

# Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

10.06.2009

## Weisung 387

### **Volksinitiative «Rosengarten-Tram», Umsetzungsvorlage, Ablehnung und Gegenvorschlag**

Am 12. Februar 2008 wurde bei der Stadtkanzlei die Volksinitiative «Rosengarten-Tram» mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Gestützt auf Art. 15ff. der Gemeindeordnung der Stadt Zürich und das Gesetz über die politischen Rechte stellen die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Zürich in Form der allgemeinen Anregung folgendes Begehren:

Der Stadtrat wird beauftragt, zuhanden des Kantons ein Tramprojekt für die Strecke Milchbuck – Bucheggplatz – Escher-Wyss-Platz – Albisriederplatz auszuarbeiten.

Der Stadtrat setzt sich beim Kanton für die Realisierung des Projekts bis längstens zehn Jahre nach Abschluss der Projektierungsarbeiten ein.

#### Begründung

- Schaffung einer attraktiven Tangential-Verbindung Schwamendingen – Aussersihl sowie Oerlikon – Aussersihl
- Verknüpfung der Arbeitsplätze und Wohngebiete in den Wachstumsgebieten von Zürich Nord, Zürich-West, Zürich Süd
- Entlastung des Engpasses am Hauptbahnhof
- Verbindung des Glattals und des Limmattals
- Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs auf dem Korridor Rosengarten-/Bucheggstrasse durch Umsteigeeffekt
- Verbesserung der Lebensqualität
- Förderung der Standortqualität
- Anbindung des S-Bahnhofes Hardbrücke ans städtische Tramnetz
- Verknüpfung der Stadtbahn Glattal und der Stadtbahn Limmattal
- Ergänzung einer künftigen S-Bahn-Nordtangente

Durch die Sanierung der Buchegg-/Rosengartenstrasse mit flankierenden Massnahmen auf die Eröffnung des Uetlibergtunnels werden zwei Spuren für die Tramlinie frei, die in der Übergangszeit von einem Busvorläuferbetrieb genutzt werden. Der Bau von zusätzlichen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (z. B. Waidhaldetunnel) ist überflüssig.

#### **A. Ausgangslage**

a) Bisherige Beschlüsse zur Volksinitiative «Rosengarten-Tram»

Mit Stadtratsbeschluss vom 16. April 2008 wurde festgestellt, dass die Volksinitiative «Rosengarten-Tram» zustande gekommen ist, und der damalige Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beauftragt, die Rechtmässigkeit der Volksinitiative zu prüfen und dem Stadtrat zuhanden des Gemeinderates Antrag auf Ungültigerklärung oder Antrag dar-

über zu stellen, ob eine Umsetzungsvorlage zur Initiative oder gegebenenfalls ein Gegenvorschlag auszuarbeiten ist.

Mit Weisung vom 4. Juni 2008 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, den Stadtrat zu beauftragen, eine Umsetzungsvorlage zur Initiative auszuarbeiten, mit der ein Projektierungskredit beantragt wird für die Projektierung des «Rosengarten-Trams» sowie der für die Realisierung der Tramlinie erforderlichen teilweisen Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Perimeter der geplanten Tramlinie (siehe GR Nr. 2008/248).

Am 12. November 2008 erteilte der Gemeinderat dem Stadtrat den Auftrag, eine Umsetzungsvorlage zur Initiative auszuarbeiten, mit der ein Projektierungskredit beantragt wird für die Projektierung des «Rosengarten-Trams». Eine Untersuchung der aus Sicht des Stadtrates erforderlichen Massnahmen für die teilweise Verlagerung des Individualverkehrs im Perimeter der geplanten Tramlinie soll nach diesem Gemeinderatsbeschluss ausdrücklich nicht erfolgen.

b) Weitere politische Vorstösse, die im Zusammenhang mit der Volksinitiative «Rosengarten-Tram» stehen

Bereits im Jahr 2007 reichten Markus Knauss und Daniel Leupi (beide Grüne Partei) eine Motion ein, mit welcher der Stadtrat eingeladen wird, dem Gemeinderat eine – zusammen mit Kanton Zürich und SBB ausgearbeitete – kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke und die erforderlichen Ausbauten des Bahnhofs Hardbrücke vorsieht (GR Nr. 2007/1). Am 28. Februar 2007 beschloss der Gemeinderat die Überweisung der Motion.

Diese Tramlinie, das «Tram Hardbrücke», ist im regionalen Richtplan eingetragen, und derzeit wird eine Vorstudie für das «Tram Hardbrücke» erarbeitet. Die neue Tramlinie wird vom ZVV unterstützt und sie ist auch im Agglomerationsprogramm des Bundes (als Vorhaben in zweiter Priorität) enthalten. Die Realisierung des «Trams Hardbrücke» ist ab 2015 vorgesehen.

Gleichzeitig mit der Volksinitiative «Rosengarten-Tram» wurde auch eine zweite Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» eingereicht. Diese verlangt, dass der Stadtrat zuhanden des Kantons mit einem Projektierungskredit von 3 Mio. Franken ein Projekt mit organisatorischen und baulichen Massnahmen zur Erzielung eines quartierverträglichen motorisierten Individualverkehrs auf der Buchegg- und Rosengartenstrasse in Zürich erarbeitet. Integrierter Bestandteil des Projekts soll je Richtung eine separate Busspur auf der bestehenden Strassenfläche zwischen Milchbuck und Escher-Wyss-Platz sein.

Die Initiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» wird parallel zur Initiative «Rosengarten-Tram» bearbeitet. Eine zwingende Abhängigkeit zwischen den beiden Vorlagen besteht nicht, und es kann deshalb unabhängig voneinander darüber Beschluss gefasst werden.

## **B. Geschichte der Rosengarten-/Bucheggstrasse**

Im Dezember 1968 stimmte das Zürcher Stimmvolk einem Kreditbegehren von 72 Mio. Franken für den Ausbau der Westtangente zu. Gemäss der Abstimmungsvorlage hatte die Westtangente unterschiedliche Zwecke, nämlich die damaligen geplanten oder bereits bestehenden Autobahnen A1 zwischen dem Limmattal und Zürich-Winterthur sowie die A3 provisorisch zu verbinden, die City vom Durchgangsverkehr zu entlasten und eine leistungsfähige Querverbindung zwischen den Quartieren links und rechts der Limmat zu schaffen. Zudem sollten durch die Westtangente die damals bestehenden prekären Verkehrsverhältnisse für den öffentlichen Verkehr, die Fussgänger und den motorisierten Individualverkehr bestmöglich verbessert werden. Die Wertvorstellungen über die Ausgestaltung einer solchen Verbindung änderten sich allerdings im Laufe der Jahre.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Nordumfahrung (Autobahnhalbring) und des Milchbucktunnels (Expressstrasse) ergaben sich 1985 grosse Entlastungen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse. Die Entlastungssicherung ist mittels städtischer «Volksinitiative für einen Rahmenkredit von 8 Mio. Franken zur Reduktion der Westtangente auf zwei Fahrspu-

ren» politisch zwar eingefordert, jedoch vom Volk mit 67 Prozent Nein abgelehnt worden. Die flankierenden Massnahmen beschränkten sich somit auf den Bereich Milchbuck und Schaffhauserstrasse. Die Frequenzen des motorisierten Individualverkehrs stiegen alsdann auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse im Lauf der Jahre wieder auf das ursprüngliche Niveau vor Eröffnung der Nordumfahrung an. Zur Verbesserung der Situation in der Rosengarten-/Bucheggstrasse wurde daraufhin in den Richtplanungen ab den Neunzigerjahren ein Waidhaldetunnel aufgenommen.

Entgegen einigen politischen Versprechungen beinhaltet das Konzept zu den flankierenden Massnahmen der Westumfahrung 2001 (Uetlibergtunnel) auf der Rosengartenstrasse keine Massnahmen, obwohl mit einer Reduktion der Fahrzeugmenge von bis 10 Prozent zu rechnen ist.

Die Rosengartenstrasse ist heute eine wichtige und leistungsfähige innerstädtische Verbindung, insbesondere zwischen Zürich-West und Zürich Nord, zwei aufstrebenden Entwicklungsgebieten der Stadt. Auch künftig wird es in diesem Korridor eine leistungsfähige Verbindung brauchen.

### **C. Richtplanung und Klassierung der Rosengarten-/Bucheggstrasse**

Im kantonalen Richtplan ist vermerkt, dass kantonale Strassen wie die Rosengarten-/Bucheggstrasse siedlungsverträglich zu gestalten sind und dass alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen sind. Zudem wird bestimmt, dass allfällig nötige Stauräume möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen sind. Der regionale Richtplan bezeichnet Buslinien entlang der Rosengartenstrasse und setzt die Prioritäten – wie der kantonale und kommunale Richtplan – bei der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Über die Rosengartenstrasse sollen zudem Velostreifen geführt werden, deren Realisierung steht allerdings in Abhängigkeit zu einem geplanten Waidhaldetunnel, der die Rosengarten-/Bucheggstrasse mittelfristig vom Autoverkehr entlasten soll.

Voraussetzung für die Projektierung von Verkehrsinfrastrukturausbauten sind behördenverbindliche Einträge in den entsprechenden Verkehrsrichtplänen. Derzeit fehlt ein Eintrag für ein «Rosengarten-Tram» im regionalen Verkehrsrichtplan.

Mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 und Genehmigung des Bundesrates vom 14. Mai 2008 liegt ein erst kürzlich revidierter Teilrichtplan Verkehr auf kantonaler Stufe vor. Darin wird noch keine Tramverbindung zwischen Bucheggplatz und Escher-Wyss-Platz aufgeführt. Die wenigen im kantonalen Richtplan verzeichneten Tramlinien verbinden oder erschliessen entweder Gebiete oder Einrichtungen von kantonalem Interesse oder führen über Gemeindegrenzen hinaus. Zurzeit wird der kantonale Gesamtrichtplan revidiert. Dies wird in den nächsten Jahren auf regionaler Stufe eine Planungsrunde und somit eine Revision des regionalen Richtplans auslösen. Da grundsätzlich in der Stadt Zürich Tramverbindungen auf regionaler Stufe festgesetzt werden, wird in dieser Planungsrunde das «Rosengarten-Tram» politisch diskutiert werden. Der Stadtrat will im Sinne der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» vom Juli 2006 das «Rosengarten-Tram» im regionalen Richtplan eintragen lassen. Es ist demnach mit einiger Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der in den aktuellen Verkehrsrichtplänen fehlende Eintrag für ein «Rosengarten-Tram» im Rahmen der nächsten Planungsrunde erfolgen kann.

### **D. Verlagerungspotenziale auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse**

Rund 80 Prozent des Verkehrs auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist Verkehr, der direkt mit der Stadt Zürich in Beziehung steht (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr). Bei etwa 20 Prozent handelt es sich um gebietsfremden Verkehr, der nicht durch die Stadt fahren müsste. Mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels ist eine Reduktion der Verkehrsmenge von höchstens 10 Prozent zu erwarten.

Mit dem Ausbau des Nordrings (Eröffnung geplant 2015) wäre theoretisch auch der restliche Durchgangsverkehrsanteil auf die Nordumfahrung verlagerbar. Voraussetzung ist jedoch ein flüssiger Verkehr auf dem Umfahrungsring.

Verkehr ist im Allgemeinen eine dynamische Grösse, die bis zu einem gewissen Mass beeinflusst und umgelagert werden kann. Umlagerungseffekte sind sowohl vom motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr wie auch umgekehrt möglich. Eine Studie des Tiefbauamts «Mobilität in Zürich – Erhebung 2007» vom Januar 2008 geht von einem theoretischen Umsteigepotenzial von Autofahrerinnen und Autofahrern auf den öffentlichen Verkehr von bis zu 20 Prozent aus. Im Gegenzug hat aber auch der öffentliche Verkehr ein Abwanderungspotenzial seiner Passagiere auf das Auto von etwa 13 Prozent.

Diese theoretischen Umsteigepotenziale können zwar nicht direkt auf die Rosengarten-/Bucheggstrasse übertragen werden. Es wird aber deutlich, dass durchaus Umlagerungseffekte möglich sind. Diese bewegen sich jedoch nicht in der Grössenordnung, wie es zur Umsetzung der Initiative nötig wäre, und können durchaus gegensätzlich wirken.

### **E. Erfahrungen mit der virtuellen Busspur während der Sanierung des Schöneichtunnels (2001)**

Mit der 2001 erfolgten Sanierung des Schöneichtunnels konnten auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse Erfahrungen mit einer so genannten virtuellen Busspur bergwärts gesammelt werden. Von einer virtuellen Busspur spricht man, wenn beispielsweise auf einer Abbiegespur für den Autoverkehr der Bus geradeaus und somit am möglichen Stau des Individualverkehrs vorbeifahren kann. Während der Sanierung des Schöneichtunnels war jeweils eine der Röhren für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Dieser konnte zwar nach wie vor reduziert zur Rosengartenstrasse zufahren, wurde jedoch hauptsächlich oberirdisch über die Überland- und Bucheggstrasse geleitet. Die Rosengartenstrasse war zudem grossräumige Ausweichroute zum Schöneichtunnel, eine Entlastung war somit nicht zu erwarten. Durch die Einrichtung der virtuellen Busspur konnten die erwarteten Behinderungen für den Busverkehr aber stark gemindert werden. Allerdings wurde dadurch bergwärts während der Spitzenstunde rund 30 Prozent Autoverkehr verlagert, über den gesamten Tag hinweg etwa 20 Prozent. Die Spitzenbelastungen haben sich also über mehrere Stunden ausgeweitet. Rund die Hälfte des verlagerten Verkehrs konnte auf anderen Achsen (z. B. der A1 in Altstetten oder Schaffhauserstrasse) wieder festgestellt werden. Die andere Hälfte ist zum Teil noch grossräumiger anders gefahren oder hat kleinräumige Alternativen wie Quartierstrassen gewählt. Lediglich ein geringer Teil ist auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Die Umsteigerinnen und Umsteiger konnten annähernd aus den erhobenen Zahlen des speziellen Angebots des ZVV während der Schöneichtunnel-Sanierung abgeleitet werden. Die virtuelle Busspur zeigte (zusammen mit der Sanierung bzw. Sperrung des Schöneichtunnels) grossen Einfluss auf das Gesamtverkehrssystem. Der befürchtete Verkehrskollaps blieb zwar aus, es waren jedoch unerwünschte Verlagerungen des Autoverkehrs in die Quartiere und auf andere Achsen spürbar. Der öffentliche Verkehr konnte an der Rosengarten-/Bucheggstrasse bevorzugt werden, jedoch wurde er teilweise an anderen neu belasteten Stellen behindert.

Die Vergleichbarkeit mit dem von der Initiative geforderten «Rosengarten-Tram» bzw. mit der damit verbundenen Reduktion des MIV auf eine Fahrspur je Richtung in der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist nicht eins zu eins gegeben, da mit der Sanierung des Schöneichtunnels eine wesentliche Umlagerungsrouten von der Rosengarten-/Bucheggstrasse nur kapazitätsvermindert zur Verfügung stand. Dennoch zeigt der Vergleich, dass sich bei so starken Verkehrsreduktionen des motorisierten Individualverkehrs die Spitzenbelastungen auf längere Zeiten ausweiten und diverse Umlagerungen stattfinden, die teilweise auch negative Folgen auf neuen Achsen mit sich bringen.

### **F. Alternativen für den motorisierten Individualverkehr**

Mit einer umfassenden Studie («Neue Wege und Räume für Zürich») wurde im Jahr 2005 die mittel- bis langfristige Sanierung der Rosengartenstrasse angegangen. Die Studie bestätigte die Wichtigkeit der Verbindung Zürich-West–Zürich Nord und brachte als Lösungsvorschlag der unbefriedigenden Situation einen «Waidhaldetunnel lang» hervor. Dieser wurde in einer abgeänderten Form als «Waidhaldetunnel mittel» 2007 im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Da örtliche und funktionale Abhängigkeiten zwischen dem «Rosengarten-Tram» und einer alternativen Lösung für den MIV (z. B. Waidhaldetunnel) bestehen, ist eine zeitliche und inhaltliche Koordination der Planung für diese beiden Geschäfte zwingend.

### **G. Liniennetzstudie der VBZ**

Mit einer 2006 präsentierten Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» haben die Verkehrsbetriebe dargelegt, wie sich das Tramnetz zur Bewältigung der künftigen Nachfrage entwickeln soll. Diese Studie entsprang unter anderem einem Auftrag des Kantonsrates, der im Rahmen des Projekts Tram Zürich-West Klarheit über die übergeordneten Zusammenhänge und weiteren Entwicklungsschritte erhalten wollte. Der Stadtrat hat die Studie dem Regierungsrat zugestellt, verbunden mit dem Ersuchen, die erforderlichen finanziellen Mittel im «Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF)» einzustellen. Der Regierungsrat nahm zustimmend Kenntnis, ohne bezüglich Finanzierung schon verbindliche Angaben machen zu können.

Kernelemente der Liniennetzstudie sind direkte Tramverbindungen zwischen den dynamischen Entwicklungsgebieten Zürich Nord und Zürich-West bzw. Süd sowie eine Entlastung der überlasteten Tramlinien und Strassen im Zentrum. Ausser mit dem Tram Zürich-West sollen diese Ziele schwergewichtig mit zwei neuen Tramlinien über die Rosengartenstrasse erreicht werden, nämlich einer Linie Hirzenbach–Bucheggplatz–Hardbrücke–Albisriederplatz–Hermeschloo und einer Linie Seebach–Bahnhof Oerlikon–Bucheggplatz–Hardbrücke–Letzigrund (später bis Binz–Laubegg–Bahnhof Enge).

Zentrales Element dieses Konzepts ist die Tramstrecke Bucheggplatz–Hardbrücke–Albisriederplatz, und die Studie sieht deren Realisierung bis 2020 vor. Das Begehren der Volksinitiative «Rosengarten-Tram» stimmt inhaltlich also mit der erwähnten Liniennetzstudie überein.

Dass dabei – anders als die Initianten in der Begründung anführen – auch noch gewichtige Probleme beim motorisierten Individualverkehr zu lösen sind, darf aus Sicht des Stadtrates allerdings nicht verschwiegen werden.

Wenn auch die Erwartungen der Initianten, wie sie sich aus der Begründung ergeben, kaum ganz zu erfüllen sein werden, so stimmt der wesentliche Gehalt des Initiativbegehrens gut überein mit der wissenschaftlich fundierten und politisch breit akzeptierten Netzentwicklungsstudie der VBZ.

### **H. Angebotsplanung des Verkehrsverbundes**

Voraussetzung für die Realisierung des «Rosengarten-Trams» ist, dass dasselbe «in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes» steht. Da die Angebotsplanung abgestimmt auf die Richtplanung erfolgt, muss das «Rosengarten-Tram» im regionalen Verkehrsrichtplan eingetragen werden. Dann kann sich der Kanton an einem derartigen Vorhaben aus Mitteln des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs beteiligen und einen Beitrag aus Mitteln des Bundes (Agglomerationsprogramm) beantragen. Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbund (ZVV) erarbeiten gemeinsam die Vorgaben für die Planung und Entwicklung des Angebotes. Als marktverantwortlicher Unternehmung obliegt den VBZ die eigentliche Planungs- und Projektierungsarbeit. Der ZVV stellt Antrag an die Regierung, und der Kantonsrat beschliesst, abgestimmt auf die Richtplanung, über die «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr».

### **I. Szenario für ein «Rosengarten-Tram» gemäss Initiative**

Wie erwähnt ist die Tramlinie Milchbuck–Bucheggplatz–Hardbrücke–Albisriederplatz, das «Rosengarten-Tram», ein Kernelement der Weiterentwicklung des Zürcher Tramnetzes. Im Liniennetzkonzept 2025 ist die Tramtangente Rosengarten als 3. Etappe für das Jahr 2020 vorgesehen. Sie soll eine direkte, schnelle Tramverbindung zwischen den rasch wachsenden Stadtteilen im Norden, Westen und Süden der Stadt Zürich ermöglichen und damit die Tram-

linien in der Innenstadt entlasten. Dem Stadtrat liegt viel daran, diese für die gesamte städtische Verkehrsinfrastruktur äusserst wichtige Tramlinie voranzutreiben.

Unter der Federführung des Tiefbauamtes haben die betroffenen städtischen Ämter die Machbarkeit eines «Rosengarten-Trams» geprüft. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurde vorausgesetzt, dass das in der Ausgangslage erwähnte «Tram Hardbrücke» bereits besteht. Die Haltestellen des «Rosengarten-Trams» werden wie bei der bestehenden Buslinie 72 vorgesehen, d. h. Albisriederplatz, Hardplatz, Bahnhof Hardbrücke (gemeinsam mit «Tram Hardbrücke»), Schiffbauplatz, Escher-Wyss-Platz, Rosengartenstrasse, Bucheggplatz und Milchbuck.

Der zur Ausarbeitung der Umsetzungsvorlage gesetzlich vorgegebene knappe Terminrahmen von rund einem halben Jahr erlaubte dabei nur sehr grobe Betrachtungen. Die Evaluation und Optimierung von Varianten muss späteren Projektschritten vorbehalten bleiben. Insbesondere für die wichtigen Umsteigeknoten Milchbuck, Bucheggplatz und Albisriederplatz, muss die optimale Anordnung von Gleisen, Haltestellen, Fahrspuren, Trottoir und Aufenthaltsflächen noch erarbeitet und die Leistungsfähigkeit im Einzelnen nachgewiesen werden. Dementsprechend ist auch die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeitete Kostenschätzung für das «Rosengarten-Tram» mit einer grossen Unsicherheit verbunden (+/- 40 Prozent), Angaben zur konkreten Gestaltung der neuen Anlagen fehlen.

#### a) Abschnitt Albisriederplatz bis Rosengartenstrasse

Der Albisriederplatz muss für die Aufnahme eines Tramtrassees von der Hardstrasse her neu konzipiert werden. Einschränkungen für den MIV oder eine neue Anordnung der Tramhaltestelle oder die Enteignung von an den heutigen Strassenraum angrenzenden Grundstücken werden in diesem Bereich nicht zu vermeiden sein.

In der Hardstrasse bis zum Beginn der Hardbrücke und dem Anschluss ans Tram Hardbrücke bietet sich am ehesten eine Führung der neuen Tramlinie in der Strassenmitte an. Für den MIV steht in jeder Richtung eine durchgehende Fahrspur und wo nötig eine zusätzliche Abbiegespur zur Verfügung. Die Kapazität genügt so den Anforderungen, wie sie sich im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung stellen.

Bis zum Bahnhof Hardbrücke kann das Rosengartentram auf dem Trassee des dazumal bereits bestehenden «Tram Hardbrücke» geführt werden.

Ab der Haltestelle Bahnhof Hardbrücke wird das Tram auf der Hardbrücke beidseits in Seitenlage geführt. Auf diese Weise sind die Haltestellen Schiffbau und Escher-Wyss-Platz einfach anzubinden. Zwischen der Haltestelle Escher-Wyss-Platz und der Rosengartenstrasse müssen die Tramgleise auf ein Trassee in Mittellage wechseln, weil in der Rosengartenstrasse die Tramlinie in der Strassenmitte geführt werden muss, damit beidseitig die Zufahrt für den MIV zu den Häusern gewährleistet werden kann. Der optimale Ort für den Übergang der Tramlinie von der Seiten- in die Mittellage ist noch offen. Die Hardbrücke muss für das Tram verstärkt werden.

#### b) Abschnitt Rosengartenstrasse bis Milchbuck

In der Rosengarten- und Bucheggstrasse muss das Tram wie vorstehend erwähnt in Mittellage geführt werden. Allerdings ist die Rosengartenstrasse für einen Trambetrieb teilweise geringfügig zu steil. Damit das Trassee die für ein Tram maximal mögliche Steigung von 8 Prozent nicht übersteigt, sind in gewissen Bereichen Aufschüttungen bzw. Absenkungen bis maximal 75 cm notwendig. Dem MIV steht zwischen dem Bucheggplatz und der Hardbrücke in jeder Richtung nur noch eine Fahrspur zur Verfügung.

Im Abschnitt Bucheggplatz bis Wehntalerstrasse stellt sich das Problem, dass nebst den Transitspuren für den MIV, die durch den Buchegg- und Hirschwiesentunnel verlaufen, auch oberirdische Fahrspuren für die Erschliessung der anstossenden Liegenschaften nötig sind. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse in diesem Abschnitt ist derzeit noch offen, wie das neue Tram geführt wird. In Frage kommen eine neue unterirdische Verbindung für den

MIV zwischen Hirschwiesen- und Bucheggstunnel oder die Enteignung von anstossenden Grundstücken.

Der Bucheggplatz und die Tramhaltestelle Milchbuck müssen für die neuen Tramtrassees völlig neu konzipiert werden. Je nach Ausbildung der Haltestelle Milchbuck kann die Verbindung zum Bucheggplatz über die Wehntaler- zur Bucheggstrasse geführt werden (geplante Tramlinie 16), allenfalls ist ein zusätzliches Tramtrassee in der östlichen Bucheggstrasse erforderlich für die geplante neue Linienführung der Tramlinie 10.

#### c) Kosten

Die Kosten für die Realisierung des vorstehend beschriebenen «Rosengarten-Trams» werden auf rund 380 Mio. Franken geschätzt (+/- 40 Prozent), das Kostendach für den nötigen Projektierungskredit beträgt 31 Mio. Franken.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

##### Realisierungskosten

<b>Grobkostenschätzung (+/- 40 %)</b>	<b>Mio. Franken</b>
Baukosten	260
Projektierung und Bauleitung (20 % der Baukosten)	53
MwSt (7,6 %)	24
Landerwerb und Rechte	43
<b>Total Realisierungskosten</b>	<b>380</b>

##### Projektierungskosten

	<b>Mio. Franken</b>
Projektierung bis Plangenehmigung (8 % der Baukosten)	21
Unsicherheit (40 % der Projektierungskosten)	8
MwSt (7,6 %)	2
<b>Projektierungskredit</b>	<b>31</b>

#### d) Beurteilung der verkehrlichen Aspekte

Mit dem Bau eines Tram-Eigentrasees in der Rosengarten- und Bucheggstrasse steht dem MIV zwischen dem Bucheggplatz und der Hardbrücke in jede Richtung nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Zusammen mit den von der Stadt geplanten und der Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» geforderten oberirdischen Fussgängerquerungen in der Rosengarten-/Bucheggstrasse ergibt das eine Kapazitätseinbusse für den MIV in den Spitzenzeiten von rund 40 Prozent talwärts und rund 50 Prozent bergwärts.

80 Prozent des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse ist wie erwähnt Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, also hausgemachter Verkehr. Davon sind gewisse Anteile auf andere Verkehrsmittel verlagerbar. Die erwartete Reduktion des Verkehrs mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels beträgt lediglich etwa 10 Prozent. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung wäre theoretisch der noch verbleibende Durchgangsverkehr verlagerbar, da dann eine funktionierende Alternative zur Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse zur Verfügung steht. Eine beidseitige Abwicklung des verbleibenden Autoverkehrs auf nur noch einem Fahrstreifen und zusätzlich die Einführung von Fussgängerstreifen stellen aber einen sehr einschneidenden Eingriff ins Gesamtverkehrssystem dar. Aufgrund der Erfahrungen mit der Einrichtung der virtuellen Busspur während der Sanierung des Schöneichtunnels, welche in der Spitzenstunde bergwärts zu einer Verkehrsverlagerung von 30 Prozent geführt hat, ist davon auszugehen, dass eine Verlagerung von 40 bis 50 Prozent des Individualverkehrs – was nötig wäre, um das «Rosengarten-Tram» wie gefordert zu realisieren – zum heutigen Zeitpunkt nicht ohne schwerwiegende Probleme umzusetzen wäre.

Es ist deshalb aus Sicht des Stadtrates unumgänglich, Alternativen für den MIV auszuarbeiten, die aufzeigen, wie die mit dem Bau des «Rosengarten-Trams» insbesondere im Abschnitt Bucheggplatz bis Hardbrücke einhergehende Kapazitätseinbusse für den MIV durch eine teil-

weise Verlagerung des MIV (ohne Mehrbelastung der umliegenden Quartiere) gelöst werden kann.

## **K. Gegenvorschlag des Stadtrates**

### **a) Ziele des Stadtrates für die Rosengarten-/Bucheggstrasse**

Der kantonale Richtplan zielt auf eine gesamtverkehrliche Nutzung und eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Hauptstrassen. Er setzt Priorität bei Projekten, die dem homogenen Verkehrsfluss, der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und dem Schutz der Wohnbevölkerung dienen (kantonaler Richtplan, S. 14). Der regionale Richtplan unterstreicht dabei das Kanalisierungsprinzip auf regionale und kantonale Verkehrsachsen und das Prinzip des Kapazitätsausgleichs (regionaler Richtplan, S. 28). Letzteres besagt, dass zusätzlicher Verkehr primär durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen wird und bei Strassenausbauten, auf dem entlasteten Netz flankierende Massnahmen zu treffen sind (S. 6). Der Stadtrat weist sodann in seiner Mobilitätsstrategie und im kommunalen Verkehrsplan (S. 3) auf folgende Doppelaufgabe im Verkehrsbereich hin: «Neben den Entwicklungsaufgaben besteht auch ein grosser Reparaturbedarf. (...) Die Mobilitätsstrategie muss beide Aufgaben – Entwicklung und Reparatur – erfüllen». Mit «Reparatur» im vorstehenden Sinne ist «Stadtreparatur» gemeint, also die Beseitigung oder Anpassung von verkehrlich unbefriedigenden Bauwerken, wie dies beispielsweise mit der geplanten Einhausung der Autobahn in Schwamendingen geschehen soll.

In diesem Sinn gelten für die Rosengarten-/Bucheggstrasse folgende Ziele:

- Entlastungen durch die Westumfahrung und den Ausbau der Nordumfahrung werden gesichert. Dazu sollen in einem ersten Schritt oberirdische, lichtsignalgesteuerte Fussgängerquerungen realisiert werden.
- Änderungen am Verkehrssystem haben keine negativen Auswirkungen auf den Modal Split und führen nicht zu Zusatzbelastungen in den Quartieren; sie werden deshalb mit flankierenden Massnahmen begleitet.
- Trennwirkung im Quartier Wipkingen wird reduziert.
- Der öffentliche Verkehr wird optimal bevorzugt.
- Die «Schnellstrasse» wird im Erscheinungsbild zur Stadtstrasse.
- Die neue Tramlinie gemäss Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» wird realisiert.

### **b) Ausarbeitung eines Vorprojekts für das «Rosengarten-Tram»**

Der Stadtrat will das «Rosengarten-Tram» als 3. Etappe des Tramnetzausbaus nach dem Tram Hardbrücke vorantreiben und die Rosengartenstrasse mittelfristig nachhaltig beruhigen.

Eine Umsetzungsvorlage für ein «Rosengarten-Tram» muss deshalb darauf abzielen, dass ein Projekt ausgearbeitet werden kann, das möglichst gute Chancen hat, umgesetzt werden zu können.

Aus diesen Gründen unterbreitet der Stadtrat einen Gegenvorschlag, der darauf abzielt, dass

- der Eintrag für die geplante Tramverbindung im regionalen Richtplan erstellt werden kann (der Eintrag im regionalen Richtplan ist nicht an die Bedingung vertiefter Untersuchungen geknüpft),
- die übergeordneten kantonalen planerischen Grundlagen beachtet werden und der Kanton in die Planung des «Rosengarten-Trams» miteinbezogen wird,

- der ZVV das Vorhaben als «in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes» betrachten und damit die Finanzierung der Projektierung und Realisierung übernehmen kann,
- eine Lösung für die mit der Realisierung der Tramlinie verbundene Kapazitätseinbusse von 40 bis 50 Prozent für den MIV auf der Rosengarten/Bucheggstrasse gefunden werden kann und dass dabei insbesondere keine Zusatzbelastungen in den Quartieren entstehen,
- die Gesamtkapazität für den MIV nicht erhöht wird,
- die Projektierung Schritt für Schritt und unter Berücksichtigung der dannzumal vorhandenen Rahmenbedingungen erfolgen kann. Dazu sind mit den kommenden Projekten Sanierung Hardbrücke, Fussgängerstreifen Rosengartenstrasse, Bau Einhausung Schwamendingen, Ausbau Nordumfahrung wertvolle Informationen über die möglichen Verlagerungen des Individualverkehrs zu sammeln.

Aus diesen Gründen erscheint es sinnvoll, zunächst ein Vorprojekt auszuarbeiten. Dieses Vorprojekt beinhaltet die geplante Tramlinie und eine Lösung für die durch den Bau der neuen Tramlinie erforderliche teilweise Verlagerung des MIV.

Nach Aufnahme des Vorhabens in den regionalen Richtplan und nach Vorliegen eines Vorprojekts kann darauf hingewirkt werden, dass der ZVV die Tramlinie in die Angebotsplanung aufnimmt und die weitere Finanzierung der Projektierung und Realisierung übernimmt.

Sofern diese Meilensteine erreicht werden können, kann die Projektierung weiter getrieben werden, bis das Projekt schliesslich Bewilligungsreife erlangt.

Hinzuweisen ist schliesslich nochmals auf den Umstand, dass das Vorhaben eine kantonale Achse betrifft und dass derart tiefgreifende verkehrliche Veränderungen nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton realisiert werden können. Die Regierung des Kantons Zürich beabsichtigt bekanntlich, das Strassengesetz zu revidieren. Der aktuelle Entwurf für das revidierte Strassengesetz würde die heute bestehende Planungsautonomie der Städte Zürich und Winterthur im Bereich der Staatsstrassen drastisch einschränken. Der Stadtrat wird sich für die Beibehaltung der bisherigen Planungsautonomie einsetzen. Dies setzt aber voraus, dass die Stadt tatsächlich in der Lage und willens ist, überkommunale Verkehrsprobleme selber anzupacken und zu lösen. Mit dem Gegenvorschlag erbringt die Stadt den Tatbeweis.

Der Stadtrat empfiehlt deshalb, die Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative «Rosengarten-Tram» abzulehnen und dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

#### c) Kosten für die Ausarbeitung eines Vorprojekts «Rosengarten-Tram»

Für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für das «Rosengarten-Tram» für die Strecke Milchbuck–Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Albisriederplatz und die mit der Realisierung der Tramlinie erforderliche teilweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs im Perimeter der geplanten Tramlinie ist ein Kredit von 5,4 Mio. Franken (einschliesslich MwSt) erforderlich.

Die Kosten für die weitere Vertiefung des Projekts bis zur Bewilligungsreife werden auf 40 bis 50 Mio. Franken (einschliesslich MwSt) geschätzt.

Sofern die geplante Tramlinie wie beabsichtigt im regionalen Richtplan aufgenommen wird und der ZVV dieselbe in die Angebotsplanung aufnimmt, würde der ZVV die weitere Finanzierung des Tramprojekts übernehmen.

Für die Projektierung der Massnahmen für die Verlagerung des MIV müsste ein weiterer städtischer Kredit gesprochen werden, der vom Kanton über die an die Stadt zu bezahlende Baupauschale refinanziert würde.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

A. Zuhanden der Gemeinde:

1. Die folgende Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative «Rosengarten-Tram» vom 12. Februar 2008 wird abgelehnt:

*Für die Ausarbeitung eines Tramprojektes für die Strecke Milchbuck–Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Albisriederplatz zuhanden des Kantons wird ein Projektierungskredit von 31 Mio. Franken (einschliesslich MwSt, Preisbasis 1. April 2009) bewilligt.*

2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Rosengarten-Tram» vom 12. Februar 2008 beschlossen:

*Für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für das «Rosengarten-Tram» für die Strecke Milchbuck–Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Albisriederplatz und die mit der Realisierung der Tramlinie erforderliche teilweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs im Perimeter der geplanten Tramlinie werden Ausgaben von 5,4 Mio. Franken (einschliesslich MwSt, Preisbasis 1. April 2009) bewilligt.*

**B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:**

Die Umsetzungsvorlage und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung unterbreitet. Wird die Volksinitiative zurückgezogen, so untersteht der Gegenvorschlag dem fakultativen Referendum.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

**Im Namen des Stadtrates**

**die Stadtpräsidentin**

Corine Mauch

**der Stadtschreiber**

Dr. André Kuy