

19. Dezember 2018

Interpellation

Grüne Fraktion

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 ausgeschieden? 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?

M. K.