



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 21. Ratssitzung vom 9. November 2022

887. 2020/63

Weisung vom 28.09.2022:

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

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristverlängerung zur Vorlage einer Weisung zur Dringlichen Motion GR-Nr. 2020/63.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Am 9. Februar 2020 lehnte das kantonale Stimmvolk den Bau des Rosengartentunnels mit fast zwei Dritteln ab. Noch am gleichen Tag spielte die Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion uns den Ball zu und sagte, dass die Stadt gefragt sei. Die SP-Fraktion, die Grünen-Fraktion und die AL-Fraktion reichten nur zwei Wochen später die vorliegende Motion ein, mit dem Auftrag für die Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse–Rosengartenstrasse–Hardbrücke zu sorgen. Kurze Zeit später startete das Tiefbauamt (TAZ) den Prozess, um das Problem auf der Rosengartenachse in Angriff zu nehmen. Im Rahmen dieses Prozesses werden kurz- und mittelfristige Verbesserungen für die Anwohnenden sowie eine umfassende Neubetrachtung in einer langfristigen Planung angestrebt. Konkret sind das erstens ein Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse mit kurzfristig umsetzbaren Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und der Fahrzeitverluste des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zwischen Hardbrücke und Bucheggplatz. Zweitens handelt es sich um eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 gemäss dem Gesamtkonzept «Strassenbausanierung dritte Etappe». Drittens gibt es eine Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen im Hinblick auf die Eröffnung des Ausbaus der Nordumfahrung. Viertens gibt es einen neuen Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse. Das Strassenbauprojekt sieht auf Höhe der Lehenstrasse und Wibichstrasse zwei neue ebenerdige und behindertengerechte Überquerungen mit Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr vor. Mit zwei Busschleusen auf Höhe Nordstrasse talwärts und Höhe Wibichstrasse bergwärts sollen Busse in Zukunft mit einem aktiven Verkehrsmanagement priorisiert werden. Mitte Juli wurde der Antrag auf Begehrensäusserung beim kantonalen Amt für Mobilität eingereicht. Die Umsetzung ist ab dem Jahr 2025 vorgesehen. Zur Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit: Es ist klar, dass eine Strassenlärmsanierung an der Rosengartenstrasse nötig ist. Gemäss dem Gesamtkonzept Strassenbausanierung ist im Abschnitt Milchbuck bis Röschibachstrasse Tempo 30



vorgesehen. Eine Studie der Dienstabteilung Verkehr (DAV) kommt – vorbehältlich der VBZ-Mehrkosten – zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 auf der Rosengartenachse notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Es ist umstritten und zurzeit noch in Abklärung, ob es dazu die kantonale Zustimmung braucht. Zeigt sich, dass keine Zustimmung nötig ist oder dass eine Zustimmung vorliegt, werden die angepassten Verkehrsanordnungen im Amtsblatt publiziert. Wann mit einer Umsetzung zu rechnen ist, hängt von den Rechtsmitteln ab, die möglicherweise ergriffen werden. Auch die VBZ brauchen einen Vorlauf, um das Verkehrskonzept zu konkretisieren und die Fahrpläne auszuarbeiten; noch offen ist, ob die VBZ zusätzliche Infrastruktur brauchen. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung bietet sich die Chance, die Stadt vom Transitverkehr zu entlasten. Ziel ist es, auf einer umfangreichen Verkehrsdatenbasis zusätzliche Massnahmen für die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu erarbeiten und die Entlastung für die Zukunft zu sichern. Im September erhoben wir die Verkehrsdaten zum Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Aus diesen werden in einem zweiten Schritt die flankierenden Massnahmen erarbeitet. Die erhobenen Verkehrsdaten sind ausserdem eine wichtige Grundlage für eine umfassende Neubetrachtung der Rosengartenachse im Rahmen eines langfristigen Planungsprozesses. Das Ziel ist es, eine Bestvariante im Sinne der Motion für die Umgestaltung der Rosengartenachse von der Hardbrücke bis zum Irchel zu entwickeln. Die Konzeption des Planungsprozesses wurde im Frühling 2021 mit zwei dienstabteilungsübergreifenden Workshops gestartet. Selbstverständlich wird die bestehende Strategie für Stadtraum, Mobilität und ÖV in diesen Prozess miteinbezogen. Weiter kann die Umgestaltung nur innerhalb der planungsrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden. Ausserdem ergeben sich Zielkonflikte, wie zum Beispiel Umwelt- und Klimaziele, die dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Verkehrs gegenüberstehen. Solche Zielkonflikte müssen sorgfältig abgewogen und mit geeigneten Massnahmen den allfälligen Ausweichverkehr in die Quartiere verhindert werden. Deshalb braucht es eine grossräumige Betrachtung. Die Konzeptionsphase des Planungsprozesses sollte im Sommer 2023 abgeschlossen sein. Danach soll das Planungsverfahren starten. Bis dahin soll die Organisation geschärft werden; vorgesehen ist eine breite Teilnahme von städtischen Dienstabteilungen, Regionsvertretungen und des Kantons. Auch eine Partizipation im Sinne der Motion ist geplant. Die Erarbeitung eines neuen, konsolidierten Zielbilds für die Rosengartenachse wird voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Es ist deshalb absehbar, dass die Massnahmen der Planung nicht innert der Motionsfrist erarbeitet, festgesetzt und umgesetzt werden. Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat eine Fristverlängerung um ein Jahr bis zum 27. Januar 2024.

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Antrag des Stadtrats: Geht es hier um kurzfristige Massnahmen, um langfristige Massnahmen oder um die Fristerstreckung? Nun wird uns auch noch gesagt, dass man eine Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) plant. Wie die Stadt beim Kanton mit dieser Reduktion vorstellig werden will, ist mir schleierhaft. Ganz vergessen ging auch der Quellverkehr auf der Rosengartenstrasse. Das Tunnelprojekt wäre die beste Lösung für die Rosengartenstrasse gewesen – man hätte keinen Lärm, aber Platz fürs Tram und Velowege geschaffen. Das wollte man nicht. Deshalb braucht es jetzt kurzfristige und langfristige Massnahmen, um den MIV zu reduzieren und so künstlich Stau zu verursa-



3 / 4

chen. Wir waren gegen diese Motion und gegen den Kapazitätsabbau, selbstverständlich sind wir auch gegen die geplanten Massnahmen und gegen die Fristerstreckung. Das Strassenbauprojekt Rosengartenachse ist eine langfristige Geschichte. Was genau geplant ist, wissen wir nicht und wird im Bericht auch nicht aufgezeigt. Es ist aber eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 sowie ein Fussgängerübergang mit Licht geplant, damit der MIV abgebremst wird. So geht das nicht. Die Ergebnisse wurden gemäss Bericht im September 2022 abgeschlossen – wir erhielten immer noch keine Antwort, was sich daraus ergeben hat. Die ungeheuerlichen Massnahmen, die im Bericht verschriftlicht sind, sind uns bereits eine Weile bekannt. Werden diese hier nun öffentlich gemacht, ist unverständlich, weshalb wir die in der Kommission bereits gesichteten Pläne nicht öffentlich machen dürfen, um der Bevölkerung aufzuzeigen, was Sie für Schikanen auf der Rosengartenstrasse planen. Ich gehe davon aus, dass wir endlich erfahren werden, mit welcher Verkehrsmenge Sie beim Kanton vorstellig wurden. Diese Antwort sind Sie uns schon lange schuldig. Wir lehnen die Fristerstreckung ab – das Projekt soll gestoppt und die Motion abgeschrieben werden.

Weitere Wortmeldung:

Andreas Egli (FDP): *Auf Seite 4 der Weisung steht: «Eine umfassende neue Betrachtung der Rosengartenachse, wie sie die Motion fordert, kann mit dem neuen langfristigen Planungsprozess erfolgen. Aktuell ist der Projektstand aufgrund der komplexen Fragestellung und anspruchsvollen Verfahren noch nicht auf einem Niveau, dass die Erarbeitung einer kreditschaffenden Weisung ermöglicht. Massnahmen zur Umgestaltung der Rosengartenachse als Resultat aus dem langfristigen Planungsprozess werden erst in einigen Jahren vorliegen.» Mit viel Geschwurbel wird hier gesagt, dass es in absehbarer Zeit keine Lösung geben wird. Der Rest der Weisung ist Lametta für den linksgrünen Weihnachtsbaum: Tempo 30 und den einen oder anderen Fussgängerstreifen. Die Quintessenz aus dieser Weisung ist, dass auch die neue Vorsteherin des Tiefbauamts nichts Zählbares zu Stande bringen wird. Vor diesem Hintergrund macht es aus unserer Sicht auch keinen Sinn, die Fristerstreckung zu gewähren. Diese Übung kann man sich sparen. Man sucht nach einem vernünftigen, gesichtswahrenden Abgang. Wird die Fristerstreckung gewährt, verzögert sich dieser Abgang einfach auf nächstes Jahr.*

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 84 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

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 EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, wird um zwölf Monate bis zum 27. Januar 2024 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat



4 / 4

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat