

Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016

**5326**

**Projekt Rosengartentram  
und Rosengartentunnel in der Stadt  
Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes  
und Bewilligung eines Rahmenkredits**

**A. Gesetz  
über eine Tramverbindung  
und einen Strassentunnel am  
Rosengarten in der Stadt Zürich  
(Rosengarten-Verkehrsgesetz)**

(vom .....

**B. Beschluss des Kantonsrates  
über einen Rahmenkredit für das  
Gesamtprojekt Rosengartentram  
und Rosengartentunnel**

(vom .....



Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016

**5326**

**Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel  
in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes  
und Bewilligung eines Rahmenkredits**

**A. Gesetz  
über eine Tramverbindung und einen Strassen-  
tunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich  
(Rosengarten-Verkehrsgesetz)**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016,

*beschliesst:*

I. Es wird folgendes Gesetz erlassen:

§ 1. Dieses Gesetz schafft die Grundlage für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel sowie für dessen Finanzierung. Zweck

§ 2. <sup>1</sup> Das Gesamtprojekt umfasst folgende Hauptbestandteile: Gesamtprojekt

- a. die Tunnelführung des Strassenverkehrs zwischen dem Wipkingerplatz und der Hirschwiesenstrasse (Rosengartentunnel) mit:
  - 1. zwei zweispurigen Tunnelröhren zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bucheggplatz,
  - 2. einer zweispurigen Tunnelröhre im Gegenrichtungsbetrieb zwischen dem Bucheggplatz und der Hirschwiesenstrasse,
- b. neue Anlagen für eine durchgängige Tramverbindung zwischen dem Albisriederplatz und dem Milchbuck (Rosengartentram),
- c. Anpassungen der oberirdischen Strassen und die für das Gesamtprojekt erforderlichen flankierenden Massnahmen im Strassennetz.

<sup>2</sup> Nach Fertigstellung des Rosengartentunnels werden die Rosengarten- und die Bucheggstrasse im Abschnitt zwischen der Nordstrasse und dem Bucheggplatz zur Gemeindestrasse abklassiert.

Anwendbares  
Verfahren und  
Zuständigkeiten

§ 3. <sup>1</sup> Das Gesamtprojekt wird auf der Grundlage des Strassen-  
gesetzes vom 27. September 1981 (StrG) durch den Kanton projektiert  
und erstellt. Für die Festsetzung des Gesamtprojekts ist der Regie-  
rungsrat zuständig.

<sup>2</sup> Der Kanton bezieht die Stadt Zürich in die Projektierung und die  
Erstellung des Gesamtprojekts ein. Der Regierungsrat kann der Stadt  
Teilaufgaben übertragen.

<sup>3</sup> Der Kanton berücksichtigt bei der Projektierung die Anforderun-  
gen der Stadt Zürich an die Aufwertung der öffentlichen Räume und  
an die Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen.

Grundsätze der  
Finanzierung

§ 4. <sup>1</sup> Das Gesamtprojekt wird wie folgt finanziert:

- a. die Strassenanlagen gemäss § 2 Abs. 1 lit. a und c durch den Stras-  
senfonds,
- b. die Tramanlagen gemäss § 2 Abs. 1 lit. b durch den Verkehrsfonds,
- c. über die Anforderungen des Strassengesetzes hinausgehende Auf-  
wertungs- und Gestaltungsmaßnahmen gemäss § 3 Abs. 3 durch  
die Stadt Zürich.

<sup>2</sup> Kosten für bauliche Massnahmen, die nicht nach Abs. 1 eindeutig  
einem Kostenträger zugeordnet werden können, werden nach Mass-  
gabe der jeweiligen Interessen zwischen den Kostenträgern aufgeteilt.  
Regierungsrat und Stadtrat regeln die Aufteilung bei Bedarf in einer  
Finanzierungsvereinbarung.

<sup>3</sup> Die Verlegung der Werkleitungen wird gemäss § 37 Abs. 3 StrG  
durch die Werkeigentümer finanziert.

<sup>4</sup> Beiträge des Bundes, namentlich zur Finanzierung des Agglome-  
rationsverkehrs, werden im Verhältnis der beitragsberechtigten Kos-  
ten unter den Kostenträgern aufgeteilt.

Eigentum,  
Betrieb und  
Unterhalt

§ 5. Die Tunnelbauwerke mitsamt Nebenanlagen gehen nach Fer-  
tigstellung in das Eigentum des Kantons über. Der Kanton ist für den  
Betrieb und den Unterhalt verantwortlich. Die übrigen Anlagen gehen  
in das Eigentum der Stadt Zürich über.

Umnutzung von  
Strassenflächen

§ 6. <sup>1</sup> Führt die Stadt Zürich als Folge des Gesamtprojekts Grund-  
stücke, die ganz oder teilweise als Strassenflächen dienen, einer ande-  
ren Nutzung zu, wird ein Mehrwert unter den Kostenträgern aufgeteilt.

<sup>2</sup> Eine Aufteilung des Mehrwerts entfällt, wenn:

- a. die Umnutzung der Grundstücke der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient,
- b. die Stadt Zürich später als 20 Jahre nach der Inbetriebnahme des Gesamtvorhabens über die Umnutzung entscheidet.

<sup>3</sup> Der Kanton und die Stadt bestimmen den Mehrwert gemeinsam. Die Aufteilung erfolgt nach Massgabe der gemäss § 4 geleisteten Anteile an den Kosten.

<sup>4</sup> Die Anteile des Kantons werden fällig mit dem Beginn baulicher Massnahmen für die Umnutzung oder mit der Veräusserung der Grundstücke durch die Stadt.

II. Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

---

## **B. Beschluss des Kantonsrates über einen Rahmenkredit für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016,

*beschliesst:*

I. Für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 1030 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnungen der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, und der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, bewilligt.

II. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:  
Bewilligte Ausgabe  $\times$  Zielindex  $\div$  Startindex (Stand 1. April 2014)

III. Dispositiv I tritt in Kraft, sobald das Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz, Beschlussteil A) rechtskräftig ist.

IV. Dispositiv I dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Motion KR-Nr. 150/2009 der Kommission für Planung und Bau betreffend Waidhalde-tunnel erledigt ist.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

## **Weisung**

### **1. Zusammenfassung**

Seit über 40 Jahren ist die provisorische Lösung auf der Rosengartenachse Thema intensiver politischer Auseinandersetzungen in der Stadt und im Kanton Zürich. Die Gründe dafür sind offensichtlich: Die Rosengartenstrasse ist eine der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz, die mitten durch ein Wohngebiet führen. Verkehrsüberlastungen, Staus, Verzögerungen, Lärm- und Schadstoffbelastungen und unbefriedigende Situationen für Fussgängerinnen und Fussgänger und Fahrradfahrende gehören für die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch sämtliche Verkehrsteilnehmende zum Alltag. Durch die Verkehrsachse ist ein unwirtlicher Strassenraum entstanden. Die Verbindungen zwischen den Quartierteilen sind aufgrund der Trennwirkung des Verkehrs umständlich und unattraktiv.

Zahlreiche Lösungsansätze für den Rosengarten scheiterten in der Vergangenheit. 2010 wurde die letzte Vorlage für ein Rosengartentram von den Stimmberechtigten der Stadt Zürich deutlich abgelehnt, obwohl der Ausbau des Tramnetzes in der Stadt grundsätzlich auf Zustimmung stiess. Die Initiative sah jedoch keine befriedigende Lösung für den motorisierten Individualverkehr vor.

Vor diesem Hintergrund haben der Kanton und die Stadt Zürich ab 2011 erstmals in der langen Geschichte einen gemeinsamen und gesamtheitlichen Lösungsvorschlag für die Situation am Rosengarten ausgearbeitet. Ziele waren eine Verbesserung der verkehrlichen Situation, eine Verminderung der Umweltbelastungen und die Schaffung von neuen Möglichkeiten zur Stadtentwicklung.

Wenig später überwies der Kantonsrat die Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel, welche die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für einen Waidhaldetunnel fordert. Aus einem breiten Variantenvergleich ging jedoch nicht der angeregte Waidhaldetunnel als Bestvariante hervor, sondern die Kombination eines Rosengartentrams mit einem Rosengartentunnel. Die Vorteile dieser Gesamtlösung liegen unter anderem in der ausgewogenen Berücksichtigung aller Verkehrsträger sowie im stadträumlichen und städtebaulichen Potenzial.

- Sie anerkennt die überkommunale Bedeutung der Rosengartenachse als faktisch einzige Verbindung zwischen den sehr grossen Wohn- und vor allem auch Arbeitsplatzgebieten in Zürich Nord und Zürich West und in den daran anschliessenden Gemeinden. Die heutige Kapazität der Strasse bleibt durch die Tunnellösung vom Irchelplatz bis zum Wipkingerplatz, mit einem Anschluss am

Bucheggplatz, unverändert erhalten. Der Verkehrsfluss dieser kantonal bedeutsamen Verbindung wird jedoch deutlich verbessert.

- Durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in den Tunnel wird oberirdisch der benötigte Raum für das Rosengartentram geschaffen. Diese neue Tramtangente vom Milchbuck an den Albisriederplatz ist von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich. Vorgeesehen sind zwei neue Tramlinien, die deutlich leistungsfähiger sind als die heute verkehrenden Busse und so das zukünftige Verkehrswachstum auffangen können. Das Rosengartentram entlastet vor allem auch den Knotenpunkt Hauptbahnhof im Zentrum und wirkt sich dadurch positiv auf das ganze Tramnetz aus.
- Durch die Tunnellösung verringert sich die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe auf grossen Abschnitten der Rosengartenachse deutlich.
- Der Rosengartentunnel und die zusätzlich zu ergreifenden flankierenden Massnahmen führen zu einer starken Verringerung des oberirdischen Verkehrs durch die Quartiere. Dies ermöglicht eine sorgfältig zu planende und zu begleitende Stadtentwicklung und steigert letztlich die Lebensqualität in den bisher durch die Verkehrsschneise getrennten Quartieren.

Die Kosten für diese Gesamtlösung mit einem Rosengartentram, einem Rosengartentunnel und den dazugehörigen flankierenden Massnahmen belaufen sich auf 1030 Mio. Franken. Davon entfällt der Grosse teil auf den Strassentunnel. Dieser wiederum ist die Voraussetzung für den Bau der Infrastruktur für das Rosengartentram. Der Kanton wird sich dafür einsetzen, dass sich auch der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme an diesem Projekt finanziell beteiligt. In der Vergangenheit lagen diese Beiträge zwischen 35% und 40%. Eine Inbetriebnahme des Tunnels ist realistischerweise frühestens 2030 möglich. Die Tramlinien könnten 2032 eingeführt werden.

Mittels eines Spezialgesetzes soll die Kompetenz für die Planung und Ausführung des Projekts von der Stadt Zürich auf den Kanton übertragen werden. Dies ist angesichts der Tatsache, dass der Kanton die Finanzierung der Strassenbauwerke und die Investitionen in den öffentlichen Verkehr übernimmt, gerechtfertigt. Das Gesetz stellt somit sicher, dass der Kantonsrat und letztlich die Stimmberechtigten des Kantons Zürich über dieses Projekt befinden können.

Diese Vorlage für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel bietet eine historische Gelegenheit, dieses verkehrspolitische Provisorium nach 40 Jahren einer dauerhaften Lösung zuzuführen. Der gemeinsame und umfassende Ansatz des Kantons und der Stadt Zürich berücksichtigt die übereinstimmenden, aber auch die

unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen in ausgewogener Masse. Er liefert Verbesserungen für alle Verkehrsträger, bietet grosse Chancen für die Bevölkerung und das Gewerbe und ist auch finanziell tragbar.

## **2. Vorbemerkungen und Ausgangslage**

Ein funktionierendes, leistungsfähiges Verkehrsnetz ist für den Kanton Zürich von zentraler Bedeutung. Die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner sowie des Gewerbes sollen auf zweckmässige und verträgliche Weise abgewickelt werden. Innerhalb und insbesondere auch zwischen den zentralen Lebens- und Arbeitsräumen müssen daher zuverlässige Verbindungen für die jeweiligen Verkehrsträger bestehen. Viele für unseren Lebens- und Wirtschaftsraum wichtige Verkehrsinfrastrukturen, Nationalstrassen und Eisenbahnen, liegen in der Verantwortung des Bundes. Verschiedene Ausbauprojekte sind vorgesehen, in Planung oder schon in der Umsetzung. Darunter befinden sich unter anderem der Ausbau der Nordumfahrung Zürich und der Umfahrung Winterthur (A1) auf sechs Spuren, der Ausbau der A4 zwischen Winterthur Nord und Kleinandelfingen sowie bei der Eisenbahn der Brüttentunnel und der Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen um ein viertes Gleis. Mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz werden auch die Glattalautobahn zur Entlastung der A1 sowie die Oberlandautobahn in die Verantwortung des Bundes fallen. Mit dem Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen allein lässt sich das zunehmende Verkehrsaufkommen aber nicht bewältigen. Der Kanton steht hier in der Pflicht, seine Verkehrsnetze entsprechend dem kantonalen Richtplan und in Abstimmung auf die Entwicklung der übergeordneten Verkehrsnetze auszubauen. Dazu plant und realisiert er verschiedene Vorhaben im ganzen Kantonsgebiet, sei es für den öffentlichen Verkehr (z.B. Tram Hardbrücke, Limmattalbahn, Verlängerungen Glattalbahn) oder für den Strassenverkehr (z.B. Verkehrsmassnahmen im Limmattal, Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach, Ausbau der Schaffhauserstrasse zwischen Bülach und Glattfelden, Umfahrung Eglisau, Uster West). Auch in Winterthur stehen mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und der Busquerung Grüze wichtige Ausbauprojekte für den öffentlichen Verkehr (öV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) bevor. Besonderer Handlungsdruck besteht in den städtischen Agglomerationen, in denen die Verkehrsnetze zunehmend an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stossen.

Die Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse in der Stadt Zürich bildet zusammen mit der Hardbrücke heute die einzige leistungsfähige Strassenverbindung zwischen Zürich Nord, der Flughafenregion sowie dem übrigen nordöstlichen Kantonsgebiet auf der einen, und Zürich West sowie den bevölkerungs- und arbeitsplatzreichen Gebieten südlich des SBB-Gleiskorridors auf der anderen Seite. Gleichermassen stellt sie eine wichtige Verbindung zwischen diesen städtischen Gebieten und der sich schnell entwickelnden Region Limmattal dar.



Abbildung 1: Bedeutung der Rosengartenachse im Strassennetz

Im näheren Einzugsbereich dieser Verkehrsachse, d.h. in Zürich West und Zürich Nord sowie in den Stadtkreisen 3, 6 und 9, wohnen insgesamt rund 320 000 Personen (vgl. Abbildung 2). Das ist mehr als ein Fünftel der Kantonsbevölkerung und mehr als in den Städten Basel und Winterthur zusammen. Im gleichen Gebiet arbeiten zudem fast 284 000 Personen, was knapp 30% aller Beschäftigten im Kanton entspricht. Diese konzentrierte Nutzung für Wohnen und Arbeiten löst täglich eine Vielzahl von Verkehrsbewegungen mit Ziel oder Ausgangspunkt in diesen Gebieten aus. Die Rosengartenachse hat somit für einen grossen Teil der Kantonsbevölkerung eine wichtige Verbindungs- oder Erschliessungsfunktion. Gute Verkehrsverbindungen zwischen diesen Räumen sind deshalb für den Wirtschaftsraum Zürich und damit für den ganzen Kanton von grosser Bedeutung.

Entsprechend gross ist das Verkehrsaufkommen in und aus diesen Gebieten, auch im gesamtschweizerischen Vergleich. Exemplarisch zeigen dies Kennzahlen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des

S-Bahn-Netzes. Der Bahnhof Oerlikon belegt in der Rangliste der meist-benutzten Bahnhöfe der Schweiz Position 7, er wird an einem durchschnittlichen Werktag von rund 84 500 Reisenden frequentiert. Der Bahnhof Hardbrücke folgt mit rund 56 600 Passagieren auf Position 11 und der Bahnhof Altstetten auf Position 18.

Die Bedeutung der erwähnten Gebiete spiegelt sich auch am starken Verkehrsaufkommen auf der einzigen Strassenverbindung zwischen diesen Räumen, der Rosengartenachse. Im oberen Bereich der Rosengartenstrasse liegt die Spitzenbelastung bei 3900 Fahrzeugen pro Stunde bzw. bei rund 56 000 Fahrzeugen pro Tag. Das sind dreimal so viele wie an einem gewöhnlichen Tag am Gotthard. Damit ist die Rosengartenstrasse eine der am stärksten befahrenen Strassen der Schweiz, die in einem Wohngebiet liegen.

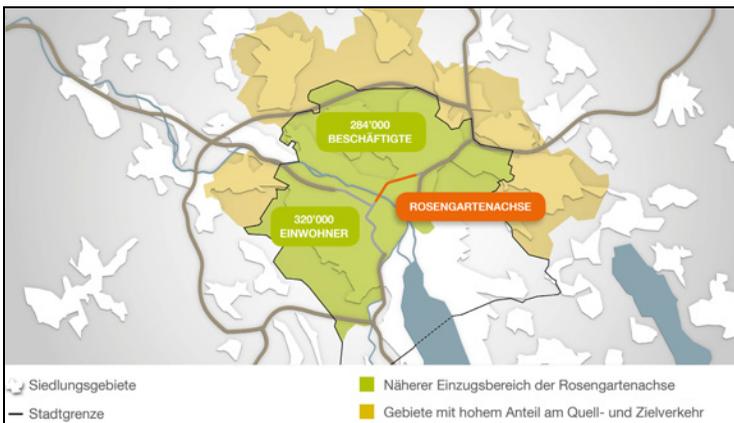


Abbildung 2: Einzugsgebiet der Rosengartenachse

Eine genauere Betrachtung der Verkehrsströme auf der Rosengartenachse zeigt folgendes Bild: Transitfahrten durch die Stadt machen mit 6% nur einen Bruchteil des Verkehrs auf dieser Achse aus. Diese Verkehrsströme werden bereits heute grösstenteils auf den Nationalstrassen rund um Zürich abgewickelt. Mit dem anstehenden Ausbau der A1/Nordumfahrung wird der Transitverkehr voraussichtlich noch stärker auf diese Strassen verlagert werden können. Ein Drittel des Verkehrs ist rein städtischer Binnenverkehr, der seine Quelle und sein Ziel innerhalb der Stadt hat. Rund 60% des Verkehrs führen von einem Ort ausserhalb zu einem Ort innerhalb der Stadt oder umgekehrt, beispielsweise von Glattbrugg nach Zürich West (sogeannter Quell- und Ziel-

verkehr). Mit Abstand die meisten Fahrten finden zwischen den Stadtteilen südlich der Limmat und der Region im Nordosten der Stadt (beispielsweise von Zürich Altstetten nach Dübendorf) statt. Die Rosengartenachse ist somit für die Erschliessung der Stadt sehr wichtig.

### **3. Handlungsbedarf**

Die Rosengartenstrasse wurde bis 1972 als Teil der Westtangente in der Stadt Zürich zur vierspurigen Hauptverkehrsstrasse ausgebaut. Die nachteiligen Folgen dieser – einst als Provisorium für den Durchgangsverkehr gefällten – verkehrspolitischen Entscheidung waren schon kurz darauf deutlich spür- und sichtbar. Stau und Verkehrsüberlastung gehören mittlerweile seit über 40 Jahren zum gewohnten Bild am Rosengarten. Verkehrsteilnehmende müssen fast ganztags mit Verzögerungen und Wartezeiten rechnen. Die Verkehrsschneise zerschneidet zudem das Siedlungsgebiet, ist ein unwirtlicher Strassenraum ohne Aufenthaltsqualität und behindert eine Entwicklung der Quartiere Wipkingen und Unterstrass. Die Strasse ist in ihrer heutigen Form nicht verträglich mit der umliegenden Siedlung und beeinträchtigt die Lebensqualität der Bevölkerung erheblich. Heute sind zur Strasse hin ausgerichtete Wohngebäude einer Lärmbelastung ausgesetzt, die über den Alarmwerten gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) liegt. Die tiefer liegenden Immissionsgrenzwerte werden selbst in Wohngebäuden überschritten, die bis zu 100 Meter von der Strasse entfernt liegen. Ähnliches gilt für die Luftschadstoffbelastungen.

Die Situation auf der Achse Rosengartenstrasse und Hardbrücke führt auch zu Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich. Die Strecke ist im Netz der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sehr wichtig, denn sie ist neben der schmalen Unterführung Langstrasse die einzige Route, die verhältnismässig nahe zum Stadtzentrum verläuft und das Gleisfeld der SBB quert. Verbindungen zwischen den Gebieten beidseits der Gleise sind bis anhin lediglich mit Bussen möglich. Diese sind trotz separater Busspuren an verschiedenen Knotenpunkten vom hohen Verkehrsaufkommen auf der Strasse betroffen, was vielerorts die Einhaltung der Fahrpläne erschwert. Zudem kann das Angebot mit Bussen gerade während der Hauptverkehrszeiten kaum mehr dichter betrieben werden. Für darüber hinausgehende, neue Verkehrsträger wie beispielsweise eine postulierte U-Bahn bestehen derzeit keinerlei Grundlagen. In der Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 319/2015 betreffend U-Bahn für den Grossraum Zürich wurden zudem die Argumente, die gegen eine solche Lösung sprechen, ausführlich aufgezeigt. Ganz ungeachtet der Machbarkeit und Finan-

zierbarkeit einer solchen U-Bahn würde eine Lösung für die konkreten Verkehrsprobleme am Rosengarten um viele weitere Jahre verzögert. Mit Trams hingegen kann die Kapazität des öffentlichen Verkehrs auf wirtschaftliche Weise und in absehbarer Zeit ausreichend erhöht werden.

Im bestehenden Schienennetz der VBZ müssen die Trams jedoch stets über den Hauptbahnhof geführt werden. Dies führt zu einer starken Überlastung dieses zentralen Knotens und zu gegenseitigen Behinderungen der Trams. Aufgrund des prognostizierten Nachfragewachstums hat dieser Flaschenhals in den kommenden Jahren vor allem in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr genügend Kapazität, um den Verkehr geregelt abzuwickeln. In der Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ ist deshalb eine Tramverbindung am Rosengarten ein zentrales Element. Es braucht eine entlastende Tangente, damit sich der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich weiterentwickeln kann.

Ein neues Tramtrasse braucht jedoch einen Teil der vergleichsweise knappen Verkehrsfläche auf der Rosengartenstrasse. Das hat zur Folge, dass dem Strassenverkehr nur noch eine Spur je Richtung zur Verfügung stünde. Es wäre darum nicht möglich, die heutige und auch in Zukunft erforderliche Strassenkapazität aufrechtzuerhalten.

Die Rahmenbedingungen für die verkehrliche Situation entlang der Achse Rosengartenstrasse und in den umliegenden Gebieten in der Stadt Zürich bleiben aus heutiger Sicht auf absehbare Zeit unverändert. Mit einer zahlenmässigen Verminderung der Fahrten auf dieser Route ist angesichts der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen für den Kanton Zürich und der gemäss dem kantonalen Richtplan und dem Raumordnungskonzept in diesem Raum angestrebten Siedlungsentwicklung nicht zu rechnen. Vielmehr ist von einer steigenden Mobilitätsnachfrage in den nächsten Jahren auszugehen. Verkehrlenkende Massnahmen wie Mobility Pricing sind zudem noch nicht in Sicht, da noch keinerlei politische Grundsatzentscheide gefällt sind und die entsprechenden rechtlichen Grundlagen auf nationaler Ebene fehlen. Es ist zudem zu bezweifeln, dass mit lenkenden Massnahmen alleine die erforderliche Entlastung erreicht werden kann. Auch Innovationen wie selbstständig fahrende Autos könnten die Situation in den nächsten Jahren nicht grundlegend verändern. Auch diese Fahrzeuge beanspruchen Platz im Strassenraum. Aufgrund ihrer zentralen Lage wird die Rosengartenachse auch bei neuen Fahrzeugsystemen immer eine zentrale Rolle bei der Verkehrsabwicklung in der Stadt Zürich einnehmen.

## **4. Zielsetzungen und Stossrichtungen**

Die politischen Diskussionen über mögliche Lösungsansätze für die Probleme auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse auf kommunaler und kantonaler Ebene werden schon über vier Jahrzehnte lang geführt. Es ist von grossem kantonalem Interesse, eine zukunftsfähige Lösung für den Gesamtverkehr auf dieser wichtigen Verbindung zu finden. Der Regierungsrat und der Stadtrat sind einhellig der Meinung, dass der beschriebene Missstand rund um den Rosengarten zu beheben ist. Eine gemeinsame Projektstudie beleuchtete deshalb 2011 und 2012 verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für diesen Korridor. Die zentralen Themen der Untersuchung waren das Verkehrsangebot auf der Achse, die Verringerung der Umweltbelastung, die Auswirkungen auf den Stadtraum und das untergeordnete Verkehrsnetz sowie die städtebaulichen Potenziale.

### **4.1 Verkehrsangebot**

Die Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse muss auch in Zukunft eine Verkehrsmenge bewältigen können, die ihrer Bedeutung für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich entspricht. Nachdem sie ursprünglich als Provisorium für den Durchgangsverkehr geschaffen wurde, erschliesst sie heute und in Zukunft grosse und bedeutsame Standorte inner- und ausserhalb der Stadt Zürich. Die Erreichbarkeit dieser Gebiete ist zentral für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich, Pendlerinnen und Pendler, Gewerbetreibende, Kundinnen und Kunden und letztlich sämtliche Besucherinnen und Besucher aus dem Kanton Zürich oder den angrenzenden Kantonen. Die Rosengartenachse spielt daher eine wichtige Rolle in Bezug auf die Attraktivität der gesamten Region für die Bevölkerung und das Gewerbe.

Die MIV-Kapazität soll auf dem heutigen Stand erhalten und der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit sollen verbessert werden. Das künftige Mobilitätswachstum soll durch den öffentlichen Verkehr aufgenommen werden. Für den öffentlichen Verkehr soll deshalb eine leistungsfähige und attraktive Tangente geschaffen werden, die den Hauptbahnhof entlastet und gleichzeitig der Bedeutung der erschlossenen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete entspricht. Dazu trägt auch die Anbindung der neuen Tramlinien an den immer wichtiger werdenden Stadtbahnhof Hardbrücke bei. Ein entsprechendes Tramprojekt am Rosengarten wurde der Stadtbevölkerung 2010 bereits einmal zur Abstimmung vorgelegt. Die Stimmberechtigten verwarfen es jedoch, weil das Tram ohne eine nachhaltige und quartierverträgliche Lösung für den Strassenverkehr hätte verwirklicht werden sollen.

## **4.2 Verringerung der Umweltbelastung**

Ebenfalls angestrebt werden sollen Verbesserungen im Bereich der Umweltbelastungen. Konkret sind die Lärm- und Schadstoffimmissionen entlang der Achse zu vermindern.

## **4.3 Stadtraum und untergeordnetes Verkehrsnetz**

Eine Lösung der Verkehrssituation am Rosengarten soll auch die Lebensqualität entlang der Verkehrsachse und in den angrenzenden Wohngebieten verbessern. Die Zerschneidung des Quartiers soll aufgehoben und mehr Raum und gute Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger oder Velofahrende geschaffen werden. So entstehen grosse Chancen für neue, attraktive Stadträume und für eine Stadtentwicklung, die auch die Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner berücksichtigt.

## **5. Früher politischer Grundsatzentscheid**

Angesichts der jahrzehntelangen Vorgeschichte mit zahlreichen gescheiterten Lösungsversuchen und des dringenden Handlungsbedarfs drängt es sich auf, möglichst früh einen politischen Grundsatzentscheid über das Projekt Rosengartentunnel und Rosengartentram zu fällen. Deshalb wird die Gesamtlösung für den Rosengarten bereits auf dem Stand einer Planungsstudie dem Parlament und allenfalls den Stimmberechtigten zum Entscheid vorgelegt. Das Spezialgesetz definiert die Kernelemente des Projekts und regelt die Zuständigkeiten. Auch die wichtigsten Auswirkungen und Folgen (u. a. auch in finanzieller Hinsicht) können im jetzigen Zeitpunkt bereits mit ausreichender Bestimmtheit und Genauigkeit dargelegt werden. Detailfragen zur konkreten Ausführung und Umsetzung oder Gestaltung einzelner Teile des Projekts werden in den folgenden Phasen gemeinsam unter Einbezug der zuständigen Fachstellen von Kanton und Stadt geklärt. Auch erhält die direkt betroffene Bevölkerung in den jeweiligen Verfahrensschritten weitere Gelegenheiten zur Mitwirkung.

Das gewählte Vorgehen mit einem Spezialgesetz ist zudem aus finanzieller Sicht sinnvoll. Die gesamten Projektierungskosten belaufen sich bei einem Projekt dieser Grössenordnung auf rund 10% der Gesamtkosten, also rund 100 Mio. Franken. Die weitere Konkretisierung der Planungen ab jetzt bis zur Fertigstellung eines detailliert ausgearbeiteten Vorprojekts als Grundlage für einzelne Objektkredite würde gut 20 Mio. Franken kosten. Um für den Fall einer Ablehnung hohe Kosten zu vermeiden, wird das Gesamtprojekt dem Kantonsrat auf der Grundlage der Planungsstudie und nicht wie üblich auf der Grundlage von ausgearbeiteten Vorprojekten zum Entscheid vorgelegt.

## **6. Das Projekt**

### **6.1 Überblick**

In einer gemeinsamen Vereinbarung vom 1. Oktober 2013 hielten der Stadtrat von Zürich und der Regierungsrat die Grundsätze für die weiterzuverfolgende Variante für den Rosengarten fest (nachfolgend «Vereinbarung vom 1. Oktober 2013» genannt). Ebenfalls geregelt wurden Grundsätze betreffend Kostentragung und Zuständigkeiten im gemeinsamen Projekt. Das Projekt wurde gleichentags anlässlich einer Medienkonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das dieser Vorlage zugrunde liegende Gesamtprojekt entspricht der in der Vereinbarung vom 1. Oktober 2013 festgehaltenen Lösung. Es stellt einen ganzheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Ansatz dar, der auf die gemeinsamen wie auch unterschiedlichen Bedürfnisse von Stadt und Kanton Zürich Rücksicht nimmt. Es ist die erste, gemeinsam von Stadtrat und Regierungsrat getragene Vorlage zum Thema Rosengarten.

Sie umfasst:

- einen Strassentunnel zwischen Irchelpark und Hardbrücke,
- eine neue Tramverbindung vom Milchbuck zum Albisriederplatz,
- flankierende Massnahmen im Strassennetz.



Abbildung 3: Übersicht Projektperimeter

## 6.2 Rosengartentunnel

Der geplante neue Strassentunnel stellt die Erhaltung der heutigen Kapazität auf der Rosengartenachse für den MIV von höchstens 56 000 Fahrzeugen pro Tag sicher. Damit ist die volkswirtschaftlich wichtige Verbindung zwischen den grossen Lebens- und Arbeitsplatzgebieten auch in Zukunft ausreichend leistungsfähig. Die vorliegende Tunnellösung verhindert zudem den unerwünschten Ausweichverkehr und ermög-

licht zusammen mit dem Ausbau des Nationalstrassennetzes eine Rückverlagerung des heutigen Ausweichverkehrs auf die Rosengartenachse. Darüber hinaus bildet der Tunnel die unabdingbare Voraussetzung für das Rosengartentram und eine gleichzeitige nachhaltige Entlastung des Quartiers.

Um die Rosengarten- und Bucheggstrasse bestmöglich zu entlasten, muss der Tunnel den gesamten nichtlokalen Verkehr aufnehmen können. Das setzt voraus, dass der Tunnel im Bereich Irchelpark und am Wipkinger- und Bucheggplatz Anschlüsse aufweist.

Das Bauwerk besteht aus zwei Abschnitten. Im ersten Abschnitt zwischen Hardbrücke/Wipkingerplatz und Bucheggplatz müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit zwei richtungstrennte Röhren erstellt werden. Diese weisen je zwei Fahrstreifen auf. Der Rosengartentunnel verläuft in einem Bogen zum Bucheggplatz, damit er die Höhendifferenz mit einer Steigung von höchstens 5% überwinden kann. Die Linienführung berücksichtigt die Tunnelanlagen der SBB (Käferbergtunnel, Wipkingertunnel, Durchmesserlinie) sowie den Grundwasserträger Guggachschotter.

Im zweiten Abschnitt vom Bucheggplatz bis zur Hirschwiesenstrasse (Portal Irchel) ist ein zweispuriger Tunnel im Gegenrichtungsbetrieb vorgesehen. Diese Kapazität ist ausreichend, weil ein grosser Teil des Verkehrs zur und von der Hardbrücke am Bucheggplatz ein- bzw. abfließt.

Der Anschluss am Bucheggplatz ermöglicht alle Verkehrsbeziehungen aus bzw. in Richtung Hardbrücke und Wipkingerplatz. Ohne diese direkten Verbindungen käme es zu Ausweichverkehr in den Quartieren und einer deutlich geringeren Entlastung der Rosengarten- und Bucheggstrasse. Der Anschluss am Bucheggplatz ist daher für die volle Wirkung des Projekts unverzichtbar. Die Rosengartenstrasse zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz dient damit nur noch dem MIV aus dem oder in das Quartier sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Ferner kommt die Kreuzung Rosengarten-/Nordstrasse neu ohne Brücke aus. Die Rosengartenbrücke kann abgebrochen, die von der Brücke und ihren Rampen beanspruchten Flächen können neu genutzt werden. Der Bucheggplatz wird neu ohne Kreisverkehr organisiert. Die Verkehrsflächen auf der östlichen Seite des Platzes können neu genutzt werden. Mit dem Rosengartentunnel werden auch der Buchegg- und der Hirschwiesentunnel nicht mehr benötigt. Diese können aufgefüllt und die gewonnene Strassenfläche kann für die neuen Tramlinien verwendet werden.

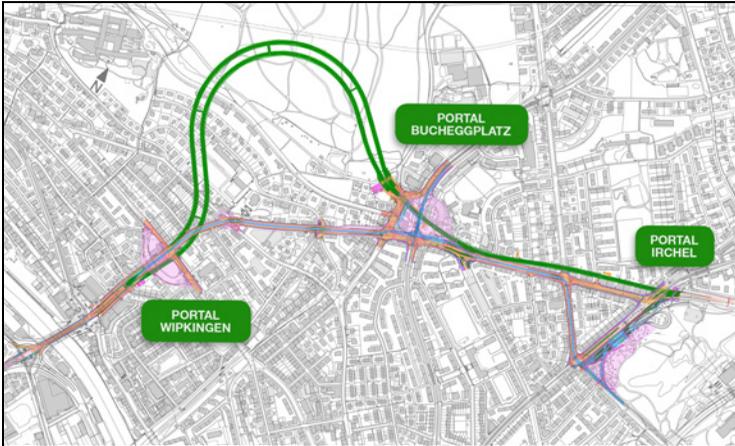


Abbildung 4: Linienführung Rosengartentunnel

Das starke Verkehrsaufkommen verlangt besondere Sicherheitsmassnahmen im Tunnel. Dazu gehören vor allem Lüftungsanlagen und Fluchtwege. Die gesamte Tunnelanlage wird entsprechend den aktuellen Sicherheitsstandards mit einer Tunnellüftung mit einer Zwischendecke und Abluftklappen ausgerüstet. Die bergwärts führende Tunnelröhre muss aus Sicherheitsgründen zusätzlich mit einer permanenten Luftabsaugung ausgestattet werden. Dies erfordert eine Lüftungszentrale mit Abluftkamin im Raum Bucheggplatz.

Die Anordnung und die Querschnittsgestaltung des Tunnelportals oberhalb des Wipkingerplatzes sind grosse technische, städtebauliche und stadträumliche Herausforderungen, die aber bewältigt werden können. Ihr wird bei der weiteren Projektierung grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Auch wenn die neuen Anlagen möglichst platzsparend in das bestehende Umfeld eingefügt werden sollen, wird insbesondere im Portalbereich Wipkingen der Abbruch einzelner Gebäude kaum vermeidbar sein. Bedarf und Umfang des Landerwerbs werden während der weiteren Projektierung geprüft. Dabei bleibt das Ziel zentral, diese Beanspruchungen auf ein Mindestmass zu beschränken. Auch bei der konkreten Projektierung des Portals am Bucheggplatz ist die Lage in der Grünraumverbindung zum Käferberg besonders zu berücksichtigen. Das geeignete Vorgehen bzw. die geeigneten Planungsverfahren werden beim Aufbau der Projektphase in Zusammenarbeit der betroffenen kantonalen und städtischen Stellen festgelegt. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist nach § 13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) sowohl in Bezug auf den Tunnel als auch auf das Tram sichergestellt.

### 6.3 Rosengartentram

Durch die Tunnellösung für den MIV wird der Strassenraum oberirdisch stark entlastet. Der dadurch frei werdende Raum soll unter anderem für den öffentlichen Verkehr verwendet werden. Zwischen Albisriederplatz und Milchbuck soll eine neue, durchgehende Tramachse entstehen. Sie schliesst die Lücken im Tramnetz zwischen Albisriederplatz und Hardplatz einerseits sowie zwischen der Hardbrücke über den Bucheggplatz bis zur Haltestelle Milchbuck (Anschluss an die Tramverbindung Hardbrücke) anderseits. Geplant ist, dass künftig zwei neue Tramlinien auf dieser Achse verkehren (hier RG 1 und RG 2 genannt). Dies entspricht der Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ. Wie bereits ausgeführt übernehmen diese beiden Tangentiallinien eine wichtige Funktion im Tramnetz der Stadt. Sie bieten direkte, zuverlässige und vor allem leistungsfähige Verbindungen zwischen Zürich Nord und Zürich West bzw. Süd. Dadurch wird zudem das Gebiet um den Hauptbahnhof stark entlastet, was sich positiv auf die Stabilität des gesamten Netzes auswirkt. Gleichzeitig wird der stark frequentierte Bahnhof Hardbrücke noch enger in das städtische Tramnetz eingebunden. Das ermöglicht rasche Verbindungen mit nur einem Umsteigevorgang in weite Teile des Kantons. Konkret sind folgende Linienführungen für die beiden Tramlinien vorgesehen:

**Tramlinie RG1:** Auzelg–Bahnhof Oerlikon–Milchbuck–Bucheggplatz–Rosengartenstrasse/Hardbrücke–Bahnhof Hardbrücke–Albisriederplatz–Badenerstrasse–Altstetten

**Tramlinie RG2:** Hirzenbach–Milchbuck–Bucheggplatz–Rosengartenstrasse/Hardbrücke–Bahnhof Hardbrücke–Albisriederplatz–Zürich-Süd (Laubegg)

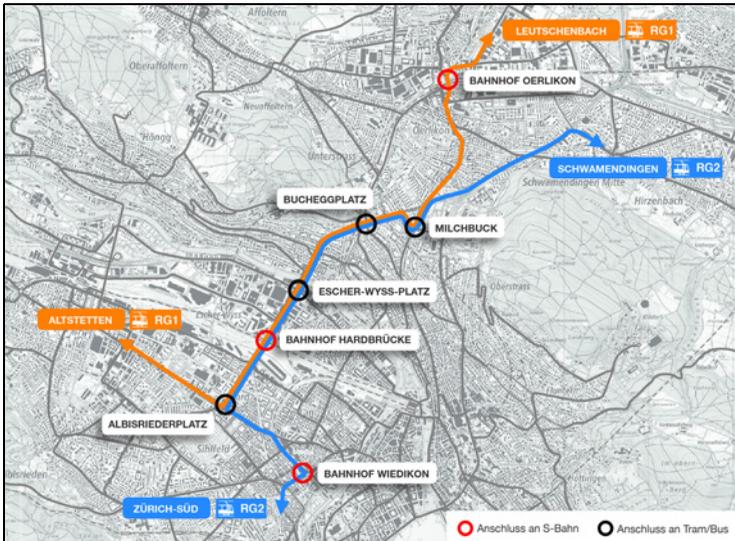


Abbildung 5: Tramtangente Rosengarten gemäss VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 (bei Endausbau)

Die neuen Tramverbindungen werden zu Änderungen im bestehenden Busnetz führen. Die konkrete Planung wird dann zumal im Rahmen der ordentlichen Fahrplanverfahren erfolgen.

Die Infrastruktur für das Rosengartentram kann mit weiteren Ausbauten des Tramnetzes (beispielsweise die Fortsetzung der Tramlinien ins Gebiet Hermetschloo an der Stadtgrenze zu Schlieren bzw. nach Laubegg) ergänzt werden. Diese Ausbauten sind aber noch keine Voraussetzung für die in einem ersten Schritt notwendige und deutliche Verbesserung des Tramangebots in der Stadt Zürich. Sie sind daher auch nicht Gegenstand des vorliegenden Gesamtprojekts.

Die neuen Tramgleise müssen in die bestehenden Strassen integriert werden. Dies wirkt sich auf die Gestaltung des Strassenraums aus. Zudem muss das Verkehrsregime des MIV ausserhalb der neuen Tunnelstrecken teilweise angepasst werden. Jedoch lässt sich im gesamten Projektperimeter die für den MIV erforderliche Leistungsfähigkeit gewährleisten.

## Die einzelnen Abschnitte der neuen Tramverbindung



Abbildung 6: Verortung der einzelnen Abschnitte der Tramverbindung

### 1. Albisriederplatz bis Hardplatz

Die neuen Tramlinien beeinflussen das Verkehrsgeschehen auf dem Albisriederplatz und dessen Gestaltung. Zusätzlich zu den bestehenden sind neue Tramgleise für die Verbindungen Hardstrasse–Badenerstrasse Ost (Richtung stadteinwärts) und Hardstrasse–Badenerstrasse West (Richtung Altstetten) erforderlich. Aus Platzgründen müssen die heute in der Mitte liegenden Haltestellen in die Zufahrtstrassen verlegt werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in diesen Strassen sind nach Richtung getrennte Haltestellen in allen Ausfahrten des Platzes vorgesehen. Durch die zielreine Anordnung der Haltestellen können sich die Fahrgäste gut orientieren, es entstehen einfache Um-

steigebeziehungen und die Fussgängerströme werden gleichmässiger verteilt. Zudem können behindertengerechte und ausreichend lange Haltestellenkanten angeboten werden.

Mit einem Kreisverkehr kann die heutige Netzfunktion des Albisriederplatzes für den MIV mit allen Verkehrsbeziehungen und einer ausreichenden Kapazität beibehalten werden. Um das bereits heute bestehende Stauraumproblem bei der Abfahrtsrampe von der Hardbrücke zur Hohlstrasse zu beheben, wird unabhängig vom vorliegenden Projekt eine Verbreiterung dieser Rampe geprüft.

In der Hardstrasse zwischen Albisrieder- und Hardplatz werden Bus und Tram in der Mitte auf einem gemeinsamen Eigentrassee geführt (sogenannte Mittellage). Spuren für den MIV und Veloverkehr werden seitlich des öV-Trassees geführt. Die zusätzliche Haltestelle Hardplatz für die Linien RG 1 und RG 2 wird südlich des Hardplatzes angeordnet.

### *2. Abschnitt Tramverbindung Hardbrücke*

Die Tramverbindung Hardbrücke wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in Betrieb genommen. Die Möglichkeit der Erweiterung zum Rosengartentram wurde bei der Gleisführung berücksichtigt. Das Tram wird auf der Hardbrücke beidseits am Strassenrand (sogenannte Rittlingslage) geführt, also auf den heutigen Busspuren.

### *3. Abschnitt Bahnhof Hardbrücke bis Nordstrasse*

Die bestehenden Trolleybushaltestellen Schiffbau und Escher-Wyss-Platz werden für die neuen Tramlinien erweitert. Zwischen dem Tunnelportal am Wipkingerplatz und der Hardturmrampe fährt das Tram in Fahrtrichtung Süd aus Platzgründen auf der rechtsliegenden Fahrspur des MIV. Eine Lichtsignalanlage regelt die Zufahrt des MIV und gewährleistet so auch die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.

### *4. Abschnitt Rosengarten-/Bucheggstrasse*

In der Rosengarten-/Bucheggstrasse verläuft die Tramlinie auf einem Eigentrassee in der Strassenmitte. Die Haltestelle Rosengartenstrasse wird daher neu in der Mitte der Strasse angeordnet und verknüpft das Rosengartentram mit den bestehenden Buslinien 33 und 46.

### *5. Abschnitt Bucheggplatz*

Das Rosengartentram stärkt die Funktion des Bucheggplatzes als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Für die neuen Tramlinien RG 1 und RG 2 sowie die neu zum Endhalt am Bucheggplatz geführte Linie 9

entsteht am südöstlichen Rand des Platzes eine neue Haltestelle. Auf dem Platz werden die Haltestellen der Buslinien, der Tramlinien 11 und 15 sowie die Wendeschleife der Tramlinie 9 angeordnet.

#### *6. Abschnitt Bucheggplatz bis Milchbuck*

Auch dieser Strassenabschnitt wird durch den neuen Tunnel stark vom MIV entlastet. Östlich des Bucheggplatzes wird die Tramlinie daher auf einem Eigentrassée in Mittellage über die Buchegg- und die Wehntalerstrasse zum Milchbuck geführt.

#### *7. Abschnitt Haltestelle Milchbuck*

Für die neuen Tramlinien muss die Kapazität der Haltestelle und des benachbarten Verkehrsknotens Irchel-/Schaffhauser-/Wehntalerstrasse erweitert werden. Die Tramhaltestelle Milchbuck wird deshalb ausgebaut. Auf den im kommunalen Inventar der Gartendenkmalpflege aufgeführten Irchelpark wird dabei Rücksicht genommen. Die Detailplanung wird unter Einbezug der zuständigen Fachstelle erfolgen. Da der Knoten Irchel-/Schaffhauser-/Wehntalerstrasse durch den Tramverkehr stärker beansprucht wird, muss die Führung des MIV teilweise angepasst werden.

### **6.4 Verkehrslenkende und flankierende Massnahmen**

Die beiden Hauptelemente Rosengartentunnel und Rosengartentram müssen durch zusätzliche Massnahmen flankiert werden, damit eine bestmögliche verkehrliche und gleichzeitig siedlungsverträgliche Wirkung erzielt werden kann.

#### *Bereich Rosengarten*

Im Quartier rund um die Rosengartenstrasse sind verschiedene Anpassungen am Verkehrsregime nötig, um das Quartier bestmöglich zu erschliessen und gleichzeitig unerwünschten, quartierfremden Verkehr fernzuhalten. Der Schleichverkehr im Bereich Lehenstrasse, Bucheggstrasse West, Wibichstrasse, Lägerstrasse, Röschibachstrasse und Dorfstrasse soll unterbunden werden. Zudem ist eine Dosierung bzw. Teilspernung im Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz vorgesehen, um das Quartier zu entlasten.

### *Bereich Irchel bis Berninaplatz*

Der Tunnel erfordert im gesamten Umfeld Anpassungen an der Verkehrsführung, besonders beim Verkehr zwischen Zürich Nord und der Autobahn (Schöneichtunnel). Damit wird sichergestellt, dass der Tunnel auch dem innerstädtischen Verkehr dient und den grösstmöglichen Nutzen erfüllt. Nötig ist vor allem eine Anpassung des Verkehrsregimes am Berninaplatz.

Wegen des Haltestellenausbaus und der neuen Tramverbindungen muss das Verkehrsregime beim Milchbuck ebenfalls angepasst werden. Am Knoten Wehntaler-/Hofwiesenstrasse wird der Verkehr Richtung Süden neu über den Anschluss Bucheggplatz in den Tunnel gelenkt.

## **7. Wirkung und Nutzen**

Im Rahmen der Gesamtstudie und insbesondere von nachgelagerten, punktuellen Vertiefungsarbeiten wurde der Nachweis der Machbarkeit des Gesamtvorhabens erbracht.

Auch der Nutzen gemessen an den in der gemeinsamen Vereinbarung vom 1. Oktober 2013 festgehaltenen Zielen und Stossrichtungen wurde beurteilt.

Anders als frühere Ansätze bringt diese Vorlage zum ersten Mal eine umfassende und ausgewogene Lösung für die komplexen Anforderungen an eine siedlungsverträgliche und leistungsfähige Verkehrserschliessung. Im Gesamtkonzept werden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr zu Fuss oder mit dem Velo bestmöglich aufeinander abgestimmt. Gleichzeitig bietet sie die Chance für die Reparatur einer stadträumlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation und damit für eine entscheidende Verbesserung der Lebensqualität in den betroffenen Quartieren.

Verkehrsangebot:

- Die Rosengartenachse bleibt eine bedeutende und leistungsfähige Verbindung zwischen Quartieren, Stadtteilen und darüber hinaus bis in die Agglomeration. Die heutige Kapazität für den MIV bleibt durch die Tunnellösung weiterhin gewährleistet und die Reisezeiten werden besser planbar. Die Verbindung kann ihre Funktion im kantonalen Strassennetz somit auch in Zukunft zuverlässig wahrnehmen. Der Verkehr wird neu grösstenteils unterirdisch abgewickelt. Oberirdisch dient die Rosengartenstrasse nur noch dem lokalen Verkehr und kann dauerhaft entlastet werden. Für die gewünschte Verlagerung sorgen flankierende Massnahmen. Die Er-

reichbarkeit sämtlicher von der Rosengartenachse betroffenen Gebiete ist sichergestellt.

- Nur durch den Tunnel kann die Achse zusätzlich für den öffentlichen Verkehr erheblich gestärkt werden, sodass dieser den künftigen Mehrverkehr aufnehmen kann. Statt Busverbindungen können zwei Tramlinien die steigende Nachfrage auf diesem Abschnitt abdecken. Es entsteht eine leistungsfähige und zuverlässige Tramverbindung von Zürich Nord bis über das Gleisfeld der SBB, die eine positive und stabilisierende Auswirkung auf das gesamte städtische Tramnetz hat. Insbesondere wird der überlastete Knoten am Hauptbahnhof entlastet. Durch die direkte Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke wird das gesamte öV-Angebot in der Region noch attraktiver.

Verminderung der Umweltbelastungen:

- Der Rosengartentunnel wird den oberirdischen Verkehr auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse stark vermindern und damit auch von Immissionen entlasten. Im Abschnitt zwischen der Nordstrasse und dem Bucheggplatz kann mit einer Verkehrsabnahme von bis zu 95% und einer erheblichen Verringerung der Lärmemissionen um bis zu 12 dB (A) gerechnet werden. Deutlich entlastet wird auch die Bucheggstrasse zwischen dem Bucheggplatz und der Wehntalerstrasse. Auch in vielen weiteren Strassenzügen im Quartier wird der Verkehrslärm vermindert. Einzelne Strassenzüge werden hingegen eine Verkehrs- und damit eine Lärmzunahme erfahren. Hier werden in der Projektierungsphase Lärmschutzmassnahmen geprüft.
- Entlang der bestehenden Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse Ost ist auch eine sehr deutliche Abnahme der Luftschadstoffbelastung zu erwarten. Die vorgesehene dauerhafte Entlüftung durch einen Kamin sorgt dafür, dass am Portal beim Bucheggplatz keine Mehrbelastung durch Tunnelabluft entsteht. Im Rahmen der weiteren Planung werden die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen an den anderen Portalen ermittelt und überprüft, ob weitere Schutzmassnahmen notwendig und verhältnismässig sind.

Stadtraum und untergeordnetes Verkehrsnetz:

- Das Gesamtprojekt verbessert nicht nur die Lebensqualität entlang der Rosengarten-/Bucheggstrasse. Die Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse wird zu einem städtischen Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden – einschliesslich Personen, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Daneben können wichtige Orte wie der Bucheggplatz attraktiv gestaltet werden. Mit oberirdischen Querungen können neue attraktive Verbindungen zwischen den

Quartierteilen geschaffen werden. Davon profitieren nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner der direkt an der Strasse gelegenen Liegenschaften, sondern auch jene in weiter hinten liegenden.

- Das Gesamtprojekt bietet die grosse Chance für neue, identitätsstiftende und verbindende Plätze, neu gestaltete Strassenräume und ein attraktives, lebendiges Stadtbild. Das Gesamtprojekt bildet die Grundlage dafür, dass sich die heutige Verkehrsschneise Rosengarten-/Bucheggstrasse zur quartierverbindenden Lebensader entwickeln kann.

Die eigentliche Projektierung des gesamten Vorhabens wird an die Hand genommen, wenn das vorliegende Gesetz in Kraft getreten ist. Die genaue Ausgestaltung und Lage der neuen Anlagen und ihre stadt-räumliche und städtebauliche Einordnung bilden Gegenstand dieser nächsten Projektphase. Eine weitere Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §§ 13 und 16 StrG sichergestellt.

## **8. Weitere untersuchte und verworfene Varianten**

Dem Gesamtprojekt liegt die von Kanton und Stadt erarbeitete Gesamtstudie 2013 mit den gemeinsam vereinbarten Zielen und Stossrichtungen zugrunde. Die in den vorangegangenen Kapiteln aufgezeigte Lösung mit Rosengartentunnel und Rosengartentram ist dabei aus einem Vergleich als klare Bestvariante hervorgegangen. Nachfolgend wird kurz auf die anderen untersuchten Varianten eingegangen. Sie alle schnitten jedoch bei der Beurteilung in ihrer Wirkung und in ihrem Nutzen deutlich schlechter ab:

### **8.1 Waidhaldetunnel gemäss Richtplaneintrag (Verbindung mit zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen zwischen Förrlibuckstrasse und Bucheggplatz mit einem Anschluss an den Bucheggplatz und als zweistreifiger Tunnel bis zum Portal Irchel)**

Die Variante «Waidhaldetunnel» ist mit Gesamtkosten von rund 1330 Mio. Franken (+/- 30%; Stand Gesamtstudie 2013 ohne Reserve) mit Abstand die teuerste der geprüften Varianten. Sie weist darüber hinaus auch inhaltliche Nachteile auf.

Das Quartier Zürich West, das in den letzten Jahren mit dem Tram Zürich-West und der Umgestaltung der Pfingstweidstrasse stadträumlich aufgewertet wurde, würde stark beeinträchtigt. Insbesondere betroffen wären die Kreuzung Duttweiler-/Pfingstweidstrasse und die Achse Duttweiler-/Förrlibuckstrasse, die ausgebaut werden müssten. Das wiederum hätte negative Auswirkungen auf die Erschliessung der Areale beidseits der Förrlibuckstrasse und am Turbinenplatz. Die Feinerschliessung im Gebiet Zürich West würde erschwert, und im Vergleich zum Rosengartentunnel müsste mit mehr Umwegfahrten und entsprechend stärkeren Umweltauswirkungen gerechnet werden. Der Waidhaldetunnel würde die Rosengartenstrasse zudem deutlich weniger stark entlasten als der Rosengartentunnel. Es verblieben dort oberirdisch immer noch rund 7000 Fahrzeuge pro Tag. Schliesslich ist unklar, ob die Querung des Limmatgrundwasserträgers gewässerschutzrechtlich beilligt werden könnte.

## **8.2 Variante mit Rosengartentram, aber ohne Rosengartentunnel**

Diese Variante wurde 2010 von den Stadtzürcher Stimmberechtigten in allen Stadtkreisen abgelehnt. Bemängelt wurde vor allem, dass die Vorlage keine Lösung für den motorisierten Individualverkehr vorsah.

Bei dieser Variante verbleibt auf der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse (West) noch ein MIV-Fahrstreifen pro Richtung. Dadurch würde die Kapazität der Achse um rund 40% verringert und hätte noch Platz für gut 36 000 Fahrzeuge. Um überhaupt eine deutliche Verringerung der MIV-Nachfrage zu erreichen, wären zahlreiche, für die heutige Mobilitätsnachfrage sehr einschneidende verkehrspolitische Massnahmen (z. B. City-Maut, Parkplatzabbau, Tarifmassnahmen im öV, Rückbau von Strassen usw.) nötig. Aber selbst unter der Annahme, dass verschiedene solcher Massnahmen politisch unterstützt würden und umgesetzt werden könnten, ergäbe sich für die Rosengartenachse gemäss der gemeinsamen Untersuchung von Kanton und Stadt ein Verminderungspotenzial von schätzungsweise höchstens 20% oder rund 11 000 Fahrzeugen pro Tag.

Dies würde bedeuten, dass an der Rosengartenachse weiterhin mit einer Nachfrage von rund 36 000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen wäre. Dieser Wert liegt deutlich über der Kapazität von heute bereits stark ausgelasteten, vergleichbaren Strassen (z. B. Seebahnstrasse, Abschnitt Kalkbreite bis Lochergut: 23 000 Fahrzeuge/Tag). Auch unter der genannten weitreichenden und optimistischen Einschätzung des Verminderungspotenzials wäre davon auszugehen, dass

- auf der Rosengartenstrasse auch ausserhalb der Spitzenzeiten mit erheblichen Rückstaus, verlängerten Reisezeiten und einer Behinderung des öV zu rechnen wäre;
- das stark verringerte Angebot auf der Rosengartenachse zudem zu einer Verdrängung des MIV auf parallele Achsen wie die Kornhausstrasse oder die Schaffhauserstrasse führen und auch dort den öffentlichen Verkehr behindern würde. In diesen Abschnitten käme es zu Mehrbelastungen, die eine Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner oder gar eine stadträumliche Aufwertung, wie mit dem vorliegenden Projekt vorgesehen, verunmöglichen würden;
- die Zerschneidung der Quartiere am Rosengarten unvermindert fortbestehen würde und die gewünschte Neugestaltung der Strassenräume nicht möglich wäre. Weiterhin wären die Bevölkerung von erheblichen Lärm- und Luftschadstoffemissionen betroffen.

Damit das Tram zwischen Bucheggplatz und Milchbuck verkehren kann, müssten die bestehenden Tunnels (Bucheggtunnel und Hirschwiesentunnel) unterirdisch verbunden werden. Es wäre mit Kosten von rund 340 Mio. Franken zu rechnen (+/- 30%; Stand Gesamtstudie 2012 ohne Reserve; zuzüglich Kosten für weiträumige flankierende Massnahmen).

### **8.3 Rosengartentunnel mit nur einem Fahrstreifen (mit oder ohne Anschlüsse)**

Untersucht wurde ebenfalls die Variante mit einer Tunnelröhre zwischen Wipkingerplatz und Portal Irchel mit je einem Fahrstreifen pro Richtung ohne Zwischenanschlüsse. Genau wegen dieser fehlenden Anschlüsse bringt diese Variante aber eine deutlich geringere Entlastung für die heutige Rosengartenachse. Diese müsste auch in Zukunft als Hauptverkehrsstrasse weiter betrieben werden. Die Gesamtkosten belaufen sich trotz nur einer Tunnelröhre auf rund 780 Mio. Franken (+/- 30%; Stand Gesamtstudie 2013, ohne Reserve). Der Grund dafür ist, dass unter diesen Voraussetzungen zusätzlich ein Sicherheitsstollen als Fluchtweg erforderlich wäre. Der Nutzen der Variante ist somit trotz hoher Kosten deutlich beschränkt.

Würde man bei dieser Variante zusätzlich einen Seitentunnel für den Anschluss an die Hofwiesenstrasse (von/nach Hardbrücke) bauen, stiegen die Kosten auf rund 850 Mio. Franken (+/- 30%, Stand Gesamtstudie 2013, ohne Reserve; zuzüglich Kosten für flankierende Massnahme). Auch in diesem Fall würde die Rosengartenstrasse weniger stark entlastet als bei der Bestvariante. Dadurch verringern sich die Möglichkeiten zur Vernetzung der Quartiere. Durch den unterirdi-

schen Anschluss ergeben sich zudem erhebliche Sicherheitsdefizite. Da die Kosten nur unwesentlich tiefer liegen als bei der Bestvariante, fallen diese Nachteile umso stärker ins Gewicht.

## **9. Zuständigkeit des Kantons**

### **9.1 Rechtliche Ausgangslage**

Gemäss §§ 43 ff. StrG sind die Städte Zürich und Winterthur zuständig für Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf ihrem Gemeindegebiet, der sogenannten Strassen von überkommunaler Bedeutung. Die Zuständigkeit für den Rosengartentunnel läge demnach grundsätzlich bei der Stadt Zürich. Diese Zuständigkeit umfasst auch die Kreditbewilligung und die Festsetzung (Baubewilligung). Beim Rosengartentunnel wären somit der Kantonsrat und – im Falle eines Referendums – die Stimmberechtigten ausserhalb der Stadt Zürich vom politischen Entscheidungsprozess ausgeschlossen, obschon gemäss Strassengesetz der Kanton die Kosten tragen würde (sogenannte Baupauschale gemäss Strassengesetz). Dies ist angesichts der Bedeutung der Verkehrsachse und der hohen Kosten des Gesamtprojekts unbefriedigend, was auch der Stadtrat von Zürich anerkennt. Deshalb ist das Vorhaben mittels einer Spezialregelung der Zuständigkeit des Kantons zu unterstellen. Für die Finanzierung der Tramanlagen wäre der Kanton auch ohne besondere Regelung zuständig (Staatsbeitrag gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr [PVG, LS 740.1]).

Der Regierungsrat kann für wichtige Strassenprojekte, für die gemäss §§ 43 ff. StrG die Städte Zürich und Winterthur zuständig sind, die Zuständigkeit an sich ziehen, wenn die Projekte von der zuständigen Stadt abgelehnt wurden (§§ 50 ff. StrG). Ob die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung der Ausnahmebestimmungen von § 50 StrG tatsächlich erfüllt sind, wie dies in der Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel angenommen wird, ist ungewiss. Die politischen Organe der Stadt Zürich konnten bisher noch nicht abschliessend über ein Projekt für eine Tunnelführung des Strassenverkehrs im betreffenden Abschnitt befinden. Zudem entspricht das nun vorgesehene Vorhaben bezüglich Tunnelbauwerk nicht mehr dem im Richtplan eingetragenen Waidhaldetunnel. Es ist daher davon abzusehen, § 50 StrG anzuwenden. Für das Projekt ist eine Spezialregelung zu treffen.

## 9.2 Spezialregelung

Voraussetzung für die Spezialregelung ist, dass die für das Projekt zu erlassenden Bestimmungen in einer Form erlassen werden, die nach Art. 33 Abs. 1 der Kantonsverfassung (KV, LS 101) dem fakultativen Referendum untersteht. Die Referendumsfähigkeit ist erforderlich, um der Spezialregelung die gleiche Legitimation zu verleihen wie die für das Projekt zu durchbrechenden Bestimmungen des Strassengesetzes. Die Kantonsverfassung sieht nicht vor, dass der Kantonsrat andere als die in Art. 33 Abs. 1 KV genannten Beschlüsse dem Referendum unterstellen kann. Der Rahmenkredit untersteht nach Art. 33 Abs. 1 lit. d KV dem fakultativen Referendum, nicht aber die zu treffenden Regelungen. Diese sind trotz ihres individuell-konkreten Charakters in der Form eines Gesetzes zu erlassen und unterstehen so nach Art. 33 Abs. 1 lit. a KV dem Referendum.

Die Gesetzesform entspricht der Zürcher Praxis, wonach auch schon Einzelentscheide in Gesetzesform ergingen (so etwa das Gesetz für ein Polizei- und Justizzentrum [LS 551.4] oder das Gesetz über die Teilverlegung der Universität [LS 514.19]).

## 10. Finanzierung

Das Gesetz bildet die Grundlage für die Erstellung des Gesamtprojekts durch den Kanton und zugleich Rechtsgrundlage für den dafür erforderlichen Rahmenkredit.

### 10.1 Rahmenkredit

Das Gesamtprojekt Rosengartenram und Rosengartentunnel umfasst verschiedene Elemente, die in einem untrennbaren verkehrsfunktionalen Zusammenhang stehen. Finanzierung, Bewilligung und Bau des Gesamtprojekts können nur als Ganzes erfolgen. Während die Tunnelbauwerke und die übrigen Strassenmassnahmen durch den Strassenfonds zu finanzieren sind (rund drei Viertel der Kosten), wird das Rosengartenram durch den Verkehrsfonds finanziert. Aus diesen Gründen ist für die Gesamtsumme von 1030 Mio. Franken auf der Grundlage von § 4 des Rosengarten-Verkehrsgesetzes ein Rahmenkredit im Sinne von § 39 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) zu bewilligen. Von diesem Kredit gehen die Strassenmassnahmen im Umfang von voraussichtlich rund 770 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung der Leistungs-

gruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, und die öV-Massnahmen im Umfang von voraussichtlich rund 260 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds. Der Kredit bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a KV).

Für einen Rahmenkredit besteht mit der vorliegenden Studie und den vertiefenden Untersuchungen eine ausreichende Grundlage. Die Aufteilung des Rahmenkredits wird auf der Grundlage von Vorprojekten erfolgen, die eine grössere Kostengenauigkeit aufweisen. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet der Regierungsrat (§ 39 Abs. 2 CRG).

Ohne die kantonale Zuständigkeit gemäss dem Rosengarten-Verkehrsgesetz wären die Ausgaben für das Tunnelbauwerk und die übrigen Strassenmassnahmen durch die zuständigen Organe der Stadt Zürich zu bewilligen. Die Kosten würden indessen über die Baupauschale vom Kanton finanziert und abgeschrieben. Aus der im Rosengarten-Verkehrsgesetz vorgesehenen direkten Finanzierung durch den Kanton ergeben sich somit keine zusätzlichen Belastungen oder Risiken für den Kanton. Die Finanzierung der Traminfrastrukturen würde ohne Spezialregelung in Form eines Staatsbeitrags gemäss § 4 PVG ohnehin durch den Kanton getragen.

## **10.2 Kosten**

Die Kosten des Gesamtvorhabens liegen bei rund 1078 Mio. Franken (Bruttobaukosten; einschliesslich Projektreserve). Die Grundsätze der Finanzierung des Vorhabens sind in § 4 des Rosengarten-Verkehrsgesetzes geregelt und entsprechen den Vorgaben des Strassengesetzes sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr. Der kantonale Anteil an den Gesamtkosten beläuft sich demgemäss auf rund 1030 Mio. Franken.

Die dem Kanton anfallenden Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

**Kostenstand: 1. April 2014**

**Beträge (gerundet, in Mio. Franken)**

Baukosten (einschliesslich 8% MWSt und 2,5% Verwaltungsaufwand)	718,6
– davon Tunnel	509,5
– davon übrige Strassenmassnahmen	43,9
– davon Tram	165,2
Projektierung, Bauleitung, Nebenkosten, bauseitige Leistungen	140,5
Landerwerb, Landbeanspruchungen, weitere Entschädigungen	86,0
<b>Bauwerkskosten</b>	<b>945,1</b>
Projektreserve rund 10% (auf Bauwerkskosten abzüglich Landerwerb)	84,9
<b>Total</b>	<b>1030</b>

Das vorliegende Projekt entspricht vom Planungsstand her einer Studie. Gegenüber den Schätzungen der Gesamtstudie 2013 mit einer Genauigkeit  $\pm 30\%$  konnten mit den seither vorgenommenen Vertiefungen die Kosten der Strassen- und der Tramanlagen neu mit  $\pm 20\%$  geschätzt werden. Für die Kostenschätzung des Tunnelbaus gilt weiterhin eine Genauigkeit von  $\pm 30\%$ . Daraus ergibt sich eine rechnerische Genauigkeit der Kosten des Gesamtprojekts von 26,8%.

Eine Kostengenauigkeit von  $\pm 20\%$  für das ganze Projekt könnte nur mit einem vollständigen Vorprojekt erreicht werden. Hierfür wären jedoch ein Planungsaufwand von rund 20 Mio. Franken und eine Planungszeit von etwa drei Jahren erforderlich. Im Rahmen der Bearbeitung des Projekts wurden verschiedene Anstrengungen unternommen, die Kosten des Vorhabens zu senken. Aufgrund der Komplexität des Bauwerks und seiner Lage mitten in dicht bebautem Stadtgebiet sind weitere Kostensenkungen nicht möglich.

Die Projektierung und die Umsetzung des Gesamtprojekts Rosengartentram und Rosengartentunnel erfordern zusätzliche personelle Mittel. Aufgrund seiner Grösse und Komplexität kann das Projekt nicht neben den übrigen Aufgaben durch den heutigen Mitarbeiterbestand bewältigt werden. Je nach Phase ist mit einem zusätzlichen Bedarf zwischen zwei und höchstens sechs Vollzeitäquivalenten zu rechnen, wobei während der Umsetzung am meisten zusätzliche personelle Mittel erforderlich sind. Je nach Anforderungen und Möglichkeiten

wird dieser Stellenbedarf durch die Anstellung zusätzlicher Mitarbeitender, durch die Mandatierung von Auftragnehmern (Bauherrenunterstützung) oder durch Übertragung von Aufgaben an die Stadt Zürich gemäss § 3 Abs. 2 des Rosengarten-Verkehrsgesetzes gedeckt. Unabhängig davon, wie die Mittel bereitgestellt werden, sind die Kosten dafür vom Projekt zu übernehmen. Die entsprechenden Kosten sind daher im Rahmenkredit enthalten.

### **10.3 Projektreserve**

In der Gesamtstudie und in den Vertiefungsarbeiten wurden jeweils technisch machbare Lösungen aufgezeigt. Erfahrungsgemäss ergeben sich insbesondere bei Grossprojekten im Verlauf der Projektierung Anpassungen, etwa aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, Einsparungen usw. Aufgrund der Erfahrung aus vergleichbaren Projekten enthält der Rahmenkredit eine für ein solches Vorhaben angemessene Reserve von 10% der Baukosten.

### **10.4 Mitfinanzierung Stadt Zürich**

Die Stadt Zürich übernimmt die Kosten für den geplanten Rückbau bestehender Brücken und Fussgängerunterführungen. Zudem trägt sie die Kosten für Massnahmen zur Aufwertung und Umgestaltung von Strassen und Plätzen, soweit diese über die Anforderungen des Strassengesetzes an das Projekt (insbesondere §§ 3 und 14 StrG) hinausgehen. Diese Kosten sind im weiteren Projektverlauf zu ermitteln. Zudem trägt sie gemäss § 37 StrG die Kosten für die Verlegung der städtischen Werkleitungen (voraussichtlich rund 28 Mio. Franken).

### **10.5 Bundesbeiträge**

Der Bund leistet über die Agglomerationsprogramme Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen. Grundlage dafür sind von den Kantonen bzw. anderen Trägerschaften zu erarbeitete Agglomerationsprogramme. An die Massnahmen in den bisherigen Programmen des Kantons Zürich leistet der Bund Beiträge von 35% bis 40%. Bereits das Agglomerationsprogramm der 2. Generation enthielt das Rosengartentram und den Rosengartentunnel mit Priorität C. Es ist vorgesehen, das Gesamtprojekt in die 3. Generation der Agglomerationsprogramme mit Priorität B aufzunehmen. Abhängig vom weiteren Verlauf und Projektierungsstand ist es in künftigen Programmgenera-

tionen mit Priorität A geführt. Damit können Bundesbeiträge beantragt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Bund auch künftig Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen leistet. Am 30. September 2016 haben die eidgenössischen Räte die Einführung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) beschlossen. Vorbehältlich der Zustimmung anlässlich der Volksabstimmung im Februar 2017 ist damit die Finanzierung der Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme dauerhaft sicherstellt. Vor diesem Hintergrund darf mit einer massgeblichen Beteiligung des Bundes am Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel gerechnet werden.

## 10.6 Folgekosten

### *Betriebsfolgekosten*

Beim Tunnel ist aufgrund von Erfahrungswerten mit jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten zulasten des Strassenfonds von rund 1,6 Mio. Franken zu rechnen. Diese sind insbesondere auf die Lüftung zurückzuführen. Im Gegenzug kann davon ausgegangen werden, dass dem Kanton dank dem Vorhaben weniger Ausgaben bei der Entschädigung von Eigentümerinnen und Eigentümern übermässig lärmbelasteter Grundstücke anfallen. Mit solchen Forderungen ist nach Ablauf der Sanierungsfrist gemäss Art. 17 Abs. 4 Bst. b LSV ab 2018 zu rechnen.

Die Betriebskosten der zwei neuen Tramlinien gemäss dem künftigen Angebotskonzept und die Unterhaltskosten der Infrastruktur für das Tram werden über den ZVV finanziert. Aufgrund von Erfahrungswerten ist für das Rosengartentram mit Unterhaltskosten unter 1 Mio. Franken pro Jahr zu rechnen. Darin sind die Unterhaltskosten für Gleis, Fahrleitung Tram und Stromversorgung Tram enthalten. Die Unterhaltskosten für den Streckenabschnitt der Tramverbindung Hardbrücke, die sich bereits im Bau befindet, sind darin nicht eingerechnet.

### *Kapitalfolgekosten*

Das Projekt löst folgende jährliche Kapitalfolgekosten aus (in Mio. Franken):

	<b>Zinsen (1,5%)</b>	<b>Abschreibungen (2,5%)</b>
Strassenfonds	5,80	19,36
Verkehrsfonds	1,93	6,45
<b>Total</b>	<b>7,73</b>	<b>25,81</b>

## **10.7 Finanzierbarkeit**

Die Folgekosten des Vorhabens führen zu Zusatzbelastungen der beiden betroffenen Fonds. Der Strassenfonds verfügt grundsätzlich über genügend Mittel, um diesen Mehraufwand finanzieren zu können, ohne dass dadurch andere Projekte und Aufgaben beeinträchtigt werden. Das Vorhaben ist in der langfristigen Fondsplanung des Strassenfonds hinterlegt und finanzierbar. Das Tramprojekt ist im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen jährlichen Einlage in den Verkehrsfonds finanzierbar.

## **11. Abhängigkeit zwischen den Beschlussteilen**

Mit dem Rahmenkredit wird das im Rosengarten-Verkehrsgesetz definierte, zwischen Kanton und Stadt ausgearbeitete Projekt umgesetzt. Das Gesetz lässt keinen wesentlichen Ermessensspielraum für eine andere Umsetzung, als sie mit dem Rahmenkredit angestrebt wird. Es ist zwar denkbar, dass das Gesetz in Kraft tritt, nicht aber der Rahmenkredit. Ohne Bewilligung des in dieser Vorlage vorgesehenen Rahmenkredits bliebe das Gesetz aber nicht umsetzbar.

Umgekehrt bildet das Gesetz die Rechtsgrundlage des Rahmenkredits. Der Beschluss über den Rahmenkredit kann demnach nur in Kraft treten, wenn auch das Gesetz in Kraft tritt.

## **12. Vernehmlassung**

Mit Beschluss vom 30. März 2016 ermächtigte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion zur Durchführung einer Vernehmlassung zum Spezialgesetz. Mit Schreiben vom 10. Mai 2016 lud die Volkswirtschaftsdirektion die politischen Parteien, alle Städte und Gemeinden des Kantons, den Gemeindepräsidentenverband, die Planungsregionen, interessierte Vereinigungen und Verbände sowie die betroffenen Quartiervereine der Stadt Zürich ein, zum Gesetzesentwurf und damit zum Gesamtprojekt Stellung zu nehmen. Die Vernehmlassung dauerte bis am 11. Juli 2016. Vom 13. Mai bis am 20. Juni 2016 fand zudem die öffentliche Mitwirkung in der Stadt Zürich gemäss § 13 StrG statt.

## 12.1 Ergebnis

Insgesamt sind 53 Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung eingetroffen.

- Neben der Stadt Zürich als betroffene Standortgemeinde haben sich 25 weitere Gemeinden beteiligt, wobei mehr als die Hälfte mangels Betroffenheit auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichtet hat.
- Mit Ausnahme der BDP haben alle eingeladenen politischen Parteien zum Gesetzesentwurf Stellung genommen.
- Sechs der elf Regionalplanungsverbände liessen sich verlauten, wobei drei davon auf eine eigentliche inhaltliche Stellungnahme verzichtet haben.
- Zwei Verkehrsverbände (ACS und VCS) äusserten sich im Rahmen der Vernehmlassung.
- Vier der sieben zur Vernehmlassung eingeladenen städtischen Interessenvereinigungen und Quartiervereine nahmen an der Vernehmlassung teil.
- Darüber hinaus meldeten sich fünf weitere Interessenvereinigungen.

Von den eingegangenen Stellungnahmen waren 25 grundsätzlich oder mehrheitlich positiv. Das entspricht rund 47% der Rückmeldungen. Zwölf Stellungnehmende äusserten sich kritisch oder lehnten das vorgelegte Projekt gänzlich ab. Von den zur Stellung eingeladenen politischen Parteien äusserten sich fünf skeptisch bis ablehnend, vier Parteien stimmen dem Gesamtprojekt zu.

Die betroffenen Quartiervereine äusserten sich mehrheitlich positiv. In allen Stellungnahmen wurden verschiedene quartierspezifische Anliegen, z. B. für eine sorgfältige Planung der Portalbereiche, die Berücksichtigung der verschiedenen Interessen im Projekt und den Einbezug der Quartierorganisationen in der Projektbegleitung, angeführt. Bei den städtischen und kantonalen Verbänden und Interessengruppen hielten sich zustimmende und skeptische Rückmeldungen etwa die Waage.

## 12.2 Inhaltliche Beurteilung der Rückmeldungen

Das vorliegende Gesamtprojekt befindet sich hinsichtlich des Detaillierungsgrades vieler Arbeiten wie erwähnt bewusst erst im Stadium einer vertieften Planungsstudie. Die Machbarkeit ist damit aber bereits nachgewiesen und der grundsätzliche Nutzen gemessen an den von Stadt und Kanton vereinbarten Zielsetzungen geklärt. Zahlreiche Vorbringen betreffen die noch nicht begonnene Phase der eigentlichen Projektierung. Sie sind somit im jetzigen Stadium des Gesamtprojekts

verfrüht bzw. es können teilweise noch keine endgültigen Aussagen dazu gemacht werden. Sie werden aber, wo sinnvoll und verhältnismässig, in der Projektierung erneut geprüft. Die von verschiedener Seite vorgebrachten berechtigten Forderungen nach einem engen Einbezug der Bevölkerung und nach einer stadtraumverträglichen Einordnung der Tunnelportale beispielsweise sind in den weiteren Phasen des Projekts zu berücksichtigen. Sichergestellt wird dies unter anderem durch den im Spezialgesetz geregelten engen Einbezug der Stadt Zürich als Projektpartnerin. Auch die von verschiedener Seite vorgebrachten Anträge bzw. Vorschläge betreffend die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen (Verkehrsführung bei Haltestellen und Plätzen) sind erst in der nachfolgenden Phase zu prüfen.

Die nachfolgende Zusammenstellung umfasst die Beurteilung der wichtigsten, für diese Vorlage bedeutsamen Vorbringen aus der Vernehmlassung:

Thema:

## **Grundzüge des Projekts**

Anliegen 1

**Verzicht auf Projekt bzw. wesentliche Projektelemente (insbesondere Rosengartentunnel); stattdessen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung** (von AL, SP, Grüne, GLP, IG Westtangente, VCS Kanton Zürich)

Ein umfangreicher und ergebnisoffener Variantenvergleich im Rahmen der Gesamtstudie zeigte auf, dass sich nur mit der von Regierungsrat und Stadtrat ermittelten Bestvariante die verkehrlich und städtebaulich unbefriedigende Situation entlang der Rosengartenachse beheben lässt. Insbesondere kann eine umfassende Entlastung der Rosengartenstrasse ohne nachteilige Auswirkungen auf grosse Teile der Stadt nur mit dem geplanten Strassentunnel erreicht werden. Der Projektnutzen liegt zudem bei Weitem nicht nur in der Quartieraufwertung, sondern in einer weitreichenden Verbesserung des gesamten Verkehrssystems in der Stadt und im Kanton, insbesondere auch einer zukunftsfähigen Lösung für den öffentlichen Verkehr.

Das Anliegen nach einer Verbesserung der Verkehrssituation auf der Rosengartenstrasse deckt sich mit den Absichten der Exekutiven von Stadt und Kanton Zürich. Eine substanzielle und genügend starke Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dieser Achse ist jedoch allein schon aufgrund der absoluten Zahlen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen im betroffenen Gebiet unwahrscheinlich. Noch anspruchsvoller wird die Aufgabe angesichts des prognostizierten Wachstums

der Bevölkerung im Kanton und der daraus entstehenden Mobilitätsbedürfnisse.

Trotz der klaren Ablehnung durch die stadtzürcherischen Stimmberechtigten 2010 wurde bei der Erarbeitung dieser Vorlage noch einmal eine Variante Rosengartentram ohne Tunnel geprüft. Seit der Abstimmung hat sich an der Ausgangslage nichts Grundlegendes verändert. Die Lösung mit einem Tram, aber ohne Tunnel würde die Kapazität auf der Rosengartenachse für den MIV um 40% verringern. Das bedeutet, dass weiterhin 36 000 Fahrzeuge pro Tag auf der Rosengartenstrasse und damit eine erhebliche Beeinträchtigung des Quartiers verbleiben würden. Eine solche Verringerung des MIV-Aufkommens würde wesentliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und damit weitreichende verkehrspolitische Grundsatzentscheide voraussetzen. Die Absicht, diese anhand des Gesamtprojekts für die Rosengartenstrasse herbeizuführen, ist nicht zweckmässig und führt nur zu einer weiteren Verzögerung bei der Lösung dieses Problems.

Das vorliegende Projekt bringt einen wesentlichen und konkreten Nutzen für grosse Teile der Bevölkerung der Stadt und des Kantons und sichert die Erschliessung und Erreichbarkeit sehr grosser Lebens- und Arbeitsplatzgebiete. Leistungsfähige öV-Tangenten zur Entlastung des Stadtzentrums entsprechen zudem der richtplanerischen Zielsetzung und der Liniennetzstrategie der VBZ. Und schliesslich ergeben sich Möglichkeiten zur Entwicklung der Quartiere und zur Verbesserung der Lebensqualität vieler Bürgerinnen und Bürger, die im Umfeld dieser Verkehrsachse wohnen.

Die Situation am Rosengarten soll dauerhaft und wirksam verbessert werden. Die verlangten Sofortmassnahmen zur Verbesserung der heutigen Situation auf der Rosengartenstrasse (zusätzliche Querungen, Tempo-Reduktionen usw.) sind daher nicht Gegenstand dieser Vorlage. Sie bringen keine nachhaltige Verbesserung, stehen im Widerspruch zu den Anforderungen an diese Verkehrsachse und schaffen zum Teil Sicherheitsprobleme.

## Anliegen 2

### **Prüfung neuer Varianten / Waidhaldetunnel**

#### **Varianten mit kürzeren Untertagbau-Längen oder mit Portalen jenseits des Knotens Wipkingerplatz mit jeweils besserem Kosten-Nutzen-Verhältnis**

(von SVP)

Das vorliegende Projekt ist das Ergebnis eines mehrjährigen Planungsprozesses von Kanton und Stadt Zürich, in dem unterschiedliche Varianten gebildet und einander gegenübergestellt wurden (Gesamt-

studie 2013). Die vorliegende Variante ging als Bestlösung zur Erreichung der gesetzten Ziele hervor. Dass eine neue Planung zu anderen Ergebnissen bzw. konzeptionellen Änderungen am Projekt führen würde, kann ausgeschlossen werden. Die Umschreibung des Projekts im Spezialgesetz ist unverändert beizubehalten.

### Anliegen 3

#### **Anschluss Bucheggplatz als Vollanschluss ausführen**

(von SVP)

Das dem Projekt zugrunde liegende Betriebskonzept berücksichtigt bereits die Aufteilung der Verkehrsströme auf den Anschluss Bucheggplatz und den Anschlusspunkt beim Portal Irchel. Das Verkehrsmanagement wird so erfolgen, dass die Leistungsfähigkeit im Gegenverkehrstunnel gewährleistet und die massgebenden Verkehrsbeziehungen angeboten werden. Ein Vollanschluss Bucheggplatz bringt im Vergleich zur Vorlage nur einen geringen Zusatznutzen, hätte aber hohe zusätzliche Kosten und erhebliche bauliche Eingriffe zur Folge. Er ist deshalb nicht begründbar und nicht weiterzuverfolgen.

### Anliegen 4

#### **Grössere Kapazität / bessere Sicherheit im Tunnelabschnitt Bucheggplatz–Hirschwiesenstrasse (richtungsgetrennte Röhren oder Sicherheitsspur)**

(von SVP, Zürcher Handelskammer [ZHK])

Das Betriebskonzept entspricht dem heutigen Regime und berücksichtigt die Aufteilung der Verkehrsströme auf den Anschluss Bucheggplatz und den Anschlusspunkt beim Portal Irchel. Das Verkehrsmanagement wird so erfolgen, dass die Leistungsfähigkeit im Gegenverkehrstunnel gewährleistet und die definierte Kapazität der Rosengartenachse eingehalten wird. Aufgrund der verhältnismässig kurzen Strecke und der oberflächennahen Lage des Gegenverkehrstunnels kann mit der vorgesehenen Anordnung von Notausgängen eine gute Sicherheit gewährleistet werden. Weitergehende Massnahmen sind nicht erforderlich. Eine Verbreiterung des Tagbauabschnitts wäre zudem mit Eingriffen in bestehende Bauten verbunden.

#### Anliegen 5

**Nachweis, dass der Verkehrsfluss des MIV am Albisriederplatz mit zwei zusätzlichen Tramlinien im bisherigen Rahmen gewährleistet bleibt**  
(von SVP)

Dieser Nachweis wurde mit einer vertiefenden Untersuchung erbracht. Mit dem im Projekt vorgeschlagenen Kreisverkehr auf dem Albisriederplatz und den in den angrenzenden Strassen gelegenen Haltestellen kann die erforderliche Kapazität sichergestellt werden.

#### Anliegen 6

**Notwendigkeit Portal Bucheggplatz prüfen**  
(von Quartierverein [QV] Unterstrass)

Der Halbanschluss (von/nach Wipkingen) am Bucheggplatz ist notwendig. Erst dadurch wird sichergestellt, dass auch diese Verkehrsströme künftig durch den Tunnel geführt werden. Anders lässt sich die angestrebte Entlastung der Rosengartenstrasse nicht erreichen.

#### Anliegen 7

**Rosengartentram als Stadtbahn mit hoher Geschwindigkeit**  
(von ZHK)

Das Betriebsregime des Trams wird mit der Projektierung festgelegt. Es soll auch der Feinerschliessung der Quartiere dienen, weshalb eine höhere Geschwindigkeit nicht im Vordergrund steht. Ganz allgemein wird die mögliche Höchstgeschwindigkeit durch die Haltestellenabstände und insbesondere auch die konkreten Streckenverhältnisse (Gefälle usw.) eingeschränkt.

Thema:

## **MIV-Leistungsfähigkeit**

Anliegen 8

### **Eine Zunahme der MIV-Kapazität zulassen bzw. Kapazitätsvorgabe im Gesetz verankern**

(von FDP, SVP, Gewerbeverband Stadt Zürich [GVZ], Hauseigentümerverband Kanton Zürich [HEV], ZHK)

Die Kapazität der Rosengartenachse ist insbesondere bestimmt und beschränkt durch die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes der Hardbrücke und der Strassen südlich der Gleise. Die Kapazität des Netzes lässt sich nicht erweitern, weshalb das vorliegende Projekt sinnvollerweise auch auf diese Kapazität ausgelegt ist. Aus diesem Grund wäre es auch nicht zweckmässig, die MIV-Menge im Gesetz festzuschreiben, zumal vorgesehen ist, dass das Spezialgesetz nach der Umsetzung ausser Kraft gesetzt wird, da es nicht länger benötigt wird. Ebenfalls keine Erhöhung der Kapazität würde mit der Forderung erreicht, den Tunnelabschnitt zwischen Bucheggplatz und Portal Hirschwiesentunnel mit insgesamt vier Fahrspuren auszubauen. Dies hätte umfassende Mehrkosten zur Folge, denen aber kein angemessener Nutzen gegenübersteht. Der MIV profitiert auch bei gleichbleibender Kapazität vom Projekt, indem ein deutlich verbesserter Verkehrsfluss gewährleistet und die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Das Nachfragewachstum soll hingegen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen werden.

Anliegen 9

### **Keine kapazitätsbeschränkenden Massnahmen vorsehen**

(von HEV, GVZ)

Die flankierenden Massnahmen sind erforderlich, um die mit dem Vorhaben angestrebte Entlastung der Rosengartenstrasse, aber auch der umliegenden Strassen zu erreichen. Die Rosengartenstrasse wird weiterhin über die zur Erschliessung der angrenzenden Siedlungsgebiete erforderliche Kapazität verfügen. Der restliche Verkehr wird über den Tunnel abgewickelt, der hierfür ebenfalls über die ausreichende Kapazität verfügt. Steuerungsanlagen bei den Tunnelportalen sind nötig, um diese Abstimmung der Verkehrsmengen entlang der gesamten Achse sicherzustellen und eine Überlastung des Tunnels (Sicherheitsrisiko) zu vermeiden.

Anliegen 10

**Verkehrsmenge im Gesetz plafonieren; genaue Wirkungsziele für flankierende Massnahmen definieren**

(von Grüne)

Die Forderung, genaue Wirkungsvorgaben für die flankierenden Massnahmen im Gesetz festzuschreiben, kann nicht erfüllt werden. Solche sind auf der Grundlage der vorliegenden Planungsstudie weder möglich noch zweckmässig. Die Studie sieht jedoch Räume und Strassen vor, auf denen flankierende Massnahmen umzusetzen sind. Diese bilden Bestandteil des Projekts und sind unabdingbare Voraussetzung dafür, dass dieses seinen vollen Nutzen entfalten kann.

Thema:

**Kosten und Finanzierung**

Anliegen 11

**Eine dem erzielten Mehrwert angemessene Finanzierungsbeitragung durch die Stadt Zürich sicherstellen**

(von SVP)

Die vorgesehene Kostentragung durch den Kanton entspricht der ordentlichen Regelung gemäss Strassengesetz und Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr. Diese soll mit der Spezialregelung nicht geändert werden, sondern nur die Zuständigkeiten für das Vorhaben. Der Kanton verfügt überdies über keine Rechtsgrundlage zur Abschöpfung des Mehrwerts bei Vorteilen, die durch den Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen entstehen. Solche Aufwertungen entstehen zudem bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und nicht bei den Standortgemeinden. Eine besondere Regelung für den vorliegenden Einzelfall ist nicht angezeigt.

## Anliegen 12

**Sicherstellen, dass weiterhin im Strassenfonds genügend Mittel für andere wichtige Vorhaben im Kanton zur Verfügung stehen**

(von Zürcher Planungsgruppe Furtal, Gemeinden)

Der Strassenfonds ist grundsätzlich genügend alimentiert, um die Folgekosten dieses Projekts ohne nachteilige Auswirkungen auf andere Strassenbauvorhaben finanzieren zu können. Es entspricht einem Legislaturziel des Regierungsrates, die zur Nutzung des Fonds nötigen Spielräume zu schaffen.

## Anliegen 13

**Klarheit über Kosten der Stadt**

(von IG WesttangentePlus)

Auf der Grundlage der vorliegenden Planungsstudie besteht ausreichende Gewissheit über die Kosten der Stadt Zürich (vgl. Kapitel 10.4). Das kantonale Projekt wird entsprechend den Projektierungsgrundsätzen von § 14 StrG ausgestaltet. Die zusätzlichen, von der Stadt zu finanzierenden Massnahmen sind – mit Ausnahme der kostenmässig bekannten Verlegung von Werkleitungen – keine Voraussetzung für die Verwirklichung und den Betrieb des vorliegenden Projekts, sodass separat darüber entschieden werden kann.

## Anliegen 14

**Sicherstellen, dass bei nicht mehr benötigten Strassenflächen Mehrwert entsteht, bzw. Beschränkung des Wegfalls der Mehrwertentschädigung auf allgemein zugängliche Nutzungen**

(von FDP)

Eine Beschränkung der Ausnahme von dieser Mehrwertbeteiligung auf öffentliche Nutzungen mit vollumfänglicher Zugänglichkeit für die Allgemeinheit (z.B. Gemeinschaftszentrum, Altstoffsammelstelle, Parkanlage usw.) ist nicht zweckmässig. Es ist denkbar, dass auch bei anderen, nicht der ganzen Allgemeinheit zur Verfügung stehenden öffentlichen Nutzungen (z.B. Schulhaus) kein nennenswerter geldwerter Mehrwert anfällt. Darüber hinaus wäre eine Definition und Abgrenzung der Fälle äusserst schwierig und würde zu Vollzugsproblemen führen. Der finanzielle Nutzen für den Kanton wäre demgegenüber, wenn überhaupt, sehr gering. Auf eine solche Änderung des Gesetzes ist zu verzichten.

## Anliegen 15

**Verzicht auf Mehrwertanteil des Kantons bei Umnutzung nicht mehr benötigter Strassenflächen**

(von SP, VCS, IG Westtangente)

Der Rückfluss eines Anteils eines allfälligen Erlöses an den Kanton erweist sich nicht nur angesichts der hohen Kosten des Projekts angezeigt. Die betroffenen Strassen sind Strassen von überkommunaler Bedeutung und wurden somit vom Kanton finanziert. Die Regelung ist daher berechtigt. Die bezüglich der im Gesetzesentwurf vorgesehenen Bestimmung betreffend die Umnutzung nicht mehr benötigter Strassengrundstücke (§ 6) verlangten Änderungen sind abzulehnen.

Thema:

**Weitere Themen**

## Anliegen 16

**Einbezug der Bevölkerung und der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in der weiteren Planungsphase**

(von Verschiedene, darunter QV Wipkingen und QV Unterstrass)

Ein angemessener Einbezug der Bevölkerung in der Projektierungsphase wird sichergestellt (§§ 13 und 16 StrG).

## Anliegen 17

**Sorgfältige Planung der Portalbereiche / des Albisriederplatzes**

(von Verschiedene, darunter QV Wipkingen und QV Unterstrass)

Die sorgfältige Planung und möglichst quartierverträgliche Gestaltung des Portalbereichs Wipkingen ist eine zentrale Aufgabe im Projekt. Dieses berechnete Anliegen wird für die nächste Projektphase aufgenommen und mit geeigneten Planungsverfahren umgesetzt.

## Anliegen 18

**Richtplanänderung zusammen mit Beschluss über Gesetz**

(von SVP)

Der Regierungsrat sieht vor, die erforderliche Richtplananpassung 2017 dem Kantonsrat vorzulegen.

### **12.3 Mitwirkung gemäss § 13 StrG**

Das Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung nach § 13 StrG wurde in einem gesonderten Bericht zusammengefasst. Es gingen 18 Stellungnahmen mit insgesamt 191 Einzelaussagen und Begehren ein. Bei den Begehren handelt es sich einerseits um formulierte Anträge und andererseits um Aussagen, die aufgrund ihres einwendungähnlichen Inhalts als solche eingestuft und gleich wie die eigentlichen Anträge behandelt wurden. Gewisse Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben auch im Rahmen der Vernehmlassung zum Spezialgesetz eine Stellungnahme abgegeben, sodass sich die Inhalte der Rückmeldungen teilweise überlagern.

Von den 191 Einwendungen betreffen 85 (45%) grundsätzliche und allgemeine Inhalte, die sich nicht direkt auf das konkrete Projekt beziehen (sowie allgemeine Anliegen zu den Verkehrsarten, Stadtentwicklung und Verfahren). Auch hier lehnen einzelne Stellungnehmende das Vorhaben grundsätzlich ab bzw. verlangen eine alternative Planung. Die übrigen 106 Einwendungen (55%) beziehen sich auf das Gesamtprojekt bzw. einzelne Projektelemente oder -inhalte. Im Übrigen wird auf den Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen verwiesen.

## **13. Rosengarten-Verkehrsgesetz**

Zu den einzelnen Bestimmungen des Spezialgesetzes sind folgende ergänzende Bemerkungen anzubringen:

### **§ 1. Zweck**

Das Gesetz gilt ausschliesslich für das Gesamtprojekt Rosengarten tram und Rosengartentunnel, wie es in der Gesamtstudie 2013 entwickelt wurde. Aufgrund seiner Kosten wird das Vorhaben mittels dieses Gesetzes der Zuständigkeit des Kantons unterstellt. Geregelt werden auch Zuständigkeiten, Verfahren und die Grundsätze zur Finanzierung des Vorhabens.

### **§ 2. Gesamtprojekt**

#### **Abs. 1**

Diese Bestimmung legt das Gesamtprojekt mit seinen Bestandteilen fest. Dieses entspricht der Bestvariante gemäss der Gesamtstudie 2013. Mit der Aufzählung der Hauptbestandteile in Abs. 1 wird festgelegt, dass diese nur in Kombination, nicht aber einzeln umgesetzt werden. Zudem legt lit. c fest, dass im Rahmen des Gesamtprojekts verkehrlich flankierende Massnahmen ergriffen werden müssen.

## Abs. 2

Mit Inbetriebnahme des Rosengartentunnels werden die Rosengarten- und die Bucheggstrasse im Abschnitt Nordstrasse bis Bucheggplatz grösstenteils vom motorisierten Verkehr entlastet. Die Strassen dienen danach nur noch der Quartiererschliessung und werden daher zu Gemeindestrassen abklassiert.

Die heutige oberirdische Verbindung zwischen Bucheggplatz und Irchelpark (Buchegg-/Schaffhauserstrasse) ist im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrasse eingetragen und wird voraussichtlich zu einer regionalen Verbindungsstrasse abklassiert. Sie bleibt damit aber eine Strasse mit überkommunaler Bedeutung im Sinn von §§ 43 ff. StrG.

## § 3. Anwendbares Verfahren und Zuständigkeiten

### Abs. 1

Abs. 1 Satz 1 regelt, dass auch die Tramanlagen für das Rosengarten-tram als Teil des Gesamtprojekts auf der Grundlage des Strassengesetzes projektiert und festgesetzt werden. Statt des normalerweise für Tramanlagen anwendbaren eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren werden somit die Mitwirkungs- und Rechtsmittelverfahren nach Strassengesetz angewendet. Getrennte Bewilligungsverfahren für die Strassenanlagen einerseits und für die Traminfrastrukturen andererseits sind aufgrund der untrennbaren baulichen und funktionalen Verbindung der Anlagen nicht möglich. Das Bundesamt für Verkehr hat diesem Vorgehen mit Schreiben vom 19. Juli 2013 zugestimmt.

Von der Zuständigkeit des Regierungsrates ausgenommen sind spezialgesetzliche Bewilligungen wie die eisenbahnrechtliche Ausnahmebewilligung für die Längsneigung des Trams oder die Infrastrukturkonzession durch den Bund. Die Zuständigkeit des Regierungsrates umfasst sämtliche Massnahmen des von ihm festzusetzenden Gesamtprojekts. Für weitere Massnahmen ausserhalb des eigentlichen Projekts ist die Stadt Zürich zuständig. Dabei gelten die ordentlichen Verfahren und Zuständigkeiten nach Strassengesetz.

### Abs. 2

Planung, Projektierung und Umsetzung eines so komplexen Vorhabens im dicht bebauten städtischen Raum erfordern eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen und städtischen Stellen und Behörden. Die bestehende Projektorganisation, in die auch die politischen Verantwortungsträgerinnen und -träger der Stadt eingebunden sind, wird für die weiteren Phasen des Gesamtprojekts weitergeführt. Abs. 2 schafft zudem für den Kanton die Rechtsgrundlage, in den verschiedenen Phasen des Projekts der Stadt Aufgaben bei der Projektierung oder Umsetzung zu übertragen.

## Abs. 3

§ 14 StrG schreibt vor, Strassen bestmöglich in ihr bauliches Umfeld einzuordnen. Dieser Projektierungsgrundsatz gilt für die Hauptbestandteile des Gesamtprojekts gemäss § 2 Abs. 1. Die zur Einordnung und zur Gewährleistung der vollen Funktionalität der Anlagen erforderlichen Elemente gemäss § 3 StrG (u.a. Entwässerung, Bepflanzung, Beleuchtung) sind Teil des kantonalen Projekts. Es ist aber davon auszugehen, dass die Stadt Zürich über diese Grundgestaltung hinaus zusätzliche Anforderungen an die Gestaltung der öffentlichen Räume und der Verkehrsinfrastrukturen stellen wird, um das Potenzial zur stadträumlichen Aufwertung auszuschöpfen. Auch diese Massnahmen müssen in dem vom Regierungsrat nach § 3 Abs. 1 festzusetzenden Projekt bewilligt werden, wenn die Koordination der Massnahmen dies verlangt. Bezüglich Finanzierung dieser zusätzlichen Anforderung gilt § 4 Abs. 1 lit. c.

## § 4. Grundsätze der Finanzierung

## Abs. 1

Diese Bestimmung regelt die Grundsätze der Finanzierung, wie sie in der Vereinbarung vom 1. Oktober 2013 zwischen Stadt und Kanton festgehalten wurden. Demnach werden die Strassenanlagen durch den kantonalen Strassenfonds finanziert (lit. a). Dazu gehören die Tunnelanlagen, das Bereitstellen der Grundfunktionen der Strassen und die verkehrlich flankierenden Massnahmen.

Der Verkehrsfonds finanziert gemäss § 4 PVG die Traminfrastrukturen, namentlich das Eigentrassée, die bahntechnischen Ausrüstungen und weitere mit der Tramfunktion zusammenhängende Anlagen (lit. b).

Die Stadt Zürich finanziert die von ihr verlangten, über die Anforderungen von § 14 StrG (Basisprojekt) hinausgehenden Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen sowie den Rückbau nicht mehr benötigter Brücken und Fussgängerunterführungen (lit. c), die im Gesamtprojekt festgesetzt werden. Diese Kosten müssen zu gegebener Zeit von den zuständigen städtischen Organen bewilligt werden.

## Abs. 2

Verschiedene Anlageteile dienen mehreren Verkehrsträgern und können daher nicht nur einem der unter Abs. 1 genannten Kostenträger zugeordnet werden. Deren Finanzierung muss geregelt werden, sobald Ausgestaltung und Kosten im Zug der Projektierung feststehen. Regierungsrat und Stadtrat können die Aufteilung dieser Kosten bei Bedarf in vorhergehenden Finanzierungsvereinbarungen regeln.

### Abs. 3

Infolge der Anwendung des Strassengesetzes für das gesamte Vorhaben wird auch die Kostenregelung für die Verlegung von Werkleitungen gemäss § 37 Abs. 3 StrG angewendet. Die Verweisung auf diese Bestimmung erfolgt im Spezialgesetz nur der Klarheit wegen. Die Kosten für die Verlegung der Werkleitungen gehen demgemäss zulasten der jeweiligen Eigentümerin bzw. des jeweiligen Eigentümers. Dies gilt sowohl für die vom Vorhaben betroffenen Werkleitungen der Stadt Zürich als auch für jene anderer Werkeigentümerinnen und -eigentümer.

### Abs. 4

Das Gesamtprojekt ist im Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal (2. Generation) aufgeführt und wird auch in künftige Programmgenerationen aufgenommen. Aufgrund des Planungsstandes besteht noch keine Sicherheit über den Umfang einer Mitfinanzierung des Bundes. Der Bund wird die Massnahmen des Agglomerationsverkehrs inskünftig aus dem neuen Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr finanzieren. Es ist somit davon auszugehen, dass der Bund auch in Zukunft Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen leistet. Der Kanton wird sich für eine möglichst weitgehende Mitfinanzierung durch den Bund einsetzen.

### § 5. Eigentum, Betrieb und Unterhalt

Die Grundstücke für Strassen von überkommunaler Bedeutung in der Stadt Zürich befinden sich grundsätzlich im Eigentum der Stadt. Aufgrund der Besonderheiten beim Betrieb des Tunnels ist es aber angezeigt, eine Ausnahme von dieser Regelung zu machen. Der Kanton betreibt verschiedene Tunnels, darunter auch solche der Nationalstrassen, für deren Betrieb er im Auftrag des Bundes zuständig ist. Er verfügt über die erforderliche Infrastruktur und die Fachkompetenz für die Überwachung und Steuerung der Tunnels. Der Rosengartentunnel kann dafür an die entsprechenden Leitzentralen angeschlossen werden. Aus diesen Gründen geht das Eigentum an den Tunnelbauwerken samt Nebenanlagen und zugehörigen Grundstücken nach Bauvollendung an den Kanton über. Mit dem Eigentum übernimmt der Kanton auch die Verantwortung für den Unterhalt.

In Bezug auf die übrigen Anlagen (Strassen und Tram) gilt die Regelzuständigkeit, d. h., sie werden Eigentum der Stadt Zürich.

## § 6. Umnutzung von Strassenflächen

### Abs. 1

Mit der Umsetzung des Gesamtprojekts werden gewisse Strassenflächen nicht mehr benötigt. Diese können umgenutzt werden. Dies betrifft namentlich die Strassenflächen bei der Rosengartenbrücke (Rampenbauwerke mit Zwischenflächen) sowie gewisse Bereiche des Bucheggplatzes. Diese Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt Zürich. Diese entscheidet darüber, wie die Flächen künftig genutzt werden. Denkbar ist die Verwendung der Grundstücke für andere öffentliche Aufgaben, aber auch für private Nutzungen (z. B. Wohnen oder Gewerbe). Falls die Stadt Zürich diese Grundstücke nicht für öffentliche Aufgaben nutzt, soll der daraus entstehende Mehrwert mehrheitlich dem Kanton zugutekommen, da er diese Strassen finanziert hat und für die überwiegende Mehrheit der Kosten des Gesamtprojekts aufkommt. Ein Mehrwert entsteht namentlich bei einer kommerziellen Nutzung der Grundstücke, sei es durch die Stadt selber oder durch die Veräusserung an Dritte. Er kann vor allem in Form eines Verkaufserlöses oder von Mietzins- bzw. Baurechtszinseinnahmen bei Renditeliegenschaften anfallen.

### Abs. 2

Werden die Grundstücke für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben der Stadt Zürich genutzt, lässt sich ein Mehrwert allerdings kaum bestimmen. In diesen Fällen sieht der Kanton von einer Mehrwertbeteiligung des Kantons ab. Als öffentliche Aufgaben der Stadt Zürich gelten alle im kantonalen oder städtischen Recht verankerten Aufgaben, etwa das Erstellen von Schulanlagen, öffentlichem Grünraum oder Anlagen der städtischen Betriebe sowie gemeinnütziger Wohnungsbau.

Die Beteiligung des Kantons am Mehrwert wird zudem aus Gründen der Verhältnismässigkeit zeitlich begrenzt. Erfolgt der Entscheid über die Umnutzung erst nach Ablauf von 20 Jahren seit Inbetriebnahme des Gesamtprojekts, entfällt die Beteiligung des Kantons. Massgeblich ist der Zeitpunkt der Beschlüsse der zuständigen städtischen Organe über die Umnutzung (z. B. Beschlüsse des Gemeinderates bzw. der Stimmberechtigten betreffend Nutzungsplanung oder Kreditbewilligung, Entscheide über die Veräusserung von Grundstücken).

### Abs. 3

Der Mehrwert der Grundstücke wird durch Kanton und Stadt gemeinsam festgelegt, etwa durch eine gemeinsam in Auftrag gegebene Verkehrswertschätzung. Der Mehrwert soll nach Massgabe der geleisteten Anteile an den Gesamtkosten unter den Kostenträgern des Projekts aufgeteilt werden, also zwischen Kanton (Strassenfonds und Verkehrsfonds) und Stadt Zürich. Bei Bedarf werden die Einzelheiten zwischen Kanton und Stadt vertraglich geregelt.

#### Abs. 4

Mit Beginn des Erstellens städtischer Renditeliegenschaften bzw. mit der Veräusserung der Grundstücke vollzieht die Stadt Zürich die Umnutzung. Es ist daher angemessen, die Fälligkeit der Mehrwertbeteiligung auf diesen Zeitpunkt festzulegen. Die Zahlungsmodalitäten werden bei Bedarf in einer Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt geregelt.

### **14. Umsetzung des Projekts**

Sofern das Gesetz und der Rahmenkredit bis Ende 2017 rechtskräftig sind, erscheint für die Umsetzung folgender Zeitplan realistisch:

- bis 2020: Erarbeitung von Vorprojekten und weitere Mitwirkung der Bevölkerung (Einwendungen) gemäss § 13 StrG;
- bis 2023: Erarbeitung von Ausführungsprojekten, öffentliche Auflage gemäss § 16 StrG und Projektfestsetzung.

Der Baubeginn kann erfolgen, sobald die Festsetzung rechtskräftig ist. Dies hängt von allenfalls dagegen erhobenen Rechtsmitteln ab. Mit dem Bau kann demnach realistischster Weise frühestens 2024 begonnen werden. Der Tunnel kann frühestens 2030 bzw. das Tram 2032 in Betrieb genommen werden.

### **15. Erledigung der Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel**

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 20. August 2012 folgende von der Kommission für Planung und Bau am 18. Mai 2009 eingereichte Motion zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Stadt Zürich eine Kreditvorlage für den Bau des Waidhaldetunnels vor.

Mit der Gesamtstudie 2013 wurde auch der im kantonalen Richtplan eingetragene Waidhaldetunnel näher untersucht (vgl. Kapitel 8). Aufgrund des geringeren Nutzens und der deutlich höheren Kosten ist von der Umsetzung des Waidhaldetunnels gemäss dem kantonalen Richtplan abzusehen. Das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel bringt die von der Motion geforderte Entlastung der Wohnquartiere und stellt die verlangte Verkehrskapazität sicher. Die Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel wird somit mit

dieser Rahmenkreditvorlage (Beschluss Teil B) erfüllt und ist damit erledigt.

Die erforderliche Anpassung des kantonalen Richtplans ist mit der Richtplanrevision 2017 vorgesehen.

## **16. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz) zu erlassen und den Rahmenkredit von 1030 Mio. Franken zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Mario Fehr

Der Staatsschreiber:  
Beat Husi