

Sitzung vom 15. November 2016

1084. Anfrage (Er welkt, der Rosengarten)

Kantonsrat Max Robert Homberger, Wetzikon, hat am 29. August 2016 folgende Anfrage eingereicht:

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 Strassen-gesetz 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 Strassen-fonds und dem kantonalen Verkehrsfonds bestritten werden. Das ist stos-send, sind die Nutzniesser doch nicht die Bezahler. Die Planungen am Ro-sengarten laufen seit Menschengedenken, die Planungskosten laufen seit Menschengedenken und die Kostentransparenz ist gering. Und die gesamt-ten Planungs- und Bauleitungskosten dürften in der Grössenordnung von 15% der Projektkosten zu liegen kommen.

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 «Spezial-gesetz»?
5. Wie gedenkt der Regierungsrat die inskünftigen «Planungskosten-Pa-kete» zu gestalten, um auch den Kantonsrat in dieses Geschäft einzu-beziehen, damit dieser frühzeitig die Weichen stellen kann und allen-falls der Souverän über ein Referendum frühzeitig zu Worte kommen kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Max Robert Homberger, Wetzikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 3:

Stadt und Kanton entwickelten und bewerteten mit einer gemeinsamen Projektstudie (Gesamtstudie 2013) verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für den Verkehrskorridor Rosengartenstrasse. Als Bestvariante erwies sich das im Rahmen der 2016 durchgeführten Vernehmlassung und Mitwirkung nach § 13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) vorgestellte Projekt. Im Nachgang zur Gesamtstudie 2013 wurden verschiedene Gesichtspunkte eingehender untersucht: der Tunnelbau (Geologie, Grundwasser, Lüftung, Sicherheit, Bauverfahren und -ablauf), die Verkehrsgrundlagen (Mengenberechnung MIV), verkehrslenkende und flankierende Massnahmen, die Tram- und Buslinienführung am Albisriederplatz und in der Hardstrasse sowie das Potenzial zur Entwicklung attraktiver Stadträume entlang der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse. Zudem wurde die Verkehrsführung des MIV im Raum Hardstrasse/Albisriederplatz vertieft geprüft. Für die Erarbeitung der Gesamtstudie 2013, der nachfolgenden Vertiefungsarbeiten und der Plangrundlagen sind beim Kanton bisher Kosten für externe Unterstützung von rund 1,76 Mio. Franken angefallen. Von diesen Kosten entfallen rund Fr. 690 000 auf die Gesamtstudie 2013. Diese wurde anteilmässig in ähnlichem Umfang von der Stadt Zürich (Tiefbauamt und VBZ) mitfinanziert.

Die Ausgaben des Kantons haben die dafür zuständigen Stellen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion bzw. der Regierungsrat (RRB Nr. 1239/2014) ordnungsgemäss bewilligt.

Zu Fragen 2 und 4:

Die Rosengartenachse ist eine Strasse von überkommunaler Bedeutung (§§ 43 ff. StrG) und wird entsprechend ihrer Bedeutung vom Kanton über die Bau- und die Unterhaltspauschalen aus dem Strassenfonds finanziert. Das vom Regierungsrat vorgesehene Rosengarten-Verkehrsgesetz sieht die Finanzierung der Projektierungs- und der Baukosten gemäss den ordentlichen Grundsätzen des Strassengesetzes sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) vor und bewirkt keine Lastenverschiebung zum Kanton.

Die Kosten für die Gesamtstudie wurden unter den Projektpartnern Kanton und Stadt hälftig aufgeteilt. Aufgrund der Überweisung der Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel wurden die nach Abschluss der Gesamtstudie angefallenen Kosten direkt und vollständig vom Kanton finanziert.

Es besteht kein Spezialgesetz für die bisher aufgelaufenen Planungskosten.

Zu Frage 5:

Das Rosengartenprojekt ist für den Kanton und die Stadt Zürich wegweisend. Es ist eine Chance für eine nachhaltige Aufwertung eines grossen Teils der Stadt Zürich. Zudem wird ein jahrzehntealtes Verkehrsprovisorium, das viele Probleme verursacht hat und verursacht, durch eine zukunftsweisende Lösung ersetzt, die weit über das Stadtgebiet hinaus im gesamten Wirtschaftsraum Wirkung entfalten wird. Diese grosse politische Bedeutung und die damit verbundenen erheblichen Kosten haben den Regierungsrat veranlasst, einen Weg zu beschreiten, der eine dem Projekt angemessene demokratische Abstützung sichert. Mit der Vorlage eines Spezialgesetzes und einer darauf abgestützten Rahmenkreditvorlage wird diesem Anliegen Rechnung getragen. Der Kantonsrat erhält frühzeitig Gelegenheit, sich zum Projektauftrag zu äussern. Im Rahmenkredit enthalten sind die Kosten für die weitere Projektierung im Umfang von voraussichtlich knapp 100 Mio. Franken. Der Entscheid des Kantonsrates bzw. im Falle eines Referendums der Stimmberechtigten wird bewusst auf der Grundlage der Planungsstudie erwirkt und damit vor Anfallen der Projektierungskosten. Die Finanzierung des Vorhabens durch den Kanton entspricht nicht nur den Grundsätzen des Strassengesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr, sondern auch der grossen Bedeutung der Rosengartenachse für den gesamten Wirtschaftsraum Zürich.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi