

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. August 2019

694.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander, Markus Knauss und 23 Mitunterzeichnenden betreffend Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Anzahl der Fahrzeuge pro Tag im Projektperimeter und Beurteilung der Zahlen auf der Grundlage der Städteinitiative sowie Angaben zum Planungsstand der Tramtangente Süd und der weiteren Traminfrastrukturen

Am 22. Mai 2019 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) sowie 23 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/228, ein:

Der Stadtrat hat in den Antworten auf die drei dringlichen Interpellationen 2018/514, 2018/515 und 2018/516 zur Rosengartenvorlage nicht alle Fragen beantwortet. Da beim Projekt am Rosengarten generell die Meinung vorherrscht, dass dem Volk die Katze im Satz verkauft werden soll, wird der Stadtrat gebeten, wenigstens diejenigen Fragen zu beantworten, die in seiner Kompetenz liegen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat nochmals um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Zur Frage 1 in 2018/514: Stimmt es, dass das Teilstück zwischen dem Wipkingerplatz und der Nordstrasse nicht von einer kantonal klassierten Strasse zu einer Gemeindestrasse abklassiert wird, obwohl es untertunnelt werden soll?
2. Zur Frage 2 in 2018/514: Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag im Projektperimeter auf den jeweiligen Querschnitten unterwegs (bitte Zeitreihen angeben)? Den öffentlich zugänglichen Rohdaten lässt sich entnehmen, dass aktuell ca. 46 000 bis ca. 48 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Rosengartenstrasse unterwegs sind. Stimmen diese Zahlen? Weshalb soll der Autoverkehr mit dem Rosengartenprojekt denn von aktuell rund 46 000 Fahrzeuge pro Tag auf bis zu 56 000 Fahrzeuge pro Tag erhöht werden?
3. Eine Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton vom Oktober 2013 stellt die Grundlage für das Rosengartenprojekt dar. Diese stützt sich auf die Annahme, dass mit dem Rosengartenprojekt 56 000 Fahrzeuge durch die Quartiere brausen sollen. Seit der Annahme der Städte-Initiative durch das Zürcher Stimmvolk im Herbst 2011 ist in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich in Art. 2quinquies Abs. 3 festgehalten, dass die Kapazität für den MIV nicht erhöht werden darf und dass sich die Stadt gegenüber übergeordneten Stellen gegen Kapazitätserhöhungen des motorisierten Individualverkehrs einsetzen muss. Messungen an der Rosengartenstrasse vom Zeitpunkt der Annahme der Städte-Initiative 2011 bis zur Vereinbarung mit dem Kanton 2013 zeigen aber, dass die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag mit 46 301 (2011), 44 565 (2012) und 46 166 (2013) deutlich tiefer liegt, als die 56 000 Fahrzeuge, die dem Rosengartenprojekt zu Grunde liegen. Wie hat sich der Stadtrat gemäss Auftrag in der Gemeindeordnung gegen die Kapazitätserhöhung bei übergeordneten Stellen eingesetzt? Wie stellt sich der Stadtrat zum Vorwurf, dass er mit der Unterzeichnung der Vereinbarung zum Rosengarten gegen die Gemeindeordnung gehandelt hat?
4. Die Mehrheit des Kantonsrats hat es abgelehnt, die Verkehrsmenge auf 56 000 Fahrzeuge zu plafonieren. Der Stadtrat hat jedoch angekündigt, sich beim Kanton erneut dafür einzusetzen. Welche konkreten Ergebnisse kann der Stadtrat in Bezug auf die Plafonierung der Verkehrsmenge bei 56 000 Fahrzeugen vorweisen?
5. Zu Frage 1 in 2018/515: Gemäss der vorliegenden Antwort müssten für das Rosengartenprojekt 83 Wohnungen und neun Gewerbebetriebe abgerissen werden. Wie hoch ist der geschätzte finanzielle Wert dieser Liegenschaften?
6. Zu Frage 6 in 2018/515: Gemäss Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ ist die sogenannte Tramtangente Süd (Lochergut bis Laubegg) vorgesehen. Deshalb wird auch der Fahrzeugbedarf in der Antwort 6 auf diese neue Linienführung ausgelegt. Warum ist die Tramtangente Süd im Rahmenkredit aber nicht enthalten? Wie ist der momentane Planungsstand der Tramtangente Süd? Wieviel kostet die Tramtangente Süd? In welchen Finanzierungsplänen ist sie vorgesehen (Bund, Kanton)? Wann ist mit der Fertigstellung der Tramtangente Süd zu rechnen? Sind die aktuellen Strassenumbauten in der Badenerstrasse und der Üetlibergstrasse schon auf die neue Linienführung des Rosengartentrams ab Albisriederplatz ausgerichtet? Wenn nicht, wie hoch sind die Investitionen für diese und allenfalls noch weitere Umbauten an Strassen, die mit der Realisierung der Tramlinien wertlos werden?

7. Gemäss Antwort auf Frage 12 in 2018/514 wird auf der Strecke zwischen Albisriederplatz und Kalkbreite mit einer Nachfrageresteigerung von 33 000 auf 50 000 Passagiere bis 2030 gerechnet. Was passiert mit den Fahrgästen an der Kalkbreite, wenn eine Verlängerung der Tramtangente Süd bis 2030 nicht realisiert werden kann?
8. Zu Frage 7 in 2018/515: Gemäss vorliegender Antwort ist der Bau eines zusätzlichen Tramdepots im Rahmenkredit nicht enthalten. Lassen sich die beiden Tramlinien ohne zusätzliches Tramdepot betreiben? Falls nein, warum ist das zusätzlich notwendige Tramdepot nicht im Rahmenkredit enthalten? Wie hoch sind die Kosten für ein zusätzliches Tramdepot?
9. Zu Frage 9 in 2018/515: Gemäss vorliegender Antwort sind 10 Millionen Franken für die Tramwendeanlage Hermeschloo im Rahmenkredit nicht enthalten. Lässt sich die neue Tramlinie ohne die Tramwendschleife Hermeschloo betreiben? Falls nein, warum ist das Projekt nicht im Rahmenkredit enthalten?
10. Zu Frage 1 in 2018/516: Der Stadtrat hat die Vereinbarung nicht offengelegt - jedoch auf einen Stadtratsbeschluss verwiesen, der die Vereinbarung inhaltlich wiedergibt. Weshalb will der Stadtrat die Vereinbarung nicht veröffentlichen? In der Vergangenheit war die Vereinbarung jahrelang auf der Projektwebseite von Stadt und Kanton aufgeschaltet. Könnte die Vereinbarung wieder auf der Webseite aufgeschaltet werden? Falls nein, weshalb ist dies nicht mehr möglich?
11. Inwiefern entspricht das vom Kantonsrat beschlossene Spezialgesetz zum Rosengarten noch dem Projekt gemäss Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton? Inwiefern nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Zur Frage 1 in 2018/514: Stimmt es, dass das Teilstück zwischen dem Wipkingerplatz und der Nordstrasse nicht von einer kantonal klassierten Strasse zu einer Gemeindestrasse abklassiert wird, obwohl es untertunnelt werden soll?»):

Die im Regionalen Richtplan der Stadt Zürich aufgeführten Strassen sind regionale Verbindungsstrassen. Im Kontext der Stadt dienen sie der Verbindung von Stadtteilen innerhalb der Stadt sowie der Anbindung dieser an die kantonalen Hauptverkehrsstrassen. In diesem Sinne übernimmt der erfragte Abschnitt der Rosengartenstrasse zusammen mit der Hardbrücke die Verbindung des Quartiers Wipkingen im Bereich Quartierzentrum Nordbrücke und westlich anschliessende Nordstrasse mit den Quartieren südlich der Limmat und südlich des Gleisfeldes, namentlich mit dem Industriequartier sowie mit den Quartieren Aussersihl, Wiedikon, Albisrieden und Altstetten.

Die im Bereich zwischen Nordbrücke und Rosengartenstrasse regional klassierte Nordstrasse wird keinen Anschluss an den Rosengartentunnel aufweisen, weshalb der Tunnel diese quartierverbindende Funktion nicht übernehmen kann. Die Rosengartenstrasse wird mit dem Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» im Abschnitt zwischen der Nordstrasse und der Hardbrücke nicht mehr kantonal klassiert sein, als quartierverbindende Strasse jedoch weiterhin eine regionale Bedeutung haben.

Da das Industriequartier mit der Hardturmrampe, der Sihlquairampe und der Geroldrampe bereits über die Hardbrücke mit der Nordstrasse verbunden ist, wird von der Stadt angestrebt, dass die beiden Strassenabschnitte links und rechts der Hardbrücke, zwischen Röschibachstrasse und Wipkingerplatz, ganz abklassiert werden.

Zu Frage 2 («Zur Frage 2 in 2018/514: Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag im Projektperimeter auf den jeweiligen Querschnitten unterwegs (bitte Zeitreihen angeben)? Den öffentlich zugänglichen Rohdaten lässt sich entnehmen, dass aktuell ca. 46 000 bis ca. 48 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Rosengartenstrasse unterwegs sind. Stimmen diese Zahlen? Weshalb soll der Autoverkehr mit dem Rosengartenprojekt denn von aktuell rund 46 000 Fahrzeuge pro Tag auf bis zu 56 000 Fahrzeuge pro Tag erhöht werden?»):

Die Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) schwanken im ganzen städtischen Strassennetz deutlich in Abhängigkeit der Wochentage (merklich geringere Werte an Samstagen und Sonntagen) und der Monate (z. B. Reduktion während der Sommerferienzeit im Juli und August). Auch an Feier- und Brückentagen wird deutlich weniger Verkehr gemessen. Für die Dimensionierung und damit Festlegung der Kapazität einer Strasseninfrastruktur sind die werktäglichen Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitzen) massgebend. Der Wert von 56 000 Fahrzeugen pro Tag bezieht sich somit auf die Tageskapazität für Werktag.

Am Rosengarten (Zählstelle 38) wurden 2016 z. B. 63 Werktage mit einem Wert von über 56 000 Fahrzeugen und 16 Werktage mit unter 50 000 Fahrzeugen gemessen, wobei letztere alles Ferien-, Feier- oder Brückentage sind. Das zeigt, wie gross die Schwankungen bei den Verkehrsmengen sind. Die Werte des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV), die alle Tage eines Jahres einschliesslich Wochenenden und Feiertage abbilden, sind somit tiefer als die Verkehrsmengen, die an einem regulären Werktag ausserhalb der Ferienzeiten anfallen (durchschnittlicher Werktagsverkehr, DWV). Die Zählstelle 38 liefert nach einem baustellenbedingten Unterbruch während der Sanierung der Rosengartenstrasse seit Herbst 2015 wieder Werte.

Die folgende Übersicht zeigt die DTV- und DWV-Werte ab Herbst 2015 bis 2018:

Jahr	DTV	DWV (einschliesslich Feier- und Brückentage)
2015 (ab Herbst)	51 547	54 138
2016	50 747	53 555
2017	50 788	53 516
2018	52 847	55 611

2016 und 2017 wurde das Tram Hardbrücke gebaut (vgl. Antwort zu Frage 3), weshalb in dieser Zeit die Verkehrsmengen in der Rosengartenstrasse leicht reduziert waren.

Zu Frage 3 («Eine Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton vom Oktober 2013 stellt die Grundlage für das Rosengartenprojekt dar. Diese stützt sich auf die Annahme, dass mit dem Rosengartenprojekt 56 000 Fahrzeuge durch die Quartiere brausen sollen. Seit der Annahme der Städte-Initiative durch das Zürcher Stimmvolk im Herbst 2011 ist in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich in Art. 2quinquies Abs. 3 festgehalten, dass die Kapazität für den MIV nicht erhöht werden darf und dass sich die Stadt gegenüber übergeordneten Stellen gegen Kapazitätserhöhungen des motorisierten Individualverkehrs einsetzen muss. Messungen an der Rosengartenstrasse vom Zeitpunkt der Annahme der Städte-Initiative 2011 bis zur Vereinbarung mit dem Kanton 2013 zeigen aber, dass die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag mit 46 301 (2011), 44 565 (2012) und 46 166 (2013) deutlich tiefer liegt, als die 56 000 Fahrzeuge, die dem Rosengartenprojekt zu Grunde liegen. Wie hat sich der Stadtrat gemäss Auftrag in der Gemeindeordnung gegen die Kapazitätserhöhung bei übergeordneten Stellen eingesetzt? Wie stellt sich der Stadtrat zum Vorwurf, dass er mit der Unterzeichnung der Vereinbarung zum Rosengarten gegen die Gemeindeordnung gehandelt hat?»):

Wie bereits zu Frage 2 erläutert, sind für die Dimensionierung und damit Festlegung der Kapazität einer Strasseninfrastruktur die werktäglichen Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitzen) massgebend. Der Wert von 56 000 Fahrzeugen pro Tag bezieht sich somit auf die Tageskapazität für Werktage und nicht auf den durchschnittlichen Tagesverkehr, der auch die Wochenenden und Feiertage mit deutlich geringeren Verkehrsbelastungen einschliesst.

Entlang der Achse Rosengarten–Hardbrücke gab es 2011–2016 über längere Zeit praktisch nie einen «Normalbetrieb»; auf dieser Achse lösten sich diverse Baustellenzustände mit entsprechenden Umleitungen und reduzierter Verkehrsleistung ab:

- Sanierung Hardbrücke in den Jahren 2009–2011
- Sanierung Rosengarten-/Hirschwiesenstrasse um das Jahr 2013
- neuer Abwasserkanal und Sanierung Rosengarten-/Bucheggstrasse in den Jahren 2014–2015
- Albisriederplatz und Busschleuse Röschibachstrasse im Sommer 2015
- Tram Hardbrücke in den Jahren 2016–2017

Neben der im Baustellenzustand oftmals reduzierten Verkehrsmenge ist auch die Qualität der Daten aus den Zählstellen für diese Jahre schlechter. In gewissen Bauphasen wurden die Detektoren nicht befahren oder während den Bauarbeiten beschädigt. Die Zählstelle 38 lieferte 2012 nur 64 Prozent plausible Werte und im Jahr 2013 70 Prozent, während im ungestörten Zustand in der Regel 90 bis 95 Prozent der Werte von guter Qualität sind.

Für die gemeinsame Planung des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» von Stadt und Kanton wurde deshalb auf die weitgehend nicht von Baustellen beeinflussten Verkehrszahlen des Sommers 2009 zurückgegriffen, d. h. zum Zeitpunkt nach der Einführung der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung, und vor der Sanierung der Hardbrücke. Die Tagesbelastung lag dazumal bei rund 56 000 Mfz/Tag an einem durchschnittlichen Werktag.

Art. 2^{quinquies} Abs. 3 Gemeindeordnung (GO, AS 101-100) gibt vor, dass die Kapazität des gesamten Strassennetzes nicht erhöht werden darf; er bezieht sich nicht auf einzelne Strassenzüge. Wie im jährlichen Bericht zum Programm Stadtverkehr 2025 (Indikatoren 1 und 9) ausgewiesen, blieb die Verkehrsmenge des MIV seit dem Jahr 2012 unverändert und die (Gesamt-)Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV wurde nicht erhöht. Die Forderung gemäss Art. 2^{quinquies} Abs. 3 GO wird folglich konsequent umgesetzt.

Zu Frage 4 («Die Mehrheit des Kantonsrats hat es abgelehnt, die Verkehrsmenge auf 56 000 Fahrzeuge zu plafonieren. Der Stadtrat hat jedoch angekündigt, sich beim Kanton erneut dafür einzusetzen. Welche konkreten Ergebnisse kann der Stadtrat in Bezug auf die Plafonierung der Verkehrsmenge bei 56 000 Fahrzeugen vorweisen?»):

Die Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion hat im Anschluss an die Beratung der Vorlage im Kantonsrat gegenüber dem Stadtrat mündlich und schriftlich die Obergrenze von 56 000 Fahrzeugen pro Tag als verbindlichen Bestandteil des Gesamtprojekts bestätigt.

Aufgrund der hohen Relevanz für die Stadt Zürich ist es für den Stadtrat unerlässlich, dass die Eckwerte für die künftige Betriebsvereinbarung als verbindliche Grundlage für die Abstimmung vorgezogen schriftlich vereinbart werden.

Zu Frage 5 («Zu Frage 1 in 2018/515: Gemäss der vorliegenden Antwort müssten für das Rosengartenprojekt 83 Wohnungen und neun Gewerbebetriebe abgerissen werden. Wie hoch ist der geschätzte finanzielle Wert dieser Liegenschaften?»):

Der genaue Umfang eines Landerwerbs muss in der folgenden Projektierungsphase geprüft werden. Zentrales Ziel bleibt, Beanspruchungen der angrenzenden Grundstücke und Gebäude auf ein Minimum zu beschränken. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden für ihr Land angemessen, d. h. dem Verkehrswert entsprechend, entschädigt. Dieser wird in einer späteren Projektphase von der Schätzungskommission festgelegt, sofern kein freihändiger Erwerb mit einer einvernehmlichen Regelung möglich ist. Dies entspricht dem üblichen Vorgehen im Rahmen von Strassenbauprojekten. Im Rahmenkredit wurden insgesamt 86 Millionen Franken (Kostenstand 1. April 2014, ausschliesslich Mehrwertsteuer) für Landerwerb, Landbeanspruchungen und weitere Entschädigungen eingestellt. Dieser Betrag beinhaltet nebst dem Erwerb von bebauten Grundstücken auch den Erwerb unbebauter Flächen, Inkonvenienz-Entschädigungen und Entschädigungen für vorübergehende Beanspruchungen (z. B. für Installationsplätze).

Zu Frage 6 («Zu Frage 6 in 2018/515: Gemäss Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ ist die sogenannte Tramtangente Süd (Lochergut bis Laubegg) vorgesehen. Deshalb wird auch der Fahrzeugbedarf in der Antwort 6 auf diese neue Linienführung ausgelegt. Warum ist die Tramtangente Süd im Rahmenkredit aber nicht enthalten? Wie ist der momentane Planungsstand der Tramtangente Süd? Wieviel kostet die Tramtangente Süd? In welchen Finanzierungsplänen ist sie vorgesehen (Bund, Kanton)? Wann ist mit der Fertigstellung der Tramtangente Süd zu rechnen? Sind die aktuellen Strassenumbauten in der Badenerstrasse und der Üetlibergstrasse schon auf die neue Linienführung des Rosengartentrams ab Albisriederplatz ausgerichtet? Wenn nicht, wie hoch sind die Investitionen für diese und allenfalls noch weitere Umbauten an Strassen, die mit der Realisierung der Tramlinien wertlos werden?»):

Die Tramtangente Süd ist ein Folgeprojekt, das in der Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» mit einem langfristigen Realisierungshorizont aufgeführt ist. Sie ist jedoch keine Voraussetzung für die notwendige und deutliche Verbesserung des Tramangebots in der Stadt Zürich und ist deshalb auch nicht Bestandteil des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengar-

tentunnel». Für die Tramtangente Süd liegt eine Vorstudie aus dem Jahr 2011 vor. Vorgesehen ist eine Neubaustrecke ab Lochergut via Bahnhof Wiedikon–Uetlibergstrasse nach Laubegg. Die im Rahmen der Vorstudie durchgeführte Kostenschätzung weist Aufwendungen in der Höhe von 146 Millionen Franken aus (Schätzgenauigkeit ± 30 Prozent).

Es wird beabsichtigt, zu einem späteren Zeitpunkt eine der am Rosengarten vorgesehenen Tramlinien entlang der Neubaustrecke nach Zürich-Süd zu führen. Der vorläufige Endpunkt dieser Linie bis zur Erstellung der Tramtangente Süd ist noch offen; im Vordergrund steht eine Führung bis Kalkbreite/Bahnhof Wiedikon, um eine attraktive, direkte Anbindung von Zürich-West an die Seelinie der SBB anbieten zu können.

Aufgrund des langfristigen Realisierungshorizonts und der ausstehenden Entscheide zum Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» wurde das Projekt Tramtangente Süd bisher noch nicht ins Agglomerationsprogramm des Bundes aufgenommen. Der ZVV hat in seiner Stellungnahme vom 25. Juni 2019 darauf hingewiesen, dass der konsolidierte Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) des Kantons Zürich aktuell die Jahre 2019–2022 umfasst. Das Projekt Tramtangente Süd, mit einem Realisierungshorizont nach 2030, liegt somit weit ausserhalb des aktuellen KEF.

Im Rahmen laufender oder anstehender Tiefbauprojekte werden keine Vorleistungen für die Tramtangente Süd erbracht. Zum Zeitpunkt einer möglichen Realisierung derselben ist davon auszugehen, dass die nun geplanten Investitionen in die Infrastruktur der Uetlibergstrasse teilweise (Werkleitungen) bis vollständig (Strassenbelag) beschrieben sind.

Eine Berücksichtigung der im Rahmen des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» vorgesehenen Anpassung der östlichen Zufahrt zum Albisriederplatz im aktuellen Tiefbauprojekt ist aufgrund der fehlenden Planungstiefe nicht sinnvoll. Die übrigen Abschnitte aktueller Tiefbauprojekte in der Badenerstrasse bedürfen keiner erneuten Anpassung aufgrund des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel».

Zu Frage 7 («Gemäss Antwort auf Frage 12 in 2018/514 wird auf der Strecke zwischen Albisriederplatz und Kalkbreite mit einer Nachfragesteigerung von 33 000 auf 50 000 Passagiere bis 2030 gerechnet. Was passiert mit den Fahrgästen an der Kalkbreite, wenn eine Verlängerung der Tramtangente Süd bis 2030 nicht realisiert werden kann?»):

Das Fahrplanangebot wird jeweils im Fahrplanverfahren gemäss kantonaler Fahrplanverfahrensverordnung (LS 740.35) definiert. Dabei werden Angebotskonzepte erarbeitet, die auf die Nachfrage abgestimmte Kapazitäten bereitstellen. Dies wird auch für die Tram-Tangentialverbindung Rosengartenstrasse–Hardbrücke der Fall sein, unabhängig von der Realisierung der Tramtangente Süd.

Wie unter Frage 6 erwähnt, soll die Realisierung der Tramtangente Süd erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der Endpunkt der später nach Zürich-Süd zu verlängernden Tramlinie bis zur Erstellung der Tramtangente Süd ist noch offen. Im Vordergrund steht eine Führung ab Albisriederplatz entlang der Badenerstrasse bis Kalkbreite/Bahnhof Wiedikon, um eine attraktive, direkte Anbindung von Zürich-West an die Seelinie der SBB zu ermöglichen.

Die Angaben in der Interpellationsantwort, GR Nr. 2018/514, beziehen sich auf den Zustand mit der Tramtangente Süd, da entsprechende Modellrechnungen bisher nur für den Endausbau durchgeführt wurden. Die Prognosezahlen von 50 000 Fahrgästen im Abschnitt Albisriederplatz bis Kalkbreite beinhalten nebst der neuen Tramlinie vom Rosengarten auch die beiden bestehenden Tramlinien 2 und 3, für die unabhängig vom Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» je ein bedeutender Nachfragezuwachs erwartet wird.

Es ist davon auszugehen, dass Fahrgäste mit Zielen in Zürich-Süd ohne Tramtangente Süd teilweise andere Verbindungen nutzen (z. B. die Linie 72 via Aemtlerstrasse) und somit der Nachfragezuwachs zwischen Albisriederstrasse und Kalkbreite etwas geringer ausfällt als für den ausgewiesenen Zustand mit der Tramtangente Süd.

Die vorhandenen Modellrechnungen zeigen, dass die zu erwartende Nachfrage auf der Achse Rosengarten–Hardbrücke ein Tramangebot rechtfertigt, unabhängig davon, ob und wann die Tramtangente Süd realisiert wird.

Zu Frage 8 («Zu Frage 7 in 2018/515: Gemäss vorliegender Antwort ist der Bau eines zusätzlichen Tramdepots im Rahmenkredit nicht enthalten. Lassen sich die beiden Tramlinien ohne zusätzliches Tramdepot betreiben? Falls nein, warum ist das zusätzlich notwendige Tramdepot nicht im Rahmenkredit enthalten? Wie hoch sind die Kosten für ein zusätzliches Tramdepot?»):

Der Stadtrat geht davon aus, dass sich die Frage auf die Antwort zu Frage 9 der Interpellation GR Nr. 2018/515 bezieht.

Der Bedarf an zusätzlicher Abstellkapazität hat verschiedene Ursachen und wurde im Rahmen der VBZ-Anlagenstrategie ausgewiesen. Einerseits wurde das Zürcher Tramnetz in den vergangenen Jahren erweitert (z. B. Glattalbahn, Tram Zürich-West) und wird weiterhin wachsen (z. B. Verlängerung Linie 2, Tram Affoltern). Andererseits wird das Angebot im bestehenden Netz sukzessive ausgebaut, neben Taktverdichtungen auch durch die Beschaffung längerer Tramzüge. Trotz dieser Ausbauten wurden die Abstellkapazitäten in den vergangenen Jahren nur in begrenztem Umfang erweitert, namentlich durch die Erweiterung des Depots Oerlikon.

Der Bedarf für einen zusätzlichen Depotstandort ist demnach auf eine Vielzahl von Angebotsausbauten zurückzuführen und lässt sich nicht einer einzelnen Ausbaumassnahme zuordnen. Die Planung zusätzlicher Abstellkapazitäten wird auf die gesamte Netzentwicklungsstrategie ausgerichtet und nicht mit einem einzelnen Projekt verknüpft. Ein neues Depot würde nicht nur den Abstellbedarf für das Rosengartentram decken, sondern auch jenes für verschiedene vergangene und zukünftige Angebotsausbauten. Im regionalen Richtplan sind zwei zusätzliche Depotstandorte festgelegt, an der Aargauerstrasse sowie in Zürich-Nord.

Die Kosten für eine zusätzliche Abstellanlage können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Die Kosten für die Abstellung der Fahrzeuge werden gemäss Kostenrechnung des ZVV den Betriebskosten zugeordnet. Diese werden im Fahrplanverfahren gemäss kantonaler Fahrplanverfahrensverordnung (LS 740.35) genehmigt. Die finanziellen Mittel hierfür gibt der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit jeweils für zwei Jahre frei (§ 26 Abs. 1 PVG).

Zu Frage 9 («Zu Frage 9 in 2018/515: Gemäss vorliegender Antwort sind 10 Millionen Franken für die Tramwendeanlage Hermetschloo im Rahmenkredit nicht enthalten. Lässt sich die neue Tramlinie ohne die Tramwendeschleife Hermetschloo betreiben? Falls nein, warum ist das Projekt nicht im Rahmenkredit enthalten?»):

Der Stadtrat geht davon aus, dass sich die Frage auf die Antwort zu Frage 7 der Interpellation GR Nr. 2018/515 bezieht.

Die Tramwendeschleife Hermetschloo, an der Stadtgrenze zu Schlieren, war ursprünglich Bestandteil des Projekts Limmattalbahn. Aufgrund des Verzichts auf die Tramlinie in der Altstetterstrasse wurde die Schleife jedoch zugunsten einer Trolleybus-Wendemöglichkeit zurückgestellt.

Eine der am Rosengarten vorgesehenen Tramlinien soll via Badenerstrasse nach Altstetten fahren. Grundsätzlich könnte diese Linie statt an der Tramwendeschleife Hermetschloo zu enden, weiter nach Schlieren/Geissweid verkehren und somit ohne Wendeschleife Hermetschloo betrieben werden. Die Zweckmässigkeit für eine solche Linienführung wurde noch nicht abgeklärt.

Die separate Planung der Wendeschleife Hermetschloo ermöglicht eine zeitlich flexiblere Umsetzung der Wendeschleife. Modellberechnungen prognostizieren für die Tramachse entlang der Badenerstrasse unabhängig vom Rosengartentram erhebliche Nachfragesteigerungen, die unter Umständen einen vorzeitigen Ausbau des Tramangebots auf dieser Achse erforderlich machen. In diesem Fall wäre die Schaffung einer Wendemöglichkeit an der Stadtgrenze

zielführend und die Wendeschleife Hermetschloo könnte entsprechend vorgezogen realisiert werden.

In der Antwort zu Frage 7 der Interpellation GR Nr. 2018/515 wird bereits die Verbesserung der betrieblichen Flexibilität der Tramlinie 2 genannt, die dank einer unabhängig vom Gesamtprojekt «Rosengartenram & Rosengartentunnel» realisierten Wendeschleife Hermetschloo entstünde.

Zu Frage 10 («Zu Frage 1 in 2018/516: Der Stadtrat hat die Vereinbarung nicht offengelegt - jedoch auf einen Stadtratsbeschluss verwiesen, der die Vereinbarung inhaltlich wiedergibt. Weshalb will der Stadtrat die Vereinbarung nicht veröffentlichen? In der Vergangenheit war die Vereinbarung jahrelang auf der Projektwebseite von Stadt und Kanton aufgeschaltet. Könnte die Vereinbarung wieder auf der Webseite aufgeschaltet werden? Falls nein, weshalb ist dies nicht mehr möglich?»):

Die Vereinbarung zwischen Regierungsrat und Stadtrat vom 1. Oktober 2013 wurde im Jahr 2016 im Zuge einer Aktualisierung der Projektwebseite www.rosengarten-zuerich.ch entfernt. Die Vereinbarung ist inzwischen wieder aufgeschaltet und im Downloadbereich der Projektwebseite abrufbar.

Zu Frage 11 («Inwiefern entspricht das vom Kantonsrat beschlossene Spezialgesetz zum Rosengarten noch dem Projekt gemäss Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton? Inwiefern nicht?»):

Wie bereits in den Antworten auf die Interpellationen GR Nr. 2018/514, GR Nr. 2018/515 und GR Nr. 2018/516 einleitend erwähnt, unterstützt der Stadtrat das Gesamtprojekt «Rosengartenram & Rosengartentunnel» weiterhin als gute Gesamtlösung, wenn die Plafonierung der Verkehrsmenge, von der der Regierungsrat und der Stadtrat bisher ausgegangen sind, weiterhin Gültigkeit hat und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann. Mit der schriftlichen und mündlichen Bestätigung der Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, dass die vereinbarte Kapazität weiterhin ein verbindlicher Bestandteil des Gesamtprojekts ist, besteht eine gemeinsame Grundlage.

Damit weicht einzig die vom Kantonsrat am 25. März 2019 beschlossene Notfallspur zur Ergänzung der zweispurigen Tunnelröhre zwischen dem Bucheggplatz und der Hirschwiesenstrasse von der Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton vom zugrundeliegenden Projekt ab. So weit diese Zusatzspur zu keiner Kapazitätserhöhung führt und ausschliesslich der Verkehrssicherheit dient, ist dagegen nichts einzuwenden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti