

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2427

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2427



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Rosengartentram & Rosengartentunnel: Mobilität sicherstellen – Lebensqualität steigern



Ein Projekt für Stadt und Kanton

Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Das Rosengartentram schafft zusätzliche ÖV-Kapazität und kann das Mobilitätswachstum auf absehbare Zeit aufnehmen. Es hat eine stabilisierende Wirkung auf das gesamte Tramnetz und entlastet den ÖV-Knoten rund um den Hauptbahnhof.

Flüssiger und verträglicher Verkehr

Mit dem Projekt wird diese wichtige Verbindung für die Zukunft fit gemacht. Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses werden die Reisezeiten wieder besser planbar. Der Tunnel bringt aber nicht mehr Verkehr als heute, sondern wickelt diesen flüssig und siedlungsverträglich ab.

Steigerung der Lebensqualität

Mit dem Gesamtprojekt kann der oberirdische Verkehr massiv reduziert werden. Dadurch verringert sich die Belastung der Bevölkerung durch Abgase und Lärm, und die Lebensqualität in den umliegenden Gebieten wird erhöht.



Aufwertung des Stadtgebietes

Das Gesamtprojekt bietet die Chance, die heute getrennten Quartierteile wieder miteinander zu verbinden. Es können neue attraktive Strassenräume und ein lebendiges Stadtbild entstehen.

Nutzen für Wirtschaft und Gewerbe

Das Gesamtprojekt stellt die Erreichbarkeit wichtiger Wirtschaftszentren sicher. Arbeitswege werden zeitlich verkürzt und das Gewerbe kann Liefertermine wieder besser planen. Dadurch wird die Produktivität von Wirtschaft und Gewerbe insgesamt gesteigert.

Ein Provisorium seit 1972

Die Rosengartenstrasse in Zürich wurde bis 1972 zur vierspurigen Hauptverkehrsstrasse ausgebaut – als Provisorium für den Durchgangsverkehr. Heute ist sie mit bis zu 56 000 Fahrzeugen täglich eine der am stärksten befahrenen Strassen in der Schweiz in einem Wohngebiet. Seit bald 50 Jahren kommt es auf dieser wichtigen Achse fast täglich zu Staus und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs. Die Achse beeinträchtigt die Lebensqualität der Bevölkerung in den angrenzenden Wohngebieten erheblich und zerschneidet das Quartier.

Seit Eröffnung der Westumfahrung macht der Durchgangsverkehr nur noch einen Bruchteil des Verkehrs auf der Rosengartenachse aus. Rund 94 % der Fahrten haben Start und/oder Ziel in der Stadt Zürich. Die Rosengartenstrasse ist zusammen mit der Bucheggstrasse unverzichtbar für die innerstädtische Erschliessung und die Verbindung mit den wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten im Glattal und Limmattal. Aufgrund dieser zentralen Lage im Strassen-



netz hat der Rosengarten für einen grossen Teil der Kantonsbevölkerung eine wichtige Verbindungs- und Erschliessungsfunktion.

Stadt und Kanton Zürich legen mit dem Gesamtprojekt **Rosengartentram & Rosengartentunnel** gemeinsam eine Lösung vor. Für eine nachhaltige Verbesserung der Situation bei gleichzeitiger Stärkung des öffentlichen Verkehrs braucht es sowohl ein

Miteinander von Schiene und Strasse. Dies sah 2010 auch die Stadtzürcher Stimmbürgerbevölkerung so: Obwohl der Ausbau des Tramnetzes grundsätzlich auf Zustimmung stiess, wurde eine Initiative sowie ein Gegenvorschlag des Gemeinderates für ein Rosengartentram ohne befriedigende Lösung für den Strassenverkehr in sämtlichen Stadtkreisen deutlich abgelehnt.

Gesamtprojekt ermöglicht dauerhafte Entlastung



Das **Rosengartentram** schafft eine durchgehende Verbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck. Es entstehen rund 3,1 Kilometer Neubaustrecke, die das Tram Hardbrücke ergänzen. Dank zwei neuer Tramlinien erhalten die Fahrgäste attraktive, umsteigefreie Reisemöglichkeiten zwischen Zürichs Norden und Westen bzw. Süden. Das Rosengartentram entlastet als neue Tangente für den öffentlichen Verkehr das Tramnetz rund um den Hauptbahnhof und bindet den Bahnhof Hardbrücke noch stärker ins städtische Tramnetz ein. Das Rosengartentram

stellt die Kapazität für das zukünftige Nachfragewachstum sicher: Die Kapazität des öffentlichen Verkehrs entlang der Rosengartenachse wird fast verdoppelt.

Der rund 2.3 km lange **Rosengartentunnel** übernimmt den Autoverkehr von der Rosengartenstrasse, sodass Platz für das Tram und neues Quartierleben entsteht. Die Rosengartenstrasse dient oberirdisch dem öffentlichen Verkehr, der Quartiererschliessung und dem Fuss- und Veloverkehr. Den übrigen Verkehr übernehmen vom Wipkinger- bis zum

Bucheggplatz zwei getrennte Röhren mit je zwei Spuren. Bis zum Portal Irchel folgt eine zweispurige Tunnelröhre mit Gegenverkehr (inkl. Sicherheitsspur). Der Zwischenanschluss am Bucheggplatz sorgt dafür, dass der Tunnel auch den innerstädtischen Verkehr aufnehmen kann. Insgesamt bleibt die heutige Kapazität von 56 000 Fahrzeugen pro Tag erhalten, wird aber nicht ausgebaut. Flankierende Massnahmen entlasten die Quartierstrassen.

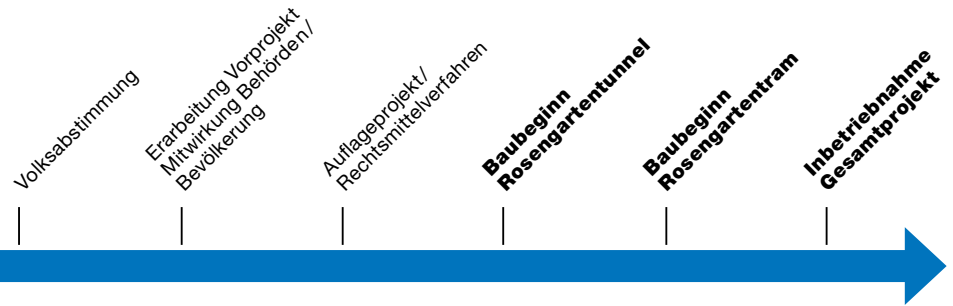
Die Gesamtkosten liegen bei rund 1 148 Mio. Franken (inkl. Reserve). Davon finanziert der Kanton rund 1 100 Mio. Franken, die Stadt Zürich rund 48 Mio. Franken. Der Bund hat ähnliche Projekte in seinem Agglomerationsprogramm bisher mit rund 30 bis 40 % der kantonalen Kosten unterstützt.

Die weiteren Meilensteine

Die Grundlagen zur Realisierung des Vorhabens sollen durch das Rosengarten-Verkehrsgesetz und einen Rahmenkredit von 1 100 Millionen Franken geschaffen werden. Für die Umsetzung müssen am 9. Februar 2020 sowohl der Rahmenkredit als auch das Gesetz an der Urne angenommen werden.

Angesichts der langen Vorgeschichte und des dringenden Handlungsbedarfs soll möglichst früh ein Grundsatzentscheid gefällt werden. Aufwendige und kostenintensive Detailplanungen sollen erst nach dem Volksentscheid in Angriff genommen werden. Details zur konkreten Ausführung, Umsetzung und Gestaltung einzelner Projektteile werden also erst in den folgenden Projektphasen unter Einbezug der zuständigen Fachstellen von Kanton und Stadt geklärt. Auch erhält die betroffene Bevölkerung weitere Gelegenheiten zur Mitwirkung.

Ab Inkrafttreten von Gesetz und Kredit kann frühestens in 5 bis 6 Jahren mit dem Bau begonnen werden.



Zahlen und Fakten zum Generationenprojekt

Die Rosengartenachse

Provisorium für Durchgangsverkehr seit	1972
Spitzenbelastung	56 000 Fahrzeuge/Tag
Verkehr mit Start/ Ziel in der Stadt Zürich	94 %
Durchgangsverkehr	6 %
Einwohnende im näheren Umfeld*	320 000 Personen
Beschäftigte im näheren Umfeld*	284 000 Personen

Der Rosengartentunnel

Total Länge Rosengartentunnel	2.3 km
Länge Abschnitt Wipkingen bis Bucheggplatz	1.4 km
Länge Abschnitt Bucheggplatz bis Irchel	0.9 km
Spuren Wipkingen bis Bucheggplatz	2 getrennte Röhren à 2 Spuren
Spuren Bucheggplatz bis Irchel	1 Röhre à 2 Spuren mit Gegenverkehr (plus Sicherheitsspur)
Maximale Verkehrsmenge nach Inbetriebnahme	53 000 Fahrzeuge/Tag (Tunnel) 3000 Fahrzeuge/Tag (oberirdisch)

* Quartiere Zürich West und Zürich Nord sowie Stadtkreise 3, 6 und 10

Ein Projekt von



Stadt Zürich



Kanton Zürich

Das Rosengartentram

Total Neubaustrecke Rosengartentram	3.1 km
Abschnitt Hardbrücke bis Milchbuck	2.5 km
Abschnitt Albisriederplatz bis Hardplatz	0.6 km
Vorgesehenes Angebot	2 Tramlinien durchgehend, zusätzliche Tram-/Buslinien auf Teilstrecken
Kapazität mit Rosengartentram	ca. 3 500 Fahrgäste/Stunde/ Richtung
Kapazität heute (mit Bussen)	ca. 1 900 Fahrgäste/Stunde/ Richtung



www.rosengarten-zuerich.ch

