

Antrag des Regierungsrates vom 20. September 2006

**4355**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Bewilligung eines Beitrages  
aus dem Lotteriefonds zu Gunsten  
des neuen Tram-Museums Zürich**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 20. September 2006,

*beschliesst:*

I. Aus dem Lotteriefonds wird dem Verein Tram-Museum Zürich zur Ausgestaltung des neuen Museums ein Beitrag von Fr. 1 000 000 bewilligt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

---

**Weisung**

Im ehemaligen Tramdepot Burgwies in Zürich Riesbach entsteht das neue Tram-Museum Zürich. Es wird 2007 als Teil der Jubiläumsfeierlichkeiten «125 Jahre Züri-Tram» eröffnet. Initiant und Museums-Betreiber ist der Verein Tram-Museum Zürich (VTMZ). Die Stadt Zürich stellt ihm für das Museum die bauliche Infrastruktur zur Verfügung. Ebenso wird die Stadt dem VTMZ einen Leistungsauftrag erteilen, das Museum vorab in den nächsten fünf Jahren zu betreiben. Jedoch hat der Verein die gesamte Museumsausstattung und -gestaltung selber zu finanzieren. Die Kosten dafür betragen Fr. 1 785 000. Diesen Betrag will der VTMZ mit einer Sammelaktion zusammenbringen.

Um über Gelder für den zukünftigen Ausbau des Museums und eine Reserve zu verfügen, will der VTMZ im Rahmen seiner Sammelkampagne zusätzlich einen Betrag von rund Fr. 800 000 äufnen.

Der VTMZ wünscht vom Kanton als Beteiligung an den Kosten der Museumsausgestaltung 1 Mio. Franken.

## **1. Das Tram in Zürich**

Erste Bemühungen für eine Zürcher Strassenbahn reichen zurück ins Jahr 1864. 17 Jahre später, 1881, schlossen sich die Gemeinden Zürich, Enge, Riesbach und Aussersihl zu einer Interessengemeinschaft zusammen mit dem Ziel, eine Pferde- oder Dampfbahn zu errichten. Ein Jahr danach wurde die «Aktiengesellschaft der Zürcher Strassenbahn» gegründet. 1882 begann der Bau von drei normalspurigen Pferdebahnlagen, und noch im selben Jahr nahm das «Rösslitram» seinen Betrieb auf.

1893 entstand die Gesellschaft «Elektrische Strassenbahn Zürich». Sie erschloss ab 1894 höher gelegene Quartiere durch den Bau und den Betrieb meterspuriger Tramlinien. Nach der Eingemeindung zahlreicher angrenzender Gemeinden übernahm die Stadt 1896 dieses Tramnetz und bildete unter dem Namen «Städtische Strassenbahn Zürich» (StStZ) das erste kommunale Strassenbahnnetz Europas. 1897 gliederte sich die Pferdebahn dieser Gesellschaft ein. 1900 erfolgte der Umbau der Pferdebahnstrecken auf Meterspur und der Rösslitrambetrieb wurde eingestellt.

Um die Jahrhundertwende erfolgten im Innenstadtbereich zahlreiche Linieneubauten. Verschiedene private Gesellschaften begannen mit der Erschliessung der Aussenquartiere (Oerlikon/Seebach, Schwamendingen, Glattbrugg, Höngg, Dietikon, Albisgütli), fusionierten jedoch nach einigen Jahren mit der StStZ. In den Zwanzigerjahren folgten weitere umfangreiche Linienverlängerungen (Zoo, Triemli, Wollishofen, Albisrieden). Um 1930 kam es zu einigen Streckenstilllegungen (z. B. die Linie nach Glattbrugg und Schwamendingen und der Streckenabschnitt Schlieren–Weiningen). 1927 führte die StStZ erste Autobuskurse ein. 1950 erfolgte die Umbenennung der StStZ in Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ).

## **2. Der Verein Tram-Museum Zürich**

Der VTMZ wurde 1967 gegründet. Er gehört dem Verband der Museen der Schweiz, dem Verein Zürcher Museen sowie der IG der Museumsbahnen des Kantons Zürich an. Dadurch ist er in die Fachorganisationen eingebunden, die den notwendigen Erfahrungsaustausch

gewährleisten. Der Verein zählt heute über 700 Mitglieder. Gemäss Statuten bezweckt er die Sammlung, die Renovation und den Betrieb von Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen öffentlicher Verkehrsbetriebe in und um Zürich mit dem Ziel, das Sammelgut und die dazugehörigen Unterlagen der Öffentlichkeit zu erhalten und ihr in einem Museum zugänglich zu machen. So setzten die Vereinsmitglieder bis heute in rund 70 000 unentgeltlich geleisteten Arbeitsstunden 15 historisch wertvolle Schienenfahrzeuge wieder in Stand.

Die Aktivitäten und Objekte des VTMZ sind auf verschiedene Örtlichkeiten verteilt:

- Fünf der historischen Tramwagen, die allesamt Eigentum der VBZ bleiben, sind im ehemaligen Kleindepot Wartau (Höngg) eingestellt. Die übrigen Fahrzeuge sind in aktiven Depots der VBZ untergebracht. Allerdings werden diese Einstellplätze dem VTMZ in Kürze nicht mehr zur Verfügung stehen, da die VBZ zusätzliche Depotflächen benötigen.
- Die Oldtimer-Reparaturwerkstätte des Vereins befindet sich noch im VBZ-Depot Hard, diejenige für Busse im VBZ-Depot Oerlikon. Beide Standorte müssen in Bälde aufgegeben werden.
- Die grosse Sammlung von Objekten (Motoren, Apparate usw.) und das wohl bedeutendste Nahverkehrsarchiv der Schweiz (Pläne, Dokumente, Fotos) sind in gemieteten Kellerräumlichkeiten eingelagert.

Der VTMZ ist Betreiber der Museumslinie Bahnhofstrasse–Wartau Höngg. Auf dieser Strecke verkehren jeweils an einem Samstag und an einem Sonntag der Monate April bis Oktober historische Tramkurse. Darüber hinaus organisiert der Verein Extradfahrten und Grossanlässe wie die Transport-Extravaganza (1986, 1990), das Jubiläum «100 Jahre letztes Rösslitram» (2000) oder den «Dienstwagenanlass» (2005) sowie Tram-Umzüge zu städtischen Veranstaltungen.

Der VTMZ schloss seine Jahresrechnung 2005 mit einem Gewinn von Fr. 59 728. Per 31. Dezember 2005 verfügte er über ein Vermögen von Fr. 70 000. Hinzu kommen zweckgebundene Fondseinlagen (z. B. für den Museumsbau und Restaurierungen) von insgesamt Fr. 312 849.

Nebst dem VTMZ besteht seit Februar 2004 ein Förderverein Tram-Museum Zürich. Sein Ziel ist es, den VTMZ und dessen Tätigkeiten finanziell zu unterstützen. Der Förderverein schloss das Geschäftsjahr 2005 mit einem Gewinn von Fr. 533 917; das Vermögen betrug per Ende 2005 Fr. 688 917.

### **3. Das neue Tram-Museum**

#### **3.1 Gebäude**

Das Tramdepot Burgwies wurde 1893 erbaut. Es ist somit das älteste noch bestehende Depot der Stadt Zürich. Zur Gesamtanlage gehören ein der Einstellhalle angebautes Dienstgebäude sowie ein Turm (Sandsilo). Das Depot ist im Inventar der kommunalen Denkmalschutzobjekte enthalten.

Ab Mitte der 1990er-Jahre verlegten die VBZ ihren Betrieb zunehmend in andere Depots. 1997 wurde das Depot Burgwies endgültig stillgelegt und zum Grossteil an Dritte vermietet. Im Jahr 2000 übernahm die Liegenschaftenverwaltung der Stadt Zürich das Objekt. Abklärungen zeigten, dass das Depot nicht nur als Tram-Museum, sondern zu einem Teil gleichzeitig auch kommerziell genutzt werden könnte. Vor allem die Migros Zürich zeigte sich interessiert, in einer Nebenhalle eine Quartierfiliale zu betreiben. 2003 genehmigte der Stadtrat einen Vorvertrag für die Vermietung einer Verkaufsfläche an die Migros. Diese erklärte sich zur Zusammenarbeit mit dem Tram-Museum (Bewirtschaftung der gemeinsamen Zugangsfläche, Nutzung möglicher Synergien, Unterstützung des Museumsbetriebes) bereit.

Das Alter und die starke Nutzung des Depots, die bisherigen einfachen Gebäudeinstallationen und die veraltete Haustechnik machen grosse bauliche Investitionen notwendig: Energie- und Schalldämmung der Gebäudehülle müssen den betrieblichen Anforderungen angepasst werden, ebenso Heizung, Stark- und Schwachstrominstallationen sowie die Kanalisation.

Die Stadt saniert das Gebäude und stellt die Infrastruktur zur Verfügung, die für den zukünftigen Betrieb notwendig sein wird. Der Gemeinderat hat dafür zwei Beiträge von insgesamt 8,9 Mio. Franken bewilligt. Die Bauarbeiten zur Sanierung der Liegenschaft begannen im August 2005. Die Übergabe der Räumlichkeiten an den VTMZ zur Ausgestaltung des Museums ist auf Ende 2006 vorgesehen.

#### **3.2 Museumskonzept**

Die Halle des Depots Burgwies umfasst 1200 m<sup>2</sup> und weist 280 Laufmeter Geleise auf (das gesamte Depotareal verfügt über 600 Meter Geleise). Damit bietet die Halle gute Möglichkeiten zur Aufnahme der historischen Fahrzeuge und darüber hinaus genügend Raum für Rangiermanöver, Anlässe und den eigentlichen Ausstellungsbetrieb.

An einer ausserordentlichen Generalversammlung im Mai 2003 genehmigte der VTMZ das Museumsprojekt bzw. das Betriebs- und Museumskonzept. Es enthält folgende Hauptaussagen:

- Die Ausstellung muss in einen ständigen und einen periodisch wechselnden Teil (Wechselausstellungen) unterteilt werden. Das vorhandene Ausstellungsgut ist durch interaktive Computeranimationen, Experimente und Video- oder Kurzfilmabspielstationen zu ergänzen.
- Der Fahrbetrieb ist der aktive Rückhalt des Museums. Die Fahrzeugausstellung ist so zu gestalten, dass die Fahrzeuge ohne Schwierigkeiten nach draussen verschoben werden können.
- Die Ausstellung muss pädagogisch interessant und erlebbar gestaltet werden. Hilfsmittel für Lehrkräfte (Arbeitsmaterialien) sowie Unterlagen für Schüler werden zur Verfügung gestellt.
- Die Installationen sind für einen Anlass in der Halle unter Teilnahme von mindestens 300 Personen vorzubereiten.
- Im Museum und im Freien werden an geeigneten Orten Ruhe-zonen mit Sitzplätzen eingerichtet.
- Das Museum ist so weit als möglich rollstuhlgängig zu gestalten (Hindernisse bilden die Einstiegstrepfen für Fahrzeuge).

Der VTMZ liess die Konzepte nochmals prüfen und beauftragte im Frühjahr 2006 zwei Zürcher Fachbüros (Architektur/Gestaltung) mit den weiteren Planungs- und Detailarbeiten.

### **3.3 Museumseinrichtung**

Die Museumsfahrzeuge, weitere Ausstellungsteile und die zentralen Dienste werden in der grossen Halle des Depots untergebracht: Im Bereich der ehemaligen Geleise 1 und 2 entsteht ein etwa 40 m langer zweigeschossiger Einbau («Haus im Haus»), der den Eingangsbereich (gleichzeitig für die Migros-Filiale), einen Museumsshop und Nebenräume wie Toiletten, Garderoben, Werkstatt, Aufenthaltsraum und Büro beherbergt. Von der Terrasse dieses Einbaus bietet sich ein Überblick über das gesamte Museum. Der grösste Teil der Halle steht für die Dauerausstellung und die jeweilige Wechselausstellung zur Verfügung. Die Geleise 3 bis 6 bleiben befahrbar. Auf ihnen werden die Museumsfahrzeuge ausgestellt.

Die zukünftige Ausstellung lässt sich wie folgt beschreiben:

- Die ständige Ausstellung in der Halle umfasst Objekte des Nahverkehrs in Zürich und reicht vom einfachen Papierbillett bis zum betriebsfähigen Tramzug. Einzelne Themen werden ausführlich dar-

gestellt, so z. B. die Fahrzeuggeschichte («Vom Rösslitrām zur Cobra»), die Entwicklung des Tramnetzes («Von den privaten Trambahnen zur VBZ»), die Sozialgeschichte (Trämmer, Bützer usw.) und das Tram als Teil der Stadtentwicklung. Vorgesehen ist zudem der Einsatz mehrerer (Führerstand-) Simulatoren sowie der Betrieb einer Modellanlage.

Hier werden auch die temporären Ausstellungen gezeigt, die gemäss Konzept einen inhaltlichen Bezug zum Thema Nahverkehr in Zürich aufweisen sollten (wie z. B. «Stadtquartiere und ihre Trams»). Denkbar ist zudem eine Übernahme von auswärtigen Ausstellungen.

- Bei Eröffnung des Museums werden 15 Fahrzeuge in der Halle untergebracht sein. Der Bestand wird sich im Laufe der Jahre auf rund 25 Einheiten erhöhen. Hier wird sich auch ein Tram befinden, das noch nicht restauriert ist. Es soll Besucherinnen und Besuchern verdeutlichen, mit welchem Aufwand die Instandstellung eines Tramwagens verbunden ist.

Ein Wagen der Forchbahn mit 25 Sitzplätzen – kein eigentliches Museumsfahrzeug – wird zu einem beheizbaren Allzweckraum umgebaut. Ausgerüstet mit Beamer und Projektionswand dient er als Instruktionsraum für Schulklassen und Gruppen und als Apéroraum oder «Spiswägeli».

- In der Untersuchungsgrube von Geleise 2 (in Fortsetzung des Einbaus) können die Besucherinnen und Besucher in ein Tunnelgewölbe hinabsteigen. Akustisch begleitet von Tram- und Strassenverkehrsgeräusch können sie ein Tram von unten betrachten.
- Auf der Terrasse des Einbaus entsteht ein Schauarchiv mit Dokumenten. Zudem werden dort voraussichtlich Dioramen (z. B. von alten Tramdepots) gezeigt.
- Die Ausstellung ist weitgehend rollstuhlgängig: Die Terrasse des Einbaus ist mit einem Rollstuhl-Treppenlift erschlossen. In der Ausstellungshalle ist eine Podesterie vorgesehen. Sie wird rollstuhlabhängigen Menschen Einblick in die Tramwagen ermöglichen.

Einzelne Elemente (wie z. B. Fahrsimulatoren) werden bei Eröffnung des Museums noch nicht vorhanden sein. Zudem wird der Ausbau des Museums von der Verfügbarkeit der notwendigen Mittel abhängig sein.

### 3.4 Kosten und Finanzierung der Ausgestaltung

Die Liegenschaftsverwaltung der Stadt Zürich vermietet dem VTMZ die Räume ohne Ausstattung bzw. Museumseinrichtung. Der VTMZ ist für die Gestaltung des Museums und die Beschaffung der dazu notwendigen Gelder verantwortlich. Die Kosten für den Ausbau gliedern sich gemäss aktueller Schätzung (Genauigkeit +/-10%) wie folgt:

	Fr.
Projektierung	200 000
Ausstellung, Elektrizität und Sicherheit	900 000
Brandmeldeanlage	85 000
Modell- und Vorführanlagen, Simulatoren	160 000
Büro, Infrastruktur, Umzug	40 000
Mittelbeschaffung	300 000
Ausbau Lager	100 000
<b>Total Kosten</b>	<b>1 785 000</b>

Die Finanzierung ist wie folgt vorgesehen:

	Fr.
Eigenleistung VTMZ	200 000
Kanton Zürich	1 000 000
Sponsoren und Spenden	585 000
<b>Total</b>	<b>1 785 000</b>

Zusätzlich benötigt der VTMZ als Investitionsreserve für zukünftige Anschaffungen, Wechselausstellungen usw. rund Fr. 800 000. Der gesamte Mittelbedarf beträgt folglich insgesamt Fr. 2 585 000. Bis heute (Stand per Ende August 2006) hat der VTMZ Sponsorenbeiträge von Fr. 1 172 700 äufnen können.

Der Beitrag des Kantons dient ausschliesslich zur Deckung von Kosten der Museumseinrichtung.

### 3.5 Museumsbetrieb

#### 3.5.1 Allgemeines

Das Museum muss gemäss einer vertraglichen Abmachung mit der Stadt Zürich regelmässig geöffnet sein. Es ist feste Absicht von Stadt und VTMZ, wenn die erste Leistungsvereinbarung ausläuft, über eine Verlängerung des Vertrages zu verhandeln. Bedingt durch die eingeschränkte Beheizbarkeit der Ausstellungshalle wird zwischen Sommer- und Winterbetrieb unterschieden.

- Sommerbetrieb: Von April bis Oktober ist das Museum an drei Nachmittagen in der Woche sowie am Samstag- und Sonntagnachmittag geöffnet. Bei schönem Wetter werden einzelne Fahrzeuge auf dem Vorplatz als Blickfang aufgestellt. Normalerweise bleiben die Fahrzeuge in der Halle und kommen nur an voraussichtlich vier Fahrtagen pro Monat (sofern die Fahrpersonalressource dies erlaubt) auf der historischen Museumslinie 21 Hauptbahnhof–Burgwies zum Einsatz. Mehrere historische Tramzüge leisten dann gemeinsam Dienst. Themenbezogene Veranstaltungen bereichern das Programm des Sommerhalbjahres.
- Winterbetrieb: Von November bis März ist das Museum an einem Nachmittag der Woche geöffnet. Für Gruppen sind Besuche ausserhalb der normalen Öffnungszeiten möglich. Während der Wintermonate sollen – dank eines beheizbaren Zeltes – zudem Anlässe für bestimmte Gruppen (Jahresabschlussanlässe von Firmen, Ausstellungen, Auftritte von Künstlern, Vernissagen usw.) stattfinden, um dadurch Zusatzeinnahmen für den Museumsbetrieb erwirtschaften zu können. Mit einem Event-Fachmann sind zurzeit Abklärungen im Gange.

Um die Attraktivität des Museums und der historischen Tramwagen zu nutzen, sind auch jahreszeitliche Sonderanlässe vorgesehen wie z. B.

- eine Osterhasenfahrt (Sternfahrt mit Tram, Bus und Forchbahn),
- Maroni- oder Glühweinfahrten im Winter,
- die Lange Nacht der Museen und
- eine Beteiligung am Mobilitätstag (Sonderfahrten).

Das Museum wird an rund 180 Tagen des Jahres geöffnet sein. Gezielter als bis anhin sollen Familien und Schulklassen angesprochen werden. Der VTMZ erwartet pro Jahr rund 16 000 Besucherinnen und Besucher und beabsichtigt, das einträgliche Nebengeschäft mit Souvenirs auszubauen.



### 3.5.2 Führung und Organisation

Eine professionelle Leitung des Museums durch einen festangestellten Leiter (Organisation des Betriebes, Führung des Personals, Organisation von Sonderanlässen usw.) und die Verpflichtung von Hilfspersonal sind für einen erfolgreichen Museumsbetrieb zwingend notwendig. Der Verein als Betriebsgesellschaft des Museums betreut unentgeltlich alle anderen Aufgabengebiete. Tabellarisch lässt sich die Aufgabenteilung zwischen Museum und Verein wie folgt darstellen:

Museum	Verein			
Leitung Museum	Museums-Linie	Werkstätte Wartau	Archiv	historische Busse
professionell	ehrenamtlich	ehrenamtlich	ehrenamtlich	ehrenamtlich
Betrieb Museum Personal Museum Veranstaltungen Sonderausstellungen	Betrieb Museumslinie Extrafahrten Vereinsveranstaltungen Sonderausstellungen	Fahrzeugunterhalt Restaurierungen	Archivierung	Unterhalt und Betrieb der historischen Busse Restaurierungen

### 3.5.3 Betriebskosten

Das ursprüngliche Betriebsbudget wies ein Defizit von rund Fr. 150 000 pro Jahr auf. Der VTZ hat dieses Budget auf Wunsch des Kantons überarbeitet und durch die Mietzinsübernahme durch die Stadt eine Steigerung der Einnahmen und eine Kürzung bei den Ausgaben das Jahresdefizit auf unter Fr. 15 000 senken können.

Das Museum wird am 27. Mai 2007 eröffnet. Das Budget 2007 entspricht anteilmässig dem Budget 2008. Der VTZ rechnet für die Startphase mit folgendem Budget:

	2007/08	2009	2010	2011
Aufwand				Fr.
Personalkosten	150 000	153 000	156 060	159 181
Freiwilligenarbeit	77 000	77 000	77 000	77 000
div. Sachaufwand (z. B. Shop)	39 000	39 780	40 576	41 387
Marketing, Kommunikation	56 000	56 000	56 000	60 000
Miete	75 000	75 000	75 000	75 000
Nebenkosten	26 000	26 520	27 050	27 591
<b>Total Aufwand</b>	<b>423 000</b>	<b>427 300</b>	<b>431 686</b>	<b>440 160</b>

	2007/08	2009	2010	2011
Ertrag				Fr.
Beitrag Stadt Zürich (Miete)	75 000	75 000	75 000	75 000
Eintritte	51 000	55 000	55 000	50 000
Führungen/Sonderanlässe	24 000	24 000	24 000	24 000
Erträge Shop	50 000	51 000	52 020	53 060
Erträge aus Veranstaltungen	60 000	60 000	60 000	60 000
Mitgliederbeiträge (Jahreskarten)	22 500	24 000	26 000	28 000
Freiwilligenarbeit	77 000	77 000	77 000	77 000
Spenden	50 000	50 000	50 000	60 000
<b>Total Einnahmen</b>	<b>409 500</b>	<b>416 000</b>	<b>419 020</b>	<b>427 060</b>
<b>Defizit</b>	<b>13 500</b>	<b>11 300</b>	<b>12 666</b>	<b>13 099</b>

Das Präsidialdepartement der Stadt Zürich übernimmt die Mietkosten in direkter Absprache mit der städtischen Liegenschaftenverwaltung. Der VTMZ wird das Betriebsdefizit decken.

Der VTMZ rechnet mit 16 000 Eintritten pro Jahr (gestützt auf Vergleichszahlen von anderen städtischen Museen). In dieser Zahl inbegriffen sind die Besuche von Familien und Schulklassen. Der Eintrittspreis für eine erwachsene Person beträgt Fr. 10; für Familien werden Familienkarten à Fr. 20 erhältlich sein. Die angestrebte Beteiligung des Tram-Museums am Museumspass und der CityCard sowie bei «RailAway» (s. Ziff. 4) ist für die Besucherzahlen von Bedeutung. Das Tram-Museum wird zudem von 2008 bis 2011 als fester Bestandteil in den Kulturkalender der Stadt Zürich integriert.

#### 4. Verkehrskonzept

Die VBZ sind direkter Partner des Museums und sichern die Verbindung zum ZVV. Mit den VBZ besteht folgende Absprache: Die Fahrten auf der Museumslinie sind öffentlich, dienen aber hauptsächlich als Zubringerlinie zum Tram-Museum. So sind auf der Museumslinie alle Fahrausweise des ZVV gültig. Der VTMZ verkauft keine ZVV-Fahrkarten und erhält für die Fahrten keine Entschädigung.

Der VTMZ rechnet mit durchschnittlich 80 bis 90 Besucherinnen und Besuchern pro Tag (bzw. mit einem höheren Aufkommen an den Wochenenden). In unmittelbarer Nähe des Museums sind zwar Parkplätze vorhanden, diese müssen aber mit anderen Mieterinnen und Mietern der Liegenschaft (u. a. Migros) geteilt werden. Der VTMZ

wird in allen Kundendokumenten und auf seiner Homepage darauf hinweisen, dass vor Ort nur wenige Parkplätze (darunter einige Behindertenparkplätze) verfügbar sind, und empfehlen – gemäss dem Motto «Mit dem Tram ins Tram-Museum» –, mit dem ÖV anzureisen. Das Museum ist einerseits durch die Tramlinie 11 (Haltestelle Burgwies direkt vor dem Depotareal) erschlossen, anderseits stellt die Museumslinie 21 während der Sommersaison an voraussichtlich vier Fahrtagen pro Monat eine direkte Verbindung im 30-Minuten-Takt vom und zum Hauptbahnhof sicher.

Bei grösseren Anlässen ist eine Anreise mit dem ÖV unerlässlich. Der VTMZ strebt den Verkauf eines kombinierten «RailAway»-Tickets an. «RailAway» garantiert zusätzlich einen flächendeckenden Verkauf (Bahnschalter, VBZ-Ticketierias, Billettautomaten und Internet).

Es ist vorgesehen, bei Sonderveranstaltungen die regulären Tramkurse mit Wagen der Museumslinie zu unterstützen. Die historischen Wagen verkehren dabei direkt ab Hauptbahnhof oder Bahnhof Stadelhofen im 30-Minuten-Takt, allenfalls sogar im 15-Minuten-Abstand. Darüber hinaus wäre es möglich, mit historischen Bussen eine Verbindung zum Bahnhof Tiefenbrunnen zu betreiben.

## **5. Vernehmlassung**

Verwaltungsintern haben die Volkswirtschaftsdirektion, die Baudirektion und die Fachstelle Kultur (Museumskonzept und Museumspädagogik) das Gesuch geprüft. Die Direktionen befürworten eine Beitragsleistung, verbinden ihre Einwilligung z. T. jedoch mit Auflagen (vgl. Ziff. 6).

## **6. Auflagen**

Der Beitrag ist an folgende Auflagen geknüpft:

- Der Beitrag des Kantons dient ausschliesslich zur Deckung von Infrastrukturkosten.
- Der Beitrag des Kantons stellt eine einmalige Leistung zu Gunsten des Museums bzw. der Trägervereine dar. Weitere Beiträge (auch Betriebs- oder Defizitbeiträge) sind ausgeschlossen.
- Sollte die Sammelaktion für die Investitionen zu einem Restkostenbetrag von weniger als Fr. 1 000 000 führen, übernimmt der Kanton nur noch den tatsächlich offenen Anteil der Investitionskosten.

- Dem VTMZ werden Fr. 800 000 sofort ausbezahlt. Die restlichen höchstens Fr. 200 000 werden erst nach Vorliegen der endgültigen Schlussabrechnung ausbezahlt.
- Die Auszahlung dieser Fr. 800 000 ist an den Nachweis gebunden, dass die obergeschossigen Ausstellungsräume behindertengerecht erschlossen sind.
- Die Baudirektion prüft die Schlussabrechnung und teilt der Finanzdirektion mit, welcher Restbetrag noch ausbezahlt werden kann.

## **7. Würdigung**

Der Trägerverein hat sich intensiv mit dem Vorhaben beschäftigt und sein Projekt detailliert und sorgfältig ausgearbeitet.

Obwohl das Tram-Museum eines von rund 50 Museen der Stadt Zürich sein wird, bildet es – dank der fahrtüchtigen Museumsobjekte – eine Besonderheit und dürfte einen hohen Erlebniswert für Schulklassen, Familien, Eisenbahn-, Tram- und Busfreunde sowie Touristen aufweisen. Das Museum bereichert mit seinen Exponaten die kulturhistorische Zürcher Museumslandschaft.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, einen Beitrag von insgesamt 1 Mio. Franken aus dem Lotteriefonds zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Diener	Husi