

Sitzung vom 26. September 2007

1435. Anfrage (Tram Zürich-West)

Kantonsrätin Monika Spring sowie die Kantonsräte Markus Bischoff und Ueli Keller, Zürich, haben am 9. Juli 2007 folgende Anfrage eingereicht:

In den Konzessionsunterlagen für das Tram Zürich-West rechnet die VBZ mit sehr hohen Passagierzahlen für das neue Tram. Trotz einem vorgesehenen, grossen Wachstum im äusseren Kreis 5 scheinen diese Zahlen mehr Wunschdenken denn Realität zu sein. Es stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Welche Passagierzahlen haben die VBZ in ihren Unterlagen zur Erlangung der Konzession angegeben für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme, bzw. nach 10 und 20 Betriebsjahren?
2. Welches sind die Grundlagen zu diesen Berechnungen aufgeteilt auf die Gebiete:
 - a) Maag-Areal (Hardstrasse–SBB-Gleisareal–Duttweilerbrücke–Pfungstweidstrasse)
 - b) Escher-Wyss-Süd (Hard-/Pfungstweidstrasse–SBB-Viadukt–Förrlibuck-/Schiffbaustrasse, inkl. Toni-Areal)
 - c) Hardturm (SBB-Viadukt–Pfungstweid-/Berner-/Förrlibuckstrasse)
 - d) Migros/Engrosmarkt (Duttweilerbrücke–SBB-Gleisareal–Aargauer-/Pfungstweidstrasse)
3. Geht der Regierungsrat mit folgender Beurteilung der Entwicklung von Wohn- bzw. Arbeitsplätzen und Nachfrage nach dem Tram Zürich-West in diesen Teilgebieten einig, oder hat er andere Annahmen?
 - a) Maag-Areal: Zunahme der Wohnplätze von heute 10 auf künftig 1800, der Arbeitsplätze von 450 auf 4500.
Da in nächster Distanz zur S-Bahn-Haltestelle und Bushaltestelle «Hardbrücke», minimale Tramnachfrage.
 - b) Escher-Wyss-Süd: Zunahme der Wohnplätze von heute 50 auf künftig 1000, der Arbeitsplätze von 3000 auf 5000.
Da in Fussgängerdistanz zur S-Bahn-Haltestelle «Hardbrücke» und den Tramhaltestellen Förrlibuckstrasse und Fischerweg, sehr wenige zusätzliche Trampassagiere.

c) Hardturm: Zunahme der Wohnplätze von heute 50 auf künftig 2000, der Arbeitsplätze auf 5000.

Gut erschlossen von und nach HB mit Linie 4 über die Tram-Haltestellen Fischerweg, Bernoulli-Häuser und Hardturm; wenig zusätzliche Trampassagiere für Tram Zürich-West.

d) Migros/Engrosmarkt: Keine Veränderung, weiterhin 0 Wohnplätze und 1500 Arbeitsplätze.

Falls die heutige Erschliessung mit dem Bus 54 genügt, wird das auch in Zukunft so sein.

4. Welche Passagierzahlen weist die Buslinie 54, die praktisch die gleiche Route befährt wie das künftige Tram Zürich-West, heute auf? Angaben nach Anzahl Ein-/Aussteiger pro Haltestelle und Richtung über die ganze Betriebsdauer, pro Tag, Monat, Jahr?
5. Welche Buslinien im ZVV-Gebiet weisen ähnliche Frequenzen auf wie die Buslinie 54?
6. Wie viele Pendler benützen heute die S-Bahn, um ohne Feinverteiler in den äusseren Kreis 5 zu gelangen (via S-Bahn-Station Hardbrücke) und woher stammen diese? Wie viele in den Planungszuständen 2010, 2020, 2030? Welchen Anteil stellen diese gemessen am gesamten ÖV-Pendlerverkehr in diesem Kreis dar?
7. Mit welchem Umlagerungseffekt rechnet der Regierungsrat von der Tramlinie 4 auf das neue Tram Zürich-West im Abschnitt EscherWyss-Platz–Hardturm-Stadion?
8. Mit welchem Betriebskonzept rechnet der Regierungsrat auf dem Tramast Zürich West (welche Takte zu welchen Betriebszeiten)? Ist geplant, die neue Tramlinie Zürich West und die Tramlinie 4 in den Randstunden auszudünnen, resp. die Tramlinie 4 noch mehr auszudünnen? Wenn ja, wie?
9. Gemäss §4 der kantonalen «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr» vom 14. Dezember 1988 gelten «Siedlungen als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu einer Haltestelle unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigt: a) 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestelle, die der Feinerschliessung dienen; b) 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.»
Welche Teile des äusseren Kreises 5 (Zürich West) gelten gemäss dieser Verordnung heute als nicht erschlossen?
10. Wendet der Regierungsrat die erwähnte Verordnung nur in ländlichen Gebieten an, nicht aber in der Stadt Zürich?

11. Der Betriebsverlust des Trams Zürich-West soll gemäss Konzessionsgesuch 3–5 Mio. Franken betragen. Welche Passagierfrequenzen sind dabei zu Grunde gelegt? Mit welchem Verlust muss gerechnet werden, wenn die Beantwortung auf Fragen 3 bis 6 berücksichtigt wird? Und wie hoch sind die Kostenanteile von Kanton und Stadt Zürich?
12. Welches sind die gesamten betrieblichen Aufwendungen (Fahrzeuge, inkl. Amortisation, Personal, Anteil Depot, baulicher Unterhalt, etc.) pro Jahr für die neue Tramlinie?
13. Wie hoch sind die Passagierzahlen von Zürich Affoltern mit dem Trolleybus 32 nach Bucheggplatz und mit dem Bus 62 nach Bahnhof Oerlikon im Jahr 2000 und heute? Wieviele Wohnplätze wurden seither erstellt und sind noch geplant?
14. Trifft es zu, dass das Tram Zürich-West in der Studie «Das VBZ-Netz 2025» nicht auf der gleichen Grundlage evaluiert wurde, wie die anderen Tramlinien? Auf welchem Platz der Prioritätenliste wäre es bei der Anwendung der gleichen Beurteilungskriterien wie bei den anderen Linien gelandet?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Monika Spring, Markus Bischoff und Ueli Keller, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Kantonsrat beschliesst alle zwei Jahre die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (nachfolgend: «Grundsätze»). Mit dem entsprechenden Beschluss vom 3. März 2003 hat der Kantonsrat festgehalten, dass die Tramerweiterung in Zürich West weiter vorangetrieben werden solle (Vorlage 3997a). Diese Stossrichtung wurde mit den Beschlüssen betreffend Grundsätze vom 14. März 2005 (Vorlage 4207a) und vom 26. Februar 2007 (Vorlage 4335a) bestätigt und konkretisiert.

Gestützt auf den ersten Beschluss haben die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) die Planung des Trams Zürich-West vorangetrieben. Die Fahrgastprognosen wurden anhand des städtischen Verkehrsmodells berechnet. Auf dieser Grundlage wurde im Konzessionsgesuch der VBZ vom 30. April 2004 mit einer Nachfrage von rund 23 500 Personen pro Tag im Jahr 2015 in der Pfingstweidstrasse gerechnet. Die Gebietsentwicklung wurde gemäss der Nutzungsstudie Zürich West des Amtes für Städtebau der Stadt Zürich aus dem Jahr 2001 geschätzt.

In der Zwischenzeit wurden die Planungen weiter konkretisiert und verfeinert. Im Jahr 2006 haben die VBZ die vom Kantonsrat gewünschte Überprüfung des städtischen Tramliniennetzes (Auftrag gemäss Vorlage 4207a) mit der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» (Netzentwicklungsstudie) abgeschlossen. Der Regierungsrat hat diese am 4. Juli 2007 zur Kenntnis genommen. Die Zweckmässigkeit und Priorität des Trams Zürich-West wurde mit der Studie bestätigt. Die Ergebnisse bildeten eine wichtige Grundlage für die Kreditvorlage an den Kantonsrat, mit der ein Staatsbeitrag von höchstens 90 Mio. Franken an die Kosten von 149 Mio. Franken für den Bau des Trams Zürich-West beantragt wurde. Mit Beschluss vom 26. Februar 2007 hat der Kantonsrat dem Kredit zugestimmt (Vorlage 4358a). Gegen diesen Beschluss wurde das Referendum ergriffen.

Der Kanton Zürich hat seine Mitfinanzierung von höchstens 90 Mio. Franken von der Übernahme des restlichen Anteils durch die Stadt Zürich abhängig gemacht. Mit der Zustimmung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Zürich vom 17. Juni 2007 zum städtischen Kreditanteil an das Tram Zürich-West von 59 Mio. Franken ist diese Voraussetzung erfüllt. Der Kantonsanteil kann sich noch auf 45 Mio. Franken vermindern, wenn der Bund den Beitrag von 75 Mio. Franken leisten kann. Dieser hängt aber noch davon ab, ob mit dem Bau vor Ende 2008 begonnen werden kann.

Zu Frage 1:

Im Konzessionsgesuch der VBZ vom 30. April 2004 für das Tram Zürich-West wurde von täglich 23 500 Fahrgästen im Jahr 2015 ausgegangen. Im Rahmen der weiteren Planung und der erarbeiteten Netzentwicklungsstudie der VBZ wurden diese Zahlen korrigiert. Die in der Netzentwicklungsstudie erarbeiteten Nachfrageprognosen bildeten die Grundlage für die Kreditvorlage an den Kantonsrat. Im Jahr 2015 werden demnach täglich 12 000 Fahrgäste das Tram Zürich-West im Bereich der Pfingstweidstrasse benutzen. Im Jahr 2025 soll gemäss Netzentwicklungsstudie eine zusätzliche Tramlinie 8 über die Hardbrücke geführt werden. Diese Netzergänzung führt zu leicht veränderten Fahrgastströmen und damit zu einer leichten Abnahme der Nachfrage auf täglich 11 000 Personen in der Pfingstweidstrasse.

Zu Frage 2:

Grundlage für die Berechnungen im Konzessionsgesuch von 2004 bildete die «Nutzungsstudie Zürich West» des Amtes für Städtebau vom Oktober 2001. Für die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung wurde von einem Ausbaugrad von etwa 80% ausgegangen. Dies führte zu folgenden Werten:

Gebiet	Einwohner	Arbeitsplätze	Kunden
a) Maag-Areal:	950	3700	3850
b) Escher-Wyss-Süd (Hard-/Pfungstweidstrasse–SBB-Viadukt– Förrlibuck/Schiffbaustrasse, einschliesslich Toni-Areal):	500	3700	3900
c) Hardturm (SBB-Viadukt–Pfungstweid-/Berner-/ Förrlibuckstrasse):	600	1300	8500
d) Migros/Engrosmarkt (Duttweilerbrücke–SBB-Gleisareal– Aargauer-/Pfungstweidstrasse):		3000	1200

Die Nutzungsstudie Zürich West wurde seither überarbeitet und steht in der Aktualisierung vom Oktober 2003 und Oktober 2005 zur Verfügung. In diesem Zeitraum haben sich verschiedene Nutzungsvorstellungen in diesen Zonen weiter erhärtet oder auch verändert. Die Veränderungen sind in der Nachfrageprognose der Netzentwicklungsstudie vom Jahr 2006 berücksichtigt.

Zu Frage 3:

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Zürich West entsprechend der Prognosen des Amts für Städtebau aus dem Jahr 2005 entwickeln wird. Die Zahl der Arbeitsplätze soll sich demgemäss bis 2015 um 40% auf 31000 und die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner um 110% auf rund 7000 erhöhen. Das stark aufstrebende Gebiet Zürich West hat neben der Funktion als Wohnort ebenfalls eine wachsende Bedeutung als Arbeits- und Freizeitstätte für Pendelnde aus dem ganzen Kantonsgebiet. Damit der Mehrverkehr möglichst umweltverträglich abgewickelt werden kann, ist eine qualitativ hochwertige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nötig. Mit dem Bau der Tramlinie soll frühzeitig auf einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr hingewirkt werden.

Zu Frage 4:

Gemäss den Fahrgasterhebungen der VBZ wurde die Buslinie 54 im Jahr 2006 von insgesamt 430616 Personen benutzt. Die folgenden Tabellen geben die Fahrgastzahlen bezogen auf einen durchschnittlichen Werktag wieder.

Fahrgastzahlen Linie 54; Ein-/Aussteiger / Werktag Richtung Bahnhof Altstetten (2006)

Haltestellen	Einsteiger	Aussteiger
Escher-Wyss-Platz	168	–
Bahnhof Hardbrücke	437	50
Technopark	74	133
Duttweilerbrücke	91	265
Sportweg	21	19
Aargauerstrasse	49	89
Bahnhof Altstetten	–	284
Total pro Tag	840	840

Fahrgastzahlen Linie 54; Ein-/Aussteiger / Werktag Richtung Escher-Wyss-Platz (2006)

Haltestellen	Einsteiger	Aussteiger
Bahnhof Altstetten	277	–
Aargauerstrasse	68	44
Sportweg	24	32
Duttweilerbrücke	253	93
Technopark	62	64
Bahnhof Hardbrücke	98	345
Escher-Wyss-Platz	–	204
Total pro Tag	782	782

Zu Frage 5:

Die Buslinie 54 verkehrt in einem weit weniger dichten Takt als die Tramlinie 4. Abends und an Sonntagen ist der Betrieb eingestellt. Aus diesem Grund ist ein Frequenzvergleich der heutigen Nachfrage auf der Buslinie 54 (430 000 Fahrgäste pro Jahr) mit anderen Buslinien wenig aussagekräftig. Es ist zu erwarten, dass sich die Nachfrage in Zürich West infolge des besseren öV-Angebots und der Siedlungsentwicklung stark erhöhen wird. Die Netzentwicklungsstudie geht mit der Inbetriebnahme des Trams Zürich-West von ähnlichen Frequenzen wie auf der heutigen Linie 4 aus.

Zu Frage 6:

Anlässlich der für die Netzentwicklungsstudie durchgeführten Modellrechnungen wurden folgende Zahlen von umsteigenden Personen am Bahnhof Hardbrücke geschätzt:

Jahr	Total Umsteigende am Bahnhof Hardbrücke	Umsteigende von/zu Langsamverkehr	Umsteigende von/zu Tram-/Bus
2006 (bestehendes Liniennetz)	15 000	3 000	12 000
2015 (mit Inbetriebnahme des Trams Zürich-West)	35 000	8 000	27 000
2025 (mit Inbetriebnahme des Trams über die Hardbrücke)	26 000	7 000	19 000

Einzelheiten über die Ausgangsorte und Reiseziele der Umsteigenden liegen nicht vor. Eine Auswertung des Anteils der Umsteigenden gemessen am gesamten Pendlerverkehr des öffentlichen Verkehrs liegt nicht vor.

Zu Frage 7:

Gemäss den Ergebnissen der Netzentwicklungsstudie werden im Jahr 2015 in der Pfingstweidstrasse täglich 12 000 Personen erwartet, in der Hardturmstrasse etwa 14 000 Fahrgäste pro Tag. Laut dieser Prognose werden sich die Nachfrageanteile der beiden Tramlinien nach Inbetriebnahme des Trams Zürich-West stark annähern.

Heute wird die Tramlinie 4 von einem grösseren Anteil der Fahrgäste aus Zürich West benutzt, weil das Gebiet an der Pfingstweidstrasse zurzeit noch weniger bebaut ist. Der genaue Umlagerungseffekt kann zahlenmässig nicht abgeschätzt werden, da sich die beiden Effekte des Nachfragezuwachses und des veränderten Angebotskonzepts überlagern werden.

Zu Frage 8:

Im Rahmen der Netzentwicklungsstudie wurde vorgeschlagen, verschiedene Tramlinien nachfrageorientiert neu miteinander zu verknüpfen. Als weiterer Grundsatz soll in der gesamten Stadt Zürich ein einheitlicher, gut merkbarer und auf die Taktfolgen der S-Bahn abgestimmter 7,5-Minutentakt als Grundtakt eingeführt werden. Das Angebot in Zürich West soll durch eine neue Linienführung der Tramlinie 4 über die Pfingstweidstrasse verbessert werden (Tram Zürich-West). Diese Linie verläuft vom Bahnhof Tiefenbrunnen über den Hauptbahnhof und Escher-Wyss-Platz nach Zürich Altstetten. Gleichzeitig wird die Linie 10 vom Hauptbahnhof über den Escher-Wyss-Platz zum Werdhölzli verlängert. Dank der Überlagerung dieser Tramlinien kann künftig auf der Linie 4 auf den 5-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten verzichtet werden. Sie wird in Zukunft auch in den Hauptverkehrszeiten im 7,5-Minuten-Takt verkehren. In den Randverkehrszeiten und sonntags wird der Takt auf den Linien 4 und 10 abgestimmt auf die übrigen städtischen Tramlinien ausgedünnt.

Zu Fragen 9 und 10:

Die Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) findet im gesamten Kantonsgebiet Anwendung. Die in § 4 Abs. 3 der Angebotsverordnung genannten Distanzen gelten für die Grundversorgung (Angebotsbereich 1). In diesem Sinne ist das Gebiet Zürich West heute durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Gemäss § 2 der Angebotsverordnung kann das Angebot aber je nach Verkehrsaufkommen, Dichte der Siedlungsgebiete, Stärke der Nachfrage und Vielfalt der Verkehrsbeziehungen ausgebaut werden (Angebotsbereiche 2 und 3). In Verbindung mit § 4 Abs. 1 und 2 der Angebotsverordnung wird zudem deutlich, dass die Distanzen zu den jeweiligen Haltestellen je nach Dichte des Siedlungsgebietes, Stärke der Nachfrage usw. unterschritten werden können.

Zu Fragen 11 und 12:

Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für das Angebot in Zürich West ab Inbetriebnahme der neuen Traminfrastruktur (Verlängerung Linie 10 ab Hauptbahnhof bis Werdhölzli, veränderte Linienführung Tramlinie 4 nach Zürich Altstetten, Aufhebung Buslinie 54)

werden auf rund 3 Mio. Franken geschätzt. Diese Schätzung beruht unter anderem auf dem in der Antwort zu Frage 8 erwähnten Verzicht auf die heutige Taktverdichtung auf der Linie 4. Die Zusatzerlöse aus dem Neuangebot werden auf Grund der Nachfrageprognose der Netzentwicklungsstudie auf etwa 2 Mio. Franken pro Jahr geschätzt.

Das Ergebnis des ZVV verschlechtert sich somit um jährlich etwa 1 Mio. Franken. Gestützt auf §§ 26 und 27 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 (PVG, LS 740) übernimmt der Kanton Zürich davon die Hälfte (0,5 Mio. Franken). Für die Stadt Zürich dürften gemäss Verteilschlüssel der Kostenverteiler-Verordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.6) jährlich rund 0,3 Mio. Franken anfallen. Der tatsächliche Verteilschlüssel kann erst bei Inbetriebnahme der neuen Tramlinie auf Grund des dann geltenden Fahrplanangebots im Kanton Zürich berechnet werden.

Zu Frage 13:

Die täglichen Fahrgastzahlen der Trolleybuslinie 32 auf der Teilstrecke Holzerhurd–Bucheggplatz und der Buslinie 62 auf der Teilstrecke Unteraffoltern–Bahnhof Oerlikon haben sich in den Jahren 2001 bis 2006 folgendermassen entwickelt:

Jahr	Linie 32	Linie 62
2001	9130	9351
2006	9661	10289

In dieser Zeit hat sich die Einwohnerzahl von Zürich Affoltern von 18400 auf 18700 erhöht. Im Jahr 2012 werden rund 23300 Einwohner erwartet.

Zu Frage 14:

Im Rahmen der Netzentwicklungsstudie wurde eine gesamtverkehrliche Betrachtung bis ins Jahr 2025 gemacht. Für die Neukonzeption des städtischen Tramangebots wurden Angebot und Nachfrage aufeinander abgestimmt. Zur Abschätzung der künftigen Nachfrage wurden neben der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung auch die geplanten Ausbauten im S-Bahnnetz (Durchmesserlinie Oerlikon–Zürich HB– Zürich Wiedikon / Altstetten, 4. Teilergänzungen S-Bahn) berücksichtigt.

Der Nutzen des baureifen Trams Zürich-West wurde in der Netzentwicklungsstudie einerseits alleine und andererseits zusammen mit den später vorgesehenen Infrastrukturausbauten, insbesondere der neuen Tramverbindung zwischen Hardplatz und Escher-Wyss-Platz untersucht (Linie 8). Über das gesamte Netz betrachtet hat die Tramverbindung über die Hardbrücke eine höhere Priorität als das Tram Zürich-West, da sie den Umstieg von der S-Bahn ins städtische Netz in hoher Qualität und über eine kurze Gehdistanz ermöglicht. Dieses Projekt

kann auf Grund des heutigen Planungsstandes frühestens in zehn Jahren umgesetzt werden. Darauf wurde in der Kreditvorlage bereits hingewiesen. Das Tram Zürich-West fördert demgegenüber frühzeitig die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Zürich West und ist später zweckmässig ins Gesamtkonzept 2025 mit Tramlinie über die Hardbrücke integrierbar. Es trägt zudem zur Zielsetzung der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption bei, wonach der öffentliche Verkehr zu stärken ist und mindestens die Hälfte des künftigen Mehrverkehrs, der nicht dem Langsamverkehr zuzuordnen ist, zu übernehmen hat. Das Tram Zürich West ermöglicht eine ausgewogene Gesamtverkehrslösung und fördert damit die Lebensqualität in diesem Stadtgebiet. Die Erweiterung des Tramnetzes und der Umbau der Pfingstweidstrasse sind eng miteinander verknüpft und sinnvollerweise gemeinsam zu verwirklichen, damit die Synergien genutzt werden können. Auch der Bund hat das Tram Zürich-West im Rahmen der Vorlage für den Infrastrukturfonds für Agglomerationsprojekte als dringliches Projekt eingestuft und ist deshalb bereit, die Hälfte der anfallenden Kosten zu übernehmen, wenn der Bau vor Ende 2008 in Angriff genommen wird. Aus diesen Gründen wird die Umsetzung des Trams Zürich-West als erstes Infrastrukturelement als richtig erachtet.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi