

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

KR-Nr. 104/2007

Sitzung vom 2. Mai 2007

### **646. Dringliche Anfrage (10 000 Franken pro Tag Konventionalstrafe zu Gunsten VCS)**

Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, sowie die Kantonsräte Max F. Clerici, Horgen, und Hans Frei, Regensdorf, haben am 26. März 2007 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Gemäss Medienberichten muss die Eigentümerschaft beim neuen Zentrum «Sihlcity», Zürich, 10 000 Franken Konventionalstrafe pro Tag in die Verbandskasse des VCS zahlen, wenn sie die vorgeschriebene Fahrtenzahl überschreitet. In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von dieser in die Verbandskasse des VCS zu bezahlenden Konventionalstrafe?
2. Wie stellt sich die Regierung zu einer solchen Konventionalstrafe, d. h., findet es die Regierung richtig, dass Investoren Konventionalstrafen an verbandsbeschwerdeberechtigte Organisationen bezahlen müssen?
3. Ist die Regierung nicht auch der Auffassung, dass sich beschwerdeberechtigte Verbände mit solchen Forderungen einen behördenähnlichen Status einräumen?
4. Ist die Regierung auch der Auffassung, dass die Prüfung von Bauvorhaben bezüglich der gesetzlichen Auflagen und deren Vollzug die Aufgabe der zuständigen Behörden ist und nicht durch private Verbände ersetzt werden kann?
5. Dem Vernehmen nach musste die private Bauherrschaft auch massive Investitionen in den öffentlichen und strassengebunden öffentlichen Verkehr (neue Verkehrsführung usw.) leisten. Hat der Regierungsrat Kenntnis davon?
6. Wenn Ja: Welche Investitionen musste die Bauherrschaft «Sihlcity» bezahlen insbesondere bezüglich neuer Tramlinie (neue Haltestelle) und Sihltal Zürich Uetliberg Bahn sowie bei der neuen Verkehrsführung im Individualverkehr? Wir bitten um Bekanntgabe der einzelnen Positionen in Franken, bezogen auf die jeweilige Anlage.
7. Wenn Ja: Mussten diese Beträge gestützt auf behördliche Auflagen geleistet werden oder waren sie ebenfalls Bestandteil der Vereinbarung mit dem VCS?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Carmen Walker Späh, Zürich, Max F. Clerici, Horgen, und Hans Frei, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Vereinbarung zwischen der Bauherrschaft des Zentrums «Sihlcity» und dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS), in der Konventionalstrafen vorgesehen sind für den Fall, dass die vorgeschriebene Fahrtenzahl überschritten wird, konnte beigezogen werden, weshalb der Regierungsrat die dringliche Anfrage in Kenntnis derselben beantworten kann.

Zu Frage 2:

Vereinbarungen zwischen Investoren und beschwerdeberechtigten Verbänden über an diese zu bezahlende Konventionalstrafen sind rechtsstaatlich fragwürdig. Auch der Bundesgesetzgeber war dieser Meinung, weshalb er mit der (noch nicht in Kraft gesetzten) Änderung vom 20. Dezember 2006 des Umweltschutzgesetzes gemäss Art. 55c Abs. 2 (vgl. BBl 2007, 8) solche und andere Vereinbarungen als unzulässig erklärt hat.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass sich beschwerdeberechtigte Verbände mit solchen Forderungen einen behördeähnlichen Status anmassen.

Zu Frage 4:

Die Regelung gemäss Art. 55c Abs. 2 lit. a des geänderten Umweltschutzgesetzes ist zu begrüessen, wonach Vereinbarungen zwischen Gesuchstellern und Organisationen über finanzielle und andere Leistungen als unzulässig erklärt werden, soweit sie für die Durchsetzung von Verpflichtungen des öffentlichen Rechts, insbesondere behördlicher Auflagen, bestimmt sind.

Zu Fragen 5 und 6:

Die Erschliessung von Sihlcity durch den öffentlichen Verkehr wurde zwischen der Bauherrschaft und der Stadt Zürich frühzeitig angegangen. Dabei wurde der grösste Teil der Investitionskosten durch die Transportunternehmungen bzw. durch die öffentliche Hand getragen. Über die einzelnen Teile der verkehrlichen Erschliessung hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wie folgt Kenntnis:

Die Kosten der neuen Haltestelle der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) wurde zu einem überwiegenden Teil über einen Staatsbeitrag aus dem Fonds für den öffentlichen Verkehr (21,6 Mio. Franken) finan-

ziert. Ergänzend haben der Bund und die Stadt Zürich Beiträge geleistet. Auch die Betriebskosten der zusätzlichen Verkehrsleistungen des Verbundangebotes (Verdichtung S4, Verlängerung Bus 89) wurden nicht auf die Investoren überwältzt.

Für die Verlängerung der Buslinie 89 vom Brunaupark bis Sihlcity haben die Investoren eine neue Bushaltestelle im Untergeschoss des Zentrums eingerichtet. Über die Baukosten der Haltestelle und die all-fällige Anpassung von Zufahrten liegen dem ZVV keine Informationen vor. Allerdings ist festzuhalten, dass die Integration der Haltestelle ins Zentrum selbst auf ausdrücklichen Wunsch der Investoren erfolgte.

An die Neugestaltung der Tramhaltestelle Utobrücke mit verbreiterter und verlängerter, behindertengerechter Einstiegs-kante Richtung Innenstadt haben die Investoren einen Beitrag in unbekannter Höhe an das Tiefbauamt der Stadt Zürich geleistet.

Einen Sonderfall bildet die Verlängerung der Tramlinie 5 vom Bahnhof Enge zur Wendeschleife Laubegg. Sie wurde vom ZVV als nicht unmittelbar notwendig erachtet und ist deshalb für den Zeitraum ab Eröffnung von Sihlcity bis zum Fahrplanwechsel 2008 (13. Dezember 2008) von den Investoren selbst bestellt worden. Die Tramverlängerung gilt als Angebot Dritter im Sinne von § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1). Sie wird vom Besteller (Eigentümergemeinschaft Sihlcity) zu Vollkosten entschädigt; der Besteller erhält einen Einnahmeanteil. In den Vollkosten enthalten ist auch ein Infrastrukturkostenbeitrag von rund Fr. 500000 pro Jahr. Auf Grund der kurzfristigen Einführung mussten die Investoren gemäss Auflage des Strasseneigentümers zudem die provisorischen Verkehrsmassnahmen finanzieren, die das sichere Verkehren der Tramlinie auf der verlängerten Strecke ermöglichen. Das sind rund Fr. 250000 (einmalig) für Anpassung und Ergänzung der Tramsteuerung, Einbau einer Induktionsschleife zur Stauüberwachung und Einrichten einer Ein- und Ausfahrtsicherung in der Laubegg.

Bei der Erschliessung von publikumsintensiven Einrichtungen ist ein Beitrag an die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln üblich. Die von den Investoren übernommenen Verpflichtungen liegen grundsätzlich im Rahmen von Vergleichsobjekten. Da es sich bei der Bestellung der Angebotserweiterung gemäss § 20 PVG um ein Tramangebot (Verlängerung Tramlinie 5) handelt, ist die Entschädigung in diesem Fall höher als bei der sonst üblichen Bestellungen von Busangeboten.

Zu Frage 7:

Aus der Beantwortung der Frage 6 geht hervor, dass die Beiträge, welche die Bauherrschaft «Sihlcity» leistete, hauptsächlich auf Investitionen beruhen, welche die Bauherrschaft selber wünschte. In der Vereinbarung mit dem VCS werden die Leistungen der Bauherrschaft zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ausdrücklich anerkannt und der VCS verzichtet auf diesbezügliche Forderungen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**