



# Vereinbarung

## Rosengartentram / Rosengartentunnel

zwischen

dem **Kanton Zürich**, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion,  
Neumühlequai 10, 8001 Zürich,

- Kanton -

und

der **Stadt Zürich**, vertreten durch das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement und das  
Departement der Industriellen Betriebe, Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich,

- Stadt -

betreffend

Festlegung der Rahmenbedingungen für die Projektierung und Finanzierung des Rosengartentrams / Rosengartentunnels, resultierend aus den Ergebnissen der Planungsstudie "Rosengartentram / Waidhaldetunnel".

## I. Einleitung

Aufgrund der gegenwärtigen und künftigen starken wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung sowohl in Zürich-West als auch in Zürich-Nord 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.

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 Zürich haben am 25. März 2011 eine gemeinsame Planungsstudie "Rosengartentram / Waidhaldetunnel" in Auftrag gegeben. Mit dieser Studie wurden verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze entwickelt, welche einerseits die verkehrlichen Anforderungen von Kanton und Stadt an den motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Verkehr (öV) erfüllen und andererseits Potentiale für eine städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Quartiere, den Langsamverkehr und die Lärm-sanierung der Achse aufzeigen. In der Planungsstudie wurden nebst dem Rosengartentram verschiedene Lösungen für den MIV geprüft, u.a. auch die Realisierung des Waidhaldetunnels gemäss Kantonaem Richtplan.

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

Auf der Grundlage der Planungsstudie einigen sich Stadt und Kanton mit dieser Vereinbarung, die „Gesamtvariante 2x2“ weiterzuführen. Als verkehrliches Gesamtprojekt sieht diese ein Tram und einen Tunnel für den MIV vor und berücksichtigt damit sowohl die Richtplanvorgaben als auch die kantonalen und städtischen Interessen am besten. Da die Linienführung für den Tunnel von der im Richtplan eingetragenen Linienführung des Waidhaldetunnels abweicht, wurde für den neuen Tunnel der Name "Rosengartentunnel" gewählt.

## **II. Unterzeichnungsermächtigung durch Regierungsrat des Kantons und Stadtrat der Stadt Zürich**

Der Stadtrat der Stadt Zürich hat diese Vereinbarung mit STRB-Nr. 850 vom 11. September 2013 zustimmend zur Kenntnis genommen und die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie den Vorsteher des Departements Industrielle Betriebe zur Unterzeichnung ermächtigt.

Mit Beschluss Nr. 997 vom 11. September 2013 wurde die Vereinbarung vom Regierungsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Vorsteher der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion wurden zur Unterzeichnung ermächtigt.

## **III. Zweck der Vereinbarung**

Die vorliegende Vereinbarung hat zum Zweck, die Vorgaben für die anstehende Projektierung und die Grundsätze der Finanzierung für das Projekt "Rosengartentram / Rosengartentunnel" festzulegen. Dies betrifft inhaltliche Festlegungen zum Projekt, zum Bewilligungsverfahren, zur Finanzierung und zum Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton (Strassenfonds, Verkehrsfonds und kommunaler Kostenanteil) sowie zur Organisationsstruktur.

Diese Vereinbarung ermöglicht somit, dass der Kanton und die Stadt Zürich gemeinsam ein Gesamtprojekt planen können, welches sowohl das Rosengartentram als auch den Rosengartentunnel beinhaltet.

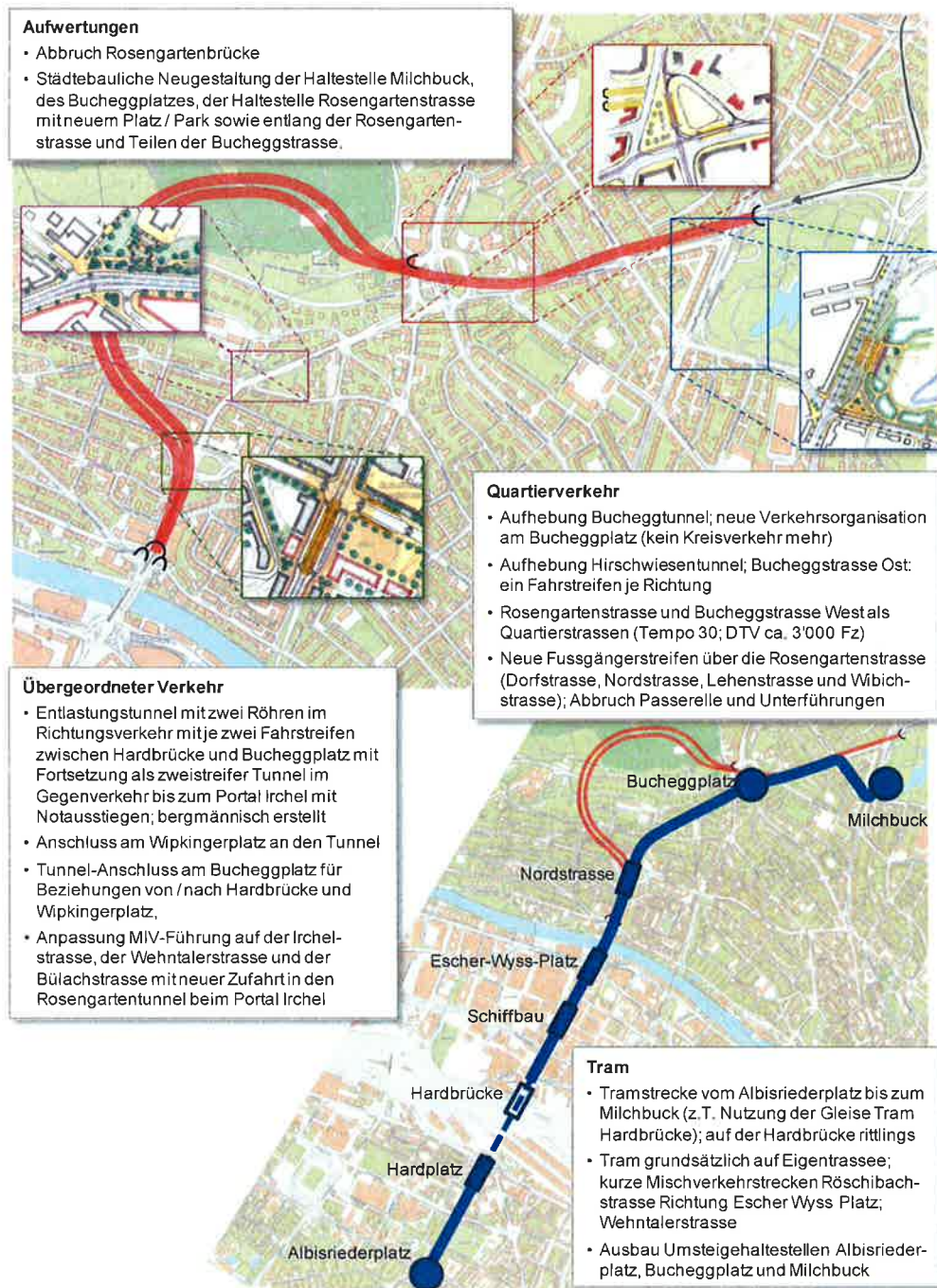
## **IV. Inhaltliche Projektfestlegungen**

Stadt und Kanton beschliessen, das Projekt gemäss "Gesamtvariante 2x2" wie folgt weiterzubearbeiten:

- Der MIV wird zwischen Wipkingerplatz und dem Halbanschluss Bucheggplatz im Rosengartentunnel mit zwei Tunnelröhren à je zwei Spuren und zwischen Bucheggplatz und dem Portal Irchel durch eine zweistreifige Tunnelröhre im Gegenrichtungsbetrieb geführt.
- Im Abschnitt zwischen Albisriederplatz und Milchbuck wird die Tramverbindung durchgängig ausgebaut (Bau neuer Abschnitte zwischen Albisrieder- und Hardplatz sowie zwischen Hardbrücke und Milchbuck).
- Das Rosengartentram und der Rosengartentunnel für den MIV werden als ein Gesamtprojekt weiterbearbeitet und kommen gemeinsam zur Ausführung.

Die Weiterbearbeitung erfolgt unter Beachtung folgender Grundsätze:

- Es werden die Infrastrukturelemente gemäss «Gesamtvariante 2x2» der Planungsstudie (Rosengartentram / Rosengartentunnel / gestalterisch aufgewertete Strassenräume und Plätze) realisiert (vgl. nachfolgende Übersicht).
- Flankierende und verkehrslenkende Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs sowie städtebauliche und stadträumliche Aufwertungsmassnahmen entlang der Achse werden als feste Bestandteile des Gesamtprojektes geplant.
- Der Rosengartentunnel übernimmt die regionale und kantonale Funktion der heutigen Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse. Die beiden Strassen werden nach der Umsetzung des Projektes im Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz zu kommunalen Strassen abklassiert.
- Die zu bewältigende Verkehrsmenge im Querschnitt Rosengartenstrasse übersteigt die Verkehrsmenge gemäss Bericht «Gesamtverkehrliche Betriebsoptimierung» (SNZ, 24.11.2010, S. 11, Abb. 7, blaue Werte) nicht. Die entsprechenden Verkehrsmengen werden bereits nach Abschluss der aktuellen Bautätigkeiten in der Rosengartenstrasse mittels geeigneter Verkehrsregelungsanlagen und gegebenenfalls weiterer Massnahmen gesichert.
- Das Betriebskonzept MIV mit allenfalls geringeren MIV-Mengen und die damit verbundenen flankierenden verkehrlichen Massnahmen im Umfeld werden als eigenständiges Teilprojekt im Rahmen des Vorprojektes zwischen Stadt und Kanton festgelegt.
- Verkehrslenkende Massnahmen (beispielsweise aufgrund Ausbau Nordumfahrung), die vor Realisierung des Gesamtprojektes Rosengartentram/Rosengartentunnel umgesetzt werden, sind im Betriebskonzept MIV zu vereinbaren. Solche Massnahmen sind nicht mit Massnahmen in der Rosengartenstrasse, sondern nach Möglichkeit mit Massnahmen im Umfeld zu sichern.



**Abb. 1**  
Darstellung des Rosengartentunnels gemäss „Gesamtvariante 2x2“ und der Linienführung des Rosengartenrams mit Beispielen für gestalterische Aufwertung von Strassenräumen und Plätzen.

## **V. Bewilligungsverfahren**

Die beiden Teilprojekte Rosengartentram und Rosengartentunnel sind sowohl aufgrund der verkehrsfunktionalen Zusammenhänge als auch bautechnisch direkt voneinander abhängig und müssen daher als Gesamtprojekt gemeinsam geplant und in einem Verfahren bewilligt werden. Als verkehrspolitisches Gesamtprojekt übersteigt das Vorhaben den Rahmen für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 ff. Eisenbahngesetz (EBG). Als Leitverfahren wird daher in Absprache mit dem zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) das Festsetzungsverfahren für Strassenprojekte nach dem Strassengesetz des Kantons Zürich bestimmt (Schreiben BAV vom 19. Juli 2013). Die Projektfestsetzung für das Rosengartentram und den Rosengartentunnel erfolgt daher gestützt auf § 52 Abs. 1 StrG i.V.m. § 15 Abs. 1 StrG durch den Regierungsrat des Kantons Zürich. Der Bund (Bundesrat bzw. BAV) bleibt dabei weiterhin für die Erteilung der Infrastrukturkonzession und der Ausnahmebewilligung betreffend Längsneigung der Tramstrecke (> 7%) zuständig. Zudem wird das BAV die VBZ bei der fachtechnischen Prüfung der Eisenbahnanlagen unterstützen.

Das Gesamtprojekt wird als kantonales Strassenprojekt nach § 50 StrG geplant und festgesetzt.

## **VI. Finanzierung**

Grundsätzlich richtet sich die Finanzierung des Rosengartentunnels nach § 51 Abs. 1 StrG. Die Finanzierung des Rosengartentrams erfolgt nach § 4 des Gesetzes über den Personenverkehr (PVG).

Die Kostenanteile des Kantons sind durch die zuständigen kantonalen Organe zu bewilligen und werden dem Strassenfonds bzw. dem Verkehrsfonds belastet.

Der Kostenanteil der Stadt (kommunale Strassen, Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen) wird nicht vom Kanton vorfinanziert, sondern direkt von der Stadt Zürich durch die zuständigen Organe beschlossen und finanziert. Eine Amortisation bzw. Verzinsung durch die Stadt Zürich, wie in § 51 Abs. 1 StrG vorgesehen, fällt daher ausser Betracht.

Es erfolgt keine Finanzierung über die Baupauschale gemäss § 46 StrG.

## VII. Kostenteiler

Die Gesamtkosten für die Projektierung und den Bau (einschliesslich Landerwerb) von Tram, Tunnel, Strassenanpassungen sowie verkehrslenkende und flankierende Massnahmen entlang der Achse (Aufwertungsmassnahmen, Plätze) werden gemäss den nachstehenden Grundsätzen auf die Kostenträger Strassenfonds, Verkehrsfonds und Stadt Zürich aufgeteilt. Vorbehalten bleibt eine Überwälzung der Kosten auf Dritte.

### 1. Allgemeine Grundsätze

- Die Basisfunktion, die im Strassenraum für die Erstellung von Tram und überkommunalen Strassen notwendig ist, wird durch den Kanton finanziert (Strassenfonds und Verkehrsfonds).
- Verkehrslenkende und flankierende Massnahmen, welche in einem direkten, funktionalen Zusammenhang mit dem überkommunalen Strassenprojekt stehen, werden vom Strassenfonds finanziert. Erweiterte verkehrslenkende und flankierende Massnahmen müssen von der Stadt finanziert werden.
- Zusätzliche Bedürfnisse für Aufwertungen, Umgestaltung usw. werden durch die Stadt finanziert. Darunter fällt auch ein allfälliger Rückbau nicht mehr benötigter Kunstbauten (z.B. Rosengartenbrücke, Bucheggplatz).
- Verlegungen von sämtlichen Werkleitungen gehen zulasten des jeweiligen Werkeigentümers. Vorbehalten bleibt eine allfällige Finanzierung der Verlegung von Werkleitungen, die durch den Bau der Tramtrasse bedingt ist, gemäss der eisenbahnrechtlichen Gesetzgebung (Art. 19 EBG) und Rechtsprechung.

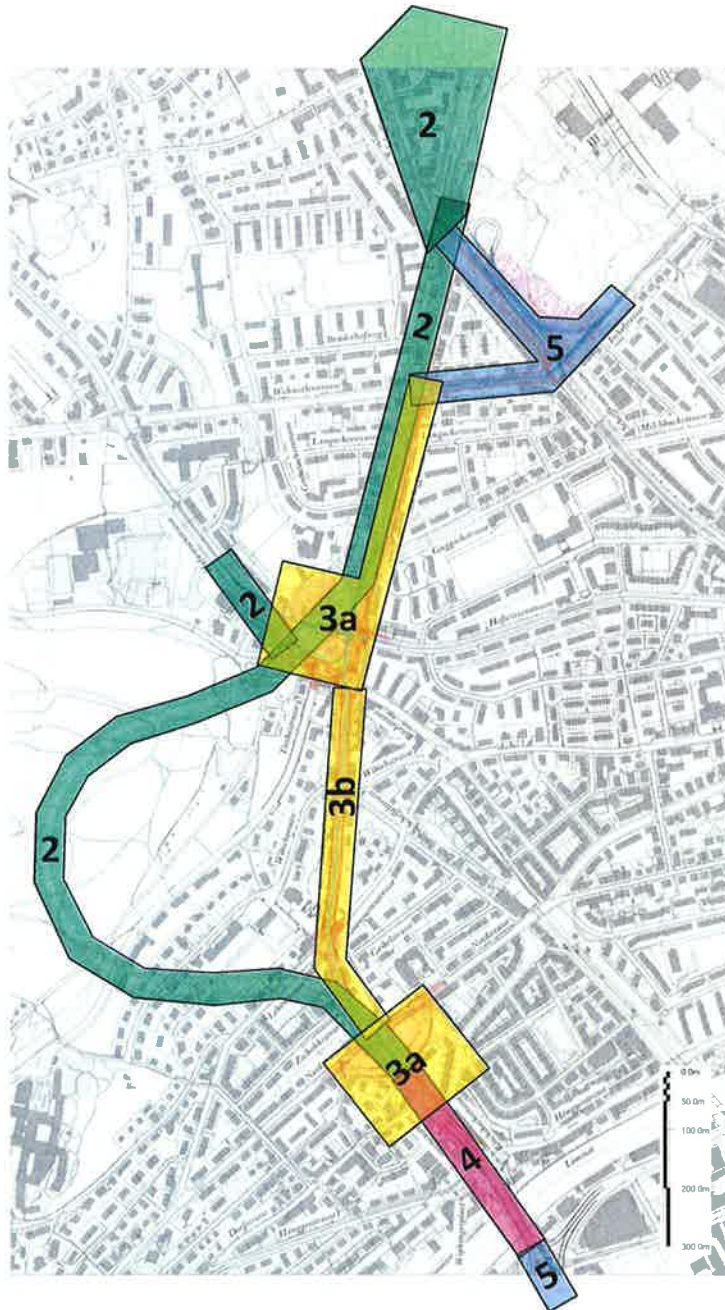
Für die nachfolgend genannten Abschnitte gelten ergänzend folgende Festlegungen:

- ### 2. Neubau und Anpassungen an Tunnels und Zufahrtsbereichen zu den Tunnels auf überkommunalen Strassen (Hofwiesenstrasse nördlich Bucheggplatz, Hirschwiesen- und Schaffhauserstrasse Nord, Berninaplatz/Bülachstrasse)
- Kosten zu Lasten Strassenfonds
- ### 3.a Grundsatz für die Buchegg-/Rosengartenstrasse, Abschnitte Wehntalerstrasse bis und mit Bucheggplatz sowie Nordstrasse bis Rosengartenbrücke:
- In der Rosengarten-/Bucheggstrasse wird ein gemeinsames Projekt mit überkommunaler Strasse und eigentrasseiertem Tram umgesetzt.
  - Der Strassenfonds finanziert die Basisfunktionen einer überkommunalen Strasse.
  - Der Verkehrsfonds finanziert das Trameigentrassee, die bahntechnischen Ausrüstungen sowie weitere mit der Tramfunktion zusammenhängende Anlagen.

- Die Stadt finanziert von ihr zusätzlich geforderte Aufwertungen, Umgestaltung usw.
  - Verbleibt eine Differenz zu den Gesamtkosten, so ist im Konsens ein Kostenteiler festzulegen. Der Kostenteiler für diese Elemente (z.B. Sicherheitsflächen und -einrichtungen) orientiert sich am Nutzen für die einzelnen Kostenträger. Das Verursacherprinzip gemäss § 37 Abs. 2 StrG gelangt dabei nicht zur Anwendung.
- 3.b Grundsatz für die abzuklassierende Buchegg-/Rosengartenstrasse, Abschnitt Bucheggplatz bis Nordstrasse:
- In der Rosengarten-/Bucheggstrasse wird ein gemeinsames Projekt mit zweispuriger kommunaler Strasse und eigentrasstem Tram umgesetzt.
  - Der Strassenfonds finanziert die Basisfunktionen einer kommunalen Strasse mit zwei Fahrstreifen inkl. Velomassnahmen.
  - Der Verkehrsfonds finanziert das Trameigentrassee, die bahntechnischen Ausrüstungen sowie weitere mit der Tramfunktion zusammenhängende Anlagen.
  - Die Stadt finanziert von ihr zusätzlich geforderte Aufwertungen, Umgestaltung usw.
  - Verbleibt eine Differenz zu den Gesamtkosten, so ist im Konsens ein Kostenteiler festzulegen. Der Kostenteiler für diese Elemente (z.B. Sicherheitsflächen und -einrichtungen) orientiert sich am Nutzen für die einzelnen Kostenträger. Das Verursacherprinzip gemäss § 37 Abs. 2 StrG gelangt dabei nicht zur Anwendung.
4. Bereich Wipkingen (Abschnitt Escher Wyss-Platz bis Rosengartenbrücke):
- Für das komplexe Bauwerk mit Tunnelportalen, separaten Tramelementen und teilweise kombinierten Fahrstreifen ist zwischen Verkehrsfonds, Strassenfonds und Stadt ein Kostenteiler zu definieren.
5. Übrige Bereiche mit Tram (Albisriederplatz bis Escher Wyss-Platz sowie Wehntalerstrasse, Irchelstrasse und Schaffhauserstrasse beim Milchbuck):
- Der Verkehrsfonds finanziert das Tramtrasse, die Tramhaltekannten, die bahntechnische Ausrüstung sowie die Wiederherstellung der bestehenden Strassen mit den erforderlichen Verkehrskapazitäten (gemäss § 37 Abs. 2 StrG).
  - Die Stadt finanziert von ihr zusätzlich geforderte Aufwertungen, Umgestaltungen usw.
  - Verbleibt eine Differenz zu den Gesamtkosten, so ist im Konsens ein Kostenteiler festzulegen. Der Kostenteiler für diese Elemente orientiert sich am Nutzen für die einzelnen Kostenträger.

Abb. 2 zeigt, wie die oben aufgeführten ergänzenden Grundsätze (Ziff. 2 bis 5) auf die einzelnen Abschnitte Anwendung finden.





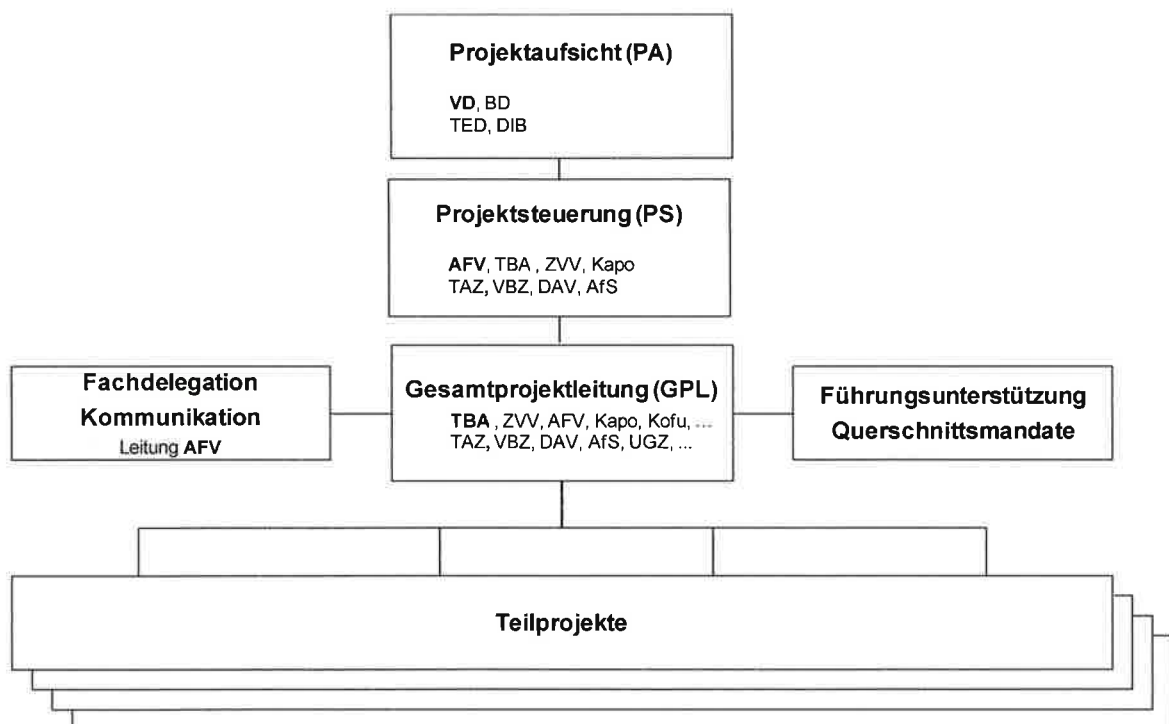
**Abb. 2**  
Anwendung der unter Kap. VII aufgeführten Grundsätze auf die einzelnen Abschnitte (ausgenommen die allgemeinen Grundsätze).

## VIII. Projektleitung und Organisation

Über das Gesamtprojekt bilden Kanton und Stadt gemeinsam eine Projektaufsicht, eine Projektsteuerung und eine Gesamtprojektleitung, in welcher alle beteiligten Organisationen bzw. Ämter vertreten sind. Die Leitung der Projektaufsicht und der Projektsteuerung obliegt bis zur Kreditbewilligung der Volkswirtschaftsdirektion bzw. dem Amt für Verkehr. Die Führung der Gesamtprojektleitung obliegt bereits ab Unterzeichnung der Vereinbarung dem Tiefbauamt des Kantons.

Die Aufgaben, Pflichten und Verantwortlichkeiten werden in einem noch zu erarbeitenden Projekthandbuch festgelegt. Das Projekthandbuch wird von der Projektaufsicht genehmigt.

Bei Differenzen in der weiteren Projektierung erfolgt eine stufengerechte Eskalation. Abschliessend entscheiden bei Bedarf die Regierungen des Kantons und der Stadt Zürich.



**Abb. 3**  
Projektorganisation bis zur Kreditbewilligung

## **IX. Geltungsdauer**

Dieser Vertrag ist nicht befristet. Er endet mit dem Abschluss des Projekts. Der Abschluss des Projektes erfolgt durch Inbetriebnahme oder durch vorzeitige Beendigung, insbesondere wenn die Ausgaben von Kanton oder Stadt gemäss Ziff. VI vorstehend nicht bewilligt werden oder wenn das Projekt nicht rechtskräftig festgesetzt wird.

Im Falle einer vorzeitigen Beendigung werden die angefallenen Kosten gemäss dem Kostenteiler in Ziff. VII zwischen Kanton und Stadt aufgeteilt.

Die Parteien vereinbaren, auf der Grundlage des Vorprojekts eine Finanzierungsvereinbarung abzuschliessen. Diese bildet Grundlage für die Kreditvorlagen.

## **X. Ausfertigungen**

Dieser Vertrag wird 4-fach ausgefertigt und unterzeichnet:

Kanton Zürich, Baudirektion und Volkswirtschaftsdirektion: je ein Exemplar

Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement sowie Departement der Industriel-  
len Betriebe: je ein Exemplar



12 / 12

Zürich, 1. Oktober 2013

**Für den Kanton Zürich**

Vertreten durch

Regierungsrat Ernst Stocker

Regierungsrat Markus Kägi

**Für die Stadt Zürich**

Vertreten durch

Stadträtin Ruth Genner

Stadtrat Andres Türler