

19. Dezember 2018

Interpellation

SP-Fraktion

Nach Abschluss der Beratung der Rosengarten-Vorlage durch die kantonsrätlichen Kommissionen ist klar, dass die Vorlage aus Sicht der Stadt Zürich weiter verschlechtert werden soll. Eine Mehrheit der Kommissionen will, dass in der zweispurigen Tunnelröhre zwischen dem Bucheggplatz und der Hirschwiesenstrasse eine zusätzliche Mittelspur für die Autos gebaut wird. Was das Projekt aber im Detail für die Stadt Zürich bedeutet, ist bis jetzt für die Öffentlichkeit nicht klar.

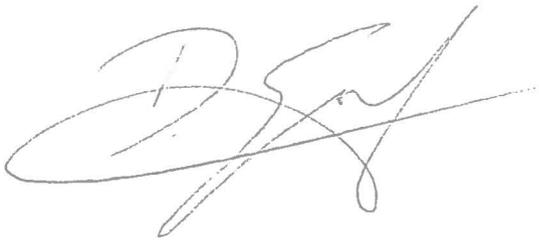
In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Der Bevölkerung wurde versprochen, mit der Realisierung eines Tunnels werde die oberirdische Strecke abklassiert. Nun steht fest, dass dieses Versprechen nicht eingelöst werden soll und mit der Realisierung des Tunnels nur ein Teil der oberirdischen Strecke abklassiert wird. Zwar soll zwischen der Nordstrasse und dem Wipkingerplatz künftig der Autoverkehr im Tunnel geführt werden, die entsprechende oberirdische Strecke wird jedoch nicht abklassiert. Weshalb wird das Versprechen der oberirdischen Abklassierung nicht auf der gesamten Tunnelstrecke eingelöst?
2. Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag im Projektperimeter auf den jeweiligen Querschnitten unterwegs (bitte Zeitreihen angeben)? Die Mehrheit der vorberatenden Kommissionen des Kantonsrats lehnt es ab, eine Höchstmenge von 56 000 Fahrzeugen/Tag verbindlich im geplanten Gesetz festzuhalten. Wenn es keine Vorgabe für die Höchstmenge an Fahrzeugen gibt: welches ist die maximale Kapazität an Fahrzeugen, welche die geplante Infrastruktur am Rosengarten (aufgeteilt auf Tunnel und oberirdische Strasse) pro Tag bewältigen kann? Welche zusätzliche MIV-Kapazität bringt die zusätzliche Mittelspur?
3. An welchen Gebäuden im Projektperimeter werden mit der Realisierung des Rosengarten-Projekts im Lärmbereich künftig die Immissionsgrenzwerte eingehalten – an welchen nicht? Wir bitten um eine detaillierte Auflistung. Welche Lärmsanierungsmassnahmen müssen zusätzlich zum Rosengarten-Projekt geplant und realisiert werden, um die Lärmgrenzwerte im Projektperimeter unter den Immissionsgrenzwert zu bringen?
4. Wie hat das Bundesamt für Raumentwicklung das Kosten-/Nutzen-Verhältnis des Rosengarten-Projekts bewertet? Welche teuren Projekte für ein vergleichbar kurzes Strassenstück gibt es?
5. Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag auf der Wehntaler- und auf der Hofwiesenstrasse unterwegs (bitte Zeitreihen angeben und bezogen auf die Querschnitte: Nordumfahrung, Einmündung Furttalstrasse, Glaubtenstrasse, Neuaffoltern, Radiostudio, Bucheggplatz, Schaffhauserstrasse)?
6. Mit dem Rosengarten-Projekt wird die Verbindung von der Nordumfahrung über die Wehntalerstrasse und die Hofwiesenstrasse bis zum Portal Bucheggplatz attraktiver und wird somit Mehrverkehr anziehen. Mit welchen Verkehrsmengen MIV wird künftig auf der Wehntaler- und der Hofwiesenstrasse gerechnet werden (im Vergleich zu heute)?
7. Mit dem Rosengartenprojekt sollen u. a. die Bülachstrasse, die Hirschwiesenstrasse und die Breitensteinstrasse mit zusätzlichem MIV belastet werden. Welche MIV-Zunahme ist zu welchem Zeitpunkt zu befürchten? Zu welcher zusätzlichen Lärmbelästigung führt diese

- MIV-Zunahme? Welche Massnahmen lassen sich ergreifen, um diese zusätzliche MIV-Belastung zu verhindern?
8. Mit der Realisierung des geplanten Projekts am Rosengarten wird ein Teil des Irchelparks zerstört werden. Wie ist der Irchelpark heute geschützt und in welchen Inventaren eingetragen? Wird die durch das Projekt zerstörte Grünfläche im Irchelpark irgendwo kompensiert, um der besseren Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Grünraum nachzukommen?
 9. Auf dem Milchbuck wird mit dem Rosengarten-Projekt in der Irchelstrasse eine neue Haltestelle für die Tramlinie 9 geplant, während die übrigen Tramlinien im Bereich der heutigen Tramhaltestellen «Milchbuck» halten werden. Dies führt an der Haltestelle «Milchbuck» zu längeren Umsteigewegen zwischen der Tramlinie 9 und den übrigen ÖV-Linien und somit zu einer Komforteinbusse für die ÖV-Passagiere. Wie viele ÖV-Passagiere sind künftig von längeren Umsteigewegen betroffen? Um wie viele Meter verlängern sich die Umsteigebeziehungen?
 10. Viele Personen in Wipkingen fürchten sich vor den Immissionen einer jahrelangen Baustelle und dem Ausweich- und Umleitungsverkehr durch die Quartierstrassen. Wie lange ist die Bauzeit aktuell geplant? In zum Projekt bereits publizierten Unterlagen ist nachzulesen, dass der Verkehr während der Bauzeit z. B. durch die Dammstrasse, die Scheffelstrasse und das Quartierzentrum Nordbrücke (Röschibachplatz) geführt werden soll. Wie sieht das Verkehrskonzept während der Bauzeit aus? Durch welche Quartierstrassen wird der Verkehr während der Bauzeit geführt werden und wie gross ist dieser Mehrverkehr?
 11. Wie viele Fahrgäste werden mit dem ÖV heute (täglich, in der Spitzenstunde während der Morgen-HVZ und während der Abend-HVZ) zwischen dem Bucheggplatz und dem Albisriederplatz befördert und wie viele sind es nach der Inbetriebnahme des Rosengartentrams? Was sind die angebotenen Kapazitäten heute und künftig? Wie ist die entsprechende Auslastung in den Spitzenstunden? Wie sind die entsprechenden Zahlen auf den Abschnitt Milchbuck–Bucheggplatz?
 12. Wie hoch sind die Nachfrage bzw. die Kapazität bzw. die Auslastung heute und künftig mit dem Projekt Rosengartentram auf den anschliessenden Ästen der bestehenden Tram- und Busstrecken (täglich, in der Spitzenstunde während der Morgen-HVZ und während der Abend-HVZ): Bucheggplatz–Neuaffoltern, Bucheggplatz–Bahnhof Oerlikon, Milchbuck–Sternen Oerlikon, Milchbuck–Schwamendingerplatz, Albisriederplatz–Altstetten, Albisriederplatz–Bahnhof Wiedikon?
 13. Sind die Zugangsanlagen (Treppen, Lifte) des Bahnhofes Zürich Hardbrücke gemäss Ausbau mit dem Tram Hardbrücke ausreichend dimensioniert für den zusätzlichen Umsteigeverkehr ausgelöst durch das Rosengartentram?
 14. Wie sieht die Bevölkerungsentwicklung im Einzugsgebiet des Rosengarten-Trams aus? Wie entwickeln sich die Passagierzahlen am Bahnhof Hardbrücke? Wie entwickeln sich die Umsteigezahlen Zug/Tram am Bahnhof Hardbrücke? Welche Entwicklung (z. B. Passagierzunahme am Bahnhof Hardbrücke) rechtfertigt wann den ökonomisch rentablen Einsatz des Rosengarten-Trams? Auf welchem Abschnitt des Rosengarten-Trams braucht es welche Nachfrage, damit der Betrieb der beiden Rosengarten-Tramlinien kostendeckend ist?
 15. Welcher Modalsplit ist im Perimeter des Rosengarten-Projekts künftig in welchem Jahr vorgesehen?
 16. Während der Sanierung der Hardbrücke wurde die Kapazität für den MIV von vier auf zwei Spuren reduziert. Während dieser Zeit funktionierte der MIV problemlos auf zwei Spuren. Es wäre also ein leichtes, das Rosengarten-Tram auf dem bestehenden Strassenraum zu planen – die Realität hat diesen Tatbeweis bereits erbracht. Künftig würden gleichberechtigt

zwei Spuren für den MIV und zwei Spuren für den ÖV zur Verfügung stehen. Welche Kosten (Betriebs- und/oder Infrastrukturkosten) könnten eingespart werden, wenn auf den Rosengarten-Tunnel verzichtet und das Rosengarten-Tram auf der bestehenden Strassenfläche geplant würde?

17. Wie hoch sind die Betriebs-, Unterhalts- und Kapitalfolgekosten des Rosengarten-Tunnels? Wer muss für diese aufkommen?

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.