Stadt Zürich
Stadtrat

Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 4. November 2026

GR Nr. 2026/597

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

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

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

Begründung:

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

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

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

1. Vorbemerkungen

Eine Motion verpflichtet den Stadtrat, dem Gemeinderat innert 24 Monaten nach der Überweisung den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt (Art. 126 lit. a i. V. m. Art. 130 Abs. 1 Geschäftsordnung des Gemeinderats [GeschO GR, AS 171.100]). Hält der Stadtrat die Motion für nicht erfüllbar, entspricht er dem Begehren in anderer Form oder soll auf den Antrag verzichtet werden, legt er dem Gemeinderat einen begründenden Bericht vor (Art. 131 Abs. 1 GeschO GR).

Die Motion fordert den Stadtrat auf, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um mit flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung, mit Optimierungen im öffentlichen und im Veloverkehr sowie weiteren Massnahmen die Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke deutlich vom Ziel-, Quell- sowie vom Binnenverkehr zu entlasten und den

Strassenraum, insbesondere für den Fussverkehr, stadtverträglich umzugestalten. Weiter soll zu diesem Zweck ein umfassender Meinungsbildungsprozess in Gang gesetzt werden.

Die Motion wurde am 13. Januar 2021 dringlich erklärt. Mit Weisung vom 26. August 2020 lehnte der Stadtrat die Motion ab und beantragte die Entgegennahme als Postulat. Dieser Antrag wurde am 27. Januar 2021 abgelehnt und die Motion dem Stadtrat überwiesen. Mit Weisung vom 28. September 2022 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, die Frist zur Erfüllung der Motion um zwölf Monate zu verlängern. Der Gemeinderat stimmte dem Antrag des Stadtrats am 9. November 2022 zu und verlängerte die Frist um zwölf Monate bis zum 27. Januar 2024. Mit Weisung vom 4. Oktober 2023 beantragte der Stadtrat, die Frist zur Erfüllung der Motion um weitere zwölf Monate zu verlängern. Der Gemeinderat stimmte dem Antrag am 15. November 2023 zu und verlängerte die Frist um weitere zwölf Monate bis zum 27. Januar 2025.

Mit Weisung vom 15. Januar 2025 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und die Motion abzuschreiben. Mit Beschluss vom 19. November 2025 stimmte der Rat zu, vom Bericht Kenntnis zu nehmen, die Abschreibung der Motion lehnte er jedoch ab und räumte dem Stadtrat gemäss Art. 131 Abs. 2 GeschO GR eine Nachfrist von zwölf Monaten zur Umsetzung der Motion ein.

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

2. Ausgangslage

Der Stadtrat stützt die Anliegen der Motion. Die stadträumliche Entwicklung der Stadtachse ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, weshalb er im Laufe der Jahre mit verschiedenen Planungen und Projekten nach Lösungen gesucht hat.

Seit der Eröffnung der Westtangente vor über 50 Jahren bestehen Forderungen, die negativen Auswirkungen der als Provisorium ausgebauten Strassenachse zu mildern. Ursprünglich sollte die Verbindung nur so lange in ihrer Funktion bestehen, bis das vormals[1] geplante Autobahn-Ypsilon in der Stadt Zürich realisiert wäre. Die vorgeschlagenen Massnahmen reichten von einer Einhausung oder Überdeckung der Strasse über eine Tieferlegung oder Untertunnelung bis hin zu einer Reduktion der Spuren und damit einer Beruhigung und Entlastung des Verkehrs. Auch alternative Vorschläge wie eine Hoch- oder Luftseilbahn wurden diskutiert. Die Planungen der vergangenen Jahrzehnte konzentrierten sich vorwiegend auf grosse, singuläre

[1] Im Sommer 2023 hat das nationale Parlament das sogenannte Ypsilon aus dem Netzbeschluss (Bundesbeschluss über die Nationalstrassen) gestrichen. Im Februar 2024 passte der Bundesrat die Nationalstrassenverordnung an. Die Verbindung in der Stadt Zürich wurde definitiv aus dem Nationalstrassennetz gestrichen, da dieser Ansatz als nicht mehr zeitgemäss beurteilt wurde. Dies wird in der aktuell zur Vernehmlassung aufliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans nachvollzogen.

Infrastrukturprojekte, die einen umfassenden Planungs-, Projektierungs- und Zeitaufwand erforderten. So lehnte die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich 2010 die Volksinitiative für ein Rosengartentram ab. Auch 2020 wurde die Vorlage zum Verkehrsgesetz mit dem entsprechenden Rahmenkredit für ein Rosengartentram sowie einen Rosengartentunnel für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von der kantonalen Stimmbevölkerung verworfen. Die Autobahnplanung ist mittlerweile obsolet, das Provisorium besteht jedoch weiterhin. Seit der Inbetriebnahme der Westumfahrung 2009 haben sich die Verkehrsbelastung und folglich die negativen Auswirkungen durch den Motorfahrzeugverkehr nicht nennenswert reduziert.

Seit dem erneuten Scheitern eines Grossprojekts 2020 verfolgt der Stadtrat eine Mehrfachstrategie. Dabei werden Projekte und Planungen mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten parallel und stufenweise entwickelt. Alle Vorhaben greifen die Forderungen der vorliegenden Motion auf. Durch den Einsatz verschiedener Zeit- und Umsetzungshorizonte − kurz-, mittel- und langfristig – soll jede dieser Planungen und jedes dieser Projekte schrittweise zur Verbesserung der Situation an der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke beitragen.

Der Gemeinderat hat für eines dieser Projekte bereits den Kredit beschlossen (vgl. GRB Nr. 2025/65, Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Rosengarten- und Bucheggstrasse, Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, neue einmalige Ausgaben).

Andere in der Motion geforderte Massnahmen sind in den Genehmigungsverfahren weit fortgeschritten oder erfordern deutlich mehr Zeit, als es die Fristen zur Bearbeitung einer Motion zulassen. Dazu gehört das Erreichen des gezeichneten Zielbilds einer normalen städtischen Hauptstrasse wie eine Badener-, Winterthurer- oder Birmensdorferstrasse, begleitet durch einen umfassenden Meinungsbildungsprozess.

Ein Konzept zu den flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung wurde in den letzten Jahren erarbeitet. Dieses betrifft nicht nur die Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, sondern das gesamte Stadtgebiet, das vom Durchgangs- und Ausweichverkehr von der überlasteten Nordumfahrung betroffen ist. Der Antrag zum Rahmenkredit zur Planung und Ausführung der flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung wird dem Gemeinderat mit separater Vorlage zum Beschluss unterbreitet.

3. Bericht

Gestützt auf Art. 131 Abs. 1 GeschO GR beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die Motion aus den nachfolgend dargelegten Gründen abzuschreiben. Der begründete und aktualisierte Bericht zeigt auf, inwieweit dem Motionsanliegen bereits entsprochen wurde oder wie die noch offenen Forderungen bearbeitet werden sollen.

3.1 Stand der Planungen

Die in der Motion geforderten Optimierungen der Situation auf der Achse Bucheggstrasse/ Rosengartenstrasse/Hardbrücke sollen primär mit nachfolgenden Planungen und Projekten erreicht werden, die unterschiedliche Umsetzungshorizonte aufweisen und zum Teil bereits weit fortgeschritten sind.

3.1.1 Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse (Bauprojekt Nr. 20074)

Das Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse verfolgt das kurzfristige Ziel, die Barrierewirkung der Strassenachse für den Fuss- und Veloverkehr zu reduzieren. Dazu sind auf Höhe der Lehen- und Wibichstrasse zwei neue, ebenerdige und behindertengerechte Querungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die ebenerdige Querung der Lehenstrasse ist gleichzeitig Teil der Umsetzungsplanung der Velovorzugsrouten. Zudem sollen zwei Busschleusen – eine auf Höhe der Nordstrasse talwärts und eine auf Höhe der Wibichstrasse bergwärts – den Busverkehr durch gezieltes Verkehrsmanagement stärker priorisieren.

Das Projekt ist weit fortgeschritten. Am 3. April 2024 setzte der Stadtrat das Projekt fest. Mit GRB Nr. 2025/65 bewilligte der Gemeinderat die neuen einmaligen Ausgaben.

Das Tiefbauamt reichte am 5. Dezember 2025 den Antrag auf Projektgenehmigung beim kantonalen Amt für Mobilität ein. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 23. September 2026 die Genehmigung des Projekts jedoch verweigert. Der Stadtrat setzt sich weiterhin für eine zügige Realisierung des Projekts ein, weshalb er entschieden hat, gegen den Beschluss des Regierungsrats Beschwerde beim Verwaltungsgericht einzureichen.

Mit diesem Projekt erfüllt der Stadtrat primär die folgenden Anliegen der vorliegenden Motion: Optimierungen für den öffentlichen und den Veloverkehr, Verbesserungen für den Fussverkehr und damit die Förderung des Umsteigens auf umweltverträglichere und platzsparende Verkehrsmittel sowie eine insgesamt stadtverträglichere Gestaltung.

3.1.2 Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Die bundesrechtlichen Vorgaben der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) sind an der Rosengartenachse nicht erfüllt. Deshalb sind Massnahmen zur Strassenlärmsanierung notwendig. Mit Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021 verabschiedete der Stadtrat das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe. Das Konzept beinhaltet u. a. die Prüfung der Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf der Achse Rosengartenstrasse / Bucheggstrasse / Hardbrücke.

Unmittelbar nach der kantonalen Volksabstimmung zum Projekt Rosengartentram / Rosengartentunnel vom 9. Februar 2020 wurde ein Gutachten zur Verhältnismässigkeitsprüfung von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten vom 11. Dezember 2020 kommt zum Schluss, dass Tempo 30 auf der Rosengartenachse[2], unter Vorbehalt der VBZ-Kosten infolge Fahrzeitverlusten, als positiv beurteilt wird.

[2] Rosengartenstrasse: Teilstück Hardbrücke/Röschibachstrasse bis Buchegg-/Lehenstrasse

Bucheggstrasse: Teilstück Lehen-/Rosengartenstrasse bis Bucheggplatz (Bucheggtunnel sowie dazugehörige Tunnelrampe ausgeschlossen)

Nordstrasse: Teilstück Lehensteig bis Rosengartenstrasse

Dass die positive Wirkung von Tempo 30 die Nachteile für den öffentlichen Verkehr überwiegen und sich die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengartenachse als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig erweist, wurde vom Stadtrat mit STRB Nr. 879/2021 vom 1. September 2021 festgestellt. Das Gutachten belegt insbesondere, dass Tempo 30 weder Auswirkungen auf Durchgangsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich (§ 28 Kantonale Signalisationsverordnung [KSigV, LS 741.2]) hat noch Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung (KV, LS 101) verletzt. Entsprechend wurden die notwendigen Unterlagen für die Publikation der angepassten Verkehrsvorschriften zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erstellt.

Mit Verfügung vom 23. Oktober 2023 verweigerte die Kantonspolizei Zürich die Zustimmung für die beabsichtigte Verkehrsanordnung an der Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse. Gegen diese Verfügung rekurrierte die Stadt Zürich, da sie der Auffassung ist, dass keine Zustimmung der Kantonspolizei zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist. Die Sicherheitsdirektion wies den Rekurs der Stadt Zürich mit Entscheid vom 29. April 2024 ab und bestätigte damit die Verfügung der Kantonspolizei vom 23. Oktober 2023. Sie kam insbesondere zum Schluss, dass die Zustimmung der Kantonspolizei nach § 28 KSigV erforderlich und zu Recht verweigert worden sei. Die Stadt Zürich erhob gegen den Entscheid der Sicherheitsdirektion Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich. Mit Urteil vom 20. November 2025 hiess das Verwaltungsgericht die Beschwerde der Stadt Zürich teilweise gut, hob den Entscheid der Sicherheitsdirektion auf und überwies die Sache an den Regierungsrat zum Entscheid. Das Verwaltungsgericht begründet sein Urteil damit, dass die Sicherheitsdirektion mit der Streitsache vorbefasst gewesen sei, weshalb der Regierungsrat (unter Ausstand des Vorstehers der Sicherheitsdirektion) für die Behandlung des Rekurses zuständig sei.

Mit Beschluss vom 23. September 2026 wies der Regierungsrat den Rekurs ab. Der Stadtrat hat nach einer Einschätzung der Erfolgsaussichten entschieden, diesen Beschluss nicht anzufechten. Mit der Umsetzung der Mobilitätsinitiative per 1. Juni 2026 liegt die Zuständigkeit für die Anordnung von Tempo 30 auf überkommunal klassierten Strassen bei der Kantonspolizei. Die Stadt wird nun das weitere Vorgehen prüfen. Tempo 30 als wirkungsvolle Massnahme gegen Lärm auf dieser vielbefahrenen Strecke bleibt weiterhin das Ziel.

Mit der Einführung von Tempo 30 beabsichtigt der Stadtrat die Erfüllung der folgenden Anliegen der Motion: Primär das Erreichen einer Reduktion der Lärmimmissionen und eine bessere Einhaltung der Lärmgrenzwerte; sekundär das Erzielen von Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und damit die Förderung des Umsteigens auf umweltverträglichere und platzsparende Verkehrsmittel mittels Förderung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden.

3.1.3 Flankierende Massnahmen zum Ausbau Nordumfahrung

Die Stadt Zürich möchte die durch den Ausbau der Nordumfahrung gewonnene Kapazität nutzen, um den überkommunalen Durchgangs- sowie einen Teil des Quell- und Zielverkehrs wieder auf den Zürcher Autobahnring entsprechend seiner Netzfunktion zu verlagern. Gleichzeitig sollen potenzielle negative Auswirkungen des Ausbaus der Nordumfahrung verhindert werden. So wäre ohne städtische Gegenmassnahmen mittel- bis langfristig eine erneute Zunahme

des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs zu erwarten. Namentlich würde die damit einhergehende Kapazitätserweiterung der Strassen auf dem Stadtgebiet voraussichtlich zu einem Modal-Shift in Form der Verlagerung des öffentlichen Verkehrs auf den MIV führen.

Die Verlagerung des überkommunalen Durchgangsverkehrs und eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs auf die ausgebaute Nationalstrasse A1 entspricht übergeordneten, richtplanerischen sowie strategischen Vorgaben und trägt mit Blick auf dessen negative Auswirkungen in vielerlei Hinsicht massgeblich zu einer Entlastung der Stadtbevölkerung sowie einer qualitätsvollen Innenentwicklung bei.

Unter der Leitung des Tiefbauamts und der Dienstabteilung Verkehr wurde ein ganzheitliches Konzept zu flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung zwecks Verlagerung des überkommunalen Durchgangsverkehrs und des Ziel- und Quellverkehrs erarbeitet. Die flankierenden Massnahmen erfolgen hauptsächlich in Form von steuerungstechnischen Massnahmen wie der Anpassung von Lichtsignalanlagen, Spuranpassungen (Abbau, Verschmälerung usw.), Anpassungen von Abbiegebeziehungen sowie baulichen Anpassungen des Strassenraums.

Die Umsetzung der flankierenden Massnahmen soll stadtweit und in zwei aufeinander abgestimmten Etappen erfolgen.

Etappe 1:

In der 1. Etappe werden punktuell hauptsächlich steuerungstechnische Massnahmen an bestehenden Lichtsignalanlagen oder kleinere Markierungsanpassungen umgesetzt. Die 1. Etappe soll bis zur Fertigstellung des Ausbaus der Nordumfahrung auf je drei Fahrstreifen pro Richtung Anfang 2028 realisiert werden. Damit soll die bereits erfolgte Teileröffnung der Nordumfahrung in Richtung Westen flankiert werden. Der Fokus der Massnahmen liegt auf der Verlagerung des überkommunalen Durchgangsverkehrs auf die A1.

Etappe 2:

Die 2. Etappe sieht die Umsetzung weitergehender und die Verfestigung bereits zuvor umgesetzter flankierender Massnahmen bis zur vollständigen Inbetriebnahme der erweiterten Nordumfahrung vor. Diese erfolgt voraussichtlich bis 2031, nach dem Abschluss der aktuell in Planung befindlichen Pannenstreifenumnutzung Zürich-Ost.

Die Massnahmen dieser Etappe fokussieren neben der Reduktion des überkommunalen Durchgangsverkehrs auf die Verlagerung eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs. Die Massnahmen erfolgen teilweise nicht nur punktuell, sondern in zusammenhängenden Perimetern.

Das gesamte Konzept umfasst insgesamt rund 30 Massnahmen. Für die Umsetzung sind das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (Tiefbauamt) sowie das Sicherheitsdepartement (Dienstabteilung Verkehr) gemeinsam zuständig. In einem Monitoringkonzept werden geeignete Methoden definiert, um die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen zu überprüfen.

Das Konzept zu den flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung wird dem Stadtrat mit separater Vorlage zum Beschluss unterbreitet. Mit diesem wird der Stadtrat den notwendigen Rahmenkredit beim Gemeinderat beantragen.

Mit diesem Projekt erfüllt der Stadtrat primär die folgenden Anliegen der vorliegenden Motion:

Flankierende Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung, Optimierungen im öffentlichen Verkehr sowie im Veloverkehr, die Entlastung vom Durchgangs- und soweit möglich vom Ziel- und Quellverkehr, das Ermöglichen einer umwelt-, klima- und stadtverträglicheren Mobilität, Einhaltung der Luft- und Lärmgrenzwerte, Voraussetzungen schaffen zur Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel und damit bessere Anbindung der Quartiere Höngg und Wipkingen oder der Achse Hohlstrasse an den Bahnhof Hardbrücke.

3.1.4 Neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse

Der in der Motion geforderte umfassende Meinungsbildungsprozess für eine stadtverträgliche Umgestaltung wird im Rahmen eines neuen Planungsprozesses geführt. Dazu hat das Tiefbauamt unter Einbezug unterschiedlicher Interessensgruppen innerhalb und ausserhalb der städtischen Verwaltung einen neuen Planungsprozess entwickelt.

Der ursprünglich in Abstimmung mit den Stakeholderinnen und den Stakeholdern entwickelte Prozess − der «Dialogprozess Zukunft Rosengarten» − musste nach der Kürzung des Budgets 2026 durch den Gemeinderat (GRB Nr. 5539/2025) angepasst werden. Bereits im Rahmen des Prozessdesigns wurde die organisierte Öffentlichkeit in Form einer Spurgruppe im Sinne des geforderten Meinungsbildungsprozesses eingebunden. Nicht alle Stakeholderinnen und Stakeholder folgten der Einladung zur Teilnahme in der Spurgruppe, was durch das anschliessende Öffnen der Mitwirkung mittels Dialogveranstaltungen kompensiert werden sollte. Die Budgetkürzung führte dazu, dass die geplanten Dialogveranstaltungen mit erweiterter Beteiligung von Interessensgruppen und der breiten Bevölkerung nicht wie geplant 2026/27 stattfinden können.

Die unmittelbare Anpassung des Vorgehens mit reduzierten Mitteln sieht nun Folgendes vor: Gestützt auf das ursprünglich entwickelte Vorgehen findet in einer ersten Phase eine stadtinterne Fachplanung statt. Unter Einbezug verschiedener städtischer Dienstabteilungen wird mit einem interdisziplinären externen Fachteam eine Auslegeordnung für unterschiedliche Szenarien erarbeitet. Dies dient − vorbehältlich der künftigen Genehmigung des Budgets − als Basis für den Einbezug weiterer Interessensgruppen in einer nachfolgenden Phase der Mitwirkung.

Die konkrete Ausgestaltung und der Umfang der anschliessenden Mitwirkung werden im Verlauf der Fachplanungsphase definiert. Im Rahmen der Fachplanung sind vier Workshops vorgesehen; einer davon hat vor den Sommerferien stattgefunden. Die Erkenntnisse aus Fachplanung und Mitwirkung dienen als Basis für das Formulieren einer Entwicklungsstrategie für die Achse Bucheggstrasse / Rosengartenstrasse / Hardbrücke. Die nötigen Folgeschritte, mit Fristen und Zuständigkeiten, werden in einer Agenda festgehalten.

Über die letzten Jahre erreichte kein Grossprojekt am Rosengarten eine Mehrheit. Selbst vermeintlich «kleine» Projekte benötigen zunehmend längere Genehmigungsphasen. Die umfassende Neubetrachtung und die Diskussion einer stadtverträglichen Umgestaltung, die von allen bzw. einer Mehrheit der Stakeholderinnen und Stakeholder getragen und am Schluss dem

Kanton zur Genehmigung unterbreitet werden muss, verlangt nach einem abgestuften Prozess. Auch ist eine stadtweite Einordnung nötig, da die Rosengartenachse im Zusammenspiel mit anderen städtischen Vorhaben und Entwicklungsabsichten (z. B. Stadtraum Hauptbahnhof 2050) steht. Mit den flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung wird keine Reduktion der Verkehrsbelastung, die heute bei über 50 000 Motorfahrzeuge pro Tag liegt, erreicht, die eine zweistreifige Hauptverkehrsstrasse ermöglichen würde. Die maximale Verkehrsbelastung von innerstädtischen zweistreifigen Hauptverkehrsstrassen liegt bei 20 000–25 000 Motorfahrzeuge pro Tag. Die Rosengartenachse hat auch in der Netzentwicklungsstrategie 2040 der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) (vgl. STRB Nr. 3740/2023) eine wichtige Funktion. Ob und wie diese Linienführung für eine neue Tramlinie realisiert werden kann, bleibt nach der Volksabstimmung 2020 offen und verlangt nach Antworten. Auch dazu soll der neue Planungsprozess Erkenntnisse bringen und die Meinungsbildung ermöglichen.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass ein nächstes singuläres Infrastrukturgrossprojekt analog den Entscheiden zum Rosengarten von 2010 und 2020 erneut zum Scheitern verurteilt wäre. Daher ist eine tragfähige Entwicklungsstrategie und ein neues, integrales und konsolidiertes Zielbild für die Rosengartenachse sorgfältig herzuleiten und breit abzustützen. Dies erfordert die Auseinandersetzung aller Stakeholderinnen und Stakeholder mit dem Thema − einen umfassenden Meinungsbildungsprozess − und damit mehr Zeit als es die Fristen einer Motion zulassen. Konkrete Massnahmen sind aus einer konsolidierten Entwicklungsstrategie abzuleiten und für bauliche Massnahmen entsprechende Bauprojekte im Rahmen der üblichen Verfahren zu erarbeiten. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Vorlegen einer kreditschaffenden Weisung dafür nicht möglich. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Fachplanung kann ein umfassender Meinungsbildungsprozess gestartet werden, um eine konsolidierte Entwicklungsstrategie zu erarbeiten.

Mit diesen Planungen und Massnahmen erfüllt der Stadtrat primär die folgenden Anliegen der vorliegenden Motion: umfassender Meinungsbildungsprozess, Konsolidieren eines Zielbilds, stadtverträgliche Umgestaltung (integral betrachtet), Einhaltung der Luft- und Lärmgrenzwerte, Beachtung von Sozialverträglichkeit ohne negative Auswirkungen durch Gentrifizierung, Fördern des Umsteigens auf umweltverträglichere und platzsparende Verkehrsmittel, bessere Anbindung der Quartiere Höngg und Wipkingen oder der Achse Hohlstrasse an den Bahnhof Hardbrücke.

4. Bericht und Abschreibung

Der Stadtrat unterstützt die inhaltlichen Anliegen der Motion. Er verfolgt diese im Rahmen von verschiedenen Projekten und Planungen mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten. Im Zusammenspiel tragen diese Planungen und Projekte schrittweise zur Erfüllung der Motion bei. Die erforderlichen Kredite werden entsprechend den kreditrechtlichen Vorgaben in der jeweils zuständigen Kompetenz beantragt. Eine kreditschaffende Weisung für alle Projekte und Planungen, wie von der Motion gefordert, ist innert der Fristen zur Erfüllung einer Motion nicht umsetzbar und zudem nach Ansicht des Stadtrats auch nicht zweckmässig. Er setzt auf eine Mehrfachstrategie betreffend Projekttypen und Umsetzungshorizonte, wie vorstehend dargelegt.

Seit dem jüngsten Bericht des Stadtrats zur vorliegenden Motion mittels Weisung GR Nr. 2025/9 wurden diese Planungen und Projekte vorangetrieben: Die neuen einmaligen Ausgaben für das Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse wurden inzwischen vom Gemeinderat bewilligt. Das Strassenbauprojekt wurde dem Kanton zur Genehmigung eingereicht. Die Verweigerung der Genehmigung durch den Regierungsrat wird im Rechtsmittelverfahren angefochten. Der Rahmenkredit zur Planung und Ausführung flankierender Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung wird dem Stadtrat und dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Der neue Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung wurde justiert und eine Fachplanung im Workshopverfahren läuft. Das Verfahren zur Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit ist weiterhin hängig.

Aus den dargelegten Gründen beantragt der Stadtrat die Abschreibung der Motion. Berichte unterstehen gemäss Art. 37 lit. h GO nicht dem Referendum.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Unter Ausschluss des Referendums:

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-Fraktion und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke wird abgeschrieben.**

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

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter