

ANFRAGE von Max Homberger (Grüne, Wetzikon)

betreffend Er welkt, der Rosengarten

Die Rosengartenstrasse soll mittels eines Strassentunnels und einer Neuführung des Trams entlastet werden. Dadurch verschwinden die Autos partiell von der Oberfläche. Aber es werden nicht weniger und insbesondere die Abgasbelastung bleibt konstant. Von heute 56'000 Autos sollen 53'000 in den Tunnel verlegt werden. Von diesen 56'000 Autos sind 60% Ziel- und Quellverkehr 34% sind Binnenverkehr und lediglich 6% sind Transitverkehr. 94% sind somit «Städtischer Verkehr». Gemäss Strassengesetz ist die Rosengartenstrasse eine städtische Angelegenheit. Mittels «Spezialgesetz» soll die Stadt Zürich von ihrem ureigenen Problem und somit von einer eigenen Milliardeninvestition entlastet werden: 35% soll der Bund berappen, der Rest soll je hälftig aus dem kantonalen Strassenfonds und dem kantonalen Verkehrsfonds bestritten werden. Das ist stossend, sind die Nutzniesser doch nicht die Bezahler. Die Planungen am Rosengarten laufen seit Menschengedenken, die Planungskosten laufen seit Menschengedenken und die Kostentransparenz ist gering. Und die gesamten Planungs- und Bauleitungskosten dürften in der Grössenordnung von 15% der Projektkosten zu liegen kommen.

274/2016

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch sind die bisherigen Planungskosten am Rosengarten?
2. Entspricht der Planungskostenteiler dem Projektkostenteiler? Wenn nein, weshalb nicht?
3. Wann wurden durch wen welche Planungskosten gesprochen?
4. Besteht für die Verteilung der Planungskosten auch schon ein «Spezialgesetz»?
5. Wie gedenkt der Regierungsrat die inskünftigen «Planungskosten-Pakete» zu gestalten, um auch den Kantonsrat in dieses Geschäft einzubeziehen, damit dieser frühzeitig die Weichen stellen kann und allenfalls der Souverän über ein Referendum frühzeitig zu Worte kommen kann?

Max Homberger