

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 11. September 2013

850.

Tiefbauamt und Verkehrsbetriebe, Projekt Rosengartentram / Rosengartentunnel, Vereinbarung zwischen Kanton Zürich (Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion) und Stadt Zürich (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement und Departement der Industriellen Betriebe) betreffend Festlegung der Rahmenbedingungen für die Projektierung und Finanzierung des Regenbogentrams / Rosengartentunnels, Kenntnisnahme und Unterzeichnungsermächtigung

IDG-Status: öffentlich

1. Ausgangslage

Aufgrund der gegenwärtigen und künftigen starken wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung sowohl in Zürich-West als auch in Zürich-Nord aber auch der angrenzenden Gebiete Limmattal und Glattal genügt die bisherige Infrastruktur für das Verkehrsaufkommen nicht mehr. Zudem zerschneidet die stark belastete Rosengartenstrasse ein städtisches Quartier und verunmöglicht eine städtebauliche und stadträumliche Aufwertung. Zu beiden Themen, Verkehr und Städtebau, liegen Studien vor und beide waren bereits Gegenstand politischer Vorstösse.

Mangels Alternativen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) lehnte der Stadtrat eine Volksinitiative für den Bau eines Rosengartentrams und ebenso den Gegenvorschlag des Gemeinderats ab. Beide Vorlagen wurden im November 2010 von je rund zwei Dritteln der Stimmberechtigten abgelehnt.

Heute herrscht zwischen Kanton und Stadt Konsens, dass nur ein gesamtheitlicher Ansatz, der Tunnel und Tram in einem einzigen Projekt vereinigt, zielführend ist.

Kanton und Stadt haben am 25. März 2011 eine gemeinsame Planungsstudie «Rosengartentram / Waidhaldetunnel» in Auftrag gegeben. Mit dieser Studie wurden verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze entwickelt, die einerseits die verkehrlichen Anforderungen von Kanton und Stadt an den MIV und öffentlichen Verkehr (öV) erfüllen und andererseits Potenziale für eine städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Quartiere, den Langsamverkehr und die Lärmsanierung der Achse aufzeigen. In der Planungsstudie wurden nebst dem Rosengartentram verschiedene Lösungen für den MIV geprüft, unter anderen auch die Realisierung des Waidhaldetunnels gemäss Kantonaalem Richtplan.

Am 20. August 2012 wurde vom Kantonsrat die Motion KR-Nr. 150/2009 überwiesen, welche die Ausarbeitung einer Vorlage für den Waidhaldetunnel und eine Realisierung des Bauvorhabens als kantonales Strassenbauprojekt gemäss § 50 Strassengesetz (StrG) fordert. Damit ist der Kanton für das Strassenbauprojekt zuständig.

Auf der Grundlage der Planungsstudie beabsichtigen Kanton und Stadt, das Projekt gemäss «Gesamtvariante 2x2» weiterzuführen. Als verkehrliches Gesamtprojekt sieht diese ein Tram und einen Tunnel als Ersatzmassnahme für den MIV vor und berücksichtigt damit sowohl die Richtplanvorgaben als auch die kantonalen und städtischen Interessen am besten. Stadt und Kanton einigen sich darauf, dass die heutige MIV-Kapazität der Rosengartenstrasse durch den zu erstellenden Tunnel beibehalten wird.

Da die Linienführung für den Tunnel von der im Richtplan eingetragenen Linienführung des Waidhaldetunnels abweicht, wurde für den neuen Tunnel der Name «Rosengartentunnel» gewählt.

Der grosse Nutzen für die Stadt liegt zum einen darin, dass das Rosengartentram, das Bestandteil der Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» bildet, realisiert werden kann. Damit kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden, was dem Ziel von «Stadtverkehr 2025» entspricht. Zum anderen eröffnet das Gesamtprojekt stadträumliche und städtebauliche Chancen. Die Rosengartenstrasse wird zur Quartierstrasse, wodurch eine Aufwertung des Strassenraums und der angrenzenden Gebiete ermöglicht wird. Die Quartierteile beidseits der Rosengarten- und Bucheggstrasse können wieder zu einem Quartier zusammenwachsen. Mit flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass die nach der Umsetzung des Projekts im Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz zu kommunalen Strassen abklassierte Rosengarten- und Bucheggstrasse und der Rosengartentunnel insgesamt nicht zu einem Kapazitätsausbau für den MIV führen und dass die Entlastungswirkung des Rosengartentunnels auf das angrenzende und weitere Quartiere gesichert werden kann. Durch die weitgehende Verlagerung des MIV in den Tunnel kann schliesslich eine massive Reduktion der Lärmbelastung entlang der Rosengarten- und Bucheggstrasse erreicht werden.

2. Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt

Damit das Rosengartentram und der Rosengartentunnel als Gesamtprojekt geplant und bewilligt werden können, treffen der Kanton und die Stadt eine Vereinbarung, welche die Vorgaben für die anstehende Projektierung und die Grundsätze der Finanzierung festlegt. Dies betrifft inhaltliche Festlegungen zum Projekt, zum Bewilligungsverfahren, zur Finanzierung und zum Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt (Strassenfonds, Verkehrsfonds und kommunaler Anteil) sowie zur Organisationsstruktur.

3. Zu den Regelungen im Einzelnen

3.1 Inhaltliche Projektfestlegungen (Vertragsziff. IV)

Gestützt auf die von Kanton und Stadt am 25. März 2011 gemeinsam in Auftrag gegebene Planungsstudie «Rosengartentram / Waidhaldetunnel» beschliessen Kanton und Stadt die Weiterbearbeitung des Projekts nach der «Gesamtvariante 2x2». Danach wird im Abschnitt zwischen Albisriederplatz und Milchbuck die Tramverbindung durchgängig ausgebaut. Der MIV wird zwischen Wipkingerplatz und dem Halbandschluss Bucheggplatz im Rosengartentunnel mit zwei Tunnelröhren mit je zwei Spuren und zwischen Bucheggplatz und dem Portal Irchel durch eine zweistreifige Tunnelröhre im Gegenrichtungsbetrieb geführt.

Des Weiteren werden in Vertragsziff. IV Grundsätze für die Weiterbearbeitung festgelegt, die unter anderem flankierende und verkehrslenkende Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs, stadträumliche Aufwertungsmassnahmen entlang der Achse und die zu bewältigende Verkehrsmenge im Querschnitt Rosengartenstrasse betreffen.

3.2 Bewilligungsverfahren (Vertragsziff. V)

Vertragsziff. V erläutert, dass die beiden Teilprojekte Rosengartentram und Rosengartentunnel sowohl aufgrund der verkehrsfunktionalen Zusammenhänge als auch bautechnisch direkt voneinander abhängig sind und daher als Gesamtprojekt gemeinsam geplant und in einem Verfahren bewilligt werden müssen. Als verkehrspolitisches Gesamtprojekt übersteigt das Vorhaben den Rahmen für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18ff. Eisenbahngesetz (EBG). Als Leitverfahren wird daher nach Absprache mit dem

Bundesamt für Verkehr (BAV) das Festsetzungsverfahren für Strassenbauprojekte nach dem kantonalen Strassengesetz des Kantons Zürich bestimmt. Das Gesamtprojekt wird aufgrund seiner Bedeutung sowie aufgrund des kantonsrätlichen Auftrags in der Motion als kantonales Strassenbauprojekt nach § 50 StrG festgesetzt.

3.3 Finanzierung (Vertragsziff. VI)

Vertragsziff. VI legt fest, dass sich die Finanzierung des Rosengartentunnels nach § 51 Abs. 1 StrG und die Finanzierung des Rosengartentrans nach § 4 Personenverkehrsgesetz (PVG) richtet.

Die Kostenanteile des Kantons sind durch die zuständigen kantonalen Organe zu bewilligen und werden dem Strassenfonds oder dem Verkehrsfonds belastet. Tram und Tunnel werden nach heutiger Schätzung etwa 860 Millionen Franken kosten.

Nicht in diesem Betrag enthalten ist der Kostenanteil der Stadt für Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen auf kommunalen Strassen sowie für erweiterte verkehrlenkende und flankierende Massnahmen, die im Interesse der Stadt realisiert werden. Diese Kosten trägt die Stadt und sie werden den zuständigen städtischen Organen zur Bewilligung unterbreitet. Eine Amortisation oder Verzinsung durch die Stadt, wie in § 51 Abs. 1 StrG vorgesehen, fällt daher ausser Betracht.

3.4 Kostenteiler (Vertragsziff. VII)

Die Aufteilung der Gesamtkosten auf die Kostenträger Strassenfonds, Verkehrsfonds und Stadt sowie allfällige Dritte (nicht städtische Werke) richtet sich nach den in Vertragsziff. VII vereinbarten Grundsätzen. Danach wird die Basisfunktion, die im Strassenraum für die Erstellung von Tram und überkommunalen Strassen notwendig ist, vom Kanton zulasten des Strassen- bzw. Verkehrsfonds finanziert. Ebenso werden verkehrlenkende und flankierende Massnahmen, die in einem direkten funktionalen Zusammenhang mit dem überkommunalen Strassenbauprojekt stehen, zulasten des Strassenfonds finanziert. Demgegenüber sind erweiterte verkehrlenkende und flankierende Massnahmen oder zusätzliche Bedürfnisse für Aufwertungen oder Umgestaltungen von der Stadt zu finanzieren. Ebenfalls wird der für die gestalterischen Aufwertungen wünschbare Rückbau nicht mehr benötigter Kunstbauten durch die Stadt finanziert. Die Grundsätze entsprechen dem Charakter des Projekts als gemeinsames Tram- und Strassenbauprojekt und gelten sowohl für die Projektierungs- wie für die Baukosten. Nach Vorliegen des Vorprojekts können die Kosten nach Massgabe dieser Grundsätze auf die einzelnen Kostenträger verlegt werden. Dazu ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung vorgesehen, die Grundlage für die Kreditvorlagen bildet.

3.5 Projektleitung und Organisation (Vertragsziff. VIII)

Vertragsziff. VIII legt fest, dass Kanton und Stadt über das Gesamtprojekt eine gemeinsame Projektaufsicht, eine Projektsteuerung und eine Gesamtprojektleitung bilden, in welcher alle beteiligten Organisationen und Ämter vertreten sind. Die Führung der Gesamtprojektleitung obliegt dem Tiefbauamt des Kantons Zürich.

4. Zuständigkeit zur Unterzeichnung der Vereinbarung

Aufgrund der grossen politischen Bedeutung ist diese Vereinbarung dem Stadtrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Gemäss Vertragsziff. IX ist vorgesehen, dass die Parteien auf der Grundlage des zu erarbeitenden Vorprojekts eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen, welche die Grundlage für die Kreditvorlagen auf kantonaler und städtischer Ebene bilden soll.

Für den Fall, dass das Projekt vorzeitig beendet werden muss (beispielsweise zufolge Nichtbewilligung der Ausgaben oder des Projekts), sind die bis dahin angefallenen Kosten zwischen Stadt und Kanton gemäss vereinbartem Kostenteiler (Vertragsziff. VII) aufzuteilen. Diesbezügliche Kosten, die von der Stadt zu tragen wären, werden die Grenze von 2 Millionen Franken nicht übersteigen. Der Stadtrat ist daher gestützt auf Art. 39 lit. b der Geschäftsordnung des Stadtrats (AS 172.100) zuständig, die vorliegende Vereinbarung zu unterzeichnen.

5. Ermächtigung zur Vertragsunterzeichnung

Die Vereinbarung soll anlässlich der Medienkonferenz am 1. Oktober 2013 durch den Kanton, vertreten durch die Vorstehenden der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion sowie durch die Stadt, vertreten durch die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, unterzeichnet werden.

Damit die Vereinbarung unmittelbar nach Unterzeichnung am 1. Oktober 2013 rechtswirksam wird, wird dem Stadtrat mit vorliegender Weisung beantragt, die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements – Stadträtin Ruth Genner – und des Departements der Industriellen Betriebe – Stadtrat Andres Türler – zur Unterzeichnung zu ermächtigen.

Auf gemeinsam gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beschliesst der Stadtrat:

1. Von der Vereinbarung (Entwurf datiert 5. September 2013) zwischen dem Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion, und der Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement und das Departement der Industriellen Betriebe, betreffend «Festlegung der Rahmenbedingungen für die Projektierung und Finanzierung des Rosengartentrams / Rosengartentunnels, resultierend aus den Ergebnissen der Planungsstudie Rosengartentram / Waidhaldetunnel» wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Departements der Industriellen Betriebe werden ermächtigt, die Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion, und der Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement und das Departement der Industriellen Betriebe, betreffend «Festlegung der Rahmenbedingungen für die Projektierung und Finanzierung des Rosengartentrams / Rosengartentunnels, resultierend aus den Ergebnissen der Planungsstudie Rosengartentram / Waidhaldetunnel» zu unterzeichnen.
3. Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und an den Regierungsrat des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin