



Vernehmlassungsantwort der SP Kanton Zürich und der SP Stadt Zürich

zum Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz)

Zürich, 28. Juni 2016

Amt für Verkehr
Stichwort „Rosengarten“
Neumühlequai 10

8090 Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Vernehmlassung zum «Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz)». Hiermit stellen wir Ihnen innert der vorgegebenen Frist vom 11. Juli 2016 unsere Vernehmlassungsantwort zu. Allerdings rügen wir das formelle Verfahren: Gemäss § 14 der Rechtsetzungsverordnung (RSVO) des Kantons Zürich (LS 172.16) beträgt die Vernehmlassungsfrist grundsätzlich drei Monate. Aufgrund des langen Planungshorizonts, der enormen finanziellen Konsequenzen und der besonderen rechtlichen Tragweite des Rosengartenprojekts scheint uns die Kürzung der angesetzten Frist auf zwei Monate für die Vernehmlassung zum Rosengarten-Verkehrsgesetz als unverhältnismässig. Gemäss § 12 der RSVO ist für das Spezialgesetz eine Vernehmlassung durchzuführen, da es sich um eine Rechtsänderung von besonderer Tragweite handelt. Gemäss § 13 RSVO ist die Vernehmlassung für eine Rechtsänderung von besonderer Tragweite durch den Regierungsrat zu eröffnen. Im vorliegenden Fall wurde die Vernehmlassung durch die Volkswirtschaftsdirektion eröffnet. Auch dies rügen wir als formellen Fehler.

Das Projekt Rosengartentram ist nicht das einzige Tramprojekt in der Stadt. Wir verlangen dass zwischen den verschiedenen Projekten keine unnötigen Abhängigkeiten geschaffen werden, sondern fordern insbesondere, dass das Tram Affoltern vor dem Rosengartentram realisiert wird.

Allgemeiner Antrag – insbesondere zu den §§ 1 und 2

Die SP Stadt und Kanton Zürich lehnt das Rosengarten-Verkehrsgesetz in dieser Form ab. Die SP verlangt, dass einfache und günstige Massnahmen wie Lichtsignale, Zebrastreifen, Velostreifen, Tempo 30 sowie ein Lastwagenfahrverbot endlich realisiert und vom Kanton nicht länger blockiert werden. Mit dem vorgelegten Rosengarten-Verkehrsgesetz kann das Ziel einer nachhaltigen Verkehrs- und Quartierentwicklung nicht erreicht werden. Die zahlreichen geplanten Häuserabbrüche und der Bau von drei Tunnelportalen mitten in Wohnquartieren schaden dem Ziel einer Stadtrenovierung mehr als das Gesamtprojekt der Quartierbevölkerung nützt. Da die heutige Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erhalten bleiben soll, wird das Verkehrsproblem nur innerhalb des gleichen Quartiers verlagert, nicht behoben und in Beton zementiert. Durch den Ausbau von heute 4 Spuren auf 6 Spuren wird sogar eine grössere Kapazität zur Verfügung gestellt. Und die Erfahrung zeigt, dass diese Kapazität auch genutzt wird zumal auf der Achse Rosengarten früher auch schon über 70'000 Fahrten pro Tag gemessen wurden womit auch bewiesen ist, dass die Zufahrtsstrecken diese Kapazitäten aufweisen.

Die verbleibenden zwei oberirdischen Spuren auf der Rosengartenstrasse müssen in der Form von zwei Sackgassen ausgestaltet werden, damit an der Strassenoberfläche keinerlei Durchgangsverkehr möglich ist.

Mitten im zur Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehenen Quartierzentrum (QUARZ) Wipkingerplatz (als Fussgängerbereich im Verkehrsrichtplan festgelegt) wird sich die gleiche Menge an Autos wie heute wieder ins Quartier ergiessen und neue Gebiete zusätzlich mit Autoverkehr belasten (u. a. Bülachstrasse, Hirschwiesenstrasse, Breitensteinstrasse). Die Sanierung der Hardbrücke hat zudem den Tatbeweis erbracht, dass sich der MIV auch mit der halben Strassenkapazität problemlos bewältigen lässt. So können zwei Fahrspuren für das Rosengartentram vom MIV freigespielt werden und das Tram lässt sich ohne Tunnel deutlich kostengünstiger realisieren. Auch müssen während der Bauzeit nicht während Jahren ausserordentlich belastende Umleitungen durch dicht besiedelte Quartiere organisiert werden.

Die SP Stadt und Kanton Zürich erachtet es gerade heute als rückwärtsgewandt über 1 Milliarde Franken in Beton für den Strassenverkehr zu giessen wenn in den kommenden Jahren das Verkehrssystem massive Veränderungen erfahren wird. Vor allem die Veränderungen der Kapazitäten aufgrund von autonom fahrenden Autos welche die Verkehrssteuerung untereinander so aushandeln, dass mehr Fahrzeuge den Strassenraum benützen können wird unser Verkehrswesen deutlich verändern.

Im Rosengarten-Spezialgesetz soll die bei der Präsentation versprochene Plafonierung der MIV-Kapazität auf den Zufahrtsachsen und auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse festgehalten werden.

Antrag zu § 3

Die SP Stadt und Kanton Zürich lehnt eine, wie in § 3 (Anwendbares Verfahren und Zuständigkeiten) vorgesehene Kompetenzübernahme durch den Regierungsrat, ab. Die Kompetenzaufteilung zwischen dem Kanton Zürich und der Stadt Zürich im Strassenbereich auf dem Gebiet der Stadt Zürich hat sich in den letzten 150 Jahren bewährt (87 % der Stimmberechtigten des Kantons Zürich stimmten im Jahr 1871 dem Gesetz betreffend das Strassenwesen zu) und es besteht keine Notwendigkeit, daran etwas zu ändern. Die heute gelebte Kompetenzordnung entspricht dem Subsidiaritätsprinzip und ermöglicht Selbstbestimmung und Selbstverantwortung. Zudem können die anspruchsvolle Projektierung und Ausführung in sensiblem Raum über gut eingespielte Schnittstellen abgewickelt werden.

Antrag zu § 4

Zu § 4 a): Da sich der Strassenfonds im Eigenkapital des Kantons befindet muss transparent aufgezeigt werden, wie die Finanzierung aus der laufenden Rechnung ermöglicht wird, ohne dass dafür ein Sparprogramm gestartet werden muss. Auch im kantonalen mittelfristigen Ausgleich ist diese Finanzierung aufzuzeigen.

Die abschliessende Aufteilung der Objektkredite zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat in § 4 (Grundsätze der Finanzierung) hebt die Entscheidungsmöglichkeiten nachgeordneter Stellen (z. B. Gemeinderat) und die Referendumsmöglichkeiten betroffener Bürgerinnen und Bürger aus. Dies ist aus demokratiepolitischen Überlegungen abzulehnen.

Antrag zu § 5

Dass der Kanton Zürich gemäss 5 § (Umnutzung von Grundstücken der Stadt Zürich) über 50 % des geplanten Mehrwertausgleichs für sich beansprucht, ist für uns unangebracht und unverhältnismässig. Seit dem Jahr 1980 ist der Kanton Zürich aufgrund des nationalen Raumplanungsgesetzes verpflichtet, eine kantonale Gesetzesgrundlage zum Mehrwertausgleich zu schaffen. Bis heute ist keine solche Regelung in Kraft getreten. Wird das auf der Grundlage des Rosengarten-Verkehrsgesetzes geplante Vorhaben umgesetzt, erleidet die Stadt Zürich erhebliche Nachteile wie den Bau von drei Tunnelportalen mitten im Wohnquartier und zahlreiche Häuserabbrüche. Zudem werden auch auf der dazumal abklassierten Rosengarten-/Bucheggstrasse die Lärmgrenzwerte weiterhin überschritten. Aufgrund dieser zu erleidenden Nachteile ist der volle Mehrwertausgleich der Stadt Zürich zuzuschlagen.

Freundliche Grüsse



Daniel Frei
Präsident SP Kanton Zürich



Gabriela Rothenfluh
Co-Präsidentin SP Stadt Zürich



Marco Denoth
Co-Präsident SP Stadt Zürich