

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 11. September 2013

997. Rosengartentram und Rosengartentunnel (Ermächtigung)

1. Ausgangslage

Im kantonalen Verkehrsrichtplan ist der Waidhaldetunnel mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont aufgeführt. Das Vorhaben ist im Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates als Schlüsselvorhaben aufgeführt und fand Eingang in das Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal. Der Bedarf für den Bau des Waidhaldetunnels ist in erster Linie Folge des innerstädtischen Verkehrs zwischen den rasch wachsenden Entwicklungsgebieten Zürich-Nord, Zürich-West und Letzi. Darüber hinaus dient er auch dem Verkehr zwischen dem Glattal und Zürich-Süd. Mit dem Tunnel kann die Leistungsfähigkeit der städtischen Hauptverkehrsstrasse aufrechterhalten, der Stadtteil von Verkehrsimmisionen entlastet und das Quartier aufgewertet werden.

Aufgrund der gegenwärtigen und künftigen starken wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung im gesamten Kanton, insbesondere aber in Zürich-West und Zürich-Nord genügt die bisherige Infrastruktur für das Verkehrsaufkommen nicht mehr. Die Stadt Zürich plant daher im Rahmen der weiteren Tramnetzentwicklung die Tramtangente Rosen Garten.

Kanton und Stadt Zürich haben am 25. März 2011 eine gemeinsame Projektstudie zur Planung beider Vorhaben in Auftrag gegeben. Damit wurden verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze entwickelt, die einerseits die verkehrlichen Anforderungen von Kanton und Stadt an den motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Verkehr (öV) erfüllen und anderseits Potenziale für eine städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Quartiere, für den Langsamverkehr und für die Lärmsanierung der Achse aufzeigen. Da die Linienführung für den Tunnel von der im Richtplan eingetragenen Linienführung des Waidhaldetunnels abweicht, wurde für den neuen Tunnel der Name «Rosengartentunnel» gewählt.

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat die Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel, welche die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Waidhaldetunnel und eine Verwirklichung des Bauvorhabens als kantonales Straßenbauprojekt gemäss § 50 des Strassengesetzes des Kantons Zürich (StrG) fordert.

Im Rahmen der Studie wurden zahlreiche Lösungsmöglichkeiten untersucht. Dabei ging die «Variante 2×2» (Tramtrasse sowie zwei Strassentunnelröhren à zwei Spuren) klar als Bestvariante hervor. Mit der unterirdischen Führung des motorisierten Individualverkehrs kann eine grösstmögliche Entlastung der Rosengartenstrasse erzielt werden. Diese Variante schafft somit beste Voraussetzungen für eine städtebauliche Aufwertung dieses stark belasteten Quartiers. Gleichzeitig kann sichergestellt werden, dass der Verkehr auf allen Verkehrsträgern auch zukünftig ausreichend abgewickelt werden kann. Für den öffentlichen Verkehr ergibt sich durch die neue Tramtangente eine erhebliche Qualitätsverbesserung.

Die «Variante 2×2» ist somit weiterzuverfolgen, da diese Variante als verkehrliches Gesamtprojekt ein Tram und einen Tunnel für den MIV vorsieht und damit sowohl die Richtplanvorgaben als auch die kantonalen und städtischen Interessen am besten berücksichtigt. Es ist nach heutigem Kenntnisstand von Kosten von 860 Mio. Franken auszugehen (Kostengenauigkeit +/-30%).

2. Vereinbarung

Damit die Projekte Rosengartentunnel und Rosengartentram als Gesamtprojekt geplant und bewilligt werden können, treffen der Kanton und die Stadt Zürich eine Vereinbarung, mit der die Grundsätze des Projekts, des Bewilligungsverfahrens und der Finanzierung einschliesslich der Kostenteilung zwischen Stadt und Kanton (Strassenfonds, Verkehrs fonds und kommunaler Anteil) sowie der Organisation geregelt werden.

Zu den Regelungen im Einzelnen

Inhaltliche Projektfestlegungen (Vertragsziffer IV)

Gestützt auf die von Kanton und Stadt Zürich am 25. März 2011 gemeinsam in Auftrag gegebene Projektstudie «Rosengarten-Tram / Waidhaldetunnel», beschliessen Stadt und Kanton die Weiterbearbeitung des Projekts nach der «Variante 2×2». Der MIV wird dabei zwischen Wipkingerplatz und dem Halbanschluss Bucheggplatz im Rosengartentunnel mit zwei Tunnelröhren mit je zwei Spuren und zwischen Bucheggplatz und dem Portal Irchel durch eine zweistufige Tunnelröhre im Gegenrichtungsbetrieb geführt. Im Abschnitt zwischen Albisriederplatz und Milchbuck wird die Tramverbindung durchgängig ausgebaut. Dies bedeutet in Ergänzung zur Tramverbindung Hardbrücke einen Netz ausbau zwischen dem Albisrieder- und dem Hardplatz sowie zwischen der Hardbrücke und dem Milchbuck. Zudem werden flankierende und

verkehrslenkende Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs sowie städtebauliche und stadträumliche Aufwertungsmassnahmen entlang der Achse als feste Bestandteile des Gesamtprojektes geplant.

Bewilligungsverfahren (Vertragsziffer V)

Die beiden Teilprojekte Rosengartentram und Rosengartentunnel sind sowohl aufgrund der verkehrsfunktionalen Zusammenhänge als auch bautechnisch direkt voneinander abhängig und müssen daher in einem Verfahren bewilligt werden. Als Gesamtprojekt übersteigt das Vorhaben den Rahmen für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes (EBG). Als Leitverfahren wird daher in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das Festsetzungsverfahren für Strassenprojekte nach dem Strassengesetz bestimmt. Das BAV hat dieses Vorgehen mit Schreiben vom 19. Juli 2013 bestätigt. Das Gesamtprojekt ist entsprechend der überwiesenen Motion KR-Nr. 150/2009 als kantonales Strassenprojekt nach § 50 StrG durch den Regierungsrat festzusetzen. Diese Regelung gelangt zur Anwendung, wenn das Vorhaben von der zuständigen Stadt abgelehnt worden ist. Diese Voraussetzung kann mit der wiederholten Streichung der für die Planung und Projektierung erforderlichen Mittel aus dem Voranschlag der Stadt Zürich durch den Gemeinderat als erfüllt erachtet werden. In Durchbrechung der ordentlichen Zuständigkeiten gemäss §§ 43 ff. StrG ist damit der Kanton für das Strassenbauprojekt zuständig.

Finanzierung (Vertragsziffer VI)

Grundsätzlich erfolgt die Finanzierung des Rosengartentunnels nach § 51 Abs. 1 StrG und die Finanzierung des Rosengartentrams nach § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG). Der Kostenanteil des Kantons wird durch die zuständigen kantonalen Organe beschlossen und dem Strassenfonds sowie dem Verkehrsfonds belastet. Dies wird den allergrössten Teil der Kosten ausmachen. Der Kostenanteil der Stadt für kommunale Strassen, Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen wird nicht vom Kanton vorfinanziert, sondern direkt durch die zuständigen Organe der Stadt Zürich bewilligt. Die Baupauschale gemäss § 46 StrG gelangt nicht zur Anwendung.

Kostenteiler (Vertragsziffer VII)

Die Aufteilung der Gesamtkosten auf die Kostenträger Strassenfonds, Verkehrsfonds und Stadt Zürich sowie Dritte (nicht städtische Werke) richtet sich nach den in Vertragsziffer VII vereinbarten Grundsätzen. Die hier bezeichneten und auf die einzelnen Abschnitte angewendeten Grundsätze tragen den abschnittspezifischen Interessen Rechnung und

widerspiegeln den Charakter des Projektes als gemeinsames Tram- und Strassenprojekt. Die Grundsätze 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 (Ziff. IX).

Projektleitung und Organisation (Vertragsziffer VIII)

Stadt und Kanton bilden für das Gesamtprojekt eine gemeinsame Projektaufsicht, eine Projektsteuerung und eine Gesamtprojektleitung. Zur Ausarbeitung der mit der Motion KR-Nr. 150/2009 verlangten Kreditvorlage ist ein Vorprojekt zu erarbeiten. Um die Vertretung dieser Vorlage vor dem Kantonsrat und gegebenenfalls vor einer Volksabstimmung zu vereinfachen, soll sie durch eine Direktion erfolgen. Die für die Vertretung des Kreditanteils zulasten des Verkehrsfonds ohnehin zuständige Volkswirtschaftsdirektion ist mit der Ausarbeitung der Vorlage und deren Vertretung zu beauftragen. Die weitere Führung der Gesamtprojektleitung auf Fachebene obliegt dessen ungeachtet dem dafür fachlich erfahrenen Kantonalen Tiefbauamt des Kantons Zürich.

3. Ermächtigung

Die Vereinbarung soll anlässlich einer Medienkonferenz am 1. Oktober 2013 durch den Kanton, vertreten durch den Volkswirtschaftsdirektor und den Baudirektor, sowie durch die Stadt, vertreten durch die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, unterzeichnet werden. Der Volkswirtschaftsdirektor und der Baudirektor sind zur Unterzeichnung zu ermächtigen.

Die Vereinbarung sieht vor, ein Betriebskonzept für den motorisierten Individualverkehr auszuarbeiten. Darin werden die im Gesamtperimeter zu bewältigenden Verkehrskapazitäten bestimmt. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, das Konzept in Absprache mit der Sicherheitsdirektion mit den zuständigen Behörden der Stadt festzulegen. Dabei ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur sicherzustellen.

4. Weiteres Vorgehen

In einem nächsten Schritt ist ein Vorprojekt zu erarbeiten. Die Volkswirtschaftsdirektion hat dem Regierungsrat die Bewilligung der erforderlichen Ausgaben voraussichtlich bis April 2014 zu beantragen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Vorsteher der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion werden ermächtigt, eine Vereinbarung mit der Stadt Zürich betreffend Rosengartentram / Rosengartentunnel gemäss Entwurf vom 5. September 2013 zu unterzeichnen.

II. Der Volkswirtschaftsdirektor wird ermächtigt, zusammen mit den Behörden der Stadt Zürich das Betriebskonzept MIV zu vereinbaren.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Baudirektion dem Regierungsrat die für die Projektierung erforderlichen Mittel zu beantragen und eine Kantonsratsvorlage zur Be- willigung der für den Bau des Vorhabens erforderlichen Mittel auszu- arbeiten.

IV. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich, Stadthausquai 17, 8022 Zürich, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi