



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 67. Ratssitzung vom 15. November 2023

2486. 2020/63

Weisung vom 04.10.2023:

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

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Weisung zur Motion GR Nr. 2020/63.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

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

STR Simone Brander: *Am 9. Februar 2020 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich den Bau des Rosengartentunnels mit fast zwei Dritteln der Stimmen abgelehnt. Noch am gleichen Tag hat die Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich nach ihrer Niederlage den Ball an die Stadt zugespielt. Nur zwei Wochen später reichten die erwähnten Fraktionen die vorliegende Motion ein mit dem Auftrag, eine kreditschaffende Weisung für die Entlastung und die stadtverträgliche Umgestaltung der Rosengartenachse vorzulegen. Im Januar 2021 wurde die Motion an den Stadtrat überwiesen, analog zum Postulat, das zusätzliche kurzfristige Massnahmen am Rosengarten fordert. Der vom Tiefbauamt eingeleitete Prozesse strebt kurz- und mittelfristige Verbesserungen für die Anwohnenden an, wie auch eine umfassende Neubetrachtung im Rahmen einer langfristigen Planung. Konkret sind dies erstens Strassenbauprojekte mit kurzfristig umsetzbaren Massnahmen, die die Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrzeitverluste des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zwischen Hardbrücke und Bucheggplatz reduzieren. Zweitens soll Tempo 30 eingeführt werden, wie dies im Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung, dritte Etappe, vorgesehen ist. Drittens soll eine Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen (FlaMa) im Hinblick auf die Eröffnung des Ausbaus der Nordumfahrung erarbeitet werden. Viertens soll ein neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse gestartet werden. Gerne gebe ich Ihnen im Folgenden einen Überblick darüber, wo wir heute in diesem Prozess stehen. Ziel des genannten Strassenbauprojekts, Punkt 1, sind kurzfristig umsetzbare Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung auf der Rosengartenachse für den Fuss- und Veloverkehr sowie der Fahrzeitverluste des ÖV. Das Projekt sieht auf der Höhe der Lehen- und der Wibichstrasse zwei neue, ebenerdige und behindertengerechte Querungen mit Lichtsignalanlagen vor. Mit zwei Busschleusen auf der Höhe der Nordstrasse talwärts und auf der Höhe der Wibichstrasse bergwärts sollen die Busse mit einem attraktiven Verkehrsmanagement priorisiert werden. Im März 2023 hat das kantonale Amt für Mobilität zu den Plänen Stellung genommen. Für eine Genehmigung müsste*



nachgewiesen werden, dass das Konzept auch an Tagen mit ausserordentlich hohem Verkehrsaufkommen funktioniert. Im September endete die Planaufgabe nach Paragraph 16 des Strassengesetzes: Diverse Einsprachen sind eingegangen. Je nachdem, wie lange der Rechtsweg dauert, können die Massnahmen frühestens ab dem Jahr 2026 umgesetzt werden. Zu Punkt 2, der Temporeduktion: Die Notwendigkeit einer Strassenlärmreduktion an der Rosengartenstrasse ist unbestritten. Gemäss dem Gesamtkonzept Strassenlärmreduktion, dritte Etappe, ist für den Abschnitt Milchbuck bis Röschibachstrasse Tempo 30 vorgesehen. Mit einer externen Studie konnte nachgewiesen werden, dass Tempo 30 die gewünschte Lärmreduktion bringt. Auch die Fahrzeitverlängerung ist minimal: Wir sprechen von einer halben Minute mehr Fahrzeit auf der Strecke Rosengarten- und Bucheggstrasse. Die Vorteile – viel weniger Lärm und höhere Verkehrssicherheit – überwiegen. Heute haben wir am Rosengarten durchschnittlich 80 Unfälle pro Jahr zu verzeichnen. Am 23. Oktober hat die Kantonspolizei nach eineinhalb Jahren Bedenkzeit mitgeteilt, dass sie Tempo 30 nicht bewilligt. Die Begründung ist für den Stadtrat nicht nachvollziehbar, weshalb dieser Rekurs eingelegt hat und das Gericht darüber entscheiden wird. Nun komme ich zu Punkt 3, der Studie zu den flankierenden Massnahmen im Hinblick auf den Ausbau der Nordumfahrung. Diese bietet die Chance, die Stadt vom Transitverkehr zu entlasten. Ziel ist es, auf einer umfangreichen Verkehrsdatenbasis zusätzliche Massnahmen für die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auszuarbeiten und die Entlastung für die Zukunft zu sichern. Im September 2022 wurden die Verkehrsdaten des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs am Rosengarten erhoben. Die Auswertung der Daten wurde in der Zwischenzeit abgeschlossen. Zurzeit wird die nächste Projektphase vorbereitet, in der es um die Frage geht, wie viel Verkehr von der innerstädtischen Verkehrsachse auf das übergeordnete Netz verlagert und mit welchen flankierenden Massnahmen die Verlagerung längerfristig gesichert werden kann. Der langfristige Planungsprozess ist Punkt 4 meiner Aufzählung, bei dem es um eine umfassende Neuplanung und Umgestaltung der Rosengartenachse von der Hardbrücke bis zum Irchel geht. Ziel ist es, im Sinne der Motion eine Bestvariante für die Umgestaltung zu entwickeln. Die Konzeption dieses Planungsprozesses wurde im Frühling 2021 mit zwei dienstabteilungsübergreifenden Workshops gestartet und ist auf gutem Weg. Selbstverständlich werden die Strategien für Stadtraum, Mobilität und ÖV sowie die Richtpläne in den Prozess einbezogen. Zu beachten ist auch, dass es teilweise Zielkonflikte gibt, so beispielsweise Umwelt- und Klimaziele, die der Erhaltung der Verkehrsleistungsfähigkeit gegenüberstehen. Solche Zielkonflikte gilt es sorgfältig abzuwiegen. Geeignete Massnahmen müssen allfälligen Ausweichverkehr in die Quartiere verhindern. Deshalb ist eine grossräumige Betrachtung notwendig. Schon vor den Sommerferien ist die Submission für die Bauherrenunterstützung erfolgt und momentan wird in Abstimmung mit den städtischen Dienstabteilungen der weitere Prozess aufgegleist. Darin sind auch Vertretungen der Regionen und des Kantons eingebunden. Eine Partizipation im Sinne der Motion ist ebenfalls in Planung. Wie ich bereits vor einem Jahr gesagt habe, wird die Erarbeitung eines neuen, konsolidierten Zielbilds für die Rosengartenachse voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Es ist deshalb absehbar, dass die Massnahmen dieser Planung nicht innerhalb der verlängerten Motionsfrist erarbeitet, fest- und umgesetzt werden können. Der Stadtrat beantragt aus diesen Gründen eine Fristerstreckung um ein weiteres Jahr.



Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Antrag des Stadtrats und begründet diesen: Die Ablehnung des Rosengartentunnels bedeutet nicht, dass wir uns dort nun Fussgängerstreifen mit Lichtsignalen oder Tempo 30 wünschen. Kaum war die Abstimmung vorüber, hat die Stadträtin ein Gutachten in Auftrag gegeben, das behauptet, die Massnahmen hätten keinen Einfluss auf den Durchgangsverkehr. Ich weiss nicht, woher die Gutachten kommen, die solche Behauptungen aufstellen. Wenn Fussgängerstreifen und Lichtsignale gebaut werden, sind die Hardbrücke, der Albisriederplatz und die Badenerstrasse bis nach Schlieren betroffen. Die Erfahrungen mit der Langstrasse und der Hardturmstrasse sollten allen eine Lehre gewesen sein. Die Hardturmstrasse wurde von den gleichen Leuten geplant, die auch die seltsame Planung der Rosengartenstrasse vorgenommen haben, weshalb man sich vorstellen kann, worin dies resultieren wird. Damals wurde gesagt, Tempo 30 werde nur ein paar Sekunden mehr Fahrzeit zur Folge haben, was verhältnis- und zweckmässig sei. Gleichzeitig steht in der Weisung, dass der priorisierte ÖV stark betroffen sein werde, weshalb die Verkehrsbetriebe (VBZ) auf Kosten der Stadt finanziert werden müssten. Für den Transit- und Privatverkehr soll Tempo 30 also zweck- und verhältnismässig sein, während für den ÖV Millionen bezahlt werden sollen, damit er von diesen Massnahmen nicht betroffen ist. Was uns die Stadträtin Simone Brander im Januar 2025 Neues vorlegen will, ist unklar. Sie versucht, uns alle für dumm zu verkaufen, nur sich selbst nicht. Es ist die letzte Fristerstreckung, über die nun gesprochen wird, und da bis dahin nichts Besseres vorgelegt werden kann, braucht es diese auch nicht. Der Prozess muss abgebrochen und die Motionen müssen abgeschrieben werden.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Inhaltlich ist den Ausführungen von Stephan Iten (SVP) nichts hinzuzufügen. Im drittletzten Absatz der Weisung steht: «Massnahmen zur umfangreichen Umgestaltung der Rosengartenachse als Resultat aus diesem Planungsprozess werden erst in einigen Jahren vorliegen und sind dann in weiteren Verfahren wie zum Beispiel im Rahmen von Bauprojekten zu konkretisieren.» Ich verstehe nicht, weshalb man zum jetzigen Zeitpunkt eine Fristerstreckung von zwölf Monaten gewähren will, wenn bis dahin nichts substantiell Neues dazukommen wird. Es wäre jetzt an der Zeit einen Bericht vorzulegen, in dem die geplanten Massnahmen aufgeführt werden. Irgendwann müssen Nägel mit Köpfen gemacht werden und wenn man jetzt schon sieht, dass es in zwölf Monaten nicht mehr Köpfe an diesen Nägeln haben wird, muss man wohl oder übel mit den Nägeln arbeiten, die man jetzt schon hat. Dies wäre zur Information des Parlaments und der Öffentlichkeit wünschenswert. Wir lehnen die Fristerstreckung ab.

Dr. Davy Graf (SP): Im Gegensatz zu den Vorrednern stimmt die SP-Fraktion der Weisung zu. Am 9. Februar 2020 gab es ein historisches Abstimmungsresultat: Nicht nur alle Bezirke, sondern auch alle Gemeinden lehnten damals den Bau des Tunnels ab, der den Verkehr im Quartier zementiert und nicht zu einer Entlastung der Bevölkerung geführt hätte. Wir hingegen streben eine Entlastung der Bevölkerung in diesem Quartier an. Dem Kanton gingen die Ideen aus, weshalb jetzt die Stadt handelt. Der Kanton hat zwar keine Ideen, kann aber verhindern: Wir haben dies am Beispiel von Tempo 30 gesehen, gegen das sich die Kantonspolizei nun gestellt hat. Das Gutachten hat klar gesagt, dass die



Massnahmen die Leistungsfähigkeit nicht tangieren würden. Die Frage ist also nicht unbedingt, was die Kantonspolizei gesagt hat, sondern weshalb sie es gesagt hat. Die Gemeindeautonomie ist in diesem Punkt klar: Wenn die Leistungsfähigkeit nicht tangiert ist, darf die Gemeinde selbst entscheiden. Nun hat sich gezeigt, dass der Kanton den Gemeinden die Autonomie nur gewährt, solange sie gleicher Meinung sind. Ist dies nicht der Fall ist, schreitet er ein. Die Lärmsanierung ist Pflicht und ich sehe nicht, wie sie anders als mit Tempo 30 realisiert werden sollte. Die Zuständigkeit ist klar und ich hoffe, dass die beiden ersten Massnahmen bald umgesetzt werden können. Bis ins Jahr 2025 befinden sich diese sicherlich in der Pipeline und können dann auch geplant werden. Entscheidend ist, dass im Jahr 2027 der Ausbau der Nordumfahrung abgeschlossen sein wird und bis dahin das Dispositiv stehen und die Projekte umgesetzt sein müssen, unter anderem auch die flankierenden Massnahmen. Eine solche Chance erhalten wir als Stadt nicht noch einmal, weshalb das Jahr 2025 für diese Fristverlängerung sicher die richtige Wahl ist.

Sven Sobernheim (GLP): *Ob die Fristerstreckung ausreicht oder nicht, hängt alleine davon ab, ob die Sicherheitsdirektion als absurde erste Rekursinstanz das Verfahren weiter verzögert oder schneller entscheidet als die Kantonspolizei. Denn das ist derzeit das Problem: Die Verfügung der Kantonspolizei wurde sicherlich im Wissen des Sicherheitsdirektors ausgesprochen. Dieser wiederum ist die erste Rekursinstanz, bevor wir vor das Verwaltungsgericht gehen und ernsthaft diskutieren können. Ein einfaches Beispiel aus der Verfügung: 60 000 Fahrzeuge sollen auf der Rosengartenstrasse unterwegs sein – aktuelle, öffentlich einsehbare Messungen zählen bloss 51 000 Fahrzeuge. Diese Differenz kann ich mir nur damit erklären, dass die Kantonspolizei die Rosengartenstrasse noch ein paar Mal rauf- und runtergefahren ist. Ich gebe deshalb eine Prognose ab, auf die sie mich behaften dürfen: So despektierlich sich die Verfügung über die Stadt Zürich äussert, so despektierlich wird sich das Verwaltungsgericht über die Kantonspolizei äussern – wir werden sehen.*

Markus Knauss (Grüne): *Als Simone Brander und ich diese Motion schrieben, war uns klar, dass es nicht einfach werden und viel Zeit brauchen würde, denn wir haben damit eine der grössten Veränderungen in der Verkehrspolitik der Stadt Zürich angeschoben. Es handelt sich um eine kantonale Hochleistungsstrasse, die wir quartiersverträglich gestalten wollen. Es ist klar, dass bis zur Realisierung viel Zeit, Arbeit und Denkarbeit benötigt werden. Wenn Andreas Egli (FDP) jetzt sagt, die Kommission hätte besser informiert werden müssen, dann hätte er heute einen Antrag stellen können, damit dies geschieht. Wir sind der Meinung, dass es durchaus sinnvoll ist, die Fristerstreckung von einem Jahr zu gewähren, obwohl mir auch bewusst ist, dass wir froh sein müssen, wenn wir bis dahin in der Kommission erfahren, was geplant ist und wo die Planung steht. Heute verzichten wir darauf, weil wir wissen, dass dies ein langwieriger Prozess ist. Nun möchte ich Stephan Iten (SVP) an die Planung der Tramlinie quer über die Hardbrücke in der Verkehrskommission erinnern. Damals war die Empörung auf bürgerlicher Seite gross. Der Kanton hatte dieses Vorhaben eingehend geprüft und festgestellt, dass die Umsetzung möglich ist. Womit ich hingegen nicht ganz einverstanden bin und um dessen Schärfung ich Stadträtin Simone Brander bitten möchte, ist das konsolidierte Zielbild. Für uns ist klar, und das haben wir in der Abstimmungskampagne immer wieder betont: Das Zielbild*



ist, aus der Rosengartenstrasse eine ganz normale städtische Hauptstrasse zu machen. Natürlich wird sie viel Verkehr haben, jedoch soll sie sich wieder in das städtische Gefüge einpassen und vergleichbar werden mit der Birmensdorferstrasse oder der Badenerstrasse. Nur weil man den Kanton so lange überzeugen und bitten muss, müssen die politischen Prozesse dennoch voranschreiten. Man muss nicht immer darauf warten, bis der Kanton sein «Ja und Amen» dazu gibt, denn das werden wir vermutlich nie erhalten. Man muss sich auch gegen den Kanton durchsetzen können. Dr. Davy Graf (SP) hat es bereits gesagt, dass auch der Kanton unter Druck steht und Lärmsanierungen vornehmen muss. Wir dürfen uns nicht mehr damit zufriedengeben, dass die Stadt übermässig beschallt wird. Ein wesentlicher Faktor ist, wie wir mit den städtischen Strassen umgehen. Der Rosengarten ist ein Prüfstein.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Die Kantonspolizei hat Tempo 30 auch abgelehnt, weil die Massnahme eine Kapazitätseinbusse zur Folge hätte. Es ist offensichtlich, dass es zu Staus kommt, wenn man Fussgänger- und Veloquerungen sowie Busvorzugslichtsignalanlagen erstellt. Das Tram fährt relativ selten und in einem bestimmten Takt über die Hardbrücke. Es stört damit weniger häufig. Wenn aber ständig Velofahrer und Fussgänger queren sowie Busse vorfahren wollen, sieht dies anders aus – der Vergleich hinkt also schwer. Es ist naiv zu glauben, ein Gutachten, das von der zuständigen Stelle im Stadtrat in Auftrag gegeben wurde, sei wertneutral. Das ist es natürlich nicht: Das Gutachten bestätigt ziemlich genau das, was der Stadtrat sowieso wollte. Man nennt dies auch Gefälligkeitgutachten, wobei das Problem ist, dass es auch noch etwas kostet. Wenn gesagt wird, mit Tempo 30 werde eine gewisse Lärmberuhigung erreicht, handelt es sich erneut um eine Fehlüberlegung. Die «Radarselbstschussanlagen» stehen dort für die Kontrolle von Tempo 50 bereits seit geraumer Zeit. Man kann sich vorstellen, was passiert, wenn dort nun Tempo 30 einführt wird. Beim Herunterfahren muss man ständig auf der Bremse stehen und die Bremsbeläge abschleifen, Feinstaub erzeugen, oder den Gang herunterschalten und mit dem Motor bremsen, was es erneut lauter macht. Beim Hochfahren ist es dasselbe: Man fährt in einem niedrigeren Gang und es wird wieder lauter. Es ist eine unglaubliche Behauptung, Tempo 30 an der Rosengartenstrasse trage zur Lärmreduktion bei. Man kann nur noch sagen: «I never promised you a rose garden.»*

Stephan Iten (SVP): *Wie Sven Sobernheim (GLP) bin auch ich auf das Urteil des Verwaltungsgerichts gespannt, denn es wird wegweisend sein. Auch dieses muss sich an die Kantonsverfassung halten: Artikel 104 schreibt vor, dass eine Abklassierung zweckmässig und verhältnismässig sein muss. Ich frage mich, was daran zweck- und verhältnismässig sein soll, wenn auf einer Hochleistungsstrasse zwei Fussgängerstreifen und Tempo 30 eingeführt werden. Ich bin zuversichtlich, dass das Verwaltungsgericht uns und nicht euren utopischen Träumen recht geben wird. An Dr. Davy Graf (SP): Natürlich wollen wir die Bevölkerung entlasten, aber mit Tempo 30 geht das nicht. Diese Erfahrung haben wir an der Gsteigstrasse gemacht, wo der Lärm nach der Einführung von Tempo 30 nicht ab-, sondern zugenommen hat. Zwei Fussgängerstreifen und Lichtsignale führen dazu, dass man bergwärts anfahren muss, was extrem laut ist, insbesondere weil auch Lastwagen davon betroffen sind. Doch euch geht es ja gar nicht um den Lärm, sondern um das Schikanieren der Autofahrer und darum, dass kein einziges Auto mehr durch die Stadt fahren soll. Zwei Lichtsignale mit zwei Fussgängerstreifen, Markus*



Knauss (Grüne), sind kein Tram. Zudem haben wir mit dem Tram heute mehr Stau als früher und in den Stosszeiten steht man auf der Hardbrücke still. Wenn ihr schon der Meinung seid, dass wir mit der Nordumfahrung derart viel weniger Verkehr in der Stadt haben werden, können wir auch noch Massnahmen ergreifen, wenn wir sehen, dass dem nicht so ist. Die Nordumfahrung soll erst fertig gebaut und die Situation danach nochmals betrachtet werden. Aber selbst wenn dann nur noch 10 000 Autos durchfahren, müssen kein Tempo 30 und Fussgängerstreifen eingeführt werden.

Andreas Egli (FDP): *Immer, wenn es um das Thema Verkehr geht, wird es materiell behandelt, auch wenn es sich «nur» um eine Fristerstreckung handelt. Wir wissen ganz genau, dass wir in einem Jahr keine wesentlich neuen Erkenntnisse haben werden. Die von Sven Sobernheim (GLP) genannten Zahlen mögen im Moment etwas tiefer sein, aber diese Zahlen sind während des Baus der Einhausung Schwamendingen erhoben worden, also unter erheblichen baulichen Umständen, die es erschwert haben, über die Rosengartenstrasse zielführend zu einem Ort zu gelangen. Auch ich bin teilweise ganz legal durch Quartierstrassen gefahren, um diesem Baustellengewühl auszuweichen. Zu Markus Knauss (Grüne): Es ist nicht so, dass ich zusätzliche Informationen in der Kommission haben wollte, abgesehen davon, dass von unserer Seite ohnehin das Kommissionsgeheimnis gilt und die Bevölkerung insofern nichts davon gehabt hätte. Richtig ist, dass am Rosengarten mit Tempo 30 keine Strassenlärmsanierung möglich ist. Wer das behauptet, lebt auf einem papierenen Mond. Was dort stattfindet, ist eine Papiersanierung. Wer bergab fährt, schaltet einen Gang zurück und bremst. Wer bergauf fährt, macht mehr Lärm. Das Geräusch der Reifen spielt dort also eine sekundäre Rolle. Insofern bin ich gespannt, ob im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung eine Papiersanierung auf einer kantonalen Hochleistungsstrasse tatsächlich wichtiger ist als der Erhalt der Leistungsfähigkeit gemäss Kantonsverfassung. Ich gehe davon aus, dass wir in zwölf Monaten wieder genau dasselbe diskutieren werden – noch etwas ausführlicher, in aller Tiefe, ohne dann mehr zu wissen als heute.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Ob wir in zwölf Monaten schlauer sind, werden wir sehen. Trotzdem unterstützen wir die Fristerstreckung. Wir sehen den Stadtrat in der Verantwortung. Wir waren damals für die sinnvolle Tunnellösung, die leider abgelehnt wurde. Jetzt stehen wir vor einem Scherbenhaufen. Der Stadtrat und der Kanton werfen sich gegenseitig das heisse Eisen zu, was nicht zielführend ist. Ich bezweifle, dass es tatsächlich leiser wird, wenn die Lastwagen an der Ampel am Hang anfahren. Auf der anderen Seite haben wir das berüchtigte Thema Tempo 30, das garantiert zu höheren Wohnspreisen führen wird. Das war damals das Argument der Gegenseite. Wir gehen also von Pontius zu Pilatus, ohne eine konkrete Lösung anzustreben, aber wir sind auf jeden Fall gespannt, was der Stadtrat liefern wird.*

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 81 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



7 / 7

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

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 der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, wird um weitere 12 Monate, bis zum 27. Januar 2025 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat