Stadt Zürich

An die Stimmberechtigten
Wir laden Sie ein, die Vorlage zu prüfen und darüber an der Urne oder brieflich abzustimmen.

Zürich, 18. April 2007

Stadtrat von Zürich
Dr. Elmar Ledergerber, Stadtpräsident
Dr. André Kuy, Stadtschreiber

Vorlage

Objektkredit von 59 Millionen Franken für den Bau des Trams Zürich-West

Die Resultate der Abstimmung finden Sie unter:
www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen

ZÜRICH STIMMT AB 17.06.2007

Tram Zürich-West – für eine nachhaltige Entwicklung des Quartiers.

Abstimmungsvorlage
Objektkredit von 59 Millionen Franken für den Bau des Trams Zürich-West

Das Wichtigste in Kürze

Stadtrat und Gemeinderat beantragen den Stimmberechtigten, für den Bau des Trams Zürich-West einen Beitrag der Stadt Zürich von 59 Mio. Franken zu bewilligen. Die neue Tramlinie führt vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten. Der Escher-Wyss-Platz sowie die Hard-, die Pfingstweid- und die Aargauerstrasse, die das Tram dereinst durchfährt, werden neu gestaltet und als Strassenräume aufgewertet. Die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse als städtische Nationalstrasse SN 1.4.1 (Gemischtverkehrsstrasse mit Zubringerfunktion) fällt allerdings in die Zuständigkeit von Bund und Kanton, welche auch alle Kosten für das Strassenprojekt übernehmen. Der Bau des Gleistrassees und die Anpassungen im Strassenraum sind örtlich und sachlich eng miteinander verbunden und müssen gleichzeitig ausgeführt werden.

Das Gebiet Zürich-West ist ein Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung. Die neuen Nutzungen der Industriebrachen werden in den kommenden Jahren ein starkes Wachstum auslösen. Sowohl die Zahl der Arbeitsplätze als auch die Einwohnerzahl werden sich deutlich erhöhen. Die dadurch entstehenden Verkehrsströme lassen sich in quartier- und umweltverträglicher Art einzig durch ein Tram als leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel auffangen. Der Baubeginn ist im Jahr 2008 vorgesehen, und im Dezember 2010 soll die neue Tramlinie ihren Betrieb aufnehmen.

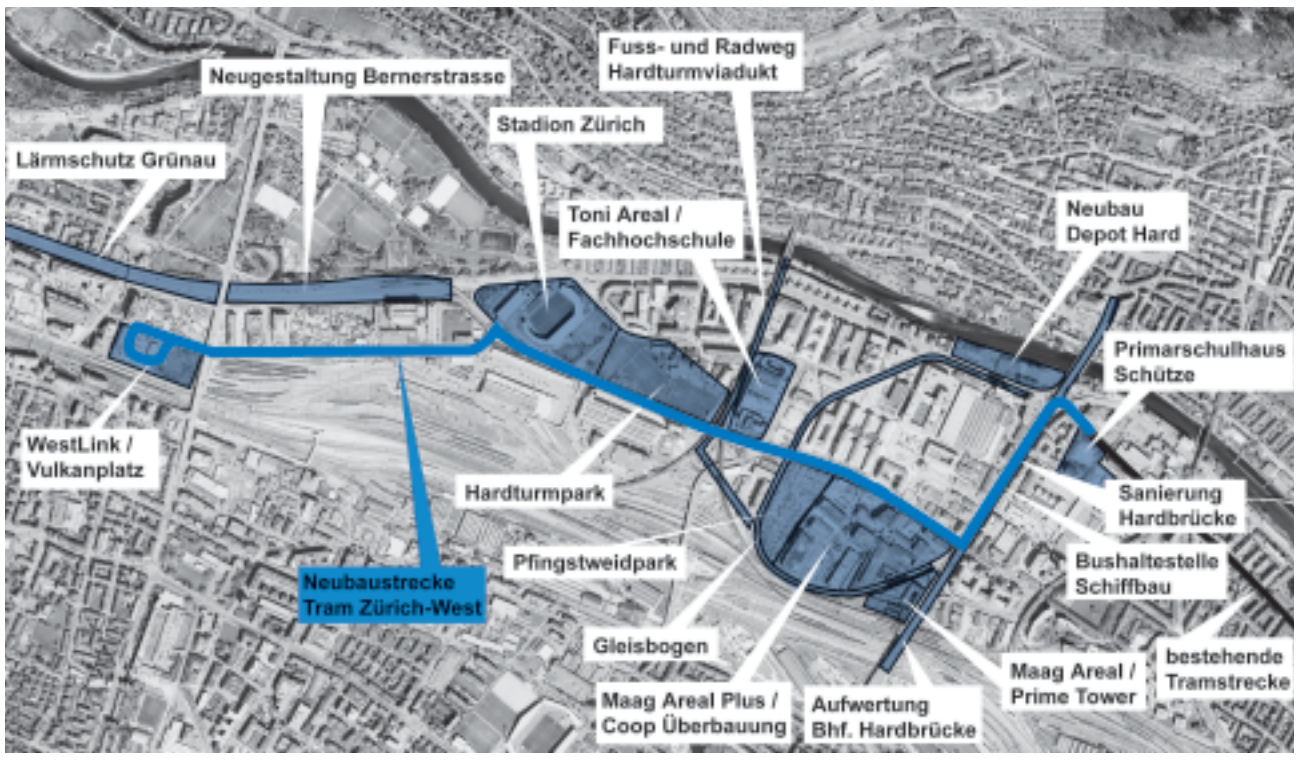
Aus dem Infrastrukturfonds des Bundes steht für das Projekt ein Beitrag von 75 Mio. Franken in Aussicht, dank dem sich der städtische Beitrag auf die Hälfte reduzieren würde. Bedingung für diesen Beitrag ist ein Baubeginn spätestens im Jahr 2008.

Abstimmungsfrage

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?
«Objektkredit von 59 Mio. Franken für den Bau des Trams Zürich-West»

Empfehlung

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.



Bauvorhaben in Zürich-West. Das Tram soll den zusätzlichen Verkehr auffangen.

Prime Tower im Maag Areal.

Toni Areal.

WestLink.

I. Ausgangslage

Zürich-West

Das Gebiet Zürich-West wurde anlässlich der Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes vom 31. Januar 1995 als eines von elf Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Das Gebiet Zürich-West hat ein hohes Entwicklungspotenzial. Damit es sich nachhaltig entwickeln kann, ist es gemäss Richtplanvorgabe durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen.

Entwicklung von Zürich-West

Das ehemalige Industriegebiet Zürich-West befindet sich seit Ende der achtziger Jahre in einem grossen Wandel. Auf den innerstädtischen Industriebrachen entstehen Dienstleistungsbetriebe, zahlreiche Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, Schulen sowie grössere Wohneinheiten. Zurzeit sind nebst kleinen und mittleren auch mehrere grössere Bauvorhaben in Planung, so beispielsweise auf dem Maag-Areal, auf dem Hardturm-Areal mit Stadion Zürich und Hardturmpark, dem Toni-Areal, dem Duttweilerareal und gleich angrenzend in Altstetten-Juch auf dem Areal WestLink mit dem Vulkanplatz. Bis zum Jahr 2015 soll sich gemäss Prognose des Amtes für Städtebau der Stadt Zürich die Zahl der Arbeitsplätze auf rund 31 000 (Zuwachs von 40 Prozent gegenüber 2005) und die Einwohnerzahl auf rund 7000 (Zuwachs von rund 110 Prozent gegenüber 2005) erhöhen. Die täglichen Personenbewegungen werden sich beinahe verdoppeln. Der zusätzlich entstehende Verkehr soll möglichst quartier- und umweltverträglich, insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, aufgefangen werden.

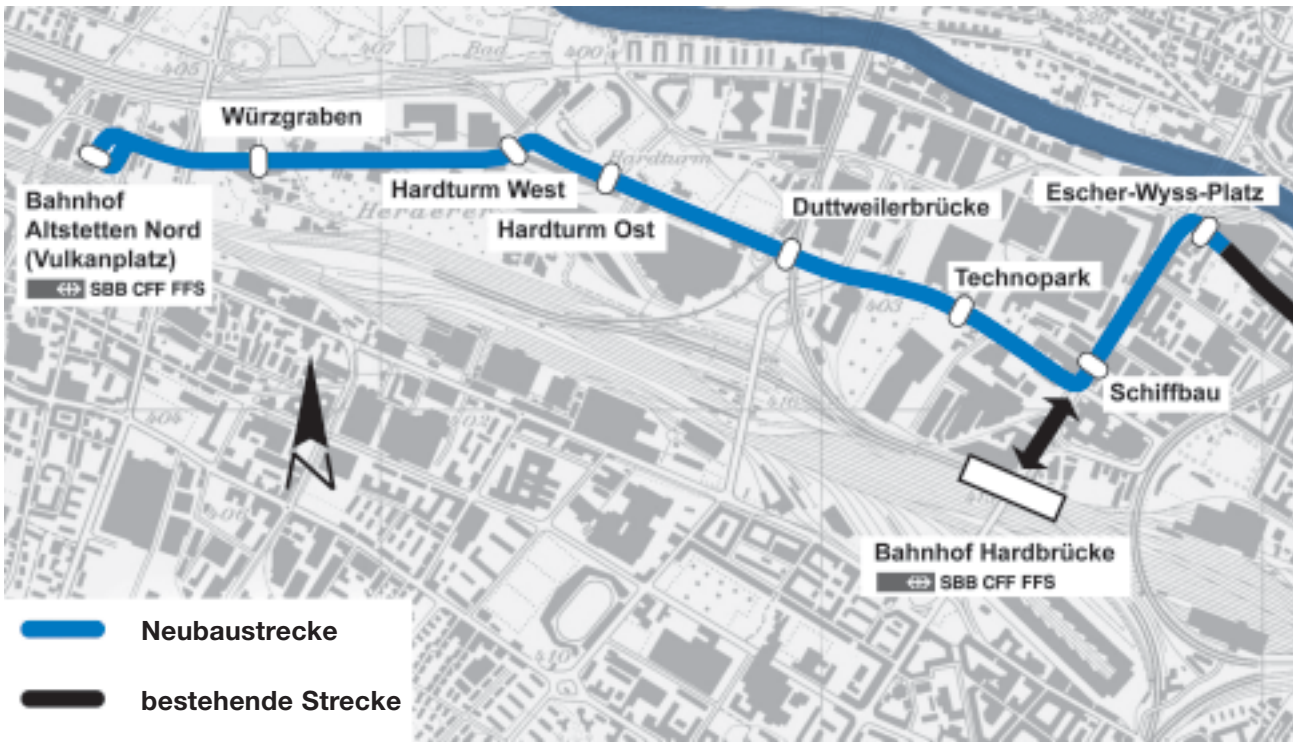
Abstimmung auf die langfristige Entwicklung

Mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes im Kanton Zürich haben sich die Verkehrsströme zwischen Stadt und Agglomeration stark verändert. Die S-Bahn-Frequenzen an der Stadtgrenze haben sich seit 1990 mehr als verdoppelt. Das veränderte Verhalten der Fahrgäste wirkt sich auf das städtische Tram- und Busnetz aus. Die Verkehrsbetriebe haben daher eine Entwicklungsstudie zum Liniennetz mit einem Zeithorizont bis 2025 ausarbeiten lassen.

Folgende Netzergänzungen erweisen sich dabei als vordringlich für die kommenden 20 Jahre:

- Tramverbindung Escher-Wyss-Platz – Pfingstweidstrasse – Bahnhof Altstetten-Nord (Tram Zürich-West)
- Tramverbindung über die Hardbrücke
- Tramverbindung Albisriederplatz – Hardplatz – Bahnhof Hardbrücke – Escher-Wyss-Platz – Bucheggplatz – Milchbuck
- Tramverbindung Lochergut – Bahnhof Wiedikon – Binz – Laubegg

Neue Tramstrecken erfordern hohe Investitionen und eine sehr anspruchsvolle Abstimmung mit dem Strassennetz. Daher ist nur eine etappierte Umsetzung der Vorhaben möglich und sinnvoll. Die Entwicklungen in Zürich-West sind bereits voll im Gang. Die Bauprojekte in diesem Stadtgebiet werden aus heutiger Sicht bereits im Jahre 2015 weitgehend realisiert sein. Aufgrund dieser raschen Entwicklung und wegen der Synergien mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse drängt es sich aus der Optik des Gesamtverkehrs und der Quartierentwicklung auf, das Tram Zürich-West als Erstes zu verwirklichen. Zudem wird der Bund – sofern die Bauarbeiten im Jahr 2008 beginnen – aus dem Infrastrukturfonds einen Beitrag von 75 Mio. Franken an die



Die Neubaustrecke vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten mit sieben Haltestellen.

Tram Zürich-West im Abschnitt Aargauerstrasse.

Gesamtkosten des Trams Zürich-West von 150 Mio. Franken leisten. Die Bundesstellen haben anerkannt, dass das Projekt auch aus gesamtschweizerischer Sicht notwendig und förderungswürdig ist.
Ebenfalls hohe Priorität hat der Bau einer Tramverbindung über die Hardbrücke (Verlängerung der Linie 8 vom Hardplatz zum Escher-Wyss-Platz), weil sie die S-Bahn-Station Hardbrücke optimal ins städtische Tramnetz integriert. Für diese Verbindung sind erste Vorarbeiten durchgeführt worden, und sie sollte als nächste Ausbauetappe realisiert werden.

II. Das Projekt

Das neue Tram Zürich-West

Die zweigleisige Neubaustrecke der Tramlinie Zürich-West wird auf einer Distanz von 3,07 Kilometern zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten gebaut. Im neuen Streckenabschnitt werden sieben Haltestellen eingerichtet: Schiffbau, Technopark, Duttweilerbrücke, Hardturm-Ost, Hardturm-West, Würzgraben und Bahnhof Altstetten-Nord. Die Distanz zwischen den einzelnen Haltestellen variiert zwischen 280 und 590 Metern. Die neue Haltestelle Schiffbau bietet Umsteigemöglichkeiten zum nahen Bahnhof Hardbrücke mit acht S-Bahn-Linien sowie Anschluss an die Buslinien 33 und 72. Die Fussdistanz zwischen der Haltestelle Schiffbau und dem Bahnhof Hardbrücke ist höchstens so lang wie der direkteste Weg vom Bahnhof Stadelhofen zum Bellevue. Beim Bahnhof Altstetten entstehen in einer Entfernung von 50 Metern Umsteigemöglichkeiten zu einzelnen Fernverkehrsverbindungen, vier S-Bahn-Linien sowie sieben Buslinien. Für den behindertengerechten Zustieg weisen die Tramhaltestellen grundsätzlich auf der gesamten Perronlänge durchgehend hohe Perronkanten auf. Die Neubaustrecke wird, ausgenommen in der Hardstrasse sowie in den Knotenbereichen, als Eigentrassee mit Schotterrasen ausgebildet. Die ebenerdige Trassierung erfordert keine Kunstbauten. Alle Kreuzungen zwischen dem Tramtrassee und der Strasse werden mit Verkehrsregelungsanlagen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ausgerüstet. Mit Massnahmen wie Gleisschmieranlagen in Kurven, gummi-ummantelten Schienen, Schotterrasentrassee und dem zunehmenden Einsatz von lärmarmen Tramkompositionen werden Lärm und Erschütterungen gering gehalten.
Die neue Tramlinie schafft zusätzliche Transportkapazität zwischen dem Gebiet Zürich-West und dem Hauptbahnhof und wird entsprechend den städtischen Taktintervallen betrieben. Die bestehende Buslinie 54 (Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Hardbrücke – Pfingstweidstrasse – Bahnhof Altstetten) wird zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Trams Zürich-West aufgehoben.

Die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse

Die ursprünglich als vierspurige Nationalstrasse I. Klasse geplante SN 1.4.1 wurde 1986 von der Bundesversammlung zu einer Nationalstrasse III. Klasse (städtische Gemischtverkehrsstrasse mit Zubringerfunktion) zurückgestuft. Dadurch erhielt sie den Status einer städtischen Hauptverkehrsstrasse, auf der alle Verkehrsarten zugelassen sind.
Die Pfingstweidstrasse wird in beide Richtungen zwei durchgängige Spuren aufweisen. Die einzelnen Verkehrsträger werden durch Grünstreifen getrennt, die in der Mitte und seitlich angeordnet sind. Vor den lichtsignalgesteuerten Knoten werden zusätzliche Abbiegespuren gebaut. Das Tramtrassee verläuft nördlich der Fahrbahnen. Beidseits der Strasse entsteht je ein kombinierter Rad- und Fussweg. Die Höchstgeschwindigkeit wird von heute 60 km/h auf 50 km/h gesenkt.
Die umgebaute Pfingstweidstrasse ermöglicht eine kanalisierte Führung des Individualverkehrs durch Zürich-West. Die wichtigsten Grundstücke werden über die Pfingstweidstrasse erschlossen. Dadurch werden andere Strassen entlastet (z. B. Hardturmstrasse). Ziel des Projektes ist, dass sich der motorisierte Individualverkehr im Quartier nicht erhöht.

Weitere strassenseitige Teilprojekte

Neben der Umgestaltung der Pfingstweidstrasse umfasst das Vorhaben eine Reihe von Teilprojekten, die den Strassenraum für den Langsamverkehr aufwerten. Der Escher-Wyss-Platz wird grosszügiger und urbaner. Dank einer neuen Verkehrsführung kommen sich Personen zu Fuss, auf dem Velo und im Auto nicht mehr in die Quere. Auf der Hardstrasse wird die Verkehrsfläche verkleinert, Zufussgehende und Radfahrende werden mehr Freiräume haben. Der Raum unter der Hardbrücke wird durch die Neuanordnung der Strassenflächen und der Parkplätze an Durchlässigkeit gewinnen. In der Aargauerstrasse wird ein drei Meter breites Trottoir entstehen, das die erwarteten Fussgängerströme zwischen Bahnhof Altstetten

Pfingstweidstrasse: Heute ein unwirtlicher Autobahnzubringer (links) – morgen eine Stadtstrasse mit Bäumen und Raum für Fuss- und Veloverkehr.

Strassenraum unter der Hardbrücke wird durchlässiger.

und Stadion Zürich aufnehmen kann. Aufgewertet wird auch der Anschluss A1 zwischen Stadion Zürich und Europabrücke. Die nicht mehr benötigten Fahrbahnen in der Mitte verwandeln sich in ein attraktives und grünes Portal zur Stadt. Die Höchstgeschwindigkeit wird hier von heute 80 km/h auf 60 km/h reduziert.

Bewilligungsverfahren

Die beiden Projekte Tram Zürich-West und Umbau Pfingstweidstrasse SN 1.4.1 sind örtlich und sachlich eng miteinander verbunden, so dass sie nur gemeinsam realisiert werden können. Schiene und Strasse bilden in diesem Raum eine Einheit. Gemäss übergeordnetem Recht mussten die beiden Projekte getrennte Bewilligungsverfahren durchlaufen. Gegen das Projekt sind insgesamt 63 Einsprachen eingegangen, die mehrheitlich durch Vergleich ausseramtlich erledigt werden konnten. Die verbleibenden Einsprachen werden durch die zuständigen Bundesstellen behandelt.

Bauausführung

Für die Ausarbeitung der beiden Projekte waren das kantonale und das städtische Tiefbauamt sowie die Verkehrsbetriebe Zürich verantwortlich. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich wird mit dem Bau und der Koordination des Gesamtvorhabens während der Bauausführung beauftragt. Die Hauptarbeiten, bestehend aus Strassen- und Gleisbau, sollen im Februar 2008 beginnen und dauern rund zweieinhalb Jahre. Die fahrplanmässige Betriebsaufnahme ist im Dezember 2010 vorgesehen. Sofern im Kanton Zürich das Referendum zustande kommt, verzögert sich der Ablauf um rund ein halbes Jahr.
Die Verkehrsführung während der Bauarbeiten wird auf alle laufenden Projekte im Gebiet sowie auf die EURO 2008 abgestimmt sein. In der Pfingstweidstrasse stehen dem Individualverkehr in der Bauzeit dauernd in jeder Fahrrichtung eine Fahrspur und ab der Duttweilerstrasse stadtauswärts zwei Fahrspuren zur Verfügung.

III. Kosten

Die von Kanton und Stadt ermittelten Kosten (Kostengenauigkeit +/– 10 Prozent) für das Gesamtvorhaben Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse beruhen auf der Preisbasis 1. April 2004. Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages und der Bauausführung. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Tram Zürich-West und Umbau Pfingstweidstrasse (Objektkredite)

	Tram Zürich-West	Umbau Pfingstweidstrasse SN 1.4.1	Gesamtkosten (Franken)
Landerwerb	14,6 Mio.	21,3 Mio.	**35,9 Mio.**
Strassen- und Werkleitungsbau	86,5 Mio.	117,7 Mio.	**204,2 Mio.**
Bahntechnische Anlagen	36,3 Mio.	0,0 Mio.	**36,3 Mio.**
Zwischentotal	137,4 Mio.	139,0 Mio.	**276,4 Mio.**
Mehrwertsteuer 7,6% und Rundung	10,0 Mio.	10,0 Mio.	**20,0 Mio.**
Verwaltungskosten	2,6 Mio.	0,0 Mio.	**2,6 Mio.**
Total	**150,0 Mio.**	**149,0 Mio.**	**299,0 Mio.**

IV. Finanzierung/Kostenteiler für das Gesamtvorhaben Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse

Zwischen Bund, Kanton, Stadt Zürich und den SBB wurde folgender Kostenteiler vereinbart:

Projekt Umbau Pfingstweidstrasse SN 1.4.1 (Mio. Franken inkl. MwSt)			**149**
Kostenanteil Bund		86,4	
Kostenanteil Kanton		62,6	
Projekt Tram Zürich-West (Mio. Franken inkl. MwSt)			**150**
Kanton, Verkehrsfonds		90,0	
Stadt total		59,0	
Beitrag Tram Zürich-West	19,7		
Strassenbau kommunal	26,7		
Strassenbau überkommunal	12,6*		
SBB, Erschliessung SBB-Areal WestLink		1,0	
Kosten Gesamtvorhaben			**299**

** Gemäss § 46 des kantonalen Strassengesetzes werden die Auslagen für den überkommunalen Strassenbau von der Stadt vorfinanziert, nach Abschluss des Projektes allerdings vom Kanton übernommen.*

Anschluss A1 von der Europabrücke zum Stadion: Aus den nicht mehr benötigten Fahrbahnen wird ein grünes Portal zur Stadt.

Pfingstweidstrasse heute (links) und morgen: Neu werden die einzelnen Verkehrsträger in der Mitte und seitlich durch Grünstreifen getrennt. Die Höchstgeschwindigkeit wird von 60 km/h auf 50 km/h gesenkt.

V. Objektkredit zulasten der Stadt

Der Objektkredit von 59 Mio. Franken unterteilt sich in einen einmaligen Beitrag an das Tram Zürich-West von 19,7 Mio. Franken sowie in einen Objektkredit für den Strassenbau von 39,3 Mio. Franken. Er setzt sich wie folgt zusammen (alle Angaben in Schweizer Franken):

	Zulasten DIB	Zulasten TAZ überkommunal	Zulasten TAZ kommunal	Gesamtkosten
Beitrag an das Tram Zürich-West	18 300 000			18 300 000
Strassenbau		7 777 000	17 006 000	24 783 000
Werkleitungsbau		2 251 000	5 232 000	7 483 000
Landerwerb		1 000 000	737 000	1 737 000
Diverses			223 000	223 000
Mehrwertsteuer 7,6% (Rundung)	1 400 000	763 000	1 690 000	3 853 000
Verwaltungskosten		809 000	1 812 000	2 621 000
Total	**19 700 000**[1]	**12 600 000**[2]	**26 700 000**	**59 000 000**

[1] *Die sich aus dieser Investition ergebenden Betriebskosten werden den VBZ gemäss § 25 PVG über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten.*

[2] *Gemäss § 46 des kantonalen Strassengesetzes werden die Auslagen für den überkommunalen Strassenbau von der Stadt vorfinanziert, nach Abschluss des Projektes allerdings vom Kanton übernommen.*

Abkürzungen:
DIB = Departement der Industriellen Betriebe
TAZ = Tiefbauamt der Stadt Zürich
VBZ = Verkehrsbetriebe Zürich
PVG = Personenverkehrsgesetz
ZVV = Zürcher Verkehrsverbund

Im Dezember 2006 haben die eidgenössischen Räte die Schaffung eines Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen und des Nationalstrassennetzes beschlossen. Für das Projekt Tram Zürich-West ist ein Beitrag des Bundes von 75 Mio. Franken an die Gesamtkosten des Tramneubaus von 150 Mio. Franken vorgesehen, weil die Förderungswürdigkeit und Notwendigkeit des Projektes auch aus eidgenössischer Sicht anerkannt ist. Dieser Beitrag entlastet den von Kanton und Stadt gesamthaft beizusteuernden Anteil um 50 Prozent. Der Bundesbeitrag ist an die Bedingung geknüpft, dass die Bauarbeiten im Jahr 2008 beginnen.

Antrag

1. Unter Vorbehalt der Projektgenehmigung und der Kreditbewilligung für die Anteile des Bundes und des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe wird ein Objektkredit von 59 Mio. Franken für den Bau einer neuen Tramlinie zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten Nord sowie den Umbau der Hard- und Aargauerstrasse bewilligt.

2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2004) und der Bauausführung.

Empfehlung

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.
Der Gemeinderat stimmte am 28. Februar 2007 mit 76:35 Stimmen zu.

Informationen

Eine virtuelle Tramfahrt ist zu erleben unter www.vbz.ch im Dossier «Tram Zürich-West».

Weitere Informationen und Aktenauflage im Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich, Büro 105, 1. Stock.

Stellungnahme der Gemeinderatsminderheit

Das Tram Zürich-West sollte nach dem ursprünglichen Willen des Stadtrates auf die EURO 08 hin eröffnet werden. Dieser Plan ist gescheitert und die weitere Zukunft des Stadions offen. Trotzdem will die Stadt an den Tramplänen festhalten. Ein Tram, welches die Quartierbevölkerung nicht will und auch den Besuchern, Arbeitnehmern, Schülern etc. des Quartiers kaum nützt, dafür aber enorme Kosten verursacht. Ein Busbetrieb hätte demgegenüber zahlreiche und erhebliche Vorteile:

1. Nachfrage nicht genügend ausgewiesen und abgeklärt
Als Hauptbegründung für das Tram muss das erwartete Wachstum des Quartiers und die – angeblich – damit verbundene Nachfragesteigerung herhalten. Die behaupteten Zahlen sind jedoch nicht fundiert, der heute auf dieser Linie verkehrende Bus ist meist praktisch leer.

2. Kaum Kapazitätsvorteile des Trams gegenüber dem Bus
Ein Cobra Tram hat 238 Sitzplätze. Ein Autobus der neuesten Generation «Megabus» deren 210. Die Unterschiede fallen also nicht mehr ins Gewicht.

3. Das Tram ist viel zu teuer
Ein einziges Cobra Tram kostet Fr. 3,4 Mio. Ein Hochkapazitätsbus demgegenüber bloss zwischen Fr. 550 000.00 und 750 000.00, also rund 1/6.
Die Baukosten für das Tram betragen Fr. 150 000 000.00. Der Bus könnte auf der Strasse fahren, welche ohnehin schon gebaut wird. Die Mehrausgaben für Haltestellen und weitere Infrastruktur fallen kaum ins Gewicht.

4. Das Tram ist umweltschädlicher als der Bus
Entgegen einem weit verbreiteten Irrtum ist ein Bus weit ökologischer als ein Tram: Dieses verbraucht pro gefahrenen Personenkilometer rund 310 kJ, ein Bus rund 230 kJ, also rund einen Viertel weniger. Zudem fährt das Tram mehrheitlich mit Atomstrom und künftig vermehrt mit Strom aus dem Ausland aus unkontrollierbarer Quelle (Kohlekraftwerke).

5. Das Tram ist gefährlicher als der Bus
Gemäss VBZ-Statistik hatte die VBZ in den Jahren 1991–2000 im Bereich Tram 35 und im Bereich Bus 4 Unfälle mit Todesfolgen zu beklagen.

6. Die geplante Linienführung zielt an den Bedürfnissen vorbei
Das geplante Tram fährt den Bahnhof Hardbrücke, den wichtigsten Umsteigeknoten im Quartier, nicht an, sondern fährt an einem anderen Ort durch. Auch beim Bahnhof Altstetten kommt das Tram auf die «falsche» Seite des Bahnhofs zu liegen, was zu langen Umsteigewegen auf die Buslinien führt. Beim Tram ist die Linienführung auf ein und allemal zementiert. Auf allfällige Änderungen in der Entwicklung des Quartiers kann mit dem Bus sofort flexibel reagiert werden, nicht aber mit dem Tram.

7. Mit dem Tram kommt auch zwingend der Autobahnzubringer
Die Vorlage umfasst auch zwingend eine meist 6-spurige Fortsetzung der Autobahn A1 durch das Quartier. Faktisch eine Autobahn, einfach mit Tempo 50. Wer ja zum Tram sagt, sagt auch ja zur faktischen Autobahn.

8. Das Tram durchtrennt den Kreis 5 und verursacht starken Lärm
Die Lärmimmissionen eines Trams sind viel stärker als die eines Busses und werden von der Bevölkerung als bedeutend unangenehmer empfunden (Quietschen).

Die Gemeinderatsminderheit empfiehlt deshalb die Ablehnung der Vorlage.

Replik des Stadtrates zu dieser Stellungnahme

Auslöser für die Tramprojektierung war nicht das Stadion, sondern die laufende Quartierentwicklung. In Zürich-West bietet sich für Stadt und Kanton die einmalige Chance, ein wachsendes Stadtquartier nachhaltig und leistungsfähig durch ein Tram zu erschliessen und – gleichzeitig – einen unwirtlichen Autobahnzubringer in eine Stadtstrasse mit Bäumen sowie grosszügigen Bereichen für Fussgänger und Velos zu verwandeln.

Prognosen basieren auf Bau- und Zonenordnung (BZO)
Die aktuellen Bauvorhaben im Gebiet zeigen für den Zeithorizont 2010 eine gute Übereinstimmung mit der Prognose der BZO. Somit wird es bis zur Inbetriebnahme des Trams Zürich-West über 40 000 zusätzliche Personenbewegungen pro Tag geben. Davon sind mindestens 20 000 auf den öffentlichen Verkehr zu lenken.

Gleiche Leistung des Busses nur mit wesentlich dichterem Takt
Ein Cobra-Tram fasst rund 60 Personen mehr als ein Doppelgelenk- und 100 Personen mehr als ein normaler Gelenkbus. Für die gleiche Transportleistung müssten Gelenkbusse in wesentlich dichterem Takt fahren als ein Tram. Dies ist teurer und erschwert die Einhaltung des Fahrplans.

Tram lebt länger
Ein Tram kostet zwar mehr, ist aber rund dreimal so lang im Einsatz wie ein Bus. Für die volle Leistung müsste auch ein Hochkapazitätsbus auf einem separaten Trassee verkehren können. Dieses würde gleich wie beim Tram einen Umbau der Pfingstweidstrasse bedingen. Die nötigen Investitionskosten in ein Bus-Eigentrassee lägen bei rund 115 Millionen Franken. Zudem wären die Beiträge von Bund und Kanton deutlich geringer. Die Planung müsste wieder bei Null beginnen, während der Verkehr im Quartier weiter zunimmt.

Tram ist nachhaltig
Für einen zulässigen Vergleich ist entscheidend, wie viel Energie zur Produktion des Angebotes aufgewendet wird. Tram und Bus brauchen annähernd gleich viel Traktionsstrom resp. Diesel in der Stosszeit wie in Randzeiten. Richtige Messgrösse sind deshalb kJ pro Platzkilometer, also die gefahrene Strecke in Abhängigkeit der Anzahl Plätze. Hier liegt der Energieverbrauch beim Tram rund 10% tiefer als bei einem heutigen Gelenkbus. Tram und Trolleybus fahren mit dem gleichen Strom, nicht mit Atomstrom, sondern mit ewz.naturpower – d. h. vorwiegend mit Wasser- und ohne Kernkraft.

Tramunfälle rückläufig
Grundsätzlich ist jeder Unfall einer zuviel. Die Anzahl von Tramunfällen mit tödlichem Ausgang ist aber in den letzten Jahren tendenziell zurückgegangen. Zwischen 1991 und 2000 lag das Verhältnis von Tram- zu Busunfällen noch bei 8:1. Für den Zeitraum 1996–2005 sank es auf 5:1 und liegt für die letzten fünf Jahre bei 3:1.

Tramlinie, wo Menschen wohnen und arbeiten
Der direkte Anschluss des Bahnhofs Hardbrücke ist im Rahmen der Studie zur Liniennetzentwicklung 2025 der VBZ als nächster Schritt nach dem Tram Zürich-West vorgesehen. Der Fussweg vom Bahnhof Hardbrücke bis zur Haltestelle Schiffbau des Trams Zürich-West ist höchstens so lang wie der Fussweg vom Bellevue zum Bahnhof Stadelhofen. Am Bahnhof Altstetten entsteht ein direkter Zugang von der Tramwendeschleife am Vulkanplatz auf das Perron.
Das Tram ist zwar weniger flexibel in der Linienführung, bietet aber dank dem Eigentrassee eine höhere Reisegeschwindigkeit, bessere Fahrplanstabilität und mehr Fahrkomfort.

Tram bringt eine quartierverträgliche Strasse
Dank dem Tram wird der heutige Strassenraum umgestaltet und der Verkehr verlangsamt. Stadteinwärts gibt es weniger Autospuren, dafür zusätzlichen Grünraum und Platz für Fussgänger und Velos. Ohne Tramprojekt wird der heute unbefriedigende Zustand der Strasse für viele weitere Jahre zementiert.

Tram wird immer leiser
Ein vorbeifahrendes Tram 2000 ist tatsächlich noch etwa doppelt so laut wie ein Bus, das Cobra-Tram ist aber nochmals deutlich leiser und quietscht nicht mehr. Dank den gummi-ummantelten Schienen und den automatischen Gleisschmieranlagen wird der Lärm zusätzlich gedämmt. Eine Verkehrsachse hat immer eine trennende Wirkung auf ein Quartier – ohne Tram aber stärker als mit Tram.

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen deshalb die Annahme der Vorlage.