

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. März 2019

157.

Dringliche Interpellation der Grüne-Fraktion betreffend Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Angaben über die Auswirkungen auf die angrenzenden Häuser, die Bäume, die Erholungsräume, die Organisation des Trambetriebs rund um den Albisriederplatz und über den Umgang mit den planungsbedingten Mehrwerten sowie Beurteilung des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat bezüglich der nachträglichen Projekterweiterungen

Am 19. Dezember 2018 reichte die Grüne-Fraktion folgende Interpellation, GR Nr. 2018/515, ein:

Das geplante Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram hat für die Stadt Zürich grosse Auswirkungen. Welche genau, ist der Bevölkerung allerdings noch weitgehend unklar. Deshalb interessieren folgende Fragen:

1. Welche Häuser müssen für dieses Projekt abgerissen werden (gebeten wird neben der Auflistung der Gebäude um eine kurze Beschreibung mit Nutzflächen, dem finanziellen Wert der Gebäude und einem Bild der betroffenen Liegenschaften)?
2. Wo werden wie viele Bäume abgeholzt?
3. Welche Erholungsräume werden in welchem Umfang vom Projekt tangiert?
4. Wie hoch waren die Kosten des erst vor kurzem erfolgten Umbaus des Albisriederplatzes? Mit welchen Kosten ist für einen erneuten Umbau des Albisriederplatzes zu rechnen?
5. Die Neuorganisation des Albisriederplatzes führt teilweise zu langen Umsteigewegen. Wie verändern sich in Zukunft die Umsteigewege am Albisriederplatz? Als ein konkretes Beispiel: Wird es weiterhin möglich sein, umsteigefrei mit einem einzigen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs vom Bahnhof Hardbrücke direkt zur Haltestelle Siemens-Albis zu gelangen, und wie sähe zukünftig dieser Weg aus?
6. Wie viele Trams sind für den Betrieb der beiden neuen Tramlinien nötig? Wie hoch sind die Investitionskosten für diese neuen Trams? Sind diese Investitionskosten im jetzt vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen? Mit welchen jährlichen Betriebskosten ist zu rechnen?
7. Eine der neuen Tramlinien wird am Albisriederplatz stadtauswärts geführt. Wie hoch sind die Investitionskosten für bauliche Anpassungen westlich des Albisriederplatzes? Sind diese Kosten im vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen?
8. Eine der neuen Tramlinien wird am Albisriederplatz stadteinwärts geführt. Damit verkehren vom Albisriederplatz stadteinwärts neu drei Tramlinien. Ist der Bedarf für drei Tramlinien gegeben? Wo genau wird diese Tramlinie geführt? Fallen östlich des Albisriederplatzes Investitionskosten an? Sind diese Investitionskosten im vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen? Welche betrieblichen Anpassungen sind für den Betrieb dieser neuen Tramlinie nötig?
9. Ist für die Fahrzeuge der beiden zusätzlichen Tramlinien der Bau eines neuen Depots oder allenfalls die Erweiterung eines bestehenden Depots geplant? Wo wird das zu stehen kommen? Sind diese Investitionskosten im vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen?
10. Mit dem Betrieb der neuen Tramlinien werden die Betriebskosten der VBZ stark ansteigen. Mit welchen jährlichen Beträgen ist zu rechnen? Wie stark steigt der Rahmenkredit des Kantons Zürich an, wenn diese neuen Tramlinien in Betrieb sind? Werden sämtliche Kosten der neuen Tramlinien vom Kanton und gemäss dem bestehenden Verteilschlüssel auch von den übrigen Gemeinden im Kanton gedeckt oder gibt es Kosten, die der Kanton direkt oder indirekt an die Stadt Zürich der Stadt Zürich aufbürdet (z. B. indem es Vorgaben gibt, die Nebenerträge zu erhöhen oder Einsparungen an anderen Orten durch Betriebsoptimierungen zu realisieren)? Finden andernorts Angebotsreduktionen statt, um die Mehrkosten der neuen Tramlinien zu finanzieren?
11. Werden entlang der verkehrsberuhigten Teile der Rosengartenstrasse Zonen für preisgünstiges Wohnen ausgeschrieben? Sind dafür heute die Rechtsgrundlagen schon vorhanden?
12. Durch die Realisierung des Tunnels fallen planungsbedingte Mehrwerte an. Mit welchen Erträgen ist aus dem Mehrwertausgleich zu rechnen? Welche Rechtsgrundlage besteht aktuell für die Abschöpfung von Mehrwerten? Gibt es eine Rechtsgrundlage, damit mit städtebaulichen Verträgen ein Ausgleich der planungsbedingten Mehrwerte realisiert werden kann?

13. Entspricht das heutige Projekt noch dem damaligen Vertrag zwischen Regierungsrat und Stadtrat oder weicht es davon ab? Falls ja, in welchen Punkten weicht das heutige Projekt vom damaligen Vertrag ab?
14. War in diesem Vertrag schon eine dritte Tunnelfahrspur zwischen Bucheggplatz und Milchbuck vorgesehen? Wie beurteilt der Stadtrat diese Projekterweiterung?
15. Bei der Abstimmung über die baurechtlichen Verträge zum Projekt Ensemble hat der Stadtrat seine Informationspflicht sehr offensiv interpretiert und einzelne Stadtratsmitglieder waren nicht nur an Medienkonferenzen präsent, sondern haben sich in vielen Inseraten und Werbebroschüren in die Meinungsbildung eingebracht. Ist das der neue Stil des Stadtrates? Ist damit zu rechnen, dass der Stadtrat die Öffentlichkeit erneut mit einer massiven Abstimmungskampagne zugunsten des Projektes Rosengartentunnel/Rosengartentram im ganzen Kanton Zürich überschwemmen wird?

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation wie folgt:

Unter der Federführung der Stadt und in einer gemeinsamen Projektorganisation mit dem Kanton wurde in den Jahren 2012–2013 eine umfassende Planungsstudie zur Realisierung eines Rosengartentrams erarbeitet. Dies sowohl mit als auch ohne bauliche Massnahmen für den Strassenverkehr. Die Erkenntnisse wurden im Bericht «Gesamtstudie Rosengartentram und Waidhaldetunnel – Synthesebericht» vom 12. September 2013 dokumentiert.

Als Grundlage für die nun vorliegende kantonsrätliche Vorlage wurde die Planungsstudie punktuell vertieft. Gleichzeitig erarbeitete die Stadt eine Vorstudie für den Abschnitt Hardplatz bis Albisriederplatz. Die entsprechenden Arbeiten wurden im November 2015 im Bericht «Vertiefungsarbeiten zur Gesamtstudie vom 12. September 2013; Rosengartentram & Rosengartentunnel – Zusammenfassender Bericht, November 2015» zusammengefasst dokumentiert.

Der Regierungsrat und der Stadtrat haben am 1. Oktober 2013 eine Vereinbarung «Rosengartentram/Rosengartentunnel» unterzeichnet. In dieser Vereinbarung haben Kanton und Stadt die Rahmenbedingungen festgelegt, die für die Projektierung und Finanzierung des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» gelten sollen. Neben anderem statuiert diese Vereinbarung eine aus Sicht des Stadtrats zentrale Rahmenbedingung für den Bau des Rosengartentunnels, bestehend in einer Begrenzung der Verkehrsmenge auf dem heutigen Niveau: Auf der Rosengartenachse sollen die Verkehrsmenge auf dem heutigen Niveau beschränkt werden bzw. nicht mehr als 56 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren, davon 53 000 im Rosengartentunnel und noch rund 3000 Fahrzeuge auf der Rosengartenstrasse.

Der Kantonsrat hat anlässlich seiner ersten Lesung zum Rosengarten-Verkehrsgesetz die Kapazitätsbegrenzung grossmehrheitlich nicht materiell bestritten, in vielen Voten sogar ausdrücklich bestätigt. Auch die Volkswirtschaftsdirektorin erklärte die in der Weisung des Regierungsrats festgehaltene Plafonierung in der Kantonsratsdebatte mehrfach als Rahmenbedingung des Projekts. Das Rosengarten-Verkehrsgesetz sieht in der Fassung nach der ersten Lesung zudem vor, dass die Stadt Zürich die Verantwortung für das gemeinsame Monitoring übernimmt. Hingegen wurde ein Antrag zur Verankerung der Kapazitätsgrenze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Rosengarten-Verkehrsgesetz abgelehnt. Auch wenn die Begrenzung grossmehrheitlich materiell nicht in Frage gestellt wurde, ist aus Sicht des Stadtrats eine Unsicherheit entstanden, weshalb es notwendig ist, die Kapazitätsgrenze in geeigneter Form verbindlich festzuhalten.

Nach heutiger Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton obliegt die Steuerung der Verkehrsmengen der Stadt. Die laufenden Diskussionen zur Revision des Strassengesetzes und zur möglichen Änderung der kantonalen Signalisationsverordnung lassen jedoch befürchten, dass diese Kompetenzen der Stadt entzogen werden könnten. Dies wurde auch in der Kantonsratsdebatte als Risiko geäussert. Sollte die Stadt Zürich ihre heutigen Möglichkeiten im Bereich der Verkehrsanordnungen und Verkehrssteuerung verlieren, so könnte sie die Kapazitätsbegrenzung und die Verhinderung zusätzlichen Verkehrs nicht mehr gewährleisten. Darüber hinaus hätte die Kompetenzverschiebung weitreichende Konsequenzen für die gesamte städtische Verkehrs- und Infrastrukturpolitik.

Der Stadtrat sucht mit dem Regierungsrat das Gespräch, um die rechtliche Verbindlichkeit der vereinbarten Kapazitätsbegrenzung zu sichern und die möglichen Folgen der Änderung der kantonalen Signalisationsverordnung zu klären. Eine Plafonierung der Verkehrsmenge auf der Rosengartenachse ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Gutheissung des Gesamtvorhabens Rosengartentunnel und Rosengartentram durch den Stadtrat. Wenn die Kapazitätsbegrenzung auf dem heutigen Stand verbindlich gesichert werden kann und die Stadt Zürich ihre dazu notwendigen Kompetenzen weiterhin wahrnehmen kann, überwiegen für den Stadtrat in der Abwägung der Vor- und Nachteile des Gesamtverkehrsprojekts klar die Vorteile. Das Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel ist aktuell die einzige realisierbare Verbesserung der heutigen Situation am Rosengarten. Es ermöglicht, eine für das gesamtstädtische Netz äusserst wichtige Tramverbindung zu schaffen und das Quartier von übermässigem Lärm und der Trennung durch den Verkehr zu befreien. Unter der Voraussetzung, dass die Begrenzung der Kapazität des MIV sichergestellt ist und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann, unterstützt der Stadtrat das Projekt weiterhin.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Welche Häuser müssen für dieses Projekt abgerissen werden (gebeten wird neben der Auflistung der Gebäude um eine kurze Beschreibung mit Nutzflächen, dem finanziellen Wert der Gebäude und einem Bild der betroffenen Liegenschaften)?»):

Im aktuellen Stand des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» sind zwölf Gebäude von einem möglichen Rückbau tangiert. Die betroffenen Gebäude sind in den öffentlich aufgelegten Projektplänen entsprechend markiert. Der genaue Bedarf und Umfang wird in der folgenden Projektierungsphase geprüft werden. Allenfalls können einzelne der ausgewiesenen Gebäude auch erhalten bleiben.

In den möglicherweise betroffenen Häusern befinden sich 83 Wohnungen und neun Gewerbebetriebe. Eine detaillierte Erhebung der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner wurde im Rahmen der Studien nicht erstellt. Die möglicherweise betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden im Frühsommer 2016 im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe erstmals schriftlich orientiert und werden im weiteren Projektverlauf über den aktuellen Planungsstand informiert werden.

Zu Frage 2 («Wo werden wie viele Bäume abgeholzt?»):

Die Anzahl der möglicherweise betroffenen Bäume wurde noch nicht erhoben. Aufgrund des aktuellen Bearbeitungsstands kann jedoch davon ausgegangen werden, dass insbesondere die Bäume entlang der Schaffhauserstrasse (im Abschnitt Wehntaler- bis Bucheggstrasse), der Wehntalerstrasse (im Abschnitt zwischen Schaffhauser- und Bucheggstrasse), auf dem Bucheggplatz, bei der Rosengartenbrücke und entlang der Hardstrasse gefährdet sind und voraussichtlich gefällt bzw. ersetzt werden müssen. In der nächsten Projektphase wird eine Baumbilanz erstellt. Bäume werden nur dort gefällt, wo sich dies aufgrund des Neubaus der verkehrlichen Infrastruktur nicht vermeiden lässt. Wo immer möglich werden sie mit Neupflanzungen ersetzt.

Zu Frage 3 («Welche Erholungsräume werden in welchem Umfang vom Projekt tangiert?»):

Aufgrund des aktuellen Bearbeitungsstands werden die heute öffentlich zugänglichen Erholungsräume Irchelpark, Bucheggplatz, Im Waidegg (zwischen Bucheggplatz und Obere Waidstrasse) und bei der Rosengartenbrücke tangiert. Dazu kommen private Erholungsräume im Bereich der erforderlichen Gebäuderückbauten, im Bereich nördlich und östlich der heutigen Erschliessungsstrasse Im Waidegg und im Bereich des geplanten Tagbautunnels zwischen Buchegg- und Anna-Heer-Strasse. Mit Ausnahme der Eingriffe in den Bereichen Irchelpark und Im Waidegg werden die Erholungsräume nur vorübergehend tangiert. Nach Abschluss der dortigen Bauarbeiten dienen sie neu gestaltet wieder der Erholung.

Zu Frage 4 («Wie hoch waren die Kosten des erst vor kurzem erfolgten Umbaus des Albisriederplatzes? Mit welchen Kosten ist für einen erneuten Umbau des Albisriederplatzes zu rechnen?»):

Der Albisriederplatz wurde im Sommer 2015 erneuert. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 7,5 Millionen Franken. Darin enthalten sind 2,7 Millionen Franken für den Strassenbau, 4,1 Millionen Franken für Gleis-, Fahrleitungsbauten und Haltestellenausrüstung sowie 0,7 Millionen Franken für Werkleitungsbauten. Der Beitrag des Kantons an die Gesamtkosten betrug 2,7 Millionen Franken.

Die Lebensdauer der Gleisanlagen beträgt aufgrund der Weichen und Radian rund 20 Jahre. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass voraussichtlich im Zeitraum um 2035 wiederum ein grösserer Erneuerungsbedarf am Albisriederplatz vorhanden ist.

Mit dem Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» muss die Verkehrsinfrastruktur am Albisriederplatz sowie in den zuführenden Strassenabschnitten Albisriederstrasse und Badenerstrasse angepasst oder erweitert werden. Aufgrund der Kostenschätzung aus der Gesamtstudie ist dafür mit Gesamtausgaben (exklusive Landerwerb und Projektreserve) in der Grössenordnung von bis zu 30 Millionen Franken zu rechnen.

Zu Frage 5 («Die Neuorganisation des Albisriederplatzes führt teilweise zu langen Umsteigewegen. Wie verändern sich in Zukunft die Umsteigewege am Albisriederplatz? Als ein konkretes Beispiel: Wird es weiterhin möglich sein, umsteigefrei mit einem einzigen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs vom Bahnhof Hardbrücke direkt zur Haltestelle Siemens-Albis zu gelangen, und wie sähe zukünftig dieser Weg aus?»):

Am Albisriederplatz sind heute starke Umsteigeströme zwischen den Tram- und Buslinien zu verzeichnen, insbesondere aufgrund fehlender Direktverbindungen aus der Hardstrasse in die Badenerstrasse. Die neu geplanten Tramlinien auf der Rosengartenachse werden zusätzliche Direktverbindungen auf den wichtigen Relationen bieten, sodass die Umsteigevorgänge am Albisriederplatz spürbar reduziert werden. Ein entsprechender Effekt hat sich bereits bei Einführung der Buslinie 83 gezeigt, mit welcher eine direkte Verbindung vom Bahnhof Hardbrücke zu den Arbeitsplatzgebieten in Altstetten geschaffen wurde.

Mit der Einführung der neuen Tramlinien in der Hardstrasse wäre zukünftig eine Anordnung der Tramhaltestellen in der Platzmitte nicht mehr möglich. Es ist vorgesehen, dass die Trams und Busse an derselben Haltekante, jeweils in Fahrtrichtung nach dem Platz, halten. Damit ist gewährleistet, dass die Abfahrten aller Linien in einer Richtung immer am selben Ort erfolgen. Für die meisten Beziehungen, für die auch künftig keine Direktverbindungen angeboten werden, wird ein kantengleicher Umstieg an einer der benachbarten Haltestellen möglich sein. Am Albisriederplatz selbst muss nur noch für einzelne nachfrageschwache Verbindungen umgestiegen werden.

Eine umsteigefreie Direktverbindung vom Bahnhof Hardbrücke zur Haltestelle Siemens besteht heute nicht, sondern nur bis Hubertus bzw. Albisrank. Das künftige Busangebot wird auf Basis der weiteren Entwicklungen und Kundenbedürfnisse ausgearbeitet.

Zu Frage 6 («Wie viele Trams sind für den Betrieb der beiden neuen Tramlinien nötig? Wie hoch sind die Investitionskosten für diese neuen Trams? Sind diese Investitionskosten im jetzt vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen? Mit welchen jährlichen Betriebskosten ist zu rechnen?»):

Die vorliegenden Abschätzungen zum Fahrzeugbedarf basieren auf der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030». Im Zusammenhang mit der Neubaustrecke am Rosengarten wurden zwei neue Tramlinien konzipiert:

- Die Linie «RG1» (Arbeitstitel) soll von Auzelg via Oerlikon, Milchbuck und Hardbrücke zum Albisriederplatz und weiter nach Altstetten (Hermetschloo) verkehren.

- Die Linie «RG2» ersetzt im Abschnitt Hirzenbach–Milchbuck die Linie 9, ab Albisriederplatz ist die Weiterführung zum Lochergut und entlang einer weiteren Neubaustrecke (Tramtangente Süd) zur Laubegg vorgesehen.

Wird davon ausgegangen, dass die Linienführungen wie geplant umgesetzt werden, so entsteht ein zusätzlicher Bedarf von etwa 25 Tramfahrzeugen (einschliesslich Reserve). Diese Angaben beinhalten bereits die Fortführung der Linie «RG2» auf der Tramtangente Süd. Auf der verkürzten Tramlinie 9 können im Gegenzug zwei oder drei Tramfahrzeuge eingespart werden. Darüber hinaus können Busleistungen reduziert werden, wobei diese Reduktion noch nicht quantifiziert werden kann.

Die Tramlinien am Rosengarten werden wie alle anderen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) integrierten Leistungen gemäss § 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) aufwandfinanziert. Die Anschaffungskosten der Tramfahrzeuge sowie die Betriebskosten fliessen in die Rechnung des ZVV ein und sind somit nicht im Rahmenkredit des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» enthalten.

Die künftig anfallenden Betriebskosten können heute nur grob abgeschätzt werden. So kann von etwa zwei Millionen Franken pro Jahr und Tramfahrzeug ausgegangen werden. Dieser Betrag umfasst alle längerfristig anfallenden Kosten, die den Betrieb, die Abschreibung der Fahrzeuge wie auch deren Unterhalt und die erforderlichen Depotkosten beinhalten. Über die Abschreibungen sind auch die Anschaffungskosten der Fahrzeuge in diesem Wert enthalten.

Zu Frage 7 («Eine der neuen Tramlinien wird am Albisriederplatz stadtauswärts geführt. Wie hoch sind die Investitionskosten für bauliche Anpassungen westlich des Albisriederplatzes? Sind diese Kosten im vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen?»):

Es wird geplant, dass die Linie «RG1» (Arbeitstitel) in Altstetten auf dem bestehenden Trasse der Tramlinie 2 entlang der Badenerstrasse geführt wird. Vorgesehener Endpunkt ist die Stadtgrenze (Hermetschloo). Im Rahmen des Projekts Limmattalbahn wird die Wendeanlage Farbhof im Sommer 2019 aufgehoben und die Linie 2 bis Schlieren verlängert. Im Rahmen dieser Verlängerung wurde die Realisierung einer neuen Tramwendeschleife an der Stadtgrenze zunächst zurückgestellt, soll aber in Abhängigkeit der weiteren Angebotsentwicklung bzw. zur Verbesserung der betrieblichen Flexibilität zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, spätestens aber mit Inbetriebnahme des Rosengartentrams.

Die zu erwartenden Kosten für die Wendeanlage belaufen sich auf knapp zehn Millionen Franken (Basis: Kostenschätzung im Rahmen des Projekts Limmattalbahn). Diese Kosten sind im Rahmenkredit des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» nicht enthalten.

Zu Frage 8 («Eine der neuen Tramlinien wird am Albisriederplatz stadteinwärts geführt. Damit verkehren vom Albisriederplatz stadteinwärts neu drei Tramlinien. Ist der Bedarf für drei Tramlinien gegeben? Wo genau wird diese Tramlinie geführt? Fallen östlich des Albisriederplatzes Investitionskosten an? Sind diese Investitionskosten im vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen? Welche betrieblichen Anpassungen sind für den Betrieb dieser neuen Tramlinie nötig?»):

Gemäss der VBZ-Netzentwicklungsstudie «züri-linie 2030» ist die Fortführung der Linie «RG2» bis zum Lochergut und weiter entlang der Neubaustrecke «Tramtangente Süd» bis Laubegg vorgesehen. Aus heutiger Sicht ist jedoch davon auszugehen, dass die Tramtangente Süd erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert wird; es handelt sich um ein separates Projekt, das im Rahmenkredit des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» nicht enthalten ist.

Die Führung der Linie «RG2» bis zur Realisierung der Tramtangente Süd ist noch nicht festgelegt; denkbar wäre z. B. eine Führung bis zur Kalkbreite. Nach heutigem Kenntnisstand werden für diese Linienführung nur geringe Investitionen anfallen (z. B. Aussteigekante).

Zu Frage 9 («Ist für die Fahrzeuge der beiden zusätzlichen Tramlinien der Bau eines neuen Depots oder allenfalls die Erweiterung eines bestehenden Depots geplant? Wo wird das zu stehen kommen? Sind diese Investitionskosten im vorliegenden Rahmenkredit inbegriffen?»):

Zusätzliche Tramfahrzeuge bedingen auch zusätzliche Abstellkapazitäten und Plätze für den Unterhalt. Die VBZ haben bereits im Jahr 2010 eine Anlagestrategie erarbeitet, die den mit den geplanten Ausbausritten einhergehenden Mehrbedarf an Depotkapazitäten ausweist. Dabei wurden zwei mögliche Depotstandorte (Aargauerstrasse und Zürich-Nord) evaluiert, die zwischenzeitlich auch im regionalen Richtplan aufgenommen wurden. Darüber hinaus ist die Schaffung zusätzlicher Abstellkapazitäten auf dem VBZ-Areal in Altstetten denkbar.

Ein zusätzlicher Depotstandort ist nicht Bestandteil des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel». Der geeignete Zeitpunkt zur Realisierung eines zusätzlichen Depots hängt auch vom Planungsfortschritt anderer Tramprojekte (z. B. Tram Affoltern, Tramtangente Nord, Glattalbahnerweiterungen) ab und wird separat durch die VBZ definiert.

Die Kosten für die Realisierung eines zusätzlichen Tramdepots sind im Rahmenkredit des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» nicht enthalten.

Zu Frage 10 («Mit dem Betrieb der neuen Tramlinien werden die Betriebskosten der VBZ stark ansteigen. Mit welchen jährlichen Beträgen ist zu rechnen? Wie stark steigt der Rahmenkredit des Kantons Zürich an, wenn diese neuen Tramlinien in Betrieb sind? Werden sämtliche Kosten der neuen Tramlinien vom Kanton und gemäss dem bestehenden Verteilschlüssel auch von den übrigen Gemeinden im Kanton gedeckt oder gibt es Kosten, die der Kanton direkt oder indirekt an die Stadt Zürich der Stadt Zürich aufbürdet (z. B. indem es Vorgaben gibt, die Nebenerträge zu erhöhen oder Einsparungen an anderen Orten durch Betriebsoptimierungen zu realisieren)? Finden andernorts Angebotsreduktionen statt, um die Mehrkosten der neuen Tramlinien zu finanzieren?»):

Die Tramlinien am Rosengarten werden wie alle vollständig im ZVV integrierten Leistungen gemäss § 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) aufwandfinanziert. Ein allfälliges Defizit fliesst in die Kostenunterdeckung des ZVV ein. Das Angebot des ZVV kann in der Summe nicht kostendeckend betrieben werden. Entsprechend sieht das PVG vor, dass der Kanton und die Gemeinden das Defizit je zur Hälfte tragen. Der Kantonsrat bewilligt jeweils den Rahmenkredit zur Deckung des Defizits des ZVV für zwei Jahre.

Mit der Strategie des ZVV hat der Kantonsrat von den Planungsarbeiten für das Rosengartentram bereits Kenntnis genommen. Sollte der Kantonsrat dem Spezialgesetz für das Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» sowie dem Rahmenkredit zustimmen, so nimmt er im Sinne der per Gesetz vorgesehenen vorausschauenden und iterativen Planung auch Kenntnis von den anfallenden Betriebskosten für den Trambetrieb. Der ZVV hat in seiner Stellungnahme vom 5. Februar 2019 festgehalten, dass wie bei anderen grossen Infrastrukturmassnahmen (z. B. Glattalbahn, Tram Zürich-West, Tramverbindung Hardbrücke) keine Kompensationsmassnahmen zur Finanzierung der Betriebskosten des Rosengartentrans vorgesehen sind. Aus Angebotssicht wird es aber zweckmässig sein, Anpassungen am bestehenden Busangebot entlang der Rosengartenachse vorzunehmen.

Da noch nicht bekannt ist, in welchem Umfang Busleistungen durch die Betriebsaufnahme des Rosengartentrans eingespart werden können, kann noch nicht abgeschätzt werden, wie sich die Betriebskosten der VBZ durch das Rosengartentram insgesamt verändern werden. Aufgrund der hohen Nachfrage auf der Rosengartenachse ist der Einsatz von Tramfahrzeugen, die über eine grössere Kapazität verfügen als Busse, jedoch angezeigt. Der Einsatz von Trams bietet gegenüber einem Betrieb mit Bussen den Vorteil, dass tendenziell weniger Fahrzeuge und Personal für die Abwicklung der Nachfrage eingesetzt werden müssen, was sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirkt. Demgegenüber sind die Betriebskosten für einen Betrieb von Tramlinien gegenüber Buslinien bei gleichem Angebot höher. Die Planung der Entwicklung des Rahmenkredits des ZVV umfasst sechs Jahre. Der konsolidierte Entwicklungs- und

Finanzplan des Kantons deckt einen Zeitraum von vier Jahren ab. Der Trambetrieb ist frühestens ab 2032 vorgesehen, mithin in 13 Jahren. Daher sind zum heutigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Entwicklung des Rahmenkredits des ZVV möglich.

Zu Frage 11 («Werden entlang der verkehrsberuhigten Teile der Rosengartenstrasse Zonen für preisgünstiges Wohnen ausgeschieden? Sind dafür heute die Rechtsgrundlagen schon vorhanden?»):

Gegenwärtig (Stand Januar 2019) ist die Rechtsgrundlage für das Ausscheiden von Zonen für preisgünstiges Wohnen nicht gegeben. Die betreffende Vorschrift (§ 49b Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1) mitsamt der dazugehörigen Verordnung über den preisgünstigen Wohnraum (PWV), die im Fall von Ein- oder Aufzonungen die erforderlichen Rechtsgrundlagen schaffen sollen, können noch nicht angewandt werden, da die hierfür erforderliche Genehmigung durch den Kantonsrat bis dato noch nicht erfolgt ist.

Zu Frage 12 («Durch die Realisierung des Tunnels fallen planungsbedingte Mehrwerte an. Mit welchen Erträgen ist aus dem Mehrwertausgleich zu rechnen? Welche Rechtsgrundlage besteht aktuell für die Abschöpfung von Mehrwerten? Gibt es eine Rechtsgrundlage, damit mit städtebaulichen Verträgen ein Ausgleich der planungsbedingten Mehrwerte realisiert werden kann?»):

In der Schweiz und insbesondere im Kanton Zürich bestehen keine gesetzlichen Grundlagen für den Ausgleich von Vorteilen, die im Zusammenhang mit dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen entstehen. Art. 5 Raumplanungsgesetz (RPG) bezieht sich auf die Nutzungsplanung. Hingegen kann gestützt auf Art. 5 RPG im Rahmen vertraglicher Lösungen der Ausgleich planungsbedingter Vorteile, die z. B. durch Aufzonungen entstehen, im gegenseitigen Einverständnis vereinbart werden. Die Stadt hat hierzu gestützt auf schweizweite Beispiele eine eigene Praxis entwickelt, die – wie bereits in der Frage angesprochen – auf privatrechtlichen, städtebaulichen Verträgen zwischen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und der Stadt beruht.

Zu den Fragen 13 und 14 («Entspricht das heutige Projekt noch dem damaligen Vertrag zwischen Regierungsrat und Stadtrat oder weicht es davon ab? Falls ja, in welchen Punkten weicht das heutige Projekt vom damaligen Vertrag ab?»); («War in diesem Vertrag schon eine dritte Tunnelfahrspur zwischen Bucheggplatz und Milchbuck vorgesehen? Wie beurteilt der Stadtrat diese Projekterweiterung?»):

Wie einleitend erwähnt, unterstützt der Stadtrat das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel weiterhin als gute Gesamtlösung, wenn die Plafonierung der Verkehrsmenge, von welcher der Regierungsrat und der Stadtrat bisher ausgegangen sind, weiterhin Gültigkeit hat und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann.

Bezüglich der dritten Tunnelfahrspur zwischen Bucheggplatz und Milchbuck ist festzuhalten, dass diese nicht Bestandteil der Vereinbarung war. Der Stadtrat hat dieser Zusatzspur nur bedingt bzw. unter der Voraussetzung zugestimmt, dass sie nicht der Kapazitätserhöhung für den motorisierten Individualverkehr dienen dürfe.

Zu Frage 15 («Bei der Abstimmung über die baurechtlichen Verträge zum Projekt Ensemble hat der Stadtrat seine Informationspflicht sehr offensiv interpretiert und einzelne Stadtratsmitglieder waren nicht nur an Medienkonferenzen präsent, sondern haben sich in vielen Inseraten und Werbebroschüren in die Meinungsbildung eingebracht. Ist das der neue Stil des Stadtrates? Ist damit zu rechnen, dass der Stadtrat die Öffentlichkeit erneut mit einer massiven Abstimmungskampagne zugunsten des Projektes Rosengartentunnel/Rosengartentram im ganzen Kanton Zürich überschwemmen wird?»):

Beim Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» handelt es sich um eine kantonale Abstimmungsvorlage. Die Informationspflicht obliegt somit mehrheitlich dem Regierungsrat. Der Stadtrat wird sich jedoch – da die Stadt Zürich in sehr hoher Masse von der Vorlage betroffen ist – im gesetzlich zulässigen bzw. erforderlichen Rahmen in die öffentliche Diskussion einbringen und dabei die Interessen der Stadt und der städtischen Bevölkerung in objektiver und sachlicher Weise vertreten.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti