

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 6. Februar 2014

Rosengarten-/Bucheggstrasse, Abschnitt Wipkingerbrücke bis Langackerstrasse, Busbevorzugung mit Lichtsignalanlagen als Sofortmassnahme, Objektkredit

Ausgangslage

Die Rosengartenstrasse wurde 1972 als Bestandteil der so genannten Westtangente mit je zwei Fahrspuren pro Richtung als provisorische Verbindung zwischen den bestehenden Autobahnen A1 Richtung Limmattal und Winterthur sowie der A3 Richtung Chur in Betrieb genommen. Mit der Eröffnung sollten zudem die prekären Verkehrsverhältnisse für die Zufussgehenden, den öffentlichen Verkehr und den Autoverkehr verbessert werden. Nach Fertigstellung des Autobahnringes um Zürich sollte sie eine leistungsfähige Quartierverbindung bleiben. Entgegen dieser Zielsetzung nimmt die Rosengartenstrasse jedoch zum heutigen Zeitpunkt nach wie vor auch weiträumigere Funktionen wahr. Die Auswirkungen, welche die dadurch sehr hoch belastete innerstädtische Strasse auf das unmittelbar angrenzende Wohngebiet hat, sind schwerwiegend. Die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sind durch die Trennwirkung und die Lärmimmissionen, die über dem Alarmwert liegen, massiv beeinträchtigt. Zudem wird auch der öffentliche Verkehr durch die häufigen Stausituationen in der Zirkulation beeinträchtigt.

In den vergangenen Jahren wurden diverse Vorstösse für eine Verbesserung der Situation eingereicht. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung hat die Baudirektion des Kantons Zürich entsprechende Massnahmen an der Rosengartenstrasse abgelehnt. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich wurde daraufhin vom damaligen Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beauftragt, weitere verkehrliche Optimierungsmöglichkeiten zu suchen. Zielsetzung war die Aufhebung bzw. Reduzierung der Trennwirkung der Strasse, das Angleichen des Erscheinungsbilds der Schnellstrasse an dasjenige einer städtischen Strasse, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Sicherung der zu erwartenden Entlastungen durch die Westumfahrung.

Die städtische Verkehrsstudie «Erschliessungskonzept Quartier Wipkingen» aus dem Jahr 2005 zeigt auf, dass bergwärts der Hirschwiesentunnel das eigentliche Nadelöhr ist. Er vermag den Verkehr von der Hardbrücke und vom Bucheggplatz in Richtung Autobahn nicht zu bewältigen. Dies führt zu Rückstau auf der gesamten Rosengartenstrasse. Talwärts führt das unkontrollierte Zufließen des Verkehrs von der Autobahn her zu massiven Beeinträchtigungen des folgenden Knotensystems in der Stadt, da es den hohen Zufluss nicht aufnehmen kann. Die Rosengartenstrasse wird dadurch auch in dieser Richtung zum unerwünschten Rückstauraum mitten im sensiblen Siedlungsraum. In der erwähnten Studie wird vorgeschlagen, mittels Verkehrsregelungsanlagen und neuer Busbevorzugung die Situation betrieblich zu optimieren und die Stauräume neu anzuordnen.

Im Jahr 2008 wurde die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» eingereicht. Diese verlangte Busspuren und Fussgängerübergänge auf der Rosengartenstrasse, welche zu einer Kapazitätseinbusse von rund 50 Prozent geführt hätten. Der Stadtrat unterbreitete dem Gemeinderat im Jahr 2009 einen Gegenvorschlag. Der Gemeinderat hat diesem zugestimmt und einen Projektierungskredit von 2,03 Millionen Franken für die Ausarbeitung eines Projekts bewilligt (GRB Nr. 327 von 7. Juli 2010, GR Nr. 2009/249). Das Projekt sollte zwei neue Fussgängerstreifen mit Verkehrsregelungsanlagen in der Rosengartenstrasse auf Höhe Wibich- bzw. Nordstrasse, eine Verkehrsregelungsanlage auf Höhe Hardbrücke / Rosengartenstrasse zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Anpassungen an der Passe-

relle Röschibachstrasse und Lärmschutz-Sofortmassnahmen in der Rosengarten-/Bucheggstrasse beinhalten.

Für den Lärmschutz sind teilweise Wände auf Privatgrund zum Schutz der dahinterliegenden Liegenschaften vorgesehen. Diese Projektierung muss in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern erfolgen. Mit der geplanten Busbevorzugung wird die Strasse im Sinn der Lärmschutzverordnung (LSV; 814.41) nur unwesentlich geändert, sodass keine Verpflichtung zur gleichzeitigen Lärmsanierung besteht. Die Lärmschutzmassnahmen werden separat projektiert und festgesetzt sowie die Ausgaben gesondert bewilligt. Die direkt an der Rosengartenstrasse liegenden Gebäude wurden vor Jahren bereits mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

Die zuständigen städtischen und kantonalen Ämter haben das vom Stadtrat und vom Gemeinderat vorgeschlagene Projekt im Jahr 2010 in einer weiteren gemeinsamen Grundlagenstudie vertieft («S10/11/22 [ehemalige Westtangente] – Gesamtverkehrliche Betrachtung», Studie des Tiefbauamts der Stadt Zürich und des Amts für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich aus dem Jahr 2010). Die wesentlichen Erkenntnisse daraus sind: Für eine nachhaltige verkehrliche Verbesserung des Systems muss bei der Einfahrt Röschibachstrasse eine Verkehrssteuerung mit Busbevorzugung erfolgen, auf Höhe Wibichstrasse eine Lichtsignalanlage in Richtung Limmat zur Dosierung des Verkehrs stehen und die Einfahrt vom Bucheggplatz in den Hirschwiesentunnel verhindert werden.

Die derzeit baustellenbedingt eingerichtete provisorische Bus- und Taxispur stadteinwärts wird mit dem Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgehoben werden.

Auflageprojekt, Berücksichtigung der Begehren und Teilprojektfestsetzung

Auflageprojekt

Die im Sinne des Projektierungsauftrags des Gemeinderats für die Rosengartenstrasse vorgesehenen Massnahmen wurden nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) mit Planaufgabe vom 31. August 2012 bis 1. Oktober 2012 nach § 16 StrG öffentlich aufgelegt. Innerhalb der Auflagefrist sind keine Einsprachen eingegangen. Das Auflageprojekt sieht auf Höhe Nord- und Wibichstrasse zwei neue Fussgängerübergänge vor. Die bestehenden Personenunterführungen Nord-, Lehen- und Wibichstrasse bleiben weiterhin bestehen. Die Busspur auf der Hardbrücke wird vom Sihlquai bis zur Röschibachstrasse verlängert und bei der Einfahrt Röschibachstrasse wird eine Lichtsignalanlage mit Busschleuse eingerichtet. Aufgrund dieser Massnahmen muss der Brückenpfeiler der Passerelle Röschibachstrasse zugunsten der zusätzlichen Fahrspur entfernt werden. Dies bedingt einen teilweisen Ersatz der Passerelle Röschibachstrasse. In der Bucheggstrasse, Abschnitt Rosengartenstrasse / Bucheggtunnel, werden vier Fahrspuren den heute gängigen Normen angepasst. Die 5. Fahrspur (Abbiegespur bergwärts auf den Bucheggplatz) wird dem neuen Verkehrsregime angepasst. Im Einmündungsbereich der Wibichstrasse werden Trottoirüberfahrten erstellt. Im Abschnitt Guggach- bis Langackerstrasse wird das Einbiegen vom Bucheggplatz in den Hirschwiesentunnel durch eine Sicherheitslinie unterbunden und dadurch der Verkehrsfluss vom Bucheggtunnel in den Hirschwiesentunnel optimiert. Weiter müssen die Fahrleitungsabspannungen für die Trolleybusse der VBZ angepasst werden.

Berücksichtigung der Begehren

Mit Schreiben vom 28. November 2011 wurde das Strassenbauprojekt dem Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i.S.v. § 45 Abs. 1 StrG zugestellt. Das Amt für Verkehr stimmte mit Schreiben vom 19. März 2012 der Lichtsignalanlage bei der Röschibachstrasse für die Busbevorzugung zu. Das Einrichten der mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Fussgängerübergänge auf Höhe Nord- und Wi-

bichstrasse lehnte es wegen Sicherheitsdefiziten hingegen ab und verlangte, es sei auf diese im Projekt zu verzichten.

Das Amt für Verkehr ist der Ansicht, dass sich die Leistungsfähigkeit des Strassenzugs durch die neuen Lichtsignalanlagen grundsätzlich nicht verschlechtere. Bedenken äusserten das Amt für Verkehr und die Kantonspolizei jedoch bezüglich der Verkehrssicherheit bei den beiden im Gefälle liegenden oberirdischen Fussgängerübergängen auf der Höhe Nord- und Wibichstrasse. Dort bestehe die Gefahr des Übersehens und des Missachtens des Rotlichts an den voraussichtlich wenig benutzten Fussgängerstreifen. Weiter bestehe besonders bei schlechten Sicht- und Strassenverhältnissen ein grösseres Unfallrisiko für Zufussgehende, weil sich für die Fahrzeuge, insbesondere für Lastwagen, der Bremsweg erheblich verlängere. Aus diesen Gründen müsse auf die Fussgängerübergänge verzichtet werden. Mit den übrigen Projektbestandteilen hat sich das Amt für Verkehr mit Schreiben vom 19. März 2012 grundsätzlich einverstanden erklärt.

Aufgrund der vom Amt für Verkehr geäusserten Begehren wurde das Strassenbauprojekt überprüft und beschlossen, die unbestrittenen Projektteile separat zu behandeln. Mit Schreiben vom 11. April 2013 wurde das angepasste Strassenbauprojekt dem Kanton erneut zur Begehrensäusserung eingereicht. Mit Schreiben vom 24. Juli 2013 begrüsst das Amt für Verkehr den Verzicht auf die Fussgängerübergänge. Zusätzlich verlangte es, dass der Winkelmast der geplanten Lichtsignalanlage auf Höhe Wibichstrasse aus dem Fahrbahnbereich auf den rechtsseitigen Gehweg verschoben wird, damit die heutigen Fahrspuren erhalten bleiben.

Um die unbestrittenen Projektmassnahmen, namentlich die Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Höhe Röschibachstrasse, die Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Höhe Wibichstrasse und die Verhinderung der Einfahrt vom Bucheggplatz in den Hirschwiesentunnel, nicht zu verzögern, soll vorerst mit dem Bau der Fussgängerübergänge zugewartet werden. Zusammen mit dem Amt für Verkehr wird nach Beobachtung der verkehrlichen Wirkungen der neuen Verkehrsregelungsanlagen nach einer einvernehmlichen Lösung gesucht. Dem Begehren um Verschiebung des Winkelmasts der geplanten Lichtsignalanlage auf Höhe Wibichstrasse in den Gehwegbereich kann entsprochen werden. In diesem Sinne werden die Begehren des Kantons berücksichtigt.

Teilprojektfestsetzung

Damit zumindest ein Teil der vom Gemeinderat mit GRB Nr. 327 vom 7. Juli 2010 geforderten Massnahmen, insbesondere die wichtige Busbevorzugung mit der notwendigen Anpassung der Passerelle, ohne weitere Verzögerungen festgesetzt werden kann, hat der Stadtrat beschlossen, die Fussgängerübergänge auf der Höhe Nord- und Wibichstrasse aus dem Projekt herauszulösen. Mit STRB Nr. 951/2013 hat der Stadtrat das Teilprojekt festgesetzt.

Falls die Fussgängerübergänge auf der Höhe Nord- und Wibichstrasse später, allenfalls in einer angepassten Form, durch den Regierungsrat genehmigt und realisiert werden können, werden die Ausgaben der zuständigen Instanz zur Bewilligung unterbreitet. Die Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Höhe Röschibachstrasse und die Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Höhe Wibichstrasse nehmen den Entscheid in Bezug auf die Fussgängerübergänge nicht vorweg, sodass die Ausgaben gesondert bewilligt werden können.

Projekt

Das Teilprojekt «Busbevorzugung mit Lichtsignalanlagen als Sofortmassnahme» umfasst folgende Massnahmen:

Die Busspur auf der Hardbrücke wird vom Sihlquai bis zur Röschibachstrasse verlängert. Bei der Einfahrt Röschibachstrasse wird eine Lichtsignalanlage mit Busschleuse eingerichtet. Aufgrund dieser Massnahmen muss der Brückenpfeiler der Passerelle Röschibachstrasse zugunsten der Fahrspur entfernt werden. Dies bedingt den teilweisen Ersatz der betroffenen Passerelle. In der Bucheggstrasse, Abschnitt Rosengartenstrasse / Buchegg tunnel, bleiben die fünf Fahrspuren bestehen. Im Einmündungsbereich Wibichstrasse werden Trottoirüberfahrten erstellt.

Auf Höhe Röschibachstrasse wird eine Lichtsignalanlage zur Busbevorzugung und auf Höhe Wibichstrasse eine Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Richtung Hardbrücke eingerichtet. Die Lichtsignalanlagen werden mittels Kabelleitungen verbunden. Im Weiteren sind die Markierungen und Signalisationen zu erneuern bzw. den neuen Verhältnissen anzupassen. So soll im Abschnitt Guggach- bis Langackerstrasse das Einbiegen vom Bucheggplatz in den Hirschwiesentunnel durch eine Sicherheitslinie unterbunden werden, um den Verkehrsfluss vom Buchegg tunnel in den Hirschwiesentunnel zu optimieren.

Das Elektrizitätswerk baut im Bereich Rosengarten- bis Rötelstrasse im Rahmen des Versorgungsauftrags einen Reserverohrblock. Die öffentliche Beleuchtung muss im Bereich der Passerelle Röschibachstrasse den neuen Verhältnissen angepasst werden. Zudem müssen für den Trolleybus-Betrieb die Fahrleitungsabspannungen den neuen Verhältnissen angepasst werden.

Bauausführung

Der Baubeginn ist Anfang 2015 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis August 2015.

Kosten

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2013 errechneten Kosten für die Verkehrsregelungsanlagen Höhe Röschibach- und Wibichstrasse mit Teilersatz der Passerelle, die Erneuerung von Werkleitungen sowie die Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung und an den Fahrleitungen in der Rosengarten-/Bucheggstrasse, belaufen sich auf Fr. 5 849 000.– und setzen sich wie folgt zusammen:

1. Objektkredit

Für die Einrichtung der Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Höhe Röschibachstrasse, die Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Höhe Wibichstrasse, den Teilersatz der Passerelle Röschibachstrasse und die Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung in der Rosengarten- / Bucheggstrasse, Abschnitt Wipkingerbrücke bis Langackerstrasse:

	TAZ Fussgänger- anlagen Fr.	TAZ Kunstbauten Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau, Kunstbauten	905 000	1 679 000	168 000		2 752 000
Verkehrsregelungsanlagen, Markierungen, Signalisation			1 816 000		1 816 000
Öffentliche Beleuchtung				70 000	70 000
MWST 8 %	72 400	134 320	154 996	3 680*	365 396
Verwaltungskosten	73 305	135 999			209 304
Zwischensumme	1 050 705	1 949 319	2 138 996	73 680	5 212 700

Unvorhergesehenes einschliesslich MWST 8 %	26 295	66 681	112 004	6 320	211 300
Total	1 077 000	2 016 000	2 251 000	80 000**	5 424 000

* Von den Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 80 000.–) sind Fr. 24 000.– Eigenleistungen und Fr. 56 000.– MWST-pflichtig.

** Die Investitionskosten des Elektrizitätswerks werden dem Konto 4530 502930 belastet und nach branchenüblichen Laufzeiten abgeschrieben. Nicht aktivierbare Kosten gehen zulasten der Laufenden Rechnung der Produktgruppe 3 (Netzbau) und der Produktgruppe 4 (Öffentliche Beleuchtung).

Folgekosten

Kapitalkosten: Fr. 542 400.–

Betriebliche Folgekosten: Fr. 117 900.–

2. Ausgaben nach Personenverkehrsgesetz

Für die Anpassungen von Fahrleitungsabspannungen im Bereich Hardbrücke / Rosengartenstrasse:

	zulasten VBZ Fr.
Fahrleitungen	55 000
MWST 8 %	4 400
Zwischensumme	59 400
Unvorhergesehenes einschliesslich MWST 8 %	5 600
Total	65 000

Die Aufwendungen gemäss Ziff. 2 vorstehend dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Die Ausgaben sind deshalb gemäss § 3 Personenverkehrsgesetz (PVG, LS 740.1) i.V.m. § 25 PVG über die Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe zu amortisieren.

Zuständigkeit

Gestützt auf Art. 41 lit. c der Gemeindeordnung der Stadt Zürich (GO, AS 101.100) ist der Gemeinderat zuständig für die Bewilligung von Objektkrediten in Höhe von 2 bis 20 Millionen Franken.

3. Gebundene Ausgaben

Für die Erneuerung von Werkleitungen in der Rosengarten-/Bucheggstrasse, Abschnitt Wipkingenbrücke bis Langackerstrasse:

	zulasten ewz
Strassenbau	19 000
Netzbau	305 000
MWST 8 %	18 720*
Zwischensumme	342 720
Unvorhergesehenes einschliesslich MWST 8 %	17 280
Total	360 000**

* Von den Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 360 000.–) sind Fr. 90 000.– Eigenleistungen und Fr. 270 000.– MWST-pflichtig.

** Die Investitionskosten des Elektrizitätswerks werden dem Konto 4530 502930 belastet und nach branchenüblichen Laufzeiten abgeschrieben. Nicht aktivierbare Kosten gehen zulasten der Laufenden Rechnung der Produktgruppe 3 (Netzbau) und der Produktgruppe 4 (Öffentliche Beleuchtung).

Folgekosten

Kapitalkosten: Fr. 36 000.–

Betriebliche Folgekosten: Es handelt sich um die Erneuerung bestehender Anlagen, es entstehen daher keine zusätzlichen Kosten.

Die Arbeiten gemäss Ziff. 3 vorstehend dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen. Es besteht weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i.S.v. Art. 10^{bis} Abs. 1 GO i.V.m. § 28 des Kreisschreibens der Direktion der Justiz und des Innern über den Gemeindehaushalt i.V.m. § 121 des Gemeindegesetzes (LS 131.1).

Der benötigte Reserverohrblock dient der Erfüllung des Versorgungsauftrags des Elektrizitätswerks. Die für die Sicherstellung der Versorgung notwendige Ausgabe lässt sich objektmässig klar ausscheiden, so dass die Aufteilung in gebundene und neue Ausgaben – gestützt auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum so genannten Kreditsplitting – zulässig ist (BGE 113 Ia 390 ff.).

Budgetnachweis

Die Ausgaben sind im Budget 2014 eingestellt und im Aufgaben- und Finanzplan 2014–2017 vorgemerkt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Einrichtung der Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Höhe Röschibachstrasse, die Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Höhe Wibichstrasse, den Teilersatz der Passerelle Röschibachstrasse und die Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung in der Rosengarten-/Bueheggstrasse, Abschnitt Wipkingerbrücke bis Langackerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 5 424 000.– und für die Anpassungen von Fahrleitungsabspannungen im Bereich Hardbrücke / Rosengartenstrasse ein Objektkredit von Fr. 65 000.– bewilligt.**

Die Kredite erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2013) und der Bauausführung.

- 2. Unter Ausschluss des Referendums:**

Es wird davon Vormerk genommen, dass sämtliche Folgekosten, die aus der Ausgabe der VBZ über Fr. 65 000.– resultieren, nach § 3 PVG i.V.m. § 25 PVG über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten werden.

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

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti