



Kanton Zürich



Medienmitteilung Regierungsrat

9. Februar 2017

Kommunikationsabteilung des Regierungsrates
kommunikation@sk.zh.ch
www.zh.ch

Regierungsrat unterbreitet Spezialgesetz und Rahmenkredit für Rosengartentram und Rosengartentunnel

ki. Der Regierungsrat hat ein kantonales Spezialgesetz zum Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel ausgearbeitet. Er beantragt dem Kantonsrat, diesem zuzustimmen und den Rahmenkredit von 1'030 Millionen Franken für die Umsetzung zu bewilligen. Das gemeinsam von Stadt und Kanton Zürich erarbeitete Grossprojekt umfasst den Bau einer neuen Tramverbindung vom Albisriederplatz bis zum Milchbuck und eines Strassentunnels zwischen Irchelpark und Wipkingerplatz. Die Inbetriebnahme ist ab 2030 vorgesehen.

Stadt und Kanton Zürich haben erstmals eine gemeinsame, verkehrsträgerübergreifende Lösung für die Verkehrsprobleme auf der Rosengartenachse ausgearbeitet. Zentrale Zielsetzungen sind die Erfüllung der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse für Strasse und öffentlichen Verkehr sowie die Reduktion der Umwelt- und Lärmbelastungen. Ein heute zweigeteiltes Quartier kann nach über 45 Jahren wieder zusammenwachsen. Im vergangenen Sommer konnten Interessierte im Rahmen einer Vernehmlassung zum Spezialgesetz und dem Projekt im Allgemeinen Stellung nehmen. Zeitgleich erhielt die Bevölkerung die Gelegenheit, sich an der öffentlichen Mitwirkung nach § 13 des Strassengesetzes zu beteiligen. Heute haben Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh, Baudirektor Markus Kägi sowie der Zürcher Stadtrat André Odermatt über die Vorlage informiert.

Handlungsbedarf am Rosengarten unbestritten

Der Handlungsbedarf an einer der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz, die täglich von 56'000 Fahrzeugen benutzt wird und mitten durch ein Wohnquartier führt, ist unbestritten. Unbestritten ist auch die Bedeutung der Rosengartenachse als faktisch einzige Verbindung zwischen den wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten in Zürich-Nord und Zürich-West und den daran anschliessenden Gemeinden. Rund 320'000 Menschen leben in unmittelbarer Nähe zur Rosengartenachse in den Quartieren Zürich West (Kreise 4, 5, 9) und Zürich Nord (Kreise 11 und 12) sowie den Stadtkreisen 6,10 und 3. Im selben Gebiet arbeiten knapp 30% aller Beschäftigten im Kanton Zürich. Angesichts der prognostizierten Bevölkerungszunahme und des Wirtschaftswachstums in den nächsten Jahren wird auch das Bedürfnis nach Mobilität weiter steigen. Eine Reduktion der Verkehrsnachfrage auf der Rosengartenachse ist deshalb nicht realistisch.

Tram und Tunnel entfalten nur gemeinsam den grössten Nutzen

Das verkehrspolitische Provisorium am Rosengarten ist seit knapp 45 Jahren Gegenstand von Diskussionen. Zahlreiche Forderungen und Anmerkungen in den Stellungnahmen deckten sich deshalb mit bereits früher diskutierten Ideen. So wurden unter anderem erneut andere Lösungsansätze, z.B. ein Tunnel ohne Tram oder auch ein Tram ohne Tunnel eingebracht. Letztere Variante wurde aber 2010 durch das Städtzürcher Stimmvolk in allen



Kreisen deutlich abgelehnt. Im Rahmen der Projektstudie wurde zudem ein breiter Variantenvergleich durchgeführt. Sämtliche Alternativen schneiden jedoch in der Beurteilung der Zielerreichung deutlich schlechter ab als die Kombination aus Rosengartentram und Rosengartentunnel. Deshalb hält der Regierungsrat auch nach eingehender Prüfung der Äusserungen in der Vernehmlassung an dieser Bestvariante fest.

Verbesserungen für Strasse, Schiene, die Stadt und den Kanton

Die grössten Vorteile des Lösungsansatzes mit Tram und Tunnel liegen in der optimalen Abstimmung aller Verkehrsträger sowie im städtebaulichen Potenzial:

- Der Rosengartentunnel und die zusätzlichen flankierenden Massnahmen führen zu einer massiven Reduktion des oberirdischen Verkehrs. Dies ermöglicht eine sorgfältig zu planende und zu begleitende Stadtentwicklung und steigert die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren.
- Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe verringert sich auf grossen Abschnitten der Rosengartenachse deutlich.
- Durch den Tunnel wird oberirdisch der benötigte Raum für das Rosengartentram geschaffen. Diese neue Tramverbindung vom Milchbuck an den Albisriederplatz ist von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich. Sie entlastet als leistungsfähige Tangentialverbindung den Knotenpunkt Hauptbahnhof und wirkt sich dadurch positiv auf das ganze Tramnetz aus.
- Das Gesamtvorhaben sieht vor, dass die heutige Kapazität der Strasse durch den neuen Tunnel unverändert erhalten bleibt. Der Verkehrsfluss wird jedoch gegenüber heute deutlich verbessert.

Parlament und Volk sollen über den Rosengarten entscheiden

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat nun ein Spezialgesetz zum Rosengartentram und Rosengartentunnel. Das Gesetz definiert die Bestandteile des Projekts und überträgt die Kompetenz für seine Planung und Ausführung von der Stadt Zürich auf den Kanton. So wird sichergestellt, dass der Kantonsrat – und im Falle eines Referendums letztlich die Stimmbevölkerung des gesamten Kantons Zürich – über das Projekt befinden kann.

Die Gesamtkosten für dieses Vorhaben belaufen sich inkl. Reserve auf 1'030 Millionen Franken. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat zusammen mit dem Spezialgesetz einen entsprechenden Rahmenkredit. Der Kanton Zürich hat das Projekt zudem beim Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme angemeldet. Die Kosten für den Kanton Zürich reduzieren sich im Umfang einer Beteiligung des Bundes. An die Massnahmen in den bisherigen Programmen des Kantons Zürich leistete der Bund Beiträge von 35 bis 40 %.

Inbetriebnahme ab 2030

Das vorliegende Gesamtprojekt befindet sich hinsichtlich des Detaillierungsgrades im Stadium einer vertieften Planungsstudie. Die eigentliche, kostenintensive Projektierung erfolgt bewusst erst nach Inkrafttreten von Gesetz und Rahmenkredit. Zu diesem Zeitpunkt werden auch Detailfragen zur konkreten Ausführung, Umsetzung und Gestaltung einzelner Teile des Projekts durch die zuständigen Fachstellen von Kanton und Stadt geklärt. Auch



die Bevölkerung erhält im Projektverlauf weitere Gelegenheiten zur Stellungnahme. Eine Inbetriebnahme des Tunnels ist aus heutiger Planungssicht ab 2030 vorgesehen. Die Tramlinien könnten ab 2032 den Betrieb aufnehmen.

Der Regierungsratsbeschluss [Nr. 1265/2016](#) ist unter www.rrb.zh.ch verfügbar.

Weitere Informationen und Bildmaterial zum Projekt finden Sie unter www.rosengarten-zuerich.ch.
<https://vbzonline.ch/2017/02/09/diese-strasse-hat-mich-politisiert/>

Die **Medienkonferenz** zum Gesamtverkehrsprojekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel» mit Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrat Markus Kägi, Baudirektor, und Stadtrat André Odermatt, Vorsteher des Hochbaudepartementes, wird **live im Internet** unter www.zh.ch/live übertragen und ist anschliessend unter www.news.zh.ch sowie auf www.youtube.com/ktzuerich verfügbar.