



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion

# **Projekt für eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich**

**Erlass eines Spezialgesetzes  
(Rosengarten-Verkehrsgesetz)**

**Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung**

**Zürich, 30. März 2016**





## Inhalt

	Zusammenfassung	4
<b>1.</b>	<b>Hintergrund</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Bedeutung der Rosengarten-Achse</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Das Projekt</b>	<b>8</b>
	3.1 Vorbemerkungen	8
	3.2 Rosengartentram	10
	3.3 Rosengartentunnel	14
	3.4 Verkehrslenkende und flankierende Massnahmen	17
	3.5 Auswirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung	18
<b>4.</b>	<b>Nutzen für Kanton und Stadt</b>	<b>20</b>
	4.1 Weiträumiger Nutzen	20
	4.2 Stadt Zürich	20
	4.3 Weiterer Nutzen im Strassennetz	21
<b>5.</b>	<b>Erlass eines Spezialgesetzes</b>	<b>22</b>
<b>6.</b>	<b>Finanzierung</b>	<b>24</b>
	6.1 Kosten	24
	6.2 Bundesbeiträge	25
<b>7.</b>	<b>Umsetzung</b>	<b>26</b>
<b>8.</b>	<b>Waidhaldetunnel gemäss kantonalem Richtplan</b>	<b>27</b>
<b>9.</b>	<b>Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes</b>	<b>28</b>
<b>10.</b>	<b>Informationen zum Vernehmlassungsverfahren</b>	<b>33</b>
	<b>Anhang 1: Gesetzestext</b>	<b>35</b>
	<b>Anhang 2: Motion Kommission für Planung und Bau betr. Waidhaldetunnel (KR-Nr. 150/2009)</b>	<b>37</b>



### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter.....	9
Abbildung 2: Tramtangente Rosengarten gemäss VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030..	10
Abbildung 3: Haltestellenschema am Albisriederplatz .....	12
Abbildung 4: Linienführung Rosengartentunnel.....	14
Abbildung 5: Bereich Portal Wipkingen (heute) .....	15
Abbildung 6: Visualisierung Portalbereich Wipkingen.....	15
Abbildung 7: Bucheggstrasse West (heute).....	16
Abbildung 8: Visualisierung Bucheggstrasse West.....	16
Abbildung 9: Schema Tunnel und flankierende Massnahmen .....	17
Abbildung 10: Ausschnitt Kantonalen Richtplan vom 24. März 2014.....	27
Tabelle 1: Übersicht Gesamtkosten .....	24

## Zusammenfassung

Die Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse in der Stadt Zürich verbindet die bedeutenden Wirtschafts- und Arbeitsplatzgebiete Zürich-Nord/Glattal und Zürich-West/Limmattal. Sie wird täglich von bis zu 56'000 Fahrzeugen benutzt und ist damit eine der am stärksten befahrenen Strassen der Schweiz, die durch ein Wohngebiet führen. Die ursprünglich als Provisorium für den Durchgangsverkehr erstellte Achse ist heute ein unverzichtbares Element im Strassennetz von Stadt und Kanton Zürich. Der Kanton hat gemeinsam mit der Stadt Zürich nach Lösungen gesucht, wie sich diese wichtige Verkehrsverbindung aufrechterhalten und das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf der Strecke ausbauen lässt. Darüber hinaus sollen die Anwohnerinnen und Anwohner der umliegenden Quartiere vom Verkehr und seinen Auswirkungen entlastet werden können.

Das Projekt für eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in Zürich (Projekt Rosengartentram & Rosengartentunnel bzw. Gesamtprojekt) erfüllt die von Stadt und Kanton gestellten Anforderungen. Die neue Tunnelverbindung zwischen der Hardbrücke und dem heutigen Portal des Hirschwiesentunnels beim Irchelpark stellt die erforderlichen Strassenverkehrskapazitäten auch für die Zukunft sicher, entlastet das oberirdische Strassennetz vom Verkehr und schafft damit Raum für zwei neue tangentielle Tramverbindungen. Das Gesamtprojekt eröffnet grosse Chancen für neu gestaltete Strassenräume und ein attraktives, lebendiges Stadtbild. Nach Fertigstellung des Rosengartentunnels wird die heutige Verkehrsschneise Rosengarten-/Bucheggstrasse zur Gemeindestrasse abklassiert.

Gemäss kantonalem Strassengesetz liegt die Zuständigkeit für die Planung- und die Projektierung dieses Projekts sowie für die erforderlichen Kreditbeschlüsse bei der Stadt Zürich. Aufgrund seiner grossen Bedeutung und der hohen Kosten von rund 1 Milliarde Franken einschliesslich Reserve ist es jedoch zweckmässig, das Vorhaben der Zuständigkeit des Kantons zu unterstellen. Darauf haben sich Stadt und Kanton Zürich geeinigt. Deshalb sieht der Regierungsrat den Erlass eines Spezialgesetzes vor, das Gegenstand der Vernehmlassung bildet.

Der Regierungsrat hat die Volkswirtschaftsdirektion mit Beschluss vom 30. März 2016 ermächtigt, eine Vernehmlassung über das Spezialgesetz durchzuführen. Danach wird er dem Kantonsrat das Gesetz zusammen mit einer Kreditvorlage zum Beschluss vorlegen.

## 1. Hintergrund

Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat die Motion KR-Nr. 150/2009 betreffend Waidhaldetunnel (Anhang 2). Sie verlangt die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Waidhaldetunnel in der Stadt Zürich. Dieser Strassentunnel soll gemäss kantonalem Richtplan den Bucheggplatz mit Zürich West verbinden (vgl. Kapitel 8). Gemäss Motion soll der Kanton Zürich das Bauvorhaben als kantonales Strassenbauprojekt – gestützt auf § 50 (StrG) – realisieren.

Stadt und Kanton prüften 2011 und 2012 mit einer gemeinsam erarbeiteten Projektstudie verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für diesen Korridor. Die Studie definierte die verkehrlichen Anforderungen von Kanton und Stadt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV). Weiter zeigte sie die Potenziale auf, die das Projekt für eine Stadtreparatur in den heute vom starken Verkehr betroffenen Quartieren sowie für den Langsamverkehr und für die Lärmsanierung der Achse Rosengarten-/ Bucheggstrasse eröffnet (Gesamtstudie Rosengartenram und Waidhaldetunnel, Synthesebericht vom 12. September 2013, nachfolgend „Gesamtstudie 2013“ genannt). Eine am 1. Oktober 2013 abgeschlossene Vereinbarung zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat von Zürich hält fest, welche Projektvariante weiterverfolgt wird und welche Grundsätze die für die Kostentragung und Zuständigkeit gelten (nachfolgend „Vereinbarung vom 1. Oktober 2013“ genannt). Die Exekutiven von Kanton und Stadt sind sich darin einig, dass am Rosengarten dringender Handlungsbedarf besteht und dass nur ein gesamtheitlicher Ansatz, mit Strassentunnel und Tram in einem einzigen Projekt zum Ziel führt.

Auf der Grundlage der Gesamtstudie 2013 wurden verschiedene Projektelemente vertieft untersucht, um deren Machbarkeit nachzuweisen und eine für die politische Beschlussfassung ausreichende Kostengenauigkeit zu erreichen (Vertiefungsarbeiten zur Gesamtstudie 2013, Zusammenfassender Bericht September 2015).

## 2. Bedeutung der Rosengarten-Achse

Die Rosengarten-/Bucheggstrasse bildet 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. In der oberen Rosengartenstrasse liegt die Spitzenbelastung bei 3'900 Fahrzeugen pro Stunde bzw. bei rund 56'000 Fahrzeugen pro Tag. Damit ist sie eine der am stärksten befahrenen Strassen der Schweiz, die in einem Wohngebiet liegen. 34% des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse ist städtischer Binnenverkehr, der seine Quelle und sein Ziel innerhalb der Stadt hat. Rund 60% des Verkehrs führt von einem Ort ausserhalb zu einem Ort innerhalb der Stadt oder umgekehrt. Den grössten Anteil bildet mit ca. 40% der Verkehrsstrom zwischen den Stadtteilen südlich der Limmat und der Region im Nordosten der Stadt.

Transitfahrten durch die Stadt machen nur 6% des Verkehrs aus. Dieser Anteil war nicht immer so gering: Die heutige Rosengartenstrasse war erst als Provisorium bis zur Realisierung des geplanten Nationalstrassen-Y gedacht; sie führte den Transitverkehr quer durch die Stadt. Mit dem Ausbau des Nationalstrassennetzes rund um Zürich nahm die Bedeutung der Rosengartenstrasse stark ab. Und mit dem anstehenden Ausbau der A1/Nordumfahrung wird der Transitverkehr fast vollständig auf die Nationalstrasse zurückverlagert werden können. Dafür wurde die Rosengartenstrasse aufgrund der Entwicklung in der Stadt und der Region immer wichtiger für den zunehmenden Ziel- und Quellverkehr der Stadt und vor allem jenen der Entwicklungsgebiete Zürich-Nord, Zürich-West und Letzi.

Das Gesamtprojekt steigert die Kapazität der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse für den MIV nicht; diese soll auf dem Niveau der heutigen Spitzenbelastung von 56'000 Fahrzeuge pro Tag bleiben. Angesichts des Ausbaus der A1/Nordumfahrung sowie der Entlastung der Stadt durch die Westumfahrung reicht diese Kapazität auch künftig aus. Anders als heute kann der Verkehr mit dem Rosengartentunnel aber siedlungsverträglich abgewickelt werden. Gleichzeitig wird ein neues Tramangebot geschaffen. Die Verkehrsabnahme auf der heutigen oberirdischen Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse muss mittels flankierender Massnahmen sichergestellt werden. Diese werden Teil des Projektes sein. Damit entspricht das Gesamtvorhaben den übergeordneten Vorgaben des Kantons (Art. 104 Abs. 1 und 2 Kantonsverfassung, kantonaler Richtplan, Teil Verkehr).

Die Tramtangente Rosengarten ist Teil der Netzenwicklungsstrategie "züri-linie 2030" der städtischen Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Sie soll das Verkehrswachstum zwischen



Zürich-West und Zürich-Nord aufnehmen. Zwischen den Entwicklungsgebieten im Norden Zürichs (Affoltern, Neu Oerlikon, Glattpark, Leutschenbach) bzw. Schwamendingen und den Entwicklungsgebieten in Zürich-West bzw. in Altstetten (Letzi) fehlen heute Direktverbindungen für die Feinverteilung. Die VBZ gehen in ihrer Netzentwicklungsstrategie davon aus, dass die Transportnachfrage zwischen Buchegg- und Wipkingerplatz zwischen 2010 und 2030 um bis zu 40% steigt. Der Bau des Trams setzt aber voraus, dass für den MIV Ersatzkapazitäten geschaffen werden. 2010 verwarf die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich eine Volksinitiative zum Bau des Rosengartenrams sowie einen Gegenvorschlag des Gemeinderats; beide sahen keine Ersatzmassnahmen für den MIV vor. Im vorliegenden Gesamtprojekt sind solche jetzt geplant.

## **3. Das Projekt**

### **3.1 Vorbemerkungen**

Dem Gesamtprojekt liegt die gemeinsam von Kanton und Stadt erarbeitete Gesamtstudie 2013 zugrunde. In der Studie wurden verschiedene Varianten entwickelt und bewertet. Das nachfolgend beschriebene Gesamtprojekt erwies sich als Bestvariante. Es umfasst einen Strassentunnel, eine neue Tramverbindung, flankierende Massnahmen im Strassennetz sowie die Umgestaltung frei werdender Verkehrsflächen im Projektperimeter. In Ergänzung zur Gesamtstudie 2013 wurden verschiedene Aspekte eingehender untersucht: der Tunnelbau (Geologie, Grundwasser, Lüftung, Sicherheit, Bauverfahren und -ablauf), die Verkehrsgrundlagen (Mengenberechnung MIV), verkehrslenkende und flankierende Massnahmen, die Tram- und Buslinienführung am Albisriederplatz und in der Hardstrasse sowie das Potenzial zur Entwicklung attraktiver Stadträume entlang der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse. Zudem wurde vertieft geprüft, wie sich die erforderliche Leistungsfähigkeit für den MIV im Raum Hardstrasse/Albisriederplatz gewährleisten lässt.

Die eigentliche Projektierung des gesamten Vorhabens beginnt aber erst, wenn das vorliegende Gesetz in Kraft getreten ist. Deshalb sind viele Einzelheiten über die Ausgestaltung des Vorhabens noch nicht abschliessend bekannt. Die weitere Projektierung erfolgt als ordentliches Verfahren gemäss Strassengesetz mit den dort vorgesehenen Möglichkeiten zur Mitwirkung und Rechtsmitteln (vgl. Kapitel 7).

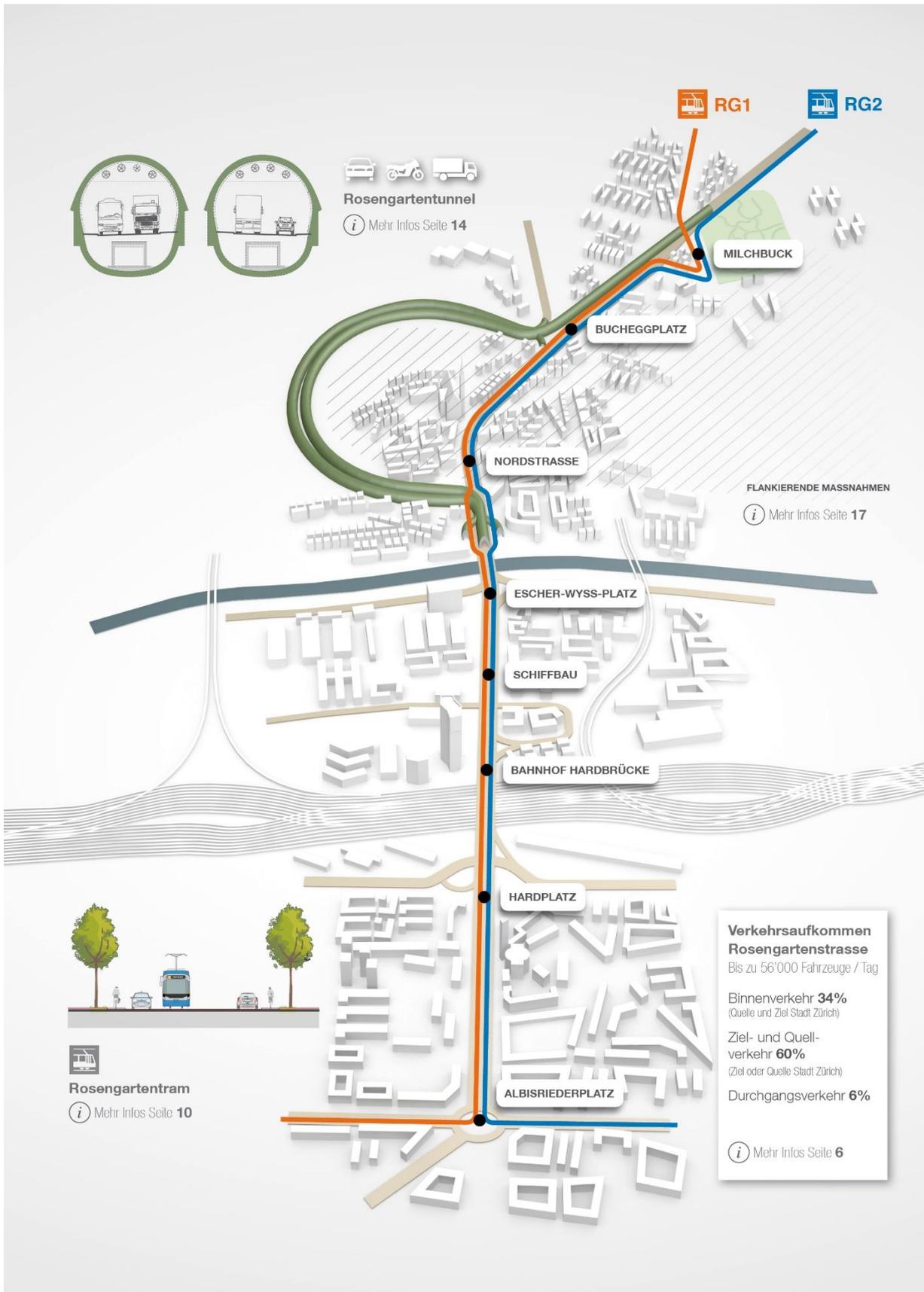


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter

### 3.2 Rosengartentram

Zwischen Albisriederplatz und Milchbuck soll eine neue, durchgehende Tramverbindung entstehen. Sie schliesst zwei Lücken im Tramnetz:

- die Verbindung zwischen Albisriederplatz und Hardplatz
- die Verbindung von der Hardbrücke über den Bucheggplatz bis zur Haltestelle Milchbuck (Anschluss an die Tramverbindung Hardbrücke)

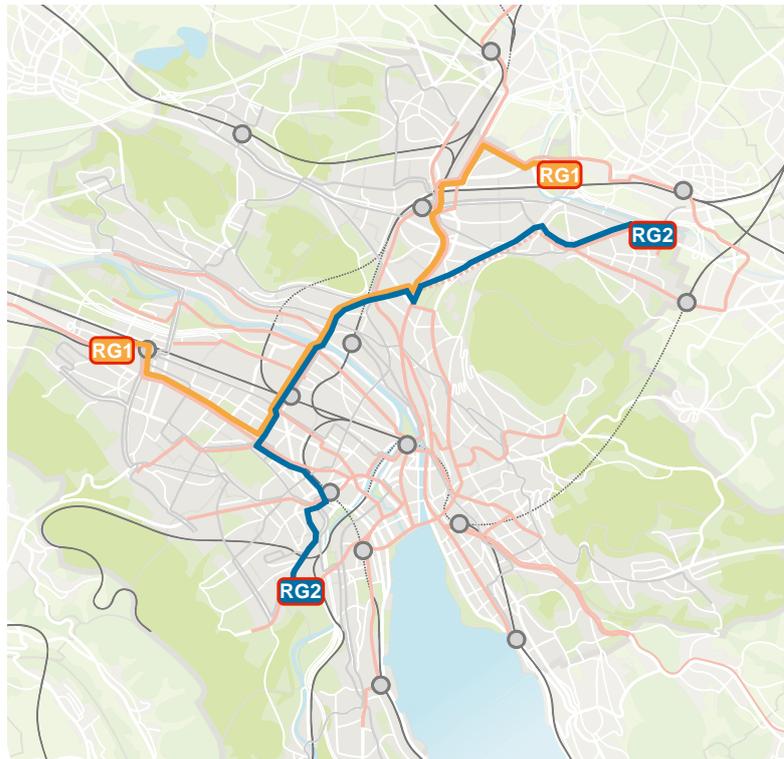
Dadurch verkehren auf der Achse des Rosengartentrams künftig zwei neue Tramlinien (hier RG1 und RG2 genannt):

**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)

Die Führung der Tramlinien zum Bahnhof Altstetten und weiter ins Gebiet Hermetschloo an der Stadtgrenze zu Schlieren bzw. nach Laubegg erfordert weitere Tramprojekte. Diese sind nicht Gegenstand des Gesamtprojekts. Auch ohne diese weiteren Projekte sind andere zweckmässige Linienführungen auf dem bestehenden Netz möglich.

Abbildung 2: Tramtangente Rosengarten gemäss VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 (bei Endausbau)



Die neuen Tramgleise müssen in die bestehenden Strassen integriert werden. Dies wirkt sich auf die Gestaltung des Strassenraums aus. Zudem muss ausserhalb der neuen Tunnelstrecken (siehe Kapitel 3.3) das Verkehrsregime des MIV angepasst werden. Im gesamten Projektperimeter lässt sich die für den MIV erforderliche Leistungsfähigkeit aber dennoch gewährleisten.

### **Die einzelnen Abschnitte der neuen Tramverbindung:**

#### *Albisriederplatz bis Hardplatz*

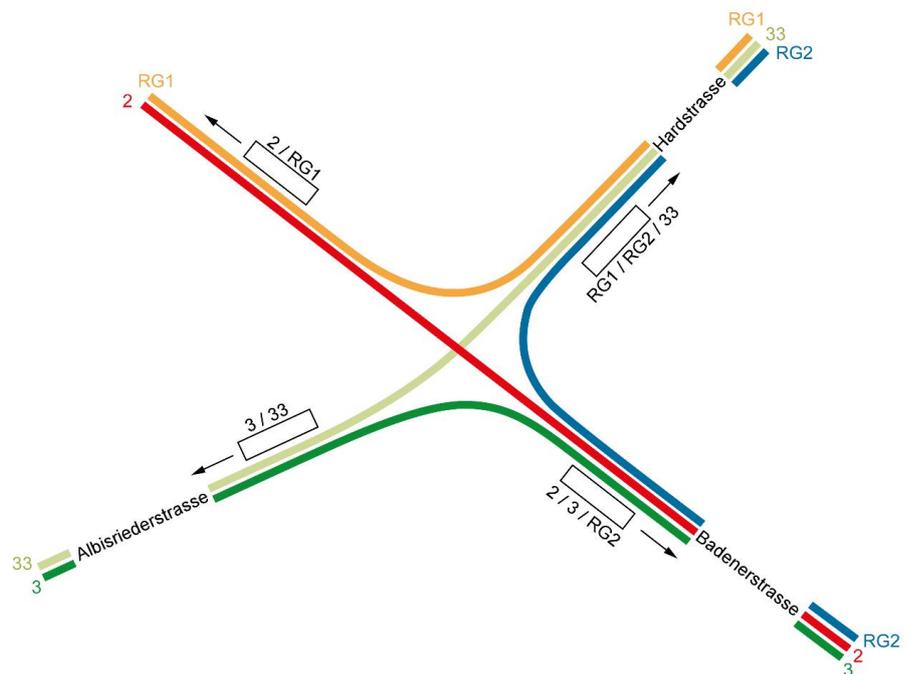
Der Albisriederplatz ist ein wichtiges Quartierzentrum mit zahlreichen Gewerbebetrieben für die täglichen Bedürfnisse. Die neuen Tramlinien beeinflussen das Verkehrsgeschehen auf dem Platz und dessen Gestaltung. Zusätzlich zu den bestehenden sind neue Tramgleise für die Verbindungen Hardstrasse–Badenerstrasse Ost (Richtung stadteinwärts) und Hardstrasse–Badenerstrasse West (Richtung Altstetten) erforderlich. Wegen der neuen Tramlinien müssen die heute in der Mitte liegenden Haltestellen aus Platzgründen in die Zufahrtstrassen verlegt werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in diesen Strassen sind richtungstrennte Haltestellen in allen Ausfahrten des Platzes als Bestvariante vorgesehen.

In der Badenerstrasse östlich des Albisriederplatzes reicht die heutige Strassenbreite nicht, um die vielfältigen Anforderungen an eine Haltestelle erfüllen zu können (behindertengerechter Ausbau, sichere Fussgängerquerungen, Veloinfrastrukturen). Der Strassenraum muss entsprechend der dortigen Baulinie verbreitert werden. Das hat zur Folge, dass zwei Gebäude auf der Südseite der Badenerstrasse abgebrochen werden müssen. Mit rückversetzten Ersatzbauten lässt sich die stadträumliche Situation aber weitgehend wiederherstellen.

Mit einem Kreisverkehr kann die heutige Netzfunktion des Albisriederplatzes für den MIV mit allen Verkehrsbeziehungen und einer ausreichenden Kapazität erhalten 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 Haltestelle Hardplatz wird südlich des Hardplatzes angeordnet.

Abbildung 3: Halte-  
stellenschema am  
Albisriederplatz  
(Führung Linie 72  
noch offen)



#### *Abschnitt Tramverbindung Hardbrücke*

Das Projekt Tramverbindung Hardbrücke ist Voraussetzung für das Gesamtprojekt. Der dafür erforderliche Kredit wurde am 30. November 2014 von der Stimmbevölkerung des Kantons Zürich gutgeheissen. Die Bauarbeiten haben im Mai 2015 begonnen, die Tramverbindung wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in Betrieb genommen. Die Erweiterung zum Rosengarten tram ist bei der Gleisführung berücksichtigt. Das Tram wird auf der Hardbrücke beidseits am Strassenrand (sogenannte Rittlings-Lage) geführt, also auf den bisherigen Busspuren.

#### *Abschnitt Bahnhof Hardbrücke bis Nordstrasse*

Die bestehenden Trolleybushaltestellen Schiffbau und Escher-Wyss-Platz werden für die neuen Tramlinien erweitert. Im Abschnitt zwischen dem Tunnelportal am Wipkingerplatz und der Hardturmrampe muss das Tram in Fahrtrichtung Süd aus Platzgründen auf der rechtsliegenden Fahrspur des MIV geführt werden, während die linke Fahrspur dem MIV alleine zur Verfügung steht. Um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten, wird die Zufahrt des MIV zu diesem Abschnitt mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

#### *Abschnitt Rosengarten-/Bucheggstrasse*

In der Rosengarten-/Bucheggstrasse verläuft die Tramlinie auf einem Eigentrassée in der Strassenmitte. Deshalb wird die Haltestelle Rosengartenstrasse neu in der Mitte der

Strasse angeordnet. Die Haltestelle verknüpft das Rosengartentram mit den Buslinien 33 und 46.

#### *Abschnitt Bucheggplatz*

Das Rosengartentram stärkt die Funktion des Bucheggplatzes als ÖV-Knotenpunkt. Für die neuen Tramlinien RG 1 und RG 2 sowie die neu zum Bucheggplatz geführte Linie 9 entsteht am südöstlichen Rand des Platzes eine neue Haltestelle. Auf dem Platz müssen die Haltestellen der Buslinien, der Tramlinien 11 und 15 sowie die Wendeschleife der Tramlinie 9 angeordnet werden.

#### *Abschnitt Bucheggplatz bis Milchbuck*

Östlich des Bucheggplatzes wird die Tramlinie auf einer Eigentrasse in Mittellage über die Buchegg- und die Wehntalerstrasse zum Milchbuck geführt. Diese Linienführung ist möglich, weil der heutige Buchegg- und der Hirschwiesentunnel wegen des neuen Tunnels nicht mehr benötigt werden und zumindest im Portalbereich aufgefüllt werden können.

#### *Abschnitt Haltestelle Milchbuck*

Für die neuen Tramlinien RG1 und RG2 muss die Kapazität der Haltestelle und des benachbarten Verkehrsknotens Irchel-/Schaffhauser-/Wehntalerstrasse erweitert werden. Die Tramhaltestelle Milchbuck wird deshalb ausgebaut. Der im kommunalen Inventar der Gartendenkmalpflege aufgeführte Irchelpark soll dabei möglichst wenig beeinträchtigt werden. Da der Knoten Irchel-/Schaffhauser-/ Wehntalerstrasse durch den Tramverkehr stärker beansprucht wird, muss die Führung des MIV teilweise angepasst werden (vgl. Kapitel 3.4).

Die neuen Tramverbindungen führen insbesondere zu folgenden Änderungen im bestehenden ÖV-Netz:

- Die Trolleybuslinie 72 wird zwischen Albisriederplatz und Milchbuck aufgehoben.
- An den Haltestellen Escher-Wyss-Platz und Schiffbau entstehen neue Umsteigebeziehungen zwischen Tram- und Trolleybus (auf der Hardbrücke und mit den Tramlinien auf der Stadtebene).
- Schwamendingen wird neu mit der Linie 7 nach Stettbach und der Linie RG2 nach Hirzenbach erschlossen. Deshalb kann die Tramlinie 9 auf dem Streckenabschnitt Milchbuck- Hirzenbach aufgehoben werden. Neue Endhaltestelle ist der Bucheggplatz.

### 3.3 Rosengartentunnel

Das Tunnelbauwerk besteht aus zwei Abschnitten. Im ersten Abschnitt zwischen Hardbrücke/Wipkingerplatz und Bucheggplatz müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit zwei richtungsgetrennte 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 maximal 5% überwinden kann. Die Linienführung berücksichtigt die Tunnelanlagen der SBB (Käferbergtunnel, Wipkingertunnel, Durchmesserlinie).

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 abfließt.

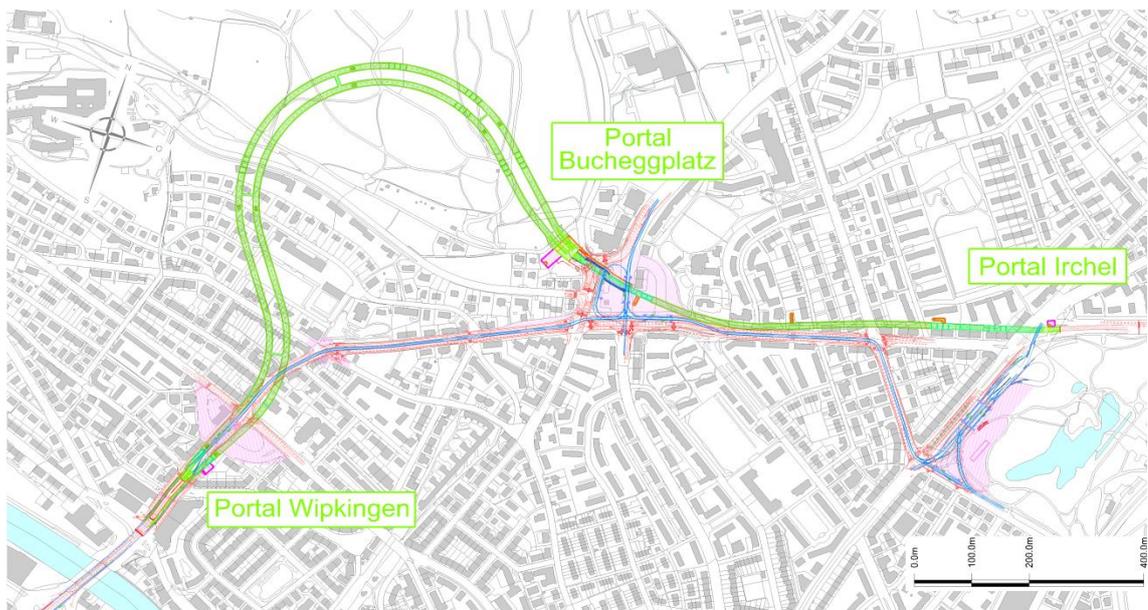


Abbildung 4: Linienführung Rosengartentunnel

Um die Rosengarten- und Bucheggstrasse bestmöglich zu entlasten, muss der Tunnel den gesamten nichtlokalen Verkehr aufnehmen können. Dies setzt voraus, dass der Tunnel erstens den Autobahnanschluss Unterstrass im Bereich Irchelpark direkt mit der Hardbrücke verbindet und dass er zweitens direkt an den Wipkinger- und an den Bucheggplatz anschliesst.

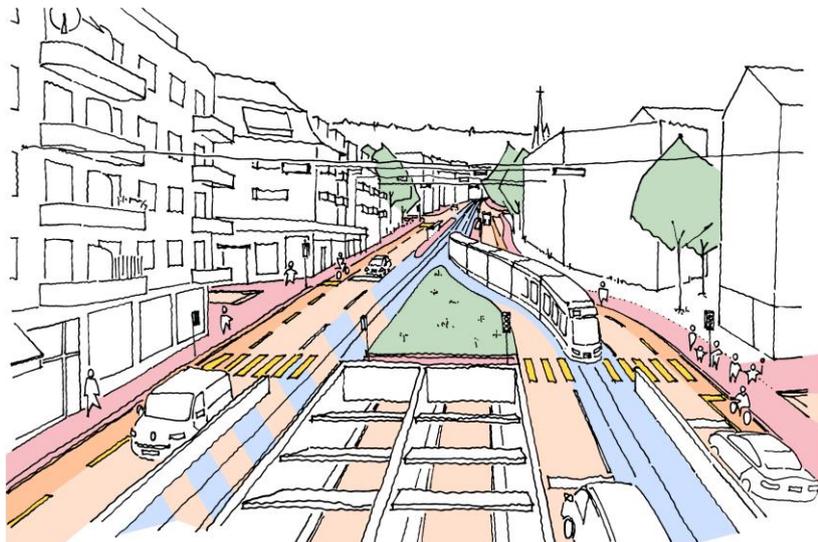
Der Anschluss am Bucheggplatz ermöglicht alle Verkehrsbeziehungen aus bzw. in Richtung Hardbrücke und Wipkingerplatz. Ohne diese direkten Verbindungen käme es zu Ausweichverkehr und einer deutlich geringeren Entlastung der Rosengarten- und Bucheggstrasse.

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. Am Bucheggplatz wird der Verkehr neu ohne Kreisverkehr organisiert. Die Verkehrsflächen auf der östlichen Seite des Platzes können ebenfalls neu genutzt werden. Mit dem Rosengartentunnel werden auch der Buchegg- und der Hirschwiesentunnel nicht mehr benötigt.

Abbildung 5: Bereich  
Portal Wipkingen  
(heute)



Abbildung 6:  
Visualisierung  
Portalbereich  
Wipkingen



Das hohe Verkehrsaufkommen verlangt besondere Sicherheitsmassnahmen. Dazu gehören vor allem Lüftungsanlagen und Fluchtwege. Die gesamte Tunnelanlage wird entsprechend den aktuellen Sicherheitsstandards mit einer Tunnellüftung mit 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.

Sämtliche Tunnelbauwerke sind so geplant, dass sie den Grundwasserträger Guggachschotter nicht übermässig beeinträchtigen.

Abbildung 7: Bucheggstrasse West (heute)



Abbildung 8: Visualisierung Bucheggstrasse West



Die Anordnung und die Querschnittsgestaltung des doppelspurigen Tunnelportals oberhalb des Wipkingerplatzes sind eine grosse technische, städtebauliche und stadträumliche Herausforderung. Ihr wird bei der weiteren Projektierung hohe Aufmerksamkeit geschenkt.

Auch wenn die neuen Anlagen möglichst platzsparend in das bestehende Umfeld eingefügt werden sollen, wird im Portalbereich Wipkingen an der Rosengartenstrasse der Abbruch einzelner Gebäude nötig sein. Auch das Portal am Bucheggplatz ist aufgrund seiner Lage in der Grünraumverbindung zum Käferberg eine grosse stadträumliche Herausforderung. Sie erhält bei der weiteren Projektierung ebenfalls hohe Aufmerksamkeit.

### 3.4 Verkehrslenkende und flankierende Massnahmen

#### *Bereich Rosengarten*

Im Quartier rund um die Rosengartenstrasse braucht es verschiedene Anpassungen am Verkehrsregime, um das Quartier optimal zu erschliessen und gleichzeitig unerwünschten, quartierfremden Verkehr fernzuhalten. Vorgesehen sind Massnahmen, die Schleichverkehr im Bereich Lehenstrasse, Bucheggstrasse West, Wibichstrasse, Lägerstrasse, Röschibachstrasse und Dorfstrasse unterbinden, sowie eine Dosierung bzw. Teilspernung im Abschnitt zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz. Damit wird das Quartier entlastet.

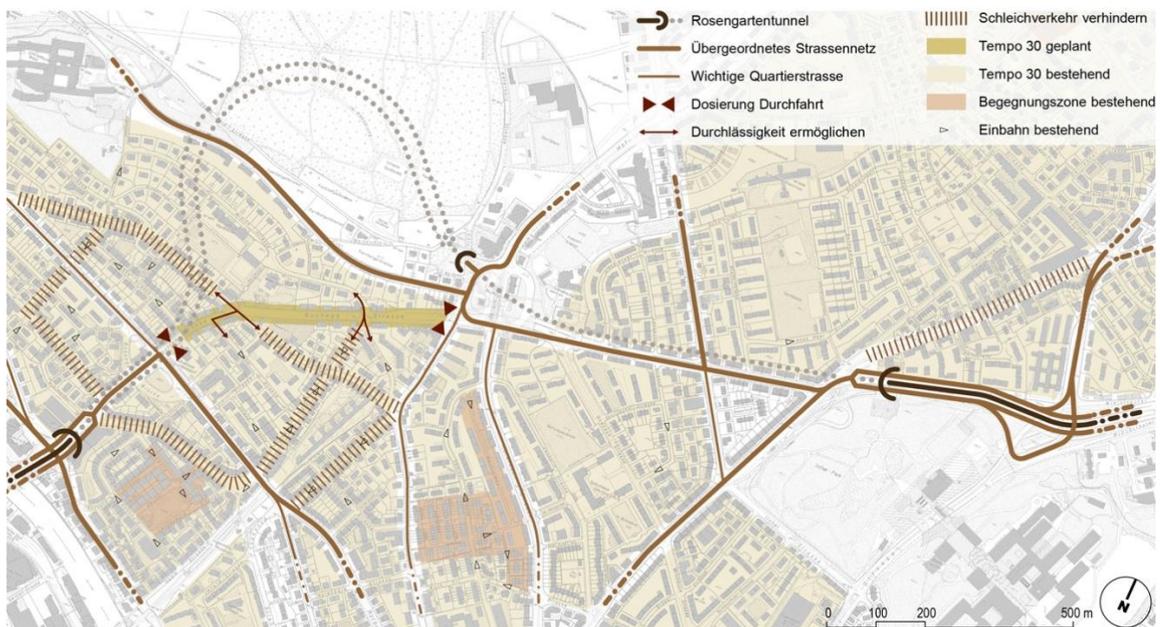


Abbildung 9: Schema Tunnel und flankierende Massnahmen

#### *Bereich Irchel bis Berninaplatz*

Der Tunnel erfordert im gesamten Umfeld Anpassungen an der Verkehrsführung, besonders beim Verkehr zwischen Zürich-Nord und der Autobahn (Schöneichtunnel). Die Anpassungen stellen sicher, dass der Tunnel auch dem innerstädtischen Verkehr dient und dadurch einen grösstmöglichen Nutzen erfüllt. Nötig ist vor allem ein Verkehrsregime am

Berninaplatz: Von Oerlikon her kommend wird der Verkehr in die Bülachstrasse und über die Hirschwiesenstrasse zum Portal Irchel geführt. Am Portal Irchel ist eine Zuflusssteuerung erforderlich, damit der Tunnel nicht überlastet wird.

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

### **3.5 Auswirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung**

#### *Entlang der Hauptachse*

Heute sind zur Strasse hin ausgerichtete Wohngebäude einer Lärmbelastung ausgesetzt, die über den Alarmwerten gemäss Lärmschutz-Verordnung 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.

Der Rosengartentunnel wird den Verkehr an der Oberfläche auf der Achse Buchegg-/Rosengartenstrasse stark reduzieren und damit auch von Immissionen entlasten. Im Abschnitt der Buchegg-/Rosengartenstrasse zwischen der Nordstrasse und dem Bucheggplatz kann mit einer Verkehrsabnahme von bis zu 95 % und einer sehr erheblichen Reduktion der Lärmemissionen um bis zu 12 dB(A) gerechnet werden. Deutlich entlastet wird auch die Bucheggstrasse zwischen dem Bucheggplatz und der Wehntalerstrasse. Hier dürften sich die Lärmemissionen um bis 3 dB(A) reduzieren. In geringerem Umfang wird es auch im Abschnitt zwischen der Wehntaler- und der Schaffhauserstrasse zu einer Verkehrsabnahme von ca. 25 % und einer Reduktion der Lärmemissionen um ca. 1 dB(A) kommen. Aufgrund der strassennahen Lage der Gebäude sowie der beiden neuen Tramlinien ist jedoch entlang der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse in der ersten Gebäudetiefe weiterhin mit Überschreitungen des Lärmimmissionsgrenzwerts zu rechnen.

Insgesamt werden die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen durch den Bau des Rosengartentunnels leicht abnehmen. Entlang der bestehenden Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse Ost ist eine sehr deutliche Entlastung zu erwarten. Die vorgesehene permanente 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 ermittelt und überprüft, ob weitere Schutzmassnahmen notwendig und verhältnismässig sind.



### *Entlang der Zubringerachsen*

Der Rosengartentunnel soll auch einen Teil des rein innerstädtischen Verkehrs aufnehmen. Dies führt zu Verkehrsverlagerungen auf den Zubringerachsen führt. An folgenden Strassenzügen ist mit einer Verkehrsentlastung und Lärmreduktion zu rechnen:

- Irchelstrasse: minus ca. 65 % (minus ca. 3-4 dB(A))
- Schaffhauserstrasse, Berninaplatz bis Bucheggstrasse: minus ca. 45 % (minus ca. 2-3 dB(A))
- Wehntalerstrasse, Hofwiesenstrasse bis Bucheggstrasse: minus ca. 25 % (minus ca. 1 dB(A)).

Auf der Wehntalerstrasse zwischen Buchegg- und Schaffhauserstrasse wird aufgrund der erwarteten Verkehrsentlastung von 35% mit einer Lärmreduktion von ca. 1 dB(A) gerechnet.

Eine Verkehrszunahme und damit eine stärkere Lärmbelastung sind zu erwarten auf der Bülachstrasse (plus ca. 55 % Verkehr, plus 2 dB(A)) sowie auf der Hirschwiesenstrasse, Fahrspur zur Schaffhauserstrasse (plus ca. 45 % Verkehr, plus 1-2 dB(A)). Im Rahmen des Ausführungsprojekts müssen Lärmschutzmassnahmen auf allen betroffenen Strassenabschnitten geprüft und umgesetzt werden. Dies gilt vor allem für Strassen mit wahrnehmbarer Belastungszunahme sowie im Bereich der Tunnelportale.

## **4. Nutzen für Kanton und Stadt**

### **4.1 Weiträumiger Nutzen**

Die Verkehrsmenge, die von der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse bewältigt wird, entspricht der grossen Bedeutung dieser Achse für den Wirtschaftsraum Zürich. Das Gesamtprojekt dient dazu, die bedeutendsten Standorte in diesem Wirtschaftsraum besser zu erschliessen und damit dessen Attraktivität zu erhalten. Zu diesen Standorten gehören neben dem Stadtzentrum die Gebiete Zürich-West/Limmattal und Zürich-Nord/Glattal. Diese Gebiete werden sowohl durch den MIV wie auch den ÖV besser erschlossen. Der neue Tunnel macht die Reisezeiten im MIV besser planbar, die neue Tramverbindung erhöht die Kapazität und die Zuverlässigkeit des ÖV. Die neuen Tramlinien verbinden zusammen mit dem regionalen ÖV-Netz ausserhalb der Stadt Wohn- und Arbeitsplatzgebiete, die für den gesamten Wirtschaftsraum Zürich bedeutend sind. In diesen wird der Grossteil der Wertschöpfung des Kantons Zürich erzielt. Von der besseren Erschliessung profitieren alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich, sei es Pendlerinnen und Pendler, als Arbeitnehmende, Gewerbetreibende, Kundinnen und Kunden oder Besuchende – oder einfach, weil die Wertschöpfung, die in diesen Gebieten erzielt wird, dem ganzen Kanton zugutekommt.

### **4.2 Stadt Zürich**

Das Gesamtprojekt verringert die Lärm- und Luftschadstoffimmissionen (vgl. Kapitel 3.5), hat darüber hinaus aber für die Stadtbevölkerung einen grossen Nutzen. Die neuen Tramlinien verbinden die bedeutenden Arbeitsplatz- und Wohngebiete in Zürich-Nord und Zürich-West direkt miteinander. Diese Gebiete werden dadurch für den innerstädtischen Verkehr besser erreichbar. Die neuen Tangentialverbindungen entlasten das Netz des ÖV in der Innenstadt massgeblich und verbinden die S-Bahnen beim Bahnhof Hardbrücke besser mit dem städtischen Tramnetz. Das Gesamtprojekt verbessert die Lebensqualität im ganzen Quartier, nicht nur entlang der Rosengarten-/Bucheggstrasse. So wird die Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse zu einem städtischen Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden, für zu Fuss Gehende wie für Velofahrende. Daneben können auch wichtige Orte wie der Bucheggplatz oder der Milchbuck attraktiv gestaltet werden. Mit oberirdischen Querungen lassen sich attraktive Verbindungen zwischen den Quartierteilen schaffen. 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 durch die Verkehrsberuhigung und die neuen Tramlinien 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.

### **4.3 Weiterer Nutzen im Strassennetz**

Mit dem vom Bund geplanten Ausbau der A1/Nordumfahrung auf sechs Spuren kann ein Teil des Durchgangsverkehrs von der Rosengarten-/Bucheggstrasse auf die Autobahn zurück verlagert werden. Zudem ist davon auszugehen, dass für gewisse Autofahrten auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse künftig durch Tramfahrten ersetzt werden kann (schätzungsweise ca. 2'500 bis 3'000 Fahrzeuge/Tag). Beide genannten Faktoren lassen erwarten, dass die Rosengarten-/Bucheggstrasse insgesamt von rund 4'000 bis 5'000 Fahrzeugen pro Tag entlastet wird. In diesem Umfang kann der Verkehr, der wegen des grossen Verkehrsdrucks auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ins untergeordnete Strassennetz verdrängt wurde, in den Rosengartentunnel zurückverlagert und dort kanalisiert werden. Dies wirkt sich vor allem auf die städtischen Achsen Rötel-/Kornhausstrasse und Schaffhauser-/Rotbuchstrasse aus, in geringerem Umfang auch auf die Verbindung zwischen Affoltern und Wipkingen via Höniggerberg und Meierhofplatz. Diese Strassen verlaufen durch Quartierzentren, welche die Stadt Zürich in weiteren Projekten aufwerten will.

## 5. Erlass eines Spezialgesetzes

Die vorliegende Vernehmlassung betrifft den Gesetzesentwurf über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz; vgl. Anhang 1 und Kapitel 9). Für die Finanzierung der Tramanlagen wäre auch ohne spezialgesetzliche Regelung der Kanton zuständig (Staatsbeitrag gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr). Die Zuständigkeit für das Tunnelbauwerk läge dagegen gemäss § 43 ff. StrG bei der Stadt Zürich, sowohl für die Kreditbewilligung als auch für die Festsetzung (Baubewilligung). Für Kantonsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur – sogenannte Strassen von überkommunaler Bedeutung – sind auf ihrem Gebiet die beiden Städte zuständig. Auch beim Rosengartentunnel wären somit der Kantonsrat und – im Falle eines Referendums – die kantonale Stimmbevölkerung vom politischen Entscheidungsprozess ausgeschlossen, obschon gemäss Strassengesetz der Kanton die Kosten tragen würde (sogenannte Baupauschale gemäss Strassengesetz). Dies ist angesichts der hohen Kosten des Gesamtprojekts unbefriedigend. Deshalb wird das Vorhaben durch das vorliegende Spezialgesetz der Zuständigkeit des Kantons unterstellt.

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 betr. Waidhaldetunnel angenommen wird, ist ungewiss. Die Anwendung dieser Bestimmungen setzt wie erwähnt voraus, dass ein Vorhaben durch die Stadt abgelehnt wurde; die politischen Organe der Stadt Zürich konnten bislang aber noch nicht abschliessend über ein Projekt für eine Tunnelführung des Strassenverkehrs im betreffenden Abschnitt zu befinden. Zudem entspricht das nun vorgesehene Vorhaben bezüglich Tunnelbauwerk nicht mehr dem im Richtplan eingetragenen Waidhaldetunnel.

Mit dem Erlass des Spezialgesetzes kann die Rechtsunsicherheit, die bei einer strikten Umsetzung der Motion KR-Nr. 150/2009 bestünde, ausgeschlossen werden. Das Gesetz stellt zudem die bereits bestehende, vom Kanton geführte Projektorganisation mit einem engen Einbezug der Stadt Zürich auf eine gesetzliche Grundlage. Wo das Gesetz nichts Besonderes regelt, werden die Vorschriften des Strassengesetzes angewendet. Dies gilt auch für die Bewilligung der Traminfrastrukturen, die – ohne Spezialgesetz – dem Eisenbahnrecht des Bundes unterstehen und eine Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr erfordern. Angesichts der untrennbaren Verknüpfung der Projektbestandteile



können für die Strassen- und Tramanlagen aber nicht zwei verschiedenen Bewilligungsverfahren durchlaufen werden. Das Bundesamt für Verkehr hat dem vorgesehenen Vorgehen mit Schreiben vom 19. Juli 2013 zugestimmt.

## 6. Finanzierung

### 6.1 Kosten

Das Rosengarten-Verkehrsgesetz regelt die Grundsätze der Kostentragung und bildet die Rechtsgrundlage für einen kantonalen Kredit. Die Gesamtkosten liegen bei rund 1'078 Mio. Franken (Bruttobaukosten; inkl. Projektreserve). Der kantonale Anteil beläuft sich auf rund 1'031 Mio. Franken. Rund ein Viertel der kantonalen Kosten trägt voraussichtlich der Verkehrsfonds, der Rest der Strassenfonds.

Die dem Kanton anfallenden Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

#### **Kostenstand 1. April 2014**

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

Baukosten (inkl. 8% MWST und 2.5% Verwaltungsaufwand)	718,6
<i>davon Tunnel</i>	509,5
<i>davon übrige Strassenmassnahmen</i>	43,9
<i>davon Tram</i>	165,2
Projektierung, Bauleitung, Nebenkosten, bauseitige Leistungen	140,5
Landerwerb, Landbeanspruchungen, weitere Entschädigungen	86,0
<b>Bauwerkskosten</b>	<b>945,1</b>
Projektreserve 10% (auf Bauwerkskosten abzgl. Landerwerb)	86,1
<b>Total</b>	<b>1'031,2</b>

Tabelle 1: Übersicht Gesamtkosten

Zusammen mit dem Gesetz wird der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Vorlage für einen Rahmenkredit zur Finanzierung der kantonalen Kosten zum Beschluss vorlegen. Damit wird er die Abschreibung der Motion betr. Waidhaldetunnel (KR-Nr. 150/2009) beantragen.

Die Stadt Zürich übernimmt die Kosten für den Rückbau bestehender Brücken und Fussgängerunterführungen. Zudem trägt sie die Kosten für die Aufwertung und die Umgestaltung von Strassen und Plätzen, wenn diese Massnahmen über das hinausgehen, was im Projekt des Kantons vorgesehen ist. Diese Ausgaben müssen von den zuständigen städtischen Organen bewilligt werden. Zudem tragen die verschiedenen, grösstenteils städtischen Werke gemäss § 37 StrG die Kosten für die Verlegung der Werkleitungen (voraussichtlich rund 28 Mio. Franken).

Gemäss heutigem Planungsstand müssen zwischen Wipkingerplatz und Nordbrücke sowie an der Badenerstrasse (Haltestelle Albisriederplatz) private Grundstücke beansprucht und



einzelne Gebäude abgebrochen werden. Ob es nötig ist, weitere private Grundstücke zu beanspruchen, wird während der weiteren Projektierung geprüft. Dabei bleibt das Ziel zentral, diese Beanspruchungen auf ein absolutes Minimum zu beschränken.

Im Bereich der heutigen Rosengartenbrücke und des Bucheggplatzes können Flächen neu genutzt werden. Das Gesetz stellt sicher, dass allfällige Erlöse aus der Umnutzung dieser Flächen den Kostenträgern des Projekts zugutekommen.

## **6.2 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 Programmgenerationen 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. Derzeit berät das Bundesparlament die Botschaft zur Einführung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), der die Finanzierung dauerhaft sicherstellt. Vor diesem Hintergrund darf mit einer massgeblichen Beteiligung des Bundes am Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel gerechnet werden.



## **7. Umsetzung**

Nach der Zustimmung des Kantonsrats zum Gesetz und Rahmenkredit hängen die weiteren Schritte davon ab, ob das Referendum gegen den Erlass des Gesetzes oder den Rahmenkredit ergriffen wird. Auch dann erscheint es aber realistisch, dass das Gesetz bis Ende 2017 in Kraft gesetzt werden kann. Danach kann mit den Projektierungsarbeiten begonnen werden. Dabei werden die Verfahrensschritte gemäss angewendet.

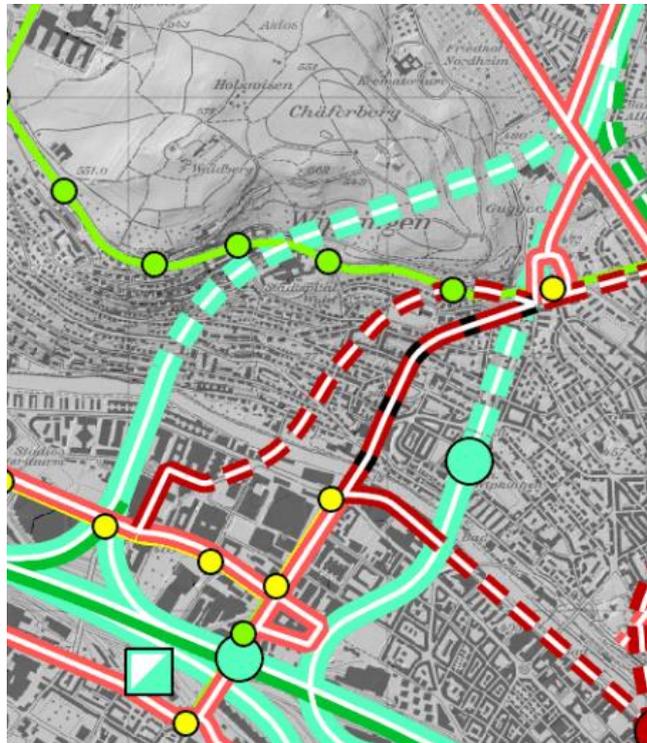
Zeitplan:

- bis 2020: Erarbeitung von Vorprojekten und Mitwirkung der Bevölkerung (Einwendungen) gemäss § 13 StrG. Betreffend Mitwirkungsverfahren zur Planungsstudie.
- bis 2023: Erarbeitung von Ausführungsprojekten, öffentliche Auflage gemäss § 16 StrG und Projektfestsetzung. Der Baubeginn erfolgt, sobald die Festsetzung in Kraft tritt. Dies hängt von allenfalls dagegen erhobenen Rechtsmitteln ab. Mit dem Bau kann demnach realistischsterweise frühestens 2024 begonnen werden – und der Tunnel kann frühestens 2030 bzw. das Tram 2032 in Betrieb genommen werden.

## 8. Waidhaldetunnel gemäss kantonalem Richtplan

Die Gesamtstudie 2013 zeigte eine machbare Lösung für den im kantonalen Richtplan vorgesehenen Waidhaldetunnel auf. Die dafür erforderlichen Ausbauten der Kreuzung Duttweiler-/Pfungstweidstrasse und der Achse Duttweiler-/Förllibuckstrasse würden gemäss der Studie die städtebauliche Struktur jedoch deutlich stärker beeinträchtigen als der Rosengartentunnel. Diese Eingriffe würden das Quartier Zürich-West, das in den letzten Jahren mit dem Tram Zürich-West und der Umgestaltung der Pfungstweidstrasse stadträumlich aufgewertet wurde, stark beeinträchtigen – und ebenso die Erschliessung der Areale beidseits der Förllibuckstrasse und am Turbinenplatz stark beeinträchtigen. Zudem müsste im Vergleich zum Rosengartentunnel mit mehr Umwegfahrten und entsprechend stärkeren Umweltauswirkungen gerechnet werden. Schliesslich würde mit dem Waidhaldetunnel gegenüber heute eine direktere Verbindung zwischen dem Limmattal und Zürich-Nord bzw. Zürich-Ost entstehen, was wiederum Transitverkehr durch die Stadt anziehen könnte. Neben diesen klaren Nachteilen ist der Waidhaldetunnel zudem um über 50 % teurer als der Rosengartentunnel. Von der Umsetzung des Waidhaldetunnels gemäss dem kantonalen Richtplan soll deshalb abgesehen werden. Der Richtplan muss zu gegebener Zeit angepasst werden.

Abbildung 10: Ausschnitt Kantonalen Richtplan vom 24. März 2014 (Waidhaldetunnel, rot-weiss gestrichelt in der Mitte)



## **9. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes**

### *zu § 1 (Zweck)*

Das Gesetz gilt ausschliesslich für das Gesamtprojekt Rosengartentram 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.

### *zu § 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 Quartierserschliessung 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.

### *zu § 3 (Anwendbares Verfahren und Zuständigkeiten)*

#### *Abs. 1*

Abs. 1, Satz 1 regelt, dass auch die Tramanlagen für das Rosengartentram als Teil des Gesamtprojekts auf der Grundlage des Strassengesetzes projektiert und festgesetzt werden. Statt des normalerweise für Tramanlagen anwendbaren eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens werden somit die Mitwirkungs- und Rechtsmittelverfahren nach Strassengesetz angewendet. Separate 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 Regierungsrats ausgenommen sind spezialgesetzliche Bewilligungen wie die eisenbahnrechtliche Ausnahmebewilligung für die Längsneigung des Trams oder die Infrastrukturkonzession durch den Bund. Die Zuständigkeit des Regierungsrats 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 Amtsstellen und Behörden. Die bestehende Projektorganisation, in die auch die politischen Verantwortungsträger 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. 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.

#### *zu § 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 sowie die verkehrlich flankierenden Massnahmen.

Der Verkehrsfonds finanziert die Traminfrastrukturen, namentlich das Eigentrassee, die bahntechnischen Ausrüstungen sowie 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. Die genaue Aufteilung der Kosten erfolgt über die auf der Grundlage des Rahmenkredits zu beschliessenden Objektkredite. 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. Der Verweis auf diese Bestimmung erfolgt im Spezialgesetz nur der Klarheit wegen. Die Kosten für die Verlegung der Werkleitungen gehen demgemäss zulasten des jeweiligen Eigentümers. Dies gilt sowohl für die vom Vorhaben betroffenen Werkleitungen der Stadt Zürich wie auch für jene anderer Werkeigentümer.

#### *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 will die Massnahmen des Agglomerationsverkehrs inskünftig aus einem 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 hohe Mitfinanzierung durch den Bund einsetzen.

*zu § 5 (Umnutzung von Grundstücken der Stadt Zürich)*

*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 Zwecke 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. 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.

*Abs. 2*

Die Beteiligung des Kantons am Mehrwert wird aus Gründen der Verhältnismässigkeit 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 Gemeinderats bzw. der Stimmbevölkerung 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 Kostenanteile unter den Kostenträgern des Gesamtprojekts



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.

#### *§ 6 (Eigentum)*

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 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.



## 10. Informationen zum Vernehmlassungsverfahren

Die Vernehmlassung dauert vom 11. Mai bis 8. Juli 2016. Zur Teilnahme eingeladen sind namentlich die Exekutiven von Städten und Gemeinden, die kantonalen Parteien, betroffene Quartiervereine in der Stadt Zürich und Verkehrsverbände. Die Unterlagen zur Vernehmlassung können unter [www.vernehmlassungen.zh.ch](http://www.vernehmlassungen.zh.ch) abgerufen werden.

Bitte richten Sie Ihre Stellungnahme schriftlich an

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

oder per E-Mail an [rosengarten@vd.zh.ch](mailto:rosengarten@vd.zh.ch).

Folgende Personen beantworten während der Vernehmlassung Ihre Fragen:

### Fragen zur Gesetzesvorlage und zum Vernehmlassungsverfahren:

- Richard Sägesser, Stv. Chef Amt für Verkehr des Kantons Zürich:  
[richard.saegesser@vd.zh.ch](mailto:richard.saegesser@vd.zh.ch), Tel. 043 259 54 42

### Fragen zu Verkehrsplanung und flankierenden Massnahmen (Strassen):

- Pascal Kern, Abteilungsleiter Infrastrukturplanung, Amt für Verkehr des Kantons Zürich: [pascal.kern@vd.zh.ch](mailto:pascal.kern@vd.zh.ch), Tel. 043 259 31 64
- Michael Neumeister, Leiter Fachbereich Infrastruktur + Raum, Tiefbauamt der Stadt Zürich: [michael.neumeister@zuerich.ch](mailto:michael.neumeister@zuerich.ch), Tel. 044 412 27 24

### Fragen zu Bautechnik und Ausführung:

- Peter Bieber, Sektionsleiter Grossprojekte, Tiefbauamt des Kantons Zürich:  
[peter.bieber@bd.zh.ch](mailto:peter.bieber@bd.zh.ch), Tel. 043 259 51 56

### Fragen zum Rosengartentram:

- Oliver Tabbert, Projektleiter Marktentwicklung, Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich:  
[oliver.tabbert@vbz.ch](mailto:oliver.tabbert@vbz.ch), Tel. 044 411 45 55

### Fragen von Medienschaffenden:

- Jérôme Weber, Stv. Leiter Kommunikation, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich: [jerome.weber@vd.zh.ch](mailto:jerome.weber@vd.zh.ch), Tel. 043 259 26 04

Gleichzeitig mit der Vernehmlassung findet eine öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung gemäss § 13 StrG statt. Dazu liegen die Unterlagen vom 13. Mai bis 13. Juni 2016 beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich, Amtshaus V, 4. Stock zur öffentlichen Einsichtnahme auf.



Zu Stellungnahmen (aus der Vernehmlassung) und Einwendungen (aus der Mitwirkung gemäss § 13 StrG) bezieht der Regierungsrat im Rahmen der Antragstellung an den Kantonsrat gesamthaft Stellung.

## Anhang 1: Gesetzestext

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

Zweck	§ 1 Dieses Gesetz schafft die Grundlage für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel.
Gesamtvorhaben	§ 2 <sup>1</sup> Das Gesamtprojekt umfasst folgende Hauptbestandteile: a) eine Tunnelführung des Strassenverkehrs zwischen dem Wipkingerplatz und der Hirschwiesenstrasse (Rosengartentunnel) wie folgt: zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bucheggplatz mit zwei zweispurigen Tunnelröhren sowie zwischen dem Bucheggplatz und der Hirschwiesenstrasse mit einer zweispurigen Tunnelröhre im Gegenrichtungsbetrieb, b) neue Tramanlagen für eine durchgängige Tramverbindung zwischen dem Albisriederplatz und dem Milchbuck (Rosengartentram), c) Anpassungen der oberirdischen Strassen und Umsetzung der für das Gesamtprojekt erforderlichen verkehrlich 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 Strassengesetzes (StrG) vom 27. September 1981 durch den Kanton projektiert und erstellt. Für die Festsetzung des Gesamtprojekts ist der Regierungsrat 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 zusätzliche Anforderungen 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 Strassenfonds, b) die Tramanlagen gemäss § 2 Abs. 1 lit. b gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 durch den Verkehrsfonds, c) Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen gemäss § 3 Abs. 3 durch die Stadt Zürich. <sup>2</sup> Die Kosten für bauliche Massnahmen, die nicht nach Abs. 1 eindeutig einem Kostenträger zugeordnet werden können, werden nach Massgabe 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 Agglomerationsverkehrs, werden im Verhältnis der beitragsberechtigten Kosten unter den Kostenträgern aufgeteilt.

*Umnutzung  
von  
Grundstücken  
der Stadt  
Zürich*

§ 5<sup>1</sup> Führt die Stadt Zürich als Folge des Gesamtprojekts Grundstücke, die ganz oder teilweise als Strassenflächen dienten, einer anderen Nutzung zu und erfahren diese dadurch einen Mehrwert, wird dieser unter den Kostenträgern aufgeteilt. Davon ausgenommen ist die Umnutzung der Grundstücke zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben.

<sup>2</sup> Eine Aufteilung des Mehrwerts entfällt, wenn beim Entscheid des zuständigen städtischen Organs über die Umnutzung seit der Inbetriebnahme des Gesamtvorhabens 20 Jahre vergangen sind.

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

<sup>4</sup> Die Anteile des Kantons werden fällig mit Baubeginn für die Umnutzung der Grundstücke oder mit deren Veräusserung durch die Stadt.

*Eigentum,  
Betrieb und  
Unterhalt*

§ 6 Die Tunnelbauwerke mitsamt Nebenanlagen gehen nach Fertigstellung in das Eigentum des Kantons. Der Kanton ist für den Betrieb und den Unterhalt verantwortlich. Die übrigen Anlagen gehen in das Eigentum der Stadt Zürich.

## **Anhang 2: Motion Kommission für Planung und Bau betr. Waidhaldetunnel (KR-Nr. 150/2009)**

Die am 18. Mai 2009 von der Kommission für Planung und Bau eingereichte und am 20. August 2012 vom Kantonsrat überwiesene Motion lautet wie folgt:

*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.*

### Begründung:

*Seit mehr als 30 Jahren bildet die heute mit täglich über 70'000 Fahrzeugen befahrene Rosengartenstrasse ein Provisorium der Westtangente in der Stadt Zürich. Wohnquartiere werden zerschnitten, die Bevölkerung leidet an unerträglichen Immissionen durch Lärm und Luftverschmutzung und auch die flankierenden Massnahmen zur Eröffnung der Westumfahrung sehen keinerlei Massnahmen für die verkehrsgeplagte Bevölkerung entlang der Rosengartenstrasse vor. Hinzu kommt, dass die Stadtentwicklung im Gebiet Zürich West neuen Nord/Süd-Verkehr generieren wird, der nur über die Rosengartenstrasse abgewickelt werden kann.*

*Der Waidhaldetunnel wurde vom Zürcher Regierungsrat als das prioritäre kantonale Schlüsselvorhaben zur Lösung der Verkehrsproblematik ins Gesamtverkehrskonzept und in das Agglomerationsprogramm aufgenommen. Damit setzte der Regierungsrat ein klares Zeichen dafür, den unhaltbaren Zustand zu beenden und die entsprechenden Schritte zügig in die Wege zu leiten. Der Zürcher Kantonsrat bestätigte diesen Entscheid des Zürcher Regierungsrates, indem er den Waidhaldetunnel als kurz- bis mittelfristig zu realisierende Anlage im neuen kantonalen Richtplan Verkehr (weiterhin) verankerte. Der Waidhaldetunnel ist als mehrstreifiger Tunnel unter Abklassierung der Rosengarten- und Bucheggstrasse inkl. Begleitmassnahmen zur Verhinderung von Mehrverkehr über die Duttweilerbrücke vorgesehen (Objekt Nr. 7).*

*Trotzdem hat der Zürcher Gemeinderat mehrfach jede Planung abgelehnt, letztmals mit der erneuten Streichung des Projektkredites im Budget 2009.*

*Weiter hat der Bund in seinem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Zürich vom 12. Dezember 2008 zwar den Handlungsbedarf am Rosengarten erfreulicherweise erkannt, den Waidhaldetunnel jedoch aufgrund seines Reifegrades in die C-Liste zurückgestuft. Es ist deshalb zeitlich vordringlich, den Waidhaldetunnel nun zügig voranzutreiben, damit auch der Bund zur Mitfinanzierung in der nächsten Tranche angehalten werden kann.*



Zur Erarbeitung des Projektes und der Gesetzesvorlage erwies sich eine Erstreckung der Erfüllungsfrist der Motion um ein Jahr bis am 20. August 2016 als unvermeidbar. Der Kantonsrat stimmte dem Antrag mit Beschluss vom 7. September 2015 zu (Vorlage 5190).