

Zürich, 10. Juni 2009

Medienmitteilung

Volksinitiativen zur Rosengartenstrasse: Gegenvorschläge des Stadtrates

Der Stadtrat legt dem Gemeinderat zuhanden der Gemeinde je einen Gegenvorschlag zu den Volksinitiativen «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» und «Rosengartentram» vor, die am 12. Februar 2008 eingereicht worden sind.

1. Bedeutung der Rosengartenstrasse

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

2. Ziele des Stadtrates für die Rosengarten-/Bucheggstrasse

- Die Entlastungen durch die Westumfahrung und den Ausbau der Nordumfahrung sind zu sichern. In einem ersten Schritt soll dies mit oberirdischen, lichtsignalgesteuerten Fussgängerquerungen geschehen.
- Änderungen am Verkehrssystem dürfen den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nicht erhöhen und nicht zu Zusatzbelastungen in den Quartieren führen. Deshalb braucht es flankierende Massnahmen.
- Die Trennwirkung im Quartier Wipkingen wird reduziert.
- Der öffentliche Verkehr wird optimal bevorzugt.

- Die «Schnellstrasse» erhält den Charakter einer Stadtstrasse mit den entsprechenden Ausprägungen.
- Die neue Tramstrecke Bucheggplatz – Hardbrücke – Albisriederplatz gemäss Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» wird umgesetzt.

3. Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West», Ablehnung und Gegenvorschlag

Am 12. Februar 2008 wurde bei der Stadtkanzlei die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» eingereicht. Der Stadtrat wird darin beauftragt, mit einem Projektierungskredit von 3 Millionen Franken ein Projekt mit organisatorischen und baulichen Massnahmen auf der Buchegg- und Rosengartenstrasse den MIV quartierverträglich zu gestalten. Die Initiative geht davon aus, dass der Anteil des MIV auf die Hälfte reduziert werden könne, indem 20 Prozent auf die Westumfahrung, weitere 20 Prozent auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und 10 Prozent auf den Fuss- und Veloverkehr umgelagert würden.

3.1. Beurteilung der in der Initiative geforderten Sofortmassnahmen

Die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» fordert auf der bestehenden Strassenfläche zwischen Milchbuck und Escher-Wyss-Platz in beide Richtungen je eine durchgehende Busspur und zusätzlich oberirdische Fussgängerquerungen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse.

80 Prozent des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse sind Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, also hausgemacht. Die erwartete Reduktion des Verkehrs mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels beträgt lediglich etwa 10 Prozent. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung könnte theoretisch der noch verbleibende Durchgangsverkehr verlagert werden, 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.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die verlangten Sofortmassnahmen eine grossräumigere Beurteilung erfordern, auch für die Bereiche, in denen Ausweichverkehr zu erwarten wäre. Er geht davon aus, dass eine Verlagerung von 40 bis 50 Prozent des Individualverkehrs – was nötig wäre, um die Volksinitiative umzusetzen – zum heutigen Zeitpunkt nicht ohne schwerwiegende Probleme machbar wäre, namentlich nicht ohne eine deutliche Mehrbelastung anderer Strassen. Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat die Initiative ab und unterbreitet einen Gegenvorschlag, der die realisierbaren Massnahmen der Initiative beinhaltet.

3.2. Gegenvorschlag des Stadtrates

Eine Entlastung entlang der Rosengartenstrasse kann gemäss Modellrechnungen die Ausweichrouten in den Quartieren stark belasten. Deshalb erachtet es der Stadtrat nicht als zielführend, den Autoverkehr kurzfristig und ohne weitergehende flankierende Massnahmen in dem von der Initiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» geforderten Ausmass zu reduzieren oder zu verlagern. Der Stadtrat möchte einen pragmatischen Weg einschlagen und mittels Verkehrsregelungsanlagen und zwei neuen Fussgängerstreifen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse die vorstehend definierten Ziele erreichen. Verkehrsregelungsanlagen bieten Chancen: Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Einrichtung von ebenerdigen Fussgängerquerungen, Veränderung der Gestaltung und Wahrnehmung der heutigen Schnellstrasse, Schmälerung der Trennwirkung, Reaktionsmöglichkeiten auf stattfindende Verkehrsreduktionen zum Schutz der Bevölkerung und zur Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll so schnell wie möglich geschehen, um schrittweise auf die Veränderungen durch die Westumfahrung, die Sanierung Hardbrücke und den Ausbau der Nordumfahrung reagieren zu können. Dazu ist ein umfassendes Verkehrsmonitoring nötig, mit dem man Chancen und Risiken von Verkehrsverlagerungen ausmachen und eventuelle Ausweichrouten des Verkehrs beobachten kann.

Das Tiefbauamt erarbeitete bereits 2005 ein Projekt, das diese Strategie beinhaltet und somit auch Teile der geforderten Massnahmen umsetzt:

Mit Verkehrsregelungsanlagen wird der heute bestehende Stauraum aus der Rosengartenstrasse in weniger sensible Bereiche (Hardbrücke und Hirschwiesen-

tunnel) verlagert. Die VBZ-Busse werden auf einer separaten Busspur auf der Hardbrücke zur Rosengartenstrasse geführt, ihnen wird an den Verkehrsregelungsanlagen Priorität eingeräumt. Für die Busspur auf der Hardbrücke sind Anpassungen an der Fussgänger-Passerelle Röschibachstrasse nötig (Stützen und Tragwerk). Zwei Fussgängerstreifen auf der Höhe der Nord- und Wibichstrasse ermöglichen den Fussgänger(innen) eine ebenerdige Querung. Dies mindert die Trennwirkung der Strasse. Mit diesen Massnahmen lässt sich die Quartierverträglichkeit ein Stück weit verbessern. Das Projekt ist bereits weitgehend entwickelt. Es muss noch öffentlich aufgelegt und dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet werden.

Ergänzend ist es aus Sicht des Stadtrates angezeigt, als schnelle Lärmschutzmassnahme bestehende Lücken zwischen den Gebäuden in der Rosengarten-/Bucheggstrasse in einfacher Art und Weise mittels Lärmschutzwänden zu schliessen. Eine umfassende Lärmsanierung, die auch den städtebaulichen Ansprüchen besser genügt, kann später im Zusammenhang mit einem mittel- bis langfristigen Projekt realisiert werden.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat zuhanden der Gemeinde, die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» vom 12. Februar 2008 abzulehnen und folgenden Gegenvorschlag zu beschliessen:

Es wird ein Projektierungskredit von 2,03 Mio. Franken (einschliesslich MwSt) bewilligt, um ein Projekt auszuarbeiten, das zwei neue Fussgängerstreifen mit Verkehrsregelungsanlagen in der Rosengartenstrasse auf der Höhe Wibich- bzw. Nordstrasse, eine Verkehrsregelungsanlage auf Höhe Hardbrücke/Rosengartenstrasse zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Anpassungen an der Fussgängerpasserelle Röschibachstrasse und Lärmschutz-Sofortmassnahmen in der Rosengarten-/Bucheggstrasse beinhaltet.

4. Volksinitiative «Rosengarten-Tram», Umsetzungsvorlage, Ablehnung und Gegenvorschlag

Die ebenfalls am 12. Februar 2008 bei der Stadtkanzlei eingereichte Volksinitiative «Rosengarten-Tram» beauftragt den Stadtrat, zuhanden des Kantons ein Tramprojekt für die Strecke Milchbuck – Bucheggplatz – Escher-Wyss-Platz – Albisriederplatz auszuarbeiten. Der Stadtrat solle sich beim Kanton für die Realisierung des Projekts bis längstens zehn Jahre nach Abschluss der Projektierungsarbeiten einsetzen.

Am 12. November 2008 erteilte der Gemeinderat dem Stadtrat den Auftrag, eine Umsetzungsvorlage zur Initiative auszuarbeiten, mit der ein Projektionskredit für das «Rosengarten-Tram» beantragt wird. Der ausdrückliche Wunsch der Mehrheit des Gemeinderates war, bei der Projektierung die teilweise Verlagerung des Individualverkehrs im Perimeter der geplanten Tramlinie nicht zu untersuchen.

4.1. Liniennetzstudie der VBZ

Mit der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» haben die Verkehrsbetriebe im Juli 2006 dargelegt, wie sich das Tramnetz zur Bewältigung der künftigen Nachfrage entwickeln soll.

Kernelemente der Liniennetzstudie sind direkte Tramverbindungen zwischen den Entwicklungsgebieten Zürich-Nord und Zürich-West bzw. Süd sowie eine Entlastung der überlasteten Tramlinien und Strassen im Zentrum. Ausser mit dem Tram Zürich-West und dem geplanten Tram Hardbrücke sollen diese Ziele schwerge-
wichtig mit zwei neuen Tramlinien über die Rosengartenstrasse erreicht werden. Für die Tramstrecke Bucheggplatz – Hardbrücke – Albisriederplatz sieht die Studie den Bau 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.

Die Tramlinie Milchbuck – Bucheggplatz – Hardbrücke – Albisriederplatz, das «Rosengarten-Tram», ist ein Kernelement der Weiterentwicklung des Zürcher Tramnetzes. Derzeit fehlt allerdings noch ein Eintrag für ein «Rosengarten-Tram» im regionalen Verkehrsrichtplan. 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 Tramlinien in der Innenstadt entlasten. Dem Stadtrat liegt viel daran, diese für die gesamte städtische Verkehrsinfrastruktur äusserst wichtige Tramtangente voranzutreiben.

Im regionalen Richtplan ist heute schon das «Tram Hardbrücke» eingetragen, die Verlängerung der Linie 8. Derzeit wird eine Vorstudie dazu erarbeitet. Diese neue Tramlinie wird vom ZVV unterstützt, und sie ist auch im Agglomerationsprogramm des Bundes (als Vorhaben in zweiter Priorität) enthalten. Die Realisierung des «Tram Hardbrücke» ist ab 2015 vorgesehen.

Unter der Federführung des Tiefbauamtes haben die betroffenen städtischen Ämter die Machbarkeit eines «Rosengarten-Trams» geprüft. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurde vorausgesetzt, dass das «Tram Hardbrücke» bereits besteht.

Die Kosten für die Realisierung des «Rosengarten-Trams» werden auf rund 380 Millionen Franken geschätzt, wobei diese Schätzung aufgrund der kurzen gesetzlichen Fristen nur sehr grob sein kann, mit einer Schwankung von möglichen 40 Prozent nach unten und oben. Das Kostendach für den nötigen Projektkredit beträgt 31 Millionen Franken.

4.2. Beurteilung der verkehrlichen Aspekte

Mit dem Bau eines Tram-Eigentrassees 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.

Analog zu den Ausführungen in 3.1. geht der Stadtrat davon aus, 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» einhergehende Kapazitätseinbusse für den MIV durch eine teilweise Verlagerung des MIV gelöst werden kann, ohne die umliegenden Quartiere zusätzlich zu belasten.

4.3. Gegenvorschlag des Stadtrates

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, ein Projekt auszuarbeiten, das möglichst gute Chancen hat, umgesetzt zu werden.

Deshalb unterbreitet der Stadtrat einen Gegenvorschlag mit dem Ziel, dass

- der Eintrag für die geplante Tramverbindung im regionalen Richtplan erstellt werden kann,
- 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 dann-
zumal vorhandenen Rahmenbedingungen erfolgen kann. Dazu sind mit
den kommenden Projekten Sanierung Hardbrücke, Fussgängerstreifen
Rosengartenstrasse, Bau Einhausung Schwamendingen, Ausbau Nord-
umfahrung 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 Vorprojektes 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, lässt sich die Projektierung weiterfüh-
ren, bis das Projekt schliesslich Umsetzungsreife erlangt.

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

4.4. Kosten für die Ausarbeitung eines Vorprojektes «Rosengarten-Tram»

Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für das «Rosengarten-Tram» für die
Strecke Milchbuck – Bucheggplatz – Escher-Wyss-Platz – Albisriederplatz und die
mit der Realisierung der Tramlinie erforderliche teilweise Verlagerung des motori-
sierten Individualverkehrs im Perimeter der geplanten Tramlinie ist ein Kredit von
5,4 Millionen Franken erforderlich.

Die Kosten für die weitere Vertiefung des Projektes bis zur Bewilligungsreife wer-
den auf 40 bis 50 Millionen Franken geschätzt.

Sofern die geplante Tramlinie wie beabsichtigt in den regionalen Richtplan aufge-
nommen wird und der ZVV die Linie in seine Angebotsplanung integriert, würde
der ZVV die weitere Finanzierung des Tramprojektes übernehmen.

4.5. Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Rosengarten-Tram»

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich der Antrag des Stadtrates an den Gemeinderat zuhanden der Gemeinde als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Rosengarten-Tram» vom 12. Februar 2008:

Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes 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.

5. Ausgewogenes Gesamtpaket

Die Gegenvorschläge des Stadtrates zu den beiden Initiativen bilden ein ausgewogenes und realisierbares Gesamtpaket. Der Stadtrat ist überzeugt, dass es – Schritt für Schritt umgesetzt –, kurz-, mittel- und langfristig zu einer Verbesserung der belastenden Situation am Rosengarten führen würde.