiete sind nachhaltig und unter Schonung der Flächenressourcen und der Umwelt zu entwickeln. Gestützt auf diese Vorgaben ist das Gebiet Zürich-West mit seinem hohen Entwicklungspotential durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen. Dieses Ziel wird mit dem Vorhaben Tram Zürich-West in Kombination mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse erreicht.

Die geplante Tramachse Escher-Wyss-Platz–Hardstrasse–Pfingstweidstrasse–Aargauerstrasse–Bahnhof Altstetten wurde 2000 im regionalen Richtplan der Stadt Zürich mit Beschluss des Regierungsrates vom 7. Juni 2000 behördenverbindlich festgesetzt. Zusammen mit dem Umbau Pfingstweidstrasse ist das Tram Zürich-West in der laufenden Richtplanrevision als wirkungsvolle kurz- bis mittelfristig umzusetzende Massnahme festgehalten (Vorlage 4222).

5. Netzentwicklung in der Stadt Zürich

Mit dem Auf- und Ausbau des S-Bahn-Netzes im Kanton Zürich haben sich die Verkehrsströme zwischen Stadt und Agglomeration Zürich stark verändert. Die S-Bahn konnte dank ihrer Attraktivität die Frequenzen an der Stadtgrenze gegenüber 1990 mehr als verdoppeln. Viele Pendlerinnen und Pendler gelangen dank neu geschaffener Direktverbindungen rasch und bequem in die Arbeitsplatzgebiete der Stadt Zürich.

Die Bedeutung der S-Bahn wird sich mit der Verwirklichung der 3. und 4. Teilergänzungen und der neuen Durchmesserlinie Altstetten/Wiedikon–Zürich HB–Oerlikon weiter erhöhen. Die aufstrebenden Arbeitsplatzgebiete in Zürich-Nord und Zürich-West profitieren überdurchschnittlich, da sie mit den Bahnhöfen Oerlikon, Hardbrücke und Altstetten ausgezeichnet ans S-Bahnnetz angeschlossen werden.

Die veränderten Verkehrsströme zeigen Auswirkungen auf das städtische Tram- und Busnetz. So ist seit geraumer Zeit eine Stärkung der tangentialen Verkehrsströme sowie der Nachfrage in die Entwicklungsgebiete festzustellen, während Verbindungen in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof auch wegen der Stärkung des S-Bahn-Netzes stagnieren und verhältnismässig an Bedeutung einbüßen. In diesem Zusammenhang war es angezeigt, das in den vergangenen 20 Jahren wenig veränderte städtische Tram- und Busliniennetz grundsätzlich zu überprüfen und wo notwendig, an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Der Kantonsrat hat deshalb mit dem eingangs erwähnten Beschluss betreffend Grundsätze über die mittel- und

langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. März 2005 auf die Notwendigkeit einer entsprechenden Netzüberprüfung im Zusammenhang mit der Tramnetzerweiterung Zürich-West hingewiesen.

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben in der Folge das Beratungsbüro Infras in Zürich beauftragt, eine Studie zur Liniennetzentwicklung für den Zeithorizont 2025 mit folgenden Zielsetzungen zu erarbeiten:

- Optimale Befriedigung der Kundenbedürfnisse auf künftige Nachfrageveränderungen
- Aufzeigen von mittel- und langfristigen Netzperspektiven sowie deren Priorisierung
- Optimale Abstimmung aller Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs im Raum Zürich

Der im Juli 2006 abgeschlossene Bericht zeigt folgenden Handlungsbedarf auf:

Zahlreiche Bus- und Tramlinien können durch neue oder geänderte Verknüpfungen besser auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt werden. Eine einheitliche Vertaktung erleichtert die Anschlussoptimierung untereinander und mit den übergeordneten S-Bahn-Linien. Auf langfristige Trends beim Verkehrsaufkommen in einzelnen Korridoren wird durch eine Anpassung der Zahl von parallelen Linien reagiert. Stark wachsende Verkehrsströme erfordern zudem Ergänzungen des Tramliniennetzes mit den entsprechenden Infrastrukturausbauten. Zu unterscheiden ist dabei zwischen dem Handlungsbedarf bis 2025, der auf Grund der langen Planungs- und Realisierungszeiten frühzeitig angegangen werden muss, und den weiteren, später zu erstellenden Netzergänzungen, bei denen eine richtplanerische Sicherung weiterhin zweckmässig ist.

Folgende Traminfrastrukturausbauten erweisen sich als vordringlich für den Horizont 2025:

1. Tramverbindung Albisriederplatz–Hardplatz–Bahnhof Hardbrücke–Escher-Wyss-Platz–Bucheggplatz–Milchbuck
2. Tramverbindung Escher-Wyss-Platz–Pfungstweidstrasse–Bahnhof Altstetten (Tram Zürich-West)
3. Tramverbindung Kalkbreite–Schmiede Wiedikon–Binz–Laubegg

Wegen des hohen Investitionsaufwandes für neue Tramstrecken und der sehr anspruchsvollen Abstimmung mit dem Strassennetz müssen die einzelnen Bauvorhaben etappiert umgesetzt werden.

Über das gesamte Netz betrachtet hat der Bau einer Tramverbindung über die Hardbrücke (Verlängerung Linie 8 vom Hardplatz über Escher-Wyss-Platz bis Werdhölzli) die höchste Priorität, vor allem weil sie die S-Bahn-Station Hardbrücke optimal ins städtische Tramnetz integriert. Für diese Verbindung sind allerdings erst Machbarkeitsabklärungen durchgeführt worden. Sie kann daher frühestens in 10 bis 15 Jahren verwirklicht werden.

Im Gegensatz dazu sind die Entwicklungen in Zürich-West bereits voll im Gang. Das Stadtgebiet wird aus heutiger Sicht bereits 2015 nahezu gebaut sein. Aus diesem Grund und wegen der Synergien mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse ist es sinnvoll, das Tram Zürich-West rasch zu verwirklichen. Die neue Tramlinie in Zürich-West ermöglicht eine ausgewogene Gesamtverkehrslösung und fördert damit die Lebensqualität in diesem Stadtgebiet. Sie soll gemäss heutigem Planungsstand vom Bahnhof Altstetten via Escher-Wyss-Platz–Hauptbahnhof–Bellevue zum Bahnhof Tiefenbrunnen führen (Anpassung der heutigen Linie 4). Durch die Verlängerung der heutigen Linie 10 ab Hauptbahnhof via Escher-Wyss-Platz bis ins Werdhölzli wird das bisherige Angebot der Linie 4 auf diesem Korridor aufrechterhalten. Gemäss dem städtischen Verkehrsmodell werden 2015 rund 12 000 Personen täglich das Tram Zürich-West im Bereich der Pfingstweidstrasse benutzen. Die Taktintervalle und Betriebszeiten werden auf den Angebotsstandard des übrigen Tramnetzes abgestimmt. Die Buslinie 54 (Bahnhof Altstetten–Pfingstweidstrasse–Bahnhof Hardbrücke–Escher-Wyss-Platz) wird gleichzeitig aufgehoben.

6. Linienführung und Neubaustrecke Tram Zürich-West

Das Tram Zürich-West schliesst am Escher-Wyss-Platz ans bestehende Tramnetz an. Die rund drei Kilometer lange zweigleisige Neubaustrecke erschliesst das Gebiet Zürich-West als zweite Hauptachse und endet am Bahnhof Altstetten.

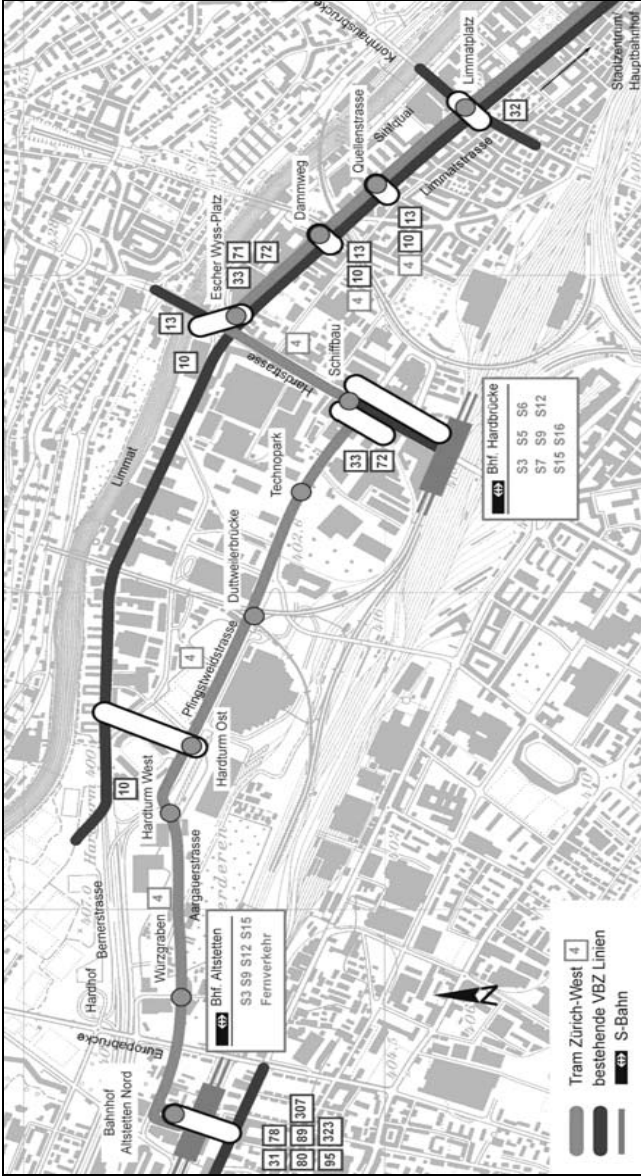


Abb. 2: Linienführung Tram Zürich-West (Neubaustrecke im Abschnitt Escher-Wyss-Platz–Pfungstweidstrasse–Bahnhof Alstetten)

Im neuen Streckenabschnitt werden sieben Haltestellen erstellt: Schiffbau, Technopark, Duttweilerbrücke, Hardturm-Ost, Hardturm-West, Würzgraben und Bahnhof Altstetten Nord. Die Distanz zwischen den einzelnen Haltestellen schwankt zwischen 300 und 590 Meter. An der Haltestelle Schiffbau entstehen neue Umsteigemöglichkeiten zum nahen Bahnhof Hardbrücke (300 Meter) mit den S-Bahnlinien S3, S5, S6, S7, S9, S12, der neuen S15 (Einführung ab Dezember 2006) und S16, sowie direkte Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien 33 und 72. An der Endhaltestelle Bahnhof Altstetten Nord kann bequem auf verschiedene S-Bahnen (Linien S3, S9 und S12, S15), einzelne Fernverkehrszüge sowie die Buslinien 31, 78, 80, 89, 95, 307 und 323 umgestiegen werden.

Die Tramhaltestellen werden dank durchgehend hohen Perronkanten behindertengerecht ausgestaltet. Die Neubaustrecke verläuft, ausgenommen in der Hardstrasse sowie in den Knotenbereichen, auf einem begrünten Eigentrassee. Die ebenerdige Trassierung erfordert keine Kunstbauten und erlaubt eine Höchstfahrgeschwindigkeit von 60 km/h. Alle Kreuzungen zwischen dem Tramtrassée und der Strasse sind mit Verkehrsregelungsanlagen mit Tram-Bevorzugung ausgerüstet. Für die Stromversorgung werden zwei Gleichrichteranlagen erstellt. Lärm- und Erschütterungsauswirkungen werden durch verschiedene Massnahmen an den Anlagen und durch zunehmenden Einsatz von lärmarmen Tramkompositionen wirksam vermindert. Der Gestaltung der einzelnen Elemente wie Wartehallen, Fahrleitungsmasten, Tramtrassée und Sicherheitselemente wird grosse Bedeutung beigegeben. Für den technischen Unterhalt und die Erneuerung der Strecke sind ab Betriebsaufnahme die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) zuständig.

Escher-Wyss-Platz

Auf dem Escher-Wyss-Platz wird das Verkehrsregime den veränderten Beziehungen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr angepasst. Die Tramhaltestellen der drei Linien Tram Zürich-West (zukünftig als Linie 4 betrieben), 10 und 13 werden in der Limmatstrasse zusammengefasst. Mit dem Umbau erhält der Escher-Wyss-Platz für zu Fuss Gehende und Radfahrende eine deutliche Aufwertung.

Hardstrasse

Das Tramtrassée verläuft in der Hardstrasse direkt unter der Hardbrücke. Für den Strassenverkehr wird zwischen Schiffbau und Heinrichstrasse ein lang gestreckter Kreislauf eingerichtet, der alle Verkehrsbeziehungen gewährleistet. Dank der neuen Verkehrsführung entstehen grosse Freiräume für zu Fuss Gehende und Radfahrende.

Das bestehende SBB-Anschlussgleis wird in der Hardstrasse weiterhin in östlicher Lage geführt.

Pfingstweidstrasse

Die Pfingstweidstrasse, Nationalstrasse III. Klasse, ist als vierspurige Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion klassiert. Der Strassenquerschnitt wird entsprechend der veränderten Nutzung neu aufgeteilt und gestaltet. Dem motorisierten Individualverkehr stehen pro Richtung je eine zweispurige Fahrbahn zur Verfügung. Sie werden durch einen Mittelstreifen abgegrenzt. Das Tram verläuft im Eigentrassee nördlich dieser Fahrbahnen. Mit Ausnahme der Haltestellen und Knotenbereiche ist das Tramtrassee begrünt und für Pneufahrzeuge nicht befahrbar. Beidseits der Pfingstweidstrasse verläuft ein kombinierter Rad- und Fussweg. Die seitlichen Eimmündungen der Erschliessungsstrassen werden mit Lichtsignalanlagen geregelt. Entlang der ganzen Pfingstweidstrasse geben einzelne Baumgruppen und Einzelbäume der Strasse einen neuen Charakter.

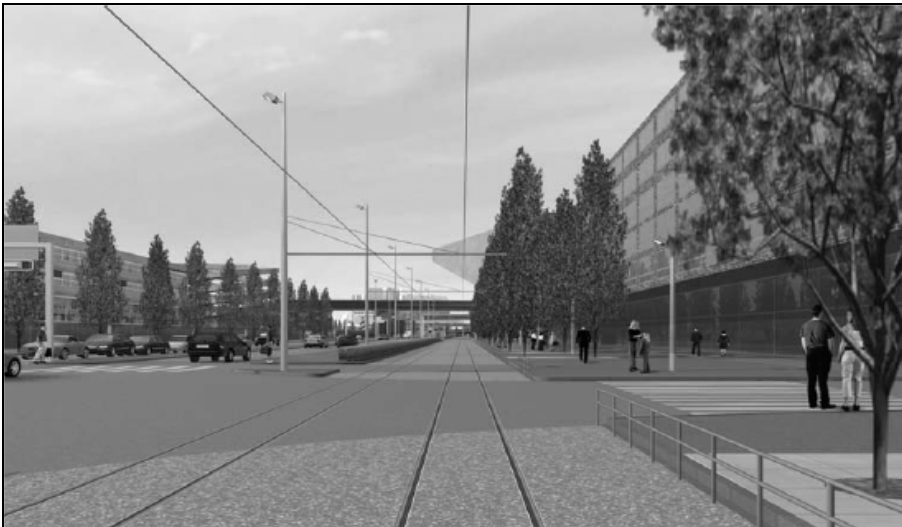


Abb. 3: Pfingstweidstrasse mit Tram Zürich-West (Bild: Geomatik + Vermessung Stadt Zürich (GeoZ) / Mathys Partner Visualisierungen)

Aargauerstrasse

Das Tramtrasseee verläuft in der Aargauerstrasse auf der Südseite. Dadurch werden Verkehrskonflikte im Bereich der Anschlussknoten von und zur Nationalstrasse A1 bzw. zur Europabrücke vermieden. Das bestehende Trottoir mit Bäumen auf der Nordseite bleibt erhalten. Unter der Europabrücke entsteht mit dem geplanten neuen Anschluss des SBB-Areals West-Link eine signalgesteuerte Kreuzung. Ein durchgehendes grosszügig ausgelegtes Trottoir auf der Südseite des Tramtrassees zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem geplanten Stadion Zürich trägt den erwarteten grossen Fussgängerströmen vor und nach Grossanlässen Rechnung.

Bahnhof Altstetten Nord/Vulkanplatz

Die Endhaltestelle des Trams Zürich-West mit Wendeschleife liegt direkt neben dem Bahnhof Altstetten und ist kombiniert mit der verschobenen Endhaltestelle der Buslinie 307 (Schlieren–Altstetten). Mit kurzen Umsteigedistanzen über die bestehende Personenunterführung können alle SBB-Perrons sowie die Bushaltestellen im Bahnhofbereich gut erreicht werden. Die Stadt Zürich plant in Verbindung mit dem geplanten Überbauungsprojekt West-Link der SBB innerhalb der Wendeschleife den neuen Vulkanplatz, einen Platz für das sich ebenfalls rasch wandelnde Quartier beim Bahnhof Altstetten.

Anschluss an die Nationalstrasse A1 (Stadion Zürich bis Europabrücke)

Dieser Strassenabschnitt gehört zum Westast der SN 1.4.1 (Nationalstrasse III. Klasse) und dient der Anbindung des städtischen Verkehrsnetzes an die Nationalstrasse A1 Zürich–Bern. Die SN 1.4.1 weist in diesem Abschnitt zwei Fahrstreifen pro Richtung auf. Die bestehenden Geh- und Radwege auf der Nord- und Südseite werden beibehalten und teilweise aufgewertet. Die neu entstehende Mittelzone zwischen den Fahrbahnen wird neu gestaltet und begrünt.

Landerwerb

Für die Projekte Tram Zürich-West und SN 1.4.1 Umbau Pflingstweidstrasse müssen insgesamt 22 600 m² Land endgültig erworben werden. Etwa 69 800 m² Land werden vorübergehend während der Bauausführung für Bauplatzeinrichtungen und Anpassungsarbeiten beansprucht.

Werkleitungen

Im gesamten Projektperimeter sowie in Teilen des angrenzenden Strassenraums erneuern die städtischen Werke die Werkleitungen und private Telecomfirmen ihre Infrastruktur. Entlang des Neubautrasses des Trams wird die Verkehrssteuerung neu eingerichtet.

Signalisation und Wegweisung

Die heutigen Signalisationen und Wegweisungen für den Strassenverkehr werden dem neuen Verkehrsregime angepasst.

7. Bewilligungsverfahren für die beiden Projekte Tram Zürich-West und SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse

Die beiden Projekte Tram Zürich-West und SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse sind örtlich und sachlich so eng miteinander verbunden, dass sie nur gemeinsam verwirklicht werden können. Die Ausarbeitung der beiden Projekte erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen dem kantonalen Tiefbauamt beziehungsweise mit der Organisationseinheit Verkehr und Infrastruktur Strasse sowie dem städtischen Tiefbauamt und den Verkehrsbetrieben Zürich. Weil gesetzlich keine gemeinsame Leitbehörde vorgesehen ist, sind die Projekte in getrennten Bewilligungsverfahren zu genehmigen.

- Das Projekt Tram Zürich-West samt den betroffenen kommunalen und kantonalen Strassenabschnitten auf der Achse Bahnhof Altstetten Nord–Aargauerstrasse–Pfingstweidstrasse–Hardstrasse–Escher-Wyss-Platz wird nach Eisenbahnrecht durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt.
- Das Projekt Umbau Pfingstweidstrasse SN 1.4.1 wird nach Nationalstrassenrecht durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt.

Die involvierten Bundesstellen stimmen ihre Entscheide im Sinne des Koordinationsgebotes materiell und formell sachgerecht aufeinander ab.

Die ursprünglich als vierspurige Nationalstrasse I. Klasse geplante SN 1.4.1 wurde 1986 von der Bundesversammlung zu einer Nationalstrasse III. Klasse als städtische Gemischtverkehrsstrasse mit Zubringerfunktion zurückgestuft. Dadurch erhielt sie den Status einer städtischen Hauptverkehrsstrasse, auf der alle Verkehrsarten zugelassen sind. Der Bundesrat hat das generelle Projekt SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse für den Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse am 26. Mai 2004 genehmigt. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat am 25. Januar 2005 dem Ausführungsprojekt SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse unter Kenntnisnahme des Projektes Tram Zürich-West zugestimmt.

Am 10. November 2004 hat der Bundesrat die bestehende Infrastruktur-Konzession Nr. 5141 der Stadt Zürich (Verkehrsbetriebe Zürich VBZ) auf die Neubaustrecke ausgedehnt. Die Erweiterung umfasst den Bau und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur für das Tram Zürich-West.

Die VBZ haben dem BAV am 14. Februar 2005 das Tramprojekt zur Einleitung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens eingereicht. Am 28. Februar 2005 hat die Baudirektion des Kantons Zürich dem UVEK das Plangenehmigungsgesuch für das Projekt SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse eingereicht. Beide Projekte wurden vom 4. April bis zum 3. Mai 2005 öffentlich aufgelegt. Die Plangenehmigungen werden im 3. Quartal 2006 erwartet. Mit der rechtskräftigen Plangenehmigung sind gemäss den in der Konzessions-erweiterung festgehaltenen Auflagen die Bauarbeiten spätestens 2007 aufzunehmen und bis zum 31. Dezember 2010 abzuschliessen.

8. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die beiden Projekte Tram Zürich-West und SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse betragen 299 Mio. Franken. Sie teilen sich in das Projekt Tram Zürich-West mit 150 Mio. Franken (einschliesslich einer Beteiligung der SBB von 1 Mio. Franken) und das Projekt SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse mit 149 Mio. Franken auf. Zusätzlich werden im Rahmen dieser Projekte durch die Werke der Stadt Zürich und durch Private Werkleitungs- und Infrastrukturerneuerungen im Umfang von 15 Mio. Franken bzw. 2,2 Mio. Franken ausgeführt. Der vorliegend beantragte Kredit bezieht sich nur auf die Bauten im Zusammenhang mit dem Tram Zürich-West; die übrigen Kredite fallen nicht in die Zuständigkeit des Kantonsrates.

Kosten

Gemäss Kostenvoranschlag (Preisbasis 1. April 2004, Kostengenauigkeit +/-10%) ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Gerundete Kostenangaben in Mio. Franken Kostenstand 1. April 2004	Tram Zürich-West	SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse	Summe	Beiträge Werke und Private
Landerwerb	14,6	21,3	35,9	–
Strassen- und Werkleitungsbau	86,5	117,7	204,2	15,9
Bahntechnische Anlagen	36,3	–	36,3	–
Zwischentotal	137,4	139,0	276,4	15,9
Mehrwertsteuer 7,6% und Rundung	10,0	10,0	20,0	1,3
Verwaltungskosten	2,6	–	2,6	–
Total	150,0	149,0	299,0	17,2

Finanzierung

Die beiden Projekte Tram Zürich-West und SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse werden folgendermassen finanziert:

Gerundete Kostenangaben in Mio. Franken Kostenstand 1. April 2004	Tram Zürich-West	SN 1.4.1 Umbau Pfingstweidstrasse	Summe	Beiträge Werke und Private
Staatsbeitrag Kanton aus Verkehrsfonds	90,0 (60,4%)	–	90,0	–
Beiträge Stadt Zürich				
– Tram Zürich West	19,7 (13,2%)	–	19,7	–
– Strassenbau kommunal	26,7 (17,9%)	–	26,7	–
– Strassenbau überkommunal (Baupauschale)	12,6 (8,5%)	–	12,6	–
Total für Kostenteiler	149,0 (100,0%)			
Beitrag SBB an Tramprojekt	1,0	–	1,0	–
Bundesanteil Nationalstrasse SN 1.4.1	–	86,4 (58,0%)	86,4	–
Kantonsanteil an Nationalstrasse SN 1.4.1	–	62,6 (42,0%)	62,6	–
Projekte städtische Werke und Private	–	–	–	17,2
Total	150,0	149,0 (100,0%)	299,0	17,2

Der vorliegende Staatsbeitrag an das Tram Zürich-West von brutto 60,4% oder höchstens 90 Mio. Franken wird gemäss § 4 in Verbindung mit § 30 des Personenverkehrsgesetzes (PVG; LS 740.1) aus dem kantonalen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) finanziert. Er ist im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2007–2010 eingestellt.

Der Staatsbeitrag deckt rund vier Fünftel der Kosten von 109,7 Mio. Franken, die auf den öffentlichen Verkehr entfallen. Der restliche Fünftel für den Teil des öffentlichen Verkehrs wird von der Stadt Zürich beigesteuert. Die Stadt Zürich übernimmt auch die Kosten für die Anpassungen der kommunalen und überkommunalen Strassen (26,7 Mio. Franken bzw. 12,6 Mio. Franken). Der Kreditanteil für die Anpassung der überkommunalen Strassen wird der Stadt Zürich als

Bestandteil der Baupauschale des Kantons Zürich entschädigt (§ 46 Strassengesetz; LS 722.1). Die Volkswirtschaftsdirektion wird dem Regierungsrat zusammen mit dem Kredit für den Umbau der Nationalstrasse SN 1.4.1 beantragen, bei der Festsetzung der städtischen Baupauschale die Aufwendungen von 12,6 Mio. Franken für die Anpassung der überkommunalen Strassen anzurechnen.

Die Bauteuerung bemisst sich für die Strassen- und Werkleitungsanteile gemäss dem Baupreisindex nach Grossregionen – Indexwerte Zürich für den Neubau von Strassen (Tiefbau), für die Bahntechnikinstallationen gemäss dem Baupreisindex für Bahntechnik gemäss dem Bundesamt für Statistik.

Im Rahmen der Agglomerationspolitik hat der Bund die Kantone aufgefordert, ihre Planung anhand entsprechender Programme darzulegen. Das Agglomerationsprogramm für den Kanton Zürich hat der Regierungsrat am 1. Februar 2006 beschlossen. Es umfasst u. a. auch das Tram Zürich-West und den Umbau der Pfingstweidstrasse. Die Vorlage des Bundesrates für einen Infrastrukturfonds für Agglomerationen und Nationalstrassennetz wurde in der Herbstsession 2006 von den eidgenössischen Räten verabschiedet. In dieser Vorlage ist für das Projekt Tram Zürich-West ein Kostenanteil des Bundes von 75 Mio. Franken an den Gesamtkosten von 150 Mio. Franken vorgesehen. Wird gegen den Bundesbeschluss kein Referendum ergriffen bzw. wird die Vorlage im Falle eines fakultativen Referendums in der Volksabstimmung angenommen, entlastet dies die Gesamtkosten für das Projekt Tram Zürich-West um voraussichtlich 50%. Der Staatsbeitrag des Kantons Zürich wird sich im Falle dieser Bundesunterstützung auf voraussichtlich 45 Mio. Franken vermindern.

Auf der Grundlage einer pauschalierten Betrachtungsweise betragen die Kapitalfolgekosten 9 Mio. Franken (10% des Investitionsbeitrages). Sie werden durch die Laufende Rechnung des Verkehrsfonds getragen. Durch einen Bundesbeitrag würden sich die Kapitalfolgekosten bis zur Hälfte vermindern.

Voraussichtlich im Herbst 2006 wird das UVEK den Bundesanteil von 58% bzw. 86,4 Mio. Franken am Nationalstrassenprojekt SN 1.4.1 zusammen mit der Plangenehmigung bewilligen. Nach vorliegendem Entscheid des UVEK wird die Volkswirtschaftsdirektion dem Regierungsrat den Kantonsanteil von 42% bzw. 62,6 Mio. Franken zu Lasten des Strassenfonds beantragen.

Die zusätzlichen Betriebskosten für das Angebot in Zürich-West ab dem Fahrplanwechsel 2010 (Verlängerung Tramlinie 10 ab Hauptbahnhof zum Werdhölzli, veränderte Linienführung Tramlinie 4 nach Zürich Altstetten, Aufhebung der Buslinie 54) belaufen sich auf 3 Mio. Franken pro Jahr. Sie werden den VBZ durch den ZVV gestützt auf

§ 25 PVG entschädigt. Die Zusatzerlöse werden auf Grund der Nachfrageprognose der Liniennetzüberprüfung auf etwa 2 Mio. Franken pro Jahr geschätzt. Der sich ergebende Kostendeckungsgrad von rund 65% ist mit demjenigen anderer städtischer Tramlinien vergleichbar. Das Ergebnis des ZVV verschlechtert sich auf Grund des Angebotsausbaus um etwa 1 Mio. Franken. Diese Zusatzkosten werden auf der Grundlage von § 26 PVG durch Staat und Gemeinden refinanziert.

Das zusätzliche Rollmaterial wird durch die VBZ beschafft. Die Kapitalfolgekosten (Zinsen und Abschreibungen) werden durch den ZVV im Rahmen des Leistungsentgelts an die VBZ entschädigt und sind in den oben ausgewiesenen Betriebskosten enthalten.

9. Bauausführung

Die Leitung der Bauausführung des Gesamtvorhabens obliegt dem Tiefbauamt der Stadt Zürich.

Die Vorarbeiten sollen nach vorliegender Kreditgenehmigung und im Einklang mit der Infrastrukturkonzession für das Tram Zürich-West im August 2007 beginnen. Sie umfassen einzelne Werkleitungsverlegungen, Dammschüttungen, Abbrucharbeiten und das Einrichten der Installationsplätze. Die Hauptarbeiten für den Strassen- und Gleisbau werden im Februar 2008 begonnen und dauern rund zweieinhalb Jahre. Die Betriebsaufnahme des Trams Zürich-West soll am 12. Dezember 2010 erfolgen.

Die Ausführungsarbeiten sind in fünf Baulose und ein Bahntechniklos aufgeteilt. Grundsätzlich wird in allen Bereichen in einer ersten Bauphase der Strassen- und Werkleitungsbau ausgeführt (Anpassungen und Verschiebungen der Strassenachsen). In einer zweiten Bauphase folgen der Gleis- und Fahrleitungsbau in den für das Tram bereitgestellten Flächen und die Fertigstellung des Strassenraumes.

Die Verkehrsführung während der Bauarbeiten wurde in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr und der Kantonspolizei Zürich erarbeitet. Sie ist auf alle laufenden Projekte im Raum und auf die in der Schweiz und in Österreich stattfindende Fussball-Europameisterschaft EURO 2008 abgestimmt.

10. Zusammenfassung und Antrag

Im kantonalen Zentrumsgebiet Zürich-West ist seit geraumer Zeit eine überdurchschnittliche Entwicklung zu beobachten. Die vorliegen-

den Gestaltungspläne und Baubewilligungen deuten auf eine weiterhin sehr intensive Bautätigkeit hin. Bis 2015 wird ein Grossteil des Stadtteils neu überbaut sein. Die erstellten und geplanten Gebietsüberbauungen mit hoher Nutzungsdichte profitieren von einer hochwertigen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Mit dem Tram Zürich-West kann ein bedeutender Teil des erwarteten Mehrverkehrs rechtzeitig und flächeneffizient übernommen werden. Mit der Inbetriebnahme der Tramlinie Ende 2010, dem gleichzeitigen Umbau sowie der städtebaulichen Aufwertung der Pfingstweidstrasse setzen Stadt und Kanton ein Zeichen, dass sie die künftigen Verkehrsbedürfnisse wesensgerecht befriedigen wollen.

Wegen der engen räumlichen Verknüpfung des Tramprojekts mit dem Nationalstrassenprojekt wurden die Planungen in einem Gesamtvorhaben zusammengefasst. Dies erlaubt neben Kosteneinsparungen eine Verminderung der Auswirkungen der Bautätigkeit auf die Bevölkerung und den Strassenverkehr.

Der Bund stuft das Projekt Tram Zürich-West als dringliches Vorhaben für den Agglomerationsverkehr ein. Aus heutiger Sicht könnten bis zu 75 Mio. Franken über den vom Bund geplanten Infrastrukturfonds finanziert werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Vorlage zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Diener

Der Staatschreiber:

Husi