

Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

10.06.2009

Weisung 386

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

Am 12. Februar 2008 wurde bei der Stadtkanzlei die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» 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 des ausgearbeiteten Entwurfs folgendes Begehren:

Der Stadtrat wird beauftragt, mit einem Projektierungskredit von 3 Mio. 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 Durchgangsachse wird auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels 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 Uetlibergtunnels flankierende Massnahmen. Wie während der Sanierung des Schöneichtunnels bewiesen wurde, genügen zwei Spuren für die Bewältigung des notwendigen Verkehrs.

Mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels 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.

Ausgangslage

Mit Stadtratsbeschluss vom 16. April 2008 wurde festgestellt, dass die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» zustande gekommen ist, und der damalige Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wurde beauftragt, die Rechtmässigkeit der Volksinitiative zu prüfen. Mit Stadtratsbeschluss vom 2. Juli 2008 wurde die Rechtmässigkeit der Volksinitiative festgestellt. Der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wurde beauftragt, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten und dem Stadtrat zuhänden des Gemeinderates Bericht und Antrag rechtzeitig vorzulegen.

Geschichte der Rosengarten-/Bucheggstrasse

Im Dezember 1968 stimmte das Zürcher Stimmvolk einem Kreditbegehren von 72 Mio. Franken für den Ausbau der Westtangente zu. Gemäss der Abstimmungsvorlage hatte die Westtangente unterschiedliche Zwecke, nämlich die damaligen geplanten oder bereits bestehenden Autobahnen A1 zwischen dem Limmattal und Zürich–Winterthur sowie die A3 provisorisch zu verbinden, die City vom Durchgangsverkehr zu entlasten und eine leistungsfähige Querverbindung zwischen den Quartieren links und rechts der Limmat zu schaffen. Zudem sollten durch die Westtangente die damals bestehenden prekären Verkehrsverhältnisse für den öffentlichen Verkehr, die Fussgänger und den motorisierten Individualverkehr bestmöglich verbessert werden. Die Wertvorstellungen über die Ausgestaltung einer solchen Verbindung änderten sich allerdings im Lauf der Jahre.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Nordumfahrung (Autobahnhalbring) und des Milchbucktunnels (Expressstrasse) ergaben sich 1985 grosse Entlastungen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse. Die Entlastungssicherung ist mittels städtischer «Volksinitiative für einen Rahmenkredit von 8 Mio. Franken zur Reduktion der Westtangente auf zwei Fahrspuren» politisch zwar eingefordert, jedoch vom Volk mit 67 Prozent Nein abgelehnt worden. Die flankierenden Massnahmen beschränkten sich somit auf den Bereich Milchbuck und Schaffhauserstrasse. Die Frequenzen des motorisierten Individualverkehrs stiegen alsdann auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse im Lauf der Jahre wieder auf das ursprüngliche Niveau vor Eröffnung der Nordumfahrung an. Als Verbesserung für die Situation Rosengarten-/Bucheggstrasse wurde daraufhin in den Richtplanungen ab den 1990er-Jahren ein Waidhaldetunnel aufgenommen.

Entgegen einigen politischen Versprechungen beinhaltet das Konzept zu den flankierenden Massnahmen der Westumfahrung 2001 (Uetlibergtunnel) auf der Rosengartenstrasse keine Massnahmen, obwohl mit einer Reduktion der Fahrzeugmenge von bis 10 Prozent zu rechnen ist.

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

Richtplanung und Klassierung der Rosengarten-/Bucheggstrasse

Im kantonalen Richtplan ist vermerkt, dass kantonale Strassen wie die Rosengarten-/Bucheggstrasse siedlungsverträglich zu gestalten sind und dass alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen sind. Zudem wird bestimmt, dass allfällig nötige Stauräume möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen sind. Der regionale Richtplan bezeichnet Buslinien entlang der Rosengartenstrasse und setzt die Prioritäten – wie der kantonale und kommunale Richtplan – bei der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Über die Rosengartenstrasse sollen zudem Velostreifen geführt werden; deren Realisierung steht allerdings in Abhängigkeit zu einem geplanten Waidhaldetunnel, der die Rosengarten-/Bucheggstrasse mittelfristig vom Autoverkehr entlasten soll.

Der Richtplan gibt Auskunft über die Funktionen einer Strasse, nicht aber über deren Kapazitäten oder deren genaue Organisation. Insofern muss im Rahmen des Vollzugs bzw. der Projektierung eines bestimmten Strassenbauvorhabens über die Gewichtung der verschiedenen Verkehrsmittel befunden werden.

Lärmschutzmassnahmen an der Rosengarten-/Bucheggstrasse

Entlang der Rosengarten-/Bucheggstrasse sind die Immissionsgrenzwerte und sogar die Alarmwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) deutlich überschritten. Deshalb ist die Stadt Zürich im Auftrag des Kantons als Strasseneigentümerin verpflichtet, bis 2018 Massnahmen zur Lärmsanierung zu planen und umzusetzen (Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV). Lärmschutzmassnahmen sind in erster Priorität an der Quelle, in zweiter Priorität auf dem Ausbreitungsweg zu ergreifen. Die Netzfunktion des Strassenzugs verunmöglicht wirksame Massnahmen an der Quelle. Um die Möglichkeiten von stadträumlich verträglichen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg auszuloten, erarbeitete die Stadt im Jahr 2008 ein Leitbild zu städtebaulich-architektonischen Lösungen für Lärmschutzmassnahmen entlang der Rosengarten-/Bucheggstrasse. Die baulichen Lärmschutzmassnahmen bezwecken eine Reduktion der Strassenlärmbelastung für zahlreiche Bewohnerinnen und Bewohner. Das Leitbild kann im Sinn von Sofortmassnahmen zur Schliessung bestehender Lücken oder als städtebaulich verträglichere Lösung mit mittel- bis langfristiger Optik weiter vertieft werden. Die Konkretisierung und die Umsetzung der Massnahmen müssen jedoch in jedem Fall in Abstimmung mit den Grundeigentümern geschehen.

Verlagerungspotenziale auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse

Rund 80 Prozent des Verkehrs auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist Verkehr, der direkt mit der Stadt Zürich in Beziehung steht (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr). Bei etwa 20 Prozent handelt es sich um gebietsfremden Verkehr, der nicht durch die Stadt fahren müsste. Mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels ist eine Reduktion der Verkehrsmenge von höchstens 10 Prozent zu erwarten.

Mit dem Ausbau des Nordrings (Eröffnung geplant 2015) wäre theoretisch der restliche Durchgangsverkehrsanteil auf die Nordumfahrung verlagerbar. Voraussetzung ist jedoch ein flüssiger Verkehr auf dem Umfahrungsring.

Verkehr ist im Allgemeinen eine dynamische Grösse, die bis zu einem gewissen Mass beeinflusst und umgelagert werden kann. Umlagerungseffekte sind sowohl vom motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr wie auch umgekehrt möglich. Eine Studie des Tiefbauamtes «Mobilität in Zürich – Erhebung 2007» vom Januar 2008 geht von einem theoretischen Umsteigepotenzial von Autofahrerinnen und Autofahrern auf den öffentlichen Verkehr von bis zu 20 Prozent aus. Im Gegenzug hat aber auch der öffentliche Verkehr ein Abwanderungspotenzial seiner Passagiere auf das Auto von etwa 13 Prozent.

Diese theoretischen Umsteigepotenziale können zwar nicht direkt auf die Rosengarten-/Bucheggstrasse übertragen werden. Es wird aber deutlich, dass durchwegs Umlagerungseffekte möglich sind. Diese bewegen sich jedoch nicht in der Grössenordnung wie in der Begründung zur Initiative umschrieben und können durchaus gegensätzlich wirken.

Erfahrungen mit der virtuellen Busspur während der Sanierung des Schöneichtunnels (2001)

Mit der 2001 erfolgten Sanierung des Schöneichtunnels konnten auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse Erfahrungen mit einer so genannten virtuellen Busspur bergwärts gesammelt werden. Von einer virtuellen Busspur spricht man, wenn beispielsweise auf einer Abbiegespur für den Autoverkehr der Bus geradeaus und somit am möglichen Stau des Individualverkehrs vorbeifahren kann. Während der Sanierung des Schöneichtunnels war jeweils eine der Röhren für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Dieser konnte zwar nach wie vor reduziert zur Rosengartenstrasse zufahren, wurde jedoch hauptsächlich oberirdisch über die Überland- und Bucheggstrasse geleitet. Die Rosengartenstrasse war zudem grossräumige Ausweichroute zum Schöneichtunnel, eine Entlastung war somit nicht zu erwarten. Durch die Einrichtung der virtuellen Busspur konnten die erwarteten Behinderungen für den Busverkehr aber stark gemindert werden. Allerdings wurde dadurch bergwärts während der Spitzenstunde rund 30 Prozent Autoverkehr verlagert, über den gesamten Tag hinweg etwa 20 Prozent. Die Spitzenbelastungen haben sich also über mehrere Stunden ausgeweitet. Rund die Hälfte des verlagerten Verkehrs konnte auf anderen Achsen (z. B. der A1 in Altstetten oder Schaffhauserstrasse) wieder festgestellt werden. Die andere Hälfte ist zum Teil noch grossräumiger anders gefahren oder hat kleinräumige Alternativen wie Quartierstrassen gewählt. Lediglich ein geringer Teil ist auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Die Umsteigerinnen und Umsteiger konnten annähernd aus den erhobenen Zahlen des speziellen Angebots des ZVV während der Schöneich-Sanierung abgeleitet werden. Die virtuelle Busspur zeigte (zusammen mit der Sanierung bzw. Sperrung des Schöneichtunnels) grossen Einfluss auf das Gesamtverkehrssystem. Der befürchtete Verkehrskollaps blieb zwar aus, es waren jedoch unerwünschte Verlagerungen des Autoverkehrs in die Quartiere und auf andere Achsen spürbar. Der öffentliche Verkehr konnte an der Rosengarten-/Bucheggstrasse bevorzugt werden, jedoch wurde er teilweise an anderen neu belasteten Stellen behindert.

Die Vergleichbarkeit mit der im Initiativtext geforderten Busspur ist nicht eins zu eins gegeben, da mit der Sanierung des Schöneichtunnels eine wesentliche Umlagerungsrouten von der Rosengarten-/Bucheggstrasse nur kapazitätsvermindert zur Verfügung stand. Dennoch zeigt der Vergleich, dass sich bei so starken Verkehrsreduktionen im motorisierten Individualverkehr die Spitzenbelastungen auf längere Zeiten ausweiten und diverse Umlagerungen stattfinden, die teilweise auch negative Folgen auf neuen Achsen mit sich bringen.

Ein Tram auf der Rosengartenstrasse?

Mit der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» wurde im Jahr 2006 ein Tram Rosengartenstrasse lanciert. Die Frage, ob mittel- bis langfristig, also in etwa 10 bis 15 Jahren, dieses Tram und eine damit verbundene teilweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs oder noch weitere Massnahmen ergriffen werden sollen, um den Verkehr auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse quartierverträglicher abzuwickeln, bildet Gegenstand der vom selben Initiativkomitee eingereichten städtischen Volksinitiative «Rosengarten-Tram». Über diese Frage kann vom Gemeinderat und gegebenenfalls vom Volk im Rahmen der Beschlussfassung über diese zweite Volksinitiative entschieden werden.

Alternativen für den motorisierten Individualverkehr

Mit einer umfassenden Studie («Neue Wege und Räume für Zürich») wurde im Jahr 2005 die mittel- bis langfristige Sanierung der Rosengartenstrasse angegangen. Die Studie bestätigte die Wichtigkeit der Verbindung Zürich-West–Zürich-Nord und brachte als Lösungsvorschlag der unbefriedigenden Situation einen «Waidhaldetunnel lang» hervor. Dieser wurde in einer abgeänderten Form als «Waidhaldetunnel mittel» 2007 im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Da örtliche und funktionale Abhängigkeiten zwischen dem von der zweiten Volksinitiative geforderten «Rosengarten-Tram» und einer alternativen Lösung für den MIV (z.B. Waidhaldetunnel) bestehen, ist eine zeitliche und inhaltliche Koordination der Planung für diese beiden Geschäfte zwingend.

Beurteilung der in der Initiative geforderten Sofortmassnahmen

Die Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» fordert beidseitig je eine vollständige Busspur und zusätzlich oberirdische Fussgängerquerungen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse. 80 Prozent des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse ist Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, also hausgemachter Verkehr. Davon sind gewisse Anteile auf andere Verkehrsmittel verlagerbar. Die erwartete Reduktion des Verkehrs mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels beträgt lediglich etwa 10 Prozent. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung wäre theoretisch der noch verbleibende Durchgangsverkehr verlagerbar, 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 – wie dies die Volksinitiative fordert – stellen aber einen sehr einschneidenden Eingriff ins Gesamtverkehrssystem dar. Die mit der Initiative für die Rosengartenstrasse verlangten Sofortmassnahmen erfordern eine grossräumigere Beurteilung sowohl für den Bereich, für den Verkehrsreduktionen gefordert werden, als auch für die Bereiche, in denen Ausweichverkehr zu erwarten wäre. Aufgrund der Erfahrungen mit der Einrichtung der virtuellen Busspur während der Sanierung des Schöneichtunnels, welche in der Spitzenstunde bergwärts zu einer Verkehrsverlagerung von 30 Prozent geführt hat, ist indes davon auszugehen, dass eine Verlagerung von 40 bis 50 Prozent des Individualverkehrs – was nötig wäre, um die Volksinitiative umzusetzen – zum heutigen Zeitpunkt nicht ohne schwerwiegende Probleme umzusetzen wäre. Aus diesen Gründen ist die Initiative abzulehnen und es ist ein Gegenvorschlag zu unterbreiten, der die realisierbaren Massnahmen der Initiative beinhaltet.

Ziele des Stadtrates für die Rosengarten-/Bucheggstrasse

Der kantonale Richtplan zielt auf eine gesamtverkehrliche Nutzung und eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Hauptstrassen. Er setzt Priorität bei Projekten, die dem homogenen Verkehrsfluss, der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und dem Schutz der Wohnbevölkerung dienen (kantonaler Richtplan, S.14). Der regionale Richtplan unterstreicht dabei das Kanalisierungsprinzip auf regionale und kantonale Verkehrsachsen und das Prinzip des Kapazitätsausgleichs (regionaler Richtplan, S. 28). Letzteres besagt, dass zusätzlicher Verkehr primär durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen wird und bei Strassenausbauten auf dem entlasteten Netz flankierende Massnahmen zu treffen sind (S. 6). Der Stadtrat weist sodann in seiner Mobilitätsstrategie und im kommunalen Verkehrsplan (S. 3) auf folgende Doppelaufgabe im Verkehrsbereich hin: «Neben den Entwicklungsaufgaben besteht auch ein grosser Reparaturbedarf. [...] Die Mobilitätsstrategie muss beide Aufgaben – Entwicklung und Reparatur – erfüllen». Mit «Reparatur» im vorstehenden Sinne ist «Stadtreparatur» gemeint, also die Beseitigung oder Anpassung von verkehrlich unbefriedigenden Bauwerken, wie dies beispielsweise mit der geplanten Einhausung der Autobahn in Schwamendingen geschehen soll.

In diesem Sinn gelten für die Rosengarten-/Bucheggstrasse folgende Ziele:

- Entlastungen durch die Westumfahrung und den Ausbau der Nordumfahrung werden gesichert. Dazu sollen in einem ersten Schritt oberirdische, lichtsignalgesteuerte Fussgängerquerungen realisiert werden.
- Änderungen am Verkehrssystem haben keine negativen Auswirkungen auf den Modal Split und führen nicht zu Zusatzbelastungen in den Quartieren; sie werden deshalb mit flankierenden Massnahmen begleitet.
- Trennwirkung im Quartier Wipkingen wird reduziert.
- Der öffentliche Verkehr wird optimal bevorzugt.
- Die «Schnellstrasse» wird im Erscheinungsbild zur Stadtstrasse.
- Die neue Tramlinie gemäss Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» wird realisiert.

Gegenvorschlag des Stadtrates

Der Stadtrat ist sich der unbefriedigenden Situation an der Rosengarten-/Bucheggstrasse bewusst. Es verkehrt dort aber ein grosser Anteil von Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Stadt Zürich. Eine allfällige Reduktion dieses Verkehrs muss im Zusammenhang mit der im öffentlichen Interesse stehenden Funktionalität der Erschliessung und somit auch unter wirtschaftlichen Aspekten betrachtet werden. Eine Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Rosengartenstrasse kann gemäss Modellrechnungen andere Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Ausweichrouten 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 und trotzdem zielführenden Weg einschlagen und mittels Verkehrsregelungsanlagen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse - der noch einzigen verbleibenden Achse der Stadt, welche von der Autobahn ohne regelnde Einflussmöglichkeiten direkt aufs städtische Strassennetz führt - die Erfüllung oben genannter Ziele erreichen. Eine Installation von Verkehrsregelungsanlagen bietet folgende Chancen: Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Einrichtung von ebenerdigen Fussgängerquerungen, Veränderung des Erscheinungsbilds der heutigen Schnellstrasse, Schmälerung der Trennwirkung, Reaktionsmöglichkeiten auf stattfindende Verkehrsreduktionen zum Schutz der Bevölkerung und zur Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs. Die Umsetzung des Projekts soll so schnell wie möglich geschehen, um schrittweise auf die Veränderungen durch die Westumfahrung, Sanierung Hardbrücke und den Ausbau der Nordumfahrung reagieren zu können. Dazu ist ein umfassendes Verkehrsmonitoring nötig, mit dem man Chancen und Risiken von Verkehrsverlagerungen detektieren und eventuelle Ausweichrouten des Verkehrs beobachten kann.

Im Auftrag des damaligen Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements erarbeitete das Tiefbauamt bereits im Jahr 2005 ein Projekt, das diese Strategie beinhaltet und somit auch Teile der mit der Initiative geforderten Massnahmen umsetzt. Dabei wird von einer kleinen Reduktion des Autoverkehrs von 5 bis 10 Prozent ausgegangen, was in etwa der erwarteten Belastungsreduktion durch die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürich entspricht. Dieses Projekt sieht im Detail folgende Massnahmen vor:

Mit Verkehrsregelungsanlagen wird der heute bestehende Stau aus der Rosengartenstrasse in weniger sensible Bereiche (Hardbrücke und Hirschwiesentunnel) 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 Zufussgehenden eine ebenerdige Querung. Damit kann die heute bestehende Trennwirkung der Strasse gemindert werden und sie bekommt einen städtischeren Charakter mit angepasstem Tempo. Mit diesen Massnahmen kann die Quartierverträglichkeit im Sinn der Initiative verbessert werden. Das Projekt ist bereits weitgehend entwickelt, noch ausstehend ist allerdings die Genehmigung durch den Regierungsrat i.S.v. § 45 Strassengesetz. Die Umsetzung lässt alle Optionen für künftige Planungen an der Rosengarten-/Bucheggstrasse offen (umfassender Lärmschutz, Rosengarten-Tram und/oder allenfalls Waidhaldetunnel). Ergänzend ist es aus Sicht des Stadtrates angezeigt, als schnelle Lärmschutzmassnahme bestehende Lücken zwischen den Gebäuden 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.

Das Projekt ist bereits weitgehend entwickelt. Bis jetzt sind folgende Kosten angefallen bzw. bewilligt worden:

	Fr.
Studien (Verkehr und Lärmschutz)	300 000
Projektierungskosten	<u>170 000</u>
Zwischentotal	470 000

Die verbleibenden Projektierungskosten werden sich wie folgt aufschlüsseln (Kostenstand April 2009, einschliesslich MwSt):

	Fr.
Passerelle Röschibachstrasse und Strassenprojekt	300 000
Lärmschutz	1 000 000
Reserve (20 %)	<u>260 000</u>
Zwischentotal	1 560 000

Die Projektierung verursacht somit folgende maximale Gesamtkosten:

Gesamttotal (inkl. MwSt) 2 030 000

Falls sowohl die Initiative wie auch der Gegenvorschlag abgelehnt würden, wäre eine neue Beurteilung der Situation erforderlich. Je nach Ergebnis dieser Beurteilung bestünde immer noch die Möglichkeit, dass der Stadtrat oder der Gemeinderat Ausgaben bewilligt für die Ausarbeitung eines neuen Projekts, mit dem eine Verbesserung der Situation in der Rosengarten-/Bucheggstrasse bzw. mit dem die vorstehend für diese Strassenabschnitte aufgeführten Ziele erreicht werden können.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

A. Zuhanden der Gemeinde:

1. Das folgende Begehren gemäss Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» vom 12. Februar 2008 wird abgelehnt:

Es wird ein Projektierungskredit von 3 Mio. Franken (einschliesslich MwSt) bewilligt, um 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.

2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» vom 12. Februar 2008 beschlossen:

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.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Das Begehren gemäss Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» vom 12. Februar 2008 und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung unterbreitet. Wird die Volksinitiative zurückgezogen, so untersteht der Gegenvorschlag dem fakultativen Referendum. Wird der Gegenvorschlag abgelehnt und der Volksinitiative zugestimmt, so untersteht der Beschluss über die Volksinitiative dem fakultativen Referendum.

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

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy