

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 30. März 2016

### **290. Projekt für eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes (Vernehmlassung, Ermächtigung)**

#### **Ausgangslage**

Mit Beschluss vom 11. September 2013 ermächtigte der Regierungsrat die Vorsteher der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion zum Abschluss einer Vereinbarung mit der Stadt Zürich betreffend das Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel (RRB Nr. 997/2013). Die Vereinbarung wurde am 1. Oktober 2013 von den dazu ermächtigten Mitgliedern des Regierungsrates und des Stadtrates von Zürich unterzeichnet. Sie regelt insbesondere die Grundsätze des Projekts, des Bewilligungsverfahrens und der Finanzierung einschliesslich der Kostenteilung zwischen Stadt und Kanton (Strassenfonds, Verkehrsfonds und kommunaler Anteil) sowie die Organisation. Auf ihrer Grundlage wurde das Projekt gemeinsam mit der Stadt Zürich weiter bearbeitet.

#### **Gesamtvorhaben und Finanzierung**

Das Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel umfasst einen Strassentunnel zwischen Hardbrücke/Wipkingerplatz und dem Autobahnanschluss Unterstrass im Bereich Irchelpark (Portal Irchel), eine neue Tramverbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck sowie flankierende Massnahmen im Strassennetz. Mit dem Rosengartentunnel und dem Rosengartentram wird sichergestellt, dass die erforderliche Verkehrskapazität für den MIV auch inskünftig gewährleistet ist und dass zudem das öV-Angebot ausgebaut werden kann. Gleichzeitig können die betroffenen Stadtquartiere durch die Aufhebung der Zerschneidung in hohem Mass von Lärm und Verkehr entlastet werden, womit die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung aufgewertet wird und sich Entwicklungschancen für die betreffenden Stadtquartiere eröffnen.

Mit verschiedenen Vertiefungsarbeiten wurden genauere Erkenntnisse insbesondere über die Machbarkeit und die voraussichtlichen Kosten des Vorhabens erreicht. Die Gesamtkosten belaufen sich einschliesslich einer Reserve von 10% auf rund 1078 Mio. Franken. Davon entfallen rund 1031 Mio. Franken auf den Kanton, wovon voraussichtlich rund drei Viertel vom Strassenfonds und rund ein Viertel vom Verkehrsfonds getragen werden müssen. Die Stadt Zürich trägt die Kosten für den Rückbau be-

stehender Brücken und Fussgängerunterführungen. Zudem trägt sie die Kosten für die Aufwertung und die Umgestaltung von Strassen und Plätzen über die im Projekt des Kantons vorgesehenen Massnahmen hinaus. Diese Ausgaben sind zu gegebener Zeit durch die zuständigen städtischen Organe zu bewilligen. Zusätzlich tragen die verschiedenen, grösstenteils städtischen Werke gemäss § 37 des Strassengesetzes des Kantons Zürich (StrG; LS 722.1) die Kosten für die Verlegung von Werkleitungen von voraussichtlich rund 28 Mio. Franken.

Der Bund leistet über die Agglomerationsprogramme Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen. Grundlage dafür sind die von den Kantonen bzw. anderen Trägerschaften zu erarbeitenden Agglomerationsprogramme. An die Massnahmen in den bisherigen Agglomerationsprogrammen des Kantons Zürich leistet der Bund Beiträge von 35% bis 40%. Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation war der Rosengartentunnel in der Priorität C ausgewiesen. Abhängig vom weiteren Verlauf und Projektierungsstand ist es in künftigen Programmgenerationen als B-Massnahme (3. Generation) bzw. als A-Massnahme aufzunehmen. Es ist davon auszugehen, dass der Bund auch in Zukunft Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen leisten wird. Derzeit beraten die eidgenössischen Räte die Botschaft zur Einführung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), mit dem die Finanzierung dauerhaft sichergestellt werden soll. Vor diesem Hintergrund darf mit einer massgeblichen Beteiligung des Bundes am Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel gerechnet werden.

### **Kantonale Zuständigkeit durch Spezialgesetz**

Gemäss der Regelzuständigkeit von §§ 43 ff. StrG läge die Zuständigkeit für die Projektierung des Gesamtvorhabens grundsätzlich bei der Stadt Zürich. In Bezug auf die Strassenbauten einschliesslich der Tunnelanlagen umfasst dies die Zuständigkeit für die Kreditbewilligung wie auch für die Festsetzung des Vorhabens. Der Kantonsrat und – im Falle eines Referendums – die Stimmberechtigten im Kanton Zürich wären vom politischen Entscheidungsprozess ausgeschlossen, obschon die Kosten gemäss Strassengesetz letztlich über die Baupauschale vom Kanton zu finanzieren wären. Dies erscheint angesichts der Kosten des Gesamtvorhabens als unbefriedigend. Mit einem Spezialgesetz soll das Gesamtvorhaben daher in die Zuständigkeit des Kantons gestellt werden. Diese umfasst sämtliche Bestandteile des Vorhabens, somit auch die Tramanlagen, die in der Regel dem Eisenbahnrecht des Bundes unterstehen und einer Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr bedürfen. Die Anwendung unterschiedlicher Bewilligungsverfahren für die Strassenan-

lagen einerseits und für die Tramanlagen andererseits ist angesichts der untrennbaren Verknüpfung der Projektbestandteile ausgeschlossen. Das Bundesamt für Verkehr hat mit Schreiben vom 19. Juli 2013 dem vorgesehenen Vorgehen zugestimmt.

Ferner können im Gesetz die Grundsätze der Kostentragung sowie der für die weitere Planung und die Umsetzung dieses komplexen Vorhabens erforderliche Einbezug der Stadt Zürich geregelt werden.

Die Ausnahmebestimmung von § 50 StrG sieht eine Zuständigkeit des Kantons vor, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Dieses Vorgehen wird von der Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel verlangt. Ob die Voraussetzungen zur Anwendung dieser Ausnahmebestimmung, insbesondere die Ablehnung des Vorhabens durch die Standortgemeinde Stadt Zürich, tatsächlich erfüllt sind, ist ungewiss. Die politischen Organe der Stadt Zürich hatten bislang keine Gelegenheit, abschliessend über ein Projekt für eine Tunnelführung des Strassenverkehrs im betreffenden Abschnitt zu befinden. Dies gilt für den im Richtplan eingetragenen Waidhaldetunnel, ohnehin aber für den nun vorgesehenen Rosengartentunnel. Und schliesslich haben sich der Kanton und die Stadt Zürich mit der am 1. Oktober 2013 abgeschlossenen Vereinbarung auf ein gemeinsames Vorgehen bei der Umsetzung des Gesamtvorhabens geeinigt. Auch dieser Umstand spricht dafür, dass nicht von einer Ablehnung des Vorhabens im Sinne von § 50 StrG ausgegangen werden kann. Mit dem Erlass dieses Gesetzes können die sich bei einer Anwendung von § 50 StrG ergebenden Rechtsunsicherheiten ausgeschlossen werden, indem spezialgesetzlich die Zuständigkeit des Kantons festgelegt und der Einbezug der Stadt Zürich geregelt werden.

Zusammen mit dem Spezialgesetz soll dem Kantonsrat ein Rahmenkredit für das Gesamtvorhaben zum Beschluss vorgelegt werden. Mit der gemeinsamen Vorlage dieses Spezialgesetzes und des Rahmenkredits an den Kantonsrat kann auf der Grundlage des heutigen Planungsstands ein grundsätzlicher politischer Entscheid des Kantonsrates und gegebenenfalls der Stimmberechtigten im Kanton über das Vorhaben erwirkt werden. Mit der eigentlichen Projektierung, für die mit Kosten von rund 20 Mio. Franken zu rechnen ist, kann bis zu diesem Entscheid zugewartet werden.

Das Vorgehen und der Entwurf des Spezialgesetzes sind mit den Vertretern der Stadt Zürich in der Projektorganisation abgestimmt worden.

### **Motion betreffend Waidhaldetunnel (KR-Nr. 150/2009)**

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat dem Regierungsrat die Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel der Kommission für Planung und Bau. Sie fordert zur Entlastung der Rosengartenstrasse die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Waidhaldetunnel sowie eine Verwirklichung des Bauvorhabens als kantonales Strassenbauprojekt gemäss § 50 StrG.

Die Frist zur Erfüllung der Motion erwies sich als zu kurz, weshalb der Regierungsrat mit Beschluss vom 29. April 2015 Antrag auf Erstreckung dieser Frist um ein Jahr bis am 20. August 2016 gemäss § 16 Abs. 2 des Kantonsratsgesetzes stellte (Vorlage 5190). Mit Beschluss vom 7. September 2015 bewilligte der Kantonsrat die Fristerstreckung.

Mit der Vorlage betreffend den Rahmenkredit wird der Regierungsrat dem Kantonsrat die Abschreibung der Motion betreffend Waidhaldetunnel beantragen können.

### **Vernehmlassung und Mitwirkung gemäss § 13 StrG**

Gemäss § 12 der Rechtsetzungsverordnung (LS 172.16) ist für das Spezialgesetz eine Vernehmlassung durchzuführen. Grundlage für die Vernehmlassung ist ein ausführlicher erläuternder Bericht, der als Anhang den Entwurf des Spezialgesetzes enthält.

Die gemäss RRB Nr. 997/2013 für die Erarbeitung der Kreditvorlage zuständige Volkswirtschaftsdirektion ist zur Durchführung der Vernehmlassung zu ermächtigen. Neben den Städten und Gemeinden des Kantons sowie den politischen Parteien sind auch interessierte Verbände und Vereinigungen zur Stellungnahme einzuladen. Die Vernehmlassungsfrist beträgt zwei Monate.

Die Vernehmlassung ist so zu gestalten, dass sie den Anforderungen an eine Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von § 13 StrG genügt. Diese Mitwirkung ist gemäss der genannten Bestimmung vor der Kreditbewilligung durchzuführen. Aufgrund des gewählten Vorgehens liegt – anders als in gewöhnlichen Projekten – noch kein Vorprojekt als Grundlage der öffentlichen Mitwirkung vor. Begehren, welche die konkrete Ausgestaltung des Projekts betreffen, sind aufzunehmen und im Rahmen der späteren Projektierungsphasen zu behandeln. Sodann sind zu gegebener Zeit weitere Mitwirkungen auf der Grundlage der Vorprojekte vorzusehen.

### **Öffentlichkeit dieses Beschlusses**

Die Volkswirtschaftsdirektion sieht vor, die Vernehmlassung anlässlich einer gemeinsamen Medienkonferenz mit der Stadt Zürich am 10. Mai 2016 zu eröffnen. Dieser Beschluss ist bis dahin nicht öffentlich.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, eine Vernehmlassung zum Entwurf des Gesetzes über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich durchzuführen.

II. Dieser Beschluss ist bis zum Beginn der Vernehmlassung (Medienkonferenz am 10. Mai 2016) nicht öffentlich.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**