



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 28. September 2022

GR Nr. 2020/63

Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion sowie der Parlamentsgruppe EVP betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, Antrag auf Fristerstreckung

Am 26. Februar 2020 reichten die SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen sowie die Parlamentsgruppe EVP folgende Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, ein:

Der Stadtrat wird aufgefordert, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um mit flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung, mit Optimierungen im öffentlichen und im Veloverkehr und weiteren Massnahmen die Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke deutlich vom Ziel-, Quell- sowie Binnenverkehr zu entlasten und den Strassenraum - insbesondere für den Fussverkehr - stadtverträglich umzugestalten. Um dieses Ziel zu erreichen, muss ein umfassender Meinungsbildungsprozess in Gang gesetzt werden.

Begründung:

Seit 2013 hat der Stadtrat von Zürich zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich auf einen Rosengartentunnel gesetzt. Mit der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 ist dieses Projekt obsolet und die Stadt Zürich kann wieder selber Verkehrsmassnahmen planen. Nun stehen Handlungsoptionen offen, die in Übereinstimmung mit der Gemeindeordnung eine Reduktion des Autoverkehrs und eine umwelt-, klima- und stadtverträglichere Mobilität ermöglichen.

Die Chancen für eine stadtverträgliche Gestaltung der Strassen und Verbesserungen für den Fussverkehr sind zu nutzen. Zielbild ist eine normale städtische Hauptstrasse, wie eine Badener-, eine Winterthurer- oder eine Birmensdorferstrasse sowie die Einhaltung der Luft- und Lärmgrenzwerte. Dabei ist darauf zu achten, dass die Massnahmen sozialverträglich sind und ohne negative Auswirkungen auf die Gentrifizierung umgesetzt werden.

Mit Optimierungen des öffentlichen und des Veloverkehrs soll das Umsteigen vom Autoverkehr auf umweltverträglichere und platzsparendere Verkehrsmittel gefördert werden. Im öffentlichen Verkehr ist eine bessere Anbindung der Quartiere Höngg und Wipkingen oder der Achse Hohlstrasse an den Bahnhof Hardbrücke mit diesem Projekt zu verwirklichen.

Dringlichkeitserklärung / Entgegennahme als Postulat

Die am 26. Februar 2020 eingereichte Motion wurde am 13. Januar 2021 als dringlich erklärt. Mit Weisung vom 26. August 2020 lehnte der Stadtrat die eingereichte Motion ab und beantragte eine Entgegennahme als Postulat. Dieser Antrag wurde am 27. Januar 2021 abgelehnt und die Motion mit 80 gegen 33 Stimmen dem Stadtrat überwiesen.

Ausgangslage

Bereits unmittelbar nach der Volksabstimmung über das Rosengartentram und den Rosengartentunnel vom 9. Februar 2020 sowie nach Einreichung der Motion GR Nr. 2020/63 begann der Prozess, um neu festzulegen, wie und auf welchen Ebenen die Herausforderungen und Problemstellungen entlang der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke («Rosengartenachse») angegangen werden können. Dabei werden kurz- und mittelfristige Verbesserungen für die Anwohnenden der Rosengartenachse angestrebt, sowie eine umfassende Neubetrachtung im Rahmen einer langfristigen Planung.



2/5

Gleichzeitig mit der vorliegenden Motion wurde am 27. Januar 2021 das Postulat GR Nr. 2020/65 der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen sowie der Parlamentsgruppe EVP überwiesen. Das Postulat fordert die Prüfung von Massnahmen zum besseren und kurzfristigen Schutz der Anwohnenden der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs.

Laufende Planungen

Um die Anliegen der Motion aufzunehmen und unter Berücksichtigung der Anliegen des Postulats 2020/65 wurden folgende Planungen gestartet:

- a) Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse (Bauprojekt Nr. 20'074) mit kurzfristig umsetzbaren Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und Fahrzeitverluste ÖV zwischen Hardbrücke und Bucheggplatz
- b) Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung, dritte Etappe
- c) Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen (FlaMa) im Hinblick auf die Eröffnung des Ausbaus Nordumfahrung (ANU)
- d) Neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse

Stand der Planungen

Im Folgenden wird der Inhalt und Stand der laufenden Planungen zusammengefasst. Die Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) wurde am 28. Oktober 2021 über den damaligen Stand informiert.

- a) Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse (Bauprojekt Nr. 20'074)

Ziel des Strassenbauprojektes sind kurzfristig umsetzbare Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und zur Reduktion der Fahrzeitverluste im ÖV. Das Projekt sieht auf Höhe Lehen- und Wibichstrasse zwei neue ebenerdige, behindertengerechte Querungen samt Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr vor. Mittels zwei Busschleusen (Höhe Nordstrasse talwärts, Höhe Wibichstrasse bergwärts) sollen die Busse künftig mittels aktivem Verkehrsmanagement priorisiert werden. Mitte Juli wurde der Antrag auf Begehrensäusserung (gem. § 45 Strassengesetz) beim kantonalen Amt für Mobilität eingereicht. Die Umsetzung ist ab 2025 vorgesehen.

- b) Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Die bundesrechtliche Vorgabe der Strassenlärmsanierung ist an der Rosengartenachse nicht erfüllt. Deshalb sind Massnahmen dazu zu ermitteln und umzusetzen.

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1217/2021 verabschiedete der Stadtrat das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe. Das Konzept sieht unter anderem die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Abschnitt Milchbuck- bis Röschi-bachstrasse vor.

Bereits unmittelbar nach der kantonalen Volksabstimmung zum Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel vom 9. Februar 2020 beauftragte der Stadtrat die Dienstabteilung Verkehr mit der Erstellung eines Gutachtens zur Machbarkeit und Verhältnismässigkeit



3/5

von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse und Bucheggstrasse. Dieses lag im Dezember 2020 vor und kommt vorbehaltlich der VBZ-Mehrkosten zum Schluss, dass Tempo 30 auf der Rosengartenachse¹ notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Ob es eine kantonale Zustimmung gemäss kantonaler Signalisationsverordnung § 28 braucht, ist umstritten und wird derzeit abgeklärt. Sofern sich herausstellt, dass keine Zustimmung nötig ist oder diese vorliegt, werden die angepassten Verkehrsanordnungen im Amtsblatt publiziert. Der Umsetzungszeitpunkt hängt einerseits von den zu erwartenden Rechtsmittelverfahren ab, andererseits benötigen die VBZ einen Vorlauf, um das Verkehrskonzept zu konkretisieren und die Fahrpläne auszuarbeiten. Zum aktuellen Stand der Planung ist noch offen, ob seitens VBZ zusätzliche Infrastruktur benötigt wird.

c) Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen Ausbau Nordumfahrung

Der Ausbau der Nordumfahrung bietet die Chance, innerstädtische Hauptverkehrsachsen vom Transitverkehr zu entlasten. Ziel des Konzeptes ist, gestützt auf eine aktuelle und möglichst umfangreiche Verkehrsdatenbasis, zusätzliche Massnahmen für die Verlagerung des Durchgangsverkehrs und die langfristige Sicherung der Entlastungswirkung auf den innerstädtischen Verkehrsachsen zu erarbeiten.

Aktuell laufen die Vorbereitungsarbeiten für die erste Projektphase der Verkehrserhebungen. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sollen im September 2022 Daten zum Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr u. a. für die Rosengartenachse erhoben werden. Die Ergebnisse und Erkenntnisse dieser Phase dienen dann als Grundlage für die zweite Phase, in der flankierende Massnahmen erarbeitet werden.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Verkehrserhebungen sind ebenfalls wichtige Grundlage für eine umfassende Neubetrachtung der Rosengartenachse im Rahmen des neuen, langfristigen Planungsprozesses.

d) Neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse

Im Rahmen des neuen langfristigen Planungsprozesses soll eine umfassende Neubetrachtung zur Umgestaltung der Rosengartenachse vorgenommen werden. Ziel ist es, eine Bestvariante für die Umgestaltung der Rosengartenachse zwischen Hardbrücke und Irchel entsprechend dem Auftrag der Motion zu entwickeln. Dazu soll schrittweise vorgegangen werden, indem zuerst verschiedene Szenarien untersucht und danach eingegrenzt werden. Gestützt auf diese Szenarien wird ein neues Leit- oder Zielbild erarbeitet. Anschliessend werden darauf aufbauend Massnahmen ausgearbeitet.

Die Konzeption des neuen, langfristigen Planungsprozesses wurde mit zwei stadtinternen, dienstabteilungsübergreifenden Workshops im Frühling 2021 gestartet. Dabei galt es, die wichtigsten Erkenntnisse aus der Projekthistorie des abgelehnten Projekts, aus der seit Projektbeginn erfolgten Umfeldentwicklung (z. B. Anforderungen Verkehr, Siedlung, Umwelt) sowie zum Prozessdesign zu reflektieren und zusammenzufassen. Zwischenzeitlich

¹ Bucheggstrasse: Teilstück Lehen-/Rosengartenstrasse bis Bucheggplatz (exkl. Bucheggunnel sowie dazugehörige Tunnelrampe)

Nordstrasse: Teilstück Lehensteig bis Rosengartenstrasse

Rosengartenstrasse: Teilstück Hardbrücke/Röschibachstrasse bis Buchegg-/Lehenstrasse



4/5

wurde die Vorgehensweise für einen neuen, langfristigen Planungsprozess und dessen Organisation schrittweise geschärft. Der neue Planungsprozess muss zeitlich und inhaltlich im Abgleich mit dem 2021 neu erstellten Zukunftsbild ÖV 2050 und der darauf aufbauenden und in Entwicklung stehenden Netzentwicklungsstrategie 2040 der VBZ, der Dachstrategie Stadtraum und Mobilität 2040 sowie den in Erarbeitung stehenden Fachstrategien Stadträume und Mobilität erfolgen.

Es gilt ausserdem Folgendes zu beachten:

- Die Anforderungen an eine Umgestaltung leiten sich aus strategischen und (planungs-) rechtlichen Vorgaben von Bund, Kanton, Region und Stadt ab. Das Aufgleisen eines neuen und langfristigen Prozesses für die Rosengartenachse hat aufgrund der komplexen Planungsaufgabe (Stadtentwicklungsplanung mit starker verkehrlicher Komponente), der interdisziplinären Fragestellungen, der kommunalen, regionalen und kantonalen Bedeutung sowie der langen Planungsgeschichte mit Bedacht zu erfolgen.
- Die Zielkonflikte, die sich aus den unterschiedlichen und zum Teil widersprüchlichen Anforderungen ergeben (Umwelt-/Klimaziele, Wachstum/Innenentwicklung, stadtverträgliche Mobilität, Erhalt der Leistungsfähigkeit usw.), sind umfassend zu ermitteln und abzuwägen.
- Eine Verkehrsreduktion oder eine Verkehrsverlagerung von der Rosengartenachse weg bewirkt lokal sehr unmittelbar eine bessere Situation. Die Auswirkungen sind – nicht zuletzt wegen der Klassierung als kantonale Hauptverkehrsstrasse – jedoch in einem grösseren funktionalen Raum über die Stadtgrenze hinaus zu betrachten.

Die Konzeptionsphase des neuen Planungsprozesses soll im Sommer 2023 abgeschlossen werden. Anschliessend ist der Start eines Planungsverfahrens vorgesehen. Bis dahin sind weitere Schritte erforderlich, um das Vorgehen und die Organisation zu detaillieren und festzulegen. Die Projektorganisation sieht eine breite Teilnahme von städtischen Dienstabteilungen, Regionsvertretungen und dem Kanton vor. In einem begleitenden Dialogprozess wird die Partizipation im Sinne des in der Motion geforderten umfassenden Meinungsbildungsprozesses sichergestellt. Das Erarbeiten eines neuen, konsolidierten Zielbilds für die Rosengartenachse wird voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Daher ist es absehbar, dass die Massnahmen dieser Langfristplanung nicht in dem durch die Motion vorgegebenen Zeitrahmen festgelegt und umgesetzt werden können.

Antrag Fristverlängerung

Die Motion verlangt die Vorlage einer kreditschaffenden Weisung, die Massnahmen zur Entlastung der Rosengartenachse vom Ziel-, Quell und Binnenverkehr sowie zur stadtverträglichen Umgestaltung des Strassenraums beinhaltet. Wie beschrieben sind derzeit verschiedene Planungen in Bearbeitung.

Eine umfassende neue Betrachtung der Rosengartenachse, wie sie die vorliegende Motion fordert, kann mit dem neuen langfristigen Planungsprozess erfolgen. Aktuell ist der Projektstand aufgrund der komplexen Fragestellungen und anspruchsvollen Verfahren noch nicht auf einem Niveau, das die Erarbeitung einer kreditschaffenden Weisung ermöglicht. Massnahmen zur Umgestaltung der Rosengartenachse als Resultat aus dem neuen langfristigen Planungsprozess werden erst in einigen Jahren vorliegen.



5/5

Aus diesen Gründen wird eine Fristverlängerung der Motion betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke bis zum 27. Januar 2024 beantragt.

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

Die Frist zur Erfüllung der am 27. Januar 2021 überwiesenen Dringlichen Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion sowie der Parlamentsgruppe EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, wird um zwölf Monate bis zum 27. Januar 2024 verlängert.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti