



## Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 4. Oktober 2023

GR Nr. 2020/63

### **Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion sowie der Parlamentsgruppe EVP betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, Antrag auf Fristerstreckung**

Am 26. Februar 2020 reichten die SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen sowie 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 platzsparender 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.

### **Vorbemerkungen**

Die am 26. Februar 2020 eingereichte Motion wurde am 13. Januar 2021 als dringlich erklärt. Mit Weisung vom 26. August 2020 lehnte der Stadtrat die eingereichte Motion ab und beantragte die Entgegennahme als Postulat. Dieser Antrag wurde am 27. Januar 2021 abgelehnt und die Motion mit 80 gegen 33 Stimmen dem Stadtrat überwiesen. Mit Weisung vom 28. September 2022 beantragte der Stadtrat, die Frist zur Erfüllung der Motion um 12 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.

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.



## Ausgangslage

Mit der ersten Fristverlängerung wies der Stadtrat bereits darauf hin, dass die Anliegen der Motion eine umfassende Neubetrachtung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke («Rosengartenachse») auslösen. Dies muss im Rahmen eines neuen langfristigen Planungsprozesses und Dialogverfahrens erfolgen. Die Massnahmen zur Umgestaltung der Rosengartenachse als Resultat aus diesem neuen Planungsprozess werden erst in einigen Jahren vorliegen. Erst dann kann eine kreditschaffende Weisung für diese Massnahmen vorgelegt werden.

Da sich der Stadtrat nicht auf eine umfassende und damit komplexe Neubetrachtung der Rosengartenachse beschränken will, sondern auch kurz- und mittelfristig Verbesserungen für die Anwohnenden der Rosengartenachse an oberster Stelle stehen, wurden weitere Planungen und Projekte mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten gestartet, um die Anliegen der Motion aufzunehmen und auch die Anliegen des Postulats GR Nr. 2020/65 zu berücksichtigen.

Übersicht der Planungen:

- a) Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse (Bauprojekt Nr. 20074) mit kurzfristig umsetzbaren Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und Fahrzeitverluste ÖV zwischen Hardbrücke und Bucheggplatz.
- b) Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe.
- c) Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen (FlaMa) im Hinblick auf die Eröffnung des Ausbaus Nordumfahrung (ANU).
- d) Neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse.

## Stand der Planungen

- a) Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse (Bauprojekt Nr. 20074)

Ziel des Strassenbauprojekts sind kurzfristig umsetzbare Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und zur Reduktion der Fahrzeitverluste im ÖV. Das Projekt sieht auf Höhe Lehen- und Wibichstrasse zwei neue, ebenerdige und behindertengerechte Querungen samt Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr vor. Mit zwei Busschleusen (Höhe Nordstrasse talwärts, Höhe Wibichstrasse bergwärts) sollen die Busse künftig mittels aktivem Verkehrsmanagement priorisiert werden.

Im März 2023 erfolgte im Rahmen der Begehrensäusserung gemäss § 45 Strassengesetz (StrG) die Stellungnahme des kantonalen Amtes für Mobilität (AFM). Für die Genehmigung durch den Regierungsrat werden vertiefte Nachweise zu Tagen mit ausserordentlich hohem Verkehrsaufkommen verlangt. Die Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) wurde am 11. Mai 2023 zum Projektstand informiert. Die öffentliche Planaufgabe nach § 16 StrG dauerte vom 18. August bis 18. September 2023. Die Umsetzung der Massnahmen kann unter Einhaltung der erforderlichen Verfahrensschritte und -fristen frühestens ab 2026 erfolgen. Dies setzt voraus, dass bei der Planaufgabe nach § 16 StrG sowie der



3/5

nachfolgenden Bewilligungsphase keine umfangreichen und zeitintensiven Rechtsmittelverfahren ausgelöst werden.

Der Baustart wurde aufgrund der Bearbeitungszeit durch das Amt für Mobilität (sechs Monate) sowie den zusätzlich geforderten verkehrlichen Untersuchungen neu auf 2026 angesetzt.

b) Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Die bundesrechtliche Vorgabe der Strassenlärmsanierung ist an der Rosengartenachse nicht erfüllt. Deshalb sind Massnahmen dazu notwendig.

Mit STRB Nr. 879/2021 hielt der Stadtrat die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse fest, unter Vorbehalt deren Verhältnismässigkeit.

Mit STRB Nr. 1217/2021 verabschiedete der Stadtrat das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe. Das Konzept bestätigt unter anderem die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Abschnitt Milchbuck- bis Röschibachstrasse.

Bereits unmittelbar nach der kantonalen Volksabstimmung zum Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel vom 9. Februar 2020 beauftragte der Stadtrat die Dienstabteilung Verkehr (DAV) mit der Erstellung eines Gutachtens zur Machbarkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse. Dieses lag im Dezember 2020 vor und kommt vorbehältlich der VBZ-Mehrkosten zum Schluss, dass Tempo 30 auf der Rosengartenachse<sup>1</sup> notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Entsprechend erstellte die DAV die notwendigen Unterlagen für das Auflageverfahren zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Das Gutachten belegt zudem, dass Tempo 30 weder Auswirkungen auf Durchgangsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich hat noch den Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung verletzt, weshalb sich die Stadt Zürich auf den Standpunkt stellt, dass keine Zustimmung der Kantonspolizei notwendig ist. Die Zuständigkeitsfrage ist strittig. Sobald das entsprechende Verfahren abgeschlossen ist, können die angepassten Verkehrsanordnungen im Amtsblatt publiziert werden. Der Umsetzungszeitpunkt hängt danach einerseits von den zu erwartenden Rechtsmittelverfahren ab, andererseits benötigen die Verkehrsbetriebe (VBZ) einen Vorlauf, um das Verkehrskonzept zu konkretisieren und die Fahrpläne auszuarbeiten. Ob die VBZ zusätzliche Infrastruktur benötigt, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen.

c) Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen Ausbau Nordumfahrung

Der Ausbau der Nordumfahrung bietet die Chance, innerstädtische Hauptverkehrsachsen vom Transitverkehr zu entlasten. Ziel der Studie ist es, gestützt auf eine aktuelle und möglichst

<sup>1</sup> Bucheggstrasse: Teilstück Lehen-/Rosengartenstrasse bis Bucheggplatz (Bucheggtunnel sowie dazugehörige Tunnelrampe ausgeschlossen)

Nordstrasse: Teilstück Lehensteig bis Rosengartenstrasse

Rosengartenstrasse: Teilstück Hardbrücke/Röschibachstrasse bis Buchegg-/Lehenstrasse



4/5

umfangreiche Verkehrsdatenbasis, zusätzliche Massnahmen für die Verlagerung des Durchgangsverkehrs und die langfristige Sicherung der Entlastungswirkung auf den innerstädtischen Verkehrsachsen zu erarbeiten.

In einer ersten Projektphase wurden im September 2022 für den motorisierten Individualverkehr (MIV) Daten zum Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr erhoben. Es handelt sich um eine der umfassendsten Erhebungen, die bisher im Auftrag der Stadt Zürich durchgeführt wurde. Die Erhebung lieferte Daten für die wichtigsten stadtkquerenden Verkehrsachsen, u. a. auch die Rosengartenachse. Die Auswertung der Daten wurde im zweiten Quartal 2023 abgeschlossen. Aktuell wird die nächste Projektphase vorbereitet. In dieser stehen die Konkretisierung des Verlagerungspotenzials von den innerstädtischen Verkehrsachsen auf das übergeordnete Netz sowie die Ausarbeitung von flankierenden Massnahmen an.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus dieser Studie bilden eine wichtige Grundlage für den langfristigen Planungsprozess, in dem Handlungsspielräume für die Rosengartenachse ermittelt und aufgezeigt werden.

d) Neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse

Im Rahmen dieses Planungsprozesses soll eine Bestvariante für die Umgestaltung der Rosengartenachse zwischen Hardbrücke und Irchel entsprechend dem Auftrag der Motion entwickelt werden. Da in den letzten Jahrzehnten zwar verschiedene umfassende Umgestaltungsmassnahmen entwickelt, jedoch nicht weiterverfolgt und umgesetzt werden konnten, soll schrittweise vorgegangen werden. Verschiedene Szenarien sollen untersucht und danach eingegrenzt werden. Gestützt auf diese Szenarien wird ein neues Leit- oder Zielbild erarbeitet. Anschliessend werden darauf aufbauend Massnahmen ausgearbeitet. In einem begleitenden Dialogprozess wird die Partizipation im Sinne des in der Motion geforderten umfassenden Meinungsbildungsprozesses sichergestellt.

Die Konzeption des neuen, langfristigen Planungsprozesses ist anspruchsvoll und wird sorgfältig und massgeschneidert entwickelt. Die inhaltliche Erarbeitung muss sich auf die neu verankerten Strategien und Planungen abstützen, insbesondere die 2022 verabschiedeten kommunalen Richtpläne Verkehr sowie Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA), die in Erarbeitung stehende VBZ-Netzentwicklungsstrategie (gestützt auf das Zukunftsbild ÖV 2050), die Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040» (STRB Nr. 266/2022) sowie die noch in Erarbeitung stehenden Fachstrategien Stadtraum und Mobilität. Vor den Sommerferien 2023 erfolgte die Submission für die Bauherrenunterstützung/Projektsupport, um den Prozess und das Vorgehen – in Abstimmung mit den städtischen Dienstabteilungen – nach den Sommerferien weiter zu vertiefen und aufzugleisen. Die Projektorganisation sieht eine breite Teilnahme von städtischen Dienstabteilungen, Regionsvertretungen und dem Kanton vor.

Um ein neues und konsolidiertes Zielbild für die Rosengartenachse zu erarbeiten, werden mehrere Jahre erforderlich sein. Im Anschluss sind Massnahmen zu entwickeln und für bauliche Massnahmen entsprechende Bauprojekte im Rahmen der üblichen Verfahren zu



5/5

erarbeiten. Die Massnahmen dieser langfristigen Planung können deshalb nicht innerhalb der Fristen einer Motion festgelegt und umgesetzt werden.

### **Antrag zweite Fristverlängerung**

Die Motion verlangt die Vorlage einer kreditschaffenden Weisung, die Massnahmen zur Entlastung der Rosengartenachse vom Ziel-, Quell- und Binnenverkehr sowie zur stadtverträglichen Umgestaltung des Strassenraums beinhaltet. Die Planungen dazu sind, wie beschrieben, in Bearbeitung und unterschiedlich weit fortgeschritten.

Eine umfassende und neue Betrachtung der Rosengartenachse, wie sie die vorliegende Motion fordert, erfolgt mit dem neuen langfristigen Planungsprozess. Massnahmen zur umfangreichen Umgestaltung der Rosengartenachse als Resultat aus diesem Planungsprozess werden erst in einigen Jahren vorliegen und sind dann in weiteren Verfahren, wie z. B. im Rahmen von Bauprojekten, zu konkretisieren. Aufgrund der komplexen Fragestellungen und anspruchsvollen Verfahren kann deshalb für die geforderten Massnahmen zum heutigen Zeitpunkt noch keine kreditschaffende Weisung erarbeitet und vorgelegt werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat eine zweite Fristverlängerung der Motion betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke bis zum 27. Januar 2025.

### **Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:**

**Die Frist zur Erfüllung der am 27. Januar 2021 überwiesenen Dringlichen Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion sowie der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, wird um weitere 12 Monate, bis zum 27. Januar 2025 verlängert.**

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti