

Zürich, den  
23. November 2011

## DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 24. Oktober 2007 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Beatrice Reimann (SP) folgende Motion, GR Nr. 2007/564, ein:

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Realisierung einer aufs verkehrliche Minimum beschränkten Strasse mit einer vorläufigen Buslösung (im Hinblick auf die Tramlinie 1), zwischen Sihlpost und Hohlstrasse auf der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und entlang der Bahnlinie bis zur Hohlstrasse, gemäss regionalem Richtplan der Stadt Zürich, beinhaltet. Der Bus ist, wo möglich und sinnvoll, nicht auf einem Eigentrassee zu führen. Die bestehenden Häuser sind, wenn möglich, stehen zu lassen. Die Hohl- (Abschnitt Hermann Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schönegg- und Militärstrasse sind zu Quartierstrassen zurückzubauen. Eine Kostenbeteiligung des Kantons Zürich ist anzustreben.

Begründung:

Gemäss regionalem Richtplan der Stadt Zürich ist die Linienführung der überkommunalen Strasse wie auch der neu zu errichtenden Tramlinie 1 zwischen Hauptbahnhof und Hohlstrasse entlang der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und einem neu zu erstellenden Strassenstück von der Neufrankengasse bis zur Hohlstrasse vorgesehen. Das später nicht mehr benötigte Teilstück der Feldstrasse und der Hohlstrasse sind bei Realisierung dieses letztgenannten Strassenstücks zur Abklassierung vorgesehen. Mit der Weisung 64 wird die entsprechende Baulinie gesichert. Die Tramlinie 1 ist in der Zwischenzeit auf der Prioritätenliste der VBZ in den Hintergrund gerückt. Trotzdem erscheint es sinnvoll, dass die Hohl- (Abschnitt Hermann-Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schönegg- und Militärstrasse möglichst bald vom Quartierdurchgangsverkehr entlastet werden können. Voraussetzung dazu ist eine einfache, am absoluten verkehrlichen Minimum orientierte zweispurige Strasse mit einer rasch umsetzbaren vorläufigen Buslösung, entlang der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und einem teilweise neu zu erstellenden Strassenstück zwischen Neufrankengasse und Hohlstrasse. Diese Verkehrsführung soll im Vergleich zu heute keinen Mehrverkehr zulassen. Die Busspuren sind wo möglich auf den MIV-Spuren zu halten, wo nötig auf einem Eigentrassee. Die Festsetzung der Baulinie gemäss Weisung 64 und die neue Verkehrsführung bieten einerseits Rechtssicherheit für eine zukünftige Quartierentwicklung, andererseits wird damit eine starke städtebauliche Aufwertung an der Feld-, Schönegg- und Militärstrasse ermöglicht. Bei einem konkreten Projekt wird insbesondere zu berücksichtigen sein, wie die neue Strasse ausgestaltet sein muss, damit die Lärmbelastungen aus dem Strassenverkehr möglichst gering gehalten werden können und ebenso, wie die Lage der neuen Haltestellen so optimiert werden können, dass durch die Verschiebung der Buslinie möglichst kurze Zugangswege aus dem Quartier entstehen.

Nachdem der Stadtrat am 12. März 2008 dem Gemeinderat beantragt hatte, die Motion in ein Postulat umzuwandeln (StRB Nr. 271/2008), hielt der Gemeinderat mit Beschluss vom 26. März 2008 daran fest, dass der Vorstoss als Motion zu behandeln sei, und überwies diese an den Stadtrat.

Mit Weisung vom 16. Dezember 2009 beantragte der Stadtrat eine Fristverlängerung um ein Jahr bis 26. März 2011 (StRB Nr. 1657/2009). Der Gemeinderat stimmte diesem Antrag am 13. Januar 2010 zu (GR Nr. 2009/608).

Mit Weisung vom 6. April 2011 (StRB Nr. 388/2011) beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 3 100 000.– für die Projektierung einer neuen Strassenverbindung in der Neufrankengasse mit einer vorläufigen Buslinie. Zudem beantragte der Stadtrat die Abschreibung der Motion, GR Nr. 2007/564.

Mit der vorliegenden Zuschrift beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat zusätzlich, den mit StRB Nr. 388/2011 beantragten Projektierungskredit von Fr. 3 100 000.– abzulehnen.

### **Aktuelle finanzielle Ausgangslage erfordert Anpassung des Projektportfolio des Tiefbauamtes**

Aufgrund der neusten finanziellen Entwicklungen und der aktuellen Prognosen bezüglich der Steuereinnahmen gelangt der Stadtrat zum Schluss, dass das Projekt Neufrankengasse, neue Strassenverbindung mit Busvorläuferbetrieb, das Realisierungskosten von rund brutto 66 Mio. Franken +/- 40 Prozent verursacht, derzeit nicht vorangetrieben werden kann. Eine neue Strassenverbindung mit Busvorläuferbetrieb zu projektieren macht dann Sinn, wenn ein solches Projekt schnell realisiert werden kann. Aufgrund der gegenwärtigen finanziellen Perspektiven ist dies nicht gewährleistet.

Vom Tiefbauamt werden in den kommenden Jahren verschiedene Projekte realisiert, die sehr hohe Kosten verursachen. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang zum einen zwei Vorhaben, die vom Bund realisiert werden und an welche die Stadt Beiträge leistet: Es sind dies die Projekte Einhausung der Autobahn in Schwamendingen (Beitrag der Stadt: 65 Mio. Franken) sowie Überdeckung Katzensee (Beitrag der Stadt: 20 Mio. Franken).

Zum anderen werden in den nächsten Jahren verschiedene grosse Projekte realisiert, die in zeitlicher Hinsicht mit Vorhaben der SBB koordiniert werden müssen: Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die Quartieranbindung Ost beim Bahnhof Oerlikon (110 Mio. Franken), die Quartierverbindung Oerlikon (50 Mio. Franken) oder die Stadtanbindung Bahnhof Löwenstrasse (Durchmesserlinie) mittels Erweiterung der Passage Gessnerallee, Erweiterung Shopville und Aufgang Gessnerallee (18,9 Mio. Franken).

Massgeblichen Einfluss auf die Finanzplanung des Tiefbauamtes haben weitere Projekte, für die noch keine Ausgabenbewilligung vorliegt, deren Realisierung aber in den kommenden Jahren absehbar ist. Es sind dies beispielsweise die Tramverbindung Hardbrücke und die neue Tramführung zum Bahnhof Altstetten im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn.

Die Realisierung dieser Grossprojekte führt dazu, dass das Budget des Tiefbauamtes in einer mittelfristigen Perspektive sehr stark belastet wird.

Vor dieser Ausgangslage prüfte der Stadtrat, welche Projekte z. B. aus Gründen der Baukoordination, aus verkehrlichen oder politischen Gründen zwingend realisiert werden müssen, welche verschoben und welche im Sinne einer Verzichtsplanung einstweilen auf unbestimmte Zeit aufgeschoben werden müssen.

Diese Prüfung und Priorisierung der Vorhaben hat ergeben, dass das Projekt Neufrankengasse, neue Strassenverbindung mit Busvorläuferbetrieb, das Realisierungskosten von rund brutto 66 Mio. Franken +/- 40 Prozent verursacht, derzeit nicht vorangetrieben werden kann.

Der Verlauf der künftigen Tramlinie 1 in der Neufrankengasse muss mit den von der Gemeinde rechtskräftig beschlossenen Baulinien gesichert bleiben, weil die Renaissance der Tramlinie 1 auch weiterhin Bestandteil der Liniennetzstrategie der VBZ – die derzeit überarbeitet wird – ist. Die Tramlinie 1 ist wegen ihrer Wichtigkeit zur Bewältigung der künftigen Mobilitätsströme mit dem öffentlichen Verkehr denn auch im regionalen Richtplan der Region Stadt Zürich enthalten.

Aus diesen Gründen stellt der Stadtrat dem Gemeinderat zusätzlich den Antrag, den mit Weisung vom 6. April 2011 (StRB Nr. 388/2011) beantragten Projektierungskredit von Fr. 3 100 000.– abzulehnen.

Der Antrag auf Abschreibung der Motion, GR Nr. 2007/564, von Markus Knauss (Grüne) und Beatrice Reimann (SP) vom 24. Oktober 2007 betreffend Umsetzung der Baulinienvorlage Neufrankengasse, Linienführung der überkommunalen Strasse, wird aufrecht erhalten (StRB Nr. 388/2011, Dispositiv Ziff. 2).

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Ralph Kühne**