



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 162. Ratssitzung vom 19. November 2025

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2025/9 und 2025/65

5421. 2025/9

Weisung vom 15.01.2025:

Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe EVP betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird Kenntnis genommen.
2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird abgeschrieben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2025/9 und 2025/65

Referat zur Vorstellung der Weisung GR Nr. 2025/9 / Kommissionmehrheit Änderungsanträge und Schlussabstimmungen:

Markus Knauss (Grüne): Die Autobahnplanung für den Raum Zürich sah vor, drei Autobahnäste – jene im Westen bei der Pfingstweidstrasse, jene im Norden beim Milchbuck und jene im Süden beim Sihlhölzli – am Platzspitz miteinander zu verbinden. Dieses grosse Bauwerk nannte sich «Ypsilon». Bis zur Realisierung wurden Provisorien gemacht. Eines davon ist die Rosengartenstrasse. Das «Ypsilon» wurde inzwischen beerdigt. Die Rosengarten- und Bucheggstrasse sind noch in Betrieb. Es handelt sich um Strassen, die nie für grosse Verkehrsmengen geeignet waren. Die Rosengartenstrasse zählt zu den meistbefahrenen innerstädtischen Hauptstrassen der Schweiz. Ab dem Jahr 2013 sah der Regierungsrat mit gütiger Mithilfe des Stadtrats ein Minimalprojekt vor. Es ging nicht mehr darum, wie Autobahnenden miteinander verknüpft werden, sondern wie man 700 Meter der Rosengartenstrasse vom Verkehr entlasten könnte. Es wurde ein Tunnel geplant. Aber die kantonale Stimmbevölkerung lehnte den Kredit für



das Projekt, das ungefähr 1 Milliarde Franken gekostet hätte, mit 64 Prozent der Stimmen deutlich ab. Die zuständige Regierungsrätin (RR) Carmen Walker Späh sagte am Abstimmungssonntag, dass sich der Kanton aus der Planung zurückziehe. Die Stadt solle selber schauen, wie sie mit der Situation am Rosengarten umgehe. Simone Brandner und ich formulierten in der Folge diese Motion, die gemeinsame mit den Fraktionen SP, Grüne, GLP, AL und der Parlamentsgruppe EVP eingereicht wurde. Wir formulierten das Zielbild der Rosengartenstrasse als normale städtische Hauptstrasse wie die Badener- oder Birmensdorferstrasse. Wir sahen dafür drei Massnahmen vor: Erstens wollten wir als flankierende Massnahme den Ausbau der Nordumfahrung nutzen und den Autoverkehr an der Rosengartenstrasse deutlich reduzieren. Zweitens schlugen wir vor, mit der Optimierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Veloverkehrs ein Umsteigen zu bewirken. Drittens verlangten wir, dass der Strassenraum stadtverträglich umzugestalten sei – insbesondere für den Fussverkehr. Im Bericht zur Motion listet der Stadtrat Massnahmen auf, wie man zu einer stadtverträglichen Strasse gelangen kann. Erstens soll es kurzfristige Massnahmen geben. Zweitens will man die Geschwindigkeit reduzieren. Da befindet man sich in einem Rechtsverfahren. Die Kantonspolizei erteilte die Bewilligung nicht. Drittens wurde eine Studie dazu in Aussicht gestellt, mit welchen flankierenden Massnahmen die Verkehrsreduktion ermöglicht werden kann. Diese Studie wird im nächsten Jahr vorliegen und ist die Grundlage für weitere verkehrsreduzierende Massnahmen. Als vierte Massnahme wurde ein weitergehender Planungsprozess angestossen, der sich derzeit im Prozessdesign befindet. Danach sollen in einem umfassenden Dialogprozess weitere Massnahmen geplant werden, wie die Strasse wieder in die Stadt zurückgeholt werden kann. Der Stadtrat beantragt, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und die Motion abzuschreiben. Der Mehrheit der Kommission scheinen die ersten drei Schritte plausibel und nachvollziehbar, also das Strassenprojekt zur besseren Querbarkeit der Strasse, Tempo 30 und die Studie zur Entlastung durch die Nordumfahrung. Alles Weitere muss in Zukunft erarbeitet werden. Da befinden wir uns in einem mittelfristigen Planungsprozess. Wir müssen uns Gedanken machen, wie wir die Sünden unserer Vorväter zurückbauen können. Wie die Voten heute Abend zeigen werden, muss jeder Schritt hart erkämpft werden. Die kantonalen Behörden, die am 9. Februar 2020 sagten, die Stadt solle vorwärtsmachen, gehen bei jedem Lösungsschritt in die Opposition. Der Kanton nutzt jedes rechtliche und faktische Mittel, damit es am Rosengarten nicht stadtverträglicher wird. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass der Bericht zur Motion keinen Schönschreibpreis verdient. Es handelt sich um einen Arbeitsbericht, der die nächsten Schritte aufzeigt. Deshalb gibt es keinen Grund, diesen Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen, wie die SVP beantragt. Der Stadtrat brauchte sehr lange, um den Bericht zu erstellen. Wir sind der Meinung, dass jetzt nicht die richtige Zeit dafür ist, sich ins planerische Schneckenhaus zurückzuziehen. Wir möchten schnell ein Projekt haben, das der Quartierbevölkerung aufzeigt, was am Rosengarten möglich wäre. Wir sind der Meinung, dass man ein Projekt ausarbeiten muss, an dem die SVP oder FDP nicht unbedingt Freude haben werden. Wenn man mit der Kantonsverfassung argumentiert, muss man sich darüber im Klaren sein, dass diese nur Grundzüge festlegen kann. Sie ist nicht die Grundlage für eine Detailprojektierung. Die Kantonsverfassung hält lediglich fest, dass eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen sei.



Derzeit befindet sich die Nordumfahrung in der Fertigstellung. Das bedeutet, dass an der Rosengartenstrasse eine Entlastung möglich sein muss. Der kantonale Richtplan sagt an vielen Stellen, dass wir ein Recht auf Verbesserung der Siedlungsqualität haben. Das Rosengartenquartier hat ebenso das Recht auf annehmbare Lebensbedingungen wie alle anderen Quartiere der Stadt. Deshalb beantragt die Mehrheit der Kommission, die Motion nicht abzuschreiben und setzt dem Stadtrat eine Nachfrist von einem Jahr.

Kommissionsminderheit Änderungsanträge und Schlussabstimmungen:

Stephan Iten (SVP): *Die Minderheit – bestehend aus SVP, FDP, GLP und AL – ist aus unterschiedlichen Gründen mit dem Bericht unzufrieden. Die AL kritisiert, dass es das Tiefbauamt (TAZ) in vier Jahren gerade einmal geschafft habe, einen Dialogprozess anzudenken. Die FDP ist der Meinung, dass man schon seit 60 Jahren über die Westtangente diskutiere und es keinen weiteren Dialogprozess brauche, der viele Ressourcen beansprucht. Der Nutzen der Dialogprozesse ist sowieso fraglich, weil die Meinungen gemacht sind. Dazu gibt es diverse Beispiele wie die Bellerivestrasse, den Schlachthof oder Central/Hauptbahnhof. Die anderen Parteien der Minderheit werden noch ausführlich Stellung nehmen. Ich lege die Begründung der SVP dar. Die Forderungen der Motion wären mit dem Rosengartentunnel und dem Rosengartentram erfüllt worden. Man hätte eine Veloinfrastruktur, gute Fussverbindungen und sogar ein Tram gehabt. Aber Markus Knauss (Grüne) musste diese Lösung gemeinsam mit der heutigen STR Simone Brander unbedingt bekämpfen. Vor allem nach dem Nein aus dem betroffenen Quartier hätte man nicht weiterplanen und wieder von vorne mit der Planung beginnen müssen. Die Bevölkerung war mit dem Istzustand zufrieden. Die Rosengartenstrasse war ein Provisorium, bis das «Ypsilon» gebaut gewesen wäre. Aber auch das wurde massiv bekämpft. Das «Ypsilon» wurde inzwischen aus dem Richtplan gestrichen. Die Westtangente ist aber weiterhin als Hauptstrasse mit überkommunaler Bedeutung eingetragen. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung wird der Durchgangsverkehr wegfallen. Das sind aber lediglich 20 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens auf der Rosengartenstrasse. Beim Rest handelt es sich um Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Im Bericht wird die angeblich verhältnismässige Temporeduktion erwähnt: «Ein Gutachten kommt zum Schluss, dass Tempo 30 auf der Rosengartenachse mit Vorbehalt der VBZ-Kosten infolge Fahrzeitverlusten notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.» Um den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schikanieren, ist Tempo 30 zweckmässig und verhältnismässig. Für den ÖV hingegen nicht. Die Kosten, die das Gewerbe tragen muss, interessieren die links-grüne Ratshälfte ebenfalls nicht. Hat man aus der Geschichte Gsteigstrasse nichts gelernt? Tempo 30 wird auf dieser Steigung lauter wahrgenommen. Weshalb ist man dann der Meinung, dass es auf der Rosengartenstrasse mit Tempo 30 leiser werden sollte? Dank zwei völlig unnötigen und sinnlosen Lichtsignalanlagen muss man auch noch bergwärts anfahren. Uns ist klar, dass euch das egal ist. Autofahrer zu schikanieren, ist euch wichtiger als der Lärmschutz. Zu den flankierenden Massnahmen: Die Nordumfahrung muss sich nach der Fertigstellung im Jahr 2027 erst einspielen. Die Verkehrssignalisationen müssen erst korrekt beschildert werden. In den letzten Wochen passierte diesbezüglich etwas und es wurde bei den Verkehrstafeln*



ein Flugzeug ergänzt, damit man weiss, wo es nach Zürich-Nord geht. Solange es aber in Urdorf wegen dieses Ausbaus Stau hat, bringen Massnahmen nichts. Ausserdem müssen noch Google Maps und alle anderen Navigationssysteme angepasst werden. Erst dann wird sich der Durchgangsverkehr vermeiden lassen und sich massgeblich etwas ändern. Das braucht Zeit. Man muss nicht schon am Stichtag alle flankierenden Massnahmen umgesetzt haben. Niemand fährt freiwillig durch das Autohasser-Zürich. Es wurde angekündigt, dass allenfalls mit Lichtsignalanlagen bei der Autobahnausfahrt gespielt werde. Diese sollen so gestaltet werden, dass man nur noch tröpfchenweise in die Stadt kommt. Damit wird nicht nur der MIV schikaniert, auch der Zielverkehr wird massiv darunter leiden. Das sind jene, die Zürich versorgen und beliefern. Damit würde man das Gewerbe derart einschränken, dass sich der eine oder andere ernsthaft Gedanken machen wird, ob er oder sie überhaupt noch nach Zürich arbeiten kommen will. Das käme der Stadtzürcher Bevölkerung nicht zugute. Sich jetzt damit zu befassen, die Rosengartenachse neu zu planen, ist in Anbetracht dessen, dass es nur 20 Prozent weniger Verkehr geben wird, komplett falsch. Die Rosengartenachse wird weiter eine verkehrsorientierte Strasse sein. Es werden immer noch 45 000 Fahrzeuge pro Tag darauf verkehren. Deshalb beantragt die SVP, den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen. Der Verkehr muss auf dieser Achse fließen. Die Motion soll abgeschrieben werden. Wie der Stadtrat schrieb, ist eine Umsetzung innerhalb eines Jahres nicht möglich. Die SVP unterstützte diese Motion noch nie und will sie so auch nicht umgesetzt haben.

Referat zur Vorstellung der Weisung GR Nr. 2025/65:

Anna Graff (SP): Diese Weisung verlangt einen Baukredit in der Höhe von 3,535 Millionen Franken, um ein Strassenbauprojekt des TAZ zu realisieren. Mit dem Projekt sollen überbrückende Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen auf der Rosengartenachse umgesetzt werden, ohne dass das Gesamtverkehrssystem angepasst wird. Der Fokus liegt auf kurzfristigen und schnell realisierbaren Massnahmen, bevor die mit der Motion geforderte umfassende Neugestaltung und Verkehrsberuhigung erfolgen kann. Der Projektperimeter umfasst die Buchegg- und Rosengartenstrasse im Bereich der drei Knoten an der Nord-, Lehen- und Wibichstrasse, wo auch Schulwege verlaufen. Im Perimeter gilt auf der Rosengartenachse Tempo 50. Der durchschnittliche Werktagsverkehr liegt bei 55 000 Fahrzeugen. Auf der Achse verkehren die Buslinien 33, 72 und 83. Diese sind aufgrund von MIV-Rückstau regelmässig von Verspätungen betroffen, weil es aktuell kein Priorisierungssystem für den ÖV gibt. Für den Fuss- und Veloverkehr ist die aktuelle Situation besonders prekär. Velostreifen fehlen komplett und die Trottoirs sind schmal und unattraktiv. Oberirdische Querungsmöglichkeiten gibt es keine. Das belastet Anwohnende – nebst der Lärmbelastung – zunehmend, weil es zu einer starken Trennwirkung zwischen den Quartieren führt. Um von einer Seite auf die andere zu gelangen, gibt es nur Unterführungen. Diese sind aber extrem steil oder haben Treppen und sind entsprechend nicht hindernisfrei. Velofahrer*innen können die Achse nur an der Lehenstrasse-Unterführung kreuzen. Diese ist extrem eng, was wiederholt zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung führte. Das Projekt setzt bei den erwähnten Problemen für den ÖV, den aktiven Verkehr und die Quartiertrennung an.



*Um Fahrzeitverluste bei den Buslinien zu reduzieren und die Fahrplanstabilität zu verbessern, gibt es Anpassungen auf Höhe Nord- und Wibichstrasse. An der Nordstrasse wird eine neue Lichtsignalanlage umgesetzt. Diese priorisiert die Linie 33 in Richtung Rosengarten bei Anmeldung eines Busses. Auf Höhe Wibichstrasse gibt es eine neue Lösung, die es dem ÖV ermöglicht, den MIV-Rückstau auf den Bucheggplatz zu umfahren. Für Fussgänger*innen und Velofahrende werden zwei neue lichtsignalgesteuerte und hindernisfreie Querungen über die Rosengartenachse bei der Lehen- und Wibichstrasse realisiert. Die Querung Wibichstrasse beinhaltet auch eine Schutzinsel. Beide Querungen werden mit neuen Möglichkeiten zum indirekten Linksabbiegen für den Verkehr ergänzt. Auf der südlichen Knotenseite wird Platz für Aufwertungen mit neuen Entsiegelungen, Begrünungen und Bäumen gewonnen. Die Einfahrten in die Rosengartenachse werden über Trottoirüberfahrten realisiert. Die neuen Lichtsignalanlagen werden in beide Fahrtrichtungen in eine grüne Welle integriert, sodass in der Regel keine neue Halte für den MIV entstehen. Ausführlichste Studien inklusive State-of-the-Art-Simulationen mit mehreren Sensitivitätsanalysen konnten zeigen, dass das Projekt für den MIV leistungsneutral ist und dass das Verkehrsregime mit den Anpassungen plangemäss funktioniert. Das Projekt lag im Jahr 2023 nach den Paragraphen 16 und 17 des Strassengesetzes (StrG) auf und ist mittlerweile rechtskräftig. Das kantonale Amt für Mobilität beurteilte den Leistungsfähigkeitsnachweis als korrekt und zweckmässig. Sämtliche gewünschten Nachweise für die Robustheit des Systems in aussergewöhnlichen Verkehrslagen wurden erbracht. Somit kann das Projekt – wenn wir heute Abend den Kredit sprechen – gebaut werden. Der Baustart ist im Sommer 2026 vorgesehen.*

Kommissionsminderheit Rückweisungsantrag:

Martina Zürcher (FDP): *Der Stadtrat will an der Rosengartenachse auf Höhe Wibich- und Lehenstrasse zwei lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen einrichten, damit Fussgängerinnen, Fussgänger und Velos die Strasse queren können. Das führt zu einer weiteren Verflechtung anstatt Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden an dieser stark frequentierten Strasse. Es müssten vier Fahrspuren mit täglich 55 000 Fahrzeugen ohne eine Mittelschutzinsel überquert werden. Das gibt es heute nicht nur in der Stadt Zürich nicht. Für eine Mittelschutzinsel hat es keinen Platz. Ein Spurabbau, wie ihn einige rot-grüne Politikerinnen und Politiker fordern, wäre nicht nur aufgrund des kantonalen Anti-Stau-Artikels nicht möglich, sondern würde das Verkehrssystem in der halben Stadt kollabieren lassen. Die rund 55 000 Fahrzeuge, die täglich an der Rosengartenachse verkehren, haben in der grossen Mehrheit Quellen oder Ziele in der Stadt Zürich und sind kein Durchgangsverkehr. Die Rosengartenachse verbindet Zürich-Nord und Zürich-West sowie die umliegenden Quartiere und Gemeinden. In ihrem Einzugsgebiet gibt es rund 300 000 Beschäftigte und eine ebenso grosse Bevölkerung. Wenn es dort stockt, können insbesondere die drei Buslinien nicht mehr fahren. Wir hätten eine Kompromisslösung gehabt. Diese sah vor, den MIV unter den Boden zu verlagern und überirdisch Platz für ein Tram und den Langsamverkehr zu schaffen. Das Projekt für ein Rosengartentram und einen Rosengartentunnel wurde nach ideologischen Grabenkämpfen und vielen Fake News im Februar 2020 von den Stimmberechtigten verworfen. Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel über diese stark befahrenen vier Fahrbahnen führen zu noch*



mehr Lärm, weil die zahlreichen Lastwagen bergauf anhalten und wieder anfahren müssen. Zudem plant der rot-grüne Stadtrat mit dem sogenannten Masterplan HB/Central, den motorisierten Verkehr rund um den Hauptbahnhof an den Rosengarten umzuleiten. Es wäre deshalb aus Sicht der Minderheit besser und sicherer, wenn als Sofortmassnahme die bestehenden Unterführungen so aufgewertet würden, dass sie hindernisfrei sind. So könnten nicht nur die Fussgängerinnen und Fussgänger gemütlich unter der stark befahrenen Strasse durchgehen, sondern auch Velofahrende schnell kreuzen – ohne lange zu warten, bis das Lichtsignal auf grün schaltet. Der Stadtrat prüfte dies bisher nicht. Das zeigt, wie ideologisch diese Debatte ist. Die Erfahrungen des Stadttunnels zeigen, dass alle Velofahrer Tunnelfans sind. Wir weisen das aktuelle Strassenbauprojekt zurück. Der Stadtrat soll prüfen, wie er die bestehenden Unterführungen aufwerten oder ausbauen kann. Sie sollen hindernisfrei und mit dem Velo benutzbar können.

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag und Schlussabstimmung:

Anna Graff (SP): *Die Mehrheit der Kommission lehnt den Rückweisungsantrag der FDP und SVP ab und stimmt dem Kredit der Weisung zu. Das Projekt wurde in all seinen Details ausführlich in der Kommission behandelt. Die Mehrheit traut den fachlichen Abklärungen und Ausführungen des TAZ und der Dienstabteilung Verkehr (DAV), was die Sicherheit der oberirdischen Querungen betrifft. Die Querungen stehen unter Licht, sind hindernisfrei und ermöglichen eine viel klarere Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr, als es aktuell in der engen Unterführung an der Lehenstrasse möglich ist. Die Querung Wibichstrasse hat – wie die Lehenstrasse auch – keine Mittelinsel. Aber an der Wibichstrasse ist eine Schutzinsel vorgesehen. Ausserdem werden die Unterführungen im vorliegenden Strassenbauprojekt nicht zurückgebaut. Die Überquerungen sind im Gegensatz zum Vorschlag der FDP und SVP sofort und ohne grössere Kosten realisierbar. Für einen hindernisfreien Ausbau der Unterführungen müsste man in einem komplexen Projekt enorm viel Platz schaffen, damit Steigungen von unter sechs Prozent realisierbar wären. Der Aufwand und die Kosten wären enorm. Das Projekt wäre nicht als Massnahme mit kurzfristigem Überbrückungscharakter realisierbar. Insgesamt ist der Rückweisungsantrag aber bezeichnend. Anstatt vor der Stadt- und Quartierbevölkerung ehrlich dazu zu stehen, dass man an keiner Entschärfung der Verkehrsschneise Rosengartenachse interessiert ist – nicht einmal, wenn sie leistungsneutral erfolgen kann – verstecken sich FDP und SVP hinter fadenscheinigen Ausreden im Sicherheits- und Lärmbereich. Dabei haben sich FDP, SVP und befreundete Interessensverbände seit jeher für eine Verewigung der Verkehrsbelastung an der Westtangente und gegen Massnahmen zur Verbesserung eingesetzt. Der Kommissionsmehrheit ist klar, dass dieses Projekt weder das Sicherheits- noch das Lärmproblem an der Rosengartenachse entschärft. Dazu braucht es ein viel umfassenderes Vorhaben, das die Achse effektiv stadtfreundlich umgestalten kann. Für einen entsprechenden Projektierungskredit gewähren wir dem Stadtrat heute in der anderen Weisung GR Nr. 2025/9 eine neue Frist.*



Kommissionsminderheit Schlussabstimmung:

Stephan Iten (SVP): Die Fussgänger müssen innerhalb von 28 Sekunden über vier Fahrspuren rennen. Was daran behindertengerecht sein soll, weiss ich nicht. Welcher Velofahrer profitiert von diesem Projekt, wenn er kompliziert auf der Wibichstrasse über die Bucheggstrasse fahren kann? Ich glaube, darauf hat kein einziger Velofahrer gewartet. Gleichzeitig kann man immer noch nicht auf der Rosengartenstrasse zum Bucheggplatz fahren. Eigentlich müsste Links-Grün ausrasten vor Wut. Dafür wird reichlich gegen den MIV gemacht. Eine Mittelinsel wäre bei einer vierspurigen Strasse üblich. Aber dafür bräuchte es ein Bauprojekt mit allen Rechtsmittelverfahren. Das würde zu lange dauern. Deshalb werden lieber Menschenleben in Kauf genommen, um ein ideologisches, unnützes Projekt umzusetzen. Beim Lichtsignal auf der Bucheggstrasse in Richtung Stadt könnte man viel mehr Kapazitäten durchlassen. Das will man nicht. Stattdessen produziert man Stau bis weit auf die Autobahn. In den Morgenstunden zwischen 6 und 8 Uhr ist kein Vorwärtskommen. Die neuen Lichtsignale sollen die Kapazität nicht einschränken. Das wurde in einer Visualisierung aufgezeigt. Aber wer regelmässig zwischen 16 und 18 Uhr auf dieser Strecke unterwegs ist, weiss, dass auf diesem Abschnitt dasselbe passieren wird. Dann sprechen wir nicht über eine Stauzone auf der Autobahn, sondern über eine Stauzone auf der Hardbrücke, einen Stau auf der Hardstrasse und über einen Verkehrskollaps auf dem Albisriederplatz, wo zusätzlich der ÖV massiv eingeschränkt wird. Wir sprechen ausserdem über einen massiven Stau auf vielen weiteren Hauptverkehrsstrassen wie der Badener- und Pfingstweidstrasse. Wer das Gefühl hat, dass der Verkehr nicht ins Quartier ausweichen wird, lebt hinter dem Mond oder es ist ihm schlicht egal. Das ist auch ein Grund, weshalb die Kantonspolizei ein rein ideologisch geprägtes Autohasser-Projekt nie bewilligen wird. Wem eine sichere Fussverbindung und Veloquerung wichtig sind, muss der motivierten Rückweisung zustimmen. Alles andere ist ideologischer Schwachsinn und dafür wollen wir kein Geld sprechen.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Am 9. Februar 2020 sprachen sich nicht nur 64 Prozent der Stimmbevölkerung im Kanton gegen den Rahmenkredit für den Rosengartentunnel aus, sondern auch jede einzelne Gemeinde – von Niederwenigen bis Fischenthal, von Feuerthalen bis Wädenswil. Sogar das grösste SVP-Kaff sagte Nein. Sie sagten nicht Nein, weil das Quartier mit dem Status quo zufrieden wäre. Die Bevölkerung hatte durchschaut, dass es sich eher um eine teure Subvention der Bauindustrie gehandelt hätte. Viele Verkehrs- und Lärmprobleme wären mit der Verlagerung des Autoverkehrs unter die Erde auf einer Strecke von 700 Meter nicht gelöst worden. Die FDP-Regierungsrätin Carmen Walker Späh, die es als ihr persönliches Prestigeprojekt sah, war entsprechend frustriert, warf ihr Halstuch hin und verkündete, dass jetzt die Stadt Zürich in der Pflicht sei, Lösungen zu präsentieren. Selbst der Gemeinderat war für einmal einig mit ihr. Er forderte mittels Motion eine Lösung der Stadt Zürich für eine stadtverträgliche Strasse. Um die Abschreibung dieser Motion geht es heute. Es kam zuerst ein Fristverlängerungsantrag, in dem der Start des Mitwirkungsprozesses auf Mitte 2023 versprochen



wurde. Dann kam ein zweiter Fristverlängerungsantrag und jetzt liegt der Abschreibungsantrag vor. Das Einzige, was das Tiefbauamt in bald sechs Jahren seit dem Nein an der Urne geschafft hat, ist die Durchführung eines Partizipationsprozesses. Diesem verwehrten sich die Befürworter mit Tunnelblick – die kantonalen Stellen und die Autoverbände – von Anfang an. Bei allem Verständnis für die Langwierigkeit von Planungsprozessen und die Komplexität der politischen Ausgangslage, liegen die Effizienz, aber auch der Mut bei diesem Projekt deutlich unter meinen Erwartungen ans TAZ. Fünf Jahre sind vergangen, in denen man sich treuherzig darum bemühte, die kantonalen Planungsstellen zu einem integrativen Planungsprozess einzuladen. Nicht, dass ich das falsch fände. Aber sich so lange mit «Bittibätti» aufhalten zu lassen, ist unverantwortlich. Es ist auch unverantwortlich, dass sich das Tiefbauamt in dieser Sache von einem einzelnen Artikel in der Kantonsverfassung – dem Artikel 104 Absatz 2^{bis} – einschüchtern lässt, obwohl es nie eine Auslegung dazu gab, in welchem zeitlichen und geografischen Umfang der Erhalt sicherzustellen ist. Es wurde auch nicht ausgeführt, in welchem Bezug dieser Artikel zu vielen anderen gesetzlichen Bestimmungen der Kantonsverfassung und auf Bundesebene steht. Der Absatz 1 des Artikels 104 fordert beispielsweise eine umweltgerechte Ordnung des Verkehrs. Der Artikel 101 der Kantonsverfassung fordert eine haushälterische Nutzung des Bodens und den Erhalt des Lebensraums. Der Artikel 102 der Kantonsverfassung verpflichtet dazu, schädliche Umwelteinwirkungen zu beseitigen. Es gibt auch Artikel 102a zum Klimaschutz oder untergeordnet das Strassengesetz des Kantons Zürich, das im Paragraph 14 verschiedene Projektierungsgrundlagen festhält, die im deutlichen Widerspruch zum bedingungslosen Erhalt der Autokapazitäten stehen. Auf Bundesebene gäbe es bspw. Artikel 73 und 74 der Bundesverfassung oder Artikel 1 und 3 des Raumplanungsgesetzes. Der Absatz 3 von Artikel 3 fordert, dass Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden, Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden und Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten. Wir nehmen den Bericht ablehnend zur Kenntnis, weil wir keinen Bericht, sondern ein Bauprojekt gefordert haben. Und weil sich das TAZ immer noch ziert, die Vorgaben übergeordneter Ebenen gegenüber der kantonalen Verhinderungspolitik durchzusetzen.

Markus Knauss (Grüne): Im Jahr 2020 sagten alle Parteien im Gemeinderat, es könne so nicht weitergehen. Das vom Regierungsrat entwickelte und mit dem Stadtrat abgesprochene Projekt, das stadtzerstörerisch war, fanden die einen gut und die anderen weniger. Der Verkehrsclub (VCS) engagierte sich damals stark und konnte aufzeigen, um was für ein katastrophales Projekt es sich handelte. Für 700 Meter Strassenentlastung hätte man Häuser abreißen müssen – auch weit weg vom Projektperimeter wie am Albisriederplatz. Das Quartier sagte nicht Nein zur Verkehrsentlastung, sondern zu diesem Projekt. Anstatt vier Spuren hätte man sieben Spuren machen müssen – mit Auf- und Abfahrten, zwei Trampspuren, Velospuren und Trottoirs. Wie von Michael Schmid (AL) gesagt, wurde das Projekt nicht nur vom Quartier, sondern von allen Gemeinden im Kanton abgelehnt. Deshalb sind wir nach wie vor der Meinung, dass es so nicht weitergehen kann. Wir müssen im bestehenden Strassenraum eine Entlastung suchen. Wir haben die Hoffnung nicht aufgegeben, dass das möglich ist. Selbst RR Carmen Walker Späh und die FDP müssten als Verliererinnen dieser Abstimmung



wenigstens Hand bieten, um kleine Schritte zur Verbesserung der Situation am Rosengarten zu ermöglichen. Das konkrete Projekt will die starke Trennwirkung der Strasse reduzieren. Wir werden von einem unregelmässigen System in ein geregeltes System übergehen. Die Durchfahrt ist garantiert und möglich. Das ist nicht nur für den ÖV ein Vorteil, sondern auch für den MIV. Die Strasse wird viel einfacher befahrbar werden. Das Amt für Mobilität beurteilte das Projekt und sagte, es zahle sogar mit. Aus fachlicher Sicht und weil sie dazu verpflichtet sind, würden sie der Stadt Zürich erlauben, das Geld aus der Baupauschale zur Realisierung des Projekts zu nehmen. Aber natürlich ist man beim Kanton auch schlau genug, um zu wissen, dass es nebst der favorablen fachlichen auch eine politische Sicht gibt. Das Amt für Mobilität hielt fest: «der politische Entscheidungsprozess im Rahmen der späteren Projektgenehmigung nach Paragraph 45 Absatz 3 Strassengesetz kann damit nicht vorweggenommen werden». Das heisst, dass die andere Seite eine Dauerleitung zu RR Carmen Walker Späh eingerichtet hat, die sagt: «Carmen, ja nicht bewilligen.» Aus fachlicher Sicht spricht nichts dagegen, aber der politische Entscheid ist offen. Wir halten vom Antrag der FDP nicht viel und lehnen ihn ab. Die FDP hat offenbar eine ganz andere Sicht der Stadt. Stadt bedeutet Nutzungsmix, kurze Wege und Verkehr. Aber der Verkehr muss stadtverträglich sein. Anwohnerinnen und Anwohner brauchen halbwegs annehmbare Lebensbedingungen. Die FDP will mit ihrem Antrag den Rosengarten als Rennbahn aufrechterhalten. Das sehen wir anders.

Sandra Gallizzi (EVP): Die Fraktion Die Mitte/EVP nimmt den Bericht zur Kenntnis und stimmt der Abschreibung der Motion zu. Die Parlamentsgruppe EVP war damals Mitunterzeichnerin der Dringlichen Motion. Wir sind der Meinung, dass der Stadtrat bereits mit der Weisung GR Nr. 2025/65 ein Projekt geliefert hat. Weitere Verhandlungen und Gespräche mit diversen Stakeholdern sind geplant, um Projekte rund um den Bucheggplatz auszuarbeiten. Es läuft also etwas. Das braucht aber seine Zeit. Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut. Zur Weisung GR Nr. 2025/65: Die Rosengartenstrasse ist seit eh und je eine Problemstrasse. Sie zieht sich wie eine klaffende Wunde durch das Quartier. Jetzt soll die Wunde – so gut es geht – geschlossen werden. Die Strasse wirkt als Barriere, die das Wohngebiet trennt und soziale sowie wirtschaftliche Verbindungen beeinträchtigt. Die geplanten Massnahmen tragen dazu bei, die Trennung zu reduzieren. Eine sichere und komfortable Querung der Strasse ist heute nicht möglich. Die Unterführungen sind weder behindertengerecht noch benutzerfreundlich und für Velofahrerinnen und Velofahrer schwer zu befahren. Sie werden von vielen Menschen auch aufgrund von Unsicherheitsgefühlen gemieden, besonders abends und in der Nacht. Die neuen Massnahmen – insbesondere die oberirdischen und barrierefreien Querungen – sind deshalb essenziell, um allen Verkehrsteilnehmenden eine gleichberechtigte und angenehme Querung der Strasse zu ermöglichen. Die zusätzlichen Lichtsignalanlagen ermöglichen eine sichere Querung, ohne den Verkehrsfluss wesentlich zu stören. Moderne Signalanlagen passen sich dem Verkehrsaufkommen dynamisch an, minimieren die Wartezeiten und gewährleisten, dass der MIV zügig vorankommt. Sicherheit und Effizienz werden so optimal miteinander kombiniert. Das wurde uns in der Kommission mit verschiedenen Verkehrssimulationen aufgezeigt. Durch die Bevorzugung des ÖV wird dessen Attraktivität gesteigert. Ein flüssigerer Verkehrsfluss bedeutet weniger Zeitver-



lust für die Pendlerinnen und Pendler und führt zu kürzeren Fahrzeiten. Eine höhere Zuverlässigkeit sowie bessere Anschlüsse motivieren die Menschen, vom privaten Fahrzeug auf den ÖV umzusteigen. Das reduziert Stauzonen, wirkt langfristig verkehrsentlastend und ist klimafreundlich. Die Unterstützung des Strassenbauprojekts Rosengarten- und Bucheggstrasse ist eine Entscheidung für ein barrierefreies Quartier. Die Massnahmen ermöglichen eine bessere Querung, entschärfen die starke Quartierzerschneidung und fördern die nachhaltige Mobilität. Es handelt sich um Vorteile, die langfristig allen Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers zugutekommen. In der Kommission war die Fraktion Die Mitte/EVP in der Enthaltung, weil wir nicht alle dieselbe Meinung haben. Deshalb werden wir bei der Abstimmung nicht einheitlich abstimmen.

Anna Graff (SP): *Die SP stimmt dem Baukredit zu. Dieser bringt Sofortmassnahmen, um die Situation für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und die Quartierbewohner*innen kurzfristig zumindest ein stückweit verträglicher zu machen. Für die SP ist aber klar, dass mit hoher Priorität an einer nachhaltigen, stadtverträglichen und umfassenden Lösung weitergearbeitet werden muss. Das Zielbild muss eine normale städtische Hauptstrasse sein. Um das zu erreichen, braucht es einerseits flankierende Massnahmen auf den Ausbau der A20 hin. Andererseits braucht es auf der Achse ein neues Verkehrsregime inklusive ergänzende oberirdische Querungen und weitere Massnahmen, die zum Erreichen des Zielbilds nötig sind. Das bleibt die Stadt den Anwohner*innen und allen anderen Quartierbewohner*innen schuldig. Weil der Bericht zur Motion GR Nr. 2020/63 noch keine konkrete Perspektive dafür vorlegt, stimmt die SP für die Nachfrist und gegen die Abschreibung der Motion. Damit erreichen wir, dass uns noch eine Weisung vorgelegt wird, in der die dringend nötigen Verbesserungen bspw. in Form eines Projektierungskredits konkret in Aussicht gestellt werden. Auch wir sehen die Stadt seit der Abstimmung im Februar 2020 in der Pflicht, ein stadtverträgliches Projekt zu entwickeln. Einem Dialogprozess für eine langfristige Perspektive steht die SP-Fraktion positiv gegenüber, dies darf konkrete Verbesserungen aber nicht herauszögern.*

Martina Zürcher (FDP): *Nach dem Minderheitsvotum von Anna Graff (SP) muss ich feststellen, dass die Fake News im Rahmen der Rosengarten-Debatte weitergehen. Die FDP und vor allem meine Kreispartei, die FDP 10, setzt sich seit Jahrzehnten für Lösungen am Rosengarten ein. Von meiner Vorgängerin im Gemeinderat hörte ich, dass sie schon mit Dr. Bernhard im Oberdorf (Parteilos) an einem Stand am Rosengarten stand, als er noch FDP-Mitglied war. Es ist speziell, wenn Anna Graff (SP) sagt, dass es bei der Wibichstrasse eine Insel gebe. Ja, es gibt eine Insel – nach vier von fünf Spuren. Sie sagte, unser Argument von Lärm und Sicherheit sei vorgeschoben. Ich weiss nicht, wie viele im Saal regelmässig an den Ecken Buchegg-/Lehenstrasse oder Buchegg-/Wibichstrasse stehen. Es ist dort ziemlich steil. Die Lastwagen sind schon laut, ohne dass sie bremsen und wieder anfahren müssen. Ich weiss auch, dass es Fussgänger*innen und Velofahrende gibt, die bei Dunkelorange noch schnell über die Strasse huschen. Bei einer vierspurigen Strasse mit Kurven wie an der Ecke Lehen-/Bucheggstrasse ist es eine Frage der Zeit, bis es zu heiklen Szenen oder gar schweren Unfällen kommt. Wir sind nicht glücklich mit der Rosengartenachse. Markus Knauss (Grüne) sagt, wir müssten einfach ein bisschen lokaler werden. Darauf erwidere ich, dass irgendjemand*



das Regal in der Migros mit angelieferten Lebensmitteln auffüllen muss. Es ist eine Lebensader. Wir wollten eine Lösung, über die gesagt wird, es hätte sich um Ausgaben von einer Milliarde Franken für ein Tunnel gehandelt. Das stimmt nicht – es ging auch noch um ein Tram. Wenn man die Kosten fürs Tram Hardbrücke und die Einhausung Schwamendingen, wo viel mehr Häuser abgerissen wurden, zusammenzählen würde, wären sie dabei gewesen. Als Sofortmassnahme sehen wir einen Ausbau der Unterführungen. Das ist eine sichere Lösung. Der Rest braucht mehr Zeit.

Derek Richter (SVP): Die Situation am Rosengarten ist verfahren. Als ehemaliger Bewohner von Wipkingen ist mir die Strasse bestens bekannt. Ich muss sie auch regelmässig befahren und es ist kein Vergnügen. Es gab verschiedenste Varianten, mehrere Volksabstimmungen und Lösungsversuche. Aber dank der links-grünen Blockadepolitik sind wir keinen Millimeter weiter. Michael Schmid (AL) sagte, mit diesen Massnahmen könne man das Klima verbessern. Mit mehr Stau soll man das Klima retten? Das ist ein spezieller Humor. Auch dass die Sicherheit mit Ampeln verbessert werden soll, ist bizarr, Sandra Gallizzi (EVP). Tatsache ist, dass der Bericht der Bevölkerungszunahme nicht Rechnung trägt. Mit mehr Bevölkerung soll man weniger Verkehr haben? Wie das zusammengeht, muss man mir erklären. Sollen wir eine Situation wie in Amsterdam schaffen, wo die Ver- und Entsorgung der Innenstadt massiv gestört wird oder gar nicht mehr möglich ist? Der Stadtrat sagt, man solle von Leimbach nach Schwamendingen 33 Kilometer über Urdorf fahren – anstatt auf direktem Weg 10 Kilometer. Ob das mehr oder weniger Energie verbraucht, überlasse ich ihrer Logik. Die Alternative läge schon längstens auf dem Tisch: Ein Sozialdemokrat forderte einmal einen Tunnel beim Bellevue. Man wurde später noch etwas schlauer und entwarf den Seetunnel. Dieser steht im kantonalen Richtplan, der behördenverbindlich ist. Aber mit derselben Haltung, mit der das «Ypsilon» verhindert wurde, will man den Seetunnel verhindern. Stattdessen will man die heutigen Zustände am Rosengarten für weitere Jahrzehnte zementieren.

Andreas Egli (FDP): Wir haben es zum x-ten Mal geschafft, beim Thema Rosengarten dogmatische Positionen hin- und herzuschieben. Kleine Vorschläge, die konkrete Verbesserungen gebracht hätten, wurden von Anfang an abgelehnt – weil sie nicht von heute auf morgen, sondern vielleicht erst übermorgen umgesetzt werden könnten. Die vorliegenden Vorschläge sind aus meiner Sicht dogmatisch, weil man Schwerverkehr mitten in der Steigung halten und anfahren lassen will. Wenn man Velofahrende, die das Gefühl haben, Rotlichtsignalanlagen seien eher Empfehlungen als verbindlich, auf dieselbe Verkehrsstrecke lassen will, kommt es zu einer «Begegnungszone» mit potenziellem Einsatzgebiet von Schutz & Rettung. Es wurde bedauert, dass gewisse Kreise – ich zähle mich dazu – kein Verständnis haben, wenn erneut ein runder Tisch einberufen wird. Wenn man nach gefühlt jahrhundertelangen Diskussionen, fundierten Überlegungen und Abstimmungen noch das Gefühl hat, etwas Neues zu hören, ist das hinausgeworfenes Geld und verschwendete Zeit. Ich verstehe jeden, der nicht mitmachen will. Zum Antrag, den Bericht um ein Jahr zu verlängern: Wenn man es bis jetzt nicht geschafft hat, werden wir in einem Jahr dieselbe Diskussion führen. Das ist nicht zielführend.



Stephan Iten (SVP): Vor zehn Jahren hätte ich über manche Aussage gestaunt. Heute nicht mehr. Aber ich staune noch, dass gute Projekte bekämpft wurden und dieses Projekt derart bejubelt wird. Man ist der Meinung, dass man mit den zwei Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen eine stadtverträgliche Strasse bekommt. Ich verstehe nicht, wie man das glauben kann. Wer dieser Visualisierung glaubt, der glaubt auch an den Storch. Wenn es kapazitätsneutral ist, weshalb braucht es eine zusätzliche ÖV-Bevorzugung oder weshalb spricht man von massiven Zusatzkosten im ÖV-Betrieb wegen Fahrzeitverlust? Was hier geplant wird, wird Leben fordern. Wenn alles scheitert und eintritt, was ich gesagt habe, werden wir diese Massnahmen rückgängig machen oder weiterhin ideologisch unterwegs sein, um den Staatsfeind Nummer 1 zu schikanieren?

Michael Schmid (AL): Die Unterführungen, die die FDP fordert, sind keine Sofortmassnahme. Es wurde dargelegt, dass es sehr viele Jahre dauern würde, das auszuarbeiten und zu bauen. Ausserdem würde es sehr viel kosten. Kleine Vorschläge zur Verbesserung seien abgelehnt worden, hörte ich von Andreas Egli (FDP). Ich weiss nicht genau, was er damit meint. Es gäbe hier einen Vorschlag für eine kleine Verbesserung, der von uns nicht abgelehnt wird. Es wurde darauf hingewiesen, dass keine Anlieferungen an die Migros mehr möglich seien, wenn keine 55 000 Autos mehr auf der Rosengartenstrasse verkehren könnten. Befinden wir uns immer noch an diesem Punkt der Diskussion? Von mir aus können wir uns darauf einigen, diesen 5 bis 10 Prozent des Verkehrs in der Stadt Zürich, der von Anlieferungen, Handwerkern oder Dienstleistern verursacht wird, ein Exklusivrecht auf freie Fahrt zu geben –wenn dafür alle anderen, die einfach zu faul sind, den ÖV zu benutzen, nicht mehr in der Stadt verkehren. Während der Stosszeiten sind es noch deutlich weniger Prozent, weil die Anlieferung diese Zeiten meidet. Was ihr tatsächlich wollt, hat Derek Richter (SVP) gesagt: das «Ypsilon» wiederbeleben. Das will nicht nur die SVP. Auch die FDP propagierte das im Rahmen der Rosengarten-Abstimmung in einem «NZZ»-Artikel. Man will eine Hochbahn über der Limmat. Man kann nicht akzeptieren, dass Verkehrssysteme angebotsorientiert sind. Die Leute entscheiden sich je nach Angebot für Verkehrsmittel und -wege. Ich wünsche mir auch, dass wir uns auf die pragmatische Lösung einigen und eine kleine Verbesserung akzeptieren. Dem Kanton gegenüber soll man bestimmt auftreten und rasch ein Projekt vorlegen, das die gesetzlichen Bestimmungen auf kantonaler und auf Bundesebene erfüllt.

Sven Sobernheim (GLP): Ideologie ist wie Mundgeruch. Man merkt es immer nur bei den anderen. Es sind in dieser Stadt immer nur die anderen ideologisch. Der Bericht ist eigentlich ein Witz. Die GLP ist für Mitwirkung. Mitwirkungsprozesse sind wichtig. Aber sie funktionieren nur, wenn es etwas mitzuwirken gibt – das ist an diesem Ort nicht der Fall. Die Motion ist klar und ich hoffe, dass STR Simone Brander sie noch umsetzt. Stephan Iten (SVP) sagte, 20 Prozent Durchgangsverkehr seien nichts. In den Sommerferien liest man regelmässig die Schlagzeile, dass sich der Verkehr in der Stadt beruhigt habe. Dabei handelt es sich um eine Verkehrsabnahme um 15 Prozentpunkte. Das empfinden wir als «alles ist weg». Den Unterschied von 20 Prozent Durchgangsverkehr auf der Rosengartenachse sollen wir aber nicht bemerken? Von Martina Zürcher (FDP) würde ich gerne den Plan sehen, wie man die Wendeltreppe beim Knoten Rosen-



garten-/Bucheggstrasse behindertengerecht baut. Ich glaube, es müssten alle Blaue-Zone-Parkplätze weg. Dann wäre die FDP wohl dagegen. Die GLP unterstützt die Sofortmassnahmen und auch die Nachfrist, weil wir genervt sind, dass die Motion immer noch nicht umgesetzt ist. Den Bericht lehnen wir ab, weil wir die Mitwirkung zielloos finden.

Dr. Bernhard im Oberdorf (Parteilos): «Never promise a rose garden» – das ist ein Hinweis auf ein Lied, das noch älter als die Rosengarten-Diskussion ist. Die Debatte kommt mindestens sieben Jahre zu spät. Wenn man diese Argumente vor sieben oder zehn Jahren eingebracht hätte, wäre einiges anders gekommen. Das Triumph-Geheul, dass der Rosengartentunnel bis ins hinterste Dorf im Kanton Zürich abgelehnt worden sei, wäre dann nicht so ausgebrochen. Wenn der Stimmbürger gewusst hätte, was als Alternative droht, wäre das das beste Argument gewesen, um damals Ja zu stimmen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Ein erster Schritt zur Verbesserung in der Rosengartenstrasse soll mit dem Strassenbauprojekt erfolgen. Ebenfalls als kurzfristige Massnahme wollen wir flankierende Massnahmen auf der Rosengartenachse umsetzen, damit der Durchgangsverkehr nach dem Ausbau der Nordumfahrung konsequent auf das übergeordnete Strassennetz verlagert werden kann. Drittens hat das TAZ den diskutierten Dialogprozess gestartet, der auf eine langfristige Perspektive abzielt. Ich hoffe sehr, dass alle Stakeholder*innen die Chance wahrnehmen, sich da einzubringen. Der Dialogprozess ist wichtig, weil er die Basis schafft, um miteinander die Zukunft der Rosengartenachse zu diskutieren. Das Ziel ist eine tragfähige Entwicklungsstrategie für den Rosengarten. Der Dialogprozess ist der Vorlauf für die regulären formellen Prozesse mit Planaufgaben nach Strassengesetz und Einsprachemöglichkeiten. Der informelle Prozess ersetzt den formalen nicht. Die kurzfristigen und langfristigen Massnahmen zielen alle darauf ab, die Bedingungen in der Rosengartenstrasse zu verbessern. Dieser Prozess braucht Zeit und den Willen aller Beteiligten zu Veränderungen und Verbesserungen. Wir werden die Motion, die eine stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse–Rosengartenstrasse–Hardbrücke verlangt, nicht erfüllen können – auch mit einer Nachfrist von zwölf Monaten nicht. In einem Jahr sind wir aber sicher ein paar Schritte weiter und näher am Ziel, die Motion umsetzen zu können. Das Strassenbauprojekt in der Rosengartenstrasse zielt darauf ab, Verbesserungen möglichst schnell und mit geringen baulichen Eingriffen zu erreichen. Der Rückweisungsantrag verlangt, dass anstelle des Strassenbauprojekts mit Fussgängerstreifen die Unterführungen an der Rosengartenachse aufgewertet werden. Ein Ausbau der Unterführungen und Rampen wäre sehr aufwendig, weil sie breiter und länger als heute werden müssten. Das ist nicht sinnvoll.



Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 64 gegen 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird nicht abgeschrieben. Dem Stadtrat wird gemäss Art. 131 Abs. 2 GeschO GR eine Nachfrist von 12 Monaten zur Umsetzung der Motion, GR Nr. 2020/63, eingeräumt.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 82 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



15 / 17

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Michael Schmid (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur bereinigten Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivziffer 2.

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird Kenntnis genommen.
2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird nicht abgeschrieben. Dem Stadtrat wird gemäss Art. 131 Abs. 2 GeschO GR eine Nachfrist von 12 Monaten zur Umsetzung der Motion, GR Nr. 2020/63, eingeräumt.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 26. November 2025



16 / 17

5422. 2025/65

Weisung vom 26.02.2025:

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Rosengarten- und Bucheggstrasse, Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, neue einmalige Ausgaben

Antrag des Stadtrats

Für die Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen sowie die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 535 000.– bewilligt, davon Fr. 195 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. Oktober 2024, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/9, Beschluss-Nr. 5421/2025

Referat zur Vorstellung der Weisung: Anna Graff (SP)

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Rückweisungsantrag

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Rückweisungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen, mit dem Auftrag, anstelle des Strassenbauprojekts mit Fussgängerstreifen, die Unterführungen an der Rosengarten-Achse aufzuwerten, damit sie hindernisfrei und mit dem Velo benutzt werden können.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Niyazi Erdem (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Severin Meier (SP), Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Guy Krayenbühl (GLP)
Minderheit:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Sandra Gallizzi (EVP)
Abwesend:	Reis Luzhnica (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



17 / 17

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Niyazi Erdem (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Severin Meier (SP), Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Guy Krayenbühl (GLP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Sandra Gallizzi (EVP)
Abwesend:	Reis Luzhnica (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen sowie die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 535 000.– bewilligt, davon Fr. 195 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. Oktober 2024, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 26. November 2025 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. Januar 2026)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat