

4. Verhandlungen mit der Stadt Zürich zum Rosengarten

Dringliche Interpellation Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Jeannette Büsser (Grüne, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Judith Anna Stofer (AL, Zürich) vom 22. Februar 2021
KR-Nr. 43/2021

Ratspräsident Roman Schmid: Es beantwortet die dringliche Interpellation mündlich die Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Gerne beantworte ich die dringliche Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Rosengartenstrasse beschäftigt die Bevölkerung und die Politik seit der Eröffnung der Westtangente als Provisorium im Jahre 1972. Bei der Rosengartenstrasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsachse, die im kantonalen Richtplan festgesetzt ist. Gemäss Paragraphen 43 folgende des Strassengesetzes sind die Städte Zürich und Winterthur für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt von überkommunalen Strassen auf ihrem Gebiet zuständig. Entsprechend liegt die Verantwortung für die Rosengartenachse nach der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 wieder bei der Stadt Zürich. Der Kanton wurde seit der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 weder auf politischer noch auf fachlicher Ebene von der Stadt Zürich bezüglich des weiteren Vorgehens auf der Rosengartenachse kontaktiert.

Zu Fragen 2 und 4: Der Regierungsrat steht für einen Dialog mit dem Stadtrat von Zürich selbstverständlich zur Verfügung, soweit dies seine Rolle als Genehmigungsbehörde von Strassenprojekten zulässt. Bauliche Massnahmen auf überkommunalen Strassen auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat gemäss Paragraf 45 Absatz 3 des Strassengesetzes. Der Regierungsrat prüft dabei das Projekt auch in Bezug auf die Einhaltung von Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung, der Vorgaben des Strassengesetzes und der umweltrechtlichen Aspekte.

Die Frage 3 beantworte ich ebenfalls gerne wie folgt: Lärmsanierungen auf überkommunalen Strassen fallen ebenfalls in die Zuständigkeit der Stadt Zürich gemäss Paragraf 43 Absatz 1 des Strassengesetzes. Es liegt somit in der Verantwortung der Stadt Zürich, Möglichkeiten und deren Auswirkungen aufzuzeigen. Besten Dank für die geschätzte Kenntnisnahme.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Wenn das soeben Gehörte tatsächlich die Antwort des Regierungsrates ist, müssen wir Frau Regierungsrätin um Verständnis und Verzeihung bitten, Verständnis und Verzeihung dafür, dass unsere Reaktion keine Bewerbungsrede für den diplomatischen Dienst sein kann. Aber blenden wir zurück:

Am 9. Februar 2020 wurde die zweiteilige Rosengarten-Vorlage mit fast Zweidrittelmehrheit vom Volk und allen Gemeinden versenkt. Man dürfte nicht falsch liegen mit der Annahme, dass sich ein verkehrs- und umweltpolitisches und ein finanzpolitisches Nein kumuliert haben. Eine vertiefte Analyse und Aufarbeitung dieses fast historischen Debakels des Regierungsrates täte also not. In unserem Rat sitzt eine grosse Zahl von Leuten, die früher oder heute in Kollegialbehörden mitwirken. Was macht nun also eine kleine Primarschulpflege, wenn das Volk ihr Schulhausprojekt derart deutlich ablehnt? Richtig, sie hält eine Nachlese, ärgert sich als Team über das Resultat und erwägt die nächsten Schritte. Später gibt sie Aufträge an die Ressortvorsteher und an die Verwaltung, um das Problem doch noch zu lösen. Ganz anders verhält sich offenbar der Regierungsrat. Er schweigt das Thema tot und lässt die zuständige Direktorin schadenfroh hocken. Keine Sekunde fragt sich diese angebliche Kollegialregierung, wie es zum Debakel gekommen ist und was jetzt zu tun ist; von Kollegialität also keine Spur. Die Antwort auf unsere simple Frage «Wie weiter? Was wurde unternommen?» konnte deshalb nur von dieser soeben vorgetragenen provokativen Erbärmlichkeit sein. Sie hätte eigentlich aus einem einzigen Wort bestehen müssen: Nichts. Oder in aller Offenheit: «Nichts, sicher nichts, der Regierungsrat hat sicher nichts unternommen.» Er hat am Nachmittag des 9. Februar 2020 offenbar schlagartig vergessen, dass die Vorlage ein Gemeinschaftswerk von Stadtrat und Regierungsrat gewesen war.

Weiter geht die Antwort im obrigkeitlichen Stil des 18. Jahrhunderts. Sie besteht aus fadenscheinigen juristischen Belehrungen. Zum Antistau-Artikel gibt es weder Verwaltungs- noch Behördenentscheide und schon gar keine Gerichtspraxis. Der Artikel erwähnt die Leistungsfähigkeit der Strasse, die erhalten werden müsse. Seit meiner Mathematik-Matur 1972 weiss ich, dass der Durchsatz, also die Leistungsfähigkeit einer Strasse für Personenwagen bei Tempo 32 am grössten ist. Ich habe die Aufgabe damals mit Bravour gelöst. Der Rosengarten ist aber keine Mathematik-Aufgabe. Was die Leistungsfähigkeit und was die ebenfalls genannten einzelnen Abschnitte im umliegenden Strassennetz bedeuten, ist im Moment offen und muss genau Teil des Dialogs sein, den wir dringend anregen. Die Verkehrspolitik von Stadt und Kanton Zürich muss doch bei uns in Zürich stattfinden und möglichst nicht am Bundesgericht in Sankt Gallen und Lausanne. Wenn Sie aber mit den schnoddrigen Belehrungen wirklich andeuten, die Stadt solle besser eigenmächtig vorgehen und dann den Rechtsweg beschreiten: Ist das die Art, urbane Probleme zu lösen? Würden Sie auch mit Landgemeinden, welche nach Verkehrsberuhigung auf der Kantonsstrasse rufen, so umgehen? Auf die juristischen Schwierigkeiten bei der Tunnel-Vorlage haben Sie und der Stadtrat damals kreativ reagiert und uns ein Spezialgesetz vorgelegt, das Kompetenzen verschob. Warum kann man nicht für eine sanftere, finanziell tragbarere Lösung ein Spezialgesetz erarbeiten, zumal wir mitten in der grössten Umweltkrise stecken? Frau Volkswirtschaftsdirektorin, selbst Ihre hartgesottensten verkehrspolitischen Kritikerinnen haben Sie mit Ihrem jahrzehntelangen Kampf für den Waidhaldentunnel mit Ihrem Mut und Ihrer Zivilcourage beeindruckt. Ihre enttäuschte erste Reaktion vor einem Jahr war verständlich, als Sie sagten, das «Wie weiter?» sei

nun alleinige Sache der Stadt. Trotzdem: Mutig wäre es gewesen und wäre es noch heute, wenn Sie als damalige Regierungspräsidentin für eine Aussprache im Regierungsrat und dann auch mit dem ehemaligen Partner, dem Stadtrat von Zürich, gesorgt hätten.

Die SP wird weiterhin daran arbeiten, den Stadt-Land-Graben zu überwinden – in allen Dossiers. Es wäre doch schade, wenn nicht unterschiedliche parteipolitische Mehrheiten in Stadt und Land das grösste Hindernis wären, sondern diese unsägliche Verweigerungshaltung des Regierungsrates, wie sie in der eben verlesenen Antwort aufscheint. Besten Dank für Ihr Verständnis und Ihre Aufmerksamkeit.

Christoph Marty (SVP, Zürich): Das waren jetzt doch etwas seltsame Schlussfolgerungen von einem Verkehrsplaner, der das eigentlich besser wissen müsste. Aber eben, wie gehört: Die Rosengartenstrasse in ihrer heutigen Form hat bereits eine längere Geschichte. Sie wurde 1972 in Betrieb genommen, nach einer Volksabstimmung, der alle Stadtkreise – der Kreis 10 übrigens mit überdeutlicher Mehrheit – zugestimmt hatten. Die politische Gemeinde Zürich hat seither unzählige Chancen vertan, ihre Verkehrsprobleme in geordnete Bahnen zu lenken. Seit ich mich erinnern kann, wurden die Anforderungen verdrängt und negiert. Es würde die ganze Redezeit in Anspruch nehmen, hier die Chronologie aller Fehlschläge anzusprechen, so fokussieren wir nur auf den jüngsten, der mit dieser dringlichen Interpellation angesprochen wird, und fangen mit dessen Vorgeschichte an.

Nachdem die linken Ratsmehrheiten in der Stadt den Bau einer Tramverbindung über die Rosengartenstrasse als eminent wichtig und unverzichtbar erklärt hatten – dies übrigens in Widerspruch zu den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ), die hier keine Notwendigkeit erkennen konnten –, hat der Kanton ein Vorprojekt ausgearbeitet, bei welchem der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) unterirdisch durch einen Tunnel geleitet und die Rosengartenstrasse und der westliche Teil der Bucheggstrasse als Quartierstrasse mit Tramtrasse und Velowegen aufgewertet werden sollten. Ich war als Stadtzürcher Gemeinderat Mitglied der zuständigen Spezialkommission SID/V (*Spezialkommission Sicherheitsdepartement, Verkehr*), in welcher das Vorprojekt beraten wurde. Doch kaum lag es auf dem Tisch, wurde ich Zeuge eines Wunders: Die rot-grüne Seite wechselte ihre Meinung um 180 Grad. Das Tram, welches zuvor als absolut unverzichtbar erklärt wurde, war auf einmal nicht mehr nötig. Es liess ich nicht mehr länger kaschieren: Der Zweck der Tramspuren wäre einzig und allein die Schikane des MIV gewesen. Das war aber auch nicht wichtig, denn in der Stadt Zürich wusste ohnehin jede, worum es dabei ging. Leider aber kam diese Abstimmungsniederlage nicht wirklich aus heiterem Himmel. Die Kommunikation, dass es sich dabei um ein Vorprojekt gehandelt hat, welches noch massiv überarbeitet worden wäre, kam so nicht durch. So wie das Vorprojekt vorlag, war es nicht wirklich ansprechend, sodass es auch von den Befürwortern nur kontrovers aufgenommen wurde. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Zürcher Stimmberechtigten sehr wohl bereit sind, auch grössere Investitionen in ihre Infrastrukturen zu sprechen, aber es muss bei den Projekten auch ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erkennbar sein,

und das war hier eher anspruchsvoll. Und dass die rot-grüne Mehrheit der städtischen Politik reflexartig jeder konstruktiven Lösung von vornherein eine Absage erteilt, hat auch nicht geholfen. Aber dass die Stimmbürger das Vorprojekt versenkt haben, ist nur die eine Seite der Medaille, die andere ist: Sie haben für den Status quo gestimmt. Sie haben zugestimmt, dass es so bleibt wie es ist. Zudem haben sie mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Antistau-Initiative, so geschehen vor gut drei Jahren, ein eindeutiges Verdikt gesprochen und dieses auch gleich in der Kantonsverfassung festgehalten. Artikel 104 legt unmissverständlich fest: Ein Kapazitätsabbau muss im umliegenden Strassennetz mindestens ausgeglichen werden. Da ist der Handlungsspielraum doch sehr klar definiert und die Vorgaben des Souveräns sind hier glasklar. Die Kapazität der bestehenden Infrastruktur muss erhalten bleiben und es liegt nicht am Regierungsrat, hier wieder aktiv zu werden.

Mit ihrer vierten Frage geben die Interpellanten vor, für die ganze Wipkinger Bevölkerung zu sprechen. Dem ist keinesfalls so. Das stelle ich mir auch eher anspruchsvoll vor, wenn man als Initiant weit hinter dem Uetliberg lebt oder im Glatttal. Aber wie auch immer: Von den rund 15'000 Einwohnern Wipkingens sind – wenn überhaupt – nur wenige hundert direktbetroffen.

Nach der verlorenen Abstimmung zum Rosengartentunnel kann vom Kanton nicht erwartet werden, wieder ein neues Projekt auszuarbeiten, da es jetzt schon absehbar ist, dass die rot-grüne Stadt auch ein neues Projekt wieder nach Kräften unterminieren wird. Es liegt jetzt wirklich an der Stadt Zürich, endlich aufzuhören, die Augen vor ihren eigenen Verkehrsproblemen zu verschliessen und tragfähige Konzepte vorzulegen, wie sie es sich vorstellt, das Verkehrsvolumen umwelt- und wirtschaftsverträglich zu bewältigen. Da hat sich die Gemeinde an den Kanton zu wenden – und nicht umgekehrt. Und meines Wissens herrscht in der Stadt Zürich diesbezüglich weiterhin Stillstand. Der Handlungsbedarf ist sehr wohl gegeben, aber nicht in der Form, in der er hier vorgetäuscht wird.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich nehme Bezug vor allem auf den Rundumschlag an die Regierungsrätin vonseiten der SP und gehe auf die einzelnen Fragen der Interpellation ein. Zu Frage 1: Was hat der Regierungsrat seit dem 9. Februar 2020 unternommen? Ich kann hier der Volkswirtschaftsdirektorin nur beipflichten, der Kanton hat im Vorfeld der Abstimmung immer betont: Es gibt keinen Plan B in der Schublade. Daher kann nun vom Kanton nicht erwartet werden, dass er eine andere Lösung aus der Schublade zaubert. Die Vorlage war ein Spezialgesetz, eben in Zusammenarbeit mit der Stadt. Diese Vorlage wurde abgelehnt und nun ist die Zuständigkeit wieder bei der Stadt. Es ist bemerkenswert, wir haben es gehört: Die Stadt hat weder auf politischer noch auf fachlicher Ebene den Kanton in den vergangenen 13 Monaten kontaktiert. Das ist keine Arbeitsverweigerung, die man unserer Regierung vorwerfen muss, das ist die Arbeitsverweigerung der Stadt. 13 Monate sind eine lange Zeit für eine unhaltbare Situation für die Anwohnenden. Man kann daraus folgern, dass die links-grüne Stadtregierung den Volkswillen nicht ernst nimmt oder eben keine Lösung für den gordi-

schen Knoten hat, sonst hätte eben eine Kontaktaufnahme erfolgen oder eine Lösungsidee präsentiert werden müssen. Es gibt zwei vom Gemeinderat überwiesene Vorstösse an den Stadtrat. Der Stadtrat soll nun zuerst einmal liefern, bevor die Interpellanten vom Kanton wissen wollen, was er unternommen hat. Die Stadt ist nun klar am Zug, zu kommunizieren, was sie will. Sie muss den Volkswillen und den Willen der Mehrheit des Parlaments umsetzen. Wir wissen, dass dies schwierig ist, da nämlich eben das übergeordnete Recht zwingend beachtet werden muss. Vielleicht kommen heute nun auch einige mehr zum Schluss, dass die Vorlage vom 9. Februar 2020 gar nicht so schlecht war.

Zu Frage 2, zur kooperativen Herangehensweise: Eine Kooperation ist in unseren Augen wünschenswert. Wir danken dem Kanton, dass er weiterhin für einen Dialog zur Verfügung steht. Dies ist auch nötig, da er, wie wir gehört haben, bauliche Massnahmen genehmigen muss. Der Kanton ist verpflichtet, die Einhaltung der Kantonsverfassung, die Vorgaben des Strassengesetzes und umweltrechtliche Aspekte zu prüfen. Immer wieder wird die dritte Röhre am Gubrist erwähnt. Dank dieser könnten dann am Rosengarten ein bis zwei Spuren abgebaut werden. In der Antwort auf die Anfrage 467/2020 – sie war letzte Woche im Ratsversand – war zu lesen, dass die Prognose für die Achse Pfingstweidstrasse–Rosengartenstrasse–Bucheggstrasse an einem durchschnittlichen Werktag eine geringe Entlastung von 2000 Fahrzeugen bei einer jetzigen Verkehrsbelastung von rund 56'000 Fahrzeugen bringt – 2000 von 56'000. Der Ausbau der Nordumfahrung rechtfertigt somit keinen Spurabbau. Die Verkehrsreduktion muss auf andere Weise erfolgen, doch dazu komme ich dann später nochmals. Die FDP begrüsst umso mehr, dass der Regierungsrat weiterhin für einen Dialog zur Verfügung steht, aber die Stadt muss den ersten Ball werfen. Private Lösungen, wie es die Gruppe der Rosengärtnerinnen kürzlich im Heft «Hochparterre» (*Schweizer Architekturzeitschrift*) vorgestellt haben, können somit kreative Lösungen sein, können die Diskussion anregen und sind für die Medien dankbarer Stoff für den Wahlkampf, aber keine eigentlichen Lösungen.

Die Frage 3, Lärmsanierung: Zur Antwort auf diese Frage gibt es eigentlich nichts mehr hinzuzufügen. Gemäss Paragraf 43 des kantonalen Strassengesetzes besteht die Zuständigkeitsdelegation an die Stadt. Die Stadt soll sich entscheiden, ob sie nun autonom entscheiden will oder Hilfe vom Kanton erwartet.

Zur Frage 4, Dialog und Verhandlung mit der Stadt: Ja, der Dialog muss in Gang kommen. Die jetzige Situation, wo gar nichts läuft, ist nämlich nicht neu und nicht befriedigend. In vielen Abstimmungen, auch in städtischen Abstimmungen, wurde jede Lösung verworfen. Das Thema wird jetzt in der Stadt weiterbewirtschaftet, jedoch nur von den privaten Interessengemeinschaften. Der Kanton muss weiterhin am Tisch bleiben, damit eine Lösung gefunden wird.

Das Fazit 13 Monate nach der Abstimmung ist ernüchternd: Es ist keine Lösung und kein Dialog in Sicht. Die bislang präsentierten Ideen enthalten einen unzulässigen Spurabbau, und 100 neue Bäume, Tempo 30 und Fussgängerübergänge sind bei diesem Verkehrsfluss nicht die Lösung. Auch 30'000 ist immer noch mehr, als der Gotthard an Ostern hat. Das Tram wurde abgelehnt, einen Tunnel will man

nicht. Also wie weiter? Die Taktverdichtung von Buslinien bringt auch keine Lösung, doch der ÖV muss signifikant ausgebaut werden.

Im Gegensatz zur Stadt war die FDP nicht untätig. In den vergangenen Monaten haben wir eine weitere Möglichkeit ernsthaft und mit Fachleuten geprüft, und zwar eine Seil- oder Hochbahn vom Albisriederplatz bis zum Irchel kann die Lösung sein. Sie hat einen geringeren Platzbedarf, kürzere Bauzeiten, sie hat eine Kapazität von 6000 Personen pro Stunde, wie es auch das Tram hätte ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Urs Glättli (GLP, Winterthur): Die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist eine komplexe Sache in unserem Kanton. Das gilt insbesondere im Strassenwesen und es zeigt sich einmal mehr hier am Rosengarten. Zur Lösung komplexer Probleme gefragt ist eben einmal mehr ein ergänzendes Miteinander und kein Gegeneinander. Bereits die Kantonsverfassung gebietet, dass Kanton und Gemeinden in der konkreten Aufgabenerfüllung zusammenwirken. Soweit der Stadt Zürich wie hier nun der Projektlead zukommt, steht es dem Regierungsrat offen, dass er der Stadt partnerschaftlich und zielgerichtet seine Dienste anbietet. Die Grünliberale Fraktion hat die Interpellation nicht miteingereicht, weil wir sie nicht als dringlich erachten; immerhin ist nun schon ein Jahr vergangen seit der Ablehnung der kantonalen Rosengarten-Vorlage. Auch wenn wir gerne den ersten Geburtstag mitfeiern, ist das für uns kein Anlass für einen dringlichen Vorstoss mehr. Die gestellten Fragen sind trotzdem berechtigt und diskussionswürdig. Die heute erteilte Antwort lässt hoffen, dass die Volkswirtschaftsdirektorin verstanden hat, dass es hier eine zielgerichtete Kooperation braucht. Ein Dialog und Verhandlungsbereitschaft mit der Stadt Zürich scheinen da durchaus notwendig. Sowieso gilt es nun, die weiteren Schritte der Stadt Zürich abzuwarten. Im Stadtparlament sind dazu ja auch mehrere Vorstösse hängig.

Wir nehmen also die Antwort des Regierungsrates vorsichtig positiv und hoffnungsvoll zur Kenntnis. Besten Dank.

Jeannette Büsser (Grüne, Zürich): Mehr Strassenkapazität, mehr Verkehr, schnellere und bessere Verbindungen, noch mehr Autos – diese Erkenntnis nahmen wir damals aus dem Quartier Wipkingen-Höngg sehr ernst. Einer der Gründe, warum das Mammutprojekt Rosengarten abgelehnt wurde: Es fehlte uns das Vertrauen, dass wirklich nur 57'000 Fahrzeuge durch einen Tunnel fahren, der für 120'000 Fahrzeuge Kapazitäten gehabt hätte. Die FDP schätzte die Lage damals komplett falsch ein. Sonja Rueff sprach von bescheidener Teilnahme an den Demonstrationen und einer breiten Abstützung des Projektes. Es war dann Judith Stofer, die das Abstimmungsergebnis exakt vorwegnahm und offen ihr Misstrauen gegenüber der Regierung erklärte. Gerechnet hat man in der Regierung auch nicht mit der Solidarität. Obwohl es für einige von uns, falls wir dann die Bauzeit und Mietererhöhungen überstanden hätten, wirklich besser geworden wäre: Irgendwo fahren die 57'000 Fahrzeuge in den Tunnel hinein und auch wieder hinaus. Eine Verlagerung einer grundsätzlichen Verkehrsproblematik als Lösung zu verkaufen, hätte wohl in den 70er-Jahren noch funktioniert. Heute fragen wir uns: Wieso

soll jene Bevölkerung etwas erleiden, was wir hier seit über 50 Jahren erdulden? Wir wollten dieses 1 Milliarde Franken teure Geschenk nicht. Die damalige Drohung der FDP war, dass dies die letzte Chance sei, dieses Verkehrsproblem zu lösen – wir werden sehen. Jegliche Vergangenheitsbewältigung ist heute Zeitverschwendung, Zeit, welche wir angesichts des sich rasant verändernden Klimas nicht haben. Wir haben Klimaziele zu erreichen. Es braucht nun die vereinten Kräfte, sprich die grünen Ideen von ganz links bis ganz rechts, um auf eine Korrektur hinzuwirken, eine Korrektur, die wir gestalten, nicht die nächste Generation, eine Korrektur, die aus diesem Stadtteil endlich ein städtisches Wohnquartier macht, wo man atmen, schlafen und sich treffen kann. Nein, Herr Marty, wir haben nicht für den Status quo gestimmt.

Für die dringende Korrektur braucht es aus Sicht der Grünen eine drastische Reduktion des MIV, eine Verlagerung des MIV auf übergeordnete Verbindungen, und dies konsequent. Die Regierung schreibt in der Antwort auf die Anfrage von Nicola Siegrist und mir, sie gehe von geringen Entlastungen von 2000 Fahrzeugen aus, bei einer Belastung von 56'000. Das sind wirklich keine rosigen Prognosen. Es braucht dringend Lärm- und Schadstoffreduktion, eine höhere Verkehrssicherheit, Ausbau und eine eigene Spur für den ÖV, Ausbau und eine eigene Spur für Velos, Fussgängerbereiche, Hitzereduktion durch mehr Grünräume, Aufhebung der Quartierteilung durch einfachere Übergänge und Überquerungen und Quartierräume. Ganz konkret heisst dies vor allem: Temporeduktion und Spurabbau für den MIV – das braucht es –, Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, Massnahmen zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs, allenfalls auch ein Monitoring. Einfach gesagt, es muss noch weniger attraktiv werden, das eigene Auto zu benützen, und gleichzeitig braucht es sehr gute Alternativen. Wir erwarten von der Regierung, dass sie die Stadt so gut wie möglich und zu gegebenem Zeitpunkt unterstützt und die Hand reicht zu guten Lösungen. Danke.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Die EVP war Befürworterin des Projekts Rosengartenstrasse und hat in diesem Sinne an der Abstimmung eine Niederlage erlitten. Der Spruch «Wär nöd wott, hät gha» war etwas vom Ersten, was mir in den Sinn gekommen ist nach der verlorenen Volksabstimmung vom vergangenen Jahr. Die Gefühlslage unserer Volkswirtschaftsdirektorin war wohl ähnlich. Das ist bis zu einem gewissen Punkt verständlich, haben doch ausgerechnet die Bewohnerinnen und Bewohner aus Wipkingen dem hart errungenen Lösungsvorschlag so wenig abgewinnen können. Somit wurde nichts aus einem blühenden Leben an dieser blumig benannten Verkehrsachse, im Gegenteil: Der heutige Zustand hat wenig mit einem Rosengarten zu tun, sondern hat eher die Qualität einer Gürtelrose. Und wir alle wissen, dass es nur schlimmer wird, wenn man nur oberflächlich daran herumkratzt.

Ziel dieser Interpellation ist daher nicht einfach, erneut die Finger in die Wunde zu legen. Vielmehr geht es darum, daran zu erinnern, dass es einen neuen Anlauf braucht, um zu einer Heilung des ungesunden Zustandes zu kommen. Der Therapieplan könnte so aussehen:

Erstens: Trotz der Verantwortung der Stadt Zürich anerkennt der Regierungsrat die Rosengartenstrasse weiterhin als kantonal bedeutsame Verkehrsachse. Das ist sie zwar nicht für den Durchgangsverkehr – zum Glück –, der mit nur noch 6 Prozent überschaubar ist. Aber trotzdem lebt in diesem Stadtteil auch ein Teil der kantonalen Bevölkerung. Und ebenso wichtig ist, dass rund 30 Prozent der Beschäftigten im Kanton Zürich im Umfeld der Rosengartenstrasse und ihrer angrenzenden Quartiere ihren Arbeitsplatz haben.

Zweitens: Der Regierungsrat erinnert sich wieder daran, dass er eine Verantwortung hat für die Gesamtverkehrsplanung im Kanton. Und aus Erfahrung denkt er daran, dass in den Städten nachhaltige und mehrheitsfähige Lösungen nur in enger Kooperation mit den entsprechenden Exekutivvertreterinnen erreichbar sind. Ein gegenseitiges Commitment trägt zudem dazu bei, dass einsame Entscheide von orientierungslosen Stadt-Wölfen (*Anspielung auf Stadtrat Richard Wolff, Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements*) verhindert werden können.

Als letzten Punkt möchte ich daran erinnern, dass es für eine gute Lebensqualität in diesem Quartier und letztlich in der ganzen Stadt auch darum geht, auf dieser Achse das ÖV-Angebot bezüglich Kapazität deutlich zu steigern.

Die EVP erwartet vom Regierungsrat, dass er als erwachsener und mitspracheberechtigter Partner auf den Stadtrat zugeht und mit ihm im Minimum eine Road-Map über den weiteren Weg der Rosengartenachse erstellt.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Für den Regierungsrat war es seit jeher klar, dass es für ihn bei der Rosengartenachse nur eine Lösung gibt. Er wollte 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 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 grünes Licht, damit er das gigantische Tunnelprojekt vorantreiben konnte. Alternative Liste, Grüne, SP und GLP sagten damals dezidiert Nein zu diesem technokratischen Projekt, das der Stadt Zürich einzig noch mehr motorisierten Privatverkehr beschert hätte. Der damals zuständige Regierungsrat Ernst Stocker betonte während der Debatte, dass der Kanton diese Hauptverkehrsachse durch die Stadt Zürich unbedingt brauche und er sich auch gegen die Interessen der Stadt Zürich durchsetzen würde.

Vor etwas mehr als einem Jahr hat der Regierungsrat eine krachende Niederlage eingefahren. Seither herrscht vonseiten Kanton absolute Funkstille. Nachdem der Kanton das Dossier Rosengartenachse an sich gerissen hat, sich jahrelang nur auf die Tunnellösung fixierte, Millionen von Steuerfranken aus dem Fenster geworfen und die Mehrheit der Stadtzürcher Bevölkerung nie ernst genommen hat und schlussendlich nicht einmal fähig war, die Abstimmung zu gewinnen, muss er nun auf die Siegerinnen zugehen. Bereits kurz nach der Abstimmung ist der Gemeinderat der Stadt Zürich aktiv geworden. SP, Grüne, GLP, AL und EVP reichten eine Motion und ein Postulat ein. So soll die Rosengartenstrasse einerseits lang-

fristig vom Verkehr entlastet und anwohnerfreundlich umgebaut werden, andererseits sollen die Anwohnenden mit wirksamen Sofortmassnahmen vor den starken Lärm, Dreck- und Abgasemissionen geschützt werden. Die beiden Vorstösse wurden Ende Januar mit satten Mehrheiten an den Stadtrat überwiesen. Dieser muss nun Lösungen ausarbeiten. Der Stadtrat ist aber auch selber aktiv geworden. Er hat ein Projekt gestartet mit dem Ziel, ebenerdige Fussgänger- und Veloquerungen sowie Busspuren einzurichten. Es sind Massnahmen, um die Tempi der Autos zu drosseln, aber auch Massnahmen, um die Strasse ein Stück weit auch für andere Verkehrsteilnehmende zu öffnen. Die ersten verkehrstechnischen Untersuchungsergebnisse sind bis Mitte 2021 zu erwarten.

Ein Miteinander von Kanton und Stadt ist unerlässlich. Aufgrund der gesetzlichen und planerischen Grundlagen ist es absolut notwendig, dass sich Stadt und Kanton endlich und unter Einbezug der betroffenen Quartierbevölkerung auf gemeinsame Verbesserungen einigen. Seine arrogante Haltung muss der Kanton endlich ablegen. Gefragt ist ein Miteinander zwischen Kanton, Stadt und der Stadtzürcher Bevölkerung. Der Kanton muss endlich zur Kenntnis nehmen, dass die städtische Bevölkerung nicht noch mehr Strassenverkehr will. Dies muss er endlich einsehen und die städtische Bevölkerung in Lösungen miteinbeziehen. Es ist unredlich, wieder mit dem Spiel der vergangenen Jahre zu beginnen und die heisse Kartoffel «Provisorium Westtangente» zwischen Kanton und Stadt hin und her zu schieben. Bei diesem beliebten politischen Spiel gibt es immer nur eine Verliererin, und das ist die betroffene Quartierbevölkerung. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Rosengartenstau: Warten, warten, starten, durchstarten, abwarten – Stadt auf Kanton, Stadt gegen Kanton, Stadt und Kanton. Von Ruedi Lais, langjähriges Mitglied dieses Rates, bin ich enttäuscht. Dass du überhaupt einen solchen Vorstoss einreichst, schäme dich! Dein Votum zeigt zudem, dass du auch nicht weiterweist, schäme dich! Ich vermisse die Stimmen von zwei Keyplayern in dieser Sache, der Grünen Gabi Petri und Hans-Peter Amrein von der SVP, und versuche diese so aus der Reserve zu locken. Bei den Iden des März – lateinisch «Idus Martiae» – handelt es sich um eine in vielen Sprachen gebräuchliche Metapher für bevorstehendes Unheil, die Ermordung Gaius Iulius Caesars am 15. März des Jahres 44 vor Christus. Caesar wurde gewarnt. Er fühlte sich aber zu sicher, und arrogant schlug er alle Warnungen in den Wind. Wie diese Geschichte endete, erfahren wir aus Überlieferungen, die rund 100 Jahre später niedergeschrieben wurden. Spezialistin für lateinische Bonmots ist aber eigentlich Gabi Petri und Spezialistin in Sachen Rosengarten ist sie auch. Gerne erinnere ich mich an die Stimmen zur letzten Gesamtrevision des kantonalen Richtplans im März 2014. Zu dieser Zeit hat der Kantonsrat eine Richtplan-Session gehalten. Und wo bleibt Hans-Peter Amrein? Wir haben Schulter an Schulter gegen die Doppelvorgabe gekämpft und gewonnen. Er war es, der massgeblich zur Ablehnung ausserhalb der Stadt Zürich beigetragen hat, und jetzt scheint er die Debatte kommentarlos zu geniessen? Wer ist arrogant hier, die Stadt oder das Land, die Stadt oder der Kanton? Rosengartenstau: Warten, warten, starten, durchstarten oder eben doch abwarten?

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Ebenfalls als Vertreter des Kreis 10 fühle ich mich nun auch noch verpflichtet, hierzu etwas zu sagen, auch als Vertreter jener Quartiergruppen, welche vor einem Jahr dieses Projekt mit aller Vehemenz bekämpft hatten. Es ist eine Frechheit, welche Antwort die Regierungsrätin zu dieser Interpellation vor etwa einer halben Stunde abgegeben hat. Dieses Projekt hätte über 1 Milliarde Schweizer Franken gekostet, es wäre eines der grössten Infrastrukturprojekte des Kantons Zürich in den letzten 20 Jahren gewesen. Und dass solch eine krachende Niederlage im Regierungsrat nicht anständig aufgearbeitet wird und dass nicht vorwärts geschaut wird, das ist wahrlich eine Frechheit. Es spricht aber leider auch nicht für dieses Gremium. Natürlich muss nicht der Kanton Zürich und der Regierungsrat ein Alternativprojekt vorlegen – die Kommunikation am Abstimmungssonntag war klar –, aber man muss doch wenigstens besprechen, was sich vielleicht in diesem Kanton seit den 70er-Jahren geändert hat, dass solch ein Projekt nicht mehr durchkommt. 76,1 Prozent der Quartierbevölkerung des Kreis 10 haben im Februar 2020 dieses Projekt abgelehnt. Und auch wenn das Herr Marty von der SVP nicht ganz wahrhaben will: Sie haben es abgelehnt, weil sie, erstens, sofortige Massnahmen wollen und nicht erst zehn Jahre später und, zweitens, weil sie kein Festbetonieren des Status quo mit zehntausenden von motorisierten Fahrzeugen jeden Tag akzeptieren wollen. Und das, Herr Marty, ist keine 180-Grad-Wende, das war schon immer die Position der links-grünen Parteien in der Stadt und es war schon immer das Bedürfnis der städtischen Bevölkerung, sich selbst und gleichzeitig auch die Zukunft der kommenden Generationen zu schützen.

Zwei Dinge machen den Rosengarten im heutigen Zustand besonders schlecht: Es ist die Lärmbelastung, die Tausende von Leuten nicht schlafen lässt, und es ist die Klimakrise, die sich auch im Corona-Jahr (*Corona-Pandemie*) weiter zuspitzt. Und die Antworten darauf würden eigentlich auf dem Tisch liegen: Es braucht auf der einen Seite kurzfristige Massnahmen, um die Bevölkerung jetzt zu schützen, das ist beispielsweise Tempo 30, das sind beispielsweise Fussgängerstreifen. Und es braucht mittelfristig, auch wenn das die eine Ratshälfte noch nicht anerkennen will und auch wenn das offensichtlich nicht beim Regierungsrat angekommen ist, einen Rückbau dieser Strasse auf ein stadtverträgliches Niveau.

Und Frau Rueff, ich muss auch noch auf einige Ihrer Aussagen Antwort geben. Sie sprechen von der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage zur Eröffnung der Nordumfahrung. Es stimmt, dort wird auf diese 2000 Fahrzeuge verwiesen. Aber in der gleichen Anfrage betätigt der Regierungsrat auch, dass die Kapazität auf der Nordumfahrung um etwa 15 Prozent zunehmen wird, wenn diese zusätzliche Röhre eröffnet wird. Und erzählen Sie mir doch bitte keine Märchen: Wenn 15 Prozent Kapazitätserhöhung bei der Nordumfahrung erreicht werden, dann muss es ja wohl möglich sein, beim Rosengarten mehr als nur 2000 Fahrzeuge einzusparen. Zweitens sprechen Sie von der Kantonsverfassung, wie das die rechte Ratshälfte gerne macht. Ich erinnere Sie auch noch kurz daran, Artikel 6, Zitat: «Kanton und Gemeinde sorgen für die Erhaltung der Lebensgrundlage. In

Verantwortung für kommende Generationen sind sie einer ökologischen Entwicklung verpflichtet.» Und Artikel 102: «Kanton und Gemeinden sorgen für den Schutz der Menschen und der Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen.» Es muss die Möglichkeit geben, in diesem Kanton Nein zu sagen zu einem schlechten Projekt, wie das der Rosengartentunnel war. Und es muss möglich sein, Nein zu sagen, ohne dass nachher vom Regierungsrat und von den rechten Parteien Arbeitsverweigerung folgt. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich gebe Ihnen zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich habe mich an vorderster Front gegen den Rosengartentunnel gewendet und es ist auch gelungen. Und ja, Gabi Petri und ich haben zusammengearbeitet, und das ist auch gut so und zeigt, dass man auch über die Parteigrenzen und über rechts/links hinweg bei einer guten oder – wie hier – bei einer ganz schlechten Sache zusammenarbeiten kann und zusammenarbeiten muss.

Wo kein Wille, kein Weg. Und wo kein Plan, eine Wüste, Herr Siegrist und Herr Lais. Sie von der SP und von der von der SP geführten Stadt Zürich haben keinen Plan. Die Verkehrspolitik in der Stadt Zürich kommt einem Super-Gau gleich. Und auch Sie haben keinen Plan, Frau Regierungsrätin, und Sie haben noch nie einen Plan gehabt. Sonst würden Sie nämlich das Strassengesetz Artikel 50 ausnutzen, ich zitiere: «Anstelle der Städte kann der Staat jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in diesen beiden Gemeinden» – das sind Zürich und Winterthur – «erstellen oder ausbauen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen» – und das ist ja jetzt wirklich zeitlich nötig – «der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen» – da ist es auch nötig, da gehe ich mit Herrn Siegrist und Herrn Lais und Frau Petri einig – «für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt.» Ja, die Standortgemeinde Zürich lehnt alles ab, was volkswirtschaftlich Sinn macht. Sie ist ja eine linksgeführte Gemeinde, und ich habe bis jetzt noch nie – noch nie! – ein vom Sozialismus geführtes Gemeinwesen gesehen, welches erfolgreich war, was die Wirtschaftspolitik betrifft (*Unmutsäusserungen auf der linken Ratsseite*). Ja, mit ihrer Planwirtschaft, ja, kurzfristig ja, aber langfristig nicht. Lachen Sie nur, es ist klar, die Wirtschaft arbeitet ja und momentan fliessen noch Milch und Honig.

Also Frau Walker Späh, Sie haben keinen Plan. Die Pläne liegen in der Schublade. Der Stadttunnel liegt in der Schublade, der Seetunnel liegt in der Schublade und da haben Sie ja noch einen Auftrag, Frau Walker Späh, gemäss kantonalem Richtplaneintrag 1a, 1b und 1c müssten Sie diesen Seetunnel planen und ausführen, und Sie tun nichts. Ihre Politik hat versagt und sie versagt weiter. Es muss doch möglich sein, in dieser reichen Stadt Zürich eine Nord-Süd-Transversale zu bauen. Der Stadttunnel ist die einzige Möglichkeit. Und was uns Frau Büsser hier erzählt hat von Velos und so weiter: Ja, es geht halt nicht, die Topografie ist halt anders bei uns. Und Gabi Petri hat es Ihnen auch schon erklärt: Ihre Batterien sind bis 100'000 Kilometer noch schädlicher als ein fossiler Motor. Sie hat es hier drin gesagt, das war eines der besten Voten, das ich je gehört habe. Und deshalb: Hören

Sie auf zu träumen, Frau Büsser. Hören Sie auf, hier wieder irgendetwas zu erzählen. Herr Lais, Sie sind 20 Jahre in diesem Rat und Sie haben noch nichts zustande gebracht (*Protestrufe*) – nichts zustande gebracht! – nur immer solche Vorstösse wie heute. So, um das geht es. Und jetzt geht es darum, dass Frau Walker Späh oder ihr Nachfolger oder ihre Nachfolgerin – und das ist dringend nötig – endlich diese Nord-Süd-Transversale dieser Stadt in die Hand nimmt, plant und baut, und zwar mit dem Artikel 50 des Strassengesetzes. Sie hat alles in der Hand und sie tut nichts. Ich danke Ihnen.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Wenn die Stadt Zürich Anwohnern einer Transversalen unter die Arme greifen will, dann erwischt sie sie regelmässig aus Versehen am Hals. In allen Prospekten gibt es trotz einer sehr starken grünen Vertretung in der Stadt – und das tut mir wirklich weh im Herzen – Bilder mit Büschen, mit Wiesen und so weiter, mit Blumenbeeten um die Stadt, mit Zugängen zum Fluss und so weiter, Beispiele, wie fantastisch die Stadt betonieren kann und wie die Stadt Quartiere ermordet, wenn man sie einfach machen lässt, beziehungsweise sogar in Zusammenarbeit. Das Quartier Schwamendingen um die ach so schöne, so begrünte Autobahnüberdachung ist für zehn Jahre ermordet. Während man dort vorher etwas lärmbelästigt wohnen konnte, kann jetzt kein Mensch mehr dort wohnen. Die Europaallee, total neu gebaut, als Hitzestauanlage perfekt, grossartig. Es ist die Fernheizung der Stadt. Ich glaube, das glüht sogar ins Weltall hinaus. Soll die Stadt hier Ähnliches mit dem Rosengarten machen? Das geht nicht. Zubetoniert ist in der Stadt genug. Und wirkliche Sanierung im Sinne der Stadt Zürich heisst einfach «Verbetonieren». Offen gesagt, ich verstehe es nicht, denn es gibt ja, wie gesagt, eine starke grüne Vertretung gerade in der Stadt. In diesem Sinne, auch dafür, dass eine sinnvolle Transversale derzeit mit der Rosengartenstrasse erhalten wird, ist es sicher notwendig, dass Stadt und Kanton Kontakt haben hinsichtlich allfälliger Eingriffe, Betonisierungseingriffe der Stadt. Aber ich glaube, das besteht ohnehin. Hier rennen wir offene Türen ein, wenn wir so etwas anordnen wollen. Ich danke Ihnen sehr für Ihre Aufmerksamkeit und ich bitte Sie, nicht im Sinne der städtischen Betonisierung etwas vorzusehen. Die Stadt darf nicht total freie Hand haben, sonst stirbt die Stadt im Beton. Ich danke Ihnen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Wir haben es eigentlich von vielen Rednerinnen und Rednern schon gehört, es braucht einen langfristig orientierten Dialog nach dem deutlichen Volks-Nein. Das ist eine Zäsur, das ist aber auch eine Chance. Es braucht einen Mobilitätsdialog, und wir befinden uns im Neuland, vor allem auch in Anbetracht des Antistau-Artikels in der Verfassung. Auch das ist – daran möchte ich Sie erinnern – ein Volksentscheid wie die Ablehnung des Rosengarten-Kreditpakets. Das alles ist sehr anspruchsvoll. Ein Dialog, aber einen Dialog bitte ohne ständige kurzfristig orientierte Sticheleien mit teilweise absurden und auch verfassungswidrigen Vorstössen. Ich denke zum Beispiel an «Zürich autofrei», an die Forderung nach autofreien Sonntagen und nun auch noch die städtische Baumstrategie (*KR-Nr. 60/2021*) von unserem Kollegen Andrew Katumba.

Es braucht aber auch einen magistralen Dialog auf Augenhöhe zwischen den Exekutiven des Kantons, der Kollegialbehörde Regierungsrat und natürlich auch der städtischen Exekutiven, dem Stadtrat. Und da erhalten wir auch jetzt in dieser Legislatur ja sehr unterschiedliche Signale und es scheint, dass irgendwie die städtische Verkehrspolitik im Stadtrat selbst auch in einer Sackgasse ist. Und diesen gleichen Dialog braucht es nicht nur für den Kanton und die Stadt Zürich, sondern auch für die Situation in Winterthur, auch für die Situation zum Beispiel in der Stadt Uster. Und wir haben ja jüngst wieder erlebt, wie man sich hier schon ganz zu Beginn eines Prozesses wieder strategisch positionieren will, Dinge verschieben, verhindern beziehungsweise auf die lange Bank schieben möchte. Aber in Zürich, das hat unser Kollege Hans-Peter Amrein auch erwähnt, geht es nicht nur um den Rosengarten, es geht um die Mobilität für das 21. Jahrhundert in der Stadt Zürich, aber auch um die Stadt Zürich herum. Und somit sollten wirklich alle Projekte, die im Richtplan 2014 – einige von Ihnen waren da auch entsprechend beteiligt – festgesetzt worden sind, wieder auf den Tisch kommen. Das sind die Projekte 1a, 1b und 1c, der Seetunnel, der Stadttunnel und dann sogar auch der Seebeckentunnel. Da gibt es ja auch eine Antwort auf eine Anfrage von jüngst, dann der Adlisbergtunnel und auch der Westast Zürich. Das sind Projekte zum Teil mit kurzfristigem, mittelfristigem Realisierungshorizont. Und aus Sicht von 2014 ist das 2024 beziehungsweise 2034. Und wir müssen wirklich feststellen: Da sind wir noch gar nicht weit gekommen und das ist wirklich ein Auftrag für die Regierung, den Richtplan in diesen Bereichen umzusetzen. Das ist ein langer Prozess, der braucht auch wieder Investitionen, vielleicht auch wieder dreistellige Millionenbeträge. Und erst dann kann man zusammen wirklich auch über Spurbau, über Temporeduktionen, über Abklassierungen sprechen.

Man muss aber auch die neuen Realitäten auf den Strassen und in der Mobilität zur Kenntnis nehmen, Stichworte hier das autonome Fahren, das Sharing. Es gibt eine Übergangsphase von Technologien, die ebenfalls auf den Strassen miteinander realisiert werden müssen. Und wie es eben gerade nicht geht, ist, wie Jeannette Büsser gesagt hat: Radikal mit dem ganzen Wunschkatalog der Grünen. Das ist ein Gegeneinander und das hat sich einfach nicht bewährt. Es braucht allenfalls auch gesetzliche Anpassungen, und hier hat der Kantonsrat 2011 die grosse Teilrevision des Strassengesetzes versenkt, mit einer unheiligen Allianz zwischen SP und SVP. Und dieser Kantonsrat hat sozusagen die gleiche grosse Teilrevision im Sommer 2019 mit der Klimaallianz ebenfalls versenkt. Dort sind auch die Kompetenzen geregelt, das ist zum Teil angesprochen worden. Auch braucht es vielleicht in aller Ruhe nochmals eine Debatte, wie die Kompetenzen geregelt werden sollen, dass man einvernehmlich und relativ schnell Lösungen hinkriegen kann. Das soll jetzt auch eine Möglichkeit sein, ein Forum für neue Ideen. Da gibt es solche aus der Stadt Zürich, vielleicht auch von kantonalen Politikerinnen und Politikern. Wir haben ein neues Amt für Mobilität. Das ist sicher schlagkräftig. Wir haben die heutige Debatte und es kann jetzt wirklich losgehen. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Das Resultat der Abstimmung – Ruedi Lais hat es gesagt – war wahrscheinlich ein umwelt- und finanzpolitischer Entscheid. Das zeigt

auch das Gegnerkomitee – Hans-Peter Amrein mit Links-grün im gleichen Boot –, es war sehr breit aufgestellt. Allenfalls ist es aber auch eine Quittung der Landbevölkerung für die städtische Verkehrspolitik, dass die Landbevölkerung nicht gewillt war, so viel Geld in eine Stadt zu investieren, die eigentlich nur für sich Mauern mauern will. Es wurde schon erwähnt: Wir haben 6 Prozent Transitverkehr auf dem Rosengarten. Dass dieser durch die Nordumfahrung nur marginal gesenkt werden kann, ist klar. Aber was nicht vergessen werden darf: Wir haben 34 Prozent innerstädtischen Verkehr. Der geht nicht von der Landbevölkerung, nicht von den Arbeitnehmenden aus, die in die Stadt fahren, sondern der ist innerstädtisch verursacht. Der Rest von circa 60 Prozent Ziel-/Quellverkehr sind Zulieferer, Gewerbetreibende, das ist eminent wichtig für die Infrastruktur der Stadt. Zudem sind das auch Steuerzahlende in der Stadt Zürich. Die Nordumfahrung ist, wie gesagt, nicht die Lösung. Auch die Träume von links-grüner Seite sind nicht die Lösung für dieses Problem. Bei einer Lösungsfindung müssen alle Bedürfnisse berücksichtigt werden, nicht nur Velo, Bus, Tram und Bäume, sondern auch der MIV. Danke.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Besten Dank, dass ich noch ein zweites Mal sprechen darf. Es wurden einige Voten gehalten, die ich so nicht stehenlassen kann. Vor allem die Voten von Nicola Siegrist und Judith Stofer waren in der Tonalität und in den Forderungen schon sehr erschreckend. Man spricht da von «Arroganz» und von «Frechheit»: Also ich sehe da kein arrogantes und freches Verhalten von der Regierung, weder in der Antwort noch in den letzten 13 Monaten. Der Kanton hat das Projekt, das Dossier nicht an sich gerissen. Judith Stofer hat gesagt, der Kanton habe das Dossier an sich gerissen. Es war ein gemeinsames Projekt von Kanton und Stadt. Und die Kantons- und Stadtbevölkerung will dieses Projekt nicht, also ist die Zuständigkeit jetzt wieder bei der Stadt, jetzt soll die Stadt liefern. Und dann kann man der Kantonsregierung nicht ein arrogantes, machtversessenes und freches Verhalten vorwerfen, sondern der Adressat ist heute einfach falsch. Und die Vorstösse, die an den Stadtrat überwiesen worden sind, wurden erwähnt. Die Vorstösse: Ja, das wollen wir alle. Wir wollen alle weniger Verkehr. Wir wollen alle mehr Platz für Velos, wir wollen das alle auch. Aber wie wir das erreichen können, das hat noch nie jemand gesagt. Das soll jetzt der Stadtrat sagen. Wenn er das Projekt vom Kanton nicht will, soll der Stadtrat jetzt sagen, wie er eben diese Forderungen umsetzen will. Und Tempo 30 und Fussgängerstreifen sind es einfach nicht, es tut mir leid. Ob ihr jetzt von einer Reduktion von 2000 Fahrzeugen wegen der Nordumfahrung sprecht oder von 15 Prozent, sie bringen die Verkehrsmenge nicht runter. Und diese 34 Prozent innerstädtischen Verkehrs, die mein Vorredner gerade erwähnt hat, müssen wir angehen. Wie können wir den innerstädtischen Verkehr reduzieren? Das können wir nur mit dem Ausbau des ÖV, wie es eben das Rosengartentram gewesen wäre. Das gibt es ja nicht mehr. Ich mache nochmals den Werbeblock für unser Postulat, das wir einreichen möchten, das ich vorher nur kurz erwähnt habe: Ich lade wirklich alle Fraktionen ein, bei unserem dringlichen Postulat mitzumachen. Es ist ein Beitrag für die moderne Mobilität im urbanen Raum, dass man jetzt die dritte

Dimension auch mal anschaut, welche Seilbahnen welche Achsen entlasten können, sei es über den Rosengarten, sei es über den Irchel. Ich habe dieses dringliche Postulat. An alle, die heute jammern, es gebe keine Lösung: Machen Sie mit bei unserem Postulat und fordern Sie den Regierungsrat auf, auch diese Ebene einmal zu prüfen. Besten Dank.

Christoph Marty (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Auch ich möchte vorab noch Bezug auf meine Vorredner nehmen: Ich komme aus dem Staunen nicht mehr heraus, wie gut man in Affoltern am Albis Bescheid weiss über die Bedürfnisse der Stadt. Wenn ihr an der Zürichstrasse einmal einen Kreisel oder eine Ampel baut, können wir uns vielleicht auch zielführend einbringen.

Frau Stofer – aus dem Kreis 10 wie ich auch –, wir müssen leider anerkennen: Es gibt keine Sieger, hier haben alle verloren. Und diejenigen aus unseren Reihen, die mitgeholfen haben, eine konstruktive Lösung zu verzögern, haben hier auch nichts Nützliches beigetragen. Herr Siegrist, ebenfalls aus dem Kreis 10, Sie wollen alles sofort. Ja, schön, aber manchmal sind die Problemstellungen komplexer. Gut, haben Sie noch die Fussgängerstreifen angesprochen. Das war eine der wahnwitzigsten Ideen, die geplante Schaffung von Fussgängerstreifen beim Schulhaus Nordstrasse bei der Rosengartenbrücke. Derartige Experimente mit dem Leben der Schulkinder des Schulhauses Nordstrasse konnten glücklicherweise abgewendet werden. Wer von Norden oder Osten nach oder in Zürich fährt, braucht diese wichtige Strasse. Eine Kapazitätsreduktion hier bringt Mehrverkehr. Wenn die Fahrzeuge den Umweg über die westlichen Einfahrten nehmen, liegt es in der Natur der Sache, dass mehr Kilometer gefahren und mehr Ressourcen verbraucht werden. Weder das Furttal noch das Limmattal würden sich über den erwartbaren Mehrverkehr freuen, das schon gar nicht, weil es sich um Verkehr handelt, welcher zu 94 Prozent das Stadtgebiet von Zürich betrifft.

Aber jetzt hört man ein bisschen heraus, dass quasi notstandsmässig etwas getan werden sollte. Wo liegt denn genau das Problem? An der Rosengartenstrasse wurde ein neues Studentenwohnheim realisiert, es ist bewohnt. Es wurden bergseits sogar Eigentumswohnungen gebaut, direkt an der Strasse, die sofort verkauft werden konnten. Vom Lärm her – ich kenne die Strasse schon lange, bin eigentlich nie gross über den Kreis 10 hinausgekommen –, vom Lärm her ist es in den letzten Jahrzehnten massiv besser geworden. Die Autos verursachen deutlich weniger Motoren-, Wind- und Abrollgeräusche, beim Schwerverkehr dasselbe. Zusätzlich sind bei diesem die lauten Motorbremsen kaum mehr wahrnehmbar. Von der Luftqualität her sowieso: Die Motoren sind ganz massiv sauberer geworden. Ein erheblicher Teil der Fahrzeuge ist schon heute vollkommen emissionsfrei unterwegs und täglich werden es mehr. So sauber wie heute war die Luft in der Stadt Zürich in den letzten 250 Jahren wahrscheinlich noch nie. Der Durchgangsverkehr hat seit der Westumfahrung markant abgenommen und beträgt heute knapp 6 Prozent. Diese wird nach Fertigstellung des Gubrist's nochmals abnehmen. Diese Zahlen sind Fakten. Die Statistiken liegen vor und wir haben sie im Rahmen der Rosengarten-Vorlage im Detail geprüft. Der allergrösste Teil ist Ziel- und Quellverkehr mit Bezug zur Stadt: Fahrten zum Arbeitsort in der Stadt, Lieferanten,

Handwerker, Baustellenverkehr, Verkehr mit Ämtern, Kunden von Geschäften, Besucher, Lieferanten von Kulturinstitutionen und natürlich die ganzen Paketdienste, die es dem urbanen Bewohner ermöglichen, auf ein Auto zu verzichten, wenn jemand anders für ihn fährt. Es gibt aber keinen vernünftigen Grund, warum der Zielverkehr der Stadt – und darum geht es hier – sich oberirdisch durch die ganze Stadt, von einem Ende zum anderen wälzen muss. Das sind Herausforderungen, die baulich-technisch gelöst werden müssen. Die Projekte, welche der Stadt die massgeblichen und allseits gewünschten Entlastungen bringen würden, liegen vor: Hönggerbergtunnel, Seetunnel, Ypsilon-Achse und weitere. Die benötigten Grundstücke im Perimeter sind vermerkt. Aber weder die Wipkinger noch der Rest der Stadtzürcher haben vergessen, was geschah, als nach der Eröffnung der Westumfahrung die Kapazitäten im Perimeter der Weststrasse in Wiedikon massiv zurückgebaut wurden. Ganze Strassenzüge wurden entmietet und mit der Vertreibung der ansässigen Bevölkerung verschwand billiger Wohnraum. Mit der baulichen Aufwertung der Häuser hat die rot-grüne Bourgeoisie dort ein neues Trendquartier erhalten. Auch dazu hat Zürich Nein gesagt bei der Rosengarten-Abstimmung. Diese Entwicklung ist übrigens bekannt unter dem Begriff «Gentrifizierung», ein Vorgang, den die Mitinitianten aus Affoltern am Albis und Wallisellen in ihren Gemeinden wohl nicht ganz zuoberst bei den Prioritäten haben dürften. Das Geld für den Ausbau der Strasseninfrastruktur wäre da. Wir werden schon bald darüber reden müssen, die zweckgebundenen Steuern der Motorfahrzeugabgaben erheblich zu reduzieren, weil das Geld nur noch angehäuft wird ...
(Die Redezeit ist abgelaufen.)

Josef Widler (CVP, Zürich): Vor circa 20 Jahren hat die CVP im Gemeinderat der Stadt Zürich die Forderung aufgebracht, den «Waidhaldentunnel lang» zu planen. Seither sind eben 20 Jahre vergangen, und da hat – unglaublich –, nehme ich an, der eine oder die andere mitgeholfen, zu einer Lösung zu kommen. Was ich hier und heute gehört habe, gefällt mir eigentlich, denn als Arzt weiss ich, dass es gut ist, wenn Frustrationen ausgesprochen werden. Die Frustrationen links und rechts sind riesig. Vielleicht müsste man sich fragen: Woher kommt denn das? Hat es vielleicht damit zu tun, dass man ein Problem simplifiziert? Hat es damit zu tun, dass man links oder rechts die Argumente der anderen Seite einfach kleinredet? Sobald die Emotionen im Spiel sind, ist man nicht mehr bereit, die Gegenseite anzuhören. Als Stadtzürcher muss ich sagen: Es beunruhigt mich ungemein, wie man mit allen Mitteln in der Stadt Zürich verdichten will. Wie viele Quadratmeter öffentlichen Raum bekomme ich dann noch als Stadtzürcher? Und wenn es immer noch mehr Leute gibt in der Stadt Zürich, wie sollen die sich dann bewegen? Sollen alle Velo fahren? Wir haben ja schon gesehen: Wenn alle aufs Velo steigen und im Bahnhof einfahren, dann fahren die sich in der Stosszeit noch zu Tode. Also diese Pseudolösungen sind einfach nicht gut. Und auf der anderen Seite ist es auch unfair zu sagen, es sei eine Nord-Süd-Verbindung. Sie glauben es nicht, aber auf dieser Strasse bin ich vom Friesenberg hierhergekommen. Ich möchte mich auch noch bewegen, aber in meinem Alter und bei diesem Wetter fahre ich beim besten Willen nicht mehr mit dem Velo. Und den Arztkoffer muss ich auch

mitnehmen. Also: Es ist doch nicht gescheit, die verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Es ist sicher nicht gescheit, wenn man erst über die Mobilität spricht, nachdem man alles verdichtet hat und möglichst viele Leute hierhaben will. Sie wollen Arbeitsplätze in der Stadt Zürich, Sie wollen Wohnungen in der Stadt Zürich, aber bitte keinen Verkehr. Ich sage Ihnen, bei diesem Tunnel wird es ähnlich kommen, wie es beim Schwamendinger Tram war – das wollten die nicht –, bei der Glattalbahn – die wollten die nicht –, bei der Limmattalbahn – sie wollen sie nicht. Es wird so kommen wie beim Kasernenareal. Ich sage es Ihnen, wir werden diese Abstimmung noch einmal durchführen, vielleicht mit einem Fussgängerstreifen mehr oder drei Bäumen mehr oder unter einem anderen Titel. Aber wir werden nicht darum herumkommen, dort eine Lösung zu treffen, die ein Kompromiss ist, der schwer erarbeitet werden muss. Also bitte, die Frustration ist jetzt ausgelebt, jetzt beginnen Sie wieder, Lösungen zu suchen. Danke.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Jetzt muss ich schon noch auf Josef Widler replizieren. Er als Hausarzt empfiehlt den Leuten, Auto zu fahren, was das Ungesündeste ist, das man Leuten empfehlen kann. Es ist stressig, nervig auf den Strassen. Man verfettet, es ist für den Herz-Kreislauf nicht gut. Velofahren und zu Fuss gehen wäre das Gesündeste, und das würde ich eigentlich von einem Hausarzt erwarten, dass er das empfiehlt.

Jetzt noch zur FDP: Sie hat sehr viel von der Mobilität des 21. Jahrhunderts gesprochen. Das finde ich sehr gut. Viel gekommen ist von der FDP leider nicht. Wir haben gehört, Sie empfehlen einen Tunnel vom Milchbuck über den oberen Letten auf das Sihlquai. Also über die Zone, wo sich die Leute aufhalten und ihre Freizeit verbringen, soll eine Brücke führen, die noch mehr Lärm bringt. Dann kommt das Luftseilbähnchen. Aber das Luftseilbähnchen transportiert Menschen und nicht Autos. Es ist ja so: Wir müssen weniger motorisierten Individualverkehr in der Stadt haben. Er ist in den letzten Jahren wirklich explodiert. Der hat zugenommen wie nur etwas. Und die Stadt ist topografisch so eng gebaut, dass man nicht noch mehr private Autos durch die engen Strassen führen kann. Das geht einfach nicht, das ist wirklich ein absoluter Nonsense.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos) spricht zum zweiten Mal: Danke, dass ich noch einen Aufwisch machen darf. Zuerst ein Kompliment an Josef Widler: Ich habe hier drin schon schlechtere Voten von dir gehört. Ja, es braucht jetzt wirklich eine Gesamtschau und nicht den Dschungel von Zürich, lieber Kollega Andrew Katumba, oder die Velostrassen von anderen Proponenten. Es muss doch möglich sein, dass man den grössten oder den kleinsten gemeinschaftlichen Nenner findet. Der Sprecher Christoph Marty von der SVP, der aus diesem betroffenen Quartier kommt, hat sehr gut dargelegt, wie es aussieht in dieser Stadt: Auf der einen Seite die rote Bourgeoisie – ja, man kann auch sagen «Nomenklatura», dann sind wir schon wieder dort, wo Sie herkommen, politisch –, die sich unter dem Deckmäntelchen von Beruhigung nachher die richtigen Wohnungen für ihre «Cronies» hinstellen. Nein, es geht doch darum: Wir können

nicht mehr so wachsen. Ja, mit der Begrenzungsinitiative haben wir es Ihnen dargelegt: Wir wollen keine 10-Millionen-Schweiz. Wenn ich hier eine Umfrage mache und diese anonym mache, dann bin ich ziemlich sicher, dass die grosse Mehrheit von Ihnen keine 10-Millionen-Schweiz will. Und auch das von meinem ehemaligen Regierungsrat (*gemeint ist Altregierungsrat Markus Kägi*) so schön propagierte Verdichten wollen wir nicht, das bringt nichts. Wir wollen Grünräume, Herr Katumba, ja, wir wollen Grünräume, wir wollen Parks, das wollen wir. Und auch am Rosengarten ist das möglich. Aber es ist nicht möglich, so wie es jetzt ist. Das geht nicht und darum war ich dagegen. Denn dieser Waidhaldentunnel lang oder kurz, wie auch immer er auch ist, er hätte zumindest im Hardturm unten rauskommen müssen. «Geht nicht», sagt Frau Regierungsrätin, «wir haben dort einen Fluss». Ja, was ist denn mit dem Ärmelkanal? Ist das auch ein Fluss? Und es kommt ein GAU nach dem anderen jetzt, weil nichts getan wird. 2011 habe ich zusammen mit meinem Kollegen Liebi (*Altkantonsrat Roger Liebi*) ein Postulat (*KR-Nr. 157/2011*) zum Balgrist gemacht, damit man den ÖV oder den MIV unter den Boden nimmt. Nichts ist passiert, und es wird dort oben beim Balgrist von Frau Regierungsrätin weiter gebaut, nichts passiert, 2018 habe ich's nochmals gebracht (*KR-Nr. 127/2018*). Es gibt einen GAU beim Balgrist, das kommt, und die Regierung macht nichts. Warum macht sie nichts? Weil in der Stadt Zürich keine Hand gereicht wird, indem man sagt, man müsse zusammen reden und das Problem lösen. Es geht halt nicht mit dem ÖV, Frau Büsser, vor allem nicht mit den Schienen. Und die Schienen den Rosengarten hoch, was ich jetzt vorher noch von Frau Rueff gehört habe, geht ja gar nicht, das haben sogar die VBZ-Leute gesagt. Das geht nicht, da müsste man eine Zahnradbahn machen. Also einen Elektrobüs: Sicher, wenn der Elektrobüs umweltfreundlicher ist, dann macht das Sinn. Jetzt können Sie sagen, in den Elektrobüs gehen nicht so viele Leute rein, deshalb brauchen wir das Nebeneinander von MIV und ÖV und von allen Möglichkeiten, auch von den vielgelobten Velos. Aber die vielgelobten Velos fordern ja auch immer nur. Sie wollen immer nur «Velo, Velo, Velo!» und zahlen tun Sie nichts. Das kann es auch nicht sein. Herr Widler hat es Ihnen gesagt, der Herr Arzt mit seinem Arztkoffer. Es sind nicht alle so wie der junge Arzt hier von der Grünen Partei (*gemeint ist Benjamin Walder*) noch so «buschper» und stark, oder? Da gibt es noch so geistig Starke wie den Josef Widler, aber die brauchen halt trotzdem etwas Komfortables. Ich bitte Sie einfach, jetzt in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) eine Gesamtschau zu machen und vielleicht mit der Nachfolgerin oder dem Nachfolger von Frau Walker Späh dann wieder etwas Konstruktives in diesen Rat zu bringen. Ich danke Ihnen.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Ich enerviere mich ein bisschen über den Begriff der rot-grünen Bourgeoisie in der Stadt Zürich. Ich muss Ihnen sagen: Ich bin in Zürich aufgewachsen, werde dieses Jahr 60. Und vermutlich würde ich, wenn die Genossenschaften in der Stadt Zürich nicht so stark wären, auch nicht mehr in der Stadt Zürich leben können. Denn sie ermöglichen es, dass Normalverdiener in der Stadt Zürich weiter leben und wohnen können. Was die Verkehrsnutzung angeht: MIV, denke ich, mit dem motorisierten Individualverkehr ist es ziemlich vorbei,

der braucht einfach zu viel Platz in der Stadt Zürich. Und vermutlich wird es so sein, dass man entweder an irgendeinem Tag ein Road Pricing einführen muss, denn über die Westumfahrung, die ja jetzt lebt – ich lebe dort in der Nähe –, kommen die Autos aus Luzern und Zug durch den Uetlibergtunnel und stehen dann halt in der Brunau gegen das Sihlcity (*Einkaufszentrum*). Das Gleiche wird passieren, wenn die Kapazität mit einem Waidhaldentunnel ausgebaut wird, darum war ich schon vor 20 Jahren gegen diesen Waidhaldentunnel im Zürcher Gemeinderat, weil das nur eine Scheinlösung wäre. Sobald man die Kapazität erhöht, gibt es wieder diese Staus überall. Das weiss jetzt langsam jeder, und Ruedi Lais hat das in der Maturarbeit in den 70er-Jahren bereits begriffen, also das war vor 50 Jahren. Und darum sind diese Diskussionen um diese Scheinlösungen nicht sinnvoll. Was zutrifft, ist, dass wir einen Verkehrsmix brauchen, aber der muss vermutlich heruntergefahren werden, damit es tauglich bleibt. Mit Kollege Widler gehe ich einig, dass ich die Verdichtung in der Stadt Zürich zum Teil auch fragwürdig finde, weil ja dann die gewöhnlichen Leute, die keine grosse Villa und keinen Garten beim eigenen Haus haben, dann zu wenig Platz für ihre Kinder zum Spielen haben. Zum Glück haben wir eine relativ gute Raumaufteilung in der Stadt Zürich, es gibt noch Wiesen und Wälder. Sie wurden nicht alle verkauft, wie das die Bürgerlichen gerne hätten, privatisiert und dann für die Allgemeinheit nicht mehr zugänglich. Also ich denke, die Verkehrsproblematik wird gross bleiben. Ich bin auch mit Kollege Amrein einverstanden, dass man das anschauen muss und vielleicht einen sinnvollen Plan für das 21. Jahrhundert machen sollte. Aber das Auto ist in der Stadt vorbei, es braucht einfach zu viel Platz.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Du (*gemeint ist der Ratspräsident*) hast mich darauf hingewiesen, dass ich nur fünf Minuten sprechen darf, keine Angst, ich werde das nicht ausnutzen. Ich habe auch nicht vor, die Debatte hier unnötig zu verlängern, aber es gibt einfach Aussagen, die man so nicht stehenlassen kann. Kollegin Stofer, ich muss Sie schon bitten – ich habe schon viel Blödsinn hier drin gehört, aber diese Aussage, es sei pauschal ungesund, Auto zu fahren, ist gerade in Zeiten von Corona ziemlich vermessen. Die Seuche holt man sich bekanntlich im vollgestopften ÖV und nicht allein im Auto. Gerade die jetzige Krise zeigt uns, wie wichtig der motorisierte Individualverkehr ist. Und allen Kollegen hier auf der links-grünen Seite möchte ich doch noch sagen: Die ganzen Bio-Rüebli, die Sie gerne auf dem Markt in Oerlikon oder auf dem Bürkliplatz kaufen, kommen ja auch nicht mit dem Tram oder mit dem Velo dorthin. Also bitte beachten Sie auch das, wenn Sie hier pauschal gegen den motorisierten Verkehr wettern. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Vielen Dank für diese engagierte Debatte. Ich muss sagen: Ich habe Respekt vor jedem, der am Rosengarten eine Lösung, eine konstruktive Lösung bringt, grossen Respekt. Aber es ist schon so, vor einem Jahr hat das Projekt in der Volksabstimmung nicht reüssiert. Es war ein Projekt des Zürcher Regierungsrates und des Zürcher Stadtrates, wir haben beide verloren. Und nun ist es halt einfach so, dass jetzt die Verantwortung wieder bei der

Stadt ist. Nur zur Erinnerung: Hier im Rat wurde gekämpft für die Hoheit der Stadt im Zusammenhang mit einer Vorlage zur Revision des Strassengesetzes. Ich habe Ihnen vorgeschlagen, dass der Kanton mehr Möglichkeiten für eine gesamt-kantonale Sicht bekommt. Und insbesondere Sie, liebe SP, und du, Ruedi Lais, haben mit Vehemenz gekämpft und mir vorgeworfen, ich wolle die Stadt ent-machen. Nur kurz darauf erinnert man sich nicht mehr an diese Diskussion und wirft der Regierung vor, sie würde zu wenig tun. Also bitte: Redlichkeit und auch Respekt vor den Lösungen, die Sie hier im Rat getroffen haben. Es ist nun mal so, dass die Kompetenz vollständig bei der Stadt Zürich liegt.

Zweitens, mein Engagement: Es ist tatsächlich so, ich habe viele Jahre, sogar Jahrzehnte für eine Lösung gekämpft. Und glauben Sie mir, ich gebe nicht so schnell auf. Solange es mich gibt, bin ich weiterhin an einer Lösung interessiert. In diesem Sinne bin ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie Lösungsvorschläge haben. Sie können das ja hier erzählen. Sie können Lösungsvorschläge erarbeiten. Der Stadtrat wird sie entsprechend einreichen.

Und drittens: Seit 1972 wird am Rosengarten gestritten, ich kann auch sagen «dis-kutiert», ja, man kann sagen, am Rosengarten lässt sich trefflich streiten. Streiten und streiten und streiten. Nun mag es aus medizinischer Sicht, Josef Widler, uns mal allen guttun, dass wir hier so lange streiten, aber schauen Sie, der Bevölke-rung haben Sie bis jetzt überhaupt nicht geholfen. Die Bevölkerung wartet und wartet und wartet auf Lösungen. In diesem Sinne freue ich mich auf Lösungsvor-schläge des Stadtrates von Zürich, wie auch immer sie lauten, und Sie können davon ausgehen, dass wir selbstverständlich diese Lösungsvorschläge konstruktiv begleiten und zu gegebener Zeit auch konstruktiv diskutieren. Aber eines lasse ich mir sicher nicht sagen: Wir seien grundsätzlich nicht konstruktiv mit der Stadt Zürich. Sie haben den Antistau-Artikel erwähnt. Schauen Sie, dieser Artikel gilt und wir wenden ihn an; bei jedem Genehmigungsprojekt des Stadtrates von Zü- rich und übrigens auch des Stadtrates von Winterthur, Sie können sie alle sehen. Und wir haben hier eine Haltung und wir haben hier jeweils mit der Stadt Zürich konstruktiv eine Lösung gefunden.

In diesem Sinne: Wir haben wieder einmal fast zwei Stunden über den Rosengar- ten diskutiert. Ich wünsche mir eine Lösung am Rosengarten. Vielen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Mit der Diskussion im Rat ist das Geschäft erle- digt.