

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. März 2019

**158.**

**Dringliche Interpellation der AL-Fraktion betreffend Projekt Rosengartentunnel/ Rosengartenram, Offenlegung des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat sowie Beurteilung der vorgenommenen Änderungen durch die kantonsrätlichen Kommissionen sowie Folgen für Mieterinnen und Mieter, deren Lebensqualität im Perimeter Wipkingerplatz bis Bucheggplatz und für den Erhalt von günstigem Wohnraum**

**IDG-Status: öffentlich**

Am 19. Dezember 2018 reichte die SP-Fraktion folgende Interpellation, GR Nr. 2018/514, ein:

Nach Abschluss der Beratung der Rosengarten-Vorlage durch die kantonsrätlichen Kommissionen ist klar, dass die Vorlage aus Sicht der Stadt Zürich weiter verschlechtert werden soll. Eine Mehrheit der Kommissionen will, dass in der zweispurigen Tunnelröhre zwischen dem Bucheggplatz und der Hirschwiesenstrasse eine zusätzliche Mittelspur für die Autos gebaut wird. Was das Projekt aber im Detail für die Stadt Zürich bedeutet, ist bis jetzt für die Öffentlichkeit nicht klar.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Der Bevölkerung wurde versprochen, mit der Realisierung eines Tunnels werde die oberirdische Strecke abklassiert. Nun steht fest, dass dieses Versprechen nicht eingelöst werden soll und mit der Realisierung des Tunnels nur ein Teil der oberirdischen Strecke abklassiert wird. Zwar soll zwischen der Nordstrasse und dem Wipkingerplatz künftig der Autoverkehr im Tunnel geführt werden, die entsprechende oberirdische Strecke wird jedoch nicht abklassiert. Weshalb wird das Versprechen der oberirdischen Abklassierung nicht auf der gesamten Tunnelstrecke eingelöst?
2. Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag im Projektperimeter auf den jeweiligen Querschnitten unterwegs (bitte Zeitreihen angeben)? Die Mehrheit der vorberatenden Kommissionen des Kantonsrats lehnt es ab, eine Höchstmenge von 56 000 Fahrzeugen/Tag verbindlich im geplanten Gesetz festzuhalten. Wenn es keine Vorgabe für die Höchstmenge an Fahrzeugen gibt: welches ist die maximale Kapazität an Fahrzeugen, welche die geplante Infrastruktur am Rosengarten (aufgeteilt auf Tunnel und oberirdische Strasse) pro Tag bewältigen kann? Welche zusätzliche MIV-Kapazität bringt die zusätzliche Mittelspur?
3. An welchen Gebäuden im Projektperimeter werden mit der Realisierung des Rosengarten Projekts im Lärmbereich künftig die Immissionsgrenzwerte eingehalten — an welchen nicht? Wir bitten um eine detaillierte Auflistung. Welche Lärmsanierungsmassnahmen müssen zusätzlich zum Rosengarten-Projekt geplant und realisiert werden, um die Lärmgrenzwerte im Projektperimeter unter den Immissionsgrenzwert zu bringen?
4. Wie hat das Bundesamt für Raumentwicklung das Kosten-/Nutzen-Verhältnis des Rosengarten-Projekts bewertet? Welche teuren Projekte für ein vergleichbar kurzes Strassenstück gibt es?
5. Wie viele Fahrzeuge waren in den letzten fünf Jahren durchschnittlich pro Tag auf der Wehntaler- und auf der Hofwiesenstrasse unterwegs (bitte Zeitreihen angeben und bezogen auf die Querschnitte: Nordumfahrung, Einmündung Furttalstrasse, Glaubtenstrasse, Neuaffoltern, Radiostudio, Bucheggplatz, Schaffhauserstrasse)?
6. Mit dem Rosengarten-Projekt wird die Verbindung von der Nordumfahrung über die Wehntalerstrasse und die Hofwiesenstrasse bis zum Portal Bucheggplatz attraktiver und wird somit Mehrverkehr anziehen. Mit welchen Verkehrsmengen MIV wird künftig auf der Wehntaler- und der Hofwiesenstrasse gerechnet werden (im Vergleich zu heute)?
7. Mit dem Rosengartenprojekt sollen u. a. die Bülachstrasse, die Hirschwiesenstrasse und die Breitensteinstrasse mit zusätzlichem MIV belastet werden. Welche MIV-Zunahme ist zu welchem Zeitpunkt zu befürchten? Zu welcher zusätzlichen Lärmbelastigung führt diese MIV-Zunahme? Welche Massnahmen lassen sich ergreifen, um diese zusätzliche MIV-Belastung zu verhindern?
8. Mit der Realisierung des geplanten Projekts am Rosengarten wird ein Teil des Irchelparks zerstört werden. Wie ist der Irchelpark heute geschützt und in welchen Inventaren eingetragen? Wird die durch das Projekt

zerstörte Grünfläche im Irchelpark irgendwo kompensiert, um der besseren Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Grünraum nachzukommen?

9. Auf dem Milchbuck wird mit dem Rosengarten-Projekt in der Irchelstrasse eine neue Haltestelle für die Tramlinie 9 geplant, während die übrigen Tramlinien im Bereich der heutigen Tramhaltestellen «Milchbuck» halten werden. Dies führt an der Haltestelle «Milchbuck» zu längeren Umsteigewegen zwischen der Tramlinie 9 und den übrigen ÖV Linien und somit zu einer Komforteinbusse für die ÖV-Passagiere. Wie viele ÖV Passagiere sind künftig von längeren Umsteigewegen betroffen? Um wie viele Meter verlängern sich die Umsteigebeziehungen?
10. Viele Personen in Wipkingen fürchten sich vor den Immissionen einer jahrelangen Baustelle und dem Ausweich- und Umleitungsverkehr durch die Quartierstrassen. Wie lange ist die Bauzeit aktuell geplant? In zum Projekt bereits publizierten Unterlagen ist nachzulesen, dass der Verkehr während der Bauzeit z. B. durch die Dammstrasse, die Scheffelstrasse und das Quartierzentrum Nordbrücke (Röschibachplatz) geführt werden soll. Wie sieht das Verkehrskonzept während der Bauzeit aus? Durch welche Quartierstrassen wird der Verkehr während der Bauzeit geführt werden und wie gross ist dieser Mehrverkehr?
11. Wie viele Fahrgäste werden mit dem ÖV heute (täglich, in der Spitzenstunde während der Morgen-HVZ und während der Abend-HVZ) zwischen dem Bucheggplatz und dem Albisriederplatz befördert und wie viele sind es nach der Inbetriebnahme des Rosengartentrams? Was sind die angebotenen Kapazitäten heute und künftig? Wie ist die entsprechende Auslastung in den Spitzenstunden? Wie sind die entsprechenden Zahlen auf den Abschnitt Milchbuck–Bucheggplatz?
12. Wie hoch sind die Nachfrage bzw. die Kapazität bzw. die Auslastung heute und künftig mit dem Projekt Rosengartentram auf den anschliessenden Ästen der bestehenden Tram- und Busstrecken (täglich, in der Spitzenstunde während der Morgen-HVZ und während der Abend-HVZ): Bucheggplatz–Neuaffoltern, Bucheggplatz–Bahnhof Oerlikon, Milchbuck–Sternen Oerlikon, Milchbuck–Schwarndingerplatz, Albisriederplatz–Altstetten, Albisriederplatz–Bahnhof Wiedikon?
13. Sind die Zugangsanlagen (Treppen, Lifte) des Bahnhofes Zürich Hardbrücke gemäss Ausbau mit dem Tram Hardbrücke ausreichend dimensioniert für den zusätzlichen Umsteigeverkehr ausgelöst durch das Rosengarten tram?
14. Wie sieht die Bevölkerungsentwicklung im Einzugsgebiet des Rosengarten-Trams aus? Wie entwickeln sich die Passagierzahlen am Bahnhof Hardbrücke? Wie entwickeln sich die Umsteigezahlen Zug/Tram am Bahnhof Hardbrücke? Welche Entwicklung (z. B. Passagierzunahme am Bahnhof Hardbrücke) rechtfertigt wann den ökonomisch rentablen Einsatz des Rosengarten-Trams? Auf welchem Abschnitt des Rosengarten-Trams braucht es welche Nachfrage, damit der Betrieb der beiden Rosengarten-Tramlinien kostendeckend ist?
15. Welcher Modalsplit ist im Perimeter des Rosengarten-Projekts künftig in welchem Jahr vorgesehen?
16. Während der Sanierung der Hardbrücke wurde die Kapazität für den MIV von vier auf zwei Spuren reduziert. Während dieser Zeit funktionierte der MIV problemlos auf zwei Spuren. Es wäre also ein leichtes, das Rosengarten-Tram auf dem bestehenden Strassenraum zu planen – die Realität hat diesen Tatbeweis bereits erbracht. Künftig würden gleichberechtigt zwei Spuren für den MIV und zwei Spuren für den ÖV zur Verfügung stehen. Welche Kosten (Betriebs- und/oder Infrastrukturkosten) könnten eingespart werden, wenn auf den Rosengarten-Tunnel verzichtet und das Rosengarten-Tram auf der bestehenden Strassenfläche geplant würde?
17. Wie hoch sind die Betriebs-, Unterhalts- und Kapitalfolgekosten des Rosengarten-Tunnels? Wer muss für diese aufkommen?

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation auf Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wie folgt:

Unter der Federführung der Stadt und in einer gemeinsamen Projektorganisation mit dem Kanton wurde in den Jahren 2012–2013 eine umfassende Planungsstudie zur Realisierung eines Rosengartentrams erarbeitet. Dies sowohl mit als auch ohne bauliche Massnahmen für den Strassenverkehr. Die Erkenntnisse wurden im Bericht «Gesamtstudie Rosengarten tram und Waidhaldetunnel – Synthesebericht» vom 12. September 2013 dokumentiert.

Als Grundlage für die nun vorliegende kantonsrätliche Vorlage wurde die Planungsstudie punktuell vertieft. Gleichzeitig erarbeitete die Stadt eine Vorstudie für den Abschnitt Hardplatz

bis Albisriederplatz. Die entsprechenden Arbeiten wurden im November 2015 im Bericht «Vertiefungsarbeiten zur Gesamtstudie vom 12. September 2013; Rosengartentram & Rosengartentunnel – Zusammenfassender Bericht, November 2015» zusammengefasst dokumentiert.

Der Regierungsrat und der Stadtrat haben am 1. Oktober 2013 eine Vereinbarung «Rosengartentram/Rosengartentunnel» unterzeichnet. In dieser Vereinbarung haben Kanton und Stadt die Rahmenbedingungen festgelegt, die für die Projektierung und Finanzierung des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» gelten sollen. Neben anderem statuiert diese Vereinbarung eine aus Sicht des Stadtrats zentrale Rahmenbedingung für den Bau des Rosengartentunnels, bestehend in einer Begrenzung der Verkehrsmenge auf dem heutigen Niveau: Auf der Rosengartenachse sollen die Verkehrsmenge auf dem heutigen Niveau beschränkt werden bzw. nicht mehr als 56 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren, davon 53 000 im Rosengartentunnel und noch rund 3000 Fahrzeuge auf der Rosengartenstrasse.

Der Kantonsrat hat anlässlich seiner ersten Lesung zum Rosengarten-Verkehrsgesetz die Kapazitätsbegrenzung grossmehrheitlich nicht materiell bestritten, in vielen Voten sogar ausdrücklich bestätigt. Auch die Volkswirtschaftsdirektorin erklärte die in der Weisung des Regierungsrats festgehaltene Plafonierung in der Kantonsratsdebatte mehrfach als Rahmenbedingung des Projekts. Das Rosengarten-Verkehrsgesetz sieht in der Fassung nach der ersten Lesung zudem vor, dass die Stadt Zürich die Verantwortung für das gemeinsame Monitoring übernimmt. Hingegen wurde ein Antrag zur Verankerung der Kapazitätsgrenze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Rosengarten-Verkehrsgesetz abgelehnt. Auch wenn die Begrenzung grossmehrheitlich materiell nicht in Frage gestellt wurde, ist aus Sicht des Stadtrats eine Unsicherheit entstanden, weshalb es notwendig ist, die Kapazitätsgrenze in geeigneter Form verbindlich festzuhalten.

Nach heutiger Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton obliegt die Steuerung der Verkehrsmengen der Stadt. Die laufenden Diskussionen zur Revision des Strassengesetzes und zur möglichen Änderung der kantonalen Signalisationsverordnung lassen jedoch befürchten, dass diese Kompetenzen der Stadt entzogen werden könnten. Dies wurde auch in der Kantonsratsdebatte als Risiko geäussert. Sollte die Stadt Zürich ihre heutigen Möglichkeiten im Bereich der Verkehrsanordnungen und Verkehrssteuerung verlieren, so könnte sie die Kapazitätsbegrenzung und die Verhinderung zusätzlichen Verkehrs nicht mehr gewährleisten. Darüber hinaus hätte die Kompetenzverschiebung weitreichende Konsequenzen für die gesamte städtische Verkehrs- und Infrastrukturpolitik.

Der Stadtrat sucht mit dem Regierungsrat das Gespräch, um die rechtliche Verbindlichkeit der vereinbarten Kapazitätsbegrenzung zu sichern und die möglichen Folgen der Änderung der kantonalen Signalisationsverordnung zu klären. Eine Plafonierung der Verkehrsmenge auf der Rosengartenachse ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Gutheissung des Gesamtvorhabens Rosengartentunnel und Rosengartentram durch den Stadtrat. Wenn die Kapazitätsbegrenzung auf dem heutigen Stand verbindlich gesichert werden kann und die Stadt Zürich ihre dazu notwendigen Kompetenzen weiterhin wahrnehmen kann, überwiegen für den Stadtrat in der Abwägung der Vor- und Nachteile des Gesamtverkehrsprojekts klar die Vorteile. Das Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel ist aktuell die einzige realisierbare Verbesserung der heutigen Situation am Rosengarten. Es ermöglicht, eine für das gesamtstädtische Netz äusserst wichtige Tramverbindung zu schaffen und das Quartier von übermässigem Lärm und der Trennung durch den Verkehr zu befreien. Unter der Voraussetzung, dass die Begrenzung der Kapazität des MIV sichergestellt ist und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann, unterstützt der Stadtrat das Projekt weiterhin.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1 («Nochmalige Offenlegung der Vereinbarung bzw. des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat mit genauem Wortlaut über die Modalitäten»):**

Der die Vereinbarung inhaltlich wiedergebende Stadtratsbeschluss Nr. 850/2013 ist öffentlich und im Internet frei abrufbar.

**Zu Frage 2 («Angabe der vorgebrachten Gründe des Stadtrats für die Erteilung des Auftrags an den Kanton.»):**

Das Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» ist für stadtzürcherische Verhältnisse ein aussergewöhnliches Projekt. Aufgrund der Dimensionen wie auch dem Tunnelanteil ist das Projekt beinahe vergleichbar mit der zweiten Durchmesserlinie der SBB. Insbesondere im Bereich des Projektteils mit dem mit Abstand grössten finanziellen Anteil, dem 2,3 km langen Strassentunnel, verfügt die Stadt über keine Planungs- und Projektierungserfahrung. Sie wird diese in absehbarer Zeit auch nicht für andere Projekte benötigen. Demgegenüber weist der Kanton in diesem Bereich bereits grosse Erfahrung auf (z. B. von der Westumfahrung Zürich, bei der Planung, Projektierung und Bau unter der Leitung des Kantons Zürich erfolgten). In diesem Sinne erachtet der Stadtrat es als zielführend, die Gesamtprojektleitung dem Kanton zu überlassen, um die städtischen Ressourcen auf die Ausgestaltung der Oberfläche fokussieren zu können. § 3 Absatz 3 des Spezialgesetzes zum Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» gewährleistet die Einflussnahme der Stadt auf die funktionale wie die gestalterische Ausbildung der Verkehrsinfrastruktur sowie des übrigen öffentlichen Raums.

**Zu Frage 3 («Kann der Stadtrat heute noch hinter dem von den kantonsrätlichen Kommissionen abgeänderten Projekt (zusätzliche Fahrspur im Tunnel, Aufhebung des maximalen Plafonds von 56000 Fz/Tag etc.) stehen?»):**

Wie einleitend erwähnt, unterstützt der Stadtrat das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel weiterhin als gute Gesamtlösung, wenn die Plafonierung der Verkehrsmenge, von welcher der Regierungsrat und der Stadtrat bisher ausgegangen sind, weiterhin Gültigkeit hat und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann. Bei einer verbindlichen Plafonierung der Verkehrsmenge hat auch die zusätzliche Fahrspur im Tunnel keine Auswirkungen.

**Zu den Fragen 4 und 5 («Auflistung aller durch das Projekt vom Abriss betroffenen Gebäude mit Angabe der Notwendigkeit für den Abriss und mit Angaben zur Eigentümer- und Mieterschaft und der Anzahl der betroffenen Haushalte.»); («Wieweit ist die direkt betroffene Eigentümer- und Mieterschaft bereits informiert und in welchem Umfang und in welcher Form?»):**

Im aktuellen Stand des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» sind zwölf Gebäude von einem möglichen Rückbau tangiert. Die betroffenen Gebäude sind in den öffentlich aufgelegten Projektplänen entsprechend markiert. Der genaue Bedarf und Umfang wird in der folgenden Projektierungsphase geprüft. Allenfalls können einzelne der ausgewiesenen Gebäude auch erhalten bleiben.

In den möglicherweise betroffenen Häusern befinden sich 83 Wohnungen und neun Gewerbebetriebe. Eine detaillierte Erhebung der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner wurde im Rahmen der Studien nicht erstellt. Die möglicherweise betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden im Frühsommer 2016 im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe erstmals schriftlich orientiert und werden im weiteren Projektverlauf über den aktuellen Planungsstand informiert werden.

**Zu Frage 6** («Die Stadt als betroffene Standortgemeinde hat sich ebenfalls am Mitwirkungsverfahren beteiligt (siehe STB 508 vom 16.6.2016). Welche der 31 Einwände wurden vom Kanton berücksichtigt, welche nicht?»):

In dem im Internet verfügbaren Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen hat der Kanton die 31 städtischen Einwendungen in 41 Einzeleinwendungen aufgeteilt. Nicht berücksichtigt hat der Kanton

- eine Prüfung vorzeitiger Massnahmen zur Erhöhung der Lebensqualität der Anwohnenden als Bestandteil des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel»,
- die Beachtung allfälliger Masterplan-Velo-Routen, sofern sie nicht Teil des Veloroutennetzes des Regionalen Richtplans sind (im Projektperimeter gibt es keine derartigen Abschnitte),
- eine kantonale Beteiligung an einem städtischen Gebietsmanagement für Begleitmassnahmen zu einer Gebietsentwicklung.

Die übrigen Einwendungen nimmt der Kanton zur Prüfung oder Umsetzung im Rahmen der weiteren Projektentwicklung entgegen oder betrachtet die Einwendung als Aufgabe der Stadt, womit die Stadt die Umsetzung selbst in der Hand hat.

**Zu Frage 7** («Unter Einwand Rz.3. sind „rechtzeitig im Prozess“ soziale Begleitmassnahmen vorgesehen (Anlaufstelle f. Mieter\*innen, Unterstützung von wirtschaftlich schwächeren Personen bei einem Wohnungswechsel, Sensibilisierung der privaten Grundeigentümerschaft auf die Themen Verdrängung und steigende Boden- bzw. Mietpreise: Welche dieser Massnahmen wurden wann und in welcher Form bereits in Angriff genommen oder durchgeführt?»):

Die Weiterarbeit aufseiten Stadt kann erst nach dem politischen Grundsatzentscheid durch den Kantonsrat und gegebenenfalls durch die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich an die Hand genommen werden. Deshalb wurden bisher keine Massnahmen umgesetzt.

**Zu Frage 8** («Unter Rz. 5 fordert die Stadt spürbare, die Lebensqualität verbessernde Massnahmen wie z.B. oberirdische Querungen an der Rosengarten- und der Bucheggstrasse bereits vor der geplanten Vollendung des Projekts im Jahr 2032. Welche Massnahmen wurden bereits ergriffen und wo? Was ist für die Zukunft zu welchem Zeitpunkt und an welcher Stelle geplant?»):

Seit 2015 wird der bergwärts fahrende Verkehr am Fusse der Rosengartenstrasse mittels Lichtsignalanlage geregelt. Dabei wird der Verkehr von der Hardbrücke wie auch der Röschi-bachstrasse so dosiert, dass der Verkehr in der Rosengarten- und Bucheggstrasse bergwärts möglichst gleichmässig fahren kann und damit Schadstoffe und Lärm reduziert werden können. Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr dank einer Busschleuse am Ende der Hardbrücke bevorzugt.

Unterhalb des Bucheggplatzes wurde ebenfalls im Jahr 2015 für den talwärts fahrenden Verkehr eine Lichtsignalanlage eingerichtet. Diese Dosierung gewährleistet eine Minimierung des stockenden Verkehrs im anschliessenden Abschnitt bis zur Hardbrücke. Damit können ebenfalls Schadstoffe und Lärm reduziert werden. Zudem wird der öffentliche Verkehr vom Bucheggplatz her kommend bei der Einfahrt in die Bucheggstrasse zumindest insofern bevorzugt, indem das entsprechende Lichtsignal bei Annäherung eines Busses auf Grün wechselt und die vor dem Lichtsignal wartende Fahrzeugkolonne abfliessen kann.

Unabhängig vom weiteren Verlauf des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» wird sich der Stadtrat weiterhin für Massnahmen einsetzen, die die Lebensqualität der Bevölkerung entlang der Rosengartenachse verbessern.

**Zu Frage 9** («Unter Rz. 10: Hier erwähnt die Stadt einen Neubau anstelle des Postgebäudes am Wipkingerplatz. Bestehen für dieses Bauprojekt bereits konkrete Pläne? Wozu würde dieser Neubau dienen? Verspricht sich die Stadt hier trotz des imposanten Tunnelportals und einer massiven Verkehrszunahme durch den Tunnelanschluss eine Attraktivitätssteigerung des Wipkingerplatzes? Wie stellt sie sich zudem die „sicheren und attraktiven Querungen“ konkret vor? Wie vereinbart sie die massiv schlechtere Zugänglichkeit des Gebiets durch das zweistöckige Tunnelportal mit der Festlegung eben diesen Gebiets als Quartierzentrum im kommunalen Richtplan?»):

Seit Jahren bemüht sich die Stadt, den Wipkingerplatz aufzuwerten. Heute steht das anliegende Postgebäude über der Baulinie und darf deshalb aus baurechtlichen Gründen nur postalisch genutzt werden. Die Post wird diese Nutzung in absehbarer Zeit einstellen. Deshalb wird die Stadt in diesem Jahr mit einer städtebaulich-stadträumlichen Studie prüfen, wie der Wipkingerplatz unter Einbezug des zusätzlichen öffentlichen Raums, auf dem heute das Postgebäude steht, mit und ohne Realisation des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel» aufgewertet werden kann. Weitergehende Pläne zum Postgebäude bestehen seitens Stadt derzeit nicht.

Aufgrund der Aufteilung der Tunnelzugänge auf zwei um gut 100 m hintereinander verschränkte Portale und dem Ersatz der heutigen Passerelle zwischen Röschibachstrasse und Wipkingerweg durch einen ebenerdigen Fussgängerübergang sollten sich gegenüber heute keine negativen Auswirkungen auf die Zugänglichkeit des Gebiets ergeben.

Die beiden Portale im Bereich Wipkingerplatz / Hardbrücke sind jedoch aus Sicht des Stadtrats weiterhin eine der grossen stadträumlichen Herausforderungen des Gesamtprojekts «Rosengartentram & Rosengartentunnel». Entsprechend fordert der Stadtrat an diesem Ort für die nächste Projektphase eine umfassende Auseinandersetzung mit der Ausgestaltung des ganzen Verkehrs- und Stadtraums wie auch mit dem eigentlichen Portalbauwerk.

**Zu Frage 10** («Gemäss Rz. 11 plant die Stadt am Bucheggplatz den Erwerb der Liegenschaften Hofwiesenstrasse 114-116 (die sich heute im inneren Bereich des Kreisels befinden), um dort „ein raumprägendes höheres Gebäude mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen“ zu errichten. Hat sich dieser Plan bereits konkretisiert und wenn ja, in welcher Form? Haben bereits Gespräche/Verhandlungen zw. Stadt und Eigentümerschaft stattgefunden? Wenn nein, warum nicht?»):

Die genannten Arbeitsschritte erfolgen, wenn der Kantonsrat und gegebenenfalls die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich dem Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» zustimmen und damit der Auftrag zur Weiterarbeit erteilt wird. Entsprechend wurden bislang noch keine Gespräche mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern der Liegenschaften Hofwiesenstrasse 114–116 aufgenommen.

**Zu Frage 11** («Ebenfalls zu Rz. 11: Wurde das Basisprojekt des Kantons auf die gestellte Forderung der Stadt hin bereits so weiterentwickelt, dass der geplante Notausstieg *ausserhalb* des geplanten Platzes zu liegen kommt?»):

Wie bereits einleitend erläutert wird das Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» erst weiterentwickelt, wenn der Kantonsrat und gegebenenfalls die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich den beiden Vorlagen zum Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» zustimmen und damit der Auftrag zur Weiterarbeit erteilt wird.

**Zu Frage 12** («Zu Rz. 15 (motorisierter Verkehr): Bitte um eine konkrete Liste von realistischen u. realisierbaren Massnahmen, um die Fahrzeugmenge von 3000/Tag zwischen Bucheggplatz und Nordstrasse nicht zu überschreiten und zur Vermeidung von Ausweichverkehr aus dem Tunnel in den Spitzenzeiten.»):

Unter der Voraussetzung, dass die Plafonierung der Strassenkapazität weiterhin Gültigkeit hat, würden auf der Rosengartenachse maximal 56 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren, davon 53 000 im Rosengartentunnel und noch rund 3000 Fahrzeuge auf der Rosengartenstrasse. Zur Sicherstellung dieser Plafonierung wären auf der Rosengartenstrasse folgende Massnahmen möglich:

Das Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» beinhaltet den Abbruch der Rosengartenbrücke und damit das Kreuzen der Nordstrasse mit der Rosengartenstrasse neu auf einer Ebene mittels Lichtsignalanlage. Die Verkehrsströme längs der Nordstrasse wie auch zwischen Nordstrasse und dem Wipkingerplatz und der Hardbrücke beanspruchen bereits einen erheblichen Teil der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage, sodass nur noch eine geringe Kapazität bleibt für den Verkehr in der Rosengartenstrasse oberhalb der Nordstrasse. Die vertiefte Planungsstudie sieht zudem am Bucheggplatz auf der Bucheggstrasse keine Geradeausverbindung stadteinwärts vor, was sich ebenfalls dämpfend auf die Verkehrsmenge auswirken wird.

Darüber hinaus könnte die Verkehrsmenge mittels der beiden Lichtsignalanlagen an den beiden Enden des fraglichen Abschnitts bei Bedarf dosiert werden. Zudem wäre es möglich, unter Wahrung der grundsätzlichen Erreichbarkeit des Quartiers wie auch dessen innerer Vernetzung, an geeigneter Stelle die Stecke zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz für den Geradeausverkehr komplett zu sperren, sofern gewährleistet ist, dass der Verkehr nicht auf andere Quartierstrassen ausweicht.

**Zu Frage 13 («Zu Rz. 19 (sozialräumliche Anliegen): Die Stadt macht darauf aufmerksam, dass flankierende Massnahmen für den Erhalt von günstigem Wohnraum und einem gut durchmischten Quartier vor Beginn des Grossprojektes geplant werden müssen. Welche Massnahmen wurden bereits aufgegleist? Haben bereits Gespräche mit Haus/Grundeigentümer\*innen von Liegenschaften in der ersten und zweiten Bautiefe stattgefunden?»):**

Die Stadt kann erst mit der Arbeit fortfahren, wenn der Kantonsrat und gegebenenfalls die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich dem Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» zustimmen und damit der Auftrag zur Weiterarbeit erteilt wird.

**Zu Frage 14 («Zu Rz. 20: Was hat die Prüfung der Einsetzung eines Gebietsmanagements ergeben?»):**

Die Einführung eines Gebietsmanagements zeichnet sich ab. Eine eigentliche Prüfung kann jedoch erst erfolgen, wenn der Kantonsrat und gegebenenfalls die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich dem Gesamtprojekt «Rosengartentram & Rosengartentunnel» zustimmen und damit der Auftrag zur Weiterarbeit erteilt wird.

**Zu Frage 15 («Welche Auswirkungen auf die städtische Verkehrszunahme erwartet der Stadtrat durch die Kombination von innerstädtischem Tunnel bzw. innerstädtischen Tunnelportalen, dem von der Bevölkerung angenommenen Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative und den neuen Bestimmungen des Bundes bzgl. einer Verbreiterung der Strassen?»):**

Unter der Voraussetzung, dass die Plafonierung der Verkehrsmenge, von welcher der Regierungsrat und der Stadtrat bisher ausgegangen sind, weiterhin Gültigkeit hat, erfolgt eine Begrenzung der Verkehrsmenge auf heutigem Niveau (maximal 56 000 Fahrzeuge pro Tag). Damit ist Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung (Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative) erfüllt.

Eine Verkehrszunahme wird es hingegen dank der beiden Linien des Rosengartentrams beim öffentlichen Verkehr geben.

Bezüglich der revidierten Fassung der die Strassenbreite beeinflussenden Norm ist festzuhalten, dass diese aufgrund des grossen politischen Drucks zurückgezogen worden ist. Die Norm wird nochmals überarbeitet. Nicht zuletzt hatte sich die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich in der Vernehmlassung zur Norm kritisch zu einer Verbreiterung der Strassen geäussert.

Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Sicherheits-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz, das Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti