



22. Mai 2019

### Schriftliche Anfrage

von Simone Brander (SP)  
und Markus Knauss (Grüne)  
und 2.3. Mitunterzeichnenden

Der Stadtrat hat in den Antworten auf die drei dringlichen Interpellationen 2018/514, 2018/515 und 2018/516 zur Rosengartenvorlage nicht alle Fragen beantwortet. Da beim Projekt am Rosengarten generell die Meinung vorherrscht, dass dem Volk die Katze im Satz verkauft werden soll, wird der Stadtrat gebeten, wenigstens diejenigen Fragen zu beantworten, die in seiner Kompetenz liegen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat nochmals um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Zur Frage 1 in 2018/514: Stimmt es, dass das Teilstück zwischen dem Wipkingerplatz und der Nordstrasse nicht von einer kantonal klassierten Strasse zu einer Gemeindestrasse abklassiert wird, obwohl es untertunnelt werden soll?
2. Zur Frage 2 in 2018/514: Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag im Projektperimeter auf den jeweiligen Querschnitten unterwegs (bitte Zeitreihen angeben)? Den öffentlich zugänglichen Rohdaten lässt sich entnehmen, dass aktuell ca. 46 000 bis ca. 48 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Rosengartenstrasse unterwegs sind. Stimmen diese Zahlen? Weshalb soll der Autoverkehr mit dem Rosengartenprojekt denn von aktuell rund 46 000 Fahrzeuge pro Tag auf bis zu 56 000 Fahrzeuge pro Tag erhöht werden?
3. Eine Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton vom Oktober 2013 stellt die Grundlage für das Rosengartenprojekt dar. Diese stützt sich auf die Annahme, dass mit dem Rosengartenprojekt 56 000 Fahrzeuge durch die Quartiere brausen sollen. Seit der Annahme der Städte-Initiative durch das Zürcher Stimmvolk im Herbst 2011 ist in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich in Art. 2quinquies Abs. 3 festgehalten, dass die Kapazität für den MIV nicht erhöht werden darf und dass sich die Stadt gegenüber übergeordneten Stellen gegen Kapazitätserhöhungen des motorisierten Individualverkehrs einsetzen muss. Messungen an der Rosengartenstrasse vom Zeitpunkt der Annahme der Städte-Initiative 2011 bis zur Vereinbarung mit dem Kanton 2013 zeigen aber, dass die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag mit 46 301 (2011), 44 565 (2012) und 46 166 (2013) deutlich tiefer liegt, als die 56 000 Fahrzeuge, die dem Rosengartenprojekt zu Grunde liegen. Wie hat sich der Stadtrat gemäss Auftrag in der Gemeindeordnung gegen die Kapazitätserhöhung bei übergeordneten Stellen eingesetzt? Wie stellt sich der Stadtrat zum Vorwurf, dass er mit der Unterzeichnung der Vereinbarung zum Rosengarten gegen die Gemeindeordnung gehandelt hat?
4. Die Mehrheit des Kantonsrats hat es abgelehnt, die Verkehrsmenge auf 56 000 Fahrzeuge zu plafonieren. Der Stadtrat hat jedoch angekündigt, sich beim Kanton erneut dafür einzusetzen. Welche konkreten Ergebnisse kann der Stadtrat in Bezug auf die Plafonierung der Verkehrsmenge bei 56 000 Fahrzeugen vorweisen?
5. Zu Frage 1 in 2018/515: Gemäss der vorliegenden Antwort müssten für das Rosengartenprojekt 83 Wohnungen und neun Gewerbebetriebe abgerissen werden. Wie hoch ist der geschätzte finanzielle Wert dieser Liegenschaften?
6. Zu Frage 6 in 2018/515: Gemäss Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ ist die so genannte Tramtangente Süd (Lochergut bis Laubegg) vorgesehen. Deshalb wird auch der Fahrzeugbedarf in der Antwort 6 auf diese neue Linienführung ausgelegt. Warum ist die

Tramtangente Süd im Rahmenkredit aber nicht enthalten? Wie ist der momentane Planungsstand der Tramtangente Süd? Wieviel kostet die Tramtangente Süd? In welchen Finanzierungsplänen ist sie vorgesehen (Bund, Kanton)? Wann ist mit der Fertigstellung der Tramtangente Süd zu rechnen? Sind die aktuellen Strassenumbauten in der Badenerstrasse und der Üetlibergstrasse schon auf die neue Linienführung des Rosengartentrams ab Albisriederplatz ausgerichtet? Wenn nicht, wie hoch sind die Investitionen für diese und allenfalls noch weitere Umbauten an Strassen, die mit der Realisierung der Tramlinien wertlos werden?

7. Gemäss Antwort auf Frage 12 in 2018/514 wird auf der Strecke zwischen Albisriederplatz und Kalkbreite mit einer Nachfragesteigerung von 33 000 auf 50 000 Passagiere bis 2030 gerechnet. Was passiert mit den Fahrgästen an der Kalkbreite, wenn eine Verlängerung der Tramtangente Süd bis 2030 nicht realisiert werden kann?
8. Zu Frage 7 in 2018/515: Gemäss vorliegender Antwort ist der Bau eines zusätzlichen Tramdepots im Rahmenkredit nicht enthalten. Lassen sich die beiden Tramlinien ohne zusätzliches Tramdepot betreiben? Falls nein, warum ist das zusätzlich notwendige Tramdepot nicht im Rahmenkredit enthalten? Wie hoch sind die Kosten für ein zusätzliches Tramdepot?
9. Zu Frage 9 in 2018/515: Gemäss vorliegender Antwort sind 10 Millionen Franken für die Tramwendeanlage Hermeschloo im Rahmenkredit nicht enthalten. Lässt sich die neue Tramlinie ohne die Tramwendschleife Hermeschloo betreiben? Falls nein, warum ist das Projekt nicht im Rahmenkredit enthalten?
10. Zu Frage 1 in 2018/516: Der Stadtrat hat die Vereinbarung nicht offengelegt – jedoch auf einen Stadtratsbeschluss verwiesen, der die Vereinbarung inhaltlich wiedergibt. Weshalb will der Stadtrat die Vereinbarung nicht veröffentlichen? In der Vergangenheit war die Vereinbarung jahrelang auf der Projektwebseite von Stadt und Kanton aufgeschaltet. Könnte die Vereinbarung wieder auf der Webseite aufgeschaltet werden? Falls nein, weshalb ist dies nicht mehr möglich?
11. Inwiefern entspricht das vom Kantonsrat beschlossene Spezialgesetz zum Rosengarten noch dem Projekt gemäss Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton? Inwiefern nicht?

S. Brand  
 G. Frank Nigst  
 P. Müller  
 J. Müller  
 F. Müller  
 K. Müller

H. Klaus  
 M. Klaus  
 W. Klaus  
 K. Klaus  
 O. Romanelli  
 Ch. Batschmann  
 M. R. U.  
 S. W. Müller  
 F. Müller  
 S. Müller