

## Medienmitteilung

Zürich, 21. März 2019

### Rosengarten: Handelt Stadtrat gegen Gemeindeordnung?

**Am Montag entscheidet der Kantonsrat voraussichtlich über das Projekt «Rosengartentunnel und Rosengartentram». Basierend auf einer Vereinbarung der Stadt mit dem Kanton aus dem Jahr 2013 soll die Kapazität von zurzeit vier auf künftig sechs Spuren erhöht werden. Gemäss Gemeindeordnung der Stadt Zürich muss sich der Stadtrat gegenüber dem Kanton gegen eine Kapazitätserhöhung einsetzen.**

Die Westtangente wurde 1972 als Provisorium eröffnet. Nach der Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2009 wurden die Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse vom Verkehr beruhigt. «Höchste Zeit, entsprechende Massnahmen auch für die Rosengartenstrasse umzusetzen», fordert Silas Hobi, Geschäftsleiter von umverkehrR. Ein Tunnel mit Kosten von rund 1.1 Milliarden zur Entlastung eines Strassenabschnitts von ungefähr 600 Metern braucht es dafür nicht.

#### Stadtrat muss sich gegen Kapazitätsausbau wehren!

Eine Vereinbarung zwischen Stadt und Kanton vom Oktober 2013 stellt die Grundlage für das Projekt dar. Der Stadtrat hat darin einer Kapazitätserhöhung von heute vier auf künftig sechs Spuren zugestimmt. Mit der Annahme der Städte-Initiative von umverkehrR im Herbst 2011 hat sich das Stadtzürcher Stimmvolk gegen den Kapazitätsausbau des motorisierten Individualverkehrs ausgesprochen. Seither legt Art. 2quinquies Abs. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich (siehe nächste Seite) fest, dass die Stadt sich gegenüber übergeordneten Stellen gegen Kapazitätserhöhungen des motorisierten Individualverkehrs einsetzen muss.

#### Handelte der Stadtrat gegen die Gemeindeordnung?

Der Stadtrat verweist auf die vereinbarte maximale Verkehrsmenge von 56'000 Fahrzeugen pro Tag. Messungen an der Rosengartenstrasse vom Zeitpunkt der Annahme der Städte-Initiative 2011 bis zur Vereinbarung mit dem Kanton 2013 zeigen aber, dass die durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag mit 46'301 (2011), 44'565 (2012) und 46'166 (2013) (siehe nächste Seite) deutlich tiefer liegt. «Es stellt sich die berechnete Frage, ob der Stadtrat mit der Unterzeichnung der Vereinbarung 2013 gegen die Bestimmung in der Gemeindeordnung und den Volksentscheid gehandelt hat.», erklärt Hobi.

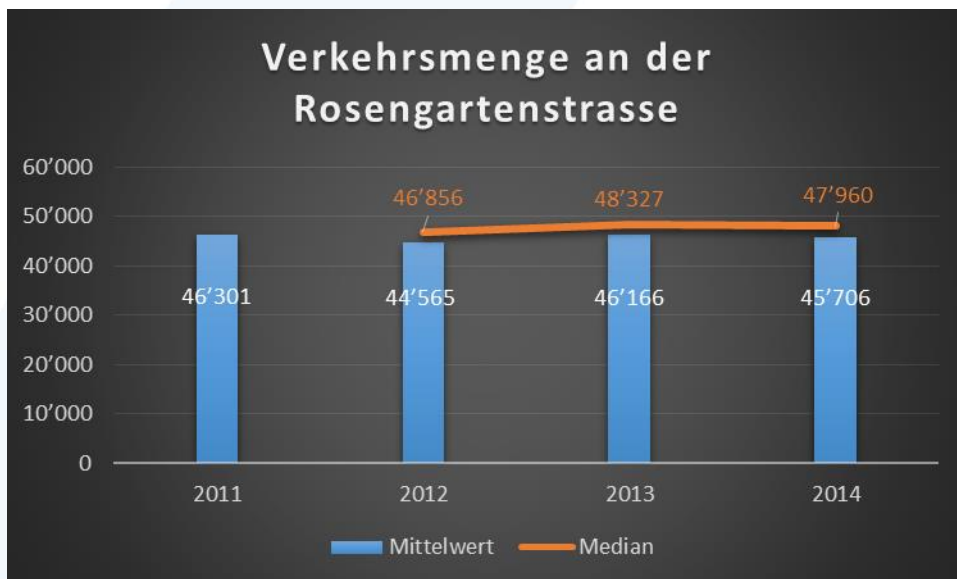
#### Spur- und Temporeduktion

«Wir fordern die Reduktion von vier auf zwei Spuren und die Einführung von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse», führt Hobi weiter aus. Dadurch verbessert sich die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger. Ausserdem muss sich der Stadtrat von der Vereinbarung mit dem Kanton distanzieren und sich dezidiert gegen das Projekt einsetzen. Es bleibt zu hoffen, dass der Kantonsrat am Montag das Projekt ablehnt, nachdem der Bund das Kosten-Nutzen-Verhältnis als ungenügend beurteilt hat.

#### Weitere Information:

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR  
079 899 09 18, [shobi@umverkehr.ch](mailto:shobi@umverkehr.ch)

Siehe Gemeindeordnungstext sowie Datenreihe auf der nächsten Seite



Quelle: 2011 aus Verkehrszählung 2012 (S.18), 2012-2014 [https://zueribox.stadt-zuerich.ch/zueribox/index.php/s/9IVMNWbZJDAb7Qv?path=%2F2\\_vergangene\\_Jahre%2F2015-Zaehlwerte-CD](https://zueribox.stadt-zuerich.ch/zueribox/index.php/s/9IVMNWbZJDAb7Qv?path=%2F2_vergangene_Jahre%2F2015-Zaehlwerte-CD) (18. März 2019), Zählstelle 26

#### Art. 2quinquies

3 Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

Quelle: Gemeindeordnung der Stadt Zürich