

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 42. Ratssitzung vom 20. März 2019

Gemeinsame Behandlung der drei Dringlichen Interpellationen GR Nrn. 2018/514, 2018/515 und 2018/516.

1038. 2018/514

**Dringliche Interpellation der SP-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Beurteilung der Vorlage betreffend
Abklassierung der oberirdischen Strecke, einer Vorgabe für die Höchstmenge an
Fahrzeugen, die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten und die Auswirkungen
auf die benachbarten Strassenabschnitte sowie erwartete Veränderungen für die
Tram- und Buspassagiere**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 156 vom 6. März 2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2018/514 bis 2018/516.

Simone Brander (SP) nimmt Stellung zur Dringlichen Interpellation 2018/514: *Viele Fragen zum Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel sind offen, weshalb wir eine Interpellation einreichten. Die Antworten des Stadtrats werfen mehr neue Fragen auf, als sie beantworten. Der Regierungsrat wollte, dass auf der Rosengartenachse 56 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Wir wissen aber, dass die Mehrheit des Kantonsrats explizit ablehnte, eine Kapazitätsgrenze im Spezialgesetz festzuhalten. Der Stadtrat sieht die Notwendigkeit, eine Kapazitätsgrenze in geeigneter Form festzulegen. Ich begrüsse dieses Vorhaben sehr, denke aber, dass das in der aktuellen Situation mit dem Kantonsrat sehr schwierig sein wird. Der Kantonsrat will die Stadt im Bereich der Verkehrssteuerung und -anordnung entmachten. Er unternimmt zurzeit alles, um die Stadt ungehindert mit dem Autoverkehr fluten zu können. Das widerspricht den Zielen unserer Gemeindeordnung, die festhält, dass wir unsere Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen wollen. Zur Frage der Kapazitätsgrenze sind also noch weitere Fragen offen. Verschiedene unserer Fragen wurden vom Stadtrat nicht beantwortet. Das gilt beispielsweise für die Frage 2, in der wir nach der Zeitreihe der Anzahl Fahrzeuge in den letzten fünf Jahren fragten. Leider ist sie nicht Teil der Antwort. Aus den Rohdaten lässt sich erkennen, dass in den letzten fünf Jahren etwa 48 000 bis 50 000 Fahrzeuge täglich auf der Rosengartenstrasse unterwegs waren. Diese Zahlen machen skeptisch. Wenn diese Zahlen stimmen, wird es in Zukunft sogar mehr Verkehr im Quartier haben. Die Menschen, die heute unter den negativen Auswirkungen des Verkehrs leiden, wollen nicht, dass in Zukunft noch mehr Autos ihr Quartier durchfahren. Es wird stets argumentiert, dass mit diesem Projekt etwas gegen den Lärm an der Rosengartenstrasse gemacht wird. Das ist an sich gut. Aus der Antwort lässt sich jedoch erkennen, dass es mit dem geplanten Projekt nicht möglich sein wird, die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Das geltende Lärmrecht kann also auch nicht mit den Ausgaben von über 1 Milliarde Franken eingehalten werden. Mit der Frage 4 wollten wir wissen, wie*

der Bund das Rosengartenprojekt beurteilt. Der Regierungsrat meldete das Projekt im Agglomerationsprogramm in der Kategorie B an. Der Bund stufte es dann in die Kategorie C ab. In seinem Prüfbericht hält er fest: «Die Massnahme weist noch nicht den notwendigen Reifegrad auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch im Detail nachgewiesen werden». Das will ich als Ergänzung zur Antwort des Stadtrats festhalten. Die Situation am Milchbuck fand bisher in der Öffentlichkeit noch keine Beachtung. In der Antwort zur Frage 8 hält der Stadtrat fest, dass der Irchelpark im Inventar schützenswerter Gärten und Anlagen von kommunaler Bedeutung aufgeführt ist und dass es geplant ist, den Irchelpark im Rahmen der Gebietsplanung Campus Irchel im Laufe des Jahres 2019 unter Schutz zu stellen. Gleichzeitig soll aber eine Ecke des Parks für das Projekt geopfert werden. Das geht nicht auf. In der Antwort auf die Frage 9 wird klar, welche Verschlechterung am Milchbuck für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs eintreten wird. Neu soll die Tramlinie 9 in der Irchelstrasse östlich der Schaffhauserstrasse eine separate Haltestelle erhalten. Der Umsteigeweg zwischen den Haltestellen am Milchbuck soll 130 Meter betragen. Es ist schade, dass das neue Tram wegen des langen Umsteigewegs immer verpasst werden wird. In Wipkingen macht man sich grosse Sorgen wegen der jahrelangen Bauzeit des Projekts. Rund sechs Jahre soll der Bau des Tunnels dauern. Das bedeutet sechs Jahre lang Dreck, Staub und vor allem Umfahungsverkehr mitten durch das Quartier. Explizit nennt der Stadtrat die Route Hönggerstrasse–Dammstrasse–Nordstrasse–Rosengartenstrasse. Die Route geht mitten durch das Quartierzentrum und über den Röschibachplatz. Heute kann die Bevölkerung den Platz mit einem Kaffee oder Bier geniessen. Dass der Verkehr dort umgeleitet werden sollte, ist eine schreckliche Vorstellung. Mit der Frage 16 erkundigten wir uns nach einer Alternative. Wie der Sanierungszustand der Hardbrücke zeigte, ist es möglich, das Gesamtverkehrssystem auch mit nur zwei Spuren zu betreiben. Es könnten also zwei Spuren für die Autos verwendet und auf der bestehenden Strassenfläche der anderen zwei Spuren das Tram realisiert werden. Dass das möglich wäre, zeigt der Stadtrat in seiner Antwort auf. Er zeigt auch auf, wieviel Geld gespart werden könnte, wenn das getan wird. Verzichtet man auf den Tunnel und realisiert lediglich das Tram, können gemäss Antworten 670 Millionen Franken gespart werden. Der Kantonsrat wird am Montag über das Projekt entscheiden, das grosse Auswirkungen auf die Stadt und ihre Bevölkerung haben wird, ohne dass die Fragen beantwortet sind. Es werden noch weitere Fragen auftauchen, wenn wir über das Projekt weiterdiskutieren. Jetzt Ja zu diesem Projekt zu sagen bedeutet, die Katze im Sack zu kaufen. Darum wächst der Widerstand weiterhin.

Markus Knauss (Grüne) nimmt Stellung zur Dringlichen Interpellation 2018/515: Die Qualität des Projekts stellt uns nicht zufrieden, auch wenn es ein ÖV-Projekt ist. Die Fragen unserer Interpellation wurden ebenfalls unvollständig beantwortet. Auch so wird deutlich, dass das Projekt stadtzerstörend ist. Das gilt bereits für den Grundsatz. Der gleiche Fehler wie beim Milchbucktunnel wird begangen: Eine Hochleistungsstrasse wird mitten in die Stadt hineingeführt und dann weiss man nicht, was man mit ihr anfangen soll. Wie beim Milchbucktunnel hat auch der Rosengartentunnel Anschlussbauwerke. Im Speziellen sind es die am Bucheggplatz und am Wipkingerplatz, die in ihrer Scheusslichkeit ihresgleichen suchen. Beim Wipkingerplatz kann auf ein anderes Unding zugegriffen werden: auf die Hardbrücke, die als Verteilschiene dient. So wird sichergestellt,

dass alle Quartiere um die Hardbrücke zuverlässig und ewig mit Autos geflutet werden. Das Anschlussbauwerk wird bis zum Albisriederplatz verlängert. Dieser wird komplett neugestaltet, obwohl er erst gerade für 7,5 Millionen Franken umgestaltet wurde. Alles wird auf den Autoverkehr ausgerichtet, alle anderen Verkehrsträger müssen zurückstocken. Das ist ein Skandal. Der Albisriederplatz steht symbolisch für viele Orte. Er soll nun plattgewalzt werden. Weil nichts den Autoverkehrsfluss bremsen darf, werden die zwei heute bestens funktionierenden Buslinien nicht mehr über den Albisriederplatz fahren können. Sie werden aufgehoben, sie haben keinen Platz mehr. Die Planung der neuen Tramlinien leidet aber am gleichen Problem. So wie der Hochleistungstunnel mitten im Wohnquartier aufhört, so endet das Tram mitten im Wohnquartier. Der Stadtrat prognostiziert in seiner Antwort auf die Interpellation der SP für die Strecke Albisriederplatz–Kalkbreite eine Verkehrszunahme der Trampassagiere von 33 000 auf 50 000 Passagiere. Mit der dritten Tramlinie bis zur Kalkbreite überrascht das nicht. Was aber geschieht an der Kalkbreite? Wohin werden die 17 000 zusätzlichen Passagiere geführt? Sie werden auf der Strasse stehengelassen. Denn das Tram wendet an der Kalkbreite. Es kann nicht als fünfte Tramlinie zum Stauffacher weiterfahren, da sonst vier statt zwei Tramgleise für diese Strecke benötigt werden. Eine Möglichkeit wäre eine Weiterführung mit der Tramtangente Süd. Sie ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts und findet sich auch nicht im Agglomerationsprogramm des Bundes. Die Tramtangente Süd wird nie realisiert; hochfrequentierte Buslinien werden ersatzlos aufgehoben; ein Tram endet mitten im Quartier – diese ÖV-Planung kritisieren wir. In unserer Interpellation fragten wir, welche Häuser für das Projekt abgerissen werden müssen. Das wird nicht beantwortet. Auch die Frage nach den Kosten der Häuser wird ignoriert. Die Frage wurde aber von der Regierungsrätin Carmen Walker Späh im Tages-Anzeiger beantwortet: 86 Millionen Franken. Bemerkenswert ist, dass sich die abzureissenden Häuser auf der gesamten Strecke zwischen Irchel und Albisriederplatz befinden. Sogar an der Rosengartenstrasse müssen zwei Häuser abgerissen werden. Bei einem Grossprojekt werden Grünräume zerstört und Bäume gefällt. Davon sind die Baumalleen an der Schaffhauserstrasse, Wehntalerstrasse, am Bucheggplatz und an der Hardstrasse betroffen. Auf der Hardstrasse darf das Tram niemals einem Auto im Weg stehen. Darum soll der Strassenraum erweitert werden. Damit werden auch alle privaten Vorgärten verschwinden. Beim Milchbuck befindet sich ein Hof, der durch die Bucheggstrasse, Schaffhauserstrasse und Anna-Heer-Strasse begrenzt wird. Der Hof besteht aus etwa 25 Wohngebäuden. In diese innerstädtische Idylle bricht während sechs Jahren die Grossbaustelle ein. Jede freie Fläche in diesem Hof wird durch die Installationsfläche gebraucht. Der Tunnel wird dort im Tagbau realisiert. Damit die Baustellenzufahrt gewährleistet wird, müssen auch dort zwei Häuser abgerissen werden. Die Baugenossenschaft Frohheim realisierte dort die Wohnsiedlung Brüderhofweg. Ein Kinderhort und ein Mittagstisch sind dort miteinbegriffen. Diese sollen nun während sechs Jahren Wand an Wand mit einer Grossbaustelle stehen. Die FDP und die Regierungsrätin Carmen Walker Späh wollen den Verkehr von einem bestimmten, kleinen Quartier fernhalten. An den anderen Quartieren sind sie nicht interessiert. Seit über zwanzig Jahren versucht die FDP mit immer wieder neuen Tunnelvarianten das kleine Strassenstück vom Verkehr zu entlasten. Für den öffentlichen Verkehr bedeutet das Projekt keine Vorteile. Glücklicherweise werden die rund dreissig Grundeigentümer an der Rosengartenstrasse, der Zschokkestrasse und der Lehenstrasse sein. All die Menschen, die seit vielen Jahren dort den Lärm aushalten müssen, werden

die Stadtreparatur nicht erleben. Es werden keine preisgünstigen Wohnungen entstehen. Auch ein Ausgleich der planungsbedingten Geldumverteilungsmaschine des Staats an Private kann nicht erwartet werden. Der Stadtrat schreibt: «In der Schweiz und insbesondere im Kanton Zürich bestehen keine gesetzlichen Grundlagen für den Ausgleich von Vorteilen, die im Zusammenhang mit dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen entstehen». Die Grundeigentümer werden dank dem Projekt sehr viel Geld verdienen, das wird aber nicht ausgeglichen. Der Stadtrat nimmt die Schneise der Verwüstung vom Milchbuck bis zum Albisriederplatz in Kauf. Das ist nicht nachzuvollziehen. Kosten entstehen für fast alle, profitieren könne nur ganz wenige.

Andrea Leitner Verhoeven (AL) nimmt Stellung zur Dringlichen Interpellation 2018/516: Einige von uns beschäftigt das Rosengartenprojekt seit der Planaufgabe. Es ist aber erstaunlich, dass die Menschen im Quartier bis vor kurzen sehr wenig über das Projekt wussten. Der Deckel über dem Projekt wurde erst mit der Medienmitteilung der kantonalen Kommission gehoben. Ein Ziel unserer Interpellationen ist darum auch, dass wir mehr Informationen erhalten können, die der Öffentlichkeit helfen, sich vom Megaprojekt ein Bild zu machen. Das wurde jedoch mit den Antworten nicht einfacher. Das Tunnelprojekt bleibt eine grosse, überbeuerte Wundertüte. Dass der Stadtrat dem Projekt gegenüber wohlgesinnt ist, ist in gewisser Hinsicht verständlich. Denn es ist die Aufgabe der Stadt, in allen Quartieren lebensverträgliche Zustände zu schaffen. In der vorherrschenden Verkehrspolitik erlaubt scheinbar nur ein solch gigantisches Tunnelprojekt, dass die Stadt den Auftrag erfüllen kann. Ich verstehe auch die städtischen Fachleute aus der Verwaltung, die aus den Vorgaben des Kantons das Beste machen müssen. Auf die Frage, ob der Stadtrat auch unter den neuen Vorzeichen noch zum Projekt stehen kann, antwortet er, dass es für alle etwas hat. Das ist eine geschmeidige Antwort, die viel Interpretationsspielraum zulässt. Dem Stadtrat empfehlen wir, dass er sich der Gaspedalpolitik des Kantons widersetzt. Den Antworten kann entnommen werden, dass es im Anfangsstadium des Projekts nicht möglich ist, die Quartierentwicklung vom Rosengarten in die Hand zu nehmen. Einige der Antworten aus den drei Interpellationen verweisen auf die nächste Planungsphase. Das macht die Antworten zu einem frustrierenden Erlebnis. Welche Gebäude abgerissen werden, wird erst mit der nächsten Prüfung definitiv festgestellt. Die Prüfung eines Gebietsmanagements wird auch erst in der nächsten Phase relevant. In den Antworten ist zu lesen, dass die Gestaltung der Tunnelportale eine städtebauliche Herausforderung sei. Wir schätzen das als Managersprache ein, die Optimismus künstlich aufrechterhalten muss. Übersetzt heisst das, dass weder die Stadt noch der Kanton zurzeit wissen, wie sich dieser wohl wichtigste Teil eines Tunnels in das Quartier integrieren lässt. Es ist fraglich, ob die Schönheitswettbewerbe für die Portale in befriedigenden Lösungen resultieren. Das Problem ist auch, dass einige der grösseren flankierenden sozialen Massnahmen ergriffen werden müssen, damit ein zweites Weststrassen-Gate verhindert wird. Diese hätten aber bereits aufgegleist werden müssen. Auch bei diesem Punkt werden wir auf die nächste Planungsphase verwiesen. Dann wird es um die konkrete Umsetzung gehen; dann wird es aber zu spät sein. Erfreulich ist, dass die Stadt in diesem Jahr eine stadträumliche Studie zum Wipkingerplatz als Quartier- und Sozialzentrum mit oder ohne Rosengartenprojekt erstellt. Auch freut mich, dass an der Rosengartenstrasse vermehrt Lärmschutzmassnahmen in Form von Lärmschutzwänden ergriffen wurden. Diese sind sehr kost-

spiellig. Den geplanten Rosengartentunnel könnte man als Staubsaugerrohr ohne Staub-sack bezeichnen. Der Tunnel befreit ein relativ kleines Teilgebiet, wo es den Lärm und Dreck wegsaugt. Wenige Meter später wird das aber wieder in die Umwelt entleert. Es handelt sich also um die Verlagerung eines Problems – den Schmutz werden wir nicht los, sondern schieben ihn an einen anderen Ort. Für unsere Wegwerfgesellschaft funktionierte diese Strategie sehr lange gut, solange nicht genau hingeschaut wurde. Die einzige Lösung ist, dass das Problem an der Quelle bekämpft wird. Dazu gehört, dass weniger Abgas und Verkehrslärm produziert wird. Daran müssen wir alle arbeiten. Den Tunnelausgang in ein Randgebiet zu verschieben, stellt auch keine langfristige Lösung dar. Als eine von diversen Massnahmen muss der Individualverkehr reduziert werden. Die neuen Zahlen geben uns recht. Der Bericht zur Umsetzung der Klimaziele in der Schweiz stellt fest, dass die Schweizerinnen und Schweizer lange ein Autofahrleben in Saus und Braus führten. Wir wurden zur Dreckschleuder von Europa. Das schadet unserem Selbstimage. Die Lösung: weniger fossile Brennstoffe, weniger Abgas, weniger Autos, kein Tunnel.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Mit den drei Interpellationen wurden insgesamt 47 Fragen gestellt. Der Stadtrat beantwortete diese Fragen. Hört man sich die Voten des Stadtrats und von Markus Knauss (Grüne) an, erhält man den Eindruck, dass Zweiterer von einem komplett anderen Projekt spricht. Wir vertrauen dem Stadtrat und setzen auf seine Antworten, die er korrekt und gut beantwortete. Vor allem konnte er aufzeigen, dass das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel die beste und einzige Lösung darstellt, um das Problem am Rosengarten zu lösen. Als Gesamtfazit kann der Stadtrat zitiert werden: «Das Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel ist aktuell die einzige realisierbare Verbesserung der heutigen Situation am Rosengarten. Es ermöglicht, eine für das gesamtstädtische Netz äusserst wichtige Tramverbindung zu schaffen und das Quartier von übermässigem Lärm und der Trennung durch den Verkehr zu befreien. Unter der Voraussetzung, dass die Begrenzung der Kapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sichergestellt ist und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann, unterstützt der Stadtrat das Projekt weiterhin». Während er grundsätzlich weiterhin positiv gegenüber dem Projekt eingestellt ist, äussert er zwei Bedenken. Ich verstehe diese Bedenken, teile sie jedoch nicht vollständig. Das erste Bedenken ist die Verkehrsmenge. 56 000 Fahrzeuge fahren aktuell täglich quer durch das Quartier Wipkingen. In Zukunft sollen 53 000 Fahrzeuge durch den Tunnel und 3000 oberirdisch durch Wipkingen fahren. Die Frage ist, wie sichergestellt werden kann, dass diese Verkehrsmenge nicht zunehmen wird. In der Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und dem Regierungsrat aus dem Jahr 2013 legte man sich auf das Ziel von 56 000 Fahrzeugen fest. Diese Vereinbarung ist verbindlich. Der Kantonsrat übernahm die Anzahl von 56 000 Fahrzeugen nicht ins Gesetz, weil eine abstrakte Zahl im Gesetz nicht hilfreich ist. Hilfreich ist, wenn festgestellt wird, wie viele Fahrzeuge es tatsächlich sind. Dafür nahm der Kantonsrat in Abänderung der Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und dem Regierungsrat zusätzlich das Monitoring durch die Stadt in das Gesetz auf. Es ist also an der Stadt, zu messen und zu zählen, wie viele Fahrzeuge in Zukunft den Tunnel befahren. Gesetzlich wird festgehalten, dass die Stadt das Monitoring vorzunehmen hat. Die

zweite Befürchtung des Stadtrats ist, dass der Kanton ihm seine Kompetenz bezüglich der Kontrolle und der Steuerung des Verkehrs entzieht. Im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt ist das jedoch kein Thema. Unabhängig von den Befürchtungen erhält die Stadt mit dem Spezialgesetz die Kompetenz, die Anzahl zu messen und zu bestimmen. Gleichzeitig haben wir die Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und dem Regierungsrat, die die Anzahl auf 56 000 Fahrzeuge beschränkt. Das Rosengarten tram findet nur statt, wenn es einen Tunnel geben wird. Als wichtige Tangentialverbindung wollen und brauchen wird das Rosengarten tram. Wir brauchen eine Lösung für die Quartierbevölkerung in Wipkingen, die nach fünfzig Jahren endlich von der Schande des Rosengartens befreit werden muss.

Martina Zürcher (FDP): Eine Zahl hörten wir heute Abend häufig: 56 000 Fahrzeuge. Dabei ist zu betonen, dass es sich bei dieser Anzahl um die Spitzenbelastung handelt. Im näheren Einzugsgebiet der Rosengartenachse wohnen 320 000 Personen. Das entspricht einem Fünftel der Kantonsbevölkerung. Im näheren Einzugsgebiet arbeiten 284 000 Personen. Das entspricht dreissig Prozent der Beschäftigten im Kanton. Das beantwortet die Frage von Markus Knauss (Grüne), wo diese Menschen hingehen: nach Hause oder zur Arbeit. Mit dem Tram wollen wir auch das Bevölkerungswachstum abfangen. Das Tram ist leistungsstärker und erlaubt schnelleres Ein- und Aussteigen. Für das Tram und den Langsamverkehr schafft der Tunnel Platz. Die rot-grüne Alternative zum Gesamtprojekt ist lediglich «Pflästerlipolitik».

Michael Kraft (SP): Nicht nur Vertreterinnen und Vertreter der FDP des Kreises 10 haben sich vertieft mit dem Projekt auseinandergesetzt, auch die SP Zürich 10 arbeitet vertieft daran. Wir kommen zu einem deutlich anderen Schluss. Es geht um den Städtebau und um die Verkehrspolitik. Städtebaulich ist das Projekt ungenügend. Es handelt sich um eine kurze Strecke, die beruhigt wird. Das ist wünschenswert. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist jedoch ungenügend. Für einige hundert Meter Verkehrsberuhigung soll über 1 Milliarde Franken investiert werden. Die Rede ist von einer Stadtreparatur. Tatsächlich hat das aber mit einer weiteren Stadtzerstörung zu tun; viele Gebäude zwischen dem Milchbuck und Albisriederplatz müssen abgerissen werden. Der Wipkingerplatz war einst das Dorfzentrum von Wipkingen und dient heute als Quartierzentrum. Er sollte für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Mit dem Projekt wird er aber durch ein doppelstöckiges Tunnelportal verschandelt. Das Projekt ist aber auch auf der verkehrspolitischen Ebene ungenügend. Die Anzahl von 56 000 Autos bedeutet, dass zukünftig mehr Autos durch das Quartier fahren werden. Mit der Festlegung auf diese Anzahl wird ein willkürlicher Zustand zementiert. Auch die zusätzliche Mittelspur bedeutet aus Sicht des Quartiers eine Verschlechterung, mit der mehr Kapazitäten für den Autoverkehr geschaffen werden. Aus Sicht der SP Zürich 10 ist klar, dass der Status quo unhaltbar ist. Aber das vorliegende Projekt bedeutet eine massive Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand. Bereits an der Mitgliederversammlung vom 9. April 2018 beschloss die SP Zürich 10 einstimmig mit zwei Enthaltungen die Nein-Parole zu diesem Projekt. Wir fordern wirksame Sofortmassnahmen. Diese bereits seit langem geforderten Massnahmen hätten schon lange umgesetzt werden können: Temporeduktionen, mit Lichtsignalen gesicherte oberirdische Zebrastreifen über die Rosengartenstrasse und die Bucheggstrasse und durchgängige Velomassnahmen im gesamten Pro-

jektperimeter.

Ernst Danner (EVP): Nach langer Diskussion in unserer Parlamentsgruppe kommen wir zu einem verhaltenen und bedingt positiven Ergebnis zum Projekt. Wenn etwas für die Verkehrsberuhigung gemacht werden soll, handelt es sich bei diesem Projekt um ein Optimum des Möglichen. Es geht nicht um 800 Meter; die Strecke vom Bucheggplatz bis zum Kirchgemeindehaus Wipkingen beträgt einen Kilometer. Vom Hirschgartnerweg aus gemessen sind es 1,8 Kilometer. Vergleicht man die Kosten mit dem Projekt Einhausung Schwamendingen, bei dem 400 Millionen Franken für eine kürzere Strecke ausgegeben werden, erkennt man, dass die hohen Kosten verhältnismässig sind. Zu Eingriffen kommt es bei jedem Tram- und Tunnelbauvorhaben, das liegt in der Natur der Sache. Bezüglich den Umsteigeverbindungen möchte ich an den Escher-Wyss-Platz erinnern, wo früher direkt unter der Brücke umgestiegen werden konnte. Mit dem Tram Zürich-West verschlechterte sich die Situation, die Verkehrsingenieure realisierten aber die beste Lösung. Auch hier optimierten die Verantwortlichen das Projekt. Insofern stehen wir dem Projekt positiv gegenüber. Rein technisch jedoch führt das zu einer Kapazitätserweiterung, die nur verhindert werden kann, wenn entsprechende flankierende Massnahmen technischer und rechtlicher Natur ergriffen werden. Das Projekt verschafft die Möglichkeit, mehr Verkehr durch die Stadt zu leiten. Das wollen wir auf keinen Fall. Darum stehen wir dem Projekt nur positiv gegenüber, wenn verankert wird, dass es nicht zu einer Kapazitätsausweitung kommen darf. Ohne eine Plafonierung auf den heutigen Zustand lehnen wir das Projekt ab. Ich hoffe, dass der Stadtrat das durchsetzen kann. Vielleicht kann auch der Kantonsrat in seiner neuen Zusammensetzung Korrekturen vornehmen. Wenn das nicht eintreffen wird, handelt es sich um ein schlechtes Projekt, das wir nicht unterstützen können. Mit der Kapazitätsbegrenzung handelt es sich um ein gutes Projekt, das positiv für das Quartier ist. Vielleicht werden ja bis im Jahr 2030 nur noch Autos durch das Quartier fahren, die kein CO₂ produzieren.

Simone Brander (SP): Über die Fraktionserklärung der SVP musste ich stauen. Anscheinend kommt nicht nur das Quartier Wipkingen unter die Autoräder, sondern auch die SVP Höngg/Wipkingen kommt unter die Räder der SVP Stadt Zürich. In einer Pressemitteilung vom 18. Mai 2016 verkündete die SVP 10: «SVP Wipkingen/Höngg lehnt Rosengartenprojekt ab. Die SVP 10 lehnt das Projekt Rosengarten tram mit Rosengartentunnel ab. Die Kosten sind exorbitant und das Problem würde lediglich verschoben und nicht gelöst». Diese Medienmitteilung bringt es auf den Punkt.

Ronny Siev (GLP): Wir besprechen ein Projekt, das wahrscheinlich bereits in den 1970er-Jahren als Verkehrsmoloch oder Planungsfehler bezeichnet worden wäre. Der Stadtrat, der Regierungsrat und der Kantonsrat aber halten es für eine gute Idee. Das Projekt wird als Quartier- oder Lärmsanierungsprojekt verkauft. In der Antwort auf die Interpellation der SP gibt der Stadtrat aber zu, dass er zum Nutzen in Bezug zum Strassenlärm keine Aussagen tätigen kann. Es handelt sich nicht um ein Projekt, sondern um ein Spezialgesetz. Der Regierungsrat, der Stadtrat und der Kantonsrat fischen im trüben Teich und hoffen, dass eine Verbesserung der Lärmsituation eintreffen wird. Natürlich mit Ausnahmen der riesigen Tunnelportale. In den letzten Jahren hat sich die Lärmsituation leicht verbessert. Wir hoffen, dass sie durch die Elektromobilität weiterhin entschärft

wird. Bei acht Jahren Baulärm kann das nicht behauptet werden. Der Stadt- und Regierungsrat wollen nicht eine Verkehrsachse beruhigen, sondern auf dem heutigen Niveau plafonieren. Für die Untergrund-Verlagerung ist eine Plafonierung auf dem heutigen MIV-Niveau zu wenig. Wir müssen aktiv vom MIV zum ÖV und Velo wechseln. Das soll insbesondere auf diesen Achsen geschehen, die heute als Durchgangsverkehr durch das Quartier führen. Eine Plafonierung würde wenigstens einen Anfang und ein Lippenbekenntnis bedeuten. Stattdessen aber lehnen Kantons- und Regierungsrat die Limite ab. Eine solche Limite wäre durch eine Verkehrssteuerung regelbar. Diese liegt in der Hoheit der Stadt. Der Kanton will aber diese Hoheit über Signal und Steuerung übernehmen. Das bedeutet, dass der Kantonsrat explizit die Stadt mit Autos fluten will. Vom Regierungsrat wird er dabei unterstützt. In der Interpellationsantwort schreibt der Stadtrat, dass es keine vergleichbaren Projekte gibt. Da wäre die Durchmesserlinie zu nennen. Für grosse Brücken, einen viergleisigen Tunnel und eine Strecke von zehn Kilometer wurden weniger als 2 Milliarden Franken ausgegeben – in Verhältnis wesentlich weniger. Die Priorisierung von Autos des Kantons zeigt sich auch indem der Autotunnel zuerst in einer sechsjährigen Bauzeit fertiggestellt wird. Erst nachher folgt das Tram. Für eine Verlagerung müsste aber zuerst das Tram oder zumindest beides gleichzeitig gebaut werden. Wir beschliessen hier kein Projekt. Der Regierungsrat macht das in einem Hinterzimmer. Es bleibt das Gefühl, dass das Tram eine Alibifunktion erfüllt, ein «Greenwashing» des Rosengartenprojekts. Die GLP sprach sich für das Tram aus, als noch kein zusätzlicher Tunnel in Planung war. Viel wichtiger ist es, die Verbindungen an die Bahnhöfe Altstetten und Oerlikon zu stärken und die viel schnellere S-Bahn-Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West zu verbessern, statt den Verkehr durch die Rosengartenachse zu quetschen. Dafür wurde die Durchmesserlinie gebaut. Und es gibt ein zusätzliches Zuggleis zwischen Altstetten und Oerlikon, das kaum gebraucht wird. Für diesen Verkehrsmoloch sollten zwölf Häuser enteignet und abgerissen werden. Wir halten das Projekt für unverhältnismässig. Es ist ausserdem nicht im Interesse des Quartiers. Die vom Quartier gewünschte Verbesserung erreichen wir nicht so, sondern durch die Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velos.

Res Marti (Grüne): Es geht hier um ein Bauprojekt zur Entlastung von 800 Meter Quartierstrasse. Es gibt noch andere wichtige Bauprojekte im Kanton. Eines davon ist die Veloschnellroute vom Bahnhof Altstetten nach Dietikon. Diese Strecke von zehn Kilometer soll schätzungsweise 26,2 Millionen Franken kosten. Wenn wir den Betrag, der für das Rosengartenprojekt ausgegeben wird, in Veloschnellrouten investieren, können Veloschnellrouten in einer Länge von 520 Kilometer realisiert werden. Das entspricht einer Strecke von Romanshorn nach Genf und zurück nach Basel. Von sorgfältigem Umgang mit Steuergeldern kann nicht gesprochen werden. Ich verstehe auch nicht, warum der Stadtrat weiterhin hinter dem Projekt steht, das als solches nicht existiert. Er unterstützt ein fiktives Projekt mit einer Beschränkung der Fahrzeuganzahl. Das Monitoring kann nicht als Argument verwendet werden. Denn wenn dieses ausschlagen wird, wird nichts geschehen.

Hans Jörg Käppeli (SP): Die Route wird auch über die Wehntalerstrasse bedient, weshalb auch ich als Einwohner von Zürich-Nord betroffen bin. Die Nordumfahrung – der Zugang zur Stadt – wird massiv ausgebaut. Nach Aussage des Stadtrats wird der Ver-

kehr auf der Wehntalerstrasse nicht zunehmen. Das ist schwer zu glauben: Wenn von aussen die Leistungsfähigkeit erhöht wird, wird der Zugang über die Wehntalerstrasse durch mehr Verkehr belastet. Das Tram Affoltern würde auch nicht zu Mehrverkehr führen. Der MIV wird aber mit dem Tram auf der Wehntalerstrasse freie Fahrt haben. Heute muss der MIV die Strasse mit dem Bus teilen. Mit dem Projekt Tram Affoltern kommt es auch auf der Wehntalerstrasse zur Zunahme der Leistungsfähigkeit und somit zu mehr Verkehr. Immer wieder wird argumentiert, dass die Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West mit dem Tram verbessert wird. Über die Reisezeit finden sich keine Angaben in der Antwort. Die S-Bahn ist aber wesentlich schneller als das Tram. Über eine grössere Distanz wird niemand das Tram nehmen, wenn die S-Bahn eine viel schnellere Reisezeit bedeutet. Ich fahre regelmässig während den Hauptverkehrszeiten mit der Buslinie 72. Die Linie ist gut ausgelastet, aber überlastet ist sie nicht. Die Achse Hardbrücke–Rosengartenstrasse wird von zwei Buslinien bedient. Lediglich während der Hauptverkehrszeit wird die dritte Buslinie eingesetzt. Es besteht also durchaus Spielraum, im Rahmen des Busses oder Trolleybusses auszubauen. Das soll aber nur im Rahmen einer Distanz erfolgen, in der es Sinn macht, mit dem Bus – nicht mit dem Zug – zu fahren.

Dr. Mathias Egloff (SP): Mit 1,1 Milliarden Franken soll der Autoverkehr um zwanzig Prozent ausgebaut werden. Das reicht dem Kantonsrat aber nicht. Er will eine zusätzliche Spur. Auch sollen viele Häuser abgebrochen und ein Teil des Irchelparks zerstört werden. Jahrelang wird es Dreck, Lärm und Verkehr an den empfindlichsten Stellen in Wipkingen im Wohnquartier geben und wie bereits ausgeführt wurde, bedeutet auch das Rosengarten tram keine Vorteile. Diese Mentalität des Brutalismus der 1970er-Jahre ist tragisch. Der Kanton will uns mit einem Milliardenprojekt knechten, das allem Hohn spottet, denn als Motor des Kantons nahmen wir uns vor, wie wir wohnen, leben und uns bewegen wollen. Auch nahmen wir uns vor, die Mobilität umweltverträglicher zu gestalten. Man muss sich vorstellen, was alles erreicht werden kann mit 1,1 Milliarden Franken. Das sollte man damit vergleichen, dass 600 Meter Strasse saniert werden. Wenigstens wollten wir, dass die Rosengartenstrasse abklassiert wird. Auch das schlägt der Kanton aus. Wir können den gesetzlich vorgeschriebenen Schutz vor dem Lärm noch immer nicht einhalten, weil der MIV nicht eingeschränkt werden soll – er soll weiterhin oberirdisch uneingeschränkt fahren können. Die fortschrittlichen Städte dieser Welt setzen auf die Verkehrsberuhigung und Umkehrung der Autoinvasion. Das Projekt sabotiert die schwierigen Bemühungen auf allen Ebenen. Ich behaupte, dass das ganz bewusst geschieht. Der einzige Vorzug des Rosengartenprojekts ist, dass es so obszön viel kostet, dass alles andere Vergleichbare nicht mehr finanziert werden kann. Aber auch vernünftige Projekte im Kanton können so nicht mehr umgesetzt werden.

Andreas Egli (FDP): Seit über zwanzig Jahren versuchen wir, eine Lösung für das Rosengartenprovidurium zu finden. Wir sind stolz darauf, dass wir seit zwanzig Jahren eine Lösung für dieses Problem suchen, anstatt nur zu lamentieren und Ideologien zu präsentieren. Ich bin stolz auf die Beharrlichkeit der Regierungsrätin Carmen Walker Späh, die bereits im Jahr 2013 mit dem damals bereits mehrheitlich links-grünen Stadtrat eine Vereinbarung für das Spezialgesetz schloss. Bereits damals wurde eine Begrenzung auf 56 000 Fahrzeuge festgehalten. Laut der aktuellen Umfrage des Sotomo-Instituts befür-

10 / 12

worten 62 bis 68 Prozent der Bevölkerung das Projekt. Es kann also nicht gesagt werden, dass eine Bevölkerungsmehrheit gegen das Projekt ist. Was man aber sagen kann, ist, dass die Bevölkerung dagegen stimmte, nur ein Tram ohne Tunnel zu bauen. Es gibt keinen Plan B. Sollte das vorliegende Projekt scheitern, bleibt der desolate Zustand und die Teilung des Quartiers Wipkingen über Jahrzehnte bestehen. Das ist die Aussage des SP-Kantonsrats Benedikt Gschwind. Er hat absolut recht. Wenn es zu einer Abstimmung kommen wird, bin ich zuversichtlich, dass eine Mehrheit das Projekt am Rosengarten gutheissen wird. Dann wird man tatsächlich wieder Rosen pflanzen können. Wessen Hass aufs Auto grösser ist als die Liebe zum ÖV wird Nein zum Projekt sagen. Wessen Liebe zum ÖV grösser ist als der Hass aufs Auto, wird Ja zum Projekt sagen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Seit 38 Jahren lebe ich in Wipkingen und habe mich an sehr vielen Diskussionen zum Thema Rosengarten beteiligt. Heute hörten wir vor allem viele Argumente gegen das vorliegende Projekt. Welche davon richtig sind und welche falsch, darüber kann man geteilter Meinung sein. Ich bin jedoch über die vielen Argumente gegen das Tram erstaunt. Ich dachte, dass das Tram stets gewünscht war. Es wurde anerkannt, dass das Tram einem ökologischen Verkehr entspricht und dass es insbesondere auf dieser Strecke eine notwendige und wichtige Netzergänzung bedeutet. Mit ihm sollte das gute ÖV-Netz der Stadt durch eine neue Achse von Nord nach Süd vergrössert, ausgebaut und stabilisiert werden. Man könnte argumentieren, dass man das Tram ohne den Autotunnel befürwortet. Das Tram alleine wurde jedoch im Jahr 2010 abgelehnt. Das müssen wir anerkennen. In den Jahren 2012 und 2013 suchte der Stadtrat zusammen mit dem Kanton nach einer Möglichkeit, wie ein Tram realisiert werden kann. Es hat sich ergeben, dass das Tram ohne Tunnel nicht möglich ist. Der Stadtrat ist der Meinung, dass das Projekt in der vorgelegten Form unterstützt werden kann, wenn die Bedingungen, dass es nicht zu mehr Autoverkehr kommen wird und dass wir die Verkehrsmenge steuern können, erfüllt werden. Wenn diese Bedingungen erfüllt werden, überwiegen die Vorteile die Nachteile. Es wird wahrscheinlich zu einer kantonalen Abstimmung kommen, mit der das Schlussverdikt fallen wird.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

11 / 12

1039. 2018/515

**Dringliche Interpellation der Grüne-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Angaben über die Auswirkungen auf
die angrenzenden Häuser, die Bäume, die Erholungsräume, die Organisation des
Trambetriebs rund um den Albisriederplatz und über den Umgang mit den pla-
nungsbedingten Mehrwerten sowie Beurteilung des Vertrags zwischen Regie-
rungsrat und Stadtrat bezüglich der nachträglichen Projekterweiterungen**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 157 vom 6. März 2019).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/514, Beschluss-Nr. 1038/2019.

Markus Knauss (Grüne) nimmt Stellung.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements
Stellung.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

1040. 2018/516

**Dringliche Interpellation der AL-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Offenlegung des Vertrags zwischen
Regierungsrat und Stadtrat sowie Beurteilung der vorgenommenen Änderungen
durch die kantonsrätlichen Kommissionen sowie Folgen für die Mieterinnen und
Mieter, deren Lebensqualität im Perimeter Wipkingerplatz bis Bucheggplatz und
für den Erhalt von günstigem Wohnraum**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 158 vom 6. März 2019).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/514, Beschluss-Nr. 1038/2019.

Andrea Leitner Verhoeven (AL) nimmt Stellung.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements
Stellung.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

12 / 12

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat