

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 130. Ratssitzung vom 27. Januar 2021

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2020/63 und 2020/65.

3507. 2020/63

Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion sowie der Parlamentsgruppe EVP vom 26.02.2020:

**Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/
Rosengartenstrasse/Hardbrücke**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2020/63 und 2020/65.

Markus Knauss (Grüne) begründet die Dringliche Motion GR Nr. 2020/63 (vergleiche Beschluss-Nr. 2231/2020): Nicht erst seit der Abstimmung über den Rosengartentunnel wissen wir, dass eine Strasse wie die Rosengartenstrasse in einer dicht bebauten Stadt wie Zürich nichts verloren hat. Wir wissen das schon seit über 30 Jahren. Aber die Kantonsregierung – allen voran natürlich Regierungsrätin Carmen Walker Späh – tat immer so, als ob sich dieses Ärgernis mit einem neuen Autotunnel lösen liesse. Die Tunnelprojekte sind unzählig. Am 9. Februar 2020 bescherte das Zürcher Stimmvolk dieser Pseudolösung eine krachende Niederlage. Das war nicht nur eine Niederlage für den Regierungsrat, sondern auch für den Stadtrat. Eine Fraktion im Stadtrat war etwas gefangen in Ehrfurcht vor dem mächtigen Kanton. Ich möchte einmal mehr sagen: Streifen Sie endlich die Ehrfurcht vor der kantonalen Regierung ab. Die andere Fraktion im Stadtrat wollte schon immer neue Strassen bauen. Aber auch die freisinnigen Schlaumeiereien der Herren Türler und STR Michael Baumer, wonach eine Tramlinie nur dann kommen könne, wenn es einen Tunnel gibt, verfangen nicht. An der Abstimmung war bemerkenswert, dass der ganze Kanton Zürich dieses Projekt ablehnte – die eher autoaffinen Landbezirke ebenso wie die rot-grünen Städte Zürich und Winterthur. Auch das besonders betroffene und besonders umworbene Quartier Wipkingen hat gesehen, dass ein Tunnel keine Lösung ist, da dieser die Probleme nur innerhalb des Quartiers verschiebt. Aus unserer Sicht zeigte die Abstimmung über den Rosengarten drei Dinge. Erstens: Eine Reduktion des Autoverkehrs ist dringlich. Für alle Beteiligten an der Abstimmung war eines klar: Die Situation, wie sie heute besteht, ist unhaltbar. Das Stimmvolk sagte gleichzeitig, dass es keinen neuen Strassentunnel in der Stadt möchte. Deshalb geht es darum, neue Lösungen zu entwickeln – das ist Politik, das ist das, was wir hier drin betreiben. Unser Ziel ist es, von einer autobahnähnlichen Hochleistungsstrasse mitten in einem Wohnquartier wegzukommen, hin zu einer Stadtstrasse, wie wir sie vielerorts kennen. Hier liegen mehr als zwei Spuren für den Autoverkehr nicht drin. Dafür muss

der Autoverkehr deutlich reduziert werden. Leider bekannte sich der Stadtrat in der Motionsantwort nicht eindeutig zu einer umweltgerechten Verkehrspolitik. Er verweist auf Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Verfassung des Kantons Zürich, wonach Kapazitätseingrenzungen auf Kantonsstrassen nur noch eingeschränkt möglich seien. Diese Aussage ist doppelt falsch: Der Satz in der kantonalen Verfassung widerspricht allen Bestimmungen aus übergeordneten Regelwerken, beispielsweise aus dem Umweltschutzgesetz, aber auch allen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Emissionen. In einem Rechtsmittelverfahren wäre eine direkte Anwendbarkeit dieses Verfassungsartikels auf ein einzelnes Projekt wohl nicht gegeben. Dazu kommt: Im Korridor Zürich-Nord nach Zürich-West oder von Winterthur nach Dietikon oder von Schwamendingen nach Altstetten gibt es heute zwei parallele Achsen. Der Bund baut aktuell die Nordumfahrung Zürich von vier auf sieben Spuren aus. Dies bedeutet eine massive Ausweitung der Leistungsfähigkeit im Ost-West-Verkehr und im Ziel- und Quellverkehr zwischen den Quartieren. Auch wenn der Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung wortlautgetreu angewendet würde, wäre es immer noch sinnvoll, den Verkehr auf die Autobahn zu verlegen und die dicht bebauten Wohnquartiere rund um den Rosengarten vom Durchgangs-, vom Ziel- und vom Quellverkehr zu entlasten. Statt den ganzen Verkehr auf einer tangentialen Achse möglichst lange durch die Stadt hindurch zu führen, wäre es schlauer, den nicht eliminierbaren Autoverkehr vom nächstgelegenen Anschlusspunkt in die Stadt zu leiten. Zweitens hat uns der Abstimmungskampf gezeigt: Bisher gingen wir in der städtischen Verkehrspolitik davon aus, dass Tramausbauten den Königsweg der Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Stadt darstellen. Wer sich jedoch vertieft mit dem Projekt auseinandersetzte sah, dass die tangentialen Funktionen des öffentlichen Verkehrs bereits von den bestehenden S-Bahnen erfüllt werden. Neue Tramlinien schaffen viele Probleme. Vor allem nehmen sie im städtischen Raum viel – vermutlich zu viel – Platz ein. Sie brauchen immer separate Spuren und bündeln den Verkehr auf ganz wenigen Achsen, damit sie rentabel betrieben werden können. Die Auswirkungen einer neuen Tramlinie konnte man beispielsweise an der Hardstrasse oder am Albisriederplatz beobachten. Dort hätte der Strassenraum massiv ausgeweitet werden müssen. Auch die bestens funktionierenden Buslinien 72 und 83 hätten aufgehoben werden müssen. Das heisst, dass ganz viele Direktverbindungen in die Quartiere weggefallen wären. Man hätte diverse Quartiere ersatzlos vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten. Drittens nehmen wir Folgendes aus der Abstimmung mit: Die Verdichtung verlangt eine Lösung der Lärmproblematik. Wir haben an der Rosengartenstrasse viele Orte, an denen innerhalb der bestehenden Bau- und Zonenordnung (BZO) noch eine Verdichtung möglich ist. Entlang der Buchegg- und der Hofwiesenstrasse möchte die Stadt sogar noch eine über die BZO von 2006 hinausgehende Verdichtung möglich machen. Damit dies überhaupt möglich ist, müssen endlich die Lärmprobleme gelöst werden. Die Antwort auf diese Fragestellung müssen wir in den kommunalen Richtplänen finden. Wenn es uns nicht gelingt, Siedlungsentwicklung und Lärmproblematik in Übereinstimmung zu bringen, werden wir das sehen, was aktuell andernorts in der Stadt Zürich passiert: Die Grossüberbauungen an der Bederstrasse, an der Winterthurerstrasse und am Brunaupark sind nicht bewilligungsfähig, weil die Stadt ihre Hausaufgaben im Lärmbereich schlicht noch nicht erledigt hat. Unser Fazit daraus: Eine Umorientierung der Verkehrspolitik am Rosengarten ist dringend. Die Stadt müsste jetzt rasch einen Meinungsbildungsprozess in Gang setzen, um eine umwelt-, klima-

und stadtverträgliche Verkehrsplanung und eine sozialverträgliche Quartierentwicklung zu ermöglichen. Wir brauchen jetzt endlich ein stadtverträgliches Projekt, mit dem wir die Diskussion über Artikel 104 der Kantonsverfassung führen können. Genau diesen Auftrag erteilen wir dem Stadtrat mit dieser Motion.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements zur Dringlichen Motion GR Nr. 2020/63 Stellung.

STR Richard Wolff: *In den meisten Positionen sehe ich die Situation genau gleich wie Markus Knauss (Grüne). Der einzige Unterschied ist, dass ich finde, dass für die Umsetzung dieser Anliegen keine Motion notwendig ist, sondern ein Postulat ausreicht. Dies ist mein einziger Antrag. Wir sind in der Verwaltung auch ohne Motion voll motiviert, einen Beitrag zu leisten, um Lösungen an der Rosengartenstrasse zu finden. Auch für uns ist klar, dass die jetzige Situation nicht tragbar ist. Auch wir erinnern uns sehr gut daran, wie Carmen Walker Späh nach der Abstimmung sagte, der Ball liege nun bei der Stadt. Das wollen wir wahrnehmen. Wir sind seit der Abstimmung daran, Massnahmen abzuklären, wie Verbesserungen an der Rosengartenstrasse erreicht werden könnten. Wir tun dies auf drei Stufen. Erstens prüfen wir die Machbarkeit, Durchsetzbarkeit und die Aus- und Nebenwirkungen einer allfälligen Einführung von Tempo 30. Das braucht seine Zeit. Zweitens sind wir daran zu eruieren, was hinsichtlich Fussgängerstreifen, Busspuren und Lichtsignalanlagen baulich nötig und was unter welchen Bedingungen machbar wäre. Ich nehme hierbei die Hindernisse, die uns der Kanton bezüglich der städtischen Verkehrsplanung in den Weg legt, eine Spur ernster als Markus Knauss (Grüne). Drittens geht es um das, was Sie in der Motion einen «umfassenden Meinungsbildungsprozess» nennen. Wir sind daran zu ermitteln, wie ein solcher Meinungsbildungsprozess organisiert werden muss, der am Schluss nicht wieder in einem Debakel und in einer Ablehnung durch das Stimmvolk endet. All diese Prozesse laufen im Moment auf Volltours und auch ohne Motion. Die Motion macht sie nicht schneller und wir brauchen auch nicht mehr Geld für die Umsetzung. Ein Postulat ist ausreichend.*

Simone Brander (SP) begründet das Dringliche Postulat GR Nr. 2020/65 (vergleiche Beschluss-Nr. 2233/2020): *Der Stadtrat wird mit diesem Postulat beauftragt zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Anwohnerinnen und Anwohner kurzfristig vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs besser geschützt werden können. Zu diesem Zweck ist eine breite Auslegeordnung aller möglichen und realisierbaren Massnahmen vorzunehmen. Im Abstimmungskampf waren sich alle einig darüber, dass es am Rosengarten nicht wie bisher weitergehen kann. Alle – von links bis rechts, Stadt und Kanton – beurteilten den heutigen Zustand mit der Überschreitung von Luft- und Lärmgrenzwerten als nicht mehr haltbar. Die Anwohnerschaft soll entlastet und die Situation im Quartier verbessert werden. Das Projekt mit Federführung beim Kanton wurde in der Volksabstimmung hochkant abgelehnt. Seither liegt die Federführung wieder bei der Stadt. Im letzten Jahr war es ruhig um die Rosengartenstrasse, es ist nichts mehr passiert. Deshalb ist nun der richtige Zeitpunkt für das Parlament klar zu sagen, dass es an der Rosengartenstrasse weitergehen soll, und einen Auftrag an den Stadtrat zu erteilen. Mit der Ablehnung des Tunnelprojekts tun sich viele Möglichkeiten auf, endlich etwas für die*

verkehrsgeplagte Bevölkerung am Rosengarten zu tun. Der Stadtrat soll heute den Auftrag bekommen, kurzfristige Massnahmen an die Hand zu nehmen. Ich bin selbstverständlich erfreut zu hören, dass schon etwas im Gange ist. Die Menschen in den betroffenen Quartieren haben es verdient, dass so schnell wie möglich etwas getan wird. Ich danke für eine breite Unterstützung des Postulats.

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 6. Mai 2020 gestellten Ablehnungsantrag zum Dringlichen Postulat GR Nr. 2020/65: *Ich bin sprachlos ob den Voten von Markus Knauss (Grüne) und STR Richard Wolff. Wie oft sprechen wir nun schon über die Rosengartenstrasse? Der Geschichte haftet ein sehr merkwürdiges Geschmäcklein an. Angefangen beim Budget: Da wurde Geld für ein Projekt für flankierende Massnahmen an der Rosengartenstrasse zurückgestellt. In der Kommission bedankt sich die Verwaltung euphorisch für Geld, da sie selbst nicht in der Lage war, Geld für ein Projekt einzustellen. Vorletzte Woche wurden die Vorstösse als dringlich erklärt. Letzte Woche bekamen wir eine Visualisierung der Zeitschrift Hochparterre. Heute kam ein Bericht im Tages-Anzeiger, in dem die wohlwollende Haltung von STR Richard Wolff zum Ausdruck kam. Visualisierungen sehen immer so schön aus, wie man sie sich gerade wünscht. Die Visualisierungen von Simone Brander (SP) sind unrealistisch. Und STR Richard Wolff will mit Busspuren und Fussgängerstreifen den Verkehr blockieren. Markus Knauss (Grüne) und Simone Brander (SP): Ein Nein zum Tunnel bedeutet kein Ja zu utopischen Ideen von Rot-Grün. Ganz im Gegenteil: Die Bevölkerung wollte den Status Quo. Im Vorstoss steht, das Projekt Rosengartentunnel sei nun vom Tisch und die Stadt könne wieder selbst Verkehrsmassnahmen planen. Man darf aber nicht vergessen: Die Stadt baut nicht besser als der Kanton. Die Stadt hat sich klar an übergeordnetes Recht zu halten und Artikel 104 der Kantonsverfassung gilt auch hier. Wir haben im Budget Geld eingestellt, bevor die Motion oder das Postulat überhaupt überwiesen wurden. Ausgerechnet die EVP macht hier mit, die ständig behauptet, sie wehre sich gegen einen Kapazitätsabbau. Zu den Forderungen: Erstens die flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung: Habt ihr ernsthaft das Gefühl, jemand fahre freiwillig durch die Stadt, um die Nordumfahrung zu umfahren? Der Verkehr auf der Rosengartenstrasse ist der Verkehr der Versorgung der Stadt Zürich. Zweitens zu den weiteren Massnahmen, um die Rosengartenstrasse zu entlasten: Wenn die Rosengartenstrasse vom Verkehr entlastet werden soll, wird dieser Verkehr einfach in ein anderes Gebiet verschoben und andere Einwohner werden mit zusätzlichem Verkehr belastet. Die Forderung, wonach diese Massnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Gentrifizierung haben sollen, ist eine der utopischsten. Ihr habt doch den Anwohnern der Weststrasse versprochen, dass die Mietpreise nicht steigen werden, wenn sie autofrei wird. Was ist passiert? Die Mietpreise schossen durch die Decke. Warum sollte dies bei der Aufwertung der Rosengartenstrasse anders sein? Genau das hat die Anwohner der Rosengartenstrasse beängstigt. Ihr müsstet den Leuten zuhören, statt mit Scheuklappen unrealistische, utopische Träume durchsetzen zu wollen. Die Aussagen in der Motionsantwort, die STR Richard Wolff erwähnte, sind schockierend. Diese Massnahmen werden vom Kanton unter Berücksichtigung des Artikels 104 der Kantonsverfassung nie und nimmer bewilligt werden. Sie würden auch das Gegenteil bewirken dessen, was ihr wollt. Wisst ihr, wie laut es wird, wenn ein Lastwagen mit Tempo 30 dieses*

steile Stück hochkriecht? Wisst ihr, wie viele Emissionen und Immissionen dies verursachen wird, wenn der Lastwagen wegen eines Lichtsignals oder Fussgängerstreifens im steilen Stück anfahren muss? Es macht den Eindruck, als soll hier einfach wieder mit allen Mitteln gegen den motorisierten Individualverkehr vorgegangen werden. Wir werden die Motion und das Postulat ablehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *STR Richard Wolff sagte uns heute einmal mehr, es werde auch ohne Motion gearbeitet. Trotzdem reicht es, mit Blick auf die zahlreichen Fristerstreckungen im Verkehrsbereich, mit den Fristen häufig nicht. In diesem Jahr gaben wir dem Stadtrat sogar einen Vorlauf von einem Jahr, bis wir zu einer Motion gegriffen haben. Ein Jahr ist für die Ausarbeitung eines solchen Projekts tatsächlich zu wenig. Aber ich möchte darauf hinweisen, dass das Desasterprojekt des Rosengartentunnels im stillen Kämmerlein geplant wurde. Im Jahr 2013 gab es eine Medienmitteilung darüber, dass etwas in Planung sei. Ein paar Jahre später gab es eine Weisung über das Projekt. Das damalige Planungsbüro brüstete sich damit, wie gut und wie geheim sie planen konnten. Der Stadtrat, der Regierungsrat, die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) waren in die Planung involviert. Diesem TED sollen wir nun zutrauen, mehrere Jahre im Stillen ein Projekt zu planen, mit dem wir zufrieden sind? Nach einem Jahr müsste man mindestens so weit sein, transparent den Stand der Dinge ausweisen zu können. Wenn man sich jetzt schon wieder sorgt, zu wenig Zeit hat, um die Bevölkerung zu involvieren, sage ich Ihnen: Ich glaube nicht, dass man wie beim letzten Projekt wieder ein paar Jahre an der Bevölkerung vorbeiplanen sollte. Wir müssen am Rosengarten zweigleisig fahren. Einerseits müssen wir darauf zielen, den Verkehr auf die Nordumfahrung umzuleiten. Andererseits müssen wir aber auch eine kurzfristige Lösung finden. Wenn wir dieses Thema nicht weiterbearbeiten, wird uns die Bevölkerung irgendwann einmal eine Volksinitiative um die Ohren schlagen. Ich bin gespannt, wie die Gerichte die sich widersprechenden Vorgaben aus der Gemeindeordnung und der Kantonsverfassung auslegen werden. Ich bin immer noch der Überzeugung, dass ein Verfassungsartikel nicht direkt angewendet werden kann. Damit wir dies vor Gericht testen können, bräuchte es aber endlich ein Projekt, das dem Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung widerspricht. STR Richard Wolff, haben Sie einmal den Mut, gegen diesen Verfassungsartikel zu planen, damit endlich ein Gericht entscheiden kann.*

Andrea Leitner Verhoeven (AL): *Mir gefiel die Anmerkung von STR Richard Wolff, wonach der Ball bei der Stadt liege. Nehmen wir das wörtlich. Eine Stadt, die ihre Probleme zu lösen hat, darf sich nicht länger einschüchtern lassen – der Stadtrat braucht etwas mehr Mut. Im Gegensatz zum Kanton hat die Stadt bereits Vorstellungen, wie ein möglicher Plan B aussehen könnte – mindestens einmal bezüglich der kurzfristigen Massnahmen, wie man auch in der Motionsantwort lesen konnte. Das Problem existiert schon lange. Mit dem Problem gibt es aber auch gefühlte 1001 Studien und Analysen zu allen Aspekten der Verkehrsberuhigung und ihren Auswirkungen. Daraus wird sich doch wohl etwas Konstruktives machen lassen. In der Motionsantwort schockierte mich, dass man nun wieder ganz am Anfang mit der Planung beginnen will. Im Votum von STR*

Richard Wolff tönte dies etwas anders. Zusätzlich gibt es einen Kreis von zahlreichen Stadtbewohnerinnen und -bewohnern, der sich schon lange mit dieser Thematik beschäftigt. Dadurch können Synergien aus dem Quartier und der Verwaltung genutzt werden. Mit der Motion GR Nr. 2020/63 kann der Stadtrat aktiv beim Kanton vorstellig werden – sie soll deshalb nicht in ein Postulat umgewandelt werden. Es gibt eine Art Legitimation, mittel- und langfristig Stadtreparatur zu betreiben. Die Bevölkerung der Stadt – deren Repräsentantinnen wir sind – will das. Das Postulat GR Nr. 2020/65 fordert Massnahmen, die das Leben und Wohnen an der Rosengartenstrasse kurzfristig erträglicher machen sollen. Diese sind relativ niederschwellig und daher auch schnell umsetzbar. Vor ein paar Jahren konnte man beobachten, dass dort nur noch Leute wohnten und ihre Geschäfte hatten, die sich keinen anderen Ort leisten konnten. Heute ist es so, dass fast alle dort eine Wohnung mit Handkuss nehmen würden – auch direkt an der Rosengartenstrasse. In den letzten Jahren wurden auch Wohnliegenschaften gebaut, in denen sich teure Wohnungen befinden. Damit möchte ich sagen: Früher hat der Verkehr die Wohnbevölkerung verdrängt. Heute ist wieder die Zeit des Rosengartens als Wohnquartier gekommen. Die Zeit für Hochleistungsstrassen mitten in der Stadt ist abgelaufen. Wir müssen den vielen Menschen, die dort wohnen und leben, gerecht werden und zwar mit Selbstverständlichkeiten: indem wir die Feinstaubwerte effektiv senken, den Lärm reduzieren und die Sicherheit im öffentlichen Raum erhöhen. Ein paar Lärmschutzwände reichen nicht aus. Wir sind für die Überweisung der Motion und des Postulats.

Andreas Egli (FDP): *Von der mehrheitlich links-grünen Gegnerschaft des damaligen Projekts Rosengartentunnel und -tram wurde versprochen, innerhalb eines Jahres ein Geburtstagsgeschenk zu präsentieren. Was wir nun präsentiert bekamen – auch portiert über die Zeitschrift Hochparterre – war sehr verhalten. Jede Tischbombe an einem Kindergeburtstag macht lauter «plopp». Die Rede ist von Tempo 30 und ein paar aufgepinselten Fussgängerstreifen. Das Ganze mit dem Endziel, dass weiterhin 30 000 Autos auf dieser Strasse verkehren. Wenn ich mit Anwohnenden in Wipkingen darüber spreche, die bis jetzt immer brav links-grün gewählt haben, sagen diese: Veräppeln kann ich mich selber. 30 000 Fahrzeuge täglich ist mehr, als wir im Gotthard haben. Es ist mehr als naiv zu erzählen, dass mit diesen Massnahmen eine stadtverträgliche Lösung erreicht werden könnte. Das Postulat GR Nr. 2020/65 unterstützen wir. Das ist das Minimum, das wir sowieso vom Stadtrat erwarten. Ich glaube nicht, dass Tempo 30 mit dem Antistau-Artikel in der Kantonsverfassung vereinbar ist. Diejenigen, die diese Lösung präsentiert haben, fordern die Reduzierung des Verkehrs um die Hälfte. Markus Knauss (Grüne) sagt, er sei gegen ein Tram und die Autofahrer, die von Zürich-Nord nach Zürich-West wollen, sollen über die Autobahn durch den Gubrist fahren. Ich bin perplex, wie man so argumentieren kann. Wenn es darum geht, die Mobilität zu reduzieren, möchte ich darauf hinweisen, dass die Mobilität ein Teil der Freiheit ist. Deren Einschränkung ist eine Freiheitsbeschränkung. Freiheit ist tatsächlich auch mit Verantwortung verbunden. Nur sprechen jene, die diese Einschränkungen wollen, nicht von Verantwortung, sondern von Haltung – nämlich konkret von ihrer Haltung. In dem Moment, in dem sie hier die Mehrheit haben, geht es schlicht um Macht. Mit anderen Worten zwingen sie die Leute mit ihrer Macht zum Umdenken. Mir persönlich wäre es lieber,*

wenn wir unsere Möglichkeiten als urbanes Zentrum nutzen und die Mobilität umweltfreundlicher gestalten würden, statt einfach die Freiheit einzuschränken. Die heute prä-sentierete Lösung ist eine Karikatur und wird dem Problem in keiner Weise gerecht. Wenn wir lösungsorientiert unterwegs wären, sollten wir uns ein Beispiel nehmen am Postulat GR Nr. 2020/499, das von Hans Dellenbach (FDP) und Sebastian Vogel (FDP) eingereicht wurde. Es beginnt damit, dass man die Bucheggstrasse untertunneln würde. Es sind Ideen vorhanden, die klar über das heute Diskutierte hinausgehen.

Johann Widmer (SVP): Gottfried Keller könnte hier seine Novelle über Seldwyla erwei-tern. Gewisse Vertreter dieses Gemeinderats missachten den Volkswillen. Der Stadtrat hat die Rechtslage richtig erkannt. Wenn an kantonalen Strassen etwas verändert werden soll, braucht es eine Bewilligung durch den Regierungsrat. Die Antistau-Initiative gilt auch für die Stadt. Die Lösungsansätze der Linken sind Schikanen durch Busspuren, Fussgängerstreifen und Tempo 30. Dies resultiert garantiert in mehr Stau und wider-spricht der Antistau-Initiative. Es soll hier wieder einmal viel Geld ausgegeben werden für etwas, das nur ein Ziel hat, nämlich, die verquere Verkehrs-ideologie der Linken und Grünen zu zementieren. Interessanterweise wird hier nur die Form, nicht aber der idioti-sche Inhalt der Vorstösse diskutiert. Ich mache den Inhalt nun zum Thema: Ihr foutiert euch um den Volkswillen, zieht euer Ding mit Gewalt durch und ruft sogar zu Ungehorsam gegen die Kantonsregierung auf. Ihr Sozialen seid asozial, denn ihr schikaniert den Bürger vom Land und der Agglomeration. Der Bürger vom Land zahlt Steuern und finan-ziert eure teuren Sozialexperimente mit. Auch das staatspolitische Verständnis ist son-derbar. Da euch der Gang durch die Institutionen gelungen ist, ist es nicht auszuschlies-sen, dass sich noch linke Advokaten finden lassen, die auf juristischem Weg den Wäh-lerwillen weiter mit Füßen treten. Die Problemlösung wäre einfach, nämlich nichts zu tun. Das kostet nichts, nützt am meisten und die Autos, die Elektrofahrzeuge und die Zubringerlastwagen haben ihren Platz. Die Stadt kann der Umgebung nicht immer ihren Willen aufzwingen. Die Stadt hat dem restlichen Kanton einen Dienst zu leisten und ge-wisse Opfer zu bringen. Sie schreiben, alle Einfahrtsstrassen sollen gleich sein – da sind wir uns einig. Die Kapazitäten beispielsweise am See und in der Brunau sollen aus-gebaut werden. Ihr betreibt eine Abschottungspolitik und verliert das Gesamtkonzept des Kantons aus den Augen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Ich habe für die ganze Übung nur Schulterzucken und Kopfschütteln übrig. Es ist ein hoffnungsloser, ideologischer Fall. Der Stadtrat will die Motion nicht, weil er sie sowieso umsetzen will. Es ist nicht so, dass die Ablehnung des Rosengartentunnels diese Vorstösse bewirkt hat. Es ist genau umgekehrt: Man wollte in gewissen Kreisen den Rosengartentunnel ablehnen, damit man danach diese Vorstösse lancieren kann. Was uns hier als Massnahmen vorgeschlagen wurde, wurde bereits vor der Abstimmung diskutiert. Das ist der Beleg dafür, dass man von vornherein diese Massnahmen wollte, um den Verkehr noch weiter zu behindern. Dann opfert man auch das Wohl der Quartierbevölkerung gern, wenn es dazu dient, die ideologische, fun-damentalistische Linie durchzusetzen. Tempo 30, Lichtsignale, Busspuren, Fussgänger-streifen – es ist klar, dass das nur zu einer einzigen Blockade führt. Man will nicht nur den Verkehr verhindern, sondern auch die Mobilität reduzieren, wie das Andreas Egli (FDP) gut ausgeführt hat. Die ganze rot-grüne Ideologie basiert darauf, dass man die

Menschen bevormunden und ihnen die Freiheit nehmen will. Das sind hochgradig ideologische Denkmuster, denen alles untergeordnet wird. Das schlägt auch bei der Klimapolitik durch. Weil das so ideologisch festgefahren ist, ist diese Art von Politik für mich unglaublich unwürdig.

Ernst Danner (EVP): *Beim Rosengarten geht es um Umweltqualität und um Verkehr. Wir hatten den Konflikt, der hier aufbricht, auch parteiintern. Die Kantonalpartei hat grossmehrheitlich für den Rosengartentunnel gestimmt, während die Stadtpartei ihn ebenso grossmehrheitlich ablehnte. Erstaunlicherweise sagten in der Volksabstimmung sämtliche Gemeinden Nein. Wir haben danach an einer Mitgliederversammlung versprochen, dass wir uns für flankierende Massnahmen einsetzen werden – die Anwohner haben ein Recht auf Milderung. Die Idylle auf der Visualisierung der Zeitschrift Hochparterre ist Schönfärberei. Auch wenn 30 000 Lastwagen durchfahren, ist das noch lange keine gute Wohnlage und die Angst vor Gentrifizierung ist nicht berechtigt. Aber wir haben die Chancen, kleine Verbesserungen vorzunehmen, nur schon durch Fussgängerstreifen, ein paar Bäume oder die Bevorzugung des ÖV. Zum Hauptfaktor der Einwände, der Kapazität: Beim Bahnhofplatz wurde immer gewarnt, dass der Verkehr zusammenbrechen werde, wenn dort ein Fussgängerstreifen gemacht wird. Das ist aber nicht eingetroffen. Auch am Rosengarten kann das Gesamtsystem Verkehr optimiert werden, damit der Verkehrsfluss auf dem nötigen Niveau möglich ist. Die EVP möchte nicht grundsätzlich den Individualverkehr verhindern. Wir wollen aber ein vernünftiges Verhältnis zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr, von Anwohnerschutz und Verkehrsbedürfnissen. Aus diesen Gründen werden wir den beiden Vorstössen mit Überzeugung zustimmen.*

Ronny Siev (GLP): *Vorhin wurde gesagt, die Freiheit werde eingeschränkt. Dabei ist immer die Frage: Wessen Freiheit? Es gibt die Freiheit des Autofahrers, aber es gibt noch andere Leute wie Anwohner, Velofahrer und ÖV-Benutzende. Ich fahre mit dem Velo die Rosengartenstrasse hinunter, was sicher nicht ganz ungefährlich ist. Die meisten Velofahrer, die von Unterstrass oder Zürich-Nord in Richtung Industrie oder Albisrieden fahren, machen einen riesigen Umweg, weil der Rosengarten für Velos sehr ungeeignet ist. Wenn man die Velofahrer und die Anwohner ernst nehmen will, ist die Beruhigung, wie sie in der Motion steht, sicher der richtige Weg. Die ganze Strasse hat keine Aufenthaltsqualität und Gestank und Schadstoffe sind ein grosses Problem. Dies kann auch gesundheitliche Folgen wie Herz-Kreislauf-Probleme oder Atemwegserkrankungen haben. Das müssen wir angehen und deshalb müssen wir sowohl die Motion wie auch das Postulat überweisen. Bald steht das 50-Jahre-Jubiläum der Rosengartenstrasse an. Das können wir aber nicht feiern, sondern das Ziel ist es, die Situation in Wipkingen zu verbessern.*

Dr. Mathias Egloff (SP): *Als der Kreis 10 das Projekt Rosengartentunnel mit 75 Prozent Nein-Stimmen abgestraft hatte, dachte ich, es sei nun klar: Es muss etwas anderes kommen als in den letzten fünfzig Jahren. Dass der Kanton die Finger nicht krumm macht, hat mich nicht überrascht. Aber von der Stadt hätte ich schon mehr Ideen oder Ansätze erwartet – Fehlanzeige. Ich zweifle nicht an der Motivation von STR Richard*

Wolff, sein Personal hat mich aber noch nicht davon überzeugt, dass sie vorwärts machen wollen. Diese Untätigkeit angesichts des Lärms, des Feinstaubs, der Quartierspaltung und der Klimaschädlichkeit wurde nicht von der städtischen Verwaltung beendet. Es waren auch nicht die vielen Ressourcen, die durch den Projektabbruch auf eine Neuplanung mit neuen Rahmenbedingungen gelenkt wurden. Es brauchte einen Vorstoss aus dem Gemeinderat, damit eine neue Diskussion beginnen kann. Simone Brander (SP) aus Wipkingen tat sich mit einem ehemaligen Stadtrat aus dem gleichen Quartier zusammen und arbeitete mit Städteplanern und Verkehrsfachleuten aus dem Kreis 10 einen Vorschlag aus. Darin sind nicht nur Vorschläge enthalten, was getan werden könnte, sondern auch, warum es so getan werden sollte. Diese Gruppe hat also mehr geliefert als die ganze Verwaltung des TED. Meiner Meinung nach ist das ein plausibler Vorschlag, der jene Themen auf den Tisch legt, die zu reden geben. Man muss es Simone Brander (SP) hoch anrechnen, dass sie sich nicht auf dem Abstimmungserfolg ausgeruht hat. Auch in der Freude über die eingesparten 12 Milliarden Franken vergass sie nicht, dass die Anwohnerinnen und Anwohner der Rosengartenstrasse immer noch dem gleichen ungesetzlichen, gesundheitsschädlichen Lärm ausgesetzt sind und dass sie in ihren Wohnungen immer noch den gleichen ungesetzlichen, gesundheitsschädlichen Feinstaub haben. Das Quartier wird nach wie vor durch die Strasse durchschnitten. Die Sanierung des Altlastenproblems wird das sein, woran wir einmal gemessen werden. Ich danke Simone Brander (SP) und den Rosengärtnerinnen für die grosse und gute Arbeit. Nun ist es an uns: Fangen wir an, jetzt an diesem Schandfleck zu pickeln.

Simone Brander (SP): *Der Artikel 104 der Kantonsverfassung wurde mehrmals erwähnt. Dieser sei übergeordnetes Recht und man müsse sich daran halten. Es gibt aber auch noch anderes übergeordnetes Recht, an das man sich halten muss – beispielsweise das Pariser Klimaabkommen, mit dem sich die Schweiz verpflichtete, eine deutliche Reduktion der Treibhausgase zu erreichen. Ein Drittel der Treibhausgase stammt aus dem Verkehr. Es wurde erwähnt, dass eine Reduktion des Autoverkehrs eine Beschränkung die Freiheit anderer Menschen sei. Das scheint mir ein merkwürdiges Verständnis von Freiheit. Wenn wir heute das Klimaproblem nicht entschlossen angehen, werden wir die Freiheit der zukünftigen Generationen enorm einschränken. Es ist kein Menschenrecht, mit dem Auto andere Menschen mit Lärm und Dreck zu belasten. Es ist auch kein Menschenrecht, ein Sicherheitsrisiko für sie darzustellen, wie es die vielen Unfälle am Rosengarten sind. Die erwähnten Negativfolgen schränken die Freiheit von Menschen ein, beispielsweise durch eine Beeinträchtigung der Gesundheit. Zum zweiten Thema der Gegnerschaft, wonach niemand freiwillig über den Rosengarten durch die Stadt fahre: Es ist immer noch so, dass die Route über den Rosengarten durch die Stadt schneller ist als der Weg über die Nordumfahrung. Nun wird die Nordumfahrung unter Einsatz von viel Geld und Ressourcen ausgebaut. Das Ziel einer Umfahrung ist es, dass die Stadt umfahren wird. Damit die Quartiere möglichst von den negativen Folgen des Verkehrs entlastet werden, ist jeweils der kürzeste Weg von der Umfahrung in die Stadt hinein zu wählen. Nutzen wir die Chance des Ausbaus der Nordumfahrung, um die Kapazität auf der Rosengartenstrasse zu reduzieren. Nur so kann der Rosengarten aufblühen.*

Michael Schmid (FDP): Das ist eine hochinteressante Debatte. Es ist schade, dass die Motion und das Postulat gemeinsam beraten werden, denn die beiden Vorstösse bringen zwei ganz unterschiedliche Sachverhalte zum Ausdruck. Das Postulat ist schlicht und einfach ein Misstrauensvotum des Gemeinderats an die Adresse des Stadtrats. Wir werden es unterstützen, da es eine absolute Selbstverständlichkeit zum Ausdruck bringt, nämlich, dass die Regierung und die Verwaltung dazu da sind, die Anwohnerinnen und Anwohner vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs zu schützen. Noch viel aufschlussreicher ist die Motion. Das ist die Bankrotterklärung der rot-grünen Verkehrspolitik. Wie absurd ist die Forderung, den Verkehr von Zürich-Nord nach Zürich-West zukünftig über den Gubrist zu lenken? Die Rosengärtnerinnen gehen davon aus, die heute 50 000 Autobewegungen pro Tag langfristig auf 30 000 reduzieren zu können. An der hochinteressanten und teils tragisch-komischen Online-Podiumsdiskussion vom 25. Januar 2021 zum Rosengarten wurde die Wehntalerstrasse erwähnt. Am Zehntenhausplatz kann die Wehntalerstrasse auch nicht überquert werden, dort hat es eine Unterführung. Wenn das das Vorbild und die Lösung von rot-grüner Verkehrspolitik sein soll, sind sie wirklich am Ende. Sie müssten zur Kenntnis nehmen, dass mehr als 90 Prozent des Verkehrs, der über den Rosengarten geht, entweder rein innerstädtisch oder Ziel- und Quellverkehr ist. Mobilität ist ein Bedürfnis und steht letztlich auch für die Urbanität einer Stadt. Was Sie hier mit alternativen Fakten und alternativer Physik erreichen wollen, sind Luftschlösser, die schlussendlich die Bevölkerung täuschen. Es ist zu hoffen, dass diese das bei den nächsten Wahlen erkennt.

Michael Kraft (SP): Vor zwei Jahren hatte ich mich zum Projekt Rosengartentunnel geäussert, weil es städtebaulich und verkehrspolitisch schlicht ungenügend war. Schon damals forderte die SP Kreis 10 wirksame Sofortmassnahmen wie Temporeduktionen, oberirdische Zebrastreifen oder durchgängige Velomassnahmen. Vor ziemlich genau einem Jahr hat dies die Zürcher Stimmbewölkerung auch so gesehen und den Tunnel deutlich abgelehnt. Die Massnahmen lassen weiter auf sich warten. Es ist nichts passiert, ausser, dass der Verkehr weiterhin durch unser Quartier braust und es zerschneidet und dass die Lärm- und Luftreinhaltegrenzwerte weiterhin überschritten werden. Die SP Zürich 10 äussert sich in ihrer Medienmitteilung deshalb ganz klar: Es braucht rasch mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr, es braucht mehr Grünraum. Die Menschen müssen vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs geschützt werden. Mittelfristig muss in Hinblick auf den Ausbau der Nordumfahrung der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr auf der Rosengartenachse reduziert und die Strasse stadtverträglich umgestaltet werden. Nur so lassen sich die Situation im Quartier verbessern und die auf kantonaler und städtischer Ebene gesetzten Klimaziele erreichen. Es gibt einige Providurien in unserer Stadt. Die heutige Rosengartenstrasse ist wohl das hässlichste und lebensfeindlichste davon. Es ist höchste Zeit, dass sich das ändert und die Stadt jetzt wirkungsvolle Massnahmen an die Hand nimmt. Stimmen Sie der Motion und dem Postulat zu.

Markus Knauss (Grüne) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.



11 / 11

Die Dringliche Motion wird mit 80 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3508. 2020/65

Dringliches Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion sowie der Parlamentsgruppe EVP vom 26.02.2020:

Besserer Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Dringliche Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2020/63, Beschluss-Nr. 3507/2021

Simone Brander (SP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2233/2020).

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 6. Mai 2020 gestellten Ablehnungsantrag.

Das Dringliche Postulat wird mit 87 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat