

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 25 August 1999

1426. Interpellation von Eva Sanders und 12 Mitunterzeichnenden betreffend Planung Zentrum Zurich Nord (ZZN), Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Am 3 Februar 1999 reichten Gemeinderatin Eva Sanders (SP) und 12 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr 99/51 ein

Im Zusammenhang mit der, schneller als erwartet, fortschreitenden Planung vom Zentrum Zurich Nord (ZZN) und der Siedlungsentwicklung im nördlichen Seebach stellen sich Fragen zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Sowohl auf Stadtgebiet als auch in den umliegenden Gemeinden der Wachstumsregion Mittleres Glatttal wurden im kantonalen Richtplan schienengebundene Verkehrsmittel festgelegt

Offensichtlich besteht eine gewisse Konkurrenzsituation mit dem Standort Zurich, wobei man das Gefühl haben kann, dass für die Stadt Zurich im ZVV allzu langsam gearbeitet wird

Für den Mittelverteiler wurde vom ZVV bereits ein Projektierungskredit freigegeben und die Planungsarbeiten sollten in etwa 3 Jahren abgeschlossen sein

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen

- 1 Wie ist der Stand der Planung der neu in den regionalen Richtplan der Stadt Zurich aufgenommenen Tramstrecken in Zurich-Nord, insbesondere der Strecken
 - Neuaffoltern - Binzmühlestrasse (ZZN) - Bahnhof Oerlikon
 - Affoltern - Wehntalerstrasse - Milchbuck
 - (Glattbrugg) - Stadtgrenze Schaffhauserstrasse - Seebach
- 2 Wie werden die Prioritäten bezüglich der zeitlichen Realisierung der einzelnen Strecken gesetzt und welches sind die Entscheidungsgrundlagen dazu?
- 3 Wie ist der organisatorische Ablauf für Projektierung, Kreditbewilligung und Realisierung dieser neuen Tramstrecken?
- 4 Welche Zusagen wurden den Bauherren im ZZN betreffend Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Bauten gemacht?
- 5 Welche Schritte beabsichtigt die Stadt zu unternehmen um die Planung dieser Strecken, und eine Vernetzung allfalliger Teilstrecken mit denen des Mittelvertailers, mit den angrenzenden Gemeinden abzustimmen?
- 6 Wer führt die Verhandlungen und übernimmt die Koordination innerhalb der Stadtverwaltung?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt

Zu den Fragen 1 bis 3: Für die geplante Tramverbindung Bahnhof Oerlikon - Binzmühlestrasse - Affoltern ist der Auftrag für eine Vorstudie von den VBZ im Auftrag gegeben worden. Während mit dem städtebaulichen Entwicklungsleitbild für das Zentrum Zurich Nord das Trasse der neuen Tramverbindung in der Binzmühlestrasse lage- und querschnittsmässig festgelegt ist, soll der Streckenabschnitt ZZN - Zentrum Affoltern mit dieser Vorstudie bis Ende 1999 planerisch auf den gleichen Stand gebracht werden

Wesentlich an der Vorstudie ist die Grobkostenschätzung für die Realisierung der neuen Tramverbindung. Der Stadtrat beabsichtigt anhand dieser Grobkostenschätzung Anfang 2000 beim Amt für Verkehr den Antrag zu stellen, die benötigten Mittel in den Finanzplan für das gesamte Schienenverkehrssystem (Stadtbahnnetz) im mittleren Glatttal aufzunehmen, wie dies auch mit einem entsprechenden Postulat des Kantonsrats gefordert wird.

Für die Realisierung der Tramverbindung Binzmühle ist in der Entwicklungsrichtplanung Zentrum Zürich Nord der Zeitraum ab 2015 vorgesehen. Der Gemeinderat hat am 4. Februar 1998 die Motion der Spezialkommission «Perspektiven der Stadtentwicklung» (GR Nr. 97/180) dem Stadtrat überwiesen, mit der u.a. die vorgezogene Realisierung der Tramverbindung durch die Binzmühlestrasse gefordert wird. Der Stadtrat will sich deshalb für eine Realisierung bereits im Zeitraum zwischen 2005 und 2008 einsetzen.

Die Verlängerung der Tramstrecke von Seebach nach Glattbrugg ist im Rahmen des laufenden Vorprojekts Stadtbahn Glatttal in die erforderlichen konzeptionellen betrieblichen und anlagentechnischen Überlegungen einbezogen. Im Rahmen der Projektbegleitung seitens der Stadt Zürich durch den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe und die Fachleute der massgebenden Ämter ist zu überprüfen, mit welcher Priorität die Planung und Realisierung dieser Strecke vorangetrieben werden soll. Hierfür ist bei der Aufarbeitung der Raumentwicklungsdaten, die ebenfalls im Rahmen des Vorprojekts Stadtbahn Glatttal erarbeitet werden, dem Korridor Schaffhauserstrasse besondere Beachtung zu schenken. Der sich ergebenden Priorität entsprechend wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass auch die Mittel für die Realisierung dieser Strecke in den Finanzplan aufgenommen werden.

Für die Strecke Milchbuck – Wehntalerstrasse – Affoltern liegen mit Ausnahme einzelner örtlicher Planskizzen, die im Zusammenhang mit dem Regionalen Richtplan zur Abklärung der Machbarkeit dienten, noch keine konkreten Planungen vor. Die Planungs- und Realisierungsprioritäten für diese Strecke erscheinen zurzeit gegenüber den zuvor genannten als nachgeordnet. Allerdings wird aufgrund der Frequenzentwicklung auf der neuen durchgehenden Trolleybusverbindung der Linie 32, Affoltern – Bucheggplatz – Wiedikon – Friesenberg, zu beurteilen sein, ob sich für die geplante Tramverbindung Affoltern-Milchbuck allenfalls andere Prioritäten ergeben.

Zu Frage 4: Mit der Entwicklungsrichtplanung Zentrum Zürich Nord, die die Sachverständigen der zuständigen Departemente HBD, TED und DIB zusammen mit den Grundstückseigentümern im Gebiet des Zentrums Zürich Nord erarbeitet haben, sind die Realisierungsetappen für die Verkehrserschliessung in Abhängigkeit von der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung bestimmt worden. Demnach wird im Jahre 2000 mit der Fertigstellung des neuen Coop-Centers eine neue Haltestelle für die Buslinie 80 in der Binzmühlestrasse eingerichtet. Zum gleichen Zeitpunkt wird auch die Haltestelle Bahnhof Oerlikon Nord auf dem neuen Max Frisch-Platz nördlich des Bahnhofs erstellt.

Die neue Busverbindung vom Bahnhof Oerlikon Nord über Binzmühlestrasse – Birchstrasse – Käshalde – Glatttalstrasse nach Seebach, die mit dem Regionalen Verkehrsrichtplan vom Gemeinderat

festgelegt wurde, wird zurzeit projektiert Die Inbetriebnahme ist im Laufe des Jahres 2002 vorgesehen

Die neue Buslinie von der Glaubtenstrasse über die Neunbrunnenstrasse zum Max Frisch-Platz, die den nördlichen Teil des Zentrums Zurich Nord erschliessen wird, soll zeitgleich mit der Erstellung der Wohnüberbauungen voraussichtlich in den Jahren 2004 oder 2005 in Betrieb genommen werden

Zu den Fragen 5 und 6: Durch die Delegation des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe in den Verwaltungsratsausschuss Projekt Stadtbahn der Verkehrsbetriebe Glatttal und durch die Begleitgruppen zum Projekt Stadtbahn Glatttal, in denen die beteiligten Gemeinden mitwirken, ist sichergestellt, dass Koordinationsfragen hinsichtlich der Vernetzung von ergänzenden Strecken zur Stadtbahn erörtert und allenfalls erforderliche gemeinsame Planungen besprochen werden können Die Koordination der Begleitgruppe «Stadt Zurich» obliegt dem Tiefbauamt In dieser Begleitgruppe wirken die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei, das Tiefbauamt, das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Stadtebau, die Verkehrsbetriebe und Vertreter der Quartiervereine Oerlikon, Schwamendingen und Seebach mit

Mitteilung an die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber