

Zürich, 10. Juni 2009

Medienmitteilung

Wortlaute der beiden Rosengarten-Initiativen vom 12. Februar 2008

Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» vom 12. Februar 2008

Am 12. Februar 2008 wurde bei der Stadtkanzlei die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» mit folgendem Wortlaut eingereicht:

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

Der Stadtrat wird beauftragt mit einem Projektierungskredit von 3 Millionen Franken ein Projekt mit organisatorischen und baulichen Massnahmen zur Erzielung eines quartierverträglichen motorisierten Individualverkehrs auf der Buchegg- und Rosengartenstrasse in Zürich zuhanden des Kantons zu erarbeiten. Integrierter Bestandteil ist je Richtung eine separate Busspur auf der bestehenden Strassenfläche zwischen Milchbuck und Escher-Wyss-Platz.

Begründung:

Versprechen 1 (1985): Mit der Eröffnung der Nordumfahrung wurde von den Behörden versprochen, die Rosengartenstrasse zu entlasten.

Versprechen 2 (1985): Auch mit der Eröffnung des Milchbucktunnels wurde eine Reduktion des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse versprochen.

Versprechen 3 (2009): Die stark frequentierte Durchgangssachse wird auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels hin beruhigt werden (RR H. Hofmann 17. Juli 1993).

Geschehen ist bis heute nichts. Jetzt sind Taten gefordert.

Auch Unterstrass und Wipkingen brauchen dringend auf die Eröffnung des Üetlibergtunnels flankierende Massnahmen. Wie während der Sanierung des Schöneichtunnels bewiesen wurde, genügen zwei Spuren für die Bewältigung des notwendigen Verkehrs.

Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels 2009 lässt sich der Durchgangsverkehr mit einem umfangreichen und koordinierten Massnahmenpaket auch für die Stadtquartiere Unterstrass und Wipkingen stark reduzieren:

- Lastwagentransitverbot
- Generelles Fahrverbot für Lastwagen zwischen 19.00 und 7.00 Uhr
- Verkehrsleitung des Transitverkehrs auf die Umfahrung
- Verkehrsleitung des Ziel-/Quellverkehrs von und nach Stadtrandnähe auf die Umfahrung
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30
- Verbesserung der Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten für das Gewerbe
- Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen an den Kreuzungen Langacker-, Grebelacker-, Wibich-, Lehen-, Nord- und Röschibachstrasse
- Verbesserung der Fuss- und Velowege entlang und quer der Westtangente
- Ausbau des ÖV mit Tramtangente und Busvorläuferbetrieb auf eigenen Spuren
- Abklassierung zu städtischer Verbindungsstrasse

Mit diesen Massnahmen kann der MIV-Anteil auf die Hälfte reduziert werden, indem 20 Prozent auf die Umfahrung, weitere 20 Prozent auf den ÖV und 10 Prozent auf den Fuss- und Veloverkehr umgelagert werden.

Volksinitiative «Rosengarten-Tram», vom 12. Februar 2008

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.