



Beschluss des Stadtrats

vom 15. Januar 2025

Nr. 125/2025

Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe EVP betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke, Bericht und Abschreibung

IDG-Status: öffentlich

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

1. Zweck und Ausgangslage

Eine Motion verpflichtet den Stadtrat, dem Gemeinderat innert zweier Jahre nach der Überweisung den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Hält der Stadtrat die Motion für nicht erfüllbar, entspricht er dem Begehren in anderer Form oder soll auf den Antrag verzichtet werden, legt er dem Gemeinderat einen begründenden Bericht vor (Art. 131 Geschäftsordnung des Gemeinderats [GeschO GR, AS 171.100]).

Die Motion fordert den Stadtrat auf, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um mit flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung, mit Optimierungen im öffentlichen und im Veloverkehr sowie weiteren Massnahmen die Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke deutlich vom Ziel-, Quell- sowie Binnenverkehr zu entlasten und den Strassenraum, insbesondere für den Fussverkehr, stadtverträglich umzugestalten. Weiter soll zu diesem Zweck ein umfassender Meinungsbildungsprozess in Gang gesetzt werden.



2/6

Die am 26. Februar 2020 eingereichte Motion wurde am 13. Januar 2021 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 dem Stadtrat mit 80 gegen 33 Stimmen 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. Mit Weisung vom 4. Oktober 2023 beantragte der Stadtrat, die Frist zur Erfüllung der Motion um weitere 12 Monate zu verlängern. Der Gemeinderat stimmte dem Antrag am 15. November 2023 zu und verlängerte die Frist um weitere 12 Monate bis zum 27. Januar 2025.

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.

2. Vorgeschichte / Würdigung der Motion

Seit über fünfzig Jahren verbindet die Westtangente die Autobahnenden in Zürich-Nord (Milchbuck), Zürich-West (Pfingstweidstrasse) und Zürich Süd (Sihlhölzli). Diese Verbindung wurde als Provisorium gebaut, da der Ausbau der Nationalstrassen mit dem sogenannten Ypsilon, einer Verbindung des Autobahnnetzes im Raum Platzspitz, noch ausstand. Bereits im ersten Jahr nach der Eröffnung der Westtangente, im Oktober 1972, wurde ein politischer Vorstoss im Gemeinderat eingereicht, der die Luftschadstoff- und Lärmemissionen thematisierte. Ebenfalls kurz nach der Inbetriebnahme und in den Folgejahren wurden Forderungen nach Massnahmen laut: Einhausung, Überdeckung, Tieferlegung, Untertunnelung, Reduktion der Anzahl Spuren, Reduktion der Verkehrsbelastung, Hoch- oder Luftseilbahn.

Seit der Inbetriebnahme der Westtangente wurden diverse Lösungsansätze untersucht und erarbeitet. In den Neunzigerjahren wurde der Waidhaldetunnel als Option für die Verlagerung des motorisierten Verkehrs entwickelt und in der Richtplanung eingetragen. Es folgten Ideen für einen Käferbergtunnel und danach Volksabstimmungen über die Einführung einer Tramverbindung (Rosengartentram ohne Infrastrukturersatz für den Strassenverkehr). Nach der Ablehnung der Volksinitiative Rosengartentram durch die städtische Stimmbevölkerung 2010 wurde die Entwicklung des Rosengartentrams mit einem Rosengartentunnel in Angriff genommen. Diese Vorlage bzw. das Verkehrsgesetz mit dem entsprechenden Rahmenkredit wurde 2020 vom kantonalen Stimmvolk abgelehnt.

Im Sommer 2023 hat das nationale Parlament das sogenannte Ypsilon aus dem Netzbeschluss (Bundesbeschluss über die Nationalstrassen) gestrichen. Im Februar 2024 passte der Bundesrat die Nationalstrassenverordnung an. Die Verbindung in der Stadt Zürich wurde definitiv aus dem Nationalstrassennetz gestrichen, da dieser Ansatz als nicht mehr zeitgemäss beurteilt wurde. Das Provisorium der Westtangente als Hauptverkehrsstrasse mit überkommunaler Bedeutung blieb jedoch bestehen.



3/6

3. Ausgangslage

Die stadträumliche, verkehrliche und städtebauliche Entwicklung der Stadtachse ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, weshalb er im Laufe der Jahre mit verschiedenen Planungen und Projekten nach Lösungen gesucht hat. Keiner dieser Lösungsansätze konnte bisher mehrheitsfähig umgesetzt werden.

Der Stadtrat stützt die Forderungen der Motion GR Nr. 2020/63. Deshalb wurden bereits unmittelbar nach der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 zum Rosengartentram mit Rosengartentunnel Projekte und Planungen mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten gestartet, die die Forderungen der Motion und die Verbesserung der Situation zum Inhalt haben. Verbesserungen an der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke werden in verschiedenen Projekten erarbeitet. Diese haben einen kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont. Jedes dieser Projekte greift einzelne bis mehrere Forderungen aus der Motion auf und wird somit insgesamt und schrittweise zur Verbesserung der Situation an der Achse beitragen. Einige der geforderten Massnahmen erfordern deutlich mehr Zeit, als es die Fristen zur Bearbeitung einer Motion zulassen. Dazu gehört insbesondere der umfassende Meinungsbildungsprozess, der nach dem jüngsten Scheitern der letzten Volksabstimmung und der erfolglosen Suche nach Lösungen in den letzten fünfzig Jahren geführt werden muss. Gestützt auf Art. 131 Abs. 1 GeschO GR beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die Motion aus den nachfolgend dargelegten Gründen abzuschreiben und erstattet hiermit einen begründenden Bericht, wie er dem Motionsanliegen bereits entsprochen hat oder noch zu entsprechen gedenkt.

4. Stand der Planungen

Primär soll die Situation an der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke mit den nachfolgend genannten Planungen verbessert werden bzw. die Lösungsfindung für eine umfassende Neuausrichtung erfolgen.

4.1 Strassenbauprojekt Rosengartenstrasse (Bauprojekt Nr. 20 074)

Ziel des Strassenbauprojekts Rosengartenstrasse sind kurzfristig umsetzbare Massnahmen zur Reduktion der Barrierewirkung für den Fuss- und Veloverkehr und zur Reduktion der Fahrzeitverluste im öffentlichen Verkehr. Das Projekt sieht auf Höhe Lehen- und Wibichstrasse zwei neue, ebenerdige und behindertengerechte Querungen samt Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr vor. Die ebenerdige Querung der Lehenstrasse ist auch Teil der Umsetzungsplanung der Velovorzugsrouten. Mit zwei Busschleusen (Höhe Nordstrasse talwärts, Höhe Wibichstrasse bergwärts) sollen die Busse künftig mittels 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 wurden vertiefte Nachweise zu Tagen mit ausserordentlich hohem Verkehrsaufkommen verlangt, die zwischenzeitlich erarbeitet und vom AFM als ausreichend eingestuft wurden. 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 gegen das Projekt erhobenen Einsprachen wurden abgewiesen und der Stadtrat setzte das Projekt fest. Derzeit wird der Antrag an den Gemeinderat für den Baukredit erarbeitet. Nach der Bewilligung des Baukredits durch



4/6

den Gemeinderat wird dem Regierungsrat die notwendige Projektgenehmigung beantragt. Die Umsetzung der Massnahmen kann, unter Einhaltung der erforderlichen Verfahrensschritte, frühestens ab Sommer 2026 erfolgen. Voraussetzung ist, dass die bevorstehenden Bewilligungsschritte keine umfangreichen und zeitintensiven Verfahren auslösen.

4.2 Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Die bundesrechtliche Vorgabe der Strassenlärmsanierung (Lärmschutz-Verordnung, LSV 814.41) ist an der Rosengartenachse nicht erfüllt, weshalb Massnahmen zur Lärmsanierung notwendig sind. Mit Beschluss Nr. 1217/2021 verabschiedete der Stadtrat das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe. Das Konzept beinhaltet u. a. die Prüfung der Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf der Achse Rosengartenstrasse/Bucheggstrasse/Hardbrücke.

Bereits unmittelbar nach der kantonalen Volksabstimmung zum Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel vom 9. Februar 2020 wurde ein Gutachten zur Verhältnismässigkeitsprüfung von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse in Auftrag gegeben. Dieses lag im Dezember 2020 vor und kommt zum Schluss, dass Tempo 30 auf der Rosengartenachse¹, mit Vorbehalt der VBZ-Kosten infolge Fahrzeitverlusten, notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Das Gutachten belegt zudem, dass Tempo 30 weder Auswirkungen auf Durchgangsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich (§ 28 KStG) hat noch den Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung verletzt. Entsprechend wurden die notwendigen Unterlagen für die Publikation der angepassten Verkehrsvorschriften zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erstellt. Allerdings hat die Kantonspolizei Zürich der Stadt mit Verfügung vom 23. Oktober 2023 die Zustimmung für die beabsichtigte Verkehrsanordnung an der Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse nicht erteilt. Gegen diese Verfügung hat die Stadt rekuriert, weil sie der Auffassung ist, dass keine Zustimmung der Kantonspolizei zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist. Das Rechtsmittelverfahren ist noch pendent. Je nach Ausgang des Verfahrens können die angepassten Verkehrsanordnungen im Amtsblatt publiziert werden. Der Umsetzungszeitpunkt hängt danach von allfälligen weiteren Rechtsmittelverfahren gegen die Verkehrsanordnungen ab.

4.3 Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen Ausbau Nordumfahrung

Mit dem Ausbau der Nordumfahrung bietet sich die Chance, innerstädtische Hauptverkehrsachsen vom Transitverkehr zu entlasten. Dazu wird die Studie zur Erweiterung der flankierenden Massnahmen betreffend Ausbau Nordumfahrung erarbeitet. Ziel dieser Studie ist es, gestützt auf eine aktuelle Verkehrsdatenbasis mit einer abgeschlossenen und umfassenden Erhebung (erste Projektphase) weitere Massnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs und zur langfristigen Sicherung der Entlastungswirkung auf den innerstädtischen Verkehrsachsen zu entwickeln. Diese flankierenden Massnahmen (zweite Projektphase) werden derzeit erarbeitet. Sie sollen die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum

¹ Bucheggstrasse: Teilstück Lehen-/Rosengartenstrasse bis Bucheggplatz (Bucheggstunnel sowie dazugehörige Tunnelrampe ausgeschlossen)

Nordstrasse: Teilstück Lehensteig bis Rosengartenstrasse

Rosengartenstrasse: Teilstück Hardbrücke/Röschibachstrasse bis Buchegg-/Lehenstrasse



5/6

ASTRA-Projekt N1/N20 Ausbau Nordumfahrung Zürich von 2008 ergänzen. Diese zusätzlichen Massnahmen sollen als Sofortmassnahmen im Hinblick auf den Vollbetrieb der ausgebauten Nordumfahrung ab 2027 die angestrebte Wirkung entfalten. In der noch verbleibenden Zeit bis zum Vollbetrieb werden die flankierenden Massnahmen aufgrund der Zeitschiene insbesondere auf Steuerungs-, Signalisations- und Markierungsmassnahmen fokussieren. Gewisse Massnahmen können allenfalls in bereits laufende Strassenbauprojekte integriert werden. Weitreichendere Massnahmen werden in separaten Teilprojekten umgesetzt.

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

4.4 Neuer Planungsprozess für eine umfassende Neubetrachtung und Umgestaltung der Rosengartenachse

Auch wenn der Handlungsbedarf an der Rosengartenachse allen Betroffenen und Anspruchsgruppen bekannt ist: Die Planungsprozesse am Rosengarten über die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass die klassischen Ansätze mit Erarbeitung eines Projekts und dem Versuch, alle Ansprüche maximal zu erfüllen, nicht zum Ziel führen, um inhärente Spannungsfelder und Konflikte zu lösen. Der Auftrag der Motion, einen umfassenden Meinungsbildungsprozess in Gang zu setzen, soll deshalb im Rahmen eines neuen Dialogprozesses umgesetzt werden. Dabei sollen die verschiedenen Anspruchsgruppen ausserhalb der Stadt Zürich ebenfalls einbezogen werden. Daraus soll eine Entwicklungsstrategie für die Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/Hardbrücke erarbeitet werden. Das Design für diesen Dialogprozess ist unter Einbezug aller relevanten städtischen Dienstabteilungen entwickelt worden und hat einen Zwischenstand erreicht, der aktuell mit einzelnen Stakeholderinnen und Stakeholdern diskutiert wird. Insbesondere gilt es, die Rollen der verschiedenen Stakeholderinnen und Stakeholdern zu klären.

Nach Klärung der Stakeholderrollen, einer ersten Konsultation der Anspruchsgruppen zum geplanten Vorgehen und letzten Konkretisierungsschritten, wird das Prozessdesign voraussichtlich 2025 abgeschlossen sein. Dem Stadtrat ist es wichtig, dass der Meinungsbildungsprozess bereits in dieser frühen Phase stattfindet, um eine stabile Basis für den anschliessenden Dialogprozess zu schaffen. Die für den Dialogprozess erforderlichen Mittel werden den dafür zuständigen Instanzen beantragt werden.

Berücksichtigt werden neben den gesetzlichen Vorgaben die verankerten Strategien und Planungen, insbesondere die 2022 verabschiedeten kommunalen Richtpläne Verkehr (KRPV) sowie Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA), die VBZ-Netzentwicklungsstrategie (gestützt auf das Zukunftsbild ÖV 2050) und die Strategie Stadtraum und Mobilität 2040 (Stadtratsbeschluss Nr. 2074/2024).

Um eine breit abgestützte Entwicklungsstrategie und 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 erarbeiten.



5. Bericht und Abschreibung

Der Stadtrat bearbeitet im Rahmen von verschiedenen Projekten und Planungen die Anliegen der Motion. Die dafür erforderlichen Kredite werden entsprechend den kreditrechtlichen Vorgaben in der zuständigen Kompetenz bewilligt. Die Projekte und Planungen umfassen unter anderem flankierende Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung, Optimierungen im öffentlichen Verkehr und haben die stadtverträgliche Umgestaltung gemäss Richtplanung sowie gemäss der Strategie Stadtraum und Mobilität 2040 im Fokus. Basis ist ein umfassender Meinungsbildungsprozess, dessen Ziel eine konsolidierte Entwicklungsstrategie mit Agenda für die Rosengartenachse ist. In unterschiedlichen Umsetzungshorizonten sowie im inhaltlichen Zusammenspiel tragen der Dialogprozess sowie die Planungen und Projekte zur Erfüllung der Motion bei.

Eine kreditschaffende Weisung über alle Projekte und Planungen zu erarbeiten, so wie es die Motion verlangt, erachtet der Stadtrat als nicht umsetzbar. Der Stadtrat hat dargelegt, dass er im Rahmen von verschiedenen Projekten und Planungen die Anliegen der Motion bearbeitet. Aus den dargelegten Gründen ist eine Umsetzung der Motion innert Frist nicht möglich. Der Stadtrat beantragt daher die Abschreibung der Motion.

Der Stadtrat beschliesst:

- I. Dem Gemeinderat wird beantragt:
 1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/ Hardbrücke wird Kenntnis genommen.
 2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2020/63, der SP-, Grüne-, GLP-, AL-Fraktionen und der Parlamentsgruppe der EVP vom 26. Februar 2020 betreffend Entlastung und stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse/ Hardbrücke wird abgeschrieben.
- II. Die Berichterstattung ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement übertragen.
- III. Mitteilung an die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, das Tiefbauamt und durch Weisung an den Gemeinderat.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber

Thomas Bolleter