


199. Sitzung, Montag, 4. Februar 2019, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Yvonne Bürgin (CVP, Rüti)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

 – Ratsprotokoll zur Einsichtnahme *Seite 12792*
4. Meliorationen: Bericht über werterhaltende Massnahmen

 Dringliches Postulat Stefan Schmid (SVP, Nieder-
glatt), Martin Haab (SVP, Mettmenstetten) und
Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) vom 17.
Dezember 2018

 KR-Nr. 396/2018, RRB-Nr. 27/16. Januar 2019
(Stellungnahme) *Seite 12793*
5. Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits

(Ausgabenbremse)

 Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember
2016 und geänderter Antrag der Kommission für
Planung und Bau vom 3. Juli 2018

 Vorlage 5326a (gemeinsame Eintretensdebatte mit
Vorlage 5396) *Seite 12793*
6. Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr – Rosengartentram und Rosengartentunnel»

 Antrag des Regierungsrates vom 27. September
2017 und geänderter Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018

 Vorlage 5396a (gemeinsame Eintretensdebatte mit
Vorlage 5326) *Seite 12793*

Verschiedenes

- Nachruf *Seite 12820*
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der Grünen zum Klimaschutz *Seite 12820*
 - Fraktionserklärung der GLP zum Klimaschutz.. *Seite 12821*

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Ich bitte Sie, nun zuzuhören, damit ich dann nicht 100 Mal gefragt werde, wie der Ablauf heute ist: Wir behandeln die Geschäfte 2 und 3 circa um 11.15 Uhr, weil Regierungsrat Ernst Stocker erst dann hier sein kann. Und an der Nachmittagssitzung beginnen wir mit Traktandum 7. Jetzt behandeln wir Traktandum 1, dann Traktandum 4 und anschliessend Traktandum 5. Traktandum 5 ist der Rosengarten (*Vorlage 5326, Projekt Rosengarten tram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits*).

Sind Sie mit der Geschäftsliste einverstanden? Das ist der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen***Ratsprotokoll zur Einsichtnahme***

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 195. Sitzung vom 14. Januar 2019, 8.15 Uhr

4. Meliorationen: Bericht über werterhaltende Massnahmen

Dringliches Postulat Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Martin Haab (SVP, Mettmenstetten) und Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) vom 17. Dezember 2018

KR-Nr. 396/2018, RRB-Nr. 27/16. Januar 2019 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das dringliche Postulat 396/2018 ist überwiesen. Es geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert eines Jahres.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 3. Juli 2018

Vorlage 5326a (gemeinsame Eintretensdebatte mit Vorlage 5396)

6. Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr – Rosengartentram und Rosengartentunnel»

Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018

Vorlage 5396a (gemeinsame Eintretensdebatte mit Vorlage 5326)

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Zum Vorgehen: Sie haben am 20. August 2018 für die beiden Geschäfte gemeinsame Eintretensdebatte beschlossen. Wir werden diese also gemeinsam in der Eintretensdebatte diskutieren und anschliessend getrennt voneinander behandeln. Bei Eintreten auf die beiden Vorlagen werden wir zuerst die erste Lesung des Rosengarten-Verkehrsgesetzes, Teil A der Vorlage 5326 behandeln, danach die Vorlage 5396a, Richtplan. Die Schlussabstimmung zur Richtplanvorlage erfolgt nach der Schlussabstimmung über

die Gesetzesvorlage 5326, also nach der zweiten Lesung. Abschliessend befinden wir über den Rahmenkredit, Teil B der Vorlage 5326. Sie sind mit dem Vorgehen einverstanden.

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Kommissionen für Planung und Bau, KPB, und für Energie, Verkehr und Umwelt, KEVU, haben die Beratungen zum Rosengartenprojekt nach einem Jahr intensiver Arbeit abgeschlossen. Die KEVU ist verantwortlich für den Richtplan, Vorlage 5396a, und den Mitbericht zur Gesetzes-/Kreditvorlage, Vorlage 5326a, dort insbesondere zum Teil öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr. Die KPB war federführend für die Gesetzes-/Kreditvorlage 5326a verantwortlich.

Die Kommissionen haben einen gemeinsamen Augenschein vor Ort vorgenommen. Die KPB hörte neben der städtischen Exekutive auch die betroffenen Quartiervereine und die «IG Westtangente plus» an. Ich werde nun vor allem zur Gesamtvorlage 5326a sprechen, für den Richtplan wird die Präsidentin der KEVU (*Rosmarie Joss*) sprechen. Sie wird auch gewisse gesamtverkehrliche Aspekte der Vorlage 5326a hervorheben, da die KEVU zu diesem Aspekt der Vorlage, wie bereits erwähnt, Mitbericht hatte.

Die Mehrheit der KPB stimmt dem Rosengarten-Projekt gemäss Vorlage 5326a zu: Die lang andauernde, mehr als unbefriedigende Situation des immissionsgeplagten, geteilten Stadtquartiers an der Rosengartenstrasse wird mit dem Projekt nachhaltig verbessert. Die vorliegende Lösung berücksichtigt die Bedürfnisse von öffentlichem Verkehr und Strassenverkehr gleichermassen und sichert dieser wichtigen überregionalen Verbindung eine immissionsarme Zukunft.

Die Mehrheit beantragt, dass in der zweispurigen Tunnelröhre zwischen dem Bucheggplatz und der Hirschwiesenstrasse eine Mittelspur gebaut wird. Diese erhöht die von den anschliessenden Knoten bestimmte Kapazität des Tunnels nicht, die Sicherheit hingegen massgeblich. Sie bietet im Falle von Unfällen oder Unterhaltsarbeiten Gewähr, dass der motorisierte Individualverkehr (*MIV*) in solchen Situationen nicht an der Oberfläche zirkuliert. Der Bau der Mittelspur bedingt eine Krediterhöhung von 70 Millionen Franken auf nun insgesamt 1100 Millionen Franken.

Die Mehrheit ist sich bewusst, dass die Lösung am Rosengarten einen hohen finanziellen Betrag erfordert und dass beim heutigen Projektstand auch noch nicht alle Fragen – etwa die nach der Gestaltung der Tunnelportale – abschliessend beantwortet werden können. Für

die Tunnelportale soll aber mit einem Wettbewerb eine möglichst quartierverträgliche Lösung gefunden werden. Die Chancen dieses Projektes müssen nach Meinung der Mehrheit heute genutzt werden, sonst wird sich für weitere Jahrzehnte nichts bewegen.

Die Minderheit der KPB lehnt das Projekt ab: Hauptpunkt der Kritik ist, dass trotz Klimawandel weiterhin auf die Strasse als massgeblichen Verkehrsweg der Zukunft gesetzt werde. Das Rosengartenram trage angesichts des Tunnels, der die Kapazität durch die beantragte Mittelspur für den motorisierten Individualverkehr erhöhe, nicht zu einer zukunftsorientierten Lösung bei. Die Minderheit befürchtet weiter, dass die neue West-Ost-Strassenverbindung Mehrverkehr anziehen und das Durchfahren der Stadt attraktiver machen wird. Zudem sei das Kosten-/Nutzenverhältnis des Projektes sehr schlecht: Der 600 Meter lange beruhigte Strassenabschnitt koste nach dem Willen der Mehrheit letztlich 1100 Millionen Franken, wobei die Tunnelportale die Quartierentwicklung weiterhin stark negativ beeinflussen würden.

Ich komme nun noch zu den Änderungen im Gesetz, die die KPB gutgeheissen hat:

Paragraf 3, Absatz 4 neu: Die Kommission möchte einstimmig ein gemeinsames Monitoringkonzept von Stadt und Kanton im Gesetz verankern.

Paragraf 7 neu: Die Kommission will einstimmig festgehalten wissen, dass der Kanton auf ein begründetes Gesuch der Stadt Zürich hin für das Gebiet zwischen Albisriederplatz und Milchbuck eine oder mehrere Planungszonen im Sinne von Paragraf 346 PBG (*Planungs- und Baugesetz*) festzulegen hat.

Nun beantrage ich Ihnen im Namen der Mehrheit der Kommission für Planung und Bau, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wie bereits vom KPB-Präsidenten erwähnt, hat sich neben der KPB auch die KEVU intensiv mit dem Rosengartenprojekt beschäftigt. Die KEVU war verantwortlich für den Richtplan, die Vorlage 5396a, und im Rahmen des Mitberichts für das Gesamtprojekt für die Bereiche «Gesamtverkehr» und «öffentlicher Verkehr», also konkret das Rosengartenram. Entsprechend möchte ich im Eintretensvotum für die KEVU das Votum des KPB-Präsidenten um die Aspekte «Gesamtverkehr» und die Richtplanvorlage ergänzen.

Zum Gesamtverkehr und zum ÖV: Allgemein muss man sagen, dass

die Rosengartenstrasse eine der meist befahrenen Strassen der Schweiz ist. Heute sind es 56'000 Fahrten pro Tag an der Rosengartenstrasse, das ist dreimal mehr, als wir an einem normalen Tag am Gotthard sehen. Sie durchschneidet die betroffenen Quartiere und bringt massive Emissionen. Die Rosengartenstrasse ist als Transitachse eigentlich unbedeutend. Lediglich 6 Prozent des Verkehrs kommen von ausserhalb der Stadt Zürich und gehen nach ausserhalb der Stadt Zürich. Der dominierende Anteil ist der Verkehr, der das Ziel oder die Quelle in Zürich hat, aber von ausserhalb der Stadt kommt oder dorthin geht. Es verbleibt etwa ein Drittel Verkehr, der sich innerhalb der Stadt Zürich bewegt.

Die vorgeschlagene Lösung versucht, eine verkehrstechnische Gesamtschau zu machen. Die Lösungen der Vergangenheit hatten entweder nur den Aspekt des motorisierten Verkehrs – hier möchte ich den Waidhaldetunnel erwähnen – oder des öffentlichen Verkehrs – hier ist das Rosengartentram zu erwähnen, das aber ohne Anpassungen für den Strassenverkehr geplant worden wäre – im Blick. Diese Ansätze haben bis anhin weder in der Bevölkerung eine Mehrheit gefunden noch eine für den Gesamtverkehr befriedigende Lösung dargeboten. Das jetzige Projekt versucht, die folgende Zielsetzung zu erreichen: Einerseits soll der Autoverkehr in einen Tunnel unter den Boden, damit oberirdisch Platz herrscht für zwei neue Tramlinien, die zwischen Milchbuck und Albisriederplatz die Stadt Zürich im Tramnetz verbinden sollen. Sie sollen das Quartier entlasten und dieses soll massiv an Lebensqualität gewinnen, da es vom Durchgangsverkehr befreit wird. Die oberirdische Strasse soll nur noch eine Quartiererschliessung sein.

Die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs der Achse soll mit der geplanten Vorlage weder erhöht noch reduziert, sondern insgesamt beibehalten werden. Mit dem geplanten Tram kann die Kapazität des öffentlichen Verkehrs auf wirtschaftliche Weise und in absehbarer Zeit realisiert und massiv erhöht werden. Neue notwendige Tangentialverbindungen im Tramnetz werden so ermöglicht, der Knoten HB (*Hauptbahnhof*) kann entlastet werden, da der Knoten HB bekannterweise heute nicht mehr relevant ausgebaut werden kann.

Was hat die KEVU in ihrer Beratung des Rosengartentunnels speziell angeschaut? Einerseits haben wir sehr stark geschaut, woher der heutige Strassenverkehr kommt und wohin er geht. Und wie soll dies nach den Prognosen in der Zukunft aussehen? Weiter haben wir natürlich die neuen Tramlinien über den Rosengarten unter die Lupe genommen. Insbesondere haben wir auch die Anordnung am Albisriederplatz sehr im Detail angeschaut.

Nun zum Richtplan: Der aktuelle Verkehrsrichtplan sieht den Waidhaldetunnel im Bereich des Strassenverkehrs vor. Ein Rosengarten-tram für den öffentlichen Verkehr existiert nicht. Das heisst, ohne die Richtplanänderung widerspricht die Gesetzesvorlage dem aktuellen Richtplan, da es dort einen Tunnel für den Strassenverkehr gibt, der nicht mehr realisiert werden soll, aber dafür fehlen der neue Tunnel und das Tram. Das heisst, beim Strassenverkehr wird im Richtplan der Waidhaldetunnel gestrichen und neu durch den Rosengartentunnel ersetzt. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird die bereits realisierte Tramverbindung Hardbrücke gestrichen und dafür das neue Rosengarten-tram hinzugefügt.

Wie wir bei der Limmattalbahn und deren Depot gelernt haben, ist es zwingend notwendig, dass der Richtplan spätestens zusammen mit der Kreditvorlage behandelt wird. Dieser Forderung wird nun entsprochen, da wir nun den Richtplan und die Kreditvorlage gemeinsam beraten, deshalb auch die gemeinsame Beratung im Rat.

Die KEVU-Mehrheit beantragt Ihnen, auf die Richtplanvorlage einzutreten und damit das Rosengartenprojekt zu ermöglichen. Es gibt aber einen Minderheitsantrag auf Nichteintreten und einen Minderheitsantrag auf Rückweisung. Die Minderheit für Nichteintreten lehnt das Rosengartenprojekt grundsätzlich ab, da es laut ihr keine zukunfts-trächtige Lösung ist und letztendlich noch für 1 Milliarde dasteht. Es ist in ihren Augen auch ein unnötiges Projekt.

Der Minderheitsantrag auf Rückweisung geht in eine etwas andere Richtung. Wie die andere Minderheit möchte man keinen Rosengarten-tunnel für den Strassenverkehr, möchte aber im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine komplett andere Lösung. Es ist der Wunsch, kein Tram zu erstellen, sondern eine neue U-Bahn. Konkret soll es eine unterirdische Verbindung des ÖV zwischen dem Bahnhof Altstetten und Bahnhof Oerlikon geben, mit Haltestellen an der Hardbrücke und bei der Universität Irchel.

Die KEVU-Mehrheit findet die vorliegende Vorlage zielführend und eine U-Bahn keine valable Alternative, um die heutigen Probleme in absehbarer Zeit lösen zu können. Die KEVU-Mehrheit beantragt Ihnen deshalb, dem Rosengarten-Projekt zuzustimmen und auf die Richtplanvorlage einzutreten. Herzlichen Dank.

Minderheitsantrag von Thomas Wirth, Theres Agosti, Jonas Erni, Esther Guyer (in Vertretung von Martin Neukom), Andrew Katumba (Vorlage 5326a):

I. Auf die Vorlage (Teile A und B) wird nicht eingetreten.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich glaube, wenn wir hier zuerst jetzt einmal über dieses Projekt zu sprechen beginnen, müssen wir über das Geld sprechen. Im Dezember in der Budgetdebatte hiess es von einer Partei noch: Wir dürfen nicht so viel investieren. Sie schlug sogar vor, 5 Prozent sämtlicher Investitionen herauszustreichen, weil der Kanton so viel Geld ausgeben. Dort wurde Ihnen empfohlen, Sie sollten doch die Projekte anschauen und diese streichen, statt einfach generell 5 Prozent zu streichen. Nun, das Geschwätz vom letzten Dezember interessiert Sie heute nicht mehr. Bereits beim Kasernenareal waren Sie bereit, zusätzlich Millionen auszugeben, und heute möchten Sie 1,1 Milliarden Schweizer Franken aus dem Fenster schmeissen. Wobei, es werden nicht 1,1 Milliarden sein, dazu kommt mindestens noch die Teuerung, die ja bereits im Gesetz vorgesehen ist. Aber es muss uns auch bewusst sein: Diese 1,1 Milliarden, das sind nicht die wahren Kosten, die entstehen, denn diese werden wir erst kennen, wenn die Projektierung abgeschlossen ist. Es ist eine Schätzung, die einmal erstellt wurde, was man machen könnte. Hier drin im Kantonsrat haben wir bereits Erfahrungen mit solchen Konstrukten: Auch beim PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) hat man ein Gesetz gemacht und irgendeine Kostenschätzung vollzogen und dann anschliessend geplant und projektiert und festgestellt, dass es viel teurer war. Damals war der Kompromiss: Man hat das Projekt zurückgestuft und gesagt, es dürfe nur so viel kosten, wie mal vorgesehen.

Wenn wir jetzt hier dasselbe machen, das heisst wir bewilligen ein Gesetz mit 1,1 Milliarden, dann kommt die Projektierung, die 1,3 Milliarden kostet. Wo streichen wir diese 200 Millionen? Machen wir dann den Tunnel ein bisschen weniger hoch? Lassen wir eine Spur weg? Bauen wir ein Portal nicht? Oder was machen wir? Das ist alles nicht realistisch. Und im Endeffekt müssen wir sagen: Dieses Konstrukt ist grundsätzlich ungeeignet. Es wäre viel, viel sinnvoller, die Stadt würde den Tunnel planen und ganz normal abwickeln und dann mit einem Objektkredit vorstellig werden, den wir dann genehmigen können. Oder wir erhöhen die Beiträge an die Stadt für den Unterhalt der Staatsstrassen. Wenn die Stadt will – und das wird hier in diesem Gesetz ja suggeriert –, dann ist es kein Problem, dann wird sie es auch machen, dann muss der Kanton es nicht machen, es braucht hier also keine Änderungen. Wenn wir das anschauen, dann können wir nur schon aus finanziellen Gründen sagen: So geht es nicht.

Demgegenüber stehen jetzt drei mögliche Nutzen, die erwähnt werden: Einerseits die Lärmreduktion und die Verbesserung der Luftqualität am Rosengarten, eine Stadtreparatur an dieser durchaus auch von meiner Seite eingestandenen hässlichen Achse, die sich durchs Quartier schlägt, und eine Verbesserung des ÖV.

Schauen wir diese drei positiven Nutzen also einmal an, zuerst den Lärm: Beim Lärm haben wir am Rosengarten tatsächlich massive Grenzwertüberschreitungen der Lärmbelastung, man muss dort etwas machen. Aber diese Grenzwerte gelten bereits seit 1987, also man hätte schon längst etwas machen müssen. Und jetzt irgendwie etwas zu beschliessen, das allenfalls irgendwann in den 2030er Jahren einmal zu einer Entlastung führt, kann nicht die tatsächliche Option sein. Und dann müssen wir auch sehen: Wir haben im Kanton Zürich 700 Kilometer Strassen, die noch lärmsaniert werden müssen. Hier am Rosengarten bauen wir nun an einer einzigen Strasse, die lärmsaniert werden muss. Und es kostet uns mindestens 1 Million pro Meter, um diesen Abschnitt zu sanieren, das können wir uns eigentlich nicht leisten. Was bei den anderen 700 Kilometern passiert, das können wir jetzt in den Agglomerationen sehen: Dort muss es billig sein, dort werden dann einfach Schallschutzwände an die Strassen gestellt, die mitten durch die Dörfer durchgehen. Und das nennt dann der Kanton «siedlungsorientierte Verkehrsraumgestaltung». Wir sollten also diese 700 oder 800 Millionen für den Lärmschutz besser im Kanton ausgeben und im ganzen Kanton der betroffenen Bevölkerung anständige Lösungen bieten, statt irgendwo in der Stadt Zürich einen Tunnel zu bauen.

Weiter können wir auch sehen: Der Lärm dürfte wie gesagt – es stand heute ja auch in der NZZ – tatsächlich zurückgehen. Wir werden mit der Elektrifizierung ruhigere Verkehrsteilnehmer, ruhigere Autos bekommen. Es ist auch so, dass gerade am Rosengarten mit dieser Steigung für die Lastwagen und die Autofahrer der Motorenlärm durchaus relevant ist, weil das Rollgeräusch bei höheren Geschwindigkeiten lärmrelevanter ist. Wenn wir also den Rosengarten mit einer Tempo-30-Zone umbauen würden, hätten wir die Lärmreduktion einerseits über weniger Rollgeräusche, andererseits über weniger Motorengeräusche. Und wir elektrifizieren den Fahrzeugpark, so können wir die Problematik der Luftqualität am Rosengarten lösen. All das ist wesentlich billiger als diese 1,1 Milliarden für einen Tunnel und ein Tram, wobei das Tram – das sollte hier auch erwähnt werden – dazu führt, dass die Grenzwerte dann auch in Zukunft nicht eingehalten werden, weil das Tram dort laut ist.

Kommen wir zum zweiten Nutzen, der Stadtreparatur: Wenn wir diesen Tunnel bauen und alles umsetzen, bekommen wir hier ein Paradies, ein Quartierparadies auf ein paar wenigen hundert Metern. Das kann es auch nicht sein, dass wir dafür so viel Geld ausgeben. Wir brauchen andere Lösungen. Es scheint mir sinnvoller zu sagen, wir hatten in Vergangenheit am Rosengarten 70'000 Fahrzeuge, die täglich durchfuhren, heute sind es noch etwas über 50'000 Fahrzeuge, die durchfahren. Wir sollten also besser eine Verkehrspolitik aufbauen, die dazu führt, dass in Zukunft vielleicht noch 20'000 oder 30'000 Fahrzeuge durchfahren, am besten mit Tempo 30. Dann wird auch die Lebensqualität dort viel besser.

Und schauen wir noch den dritten Nutzen an, den ÖV: Auch da habe ich starke Zweifel, ob dieser Nutzen tatsächlich so gross ist. Grundsätzlich würde ich sagen: An dieser Strasse ist der Bus die bessere Lösung als das Tram für den Feinverteiler. Mit dem Tram verlieren wir die Buslinien 83 und 72, das führt nur zu zusätzlichen Problemen in den Quartieren, die angeschlossen sind, zum Preis, dass auf dem Rosengarten zwei Trams fahren. Eine Tangentialverbindung – das hat ja auch schon die Sprecherin der Kommission gesagt – erachtet die GLP als notwendig. Dementsprechend haben wir hier einen Minderheitsantrag eingereicht, wie man eine bessere Tangentialverbindung schaffen könnte als mit dem Rosengartentram. Aber auf dem Rosengarten selbst erscheint uns der Kapazitätsausbau für den ÖV wesentlich sinnvoller, würde dieser mit Bussen geschehen, beispielsweise Doppelgelenksbussen. Die zukünftigen Doppelgelenksbusse oder Trolleybusse werden auch keine Oberleitung mehr brauchen. Es dürfte also viel einfacher sein, diese Buslinien dann flexibel anzupassen – dort, wo sie nötig sind –, statt einfach zwei Tramschienen zu verbinden und dann oben und unten auf die Kapazitätsengpässe eingehen zu müssen, die auf dem bestehenden Tramnetz bestehen.

Und zu guter Letzt möchte ich auch noch die Verfassungsmässigkeit dieses Projektes bezweifeln. Dummerweise, sage ich jetzt mal, wurde vom Volk eine Verfassungsänderung angenommen, die sagt, die Kapazität im Strassenverkehr darf auf dem übergeordneten Strassennetz nicht mehr eingeschränkt werden. Nun, wie wir alle wissen: Kapazität heisst eine Möglichkeit zu nutzen. Wenn eine Internetleitung die Kapazität bietet, dass ich Filme streamen kann, spielt es keine Rolle, ob ich das tatsächlich mache oder ob ich bloss eine E-Mail versende. Die Kapazität ist darauf ausgerichtet, dass ich Filme streamen kann. Und im Strassenverkehr ist es in dem Sinne gleich: Es spielt keine Rolle, wie viele Autos durchfahren, sondern die Kapazitätsgrösse ist, wie viele Autos durchfahren können. Früher hatten wir 70'000 Fahrzeuge

pro Tag, heute noch gut 50'000. Es ist also klar, es könnten viel mehr Autos durchfahren, als es heute der Fall ist. Und deshalb dürften wir das System nicht auf die genannte Zahl von 56'000 Fahrzeugen auslegen, sondern eigentlich auf das, was heute durchfahren könnte. Wenn das nicht gegeben ist, dann ist dieses Gesetz verfassungswidrig.

Bei diesem Projekt haben wir das Problem, dass beim Hardplatz die Tramschienen den Strassenverkehr kreuzen. Es wird Rotlichter geben. Dort wird angehalten, das ist ganz klar. Das ist eine Kapazitätseinbusse, wenn dort alle zwei, drei Minuten die Autos anhalten müssen, weil das Tram entweder von der Aussenlage in die Innenlage wechselt oder weil es in die Hohlstrasse abbiegt. Dann haben wir eine Kapazitätsreduktion, was aus meiner Sicht ganz klar verfassungswidrig ist. Ich bin davon überzeugt, dass irgendjemand das auch herausfinden und die Gerichte anrufen wird, wenn das so kommt. Das Einzige, was ich dem abgewinnen könnte, ist, dass man sich vielleicht überlegt: Da haben wir bei diesem Artikel ganz schlecht legiferiert und wir brauchen hier eine Änderung. Das wäre das einzig Positive an diesem Rosengartenprojekt.

Als ich diese Verfassungswidrigkeit schon einmal aufbrachte, wurde mir gesagt, ja, man müsse das abschnittsweise betrachten und es ginge darum, den Abschnitt Wipkingerplatz–Albisriederplatz anzuschauen. Dort sei die Kapazität nicht eingeschränkt. Dann frage ich mich einfach: Mit welcher Begründung wird der Abschnitt Wipkingerplatz–Albisriederplatz angeschaut und weshalb geht es nicht um den Abschnitt Wipkingerplatz–Hardplatz oder Hardplatz–Wipkingerplatz? Denn schliesslich haben wir dort eine Kreuzung von gleichrangigen Strassen am Hardplatz. Also alle Fahrzeuge, die dort abfliessen, müssen in der Kapazität sicher auch berücksichtigt werden.

Wie gesagt, ich denke, wir sollten eine Verkehrspolitik machen, die runterkommt, aber wir sollten ganz sicher hier nicht in einen Prozess gehen, Planungen machen für Projekte, die verfassungswidrig sind, teuer sind und einen geringen Nutzen haben. Ich bitte Sie also, treten Sie auf dieses Gesetz gar nicht ein. Machen wir es schnell und einfach und tischen wir dieses Gesetz ab. Ich danke Ihnen.

Minderheitsantrag von Thomas Forrer, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Barbara Schaffner (Vorlage 5396a):

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Letzten Samstag waren 60'000 Leute auf der Strasse, 60'000 Leute haben für Klimaschutz demonst-

riert. Sie korrigieren mich, aber ich glaube, das ist eine der grössten Demonstrationen, zumindest kann ich mich nicht erinnern, dass es in meiner politischen Zeit national jemals eine so grosse Demonstration gegeben hat in der Schweiz. 60'000 Leute demonstrieren für Klimaschutz, ihre Forderung: Die Politik soll endlich Massnahmen ergreifen, wir müssen bis 2030 null Tonnen CO₂ erreichen. Und was macht der Kantonsrat? Was macht die Regierung? Was diskutieren wir heute? Wir diskutieren heute über ein Projekt, das den motorisierten Individualverkehr noch attraktiver gestalten will. Wir diskutieren über ein Projekt, das es ermöglichen will, mit dem Auto noch schneller mitten durch die Stadt zu fahren. Dabei ist es genau der IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*), der Klimarat, der sagte: Es ist essenziell, dass wir jetzt nicht falsche Investitionen tätigen, nämlich Investitionen in klimaschädliche Infrastruktur. Und das ist eine Investition in klimaschädliche Infrastruktur, Sie können es drehen und wenden, wie Sie wollen: Das Rosengartenprojekt ist ein Autoprojekt. Es hat zum Ziel, den Autoverkehr mitten durch die Stadt attraktiver zu machen. Es wird die Kapazität erhöhen, das wird zu Mehrverkehr führen. Deshalb, allein schon aus klimapolitischer Sicht, ist das Projekt dezidiert abzulehnen.

Sie argumentieren mit Lärmschutz. Ich sehe, auch hier auf den Flyern, die Sie verteilt haben, steht «Lebensqualität und Städtereparatur», hier geht es um den Lärm der Stadt. Man kann das Projekt auch als Lärmschutz anschauen. Also schauen wir das einmal an: Wir sanieren 700 Meter Staatsstrasse. Dort fährt nachher massiv weniger Verkehr, das ist so, es fährt nur noch ein Tram und es gibt eine Quartierstrasse, das heisst, es wird definitiv ruhiger. Das Projekt kostet 1 Milliarde – Thomas Wirth hat es vorher schon vorgerechnet –, das heisst 1 Million Franken pro Meter. Wir sprechen hier mit Sicherheit von der teuersten Lärmsanierung der Schweiz. Wenn das die letzten Meter wären, die zu sanieren sind, dann könnte man ja darüber diskutieren. Das Problem ist aber, dass es im Kanton 700 Kilometer Staatsstrassen gibt, die lärmsaniert werden müssen. Es gibt 700 Kilometer Staatsstrassen, wo die Bevölkerung lärmbeeinträchtigt ist, wo die Grenzwerte des Lärms überschritten werden, 700 Kilometer, die bis 2018 hätten saniert werden müssen. Jetzt ist die Frage: Ist es verhältnismässig, 1 Milliarde auszugeben, um 700 Meter Rosengartenstrasse zu sanieren, oder könnte man nicht mit dem gleichen Geld viel mehr sanieren und viel mehr Leuten helfen und vor der Lärmbelastigung schützen? Im Grundsatz ist es ja auch so, dass durch dieses Projekt, durch diesen Tunnel der Autoverkehr auch noch attraktiver wird. Das heisst, der Verkehr wird zunehmen. Und das heisst, dass an anderen Stellen als

am Rosengarten die Lärmbelastung zunehmen wird, nämlich überall dort, wo nachher mehr Auto gefahren wird. Das heisst ja letztendlich nichts anderes als dass der Rosengarten eine Problemverschiebung und keine Problemlösung ist. Der Rosengartentunnel löst keine Verkehrsprobleme, sondern er verschiebt sie an andere Orte.

Im Grundsatz bin ich ja froh, dass Sie mittlerweile erkannt haben, dass der Verkehr negative Auswirkungen hat. Der motorisierte Individualverkehr verursacht aber Probleme im ganzen Kanton und nicht nur an der Rosengartenstrasse mitten in der Stadt Zürich, sondern auch zum Beispiel an der Zürichstrasse in Winterthur. Es gibt diverse Orte im ganzen Kanton, wo der Verkehr die Lebensqualität senkt – wegen dem Lärm, wegen dem Dreck. Es ist schon relativ absurd, Sie haben erkannt, dass der Verkehr ein Problem ist, und Ihre Lösung ist: Wir bauen noch mehr Strassen. Das kann nicht sein, in diesem Projekt fehlt definitiv die Gesamtsicht.

Lassen Sie uns ein Gedankenexperiment machen, was man sonst noch mit 1100 Millionen Franken machen könnte. Also stellen wir uns vor, wir hätten 1100 Millionen Franken zur Verfügung, um etwas Gescheitertes zu tun, zum Beispiel, um auf den Klimaschutz zurückzukommen, könnten wir 1100 Millionen Franken in den Klimaschutz investieren. Was könnte man machen? Man könnte die Gebäudesanierungsrate erhöhen, indem wir zusätzliche Subventionen für Gebäudesanierungen sprechen. Stellen Sie sich vor, wohin wir kämen mit 1100 Millionen Franken im Gebäudebereich – es wäre massiv. Oder stellen wir uns vor im Bereich der erneuerbaren Energien: Die Ausbauraten sind nach wie vor zu langsam. Stellen wir uns vor, wir würden die Einmalvergütung des Bundes übernehmen, einfach damit es schneller geht und wir mehr Solaranlagen bauen können. Ein kleines Rechenbeispiel: Nehmen wir eine kleine Solaranlage, 3 Kilowatt, das ist die Einmalvergütung etwa 6000 Franken. Das heisst, es würde für 180'000 Solaranlagen reichen. Also wenn wir hier von «Energiewende» sprechen: 180'000 Solaranlagen, das wären keine Peanuts, das wäre ein grosses Stück. Gut, jetzt sagen Sie, das Geld sei zweckgebunden, es müsse für Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Klar, das kann ich gelten lassen. Wir können aber auch die Frage stellen: Was können wir erreichen, wenn wir 1100 Millionen Franken investieren würden, um den Veloverkehr sicherer zu machen und den Fussverkehr zu verbessern? Was könnten wir erreichen? Es ist so bei der Infrastruktur: Die Politik baut die Infrastruktur, die Leute verhalten sich so, wie es gerade angenehm ist. Das ist ganz normal. Die Leute sind bequem, ich bin es auch. Man verwendet das Verkehrsmittel, das am besten passt. Und wenn es am einfachsten ist, mit dem Auto mitten durch die Stadt zu

fahren, dann werden die meisten Leute vermutlich das Auto nehmen, um mitten durch die Stadt zu fahren. Wenn es am sichersten und am angenehmsten ist, mit dem Velo mitten durch die Stadt zu fahren, dann werden mehr Leute Velo fahren oder sie werden zu Fuss gehen oder sie nehmen den ÖV. Die Infrastruktur ist ausschlaggebend dafür, wie sich die Leute nachher verhalten werden.

Das Rosengartenprojekt ist ein rückwärtsgewandtes Projekt, es ist eine rückwärtsgewandte Verkehrspolitik und es ist extrem klimaschädlich. Deshalb lehnen wir Grünen dieses Projekt ab. Und eines kann ich Ihnen sagen: Das Referendum ist sicher.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): In der Vorlage wird unter «Zweck» beschrieben, dass dieses Gesetz die Grundlage für das Gesamtprojekt «Rosengarten tram und Rosentunnel» sowie für dessen Finanzierung schaffe. Man kann dies so sehen. Ich bin aber der Überzeugung: In dieser Vorlage stecken viele weitere Erkenntnisse als man auf den ersten Blick sieht. Klar und offensichtlich ist, dass diese vierspurige Rosengartenstrasse keinen Beitrag an quartierfördernde Lebensgewohnheiten leistet. Diese Strasse durchquert, fördert die Immissionen vor allem in Form von Lärm. Es ist auch schnell ersichtlich, dass man für eine Überquerung dieser Strasse sich vorgängig seine Gedanken machen muss, ansonsten erlebt man eine Überraschung. Tatsache ist, diese Strasse hat eine enorme Bedeutung für dieses Quartier. Täglich bewegen sich über diesen Strassenabschnitt 3,3-mal mehr Fahrzeuge als über die berühmte Gotthardroute. Aber gerade nur 6 bis 7 Prozent dieser Fahrzeugmasse konnte man als Durchgangsverkehr eruieren. Der Rest ist dem Ziel-/Quellverkehr geschuldet, laut Vorlage zwischen Zürich Nord und Zürich West wie auch dem Glatttal und dem Limmattal. Mit anderen Worten: Der grosse Teil dieses MIV-Verkehrs ist ein innerstädtisches MIV-Problem. Wen verwundert dies, leben in besagtem Gebiet doch circa 320'000 Einwohner und es bietet gleichzeitig 284'000 Arbeitsplätze. Vor diesem Hintergrund ist es für die SVP klar, dass die Kapazität dieser Achse mindestens erhalten bleiben muss. Dieser Verkehrsweg für den MIV ist lebensnotwendig für eine optimale Versorgung und optimalen Unterhalt der Wohnbevölkerung wie auch die Basis für die Erschliessung von Arbeitsplätzen, notabene für kurze Arbeitswege. Welche Wichtigkeit diese kantonale innerstädtische Verkehrsachse hat, kann man anhand der Zahlen aus der Kommissionsmotion (KR-Nr. 150/2009) vom 18. Mai 2009 ersehen. Der damalige Kommissionspräsident der KPB (*Altkantonsrat Thomas Hardegger*) erwähnte in der Motion, dass seit über 30 Jahren täglich über 70'000 Fahrzeuge diese Achse benutzen. Ziemlich genau sechs

Monate später wurde die Westumfahrung eröffnet. Heute können wir feststellen, dass die Reduktion durch diese Eröffnung der Westumfahrung nicht einmal die Menge der Gotthardroute beträgt.

Zur Vorlage: Die SVP-Fraktion hat sich bereits in der Vernehmlassung vom Juli 2016 kritisch zum Abschnitt Bucheggplatz–Hirschwiesenstrasse geäußert. Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau unterstützt unsere Gedankengänge, dass eine dritte Spur im Tunnel eine erhöhte Sicherheit ermöglicht und gleichzeitig mehr Flexibilität und Raum bei Rettungsmassnahmen oder Unterhalts- und Sanierungsarbeiten bringt. Mit dieser dritten Spur im Tunnel kann der Durchfluss dieses Verkehrs aufrechterhalten bleiben und die Quartierbevölkerung kommt in den Genuss von Ruhe, da Schleichverkehr vermieden wird. Mit dieser Massnahme wird der Sicherheitslevel auf eine ähnliche Stufe gestellt wie im Abschnitt des eigentlichen Rosengartentunnels.

Die SVP sieht mit Skepsis auf den Albisriederplatz. Auf diesem Platz sollen zwei zusätzliche Tramlinien eingebettet werden. Die neue Anordnung aller Tramhaltestellen an diesem Platz wird nach heutigem Projektierungsstand nicht benutzerfreundlich sein. Es entstehen weite Wege für das Wechseln der Tramlinien und somit zusätzlich ein vermehrtes Überqueren der Fussgänger über die Strassen zu den jeweiligen Tramhaltestellen. Wir sind aber der Überzeugung, dass bei der Planung nach unseren kritischen Voten eine klar verbesserte Lösung präsentiert werden kann, auch bei den jeweiligen Tunnelportalen ennet der Hardbrücke. Wir erinnern daran: Beim Hochschulgebiet war nach der Projektierungsphase auch viel Kritik zu hören. Heute applaudieren sogar die meisten Kritiker. Wir bitten den Regierungsrat, unsere Skepsis den Planern zu übermitteln.

Zurück ennet der Hardbrücke: Würde dieses Projekt umgesetzt, könnte die Quartierbevölkerung um den Rosengarten in eine neue Zukunft blicken. Die Immissionen aller Art könnten zukünftig viel geringer sein. Dies wäre eine enorme Lebensqualitätssteigerung für die Bevölkerung, unter der Voraussetzung, dass die Stadtregierung die richtigen flankierenden Massnahmen ergreift und umsetzt.

Zum Schluss zu den Finanzen: Obwohl mit dem Bau dieser Tunnelanlage grosse Vorteile für die Quartierbevölkerung erreicht werden kann, sind die Kosten für dieses Projekt gigantisch. Nach Berechnungen der Volkswirtschaftsdirektion belaufen sich die Kosten auf zwischen 1,03 und 1,1 Milliarden Franken. Auch in der SVP-Fraktion haben diese Kosten zu grossen Diskussionen geführt. Daher ist die SVP dezidiert der Meinung, dass diese Kosten-Nutzen-Frage in dieser Di-

mensionsgrösse eingehend öffentlich diskutiert werden soll. Die SVP würde es begrüssen, wenn das Zürcher Stimmvolk seine Meinung zu diesem Mega-Projekt abgeben könnte. Danke.

Andrew Katumba (SP, Zürich): «Blumen und so – die blühende Oase am Bucheggplatz», so der Name eines der letzten Blumenläden zwischen Albisriederplatz und Milchbuck. Das kleine Holzhäuschen ist eingemietet inmitten eines idyllischen Parks am Rande der heutigen Verkehrsdrehscheibe am Bucheggplatz. Im Sommer lassen sich dort seltene Glühwürmchen beobachten, jene scheuen Tierchen, die ein Zeichen für eine ausgewogene Biodiversität sind. Nun ist die Zukunft des Blumengartens respektive dieses Rosengartens ungewiss, denn er liegt just an jenem Ort, wo unsere Regierung das Tunnelportal für den besagten Rosengartentunnel bauen möchte. Das heisst: Rosen weg, Tunnel rein, welch Ironie der Geschichte!

Doch so einfach lässt sich unsere Haltung zu diesem Projekt nicht zusammenfassen. Eine Mehrheit der SP lehnt das vorgeschlagene Projekt ab, eine Minderheit findet dieses trotz diverser Änderungen nach wie vor unterstützungswürdig. Ich gebe Ihnen daher die Haltung der Mehrheit bekannt:

Die im Jahre 1972 gebaute Verkehrsachse zerschneidet seit bald 50 Jahren das Quartier Wipkingen in zwei Hälften. Der Rosengarten gehört zu einer der grössten Bausünden in der Stadt Zürich. Die Verkehrsachse ist ein Schandfleck und gleichzeitig ein Mahnmal einer fehlgeleiteten Verkehrsplanung des letzten Jahrhunderts. Ursprünglich war die Brücke als Provisorium geplant, und wie so oft in Zürich entpuppte sich dieses Provisorium dann als Providurium. Vor zehn Jahren wurde die Hardbrücke für sage und schreibe 95 Millionen Franken saniert und somit als permanentes Bauwerk zementiert. Zürich ohne Hardbrücke bleibt für viele somit eine Utopie. Mit der Eröffnung der Westumfahrung hoffte man, wie sich heute herausgestellt hat, den Durchgangsverkehr auf die Umfahrungsstrasse zu verlegen. Geübte Pendler wissen die Nord-Süd-Tangente clever zu nutzen. Zu Stosszeiten ist sie nach wie vor eine zeitsparende Alternative zum dauerverstopften Gubristtunnel. Vollmundig hat man der Stadtbevölkerung bei der Eröffnung der Westumfahrung versprochen, die Quartiere zu beruhigen. An gewissen Abschnitten ist dies mit flankierenden Massnahmen durchaus gelungen. Der Rosengarten und die Hardbrücke wurden dabei aber nicht berücksichtigt, und siehe da, die Verkehrsmenge auf dieser Strecke nimmt seit Jahren kontinuierlich wieder zu.

Unsere Regierung hat uns ein hübsches Geschenk gebracht. Sie schnürt uns mit einem Tunnel, mit einem Tram ein hübsches Geschenkpäckli, ein Gesetzespäckli. Sie sagt uns, dass es nur beides zusammen oder sonst gar nichts gibt. Ich versuche, dies mal bildhaft darzustellen: Ich schenke meiner Tochter eine Barbiepuppe und einen Transformer und sage ihr, sie kriegt dieses Geschenk nur, wenn sie beides benutzt und mit beidem spielt, also mit der Barbiepuppe und mit dem Transformer. Und dieser Transformer verwandelt sich dann in einen Lastwagen, und ich sage: So, jetzt hast du es. Das ist ein Dilemma, was wäre ich für ein Rabenvater!

Aber wir hier im Kantonsrat sind ja keine Kinder, wir sind alles erwachsene Menschen, und bei uns gelten daher andere Spielregeln. Wir haben uns das Geschenk daher einmal ganz genau durch die Cellophanverpackung angeschaut. In der Tat sah das Päckli zu Beginn durchaus passabel aus. Wir hätten uns allenfalls vorgestellt, damit leben zu können, aber der Transformer verwandelte sich von einem Roboter in einen Lastwagen. Das Strassentunnelprojekt am Rosengarten verwandelte sich in eine neue Einfallsachse. Aus zwei Tunnelspuren zwischen Milchbuck und Bucheggplatz werden nun plötzlich drei. Und aus vier Autospuren beim Wipkingerplatz werden sechs. Und der Traum von einer verkehrsberuhigten Quartierstrasse am Rosengarten hat sich in Luft aufgelöst, im Gegenteil: Der Tunnelschlund mit einer doppelstöckigen Ein- und Ausfahrt bleibt, und dies ausgerechnet in einer Quartiererhaltungszone beim Wipkingerplatz. Der Regierungsrat verspricht uns in der Weisung eine Plafonierung auf 56'000 Fahrzeuge pro Tag, aber er weigert sich, dies im Gesetz festzuschreiben. Schlimmer noch: Er führt uns mit seinen Berichten buchstäblich hinter Licht. Auf mehrmaliges Nachhaken in der Kommission beträgt die geplante Verkehrskapazität beim Rosengarten eben nicht 56'000, sondern 66'000 Fahrzeuge pro Tag. Denn der Regierungsrat zählt nur jene Verkehrsbeziehungen ab der Höhe Nordstrasse Richtung Bucheggplatz und nicht vom Wipkingerplatz. Jene vom Wipkingerplatz zur Nordbrücke betragen zusätzliche 10'000 Fahrzeuge, dies hat er geschickt unterschlagen.

Sie werden uns nun vorwerfen, dass wir Linken durch unsere ablehnende Haltung unseren eigenen Stadtrat hintertreiben. Ich erkläre Ihnen gleich, warum dem nicht so ist. Zudem bin ich gespannt, wie sich der Stadtrat nach unserer Debatte und der Gesetzesverabschiedung dann auch äussern wird. Wir waren dem Projekt zu Beginn – ich habe es gesagt – offen und aufgeschlossen, um nicht zu sagen wohlgesinnt. Aber während den Beratungen geriet diese Vorlage buchstäblich aus der Balance. Sehr geehrte Damen und Herren, Sie haben das Fuder

wieder einmal gründlich überladen. So gern ich ein Tram auf dieser Tangente wüsste, ist der Preis hierfür einfach zu hoch; im doppelten Sinne zu hoch. Sie wollen eine Bausünde aus den 70er-Jahren mit insgesamt über 1 Milliarde Franken reparieren und begehen somit die nächste historische Bausünde im 21. Jahrhundert. Statt einer Stadtreparatur droht dem geteilten Quartier Wipkingen ein weiterer schmerzhafter Einschnitt. Aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs gibt es aber durchaus Argumente für das Mammutprojekt, wobei die Mammut schon lange ausgestorben sind. Ich bemühe ein anderes Bild: Wenn die Verkehrsherzkranzarterien über längere Strecken verengt sind, wird in der Regel eine Bypass-Operation notwendig, um die mangelhafte Verkehrsversorgung der Stadt wieder zu normalisieren. Der Tunnel ist nichts anderes als eine Überbrückung der Gefässverengung zwischen Aubrugg und dem Limmattaler Kreuz, damit der Verkehr wieder zügig und ungehindert in und durch die Stadt fließen kann, basta.

Eine vernünftige Verkehrsentwicklung sieht anders aus. Bald haben Sie, liebes Publikum, das Werkzeug in der Hand, um den Eingriff am offenen Herzen vornehmen und ihr jene Verkehrsmedien zuzumuten, wie es Ihnen beliebt. Aber seien Sie vorsichtig, denn wenn unsere Hauptstadt einen Verkehrsinfarkt erleidet, dann spürt das auch der ganze Kanton.

Und nun erlauben Sie mir, mein Votum mit einem kurzen Gedicht abzuschliessen: «Ich weiss ein Garten hübsch und fein, da blüht ein rotes Röslein. Und darum ist ein Heckenzaun, im Sommer grün, im Winter braun. Und wer das Röslein brechen will, muss kommen stumm, muss kommen still, muss kommen bei der dusteren Nacht, wenn weder Mond noch Sternlein wacht. Ich wollte meinem Glück vertraun, stieg heimlich über den Gartenzaun, das rote Röslein war geknickt, ein anderer hat es gepflückt. Das Gärtchen ist nun kahl und leer, das rote Röslein blüht nicht mehr. Betrübt muss ich von weitem stehn und nach dem Rosengarten sehn.»

Sonja Rueff (FDP, Zürich): Man kann gegen Strassen und Tunnels sein, man kann gegen neue Tramlinien sein. Hier liegt ein Kombiangebot vor, welches beides vereint, und hier muss Ja gesagt werden. 56'000 Autos pro Tag fahren neu durch ein Tunnel, entlasten ein Quartier und es wird Platz für ein neues Tramangebot geschaffen. Allen ist bewusst, dass eine Lösung für die jetzige Situation gefunden werden muss. In der ganzen Schweiz gibt es keine vergleichbare Strasse, die ein Wohnquartier so durchquert. Das Verkehrsaufkommen

entspricht demjenigen einer Autobahn. Die Strasse hat dasselbe Geburtsjahr wie ich, und seither wird eine Lösung versprochen. Es hat bisher noch nie eine mehrheitsfähige Lösung gegeben. Die Stadtbevölkerung in Zürich hat 2010 bei der Abstimmung über das Rosengartentram mit grosser Mehrheit Nein gesagt. Die Stadtbevölkerung will kein Tram ohne sinnvolle Alternative, und auch die betroffenen Quartiere haben Nein gesagt. Man hat schon damals eingesehen: Der Verkehr verschwindet nicht einfach so. Alle Parteien, die nun aber Gleiches heute fordern, politisieren am Volkswillen vorbei. Die heutige Vorlage wurde gemeinsam von Kanton und Stadt Zürich ausgearbeitet und spielt nicht Strasse gegen Schiene aus. Deshalb muss heute und auch in einer kommenden Volksabstimmung Ja gesagt werden. Es ist eine Gesamtverkehrsbetrachtung und alle werden profitieren: Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer, ÖV-Benutzer und vor allem die Anwohner. Alle, die heute dagegen sind, bieten keine bessere Alternative.

Das neue Tram gestaltet neue Verkehrswege. Davon profitiert der ganze Kanton. Pendler – es wurde gesagt – müssen nicht mehr den umständlichen Weg via Hauptbahnhof Zürich machen. Der Hauptbahnhof ist der neuralgische Punkt im ganzen ÖV-Gebiet. Wenn dort etwas klemmt, klemmt das ganze Gebiet. Deshalb sind die neuen Tramlinien ein Gewinn für alle Pendler, die via Bahnhof Wiedikon oder via Bahnhof Hardbrücke umsteigen wollen. Davon profitiert nicht nur die Stadt Zürich, sondern der ganze Kanton.

Es profitieren aber noch mehr von diesem Projekt: Mehr als ein Fünftel der Kantonsbevölkerung wohnt im näheren Einzugsbereich dieser relativ kurzen Verkehrsachse, nämlich etwa 320'000 Personen. Weiter arbeiten fast 284'000 Personen dort. Das entspricht knapp 30 Prozent der Beschäftigten im Kanton. Das alles erzeugt Verkehr – heute wie auch in Zukunft. Beim Gesamtprojekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel» geht es deshalb um viel mehr als nur um eine Investition in ein Stadtquartier. Das Limmattal und das Glatttal haben den grössten Boom für Arbeitsplätze und Wohnen. Die Rosengartenachse ist die kürzeste Verbindung dazwischen und erhält mit dem Rosengartentram neu eine leistungsstarke ÖV-Verbindung. Die ÖV-Kapazität wird verdoppelt und kann daher das künftig zu erwartende Mobilitätswachstum aufnehmen. Die Rosengartenachse ist somit für einen Grossteil der Kantonsbevölkerung von grosser Bedeutung. Aus diesen Gründen akzeptiert die FDP auch die Finanzierung, die zu einem Grossteil der Kanton übernimmt. Es ist viel Geld, sehr viel Geld, aber hier richtig investiert. Die Stadt Zürich kann dankbar sein für dieses Projekt. Einen Kapazitätsausbau wird es ebenfalls nicht geben, auch

wenn dies von den Gegnern behauptet wird. Die zusätzliche Mittelspur ist ein dankbarer Aufhänger geworden, um gegen das Projekt zu sein. Beim entsprechenden Minderheitsantrag werden wir uns dazu detailliert äussern. Es ist uns übrigens nicht bekannt, dass der Stadtrat Zürich jetzt nicht mehr hinter dem Gesamtprojekt stehen würde. Also die aus Sicherheitsgründen neue Mittelspur ist in der Argumentation der Gegner das Feigenblatt. Am unglaublichsten sind jedoch die Kritiker der neuen Tramlinie, wie der VCS (*Verkehrs-Club der Schweiz*). Genau derselbe VCS hat sich bei der letzten Abstimmung im Jahr 2010 vehement für das Rosengartentram eingesetzt. Es gibt ein Interview im Tages-Anzeiger vom 12. November 2010 – Google (*Internetsuchmaschine*) sei Dank – von Markus Knauss (*Co-Geschäftsführer des VCS*) und der damaligen Kantonsrätin Carmen Walker Späh. Markus Knauss sagte, ich zitiere: «Es ist Zeit, dass eine Tramlinie gebaut wird, und zwar möglichst bald.» Und weiter, ich zitiere: «Die grösste Entlastung für das Quartier und die Umwelt bewirkt das Tram, das alle drei bis vier Minuten 250 Autos ersetzt.» Und heute? Gemäss Tages-Anzeiger-Bericht vom 1. Februar 2019 ist derselbe VCS gegen das Tram, und zwar wegen des «Gnuschs» am Albisriederplatz. Man will Tramlinien, aber keine Haltestellen zum Umsteigen beziehungsweise alle Haltestellen am selben Ort. Der Ausbau des ÖV braucht Platz, und wenn man neu 25 Meter zur nächsten Haltestelle laufen muss und das nicht will, ist das eine scheinheilige Argumentation.

Kritik wird auch laut, wenn es um die Tunnelportale geht. Auch die FDP wird hier genau hinschauen. Aber es gibt nun halt noch keine Tunnels ohne Portale. Die Detailplanung, wie die Portale aussehen werden, ist noch nicht bekannt. Aber wir haben die Versprechungen von Regierungsrätin Carmen Walker Späh und der Stadtratsdelegation in der Kommission gehört. Wir haben gehört, dass viel Wert auf die Quartierverträglichkeit und städteplanerische Einbettung gelegt wird. Ein Wettbewerb soll das beste Projekt suchen. Da die Mehrheitsverhältnisse heute klar sind, kann man schön ideologisch gegen das Projekt schiessen, besser werden die Argumente dadurch nicht. Das Volk soll entscheiden, und da sind wir zuversichtlich, dass die Stadt- und die Kantonsbevölkerung den Nutzen dieses Grossprojektes erkennen. Diese Vorlage löst sozusagen den gordischen Knoten. Wir anerkennen, dass es kein Tram ohne Tunnel und kein Tunnel ohne Tram gibt. Wir stehen hinter der politischen Einigung der Stadt und des Kantons in diesem Projekt.

Wir weisen den Nichteintretensantrag natürlich ab, freuen uns auf das Gesamtprojekt und sagen mit Überzeugung Ja.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Ich habe ein gewisses Verständnis für Ihre zwecksoptimierte Sichtweise zum Thema «Umfahrungsstrassen und Tunnel» und zu dieser etwas verfahrenen Situation am Rosengarten. Sie pflegen ja immer noch die Illusion oder eher den Mythos, dass sich mit diesem Tunnel die Umweltsituation und die Lebensqualität verbessern. Da muss ich Ihnen ja auch nicht erklären, dass mit dem Tunnel und derselben Verkehrsmenge auch die Luftschadstoffe dieselben bleiben. Sie wissen auch, dass diese Strasse und vor allem das neue Tunnelportal immer noch mitten im Quartier zu liegen kommt und der Blick auf die Stadt Zürich durchaus nicht schöner wird. Und es ist Ihnen auch plausibel, dass trotz Stadtreparaturen die nachfolgenden Strassen immer noch mit gleich viel Verkehr belastet sind. Sie nehmen ja auch in Kauf, dass sich die angebliche Entlastung von Zürich ganz offenbar, wie seit 30 Jahren, auf ein leeres politisches Versprechen reduzieren lässt, das ist ja fast dasselbe.

Und Sie haben in den letzten 28 Jahren doch inzwischen verstanden, dass der Durchgangsverkehr – anders als das Frau Walker Späh immer behauptet hat – mit nur 6 Prozent nicht das eigentliche Problem ist, sondern der Ziel-/Quellverkehr, also der Agglomerationsverkehr, also Sie, meine Damen und Herren, Sie sind das Problem. Aber Sie wollen den Verkehr ja nur verflüssigen und nicht etwa Ihr autogängiges «Urbi et Orbi» liquidieren. Sie können auch gewiss sein, dass die wohlformulierten und gemeinsam mit der Stadt in Aussicht gestellten schönen flankierenden Massnahmen im oberen Teil der Rosengartenstrasse – das die Optimismus-Hitparade von André Odermatt (*Zürcher Stadtrat und Vorsteher des Hochbaudepartements*) –, dass diese Massnahmen mit der nächsten kantonalen Revision des Strassengesetzes oder der Signalisationsverordnung gleich wieder weggestrichen und verunmöglicht werden können. Ein Leichtes für Sie: Wisch und weg! Und es ist Ihnen offenbar auch ein Anliegen, dass der übermässige und schädliche Lärm nur im oberen Strassenteil und nur auf einer Strecke von 700 Metern reduziert werden muss. Aber zugegeben, 700 Meter Stadtberuhigung, Stadtreparaturen, Stadtentwicklung, das ist nicht nichts. Das ist nicht nichts, nein. Ja, ich habe ein gewisses Verständnis für Ihren etwas hilflosen Versuch, Ihr in Beton gegossenes verkehrspolitisches Leitbild, das schlechte Gewissen der Planer und Ihr schlechtes Gewissen als Autofahrende mit diesem Projekt Rosengarten etwas zu beruhigen; fast das Einzige, was beruhigt wird. Was ich Ihnen aber wirklich vorwerfe, ist, dass Sie Ihren Rosengartentunnel hinter einem unnötigen, kaum tauglichen, ja, einem für den öffentlichen Verkehr schlechten Tramprojekt verstecken, einer Tramtangente, die unter anderem den Albisriederplatz als Quartierzentrum völlig

umpflügt, beim Umsteigen weite Wege für die Passagiere generiert und einen gewachsenen urbanen Platz zu einer banalen, riesigen Strassenkreuzung verkommen lässt, Oftringen mitten in Zürich. Das ist politischer Autismus.

Es wird Zeit, dass diese Kollateralschäden dieses Projektes endlich auffliegen, «fiat lux», es werde Licht – nicht eine italienische Automarke. Sie wollen mit diesem Projekt nicht das Klima schützen, sondern den motorisierten Strassenverkehr, derweil Ihre Kinder draussen für das Klima demonstrieren und diskutieren. Mit dieser Verkehrspolitik führen Sie geradezu Krieg gegen diese Stadt, gegen das Klima, gegen diesen Planeten. Da vermögen auch die ach so beliebten Sprachregelungen bei der FDP, wie der oft bemühte hehre Begriff «Nachhaltigkeit», nicht darüber hinwegzutäuschen, dass es sich bei den Tramlinien um ein banales bürgerliches «Green Washing» handelt, das ist der «Casus belli».

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der Kantonsrat debattiert heute über ein komplexes Geschäft. Mit dem Spezialgesetz und der Bewilligung eines Rahmenkredits für das Rosengartentram und den Rosengartentunnel beschliessen wir ein Generationenprojekt. Parallel dazu soll der Richtplaneintrag entsprechend angepasst werden.

Die Vorgeschichte dieses Geschäftes ist lang, sehr lang sogar. Dass wir heute die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) dazu begrüssen dürfen, passt, sie ist gewissermassen die «Madame Rosengarten». Liebe Carmen, ein politisches Leben lang hast du mit verschiedenen Verbündeten für die Lösung dieses Problems gekämpft. So können wir heute die Weichen stellen, damit die rund 56'000 Fahrten, die täglich auf der Rosengartenachse verkehren, in den Untergrund weichen werden. Heute ist eine Lösung nun endlich zum Greifen nah. Wie bereits bei einem anderen Generationenprojekt, der Limmattalbahn, handelt es sich auch hier wiederum um ein kombiniertes Strassen- und ÖV-Projekt. Und wie bereits bei der Limmattalbahn unterstützt auch die CVP hier wiederum diesen pragmatischen, verkehrspolitisch sinnvollen Ansatz: ein Miteinander und kein Gegeneinander von ÖV und motorisiertem Individualverkehr.

Für den motorisierten Individualverkehr sieht das Gesetz zwei zweispurige Tunnelröhren zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bucheggplatz sowie eine zweispurige Tunnelröhre im Gegenrichtungsbetrieb mit einer Sicherheitsspur in der Mitte vor. Aber nicht nur der Individualverkehr profitiert, sondern auch der ÖV. So soll eine durchgängige Tramverbindung zwischen dem Albisriederplatz und dem

Milchbuck gebaut werden. Als Trasse eignet sich hierfür die durch den Tunnel vom Durchgangsverkehr entlastete Rosengartenstrasse. Eine Verbindung von Zürich Nord mit Zürich West respektive Zürich Süd, also eine Tramverbindung von Oerlikon mit Altstetten einerseits und eine Tramverbindung von Schwamendingen mit der Laubegg andererseits. Nebst dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr wird das Projekt aber vor allem der Stadtbevölkerung, besonders den Anwohnerinnen und Anwohnern der Rosengartenstrasse zugutekommen. Mit der zu erwartenden Reduzierung des Verkehrslärms entlang der Rosengartenstrasse wird die betroffene Bevölkerung nach langen Jahren endlich spürbar entlastet werden können. Zahlreiche CVP-Exponenten und -Exponentinnen haben seit Jahren, ja sogar Jahrzehnten für eine solche Entlastung gekämpft. Es sei etwa an unsere Kantonalparteipräsidentin und ehemalige Kantonsratsrätin Nicole Barandun erinnert oder an unseren langjährigen Kantonsrat und ehemaligen Fraktionspräsidenten Lucius Dürr. Beide zählen mit ihren diversen Vorstössen zweifellos zu den Akteuren, welche das Projekt, damals noch bekannt unter dem Namen «Waidhaldetunnel» mit Nachdruck und Leidenschaft vorangetrieben haben.

Wir von der CVP stehen deshalb hinter dem Projekt, auch wenn es für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler des Kantons mit hohen Kosten von rund 1,1 Milliarden Franken verbunden ist. Ein weiteres Aufschieben dürfte uns allerdings noch wesentlich teurer zu stehen kommen. Deshalb sollten wir hier und heute diese Chance packen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine ausgewogene, pragmatische Lösung, die nach langen Jahren des Planens und Prüfens verschiedener Varianten entstanden ist, eine ausgewogene und pragmatische Lösung, in deren Zentrum ein Miteinander und nicht ein Gegenüber steht. Das gilt auch für das zuletzt strapazierte Verhältnis zwischen dem Kanton und der Stadt. Nach den verschiedenen Dissonanzen der letzten Zeit haben wir die Chance, nach aussen ein Zeichen der Gemeinsamkeit zu setzen, ein Zeichen dafür, dass es sehr wohl auch gemeinsam geht. Daher möchte ich im Namen der CVP-Fraktion dazu ermuntern: Packen wir diese Chance.

Dass ein solch gewaltiges Bauprojekt mit grossen Herausforderungen verbunden ist, ist keine allzu grosse Überraschung. Die Anschlüsse des Bauwerks sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse sind grosse Herausforderungen. Diesbezüglich konnten jedoch umfassende und sorgfältige Abklärungen getroffen werden. Eine weitere grosse Herausforderung wird die Bauphase selbst sein. Es wird anspruchsvoll sein und Einschränkungen mit sich bringen. Diese Mühen, diese Einschränkungen werden sich jedoch auszahlen, wenn das Vorhaben der-

einst fertiggestellt sein wird, was frühestens 2032 der Fall sein dürfte. Gesamthaft dürfen wir also über ein teures, aber dafür sehr gelungenes Strassen- und ÖV-Projekt abstimmen, das unsere Zustimmung verdient. Die CVP unterstützt daher das Generationenprojekt, ebenso die entsprechende Richtplananpassung. Wir werden daher für das Eintreten stimmen und die entsprechenden Minderheitsanträge ablehnen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Könnte ich besser singen, würde ich mein Votum mit dem Welthit «I never promised you a rose garden» von Lynn Anderson (*US-amerikanische Country-Sängerin*) beginnen. Denn selbst mit diesem nun hart erarbeiteten Kompromiss können wir den Bewohnerinnen und Bewohnern entlang der Rosengarten-Achse keine Idylle versprechen. Aber wir könnten heute immerhin die Vernunft zum Blühen bringen und Geschichte schreiben, indem wir ein jahrzehntelanges Provisorium und damit eine dornenvolle Geschichte beerdigen. Dazu müssten wir jetzt allerdings ein engstirniges Schrebergartendenken hinter uns lassen, das den Fokus auf Revierverteidigung statt auf Ernten legt. Denn ernten konnte man nach fast einem halben Jahrhundert wilder Aussaaten eigentlich nur Unkraut.

Der Lösungsvorschlag, über den wir zu befinden haben, ist ein Kompromiss, was bekanntlich Einigung durch gegenseitige Zugeständnisse bedeutet. Und das wiederum heisst: 100 Prozent zufrieden ist niemand. Die Stadtbewohnerinnen und -bewohner werden damit leben müssen, dass die wichtige Verkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr in einigen ihrer Quartiere bestehen bleibt. Und die ÖV-Skeptiker werden es hoffentlich verkraften, wenn die längst notwendige Kapazitätserweiterung des ÖV endlich Tatsache ist. In Erinnerung rufen möchte ich auch, dass die Rosengartenstrasse ihre frühere Attraktivität als Durchgangskorridor verloren hat, denn 6 Prozent Durchgangsverkehr sind überschaubar. Und das wird auch dann der Fall bleiben, wenn die vorgesehenen flankierenden Massnahmen greifen und bei Bedarf angepasst werden können. Und da die Stadt Zürich ja nicht unbedingt den Ruf hat, dem motorisierten Verkehr übermässig zu huldigen, wird sie die verkehrsplanerischen Prioritäten auch im Sinne des Projektes setzen.

Ich gebe den Gegnern recht: Bei einer rein isolierten Sicht auf Sinn oder Unsinn des Strassentunnels kommt man sehr schnell zum Schluss, dass das viel Geld ist für diese wenigen Meter. Aber es gibt nun mal keine Lösung ohne Strasse. Tunnel und ÖV sind sozusagen siamesische Zwillinge. Reissen wir sie auseinander, stirbt das Projekt.

Es ist das Resultat eines breit abgestützten Kompromisses. Wer auf der anderen Seite nur das ÖV-Gärtchen beackern möchte, sollte bedenken, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse unmöglich allein mit Trams, Bahnen und Bussen abdecken lassen, zumal es eine Tatsache ist, dass rund 30 Prozent der Beschäftigten des Kantons Zürich im Umfeld der Rosengartenstrasse und ihren angrenzenden Quartieren arbeiten. Und wenn schon das Stichwort «Bus» gefallen ist: Tramlinien machen darum Sinn, weil die Transportkapazität von Trams wesentlich grösser ist als die von Bussen. Zudem entlasten die beiden geplanten Tramlinien den Flaschenhals beim Hauptbahnhof. Natürlich kann man mit Maximalforderungen und nach einer schlechten Nacht selbst diese geplanten Tramlinien schlechttreden.

Für die EVP ist klar, dass es in der Rosengartenfrage nicht um den Glaubenskrieg Schiene gegen Strasse gehen darf. Eine vernünftige und zukunftssträchtige Lösung findet sich nur ohne Scheuklappen. So sieht das auch die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, dessen Vorstandsmitglied ich bin. Und dass diese IG mit dem ACS (*Automobil-Club der Schweiz*) ein gemeinsames Pro-Komitee gebildet hat, ist ein weiterer Hinweis, dass wir es hier mit einer historischen Chance zu tun haben. Dass der Klimaschutz ganz oben auf den politischen Agenden aller Parteien stehen muss, kann niemand bestreiten. Die Herausforderung ist dabei, intelligente und mehrheitsfähige Massnahmen zu ergreifen. Menschen wollen und müssen sich fortbewegen können. Wir haben es gehört, fast ein Drittel der Bevölkerung des Kantons Zürich arbeitet im Umfeld der Rosengartenstrasse, sie ist darum auch ein Wirtschaftsfaktor. Wenn die Wirtschaft funktioniert, haben wir auch die Mittel, die wir für wirksame Klimaschutzmassnahmen einsetzen können.

Ein Millionen-Bestseller wurde übrigens nicht nur das Lied «I never promised you a rose garden», sondern auch der Roman mit dem gleichnamigen Titel. Aber darin geht es um psychische Krankheiten, also kein guter Anknüpfungspunkt. Denn wir sind glücklicherweise gesund genug, um die vorliegenden Fakten objektiv zu beurteilen und das Projekt deshalb zu unterstützen. Als Mittepartei hat die EVP ein Faible für lang und hart erarbeitete Kompromisse und wird darum auf dieses Geschäft eintreten.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Seit Jahren bewegt sich der Regierungsrat keinen Millimeter. In seinem Gesamtverkehrskonzept ist der Bau des Rosengartentunnels ein Schlüsselprojekt. Seit Jahren ist es für den Regierungsrat klar, dass es beim Rosengarten nur eine Lösung

gibt: Er will einen leistungsstarken Strassentunnel als Nord-Süd-Verbindung durch die Stadt Zürich. Verkehrsberuhigende Massnahmen, die seit Jahren von der Quartierbevölkerung Wipkingens gefordert wurden, lehnte er regelmässig und mit teilweise fadenscheinigen Argumenten ab. Im August 2012 hat der Regierungsrat einen ersten Etappensieg auf dem Weg zum Rosengartenstrassentunnel errungen. Der Regierungsrat erhielt damals vom Parlament mit 100 gegen 71 Stimmen der Grünen, SP, GLP und AL grünes Licht für die Ausarbeitung einer Kreditvorlage. Übrigens sprach man damals von Baukosten von geschätzten 300 Millionen Franken, heute sind es ja bekanntlich über 1,1 Milliarden Franken. Ja, wenn es um Strassenbauprojekte und nicht um Flüchtlinge oder Sozialhilfe geht, dann sitzt der Geldbeutel in diesem Parlament sehr locker. Bei der kantonsrätlichen Debatte vor sieben Jahren betonte der damalige Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker, dass der Kanton diese Hauptverkehrsachse durch die Stadt Zürich unbedingt brauche. Er betonte, dass der Kanton den Paragraphen 50 des Strassengesetzes nicht anwenden wolle und – Kommentar von mir – damit die Stadt nicht zu ihrem Glück zwingen will. Er sei an einer gemeinsamen Lösung von Stadt und Kanton interessiert. Gleichzeitig betonte er aber auch, dass der Kanton diese Achse brauche, auch wenn die Stadt Zürich eine andere Haltung habe. Es sei nun einmal so, dass den rund 400'000 Stadtbewohnerinnen und -bewohnern eine Million andere Kantonsbewohnerinnen und -bewohnern gegenüberstünden. Hier gelte es eben, die Interessen abzuwägen.

Auch wenn der Regierungsrat immer wieder betont, dass er kein Projekt gegen die Stadt Zürich durchsetzen will, so ist es im Grunde genommen doch ein Projekt gegen die Mehrheit der Stadtbevölkerung. Ein grosser Teil der Stadtbevölkerung hat mehrfach kundgetan, dass er nicht noch mehr motorisierten Individualverkehr will. So wurde 2011 die Städteinitiative von «Umverkehr» von einer zwar knappen, aber doch einer Mehrheit der Stadtbevölkerung angenommen. Die Städteinitiative verlangt, dass der Anteil von ÖV, von Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehr bis 2021 um 10 Prozentpunkte erhöht wird. Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind nur dann zulässig, wenn sich die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Analysiert man die aktuellen Zahlen, so ist die Stadt auf gutem Weg, dieses Ziel zu erreichen. Der Anteil MIV nimmt seit Jahren ab. 2015 betrug er noch 25 Prozent. Der Anteil Velo- und Fussverkehr steigt.

Wenn wir auf die Geschichte des Strassenbaus in der Schweiz zurückblicken, dann fällt auf, dass es eine eigentliche Männergeschichte ist. 1958 haben 85 Prozent der Schweizer Männer für den Bau eines flä-

chendeckenden Nationalstrassennetzes gestimmt. In den Gemeinden und Kantonen bestimmten bis 1971, bis zur Einführung des Frauenstimmrechts fast ausschliesslich Männer über den Bau von Strassen. Es ist darum nicht verwunderlich, dass in Verkehrsfragen eine technokratische Sicht dominiert. Der «Homo faber» kann alle Probleme mithilfe von Infrastrukturbauten wie Brücken und Tunnels locker und einfach lösen, so die vorherrschende Meinung. Die dafür nötigen Finanzen stehen ja – meistens zumindest – dank gut gefüllten Fonds immer bereit.

Diese technokratische Haltung dominiert auch heute beim Rosengartenstrassentunnel. Für die massiven Probleme auf der Verkehrsachse Rosengarten-/Bucheggstrasse stand auf der Kantonsebene nie eine andere Lösung als der Bau eines Strassentunnels zur Diskussion. Zwischen Hirschwiesenstrasse und Wipkingerplatz soll ein Tunnel für 1,1 Milliarden Franken gebaut werden. In einer eleganten Schlaufe durchbohren zwei zweispurige Tunnelröhren zudem auch noch den schönen Käferberg. Es ist unbestritten, dass ein paar hundert Meter Strassen in Wipkingen und Unterstrass vom MIV entlastet werden. Unbestritten ist aber auch, dass andere Quartiere dafür mehr Verkehr bewältigen müssen oder der Verkehr dort zumindest auf ihren Strassen nicht abnimmt, so beispielsweise auf der Hardstrasse. Die Bevölkerung an der Hardstrasse ist ebenfalls seit Jahren lärm- und dreckgeplagt. Eine Verkehrsberuhigung ist dort nicht geplant, dafür wird das Provisorium Hardbrücke zusammen mit dem Rosengartentunnel definitiv zu einer Dauereinrichtung. Die drei Tunnelportale, die inmitten von Wohnquartieren errichtet werden, werden die direkt bei den Tunnel-Ein- und -Ausfahrten wohnende Bevölkerung ebenfalls nicht von Lärm und Dreck entlasten, sondern eher belasten. Zudem verbaut das Tunnelportal beim Bucheggplatz den Zugang zum Käferberg. Das Wipkingerplatz-Portal verunstaltet den ehemaligen Dorfplatz von Wipkingen noch mehr. Es gibt keine Garantie, dass mit dem Bau des Rosengartentunnels der Autoverkehr durch Wipkingen abnimmt. Vielmehr ist es ja so, dass mehr Strassen mehr Verkehr generieren. Die Strassenpolitik hinkt dem stetig wachsenden MIV ständig hinterher. So hat der Bund erst kürzlich verkündet, dass die Autobahnen rund um die Grossstädte auf sechs Spuren erweitert werden sollen. Autofahrende sind flexibel, sie suchen sich immer die schnellsten und direktesten Verbindungen, Schleichwege durch Wipkingen gibt es einige. Die lärm- und dreckbelastete Bevölkerung entlang der Rosengarten- und Bucheggstrasse verdient es schon heute, dass die Strassenabschnitte verkehrsberuhigt werden, nicht erst in 15 oder 20 Jahren und zum Preis von jahrelangem Baulärm und Baudreck, sondern sofort. Der

Kanton könnte verkehrsberuhigende Massnahmen schon heute anpacken, doch er will nicht. Der Kanton betreibt eine rückwärtsgewandte Verkehrspolitik mit dem Ziel, den zunehmenden MIV effizient zu verwalten.

Die Alternative Liste wird auf die Vorlage nicht eintreten. Angesichts der Klimaerwärmung braucht es kein technokratisches Retro-Strassentunnelprojekt. Wir haben genügend innovative Kräfte in der Schweiz, die eine andere Verkehrspolitik vordenken können, Martin Neukom hat ausführlich darauf hingewiesen, das Geld ist ja vorhanden. Setzen wir doch auf diese innovativen Kräfte. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Ja, die unhaltbare Situation im immissionsgeplagten geteilten Stadtquartier an der Rosengartenstrasse soll nachhaltig verbessert werden. Wir stehen nach wie vor hinter dieser Vorlage, wenn auch ohne grosse Begeisterung. Denn die Kosten sind tatsächlich immens. Gut, ist die Finanzierung über die entsprechenden Fonds gesichert, und etwa einen Drittel soll der Bund über das Agglomerationsprogramm beisteuern. Wurde dies von meinen Vorrednern überhaupt erwähnt? Wir stehen deshalb dazu und wünschen uns aber bei der Ausführung eine gewisse Bescheidenheit und Kostengünstigkeit. Mit «Bescheidenheit» meine ich den Verzicht auf die typisch schweizerische Art des Perfektionierens. Und mit «Kostengünstigkeit»: Den Kreditspielraum kann man auch ins Negative lenken, also günstiger machen. Und zusätzliche Ausbauwünsche kann man auch kategorisch ablehnen.

Die EDU wird dem Projekt zustimmen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Ein happiges Gesetz und Projekt im Zusammenhang mit dem Rosengarten liegen vor uns. Es ist unumstritten, dass der geplante Tunnel eine wichtige Verbindung von regionaler Bedeutung, aber vor allem ein städtisches Projekt wäre. Die BDP hat viel Zeit in die Beratung der Vorlagen investiert, das Dafür und das Dagegen abgewogen. Die BDP sieht zwei Probleme: Zum ersten ist öffentlich bekannt, dass die Tunnelportalsituation, Einfahrten und Ausfahrten, nicht gelöst ist. Das gilt, wie schon gesagt, für die Einfahrt wie auch für die Ausfahrt des Tunnels. Dies zeigt uns auf, dass die realistische Möglichkeit besteht, mit weiteren finanziellen Investitionen rechnen zu müssen, denn heute weiss man noch nicht, wie die Lösungen wirklich aussehen sollen. Zum Zweiten, den exorbitant hohen Kosten des Gesamtprojektes: Die Kosten von rund 1,1 Milliarden

Franken, also 1100 Millionen, ist gigantisch für einen rund 600 Meter langen Tunnel und eine neue Tramführung. Die Stadt Zürich beteiligt sich mit einem Bruchteil daran, profitiert aber am meisten. Die Grosskosten würden durch den Verkehrsfonds, den Strassenfonds und auch durch den Bund finanziert, also von unseren Steuern. Zudem irritiert, dass in diesem Fall die FDP und die SVP fast brachial dieses Projekt unterstützen und zustimmen, trotz der Minimalbeteiligung der Stadt Zürich. Wenn ich mir die kürzliche Diskussion im Kantonsrat zum Kasernenareal (*Vorlage 5421*) in Erinnerung rufe, haben die FDP und die SVP genau aus diesem Grund die wirklich vernünftige Lösung der Regierung abgelehnt. Dort ging es ja lediglich um 30 Millionen Franken. Liebe FDP und SVP, wisst ihr eigentlich, was ihr wollt? Hüst und hott oder warm und kalt? So kommt es uns momentan vor. Wie der Rosengarten hat auch das Kasernenareal eine über 40-jährige Geschichte. Wir verstehen eure Haltung nicht, aber es ist ja Wahlkampf, das wäre eine Erklärung. Zudem befürchten wir, dass die geplante Beruhigung der Rosengartenstrasse Spekulanten die Tür weit öffnet und die Mietpreise massiv erhöhen würde. Die BDP wünscht sich auch eine Lösung für den Rosengarten. Eine Verbesserung des heutigen Rosengartens könnte zum Beispiel ein Tramtunnel sein, der von den Kosten her ein Bruchteil kosten würde. Die Rosengartenstrasse könnte für den MIV optimiert werden. So wäre es zum Beispiel auch für das Gewerbe und den eher rückläufigen Binnenverkehr besser tragbar. Ob am Wipkingerplatz oder sonstwo, die Doppelspuren verengen sich früher oder später zu einer Spur. Es spielt also keine wirkliche Rolle, ob ein neuer Tunnel gebaut wird oder nicht. Die Tendenz, dass städtische Bewohner überhaupt ein Auto haben, ist übrigens rückläufig, und für diese Unsicherheit möchten wir keine 1100 Millionen Franken ausgeben.

Unsere Ablehnung, ich betone es explizit, hat nichts mit der Vermutung der linken Parteien zu tun, dass Mehrverkehr entstehen könnte. Auch stehen wir einer Tramlösung und der Verbesserung für den MIV grundsätzlich positiv gegenüber. Die BDP politisiert sachbezogen, und hier haben wir eine gigantische Sache, wo eben Vernunft gefragt ist. Kurz zusammengefasst heisst das: Die BDP-Fraktion traut der anscheinend massiven Verbesserung der Verkehrssituation am Rosengarten durch dieses gigantische Projekt nicht, also Preis/Leistung ist für uns nicht verhältnismässig. Die BDP-Fraktion wird nicht auf die Vorlagen eintreten.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Somit haben sich alle Fraktionssprecher zum Eintreten gemeldet. Wir haben aber noch weitere neun Sprecher auf der Liste.

Die Eintretensdebatte über die Vorlagen 5326a und 5396a wird unterbrochen.

Verschiedenes

Nachruf

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Zum Hinschied des ehemaligen Kantonsrates und Zürcher Stadtrates Kurt Egloff, SVP, Aesch:

Wir gedenken heute dem am 12. Januar verstorbenen ehemaligen Kantonsrat und Zürcher Stadtrat Kurt Egloff. Der Lehrer aus Aesch war als Vertreter der SVP von 1977 bis 1982 Mitglied des Kantonsrates. Dem Einsitz im kantonalen Parlament gingen Mandate als Gemeindepräsident und als Bezirksrat voraus. Politisch erfahren und auf dem Land wie in der Stadt Zürich bestens vernetzt, gelang ihm 1982 die Wahl in den Zürcher Stadtrat.

Weitsichtig und mit Mut für Veränderungen entwickelte er während acht Jahren als Schulvorstand das städtische Bildungssystem pionierhaft weiter. Anfänglich von kritischen Stimmen begleitete Projekte, wie die Einführung des fakultativen Informatikunterrichts oder der Suchtprophylaxe, brachten ihm sehr bald grosse Anerkennung ein.

Kurt Egloff verstarb kurz vor seinem 87. Geburtstag. Wir halten seine Verdienste um Kanton und Stadt Zürich in Ehren und sprechen den Hinterbliebenen unser herzliches Beileid aus. Die Abdankung fand am 30. Januar 2019 statt.

Fraktionserklärung der Grünen zum Klimaschutz

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen zum Klimaschutz.

Zehntausende demonstrierten am Samstag auf den schweizerischen Strassen. Allein in Zürich demonstrierten 10'000 Schülerinnen und Schüler und viele Erwachsene gegen die Gleichgültigkeit der politischen Mehrheiten in diesem Land gegenüber dem Klimawandel. Die

Schülerinnen und Schüler, liebe SVP, kämpfen nicht für schulfreie Halbtage, sondern für eine lebenswerte Zukunft, nämlich ihre Zukunft.

Die politischen Mehrheiten in diesem Land leben in der Vergangenheit und in der Blockade. SVP, FDP und CVP blockieren alle Bemühungen für den Schutz des Klimas und der Biodiversität. Sie hintertreiben die Energiewende. Beim CO₂-Gesetz verwässerte die Mehrheit das Gesetz dermassen, dass nicht mehr zugestimmt werden konnte. Diese Liste kann endlos fortgesetzt werden.

Was sagen uns denn die Leute auf der Strasse? Wir können nicht mehr leben wie bisher und wie das unsere «Generation Honigtopf» gewohnt ist. Keine Einkaufsflüge mehr in die USA wie bisher, die Fliegerei muss entschieden teurer werden. Keine neuen Strassen gegen den sogenannten Stau, wie Sie das heute wieder fordern, das Auto muss vermehrt zu Hause bleiben. Der ÖV ist für den Weg zur Arbeit und zum Einkaufen genügend. Weniger Fleisch und weniger Food Waste ist angesagt, Handeln statt Lavieren. Massnahmen gegen den Klimawandel ergreifen, auch wenn sie etwas kosten.

Der technische Fortschritt für den Schutz des Klimas, für den unser Kanton mit den starken Bildungsanstalten eine Vorbildfunktion übernehmen kann und vermehrt auch muss, ist umzusetzen. Das genügt aber nicht ganz, wir müssen auch lernen zu verzichten. Das nennt sich dann Suffizienz. Das sagt uns die Strasse, und an diesen Themen arbeiten wir Grünen weiter. Danke.

Fraktionserklärung der GLP zum Klimaschutz

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): «Politiker us de Bette, wir müend die Wält rette!» So und ähnlich hat es an der Klima-Demo vom letzten Samstag getönt. Die Jungen fordern uns auf, endlich etwas zu tun, nicht nur zu reden, sondern auch zu handeln. Ich war überwältigt vom Engagement der Jungen, der Familien und der Senioren. Spätestens jetzt sollte jedem klar sein, dass wir handeln müssen.

Auf der einen Seite haben wir also die Gruppierungen, die sich laut für ihre Zukunft einsetzen, aber hier im Kantonsrat zu wenig gehört werden. Auf der anderen Seite haben wir die FDP, die ihren Wahlkampf mit einem Heissluftballon gestartet hat, mit viel heisser Luft also. Und in der Nationalratsdebatte zum CO₂-Gesetz im letzten Dezember hat die FDP wieder einmal mehr ihr wahres Gesicht gezeigt: Immer über Umweltschutz reden, aber nie handeln.

Liebe FDP, in Vertretung der Jungen rufe ich Ihnen zu: «Politiker aus den Betten, wir müssen die Welt retten». Die Zeit der vielen leeren Worte und der heissen Luft ist vorbei.

Ich erinnere Sie an mein Postulat (*KR-Nr. 26/2019*) «Innovative Tarifstrukturen bei Photovoltaik-Anlagen», das wir vor zwei Wochen eingereicht haben. Es fordert den Regierungsrat auf, die Attraktivität von Photovoltaik-Anlagen zu steigern. Nach dem Einreichen des Postulates wurde ich von verschiedenen Seiten positiv darauf angesprochen, unter anderem auch von Stromproduzenten. Sie sagten mir, dass sie die Ressourcen für grössere Anlagen hätten, aber die Wirtschaftlichkeit sei nicht gegeben. So werden wir die Ziele der Energiestrategie 2050, der die Schweizer Bevölkerung zugestimmt hat, nie erreichen.

Und hören Sie die Jungen? Die Jungen fordern uns auf zu handeln. Wir Grünliberale handeln schon, handeln auch Sie. Lassen Sie den Aufforderungen der Jungen nun endlich Taten folgen. Seien Sie mutig und innovationsfreundlich. Zeigen Sie, dass Sie die Anliegen der Jungen ernst nehmen, dass Sie Ihre politische Verantwortung wahrnehmen und entsprechend handeln.

Die Eintretensdebatte über die Vorlagen 5326a und 5396a wird fortgesetzt.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir sprechen hier von einem Gesamtverkehrskonzept, das Strasse und Schiene berücksichtigt. Dieses Konzept wurde uns von der Verwaltung und von der Regierung halbwegs ausgegoren, halbwegs ausgewogen vorgelegt. Und dies, wohlgemerkt, bevor der Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative in die Verfassung geschrieben wurde. In den Kommissionen wurde es aber mit den bestehenden Mehrheiten total einseitig ausgebaut. Die Kommissionen haben dieses Projekt nur durch die Windschutzscheibe betrachtet und nur für die Autofahrerinnen und Autofahrer gesorgt. Dieses Projekt hat ein Potenzial, deutlich mehr Verkehr zu bilden. Wir hatten auf dem Rosengarten vor der Eröffnung der Westtangente, in den frühen 80er-Jahren schon einmal knapp 70'000 Fahrzeuge. Das restliche Strassennetz ist gleichgeblieben. Das kann also wieder so passieren. Und dazu kommt noch, dass Sie im Norden eine deutliche Kapazitätserweiterung machen. Durch diese dritte Spur im Tunnel gibt es die Gefahr, dass dort mehr passieren kann, aus drei Gründen: Durch diesen Sicherheitsstreifen ist der Abstand zum Gegenverkehr viel grösser. Dadurch fahren die meisten Autofahrerinnen und Autofahrer

schneller, weil sie dann nicht direkt den Gegenverkehr, einen Lastwagen, gegen sich haben. Und wenn Sie sagen, dass Tempo 30 eine Kapazitätsreduktion sei, dann ist ein schnellerer Verkehr ein Kapazitätsausbau. In der Verkehrstechnik werden zwar Notmassnahmen nicht in die Kapazität eingerechnet, aber es wird Unfälle geben in diesem Tunnel, das ist statistisch einfach klar. Ich hoffe, es sind keine dramatischen, aber es wird Unfälle geben. Und dann ist dieser Sicherheitsstreifen natürlich als Ersatzmassnahme da und kann sofort genutzt werden, das heisst, da wird mehr gefahren. Und drittens gibt es – wir haben heute schon mehrfach vom Gotthard gehört – auch noch das Gotthard-Argument: Wenn wir dann Stau haben werden vor dieser dritten Spur, dann wird irgendwann die Forderung kommen «Macht diese Spur doch auf, macht sie morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts auf.» Diese Forderung wird kommen, darum dürfen wir diese Spur heute nicht bauen und heute nicht bewilligen, denn sonst haben wir diesen Mehrverkehr. Ich spreche für den Kreis 11. Gerade in Zürich Nord will ich nicht mehr Verkehr auf der Strasse haben.

Auch ich war am Samstag an der Klima-Demo und ich bin begeistert, wie viele Schülerinnen und Schüler, wie viele junge Erwachsene, aber auch wie viele ältere Menschen dort waren und sich um unsere Sorgen kümmern. Wir dürfen die Welt heute doch nicht durch die Windschutzscheibe und durch den Rückspiegel betrachten und neue Strassen bauen. Was wissen wir, wie die Mobilität 2030, wenn diese Strasse dann aufgehen wird, aussehen wird? Wir wissen es nicht. Wir können doch jetzt nicht Strassen bauen, das ist nicht nachhaltig, das ist nicht stadtverträglich. Die Jungen haben geschrien: Was passiert mit unserem Klima? Sie wollen es selber bestimmen. Aber sie fragen auch: Was passiert mit unserer Stadt? Was passiert mit unseren Strassen? Das war eine explizite Forderung. Bauen wir nicht mehr Strassen für Autos, das ist keine Lösung. Nein, wir fordern Sofortmassnahmen. Das könnten wir seit zehn Jahren machen. Wir könnten dort Fussgängerstreifen einrichten, könnten dort mit Lichtsignalen arbeiten. Das wäre die echte Lösung für die Anwohnerinnen und Anwohner heute, aber das wird leider verweigert.

Noch zu den Verkehrsmengen: Ja, es ist sehr wenig reiner Transitverkehr auf der Achse. Da bin ich auch sehr froh. Aber der Quell-/Zielverkehr ist halt doch auch primär Quellverkehr, und der kommt aufgrund der Zersiedelung, die wir draussen in unserem Kanton und in anderen Kantonen haben. Deshalb steigen die Leute ins Auto, weil sie an ihrem Wohnort gar keine andere Möglichkeit haben. Und wer heute ins Auto steigt, der bleibt in seinem Auto sitzen und wechselt seinen Verkehrsmodus nicht und wechselt nicht plötzlich auf das Tram

oder die S-Bahn. Das hingegen ist die Zukunft, denn wir haben drei Megatrends: Wir haben die Elektromobilität, wir haben die Digitalisierung mit selbstfahrenden Autos und wir haben die gemeinsame Nutzung der Fahrzeuge, in Klammern «Sharing». Das sind die Megatrends, die sich abzeichnen. Wie es 2030 aussieht, wissen wir jetzt nicht. Aber jetzt Strassen zu bauen ist rückwärtsgerichtet. Machen wir wieder ausgewogene Gesamtprojekte, dann sind auch wir von der SP dabei. Dann sind wir auch dabei, einmal ein bisschen Strasse zu bauen, wenn es denn wirklich ein Gesamtverkehrsprojekt ist. Dem Tram werde ich nachtrauern. Ich wünsche mir das Tram und ich hoffe, es kommt in irgendeiner Form doch noch irgendwann.

In dem Sinn wird die SP nicht eintreten, weder auf die Gesetzesvorlage noch auf die Richtplanvorlage, und die zwei Vorlagen ablehnen. Herzlichen Dank.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Als Vertreter der SP, der nicht aus der Stadt Zürich kommt, komme ich mir in dieser Frage vor wie jemand, der aus Europa heraus in den letzten zwei Wochen – das haben Sie sicher auch einmal gemacht – die Debatte (*über den Brexit-Vertrag*) im englischen Unterhaus verfolgt hat. Da wurde ja sofort klar, was alles nicht gewollt wird, was man alles nicht will. Und genau so komme ich mir auch vor: Wir wissen nicht, was die Stadt Zürich will, wir wissen nur, was sie alles nicht will. Sie will keine Schneise durch ein an sich schönes Wohnquartier mehr. Sie will keine Gentrifizierung entlang dieser später dann ruhigen Quartierstrasse. Wenn man der Volksabstimmung von 2010 glauben will, will die Stadt Zürich auch kein Tram auf der Rosengartenstrasse, sie will keinen Autolärm, sie will keine jahrelange Baustelle. Und vermutlich hat auch niemand Freude, wenn Häuser abgerissen werden. Die einzige Einigkeit, die ich mir hier noch vorstellen kann, ist, dass der Kanton, wenn irgendetwas gemacht wird, zahlen soll. Nun, angesichts der wirklichen Problemlage – und ich habe darüber ungefähr 1975 eine Seminararbeit geschrieben, wie sich das Quartier soziologisch verändert hat nach der Eröffnung der Westtangente. Also das Problem ist mir länger bekannt, als viele von Ihnen überhaupt auf der Welt sind. Angesichts dieser dramatischen Problemlage war natürlich eine konstruktive, offene Haltung am Anfang sicher Pflicht.

Heute präsentiert sich die Vorlage aber leider so, dass ich sagen muss: Das Praliné der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, die Verkehrsberuhigung, das Praliné, das wir alle gerne hätten, liegt auf einem Kuhfladen, und dieser Kuhfladen heisst «Kapazitätsausbau am

Rosengarten». Und das ist ganz sicher etwas, das die Stadtzürcher Bevölkerung – das können wir mit Sicherheit sagen – nicht will.

Ich möchte noch einen Aspekt beifügen, der auch unsere Volkswirtschaftsdirektorin, Frau Walker Späh, sicher interessieren wird: Das ist die Problematik, über die wir im letzten Juni eine Volksabstimmung durchgeführt haben, nämlich die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Sie trägt sich ja mit dem Gedanken, uns erneut vorzuschlagen, die Einlage in den Verkehrsfonds zu reduzieren, wenn auch nicht so stark, wie das die bürgerliche Mehrheit damals wollte und damit in der Volksabstimmung böse – böse – unter die Räder gekommen ist. Sie möchte also die Einlage in den Verkehrsfonds reduzieren. Nun, dazu muss ich auf die Kosten dieser Vorlage, die wir heute diskutieren, für den Verkehrsfonds aufmerksam machen: Es sind 286 Millionen Franken in der Fondsplanung für das Rosengartentram reserviert, und genau wegen diesen 286 Millionen droht der Verkehrsfonds bis ins Jahr 2037 in die roten Zahlen zu geraten. Wir haben immer gesagt, der Verkehrsfonds braucht eine Reserve, die man einsetzen können muss, um die nationalen Projekte, wenn sie aufs absolute finanzpolitische Minimum reduziert sind, im Kanton Zürich vielleicht etwas bevölkerungs- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Und da muss ich natürlich sagen: Wenn man jetzt diese Reserve ausgibt, indem man die Einlage in den Verkehrsfonds senken will, dann bleibt kein Geld mehr für Projekte, wie zum Beispiel die Tieferlegung der Brüttenerlinie im Raum Dietlikon/Wallisellen, den ich im Kantonsrat vertrete. Das sollten wir nicht wollen. Ich sage, eine Senkung der Einlage in den Verkehrsfonds geht mit der SP nur, wenn das Rosengartentram nicht mehr in der Fondsplanung drin ist. Diesen Aspekt wollte ich hier doch beigefügt haben.

Nun, wir wissen nicht ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Die Redezeit beträgt fünf Minuten, denken Sie bitte alle daran.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Ich spreche primär zur Richtplanvorlage. Mit den Richtplaneinträgen zu Rosengartentram und Rosengartentunnel wird die Grundlage auf Ebene des kantonalen Richtplans zur Lösung des jahrzehntealten Rosengartenproblems gelegt. Fakt ist, dass die Rosengartenstrasse für den motorisierten Privatverkehr eine wichtige Achse darstellt – sowohl für den Stadtverkehr als auch für das kantonale Verkehrsnetz. Dies übrigens auch für Elektromobile und Mobilitätsformen der Zukunft. Wenn man nun das

Quartier entlasten will, dann ist die Verlegung des Verkehrs in einen Tunnel die richtige Lösung. Man trägt damit auch dem Verfassungsartikel zum Erhalt der Kapazitäten gemäss Anti-Stauinitiative Rechnung und schafft den Platz für das Rosengarten tram, welches die Tramtangente Zürich Nord, Zürich West, Zürich Süd realisiert. Diese Tangente ist sinnvoll, weil sie einerseits wichtige Wirtschaftsgebiete verbindet und andererseits den Knoten Zürich Hauptbahnhof entlastet, der heute bei einem Ausbau das gesamte Tramnetz lahmlegen oder zumindest stark beeinträchtigen kann. Aus diesen Überlegungen wird deutlich: Rosengarten tram und Rosengartentunnel müssen miteinander realisiert werden, ganz im Sinne des Prinzips, dass ein modernes Verkehrssystem sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr entwickelt, weil es eben beide Verkehrsträger braucht. Daran ändern auch die schwachen Argumente der Gegner und ihr blinder Fleck in Bezug auf die Bedeutung des Individualverkehrs nichts.

Der GLP-Antrag auf Rückweisung löst das Verkehrsproblem rund um den Rosengarten auch nicht. Der Antrag entspricht einer U-Bahn-Verbindung zwischen Bahnhof Altstetten und Bahnhof Oerlikon mit Zwischenhaltestellen. Dies löst weder das Problem des motorisierten Privatverkehrs noch löst es das Problem der Tramverbindung, der Tangentiallinie und der Entlastung des Tramnetzes. Ich möchte hier noch darauf hinweisen, dass im Richtplan bereits eine Tangentiallinie Zürich Altstetten–Oerlikon und deren Doppelspurausbau enthalten ist. Wer nun nicht einmal die planerische Grundlage für die Lösung eines seit Jahrzehnten bestehenden Problems schaffen will, dokumentiert wenig Verständnis für die geplagte Bevölkerung und zeugt von wenig planerischer Weitsicht. Es ist zudem zynisch, wenn man lärmgeplagte Bewohner des Kantons gegeneinander ausspielt, mit dem Resultat, dass am Schluss gar nichts unternommen wird.

Daher wird die FDP-Fraktion mit Überzeugung für Eintreten stimmen.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Vorab ein paar persönliche Bemerkungen: Ich wohne seit 56 Jahren an unterschiedlichen Adressen, aber immer im Quartier Wipkingen, das heisst, ich hatte das Quartier als Kind also noch vor der Eröffnung der Westtangente 1972 erlebt. Seit bald 40 Jahren verfolge ich die politischen Diskussionen über ein Ende des sogenannten Provisoriums, als 18-Jähriger habe ich bereits Unterschriften für eine städtische Volksinitiative gesammelt, die eine Überdeckung forderte. Das Gebiet, über das wir heute verhandeln, ist mir also bestens vertraut, auch dessen Entwicklung in den letzten

Jahrzehnten. Ich habe mich in dieser Zeit an unzähligen Aktionen und bei Vorstössen für eine Verbesserung der Situation beteiligt, ohne dass sich je etwas änderte. Bald hatte ich begriffen, dass es für eine Veränderung die Zustimmung der kantonalen Behörden braucht, für die immer die Leistungsfähigkeit der Achse eine zentrale Forderung war. Eine Spurreduktion und Wiederherstellung der ebenerdigen Übergänge entlang der heutigen Achse ist schlicht nicht mehrheitsfähig, nach meiner Einschätzung wird sie das auch in zehn Jahren nicht sein.

Vor diesem Hintergrund habe ich die heute zur Diskussion stehende Vorlage beurteilt. Sie vermag mich wie auch unseren Fraktionssprecher aus verkehrspolitischen Gründen nicht zu begeistern. Ich gewichte jedoch – und das ist der Unterschied – die städtebaulichen Chancen des Projektes höher als die verkehrspolitischen Unwägbarkeiten. Städtebaulich kann dieses Projekt endlich den Graben zwischen den Quartierteilen in Wipkingen und Unterstrass überwinden. So gibt es entlang einem grossen Teil der heute zwei Kilometer langen Strecke keine ebenerdigen Übergänge. Unter dieser Teilung des Quartiers leidet die gesamte Quartierbevölkerung, nicht nur die direkten Anwohner, auch wenn sich die jüngeren Generationen bereits daran gewöhnt haben. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass sich ein Schulhaus, das Schulhaus Nordstrasse, direkt an dieser Achse befindet, zwei weitere, Waidhalde und Milchbuck, etwas zurückversetzt. Aber bei allen dreien sind Schülerinnen und Schüler betroffen, die auf ihrem Schulweg und im Fall des Schulhauses Nordstrasse bei jeglichen Aussenaktivitäten in ihrer Bewegungsfreiheit beeinträchtigt werden.

Deshalb ist für mich ein Status quo keine Lösung. Ich will eine Veränderung. Ich sehe aber auch, dass es für eine Veränderung politische Mehrheiten auf kantonaler Ebene braucht, und dafür sehe ich mit diesem Projekt – wie auch der Stadtrat von Zürich – eine Grundlage. Mehrheitsfähige Alternativen für eine Verbesserung der städtebaulichen Situation sehe ich nicht. Die Tramverbindung ist angesichts des zu erwartenden Bevölkerungswachstums in der Stadt eine Investition in die Zukunft, auch wenn heute die Busse noch ausreichen mögen. Und über das genaue Verkehrsregime zerbreche ich mir heute noch nicht allzu stark den Kopf. Wissen wir denn, wie in 50 Jahren Mobilität in der Stadt Zürich aussieht angesichts der digitalen Entwicklung? Diese Fragen stellen sich dannzumal, wenn die Eröffnung absehbar ist. Beim Milchbucktunnel sehen wir, dass ein einmal getroffenes Verkehrsregime nicht für die Ewigkeit sakrosankt ist. Aber für eine städtebauliche Veränderung, für eine Wiedervereinigung der Quartiere müssen wir heute die Weichen stellen. Ich werde deshalb mit ein paar Fraktionskollegen auf die Vorlage eintreten und die Minderheitsanträ-

ge für mehr Augenmass beim Verkehrsregime unserer Fraktion unterstützen, ebenso den Richtplaneintrag.

Ermöglichen wir auch eine Volksabstimmung. Erst dann wissen wir, was die Stimmberechtigten, auch diejenigen in der Stadt Zürich, wirklich wollen. Alle möglichen Prognosen oder Vermutungen sind eben Vermutungen, wissen werden wir es erst, wenn wir auch eine solche Volksabstimmung machen werden. Haben wir Mut zur Demokratie! Ich danke Ihnen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht): Wollen Sie einen Tunnel zu Babel am Rosengarten bauen? Ich nicht – und mit mir, da bin ich ziemlich sicher, auch die Mehrheit des Zürcher Stimmvolkes nicht, welches bei Annahme dieses nutzlosen, milliardenteuren Tunnel-cum-Tram-Projektes durch diesen Rat zum guten Glück ja noch das letzte Wort haben wird. Ich spreche nicht im Namen der grossen Mehrheit meiner Fraktion und begründe kurz, weshalb ich den Bau dieses unnötigen, milliardenteuren Lochs und eines nutzlosen Trams ablehne und für Nichteintreten stimmen werde.

Erstens: Die Verkehrskapazität auf der Westumfahrung um die Stadt Zürich würde durch dieses mindestens 1,2 Milliarden teure neue Loch und Zufahrten um kein einziges Fahrzeug erhöht. Einzig die Fahrdistanz wird unnötigerweise um rund 1,2 Kilometer verlängert.

Zweitens: Verkehrsumfahrungen und Untertunnelungen von Ballungszentren sind die einzig richtige Lösung. Und so ist es auch nötig und richtig, den Stauknoten Bucheggplatz, das Rosengartenquartier und das Stauhemmnis Hardbrücke mittels eines Umfahrungstunnels zu lösen respektive zu umfahren. Nur müsste dieser Tunnel, Frau Regierungsrätin Walker Späh, erst beim Hardturm wieder ans Tageslicht gelangen und nicht schon vor der Hardbrücke. Wir werden jetzt dann sicher noch die Befürworter dieses Steuergeld- und Verkehrsabgabenvernichtungsprojektes argumentieren hören, aus Gründen des Wasserschutzes sei es nicht möglich, den Tunnel unter der Limmat bis zum Hardturm zu ziehen. Dieses Argument zieht nicht, geschätzte Damen und Herren Projektbefürworter und Frau Regierungsrätin Walker Späh. Eine Untertunnelung der Limmat ist sehr wohl möglich, davon zeugen sowohl die Rampe beim Globus-Provisorium und der Polizeihauptwache als auch der Durchgangshauptbahnhof von Zürich, und auch der Eurotunnel beweist dies.

Noch kurz etwas zum Rosengartentram, dem zweiten Projektteil neben dem Tunnel zu Babel: Nur schon das Gefälle des geplanten Tramtrassees beweist auch die Nutzlosigkeit des zweiten Steuergeld

und Bundes- und Finanzausgleichsgelder vernichtenden Projektteils. Und warum nun auf einmal wieder ein aus dem vorletzten Jahrhundert stammendes Verkehrsmittel, ein strammes Tram, und nicht die bewährten Trolley- und Elektrobusse am an Gefälle reichen Rosengarten zum Einsatz kommen sollen, wissen nur die Geister und die in der Stadt Zürich tätigen rot-grünen Verkehrsideologen.

Noch eine kurze Bemerkung zur Finanzierung der mindestens 1,2-Milliarden-Franken-Kosten für das im Volksmund auch etwas sarkastisch «Carmen-Walker-Späh-Tunnel» genannte Projekt: Im Budgetjahr 2019 plant die Regierung, Investitionen von rund 1,36 Milliarden Franken zu tätigen; dies bei einem miserablen, rekordtiefen Selbstfinanzierungsgrad von nur gerade 44,6 Prozent und einer geplanten Neuverschuldung von 800 Millionen Franken im laufenden Finanzjahr. Vor diesem Hintergrund sind Regierung und Parlament gut beraten, auf den Bau eines Tunnels zu Babel am Rosengarten zu verzichten. Mit allem Respekt, Frau Regierungsrätin, aber verrennen Sie sich nicht mit diesem Projekt! Denn ich bin überzeugt, das Zürcher Stimmvolk wird dieses Mega-Projekt deutlich ablehnen, wenn es dann im Herbst an der Urne darüber befindet, auch wenn sich für das Projekt hier im Rat aufgrund der derzeitigen Mehrheitsverhältnisse eine Mehrheit findet.

Aus erwähnten Gründen bitte ich Sie, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): «Wenn der Hass auf den individuellen Verkehr grösser ist als die Liebe zum ÖV» – nach dem Votum von Hans-Peter Amrein kann man das auch umkehren: «Wenn der Hass auf den ÖV grösser ist als die Liebe zu deinem Auto.»

Die neuen Gegner des Rosengartens geben sich ja gerne fortschrittlich. Sie bleiben aber in ihrem Denken und in ihren Feindbildern in der Vergangenheit verhaftet. Wir bauen hier nicht eine Infrastruktur für Autos, wie wir sie heute kennen, liebe Gabi Petri. Wir bauen eine Infrastruktur für kollektive und für individuelle Mobilität, im Einsatz ab ungefähr 2032, für die nächsten drei, vier Generationen. Die Verkehrsmittel werden in 20, 30 Jahren ganz anders aussehen, wie, wissen wir alle nicht. Aber ziemlich sicher werden sie nicht fliegen, sondern sie werden rollen. Und ganz sicher werden die Mobilitätsbedürfnisse, welche der Rosengarten heute erfüllt, auch dann nicht mit «Leiterwägeli» und muskelbetriebenen Zweirädern abgedeckt werden. Auf jeden Fall wird das Bedürfnis nach individueller Mobilität bleiben. Und ich liege wohl nicht ganz falsch, wenn ich prophezeie, dass in

den nächsten Jahrzehnten eher der ÖV individueller als der Individualverkehr kollektiver wird. Erste Trends sehen wir mit dem Rufbus, den die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) planen. Wie auch immer die Mobilität aussehen wird, sie wird rollen, sie wird Platz brauchen und sie wird ab einer gewissen Geschwindigkeit auch Lärm machen, weil dieser schon ab Tempo 50 nicht primär von den Benzinmotoren stammt.

Das Rosengartenprojekt nimmt diese Bedürfnisse für viele Jahrzehnte auf, besser als alle nicht existierenden Alternativen der Gegnerschaft. Eine besonders interessante Alternative hat der «Tagi» (*Tages-Anzeiger*) als Fürsprecher des VCS am Freitag gepusht. Dummerweise hat der «Tagi» vergessen zu erwähnen, was sie mit der «Westtangente plus» mit Unterstützung des VCS vor zehn Jahren gefordert hat, nämlich genau so ein Tram. Einfach zur Klarstellung: Wenn wir frei nach VCS wirklich auf schnelle Tramtangente verzichten, dann fährt in der ganzen Stadt Zürich in den nächsten 30 und mehr Jahren kein zusätzliches Tram, nicht für das Hochschulgebiet, nicht für Neubaugebiete, gar nirgends. Denn die Knoten Hauptbahnhof, Paradeplatz und Bellevue laufen am Anschlag. Der ÖV steht sich selber auf den Füssen rum. Neue Linien sind dann nur noch als kapazitätsschwache Buslinien realisierbar.

Der Rosengarten ermöglicht die zukünftige kombinierte Mobilität und beseitigt eine städtebauliche Sünde. Er respektiert mehrere demokratische Entscheide älteren und jüngeren Datums: Miteinander statt gegeneinander. Dass Ratsmitglieder, die nur auf das Auto setzen, gegen dieses Projekt sind, unterstreicht, wie ausgewogen dieses Projekt ist. Besten Dank.

Silvia Rigoni (Grüne, Zürich): In Wipkingen sollen 600 Meter Strasse von einem ohrenbetäubenden Verkehrslärm befreit werden. Da kann man doch eigentlich gar nicht dagegen sein, denken viele. Diesen Tunnelbau sinnvoll finden kann man aber nur, wenn man ausschliesslich auf diese 600 Meter schaut. Aber der Rosengartentunnel hat nicht nur Auswirkungen in Wipkingen, es gibt da zum Beispiel auch noch den Albisriederplatz. Schon heute ist es dort gefährlich, wenn die Umsteigenden nur mit dem Blick auf den gerade einfahrenden Bus über die Strassen rennen. Und bekannt ist, dass der Autoverkehr rund um den Albisriederplatz regelmässig zusammenbricht und es unendliche Staus gibt. Mit dem Rosengartentunnel wird es auf dem Albisriederplatz noch schlimmer. Dank dem Tunnel wird es attraktiver, mit dem Auto mitten in die Stadt zu fahren. Die Kapazitäten werden mit

der dritten Spur früher oder später massiv ausgebaut werden. Der Albisriederplatz versinkt definitiv im motorisierten Individualverkehr. Eine bessere Anbindung an den ÖV mit dem Rosengartentram ist da ein schwacher Trost. Die Haltestellen werden so gelegt, dass beim Umsteigen dann wirklich alle die von den Autos verstopften Strassen überqueren müssen. Eine bessere Anbindung am Albisriederplatz an den ÖV ist gut, aber ÖV braucht Platz. Und dieser fehlt, wenn der MIV auf dem Albisriederplatz nicht reduziert wird, sondern sich sogar noch vergrössern wird. Der Albisriederplatz wird zur Verkehrsmaschine degradiert. Und nein, liebe Sonja Rueff, dafür sind wir rund um den Albisriederplatz nicht dankbar, dankbar für diesen Tunnel, der uns da beschert werden soll. Und früher oder später wird die Bevölkerung in diesem Quartier den Verkehr auch nicht mehr ertragen wollen. Und was ist dann die Lösung der bürgerlichen Verkehrspolitik? Wollen Sie dann am anderen Ende der Hardbrücke auch einen Tunnel bauen, zum Beispiel runter zum Hardplatz und dann wieder an die Oberfläche beim Hubertus?

Sie machen hier ein Flickwerk, dieser Verkehrspolitik fehlen die Gesamtschau und die Erkenntnis, dass das, was wir lokal tun, nicht nur lokale Auswirkungen hat. Es hat zum Beispiel Auswirkungen auf ein anderes Quartier und es hat ganz bestimmte Auswirkungen auf das Klima. Ich bitte Sie, auf diese Vorlage nicht einzutreten.

Christina Zurfluh Fräfel (SVP, Wädenswil): «Fiat lux» haben wir heute Morgen gehört, es werde Licht. Das finden auch wir, die grosse Mehrheit der SVP, und zwar Licht am Ende des Tunnels, am Ende des Rosengartentunnels. Drum Ja zu einer vernünftigen, zukunftsgerichteten Mobilität für alle mit einem klaren Ja zum Rosengarten. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Werte Rosenkavaliere und Bachelorrettes, die von der «Chance Rosengarten» heute Morgen so sympathisch ausgerüstet wurden (*vor dem Rathaus wurden Rosen verteilt*). Ich spreche als Vertreter der SVP in der vorberatenden Kommission KEVU und gebe hier die Mehrheitsmeinung der SVP-Fraktion wieder: Wir sind unterwegs zu einer 10-Millionen-Schweiz. Der Gesamtverkehr nimmt zu, ob wir das wollen oder nicht. Städtische Zentren werden immer Verkehr haben, das geht uns alle an, das geht den Kanton an. Deshalb ist das nicht nur eine Sache der Stadt, es ist ein kantonales Projekt. Wenn Greta Thunberg (*schwedische Umweltaktivistin*) der-einst, über 30-jährig, mit dem Rosengartentram auf Einladung von Martin Neukom an einen Workshop zum Thema «Die Welt existiert

noch, was tun wir jetzt?» anreist, wird auch der Individualverkehr CO₂-frei und nahezu lautlos durchs Tunnel gleiten. Das Projekt ist nötig, und zwar als leistungsfähige Verbindung zum Wirtschaftszentrum Zürich. Es fördert den flüssigen Verkehr, es erhöht die Kapazität des öffentlichen Verkehrs und es ergibt eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität im Quartier. Die Vorlage mit den Mehrheitsanträgen der mitberatenden KEVU, die von der KPB aufgenommen wurden, ist breit abgestützt und erfüllt die eben genannten Ziele. Der SVP-Fraktion geht es so, wie es einer Familie gehen würde, wenn eine lang ersehnte, aber teure Anschaffung ansteht: Angesichts des Preisschildes beschleichen einem leichte Zweifel. In diesem Fall würde man die Familie befragen, ob man es wirklich tun soll, und das Vorhaben entsprechend legitimieren. Deshalb sind wir der Meinung, dass auch hier die «Familie» der Stimmbevölkerung das letzte Wort haben darf, wenn sie es denn möchte, und wir sind überzeugt, dass die Vorteile dieses Projektes überzeugen und überwiegen werden. In diesem Sinn ist die SVP für Eintreten auf die beiden Vorlagen und unterstützt die Mehrheitsanträge. Ich danke Ihnen.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Erlauben Sie mir eine Frage an die bürgerliche Ratsmehrheit: Welche Strategie verfolgen Sie mit Ihrer destruktiven Scherbenhaufen-Politik? Statt gutschweizerische Kompromisse auszuarbeiten, haben Sie nicht nur diese Vorlage, sondern die gesamte vergangene Legislatur dazu benutzt, ein stramm bürgerliches Powerplay zu spielen, ohne Rücksicht auf Verluste und übrigens auch ohne die Rechnung mit dem Volk gemacht zu haben. Ob Spitalprivatisierungen, Schiffszuschläge, Verkehrsfonds-Pfusch, Kasernenareal oder eben ein lausiges Wassergesetz oder der Verzicht auf einen präventiven Schutz vor gefährlichen Hunden, jedes Mal pochten Sie auf eine bürgerliche Maximallösung ohne Kompromissbereitschaft. Und den gleichen Fehler machen Sie hier und heute ein weiteres Mal: Unsummen von Mehrausgaben für eine zusätzliche Spur gegenüber der ebenfalls bürgerlich geprägten Regierungsvorlage sowie ein Verzicht auf griffige Verkehrsberuhigungsmassnahmen im oberirdischen Projektperimeter zeugen von einer mangelnden bürgerlichen Wertschätzung gegenüber der Bevölkerung der Stadt Zürich. Persönlich hätte ich übrigens mit der ursprünglichen Regierungsvorlage leben können, doch die FDP entschied sich für ein Geschenk an die Nachfolger der ehemaligen Autopartei in Form einer zusätzlichen Spur und für den Verzicht auf effiziente Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der Oberfläche, was schlussendlich das Ölfass zum Überlaufen brachte. Wider jede Vernunft und entgegen der öffentlichen Meinung bezüglich der

geforderten, umweltpolitisch dringend notwendigen Massnahmen – die Grossdemonstrationen vom vergangenen Wochenende wurden ja bereits erwähnt – drücken Sie hier und heute ein 60er-Jahre-Strassenbauprojekt durch, ohne Rücksicht auf Verluste.

Abschliessend noch ein Rat an die FDP, die in ihrer vor kurzem hier geäusserten Fraktionserklärung die Wahrheit politischer Aussagen zum Thema machte: Passen Sie bitte noch, der Wahrheit zuliebe, Ihre aktuellen Wahlslogans an. «Mehr Grau für Zürich» zum einen sowie «Wir machen Mehrverkehr» wäre ehrlicher und konsequenter als die aktuell verwendeten blau-grünen Slogans. Und bitte verschonen Sie uns in Zukunft vor Ihrem inkonsequenten und einzig und allein dem Wahlkampf geschuldeten Grünhauch. Denn die heute diskutierte Vorlage sowie auch das Wassergesetz, das massgeblich von Ihnen geprägt wurde, sind schädlich für unsere Umwelt, sprich grau – statt grün und blau.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Das Projekt Rosengartentunnel ist ein Zukunftsprojekt. Es ist von Leuten geschaffen, die an eine Zukunft glauben, die an eine E-Mobilität glauben, die auch ein Verkehrsproblem nicht nur bewirtschaften, sondern lösen wollen. Die Option «kein Rosengartentunnel» würde bedeuten: Man verkennt die Realität. Der ÖV ist jetzt schon zu Stosszeiten überlastet, der ÖV muss ausgebaut werden. Mit dieser Vorlage, die wir hier vorliegen haben, wird der ÖV ausgebaut, und es ist kein Ausbauprojekt des Individualverkehrs. Wir haben immer mehr Fahrzeuglenker. Wir haben auch gerade im Gebiet Hardturm immer mehr Arbeitsplätze. Die Leute müssen zu ihren Arbeitsplätzen gelangen können. Ein Teil kann das nicht mit dem ÖV machen, darum braucht es diesen Tunnel. Der Rosengartentunnel fördert Lebensqualität, er fördert Mobilität, er fördert mehr Arbeitsplätze, er fördert, dass ein Miteinander der Verkehrsteilnehmer möglich wird. Der Rosengartentunnel ist in der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich ist nicht Ballenberg, die Stadt Zürich muss sich weiterentwickeln können. Darum braucht es diesen Tunnel. Und zum Schluss: Der Name «Rosengarten» sagt es schon, hier gab es einmal einen Rosengarten. Wir von der EDU wollen auch in Zukunft wieder einen Rosengarten an diesem Ort, und das ist möglich – mit diesem Projekt. Danke vielmals.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Es widerspricht allen Zeichen der Zeit, diese innerstädtische Spange auszubauen. Mit zwei zweispurigen Tunnelröhren wollen MIV-freundliche Kreise den Wipkingerplatz mit dem Bucheggplatz verbinden. Die SP beantragt zwei

Tunnelröhren mit je einer Fahr- und einer Standspur. Ein zweispuriger Tunnel wird Mehrverkehr generieren, die lokalen KMU werden wieder im Stau stecken. So schön ein verkehrsarmer Rosengarten tönt, als Landvertreterin sind für mich mehr als 1000 Millionen Franken für eine Strassenumlegung von 600 Metern viel zu hoch und völlig unverhältnismässig. Das Projekt ist aus Land- und auch aus Stadtperspektive falsch. Der Rosengarten bringt für etwas mehr als einen halben Kilometer eine Entlastung. Mit höheren Kapazitäten durch zwei zweispurige Tunnelröhren erhält die Stadt aber mehr statt weniger Verkehr. Dieses Projekt widerspricht einer vorwärtsgewandten Vorstellung von Mobilität. Kluge Verkehrspolitik beschleunigt nicht die Verbindung zwischen Zürich Nord, dem Glatttal und der Flughafenregion sowie Zürich West und zieht damit mehr Verkehr an.

Der Agglomerations- und Fernverkehr gehört auf die Umfahrungen der Stadt. Die Verbindung ist auf keinen Fall auszubauen. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag der SP zu.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Ich möchte hier auf ein paar Äusserungen eingehen, die ich in dieser Debatte gehört habe und die definitiv nicht richtig sind. Zuerst an Jonas Erni: Die Abklassierung der Rosengartenstrasse steht im Gesetz. Und es ist dann Aufgabe der Stadt, wenn die Rosengartenstrasse eine Gemeindestrasse ist, die Eindämmung des Verkehrs auch zu bewirken.

Zu Thomas Wirth möchte ich sagen: Es ist falsch, der Bevölkerung weiszumachen, Elektrifizierung bei den Fahrzeugen würde zu weniger Lärm führen. Es ist heute ganz klar: Das Abrollgeräusch der Reifen ab circa 20 bis 25 Kilometer pro Stunde ist lauter als das Antriebsgeräusch. Zu mehr Rollgeräuschen führen schwerere Fahrzeuge, und jedes elektrifizierte Fahrzeug ist etwas schwerer als das Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor. Also werden wir mit Elektrofahrzeugen sicher keine leiseren Fahrzeuge haben. Dies wird auf jeden Fall so sein, solange die Fahrzeuge noch Bodenkontakt haben (*Heiterkeit*).

Dann haben wir auch mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative von der Stadt nur knapp eine Ablehnung erfahren und gewisse Quartiere beziehungsweise Stadtkreise haben auch Ja gesagt zu diesem Gegenvorschlag, unter anderem auch der Stadtkreis Albisrieden.

Und zu Judith Stofer, ich muss es einfach jedes Mal wiederholen, wenn diese falsche Äusserung kommt: Nicht mehr Strassen führen zu mehr Verkehr, sondern mehr Bevölkerung führt zu mehr Verkehr. Das ist ebenfalls erwiesen.

Und noch einen Input an Felix Hoesch: Ja, die Jungen wollen eine intakte Umwelt. Sie sorgen sich um die Umwelt. Aber die Jungen sorgen sich auch um die Beschneidung ihrer Freiheiten und die Beschneidung ihrer Selbstbestimmung.

Diese Vorlage ist eine gute Vorlage für Stadt und Kanton, die FDP wird sie deshalb so auch genehmigen.

Kathy Steiner (Grüne, Zürich): Ich spreche hier als gewählte Politikerin aus dem Kreis 10 und ich kenne die Thematik Rosengartenstrasse seit vielen Jahren als Quartierbewohnerin und als politische Vertreterin. Diese Transitstrasse macht das Quartier seit fast 50 Jahren so richtig nachhaltig kaputt. Und jetzt wollen Sie uns in Wipkingen diesen Tunnel als Stadtreparatur verkaufen. Das Quartier würde wieder zusammengeführt und die Rosengartenstrasse würde wieder wohnlicher und lebendiger gestaltet. Sogar von einem Rosengarten, der da wieder entstehen könnte, wird gesprochen. Aber ehrlich gesagt, das ist nichts anderes als Schönfärberei – schöner Wohnen auf 600 Metern, jawohl, wenn man nicht schaut, wo der Tunnel hingehet und wo er anfängt.

Und Ruedi Lais: Wir wissen schon, was wir wollen, und das haben wir auch schon mehrfach gesagt. Es war vor sechs Jahren, da hat die Stadt einen grossangelegten Mitwirkungsprozess zur Verkehrssituation im Kreis 10 durchgeführt. Mit dabei war übrigens auch unsere Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), damals noch Kantonsrätin, auch Benedikt Gschwind war dabei. Und wir wissen, was aus dem Quartier gefordert wurde. Am Anfang dieses Mitwirkungsprozesses gab es einen rechten Unmut, weil es zwar um den Verkehr im Kreis 10 ging, aber ausgerechnet die Rosengartenstrasse explizit davon ausgenommen wurde. Denn dort sollten wir nicht mitreden, da lief die Planung bereits. Aber es hatte noch weitere Tunnelprojekte dabei und diese wurden sehr, sehr kritisch diskutiert. Was aber übereinstimmend als grosses Problem dargestellt wurde, das war der Wipkingerplatz, ein richtiger Unort im Quartier. Er ist heute ein riesiger Verkehrsknoten und Wipkingen ist wegen dieses Verkehrsknotens total von der Limmat und vom Gemeinschaftszentrum abgeschnitten. Und was passiert am Wipkingerplatz? Just an diesen Platz soll jetzt ein riesiges Tunnelportal kommen, das dann die doppelte Verkehrsmenge des Gotthardtunnels aufnehmen kann. Benedikt Gschwind, Frau Walker Späh, das ist nicht das, was die Quartierbevölkerung damals gewünscht hat, und es ist nicht das, was die Quartierbevölkerung braucht. Beim Mitwirkungsprozess zeigte sich klar: Die Quartierbevölkerung wünscht sich einen besseren Zugang zum

Gemeinschaftszentrum und zur Limmat. Mit dem Tunnelportal wird aber die Situation noch verschlimmert, wie das Marc Bourgeois gesagt hat, nämlich drei, vier, fünf Generationen lang.

Und das Nächste ist: Schon seit vielen Jahren haben wir gefordert, dass diese Strasse beruhigt wird. Wir haben eine Petition für Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen lanciert. Diese Petition wurde unterstützt bis hin zur CVP. Das wäre bis jetzt schon eine einfache Massnahme gewesen, um die getrennten Quartiere besser zu verbinden und für die Schülerinnen und Schüler des Schulhauses Nordstrasse einen sicheren Schulweg zu gewährleisten. Diese Petition wurde dann in der Folge vom kantonalen Amt für Verkehr abgelehnt. Nicht die Ablehnung war erstaulich, ehrlich gesagt, aber die Begründung dazu: Das kantonale Amt für Verkehr hatte Bedenken, dass talabwärts fahrende Fahrzeuge bei den Lichtsignalen nicht rechtzeitig bremsen könnten. Eine ziemlich riskante Strasse offenbar. Ich frage mich, ob es überhaupt legal war, dass es so ist, dass die Fahrzeuge vielleicht, wenn die Ampel von Grün zu Gelb schaltet, dann bei Rot nicht einmal halten könnten. Das war die Situation bis jetzt.

Aber nicht einmal dieses Problem packen Sie ernsthaft an. Sie wollen nämlich nicht einmal die ganze Strasse, die ganze Strecke auf eine Kommunalstrasse abklassieren, sondern nur die Hälfte, und das verkaufen Sie uns als Quartierberuhigung. Versprechen Sie das bitte nicht, wenn Sie alles nur halbpatzig machen wollen: Problemverschiebung an den Wipkinger- und Bucheggplatz statt effektive Problemlösung und auf oberer Ebene nur eine halbpatzige Abklassierung der Strasse. Wir lassen uns nicht für dumm verkaufen, deshalb ist die Abklassierung der gesamten Strecke nur schon das absolute Minimum, wirklich das absolute Minimum. Aber eigentlich steht die Quartierbevölkerung hinten und vorne nicht einhellig hinter diesem Tunnelprojekt.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Jetzt wurde in dieser Debatte sehr häufig von einem Glaubenskrieg zwischen Strasse und Schiene gesprochen. Schauen wir uns das doch verkehrlich einfach nochmals in aller Ruhe an. Bei der Schiene oder beim ÖV können wir feststellen: Es gibt einen geringen Nutzen, ein klein wenig Kapazitätsausbau, wenn man auf dieser Achse ein Rosengarten-tram baut. Über die Anschlussprobleme, die sich oben und unten ergeben, kann man dann andernorts diskutieren, wie es ja auch schon gefordert wurde. Aber es wird nicht so viel bringen. Mit Bussen hätten wir hier sicher eine einfachere, flexiblere Lösung, vom Kapazitätsaus-

bau von heute aus betrachtet und könnte damit auch ausgebaut werden. Es gäbe aber ganz sicher auch klügere Varianten, eine Variante oder eine Idee werden wir dann in der Detailberatung zum Richtplan präsentieren.

Wenden wir nun den Blick der Strasse zu. Es wurde jetzt erklärt, dieser Tunnel würde irgendein Verkehrsproblem lösen. Ich weiss nicht, welches. Ich sehe gar kein Verkehrsproblem, das der Tunnel löst. Was er hingegen macht: Er verschiebt den Verkehr von einer Strasse auf eine neugebaute Strasse und die Emissionen und der Lärm werden einfach verlagert. Das ist es, was damit passiert.

Dann wurde ja bereits auch von mir schon erwähnt und von Christian Lucek und Marc Bourgeois bestätigt, dass es mit den technischen Veränderungen ja ohnehin viel besser würde. Schauen wir dann noch den Einwand von Christian Müller an, der gesagt hat, die Abrollgeräusche seien das Problem. Ja, einverstanden, Abrollgeräusche sind die Autogeräusche, aber nicht am Rosengarten. Am Rosengarten ist eben genau wegen der Neigung das Motorengeräusch das dominierende Geräusch. Lässt sich relativ einfach überprüfen, wenn man dort steht.

Nehme ich jetzt noch den Blick als Autofahrer ein: Man kann mir vorwerfen, ich hätte relativ wenig Erfahrung. Das stimmt, ich habe kein Auto. Und wenn ich eines brauche und herumfahre, dann miete ich mir eines oder leihe mir eines aus. Das kommt also durchaus vor, aber was jetzt für mich als Autofahrer attraktiver sein soll, wenn ich in einen Tunnel geleitet werde, durch einen Tunnel fahren muss, kein Tageslicht mehr habe und am Schluss dann am Hardplatz an einem Rotlicht stehe, das verstehe ich nicht. Ich habe keine Ahnung, was daran attraktiver sein soll. Dem Autofahrer nützt das nichts. Und wenn behauptet wird, ein Drittel des Kantons würde davon profitieren, dann weiss ich nicht, welches Drittel. Aber es sind vermutlich die Autofahrer, die irgendwie vom Glatttal durch Zürich über den Rosengarten irgendetwas in der Stadt machen werden.

Also, ich schaue dies alles an und stelle fest: Es bringt für den ÖV nichts, es bringt für den MIV nichts und kostet 1,1 Milliarden Franken oder mehr. Und das soll ein Kompromiss sein? Ich verstehe ihn nicht.

Betrachte ich die Stadt oder das Quartier, dann ist es relativ einfach: Wir machen Tempo 30. Dann haben wir das Problem mit den Abrollgeräuschen besser gelöst, die Qualität wird besser und die Fahrzeit verlängert sich. Und zwar verändert sich die Fahrzeit genau um so viel, wie sie sich auch verlängert, weil ich ja zukünftig durch den Tunnel fahren muss und einen längeren Weg habe.

Lehnen Sie doch dieses Projekt einfach ab.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Wenn Marc Bourgeois mir im Sinne eines Büttenredners unterstellt, ich sei ein ÖV-Hasser, dann wäre er heute Nacht oder heute Morgen wirklich besser in Lachen geblieben statt in diesen Rat zu kommen und so etwas in fastnächtlicher Stimmung zu erzählen. Unser ÖV ist wahrscheinlich der bestausgebaute ÖV in ganz Europa. Unser Strassennetz ist es nicht mehr. Es ist es aufgrund der Verhinderungspolitik der Linken, die uns heute wieder so einen auf die Nase gebunden hat wie mit dem Wassergesetz, indem sie uns erzählen wollen, es würde mehr Fahrzeugkapazität durch diesen Rosengartentunnel geschaffen, wenn dieser gebaut ist. Das stimmt nicht. Kein einziges Fahrzeug wird mehr durch den Rosengarten fahren. Und wenn wir nachher noch zur Detailberatung kommen: Das ist ja noch fest verankert im entsprechenden Vertragswerk. Es wird sogar noch «gemonitort», dass nicht mehr Autos durchfahren.

Wir brauchen einen ÖV, aber wir brauchen kein Rosengartentram. Besser hätte man dort eine Zahnradbahn gebaut, denn im Winter geht dieses Tram dort nicht hoch. Es geht auch nicht in die Fluntern hoch, wenn es viele Blätter in den Schienen hat, und sicher nicht den Rosengarten hoch. Also bauen Sie Busse, bauen Sie Elektrobusse, da kommt eine neue Generation. Und es wurde hier drin jetzt x-mal gesagt, dass wir in 20 bis 30 Jahren – das hat auch Herr Bourgeois gesagt, so müde war er nicht –, in 20 bis 30 Jahren ein ganz anderes Verkehrssystem haben werden. Aber wir werden ein ganz anderes Verkehrssystem haben mit sehr, sehr vielen Kosten, weil ein starres Tram gebaut wird und weil kein Tunnel gebaut wird, der im Hardturm wieder rauskommt. Es braucht einen Tunnel und ja, Frau Agosti, es braucht einen doppelspurigen Tunnel, einen doppelspurigen Tunnel braucht es. Der absorbiert nämlich den Verkehr, den es braucht für die 10 Millionen, die Sie von den Linken in dieses Land noch hineinpumpen wollen. Das ist das Problem. Deshalb braucht es einen leistungsfähigen Tunnel. Und es braucht einen leistungsfähigen Tunnel, der im Hardturm rauskommt. Einen Tunnel braucht es, ich stehe nicht gegen einen Tunnel und sicher nicht gegen den ÖV. Der ÖV in diesem Land muss ausgebaut werden, aber er kommt an seine Kapazitätsgrenzen. Und das Medium «ÖV» kann nicht diese Bevölkerungsmasse, die Sie als Linke noch in dieses Land hineinpumpen wollen, überhaupt aufnehmen. Das geht nicht. Wir brauchen einen funktionierenden MIV und wir brauchen einen funktionierenden MIV mit neuen Verkehrsmitteln, das ist richtig, aber sicher nicht mit Elektroautos, wie es von dort drüben gesagt wurde. Wer arbeitet denn in den Kobaltminen, Herr Neukom? Wer arbeitet denn in diesen Kobaltminen? Kinderar-

beit wird dort gemacht, und die Telefone werden dann an den Klimademonstrationen zu Zürich und zu Bern gebraucht, von diesen jungen Leuten, die von irgendwelchen Politikern fehlgeleitet sind.

Andrew Katumba (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich habe jetzt wirklich zugehört, Pro und Kontra abgewogen und ich möchte auch, wie Christian Müller, einige Berichtigungen einfügen und wirkliche Falschaussagen korrigieren.

Wer, wenn nicht ich, kennt von allen, die Sie hier sitzen, den Rosengarten am besten? Das ist eine steile Behauptung. Warum? Ich habe zu meiner Jugendzeit, als ich 24 Jahre alt war, habe ich während 18 Monaten – da gab es die Westumfahrung noch nicht – am Rosengarten 8 gewohnt. Es war eine günstige Wohnung, sie war aber auch russverschmiert. Das ist an jenem Ort – das Haus steht noch –, wo die Lastwagen, die 40-Töner, beschleunigt haben, wenn sie von der Hardbrücke hinaufgekrochen sind und diesen Russ dann zu mir in die Wohnung gespült haben. Ich kenne diese Situation, ich kenne das Leiden der Bevölkerung. Ich habe mit der Bevölkerung gesprochen, ich habe mit Quartierbewohnerinnen und -bewohnern gesprochen, und es gibt eine Anzahl von Leuten, die sagen: Lieber die Situation so wie heute belassen als dieses Projekt. Das ist eine Aussage. Das sei nicht repräsentativ, sagt mein Kollege, gut.

Nun, was wollen wir mit diesem Projekt, was ist das Ansinnen der Regierung? Wir möchten eine 50-jährige Bausünde endlich korrigieren, eine Stadtreparatur machen. Gut, mit welchem Zweck? Mit dem Zweck, das geteilte Quartier Wipkingen endlich wieder einmal zusammenzuführen. Und was ist aus diesem Projekt geworden? Ich sage es noch einmal: Statt vier Spuren gibt es sechs Spuren, vier Spuren im Tunnel und neu zwei oberirdische. Statt einer Verkehrsberuhigung, statt einer Abklassierung der Rosengartenstrasse von Wipkingen hinauf zur Nordbrücke – Sie weigern sich, wir haben diesen Antrag gestellt, ich bin dann gespannt, ob Sie diesen in der Detailberatung unterstützen. In der Kommission – gut, ich sage es jetzt nicht – gibt es eine ablehnende Haltung. Sie möchten die verkehrsberuhigende Massnahme, die Abklassierung von 50 auf 30, verhindern. Und gleichzeitig sagen Sie, hören Sie zu: «Wir schenken diesem Quartier für 1,2 Milliarden Franken eine Verkehrsberuhigung». Ist das nicht ein Anachronismus? Doch, das ist es. Und wir schauen genau und wir filmen das auch und wir werden das auch zeigen. Wir werden den Widerspruch während der Abstimmung dann auch öffentlich kundtun.

Nun, es ist nicht falsch, klüger zu werden, liebe FDP. Machen Sie es so wie Ruedi Noser (*FDP-Ständerat*): Lassen Sie sich von Ihren Kindern überzeugen in der Klimadiskussion und werden Sie klüger. Sagen Sie Nein. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Eine kleine Gruppe Kantonsräte war schon bei der Beratung der Vorlage 4222a im Jahre 2007 dabei. Zwölf Jahre sind inzwischen vergangen. Man wollte damals eine Planung haben, und das kurzfristig. Die Vorlage 4222a war die Teilrevision Richtplan, Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004, Antrag der Kommission 2. November 2006, Beginn der Diskussion im Kantonsrat 22. Januar 2007, Zustimmung durch den Kantonsrat mit 99 zu 71 Stimmen am 26. März 2007. Ich war dabei. Der «Waidhalde-tunnel lang» wurde am 26. Januar 2007 beerdigt, lieber Hans-Peter Amrein, eine breit abgestützte bürgerliche Mehrheit hatte sich mit 107 zu 58 Stimmen für die «Variante mittel» entschieden.

Beim Votum von Gabi Petri wurde ich hellhörig. Das Votum von Josef Wiederkehr, Parallelen zur LTB (*Limmattalbahn*), rief mich auf den Plan. Geschätzter Christian Müller, es gibt keinen Stadtkreis Albisrieden.

Parallelen zur LTB: Die CVP betätigt sich als Trambauerin und ich möchte daran erinnern, dass in der städtischen Volksabstimmung vom 28. November 2010 das Rosengartentram und der Gegenvorschlag mit rund 60 Prozent Nein-Stimmen-Anteil abgelehnt wurden. Die Fragen um diese Vorlage sind aber trotzdem interessant und ich möchte Eintreten beliebt machen. Obwohl, man kann hier mit Fug und Recht behaupten, das Geld wäre besser investiert, wenn wir es nach Eglisau zur Lösung der dortigen Verkehrsprobleme senden würden. Treten Sie ein.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Sie haben von meiner Kollegin mitbekommen, dass wir das vorliegende Projekt nicht unterstützen. Wir haben jetzt eine lange umweltpolitische Diskussion geführt und dabei vergessen wir einfach immer dasselbe: Es geht um 1,1 Milliarden Franken für Lärmschutz auf einer kleinen Strecke in der Stadt Zürich, um nicht mehr und nicht weniger. 1,1 Milliarden Franken – ich sage es jetzt, bitte entschuldigen Sie, vielleicht ein bisschen plakativ – für das Projekt «Carmen Walker Späh», ein Projekt, das sie seit eh und je mit Beharrlichkeit verfolgt hat und jetzt als Regierungsrätin endlich auf den Weg bringen konnte. 1,1 Milliarden für die FDP, die dieses Vorhaben massivst unterstützt, das Vorhaben ihrer Regierungs-

rätin. Aber wir haben auch noch eines: 1,1 Milliarden für keine Verkehrslösung. Wir lösen mit diesem Tunnel, nach meiner Meinung zumindest, wirklich gar nichts. Der Verkehr wird derselbe bleiben, er wird zunehmen; nicht weil wir einen Tunnel bauen, sondern aus vielen anderen Gründen. Das wird so sein, auch in den nächsten zehn, fünfzehn Jahren. Wir werden keinen leistungsfähigen Tunnel bekommen, denn wir haben nur je eine Spur. Das bringt nicht viel mehr, als dass dann halt der Stau im Tunnel drin ist. Und ich sage jetzt mal, auf beiden Seiten der Portale, je nachdem, zu welcher Tageszeit, nämlich ob ich am Morgen in die Stadt reingehe oder wieder rausgehe. Das wird keine Lösung. Es wird angrenzende Quartiere geben, die belastet werden, und ich bin dann gespannt, was die nächste Lösung sein soll, wie wir diesen Verkehr dann beruhigen, wie wir diese Quartierbevölkerung schützen wollen. Wenn wir das beim einen tun, sollten wir das beim anderen auch tun. Für mich ist das Ganze irgendwie auch ein Ohnmachtszeichen, dass wir kein Gesamtkonzept zustande bringen – irgendwie –, um einmal die Gesamtschau zu machen und zu sagen, wie wir das Ganze lösen können. Das hätte ich mir eigentlich mal gewünscht und nicht irgendwo ein Pflaster von 1,1 Milliarden Franken. Das wären die Überlegungen, die wir sowohl von bürgerlicher wie von linker Seite zusammen tun sollten. Und ich bin überzeugt, es wird sicher Lösungen bringen, vielleicht noch tiefer in die ganze Geschichte oder in den Erdboden rein, vielleicht weiter, vielleicht auch durch irgendwelche Verkehrssteuerungen, selbst mit Temporeduktionen, wenn wir das Ganze steuern können, und zwar für das Gesamte. Dann bin ich auch hier bereit dafür.

Und ich sage Ihnen als geplagter Zürcher Oberländer: Ich meine, unsere liebe Autobahn, die hätten wir gerne, die hätten wir schon lange gerne. Denn von Uster nach Hinwil leiden Tausende von Menschen genauso unter dem Verkehr in dieser Gegend. Eglisau ist dasselbe in Grün. Und hier am Rosengarten geben wir 1,1 Milliarden Franken aus für 600 Meter. Man wird mir jetzt sagen, ich vergleiche Äpfel und Kartoffeln, weil das eine eine Kantonsstrasse, das andere (*die Oberlandautobahn*) aber eine Nationalstrasse ist, das allerdings auch noch nicht seit langem. Wir hatten es hier lange in der Hand, etwas zu tun. Das Einzige, was ich dem hier noch abgewinnen kann, ist, dass die ganze Geschichte vors Volk gehen soll. Und dann werden wir sehen. Ich denke, heute hier drin werden wir alle nicht gescheit. Wir haben unsere Meinungen gemacht, wir werden entsprechend stimmen. Aber nachher bitte wird die Bevölkerung – und auf diesen Abstimmungskampf freue ich mich – dann Ja oder Nein sagen können zu 1,1 Milli-

arden Franken für Lärmberuhigungsmassnahmen für ein städtisches Quartier.

Eva-Maria Würth (SP, Zürich): Als Stadtzürcher Bewohnerin fühle ich mich verpflichtet, hier eine Berichtigung anzubringen, an Christian Lucek gerichtet: Die Städte Zürich, Luzern, Bern und noch einige mehr haben zusammen eine Mobilitätsstudie erstellt im Städtevergleich, und dieser Vergleich hat Folgendes ergeben: Der Fahrzeugbestand in der Stadt Zürich hat sich trotz wachsender Bevölkerung kaum verändert. Die Anzahl der immatrikulierten Personenwagen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner ist um 5 Prozent zurückgegangen. Die Haushalte ohne Personenwagen betragen über 50 Prozent; so viel zum Thema, für wen hier ein Tunnel gebaut werden soll – nicht für die Stadtzürcher Bevölkerung.

Ordnungsantrag

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Ich glaube, inzwischen sind alle Argumente mindestens einmal ausgetauscht worden, vielleicht nicht von jedem Ratsmitglied, aber ich höre nichts wirklich Neues mehr.

Ich beantrage, dass die Rednerliste geschlossen wird.

Ich mache auch darauf aufmerksam, dass wir ja noch die Detailberatung haben.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Wir stimmen über den Antrag ab, die Rednerliste zu schliessen. Das heisst, die vier Personen, die noch auf der Rednerliste sind, dürfen noch sprechen, aber keine weiteren Sprecher mehr.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag auf Schliessung der Rednerliste mit 101 : 53 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) zu.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Wir fahren weiter mit der Eintretensdebatte. Wir haben noch vier Sprecher, ich bitte auch diese vier, sich kurz zu halten. Denn wir haben noch die zwei dringlichen Postulate, denken Sie daran, ich ziehe das durch vor der Mittagspause.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) spricht zum zweiten Mal: Ich staune, mit wie viel Unwissen hier argumentiert wird. Kapazitätsausbau beruht nicht auf mehr Spuren, sondern Kapazitäten werden über die Knotenpunkte definiert, die Knotenpunkte, die nicht ausgebaut werden. Und Punkt zwei: Wenn es überirdisch noch zwei Spuren braucht, dann braucht es die, damit das Quartier auch weiterhin mit Lieferungen rechnen kann. Will man die Bevölkerung einfach vom Verkehr ausschliessen? Und zum dritten Punkt, was meine Kinder zum Klimaschutz sagen: Ich spreche sehr wohl mit ihnen, intensiv, und ich lasse sie, wie es sich für einen Freisinnigen gehört, sich ihre eigene Meinung machen. Ich war letzten Samstag in der Nähe des Helvetiaplatzes mit meinem Sohn unterwegs, und der hat gesagt, ja, Klimaschutz brauche es, aber diesen Alarmismus, diesen Blödsinn verstehe er nicht. Dies ohne Einflussnahme von meiner Seite, sondern er hat gesagt, man solle sehr wohl darüber diskutieren, aber die richtigen Probleme adressieren und nicht einfach nur Kommunikationspolitik betreiben. Danke.

Alex Gantner (FDP, Maur): Vielleicht haben Sie es auch gehört, seit ganz zu Beginn dieser Debatte haben wir eine Kriegserklärung im Hause, ausgesprochen von unserer grünen Kollegin Gabi Petri. Das ist sehr ernst zu nehmen, eine Kriegserklärung gegen den Individualverkehr der Gegenwart, gegen den Individualverkehr der Zukunft, gegen das ganze Thema Ver- und Entsorgung in einem Stadtkreis in Zürich. Es ist natürlich auch eine Kriegserklärung gegen die Mobilität. Auf der anderen Seite hören wir von Martin Neukom, es fehle eine Gesamtschau. Und Öl ins Feuer giesst in dieser ganzen Debatte auch noch die BDP, die nämlich sagt, es gebe kein Gesamtkonzept. Aber es gibt ein Gesamtkonzept, und das ist der kantonale Richtplan, den wir hier drin entsprechend beraten und beschlossen haben. Dieses Projekt ist ein Teil des kantonalen Richtplans für die Entwicklung des Kantons Zürich, für die Attraktivität des Kantons Zürich. Und ein Nein ist nichts anderes als eine Kriegserklärung gegen den kantonalen Richtplan. Das wird ein grosser Scherbenhaufen, wenn dieses Projekt abgelehnt wird. Es ist ein grosses Projekt und wir beschliessen nur alle fünf bis zehn Jahre über ein Projekt in dieser finanziellen Grössenordnung, übrigens finanziert einerseits durch den Strassenfonds und andererseits durch den Verkehrsfonds. Dieser Richtplan wird ein Scherbenhaufen, wird zur Makulatur, wenn wir hier nicht Ja sagen, vorwärts schauen und in die Zukunft der Mobilität, in die Zukunft des

Kantons Zürich als Wohnort und als Wirtschaftsort investieren. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Frau Agosti hat mich direkt angesprochen, das ruft nach einer Replik: Frau Agosti, Sie unterliegen einfach einem urban-romantischen Grundlagenirrtum. Sie leben hier nicht in einem Biotop in der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich hat eine wichtige Zentrumsfunktion im Kanton, für unser Land. Und es ist zwingend notwendig, auch für die Agglomerationsgemeinden und die kantonale Bevölkerung und das Gewerbe, dass der Zugang zur Stadt erhalten bleibt, sei es mit dem öffentlichen Verkehr, sei es mit dem Individualverkehr. Das Rosengarten-Projekt ist ein Projekt für den Kanton und nicht ein Abschottungsinstrument für die Stadt Zürich. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Markus Kägi: Nach Jahrzehnten des politischen Ringens stehen wir endlich ganz nahe vor einer nachhaltigen Lösung zur Ablösung des Dauerprovisoriums am Rosengarten. Das Stimmvolk muss nun die Gelegenheit erhalten, über dieses wichtige Projekt zu entscheiden. Und es liegt nun an Ihnen zu zeigen, dass Sie die Stimmbevölkerung ernst nehmen. Ob wir das gut finden oder nicht, die Mobilitätsbedürfnisse unserer Bevölkerung werden weiterhin steigen. Deshalb wird sich die Situation am Rosengarten von allein nicht verbessern, im Gegenteil: Sie wird je länger, desto untragbarer sowohl für die Anwohnenden und die ÖV-Nutzenden als auch für die Verkehrsteilnehmenden. Sie wissen so gut wie ich, dass der Bau von grossen Infrastrukturen in unserem Land bekanntlich sehr lange dauert. Es gilt deshalb jetzt die Weichen für eine nachhaltige Lösung zu stellen und das Problem nicht einfach auf die nächsten Generationen abzuschieben. Wir müssen hier und jetzt und heute Verantwortung zugunsten unserer Kinder und unserer Enkel übernehmen.

Das Rosengarten-Spezialgesetz, der dazugehörige Rahmenkredit und die Teilrevision des Richtplans sind untrennbar miteinander verbunden. Das Gesamtprojekt kann nicht ohne die entsprechenden richtplanerischen Grundlagen gemäss Traktandum 6 realisiert werden. Wird die Anpassung des Richtplans abgelehnt, bedeutet das unweigerlich auch ein Nein zum Rosengarten-Projekt. Es wäre deshalb gegenüber dem Stimmvolk nicht fair, wenn der Kantonsrat am Richtplan ein Exempel statuiert.

Ich bitte Sie, dieser sorgfältig erarbeiteten Lösung und der Teilrevisi-
on des kantonalen Richtplans zuzustimmen. Dafür danke ich Ihnen
bereits jetzt.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst herzlichen Dank für
diese lange, aber sehr engagierte Debatte. Ich glaube, das ist wichtig
und das ist richtig, weil es heute auch um sehr viel geht. Ich freue
mich sehr, im Namen der Zürcher Regierung, aber auch des Zürcher
Stadtrates für eines der bedeutendsten Projekte, die den Kanton Zürich
derzeit umtreiben, einzustehen. Denn so weit hat es im politischen
Prozess während der Dauer des Provisoriums von über fünf Jahrzehn-
ten – 1972 wurde diese Achse als Provisorium der Westtangente in
Betrieb genommen – kein einziger Lösungsansatz geschafft. Und
wenn ich von Jahrzehnten spreche, wird deutlich, wie lange diese
Vorgeschichte ist.

Doch erlauben Sie mir noch etwas konkreter zu werden: Wir reden
heute von Treppenhäusern, in denen man sich wegen des Lärms nicht
verstehen kann, schon gar nicht vor der Tür. Wir reden von Fenstern,
an denen sich vor lauter Abgasen dunkler Russ sammelt. Wir reden
von Anwohnerinnen und Anwohnern, die die andere Strassenseite als
fast unbekannte Welt empfinden. Wir reden von Tausenden, Abertau-
senden von Stautunden und genervten Automobilistinnen und Auto-
mobilisten am Rosengarten. Wir reden von verstopften Bussen auf der
Rosengartenstrasse und wir reden von einer Strasse, die den lieblichen
Namen «Rosengartenstrasse» trägt, aber schweizweites Sinnbild für
eine verfehlte Verkehrspolitik ist.

Aber woran liegt es nun, fragen Sie zu Recht, dass es überhaupt so
weit gekommen ist? Ich glaube, wir haben das Erfolgsrezept gefun-
den. Der Kanton Zürich und die Stadt Zürich, der Stadtrat Zürich, ha-
ben erstmals, wohl gemerkt im Auftrag dieses Parlaments, eng zu-
sammengearbeitet, und heute liegt eine Gesamtverkehrslösung vor,
die mein Vorgänger, nämlich Ernst Stocker, und die damalige Stadträ-
tin Ruth Genner so vereinbart haben. Und man sagt ja gern, viele Kö-
che verderben den Brei, aber in diesem Fall haben dieser gemeinsame
Blickwinkel, dieses gemeinsame Vorgehen, dieser unideologische An-
satz und vor allem dieser lösungsorientierte Ansatz es erst ermöglicht,
dass wir heute an diesem Punkt sind. Und nein, geschätzte Grünlibera-
le, eine U-Bahn zwischen Oerlikon und Altstetten könnte die beste-
henden Probleme am Rosengarten nicht lösen, so einfach ist es nicht.
Mit dem vorliegenden Gesamtprojekt erreichen wir viel. Wir ermögli-
chen auch in Zukunft eine leistungsfähige Strassenverbindung zwi-

schen den volkswirtschaftlich wichtigen Zentren des Kantons. Wir ermöglichen einen flüssigeren Verkehr. Wir ermöglichen Staureduktion. Wir ermöglichen, dass die Kapazität des öffentlichen Verkehrs deutlich erhöht, sogar verdoppelt wird. Ich erinnere daran, in der Netzentwicklungsstrategie der VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) ist das Rosengartentram das zentrale Element. Und nicht zuletzt erreichen wir durch die Entstehung neuer öffentlicher Räume wieder Lebensqualität entlang dieser stark befahrenen Achse. Und schauen Sie, in Schwamendingen haben wir erst jetzt zu arbeiten begonnen. Dort ging es ausschliesslich um den Bevölkerungsschutz. Hier in der Fortsetzung der Einhausung Schwamendingen haben wir den Bevölkerungsschutz und eine Gesamtverkehrslösung. In der Rosengarten-Frage geht es deshalb heute nicht um Schiene gegen Strasse oder Strasse gegen Schiene, sondern es geht um eine Lösung für die Bevölkerung. Denn der Status quo kann ja nicht ernsthaft eine Option sein: Der Verkehr fliesst weiterhin nicht, die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger wird weiterhin unattraktiv bleiben, der öffentliche Verkehr wird nicht weiter ausgebaut, insbesondere erhält einer der grössten Bahnhöfe der Schweiz, der Bahnhof Hardbrücke, keine Anbindung an ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem. Die Quartiere bleiben zweigeteilt, mit allen Konsequenzen für die Lebensqualität und die fehlenden Entwicklungsperspektiven.

Es geht also heute um viel mehr als einfach um eine Investition in ein Stadtquartier. Die Rosengartenstrasse ist eine Achse von überragender Bedeutung. Sie ist nämlich aufgrund ihrer zentralen Lage im Strassenetz faktisch die einzige Verbindung zwischen Zürich Nord mit dem angrenzenden Glatttal und Zürich West und Süd mit dem Limmattal. So wohnt an dieser Achse mehr als ein Fünftel der ganzen Kantonsbevölkerung und in diesem Einzugsgebiet arbeiten mehr als 30 Prozent aller Beschäftigten in diesem Kanton. Auch für den öffentlichen Verkehr ist diese Achse von Bedeutung: Mit dem Rosengartentram wird nämlich ein neuer leistungsfähiger Verkehrsträger realisiert, der Zürich Nord mit Zürich West verbindet und weite Teile des Kantons mit attraktiven neuen Verbindungen ohne Umwege über den belasteten Knoten am Hauptbahnhof ermöglicht.

Ich möchte an dieser Stelle ganz speziell auch den zuständigen Kommissionen meinen Dank für die sehr engagierte Arbeit aussprechen, aber vor allem auch dafür, dass Sie in der Mehrheit die Vorlage als Ganzes so unterstützen. Die Vorlage hat die Kommissionsberatungen in einem einzigen Stück überstanden, und das ist keine Selbstverständlichkeit, wenn man sieht, wie stark die Ideologien sein können. Stadt und Kanton haben denn auch von Anfang an betont: Es ist ein sorgfäl-

tig austariertes Gesamtpaket. Es geht eben nicht «Strasse gegen Tunnel» oder «Strasse gegen öffentlichen Verkehr». Ich glaube, wir haben hier auch den Auftrag der Zürcher Stimmbevölkerung. Eine klare Mehrheit hat 2010 in den Stadtquartieren – und zwar in allen Stadtquartieren – der Stadt Zürich ein Tram ohne Lösung für den Individualverkehr abgelehnt. Das heisst, heute haben Sie die Gelegenheit, an dieser unendlichen Geschichte ein neues Kapitel aufzuschlagen.

Ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten. Und ich bitte Sie auch, der Vorlage anschliessend zuzustimmen. Schauen Sie, Stillstand ist keine Option, wie es insbesondere Benedikt Gschwind als langjähriger, jahrzehntelanger Quartierbewohner eindringlich gesagt hat. Ermöglichen Sie doch heute, dass dereinst tatsächlich wieder Rosen – oder, wie es Daniel Sommer gesagt hat, auch die Vernunft – am Rosengarten wieder blühen. Ich knicke diese Rose nicht, ich lasse sie in der Schönheit. Und ich lasse Sie in der Zuversicht, dass Sie diesem Geschäft eine Chance geben, jetzt abstimmen. Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Somit haben wir die Eintretensdebatte jetzt abgeschlossen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 106 : 61 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlagen 5356a und 5396a einzutreten.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Wir unterbrechen hier die Debatte. Es geht mit der Detailberatung am nächsten Montag weiter.

Die Beratung der Vorlagen 5356a und 5396a wird abgebrochen. Fortsetzung der Beratung am 11. Februar 2019.

Ratspräsidentin Yvonne Bürgin: Jetzt hätten wir ja noch die beiden dringlichen Postulate (KR-Nrn. 394/2018 und 395/2018). Da wir aber letzte Woche beschlossen haben, eine Nachmittagssitzung zu führen und Regierungsrat Ernst Stocker sich Zeit nehmen kann, um heute Nachmittag nochmals zu kommen, werde ich hier die Sitzung schliessen. Wir werden zu Beginn um 14.30 Uhr die Traktanden 2 und 3 abschliessen, bevor wir dann mit dem Kantonsratsgesetz weiterfahren. Sie sind damit einverstanden.

12848

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 4. Februar 2019

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 25.
Februar 2019.