



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Rosengartentram & Rosengartentunnel**

**Projektauflage gemäss §13 StrG**

**Bericht zu den nicht berücksichtig-  
ten Einwendungen**

**21.12.2016**



Volkswirtschaftsdirektion

**Amt für Verkehr**

Rosengartenram & Rosengartentunnel

Projektauflage gemäss §13 StrG

2/32

**Auftraggeber**

Kanton Zürich

Volkswirtschaftsdirektion

Amt für Verkehr AFV

[www.rosengarten-zuerich.ch](http://www.rosengarten-zuerich.ch)

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
<b>1 Einleitung und Erläuterungen zum Bericht</b>	<b>6</b>
1.1 Einleitung	6
1.2 Lesehilfen	6
1.3 Projektabschnitte	7
<b>2 Übersicht über die Teilnehmenden am Verfahren</b>	<b>9</b>
<b>3 Generelle Würdigung der Einwendungen</b>	<b>10</b>
<b>4 Beurteilung der Einwendungen nach Themen und Projektbereichen</b>	<b>11</b>
4.1 Allgemeine und grundsätzliche Begehren	11
4.2 Tram und öV allgemein	12
4.3 MIV allgemein und Betriebskonzept MIV	12
4.4 Flankierende Massnahmen	14
4.5 Velo- und Fussverkehr	15
4.6 Begehrung zum Gesamtprojekt und zu den Projektelementen	15
4.6.1 Gesamtprojekt	15
4.6.2 Tunnelprojekt	17
4.6.3 Abschnitt 1, Albisriederplatz	18
4.6.4 Abschnitt 2, Hardstrasse und Hardplatz	19
4.6.5 Abschnitt 3, Hardbrücke	19
4.6.6 Abschnitt 4, Wipkingerplatz und Portalbereich Wipkingen bis Nordstrasse	20
4.6.7 Abschnitt 5, Nordstrasse bis Bucheggplatz (exkl.)	22
4.6.8 Abschnitt 6, Bucheggplatz	24
4.6.9 Abschnitt 7, Bucheggplatz (exkl.) bis Milchbuck (exkl.)	24
4.6.10 Abschnitt 8, Bereich Milchbuck	25
4.6.11 Abschnitt 9, Oerlikonerstrasse und Berninaplatz	26
4.6.12 Diverse Abschnitte	26
4.7 Projektverfahren	28
4.8 Stadtentwicklung und Stadtraum	29
<b>5 Schlussfolgerungen für das Projekt</b>	<b>30</b>
<b>6 Anhang</b>	<b>32</b>

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1      Bezeichnung der Projektabschnitte

8



## **Abkürzungsverzeichnis**

Ax	Projektabschnitt x
ATR	Ausnahmetransportroute
ERZ	Entsorgung und Recycling (Stadt Zürich)
Fz	Fahrzeuge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
QUARZ	Quartierzentrum
StrG	Strassengesetz (Kanton Zürich)
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

### **Sprachliche Gleichstellung**

Aus Gründen der Lesbarkeit werden personenbezogene Begriffe im Text zum Teil in der männlichen Form verwendet. Sie stehen stellvertretend für beide Geschlechter.

# 1 Einleitung und Erläuterungen zum Bericht

## 1.1 Einleitung

Im Sinne des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich im Auftrag des Kantons Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt, eine Planaufgabe des folgenden Projektes durchgeführt:

*Neubau zweispuriger Strassentunnel, Abschnitt Portal Irchel bis Portal Bucheggplatz, sowie zwei zweispurige Strassentunnels, Abschnitt Portal Bucheggplatz bis Portal Wipkingen. Flankierende verkehrliche Massnahmen im Bereich Berninaplatz, Bülachstrasse und Hirschwiesenstrasse. Neubau Tramlinie Albisriederplatz bis Milchbuck, Neuorganisation und Neugestaltung der Strassenräume Albisriederplatz, Hardstrasse, Hardbrücke, Röschibachstrasse, Rosengartenstrasse, Nordstrasse, Bucheggstrasse, Bucheggplatz, Hofwiesenstrasse, Wehntalerstrasse, Irchelstrasse und Schaffhauserstrasse. Rückbau Hirschwiesentunnel, Bucheggstunnel, Rosengartenbrücke, Fussgängerüberführungen Röschibachstrasse und Bucheggplatz, Personenunterführungen Lehenstrasse, Wibichstrasse, Bucheggplatz und Hirschwiesenstrasse.*

*Gegenstand dieser Mitwirkung war das Ergebnis der Planungsstudie. Die genaue Ausgestaltung und Lage der neuen Anlagen und ihre stadträumliche und städtebauliche Einordnung bilden Gegenstand der späteren Projektierungsphasen nach Inkrafttreten des Gesetzes. Eine weitere Mitwirkung der Bevölkerung gemäss §13 StrG bleibt daher vorbehalten.*

*Sofern allfällige Einwendungen gegen das Projekt nicht berücksichtigt werden können, wird dazu in einem schriftlichen Bericht gesamtlich Stellung genommen. Dieser Bericht wird zusammen mit dem Antrag zum Kreditbeschluss veröffentlicht (§ 13 Abs. 2 StrG).*

Die Planaufgabe wurde am 13. Mai 2016 im kantonalen Amtsblatt und am 18. Mai 2016 im Tagblatt der Stadt Zürich (Städtisches Amtsblatt) publiziert. Der Ablauf der 30-tägigen Eingabefrist wurde unter Rücksichtnahme auf das Wochenende auf Montag, 20. Juni 2016 festgelegt.

## 1.2 Lesehilfen

Die Laufnummer der einzelnen Begehren gliedert sich in die Erfassungsnummer des Einwenders gemäss Register des Rechtsdienstes des Tiefbauamts der Stadt Zürich (220/xx). Pro Einwender werden die Einzeleinwendungen als Dezimalstelle (xx.y) erfasst. Eine konkrete Laufnummer lautet so z.B. 220/03.5.

In der Beurteilung der Einwendungen im Kap. 4 wird Bezug genommen auf die Laufnummern. Dabei wird zur Vereinfachung der Schreibweise auf die Verfahrensnummer (220/) verzichtet. Der Bezug lautet somit im Beispiel 03.5.

## **1.3 Projektabschnitte**

Die Bezeichnung der Projektabschnitte erfolgt wie im Zusammenfassenden Bericht vom November 2015 mit den Bezeichnungen A1 bis A9 gemäss Einteilung in der nachstehenden Abbildung.

Zusätzlich werden die folgenden Bezeichnungen verwendet:

- G für Gesamtprojekt
- T für Tunnelbauwerk (ohne Portale)
- Div mehrere (diverse) Abschnitte betreffend

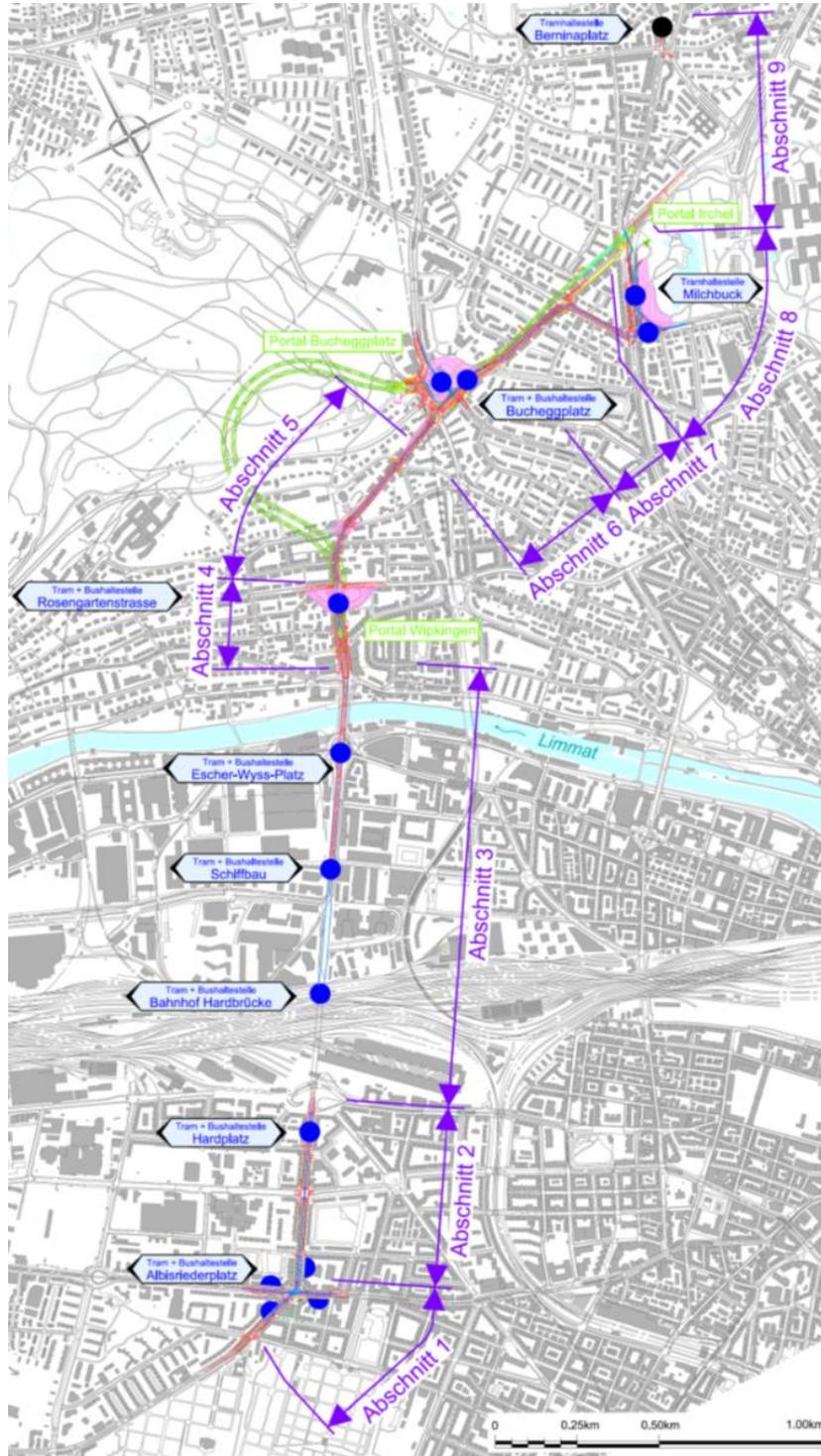


Abbildung 1 Bezeichnung der Projektabschnitte

Quelle: Gruner Wepf AG Zürich

## **2 Übersicht über die Teilnehmenden am Verfahren**

Innerhalb der Auflagefrist wurden 18 Einwendungen eingereicht. Neben der Stadt Zürich haben sich diverse Parteien, Verbände, Quartierorganisationen und Vereine sowie mehrere Privatpersonen am Verfahren beteiligt.

Eine Einwendung wurde verspätet eingereicht (Poststempel vom 22. Juni 2016). Da in der Mitwirkung gemäss §13 keine verbindlichen Anträge gestellt werden können und keine für die nachfolgenden Verfahrensschritte bindenden Entscheide gefällt werden, hat die kantonale Projektleitung beschlossen, diese verspätete Einwendung im vorliegenden Bericht ebenfalls einzubeziehen.

### 3 Generelle Würdigung der Einwendungen

Die Einwendungen der 18 Mitwirkenden wurden in insgesamt 191 Einzelaussagen und Begehren gegliedert. Bei den Begehren handelt es sich einerseits um formulierte Anträge und andererseits um Aussagen, die aufgrund ihres einwendungsähnlichen Inhalts als solche eingestuft und gleich wie die eigentlichen Anträge behandelt wurden.

Von den 191 Einzeleinwendungen betreffen 85 (45%) grundsätzliche und allgemeine Inhalte, die sich nicht direkt auf das konkrete Projekt beziehen (sowie generelle Anliegen zu den Verkehrsarten, Stadtentwicklung und Verfahren). Die übrigen 106 Einwendungen (55%) beziehen sich auf das physische Gesamtprojekt bzw. auf einzelne Projektelemente oder -inhalte.

In den Einwendungen mit grundsätzlichem oder allgemeinem Inhalt werden sehr unterschiedliche Themen angesprochen von der globalen Zustimmung zum Gesamtprojekt bis zur summarischen Ablehnung und den Forderungen nach alternativen Planungen. Eine detaillierte Beurteilung folgt unter Kap. 4.1.

In den Begehren zum eigentlichen Projekt und den Projektelementen zeigen sich die folgenden Schwerpunkte:

• Gesamtprojekt:	23
• Abschnitt A4 (Wipkingerplatz und Portalbereich Wipkingen):	22
• Abschnitt A5 (Rosengartenstrasse und Bucheggstrasse West):	11
• Abschnitt A6 (Bucheggplatz inkl. Portal):	11
• Abschnitt A8 (Wehntalerstrasse und Haltestellenbereich Milchbuck):	9
• Verschiedene:	30

Die Beurteilung jedes einzelnen Begehrens durch die Gesamtprojektleitung des Kantons hat insgesamt zu der folgenden Handhabung geführt (mit vereinzelt Doppelzuordnungen):

• Kenntnisnahme:	22
• nicht berücksichtigen:	63
• Aufgabe der Stadt Zürich:	19
• später <sup>1</sup> berücksichtigen:	19
• später z. T. berücksichtigen:	5
• später prüfen:	74
• jetzt berücksichtigen:	0

Im Anhang sind sämtliche Begehren aufgelistet und dazu je die einzelne Handhabung mit einem kurzen Kommentar begründet. Ebenfalls ist die die Zuordnung zu einem Sachbereich und – wo zutreffend – der betroffene Projektabschnitt ersichtlich.

---

<sup>1</sup> «später» bedeutet: in der nächsten Projektphase (nach Inkrafttreten des Gesetzes)

# 4 Beurteilung der Einwendungen nach Themen und Projektbereichen

## 4.1 Allgemeine und grundsätzliche Begehren

Unter diesem Sachbereich werden 32 Einzeleinwendungen erfasst. Diese können vier Gruppen zugeordnet werden mit folgender Handhabung:

- a) Zustimmung zum Vorhaben oder positive Würdigung einzelner Aspekte des Projekts

Anzahl: 10

*Nr. 03.1, 03.2, 04.1, 04.2, 05.1, 05.2, 07.1, 07.2, 10.1, 11.1*

Handhabung: Kenntnisnahme

- b) Forderung, auf das Projekt ganz oder teilweise (Tunnel oder Tram) zu verzichten

Anzahl: 7

*Nr. 01.1, 01.3, 01.6, 09.1, 12.1, 15.2, 16.3*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Diese Forderungen widersprechen den Zielen des Projekts im Grundsatz und sind daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).

- c) Forderung, ein anderes Projekt oder andere Massnahmen zu planen bzw. Infragestellung der Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts

Anzahl: 9

*Nr. 09.10, 09.11, 12.2, 12.3, 12.5, 12.6, 12.8, 16.1, 16.4*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.

- d) Forderung nach Sofortmassnahmen

Anzahl: 6

*Nr. 09.12, 12.7, 13.4, 15.3, 15.7, 16.5, 18.6*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.

## **4.2 Tram und öV allgemein**

In vier Einwendungen werden Begehren zum Ausbau bzw. zur Weiterentwicklung der S-Bahn und des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen, d.h. nicht im Rahmen des vorliegenden Projekts, gestellt.

a) Allgemeiner Ausbau des öV, insbesondere der S-Bahn

Anzahl: 4

*Nr. 13.2, 13.3, 15.4, 16.6*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die Begehren stellen Forderungen nach Alternativen zum vorliegenden Projekt. Sie widersprechen den Zielsetzungen von Stadt und Kanton, die nur mit dem Gesamtprojekt erreicht werden können.

## **4.3 MIV allgemein und Betriebskonzept MIV**

Insgesamt 12 Begehren befassen sich mit dem MIV im Allgemeinen oder mit dem Betriebskonzept MIV des Gesamtprojekts. Die Äusserungen sind verschiedenartig und werden differenziert beurteilt.

a) Zustimmung zur Kapazität von 56'000 Fz/Tag auf der Rosengartenstrasse

Anzahl: 1

*Nr. 07.15*

Handhabung: Kenntnisnahme

b) Zustimmung zum Grundsatz der Verkehrsberuhigung auf der Rosengartenstrasse

Anzahl: 1

*Nr. 02.1*

Handhabung: Kenntnisnahme

c) Forderung nach MIV-Kapazität von mehr als 56'000 Fz/Tag und Erhöhung auf vor-/nachgelagerten Abschnitten

Anzahl: 2

*Nr. 10.2, 10.3*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Die heutige Kapazität der Rosengartenachse ist auf die Kapazität der Hardbrücke und der Strassen südlich der Gleise abgestimmt und kann deshalb nicht höher festgelegt werden. Der gesamte Mobilitätswachstum soll durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden.

d) Forderung nach tieferer Kapazität als 56'000 Fz/Tag auf der Rosengartenachse

Anzahl: 3

*Nr. 12.4, 13.1, 15.6*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Der MIV soll auf die Rosengartenachse konzentriert werden, damit umliegende, städtische Strassen entlastet werden können. Eine substanzielle Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dieser Achse ist angesichts ihrer Bedeutung nicht realistisch. Dementsprechend würde eine Mindering der Kapazität in Staubildung und Ausweichverkehr in den Quartieren resultieren.

e) Ausgewiesene verkehrliche Wirkungen werden hinterfragt

Anzahl: 2

*Nr. 08.1, 08.2*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die Aussagen in den zwei Begehren, dass Mehrverkehr durch den Rosengartentunnel entsteht und der Tunnel keine Entlastungen für die städtischen Achsen bringt, sind nicht korrekt. Mit dem Betriebskonzept MIV wird ein aktives Verkehrsmanagement erfolgen, das einerseits die Verkehrsmenge bei 56'000 Fz/Tag hält und andererseits die gewünschten Verkehrsverlagerungen sicherstellt (Vorlage 5326).

f) Ausnahmetransportroute Typ 1 auf der Rosengartenachse beibehalten

Anzahl: 1

*Nr. 01.2*

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Eine Ausnahmetransportroute (ATR) Typ II mit einer lichten Breite von 6,5 m ist auf der Rosengartenstrasse gewährleistet. Die Notwendigkeit für eine ATR Typ I mit 7,5 m lichte Breite ist aufgrund der 2012 durchgeführten Abklärungen nicht gegeben. Im Rahmen der Projektierung wird der zukünftige Bedarf für ATR Typ I nochmals geprüft.

g) Neue Verkehrsführung führt zu Umverteilung, nicht Reduktion der Emissionen

Anzahl: 1

*Nr. 16.2*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: In Bezug auf die Luftemissionen wurde in der Vertiefungsstudie insgesamt eine leichte Abnahme durch den Rosengartentunnel geschätzt (vgl. Zusammenfassenden Bericht von November 2015). Die Lärmimmissionen werden z.T. sehr deutlich reduziert und steigen nur auf vereinzelt Strecken an. Die detaillierten Auswirkungen werden in einem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) in der Projektphase dargestellt und einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen.

## 4.4 Flankierende Massnahmen

Zu den Grundsätzen der flankierenden Massnahmen werden insgesamt 10 Einwendungen formuliert, die wie folgt gruppiert und beurteilt werden:

a) Verzicht auf flankierende Massnahmen im Gesamtprojekt

Anzahl: 5

*Nr. 01.4, 01.5, 10.6, 10.7, 10.8*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die definierten flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die mit dem Projekt angestrebte Entlastung des Quartiers sicher zu stellen. Auf sie kann nicht verzichtet werden.

b) Auswirkungen der Massnahmen auf der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse Süd auf die Quartiererschliessung überprüfen

Anzahl: 3

*Nr. 03.8, 04.5, 07.13*

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die Quartiererschliessung wurde in der Gesamtstudie noch nicht abschliessend festgelegt. Sie wird in der weiteren Projektbearbeitung so definiert, dass eine gute Erschliessung der an die Rosengartenachse angrenzenden Quartiere sichergestellt ist.

c) Tempo 30 für Albisriederplatz und Umgebung

Anzahl: 1

*Nr. 14.3*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Das beantragte Temporegime entspricht nicht der Funktion der Hauptachsen am Albisriederplatz. Auf den Quartierstrassen ist Tempo 30 bereits umgesetzt.

d) Vorgaben der Lärmschutzverordnung umsetzen

Anzahl: 1

*Nr. 09.8*

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Mit dem Tunnel können weitgehende Reduktionen der heutigen Lärmbelastungen erreicht werden. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung sind für die weiteren Projektschritte zwingend zu berücksichtigen. Dies erfolgt im Rahmen der Projektierung bzw. dem zu erarbeitenden UVB.

## 4.5 Velo- und Fussverkehr

Drei Einwendungen befassen sich mit Forderungen zum Veloverkehr, die über das eigentliche Projekt hinausgehen.

- a) Infrastrukturmassnahmen für den Veloverkehr auch auf Querverbindungen zur Projektachse realisieren

Anzahl: 2

*Nr. 02.3, 08.3*

Handhabung: z.T. im Projekt berücksichtigen

Begründung: Velomassnahmen werden dort, wo sie zweckmässig sind und im Projektperimeter liegen, mit dem Projekt geplant. Ausserhalb des Projektperimeters liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.

- b) Masterplan Velo der Stadt Zürich als Grundlage für die Planung der Velomassnahmen

Anzahl: 1

*Nr. 18.27*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Verbindliche Grundlage für die Festlegung der Velorouten ist der regionale Richtplan Stadt Zürich. Soweit der Masterplan Velo in den regionalen Richtplan einfliesst, ist er zu berücksichtigen.

## 4.6 Begehrung zum Gesamtprojekt und zu den Projektelementen

### 4.6.1 Gesamtprojekt

Mit einzelnen Aspekten des Gesamtprojekts befassen sich 23 Einwendungen, die wie folgt beurteilt werden:

- a) Allgemeine Hinweise und Zustimmung zu einzelnen Aspekten des Gesamtprojekts

Anzahl: 3

*Nr. 02.6, 13.5, 18.1*

Handhabung: Kenntnisnahme

- b) Projektbezogene Anliegen zum Veloverkehr bzw. zu den Standards

Anzahl: 2

*Nr. 02.2, 02.7*

Handhabung: im Projekt berücksichtigen bzw. prüfen

Begründung: Der Bedarf an Veloabstellplätzen an öV-Haltestellen (02.2) wird in der weiteren Projektbearbeitung geprüft und es werden entsprechende Plätze vorgesehen. Die Detailgestaltung der Radstreifen (02.7) erfolgt ebenfalls in der weiteren Projektbearbeitung.

c) Vermeidung von Kap-Haltestellen

Anzahl: 3

*Nr. 03.5, 05.4, 07.8*

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Gemäss aktuellem Planungsstand steht lediglich für die Haltestelle Hardplatz in der Hardstrasse Richtung Albisriederplatz eine Kaphaltestelle als eine von zwei Varianten zur Diskussion. Die zweckmässige Lösung wird in der nächsten Projektphase nach Beurteilung des Verkehrsflusses für den gesamten Bereich Hardplatz/Haltestelle in der Hardstrasse/Rampen Hardbrücke bestimmt. Ein ausreichender Verkehrsfluss ist dabei sicherzustellen.

d) Angebot an Parkplätzen in der Nähe von öV-Knoten beibehalten

Anzahl: 4

*Nr. 04.4, 05.5, 07.9, 11.3*

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der Bedarf an Parkplätzen wird in der weiteren Projektbearbeitung geklärt und die benötigten Plätze werden vorgesehen.

e) Integrale Planung der öV-Knoten und vertiefte Prüfung der Querungen für den Langsamverkehr

Anzahl: 2

*Nr. 18.9, 18.11*

Handhabung: wird im Projekt umgesetzt

Begründung: Die öV-Knoten werden in der weiteren Projektbearbeitung integral geplant bzgl. sämtlicher Anforderungen des öV, des Velo- und Fussverkehrs und des MIV. Das gleiche gilt für die Velorouten und die Querungen für den Langsamverkehr im Projektperimeter.

f) Planung der Nebenanlagen der Strassen, insbesondere der Bepflanzungen berücksichtigen

Anzahl: 2

*Nr. 18.5, 18.28*

Handhabung: 18.28 im Projekt z.T. berücksichtigen bzw. prüfen

Begründung: Im engen Projektperimeter sind Nebenanlagen und eine angemessene Bepflanzung Projektbestandteile und werden entsprechend in Abstimmung mit der Stadt Zürich geplant. Ausserhalb des Projektperimeters ist die Stadt Zürich für entsprechende Planungen zuständig.

g) Frühzeitiger Einbezug der Werke der Stadt Zürich und Erfassung der Werkleitungsverlegungen

Anzahl: 4

*Nr. 18.35, 18.36, 18.37, 18.38*

Handhabung: Koordination der Projekte und Aufbau einer geeigneten Projektorganisation unter Einbezug der Stadt Zürich

Begründung: Das Gesamtprojekt wird in enger Zusammenarbeit des Kantons mit der Stadt erarbeitet. Dies gilt auch für die Werkleitungsverlegungen. Die interne Koordination der Stadt mit ihren Werken erfolgt im Grundsatz durch die Stadt und ist in der Projektorganisation zu präzisieren. Das Spezialgesetz sieht diesen Einbezug ausdrücklich vor.

- h) Kosten der Werkleitungsverlegungen in den Gesamtkredit aufnehmen und Kostenaufteilung mit Vertrag regeln

Anzahl: 1

*Nr. 18.34*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Massgebend ist §37 StrG. Das gesamte Projekt, also auch das Rosengartentram, untersteht im Bewilligungsverfahren dem Strassengesetz. Es ist somit folgerichtig, für alle Projektteile einheitlich das Strassengesetz anzuwenden. Dieses sieht die Übernahme der Kosten für die Werkleitungsverlegungen durch die Werke vor.

- i) Vollständige Auflistung aller Investitions- und Betriebsfolgekosten der mit dem Projekt verknüpften Folgeprojekte

Anzahl: 1

*Nr. 15.8*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Folgeprojekte sind für den Betrieb des Rosengartentrams nicht notwendig, sondern nur für den vollen Ausbau des künftigen Tramnetzes. Sie bilden keine Voraussetzung für die Realisierung des vorliegenden Projekts.

- j) Berechnung des Mehraufwands der Stadtreinigung infolge Gesamtprojekt zu gegebener Zeit

Anzahl: 1

*Nr. 18.41*

Handhabung: Zuweisung als Aufgabe an die Stadt

Begründung: Betrieb und Unterhalt der oberirdischen Strassen erfolgen nach den bestehenden Regelungen (Unterhaltspauschale). Betrieb und Unterhalt der Tunnelanlage erfolgen durch den Kanton.

#### **4.6.2 Tunnelprojekt**

Zum Tunnel bzw. zu einzelnen Anlagen davon werden vier Begehren gestellt.

- a) Verzicht auf die Tunnelportale und die Betriebssteuerungsanlage (Zentrale)

Anzahl: 2

*Nr. 09.5, 09.6*

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Rosengartentunnel und Rosengartentram bilden ein Gesamtkonzept, das notwendig ist, um die kantonalen und städtischen Zielsetzungen zu erreichen. Um das Projekt zu realisieren sind die in Frage gestellten Elemente unverzichtbar. Die Lage des Tunnels und seiner Portale ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums.

b) Grundsätzlich anderer Tunnel zwischen Schöneich und Wipkingen

Anzahl: 1

Nr. 19.1

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die Lage des Tunnels und seiner Portale ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums. Der Vorschlag basiert nicht auf den effektiven Verkehrszahlen/-beziehungen und bewirkt keine weitgehende Entlastung der oberirdischen Rosengartenachse.

c) Überprüfung der Lage der Lüftungsanlagen und der Notausgänge

Anzahl: 1

Nr. 18.22

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Optimierungen der Anordnung und Ausgestaltung der genannten Anlagen sind Gegenstand der weiteren Projektbearbeitung.

#### **4.6.3 Abschnitt 1, Albisriederplatz**

Fünf Begehren betreffen den Albisriederplatz:

a) Radstreifenbreite und sichere Gestaltung für Fussgänger

Anzahl: 3

Nr. 02.8, 14.1, 14.2

Handhabung: Begehren im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der Projektierung. Die Anordnung der Haltestellen am Albisriederplatz ist jedoch aufgrund einer Variantenstudie als Bestlösung festgelegt.

b) Optimale Umsteigemöglichkeiten ohne Behinderung des MIV

Anzahl: 2

Nr. 07.4, 11.2

Handhabung: Begehren im Projekt prüfen

Begründung: Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit für den MIV wurde in den Vertiefungsarbeiten erbracht. Die Lage der Haltestellen ist Ergebnis einer Variantenstudie (Bestlösung). Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der weiteren Projektierung. Dabei werden die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

c) Bedürfnisse des Gewerbes beachten

Anzahl: 1

Nr. 10.9

Handhabung: Begehren im Projekt prüfen

Begründung: Das Gesamtprojekt führt zu berechenbaren Reisezeiten, wovon das Gewerbe profitiert. Weitere Anliegen können im Rahmen der weiteren Projektierung aufgenommen und geprüft werden.

#### **4.6.4 Abschnitt 2, Hardstrasse und Hardplatz**

Für diesen Abschnitt wurden vier Begehren gestellt:

a) Ausgestaltung Radstreifen am Knoten Bullingerstrasse

Anzahl: 1

Nr. 02.9

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente ist Gegenstand der weiteren Projektierung.

b) Bessere Entflechtung der Verkehrsströme am Hardplatz

Anzahl: 2

Nr. 05.3, 07.7

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Konkrete Massnahmen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses am Hardplatz inkl. Bereich Haltestelle in der Hardstrasse und Rampenbereich Hardbrücke werden in der nächsten Projektphase detailliert untersucht.

c) Optimale Umsteigemöglichkeiten ohne Behinderung MIV am Hardplatz

Anzahl: 1

Nr. 07.5

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Allfällige Optimierungen werden aufgrund der Verkehrsflussuntersuchungen im weiteren Projektverlauf erarbeitet.

#### **4.6.5 Abschnitt 3, Hardbrücke**

Für diesen Bereich wurden zwei Begehren gestellt:

a) Optimale Umsteigemöglichkeiten ohne Behinderung MIV auf der Hardbrücke

Anzahl: 1

Nr. 07.5

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Allfällige Optimierungen werden aufgrund der Verkehrsflussuntersuchungen im weiteren Projektverlauf erarbeitet. Dabei werden die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

b) Knoten Escher-Wyss-Platz für die Verkehrsmenge aus dem Projekt dimensionieren

Anzahl: 1

Nr. 10.4

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Das Projekt führt zu keiner Veränderung der Verkehrsmenge aus dem Rosengartentunnel/Rosengartenstrasse auf den Escher-Wyss-Platz. Der Knoten gehört deshalb nicht zum Projektperimeter.

#### **4.6.6 Abschnitt 4, Wipkingerplatz und Portalbereich Wipkingen bis Nordstrasse**

Für diesen Abschnitt wurden insgesamt 22 Begehren gestellt, die nach Themen gruppiert und behandelt werden:

a) Sorgfältige Planung des Portalbereichs Wipkingen

Anzahl: 3

Nr. 03.6, 06.1, 07.10

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Die sorgfältige Planung und möglichst quaterverträgliche Gestaltung des Portalbereichs Wipkingen ist eine zentrale Aufgabe in der nächsten Projektphase. Das geeignete Vorgehen bzw. die geeigneten Planungsverfahren werden beim Aufbau der Projektphase in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kantonalen und städtischen Stellen festgelegt. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §13 des Strassengesetzes sichergestellt.

b) Gute Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen

Anzahl: 3

Nr. 08.10, 18.18, 18.33

Handhabung: im Projekt berücksichtigen bzw. prüfen

Begründung: Innerhalb des Projektperimeters werden Querungen im weiteren Projektverlauf bearbeitet. Ausserhalb des Perimeters liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Die Schnittstellen werden in der weiteren Projektbearbeitung geklärt.

c) Wipkingerplatz in den Projektperimeter integrieren und QUARZ erhalten

Anzahl: 2

Nr. 02.10, 09.7

Handhabung: Ablehnung der Perimetererweiterung; Zuweisung betr. Planung QUARZ an die Stadt

Begründung: Die Gesamtstudie hat ergeben, dass die heutige Form des Wipkingerplatzes aus Leistungsgründen erhalten werden soll. Das Projekt beschränkt sich deshalb auf die notwendigen Anpassungen für die Ein- und Ausfahrten des Tunnels. Eine weitergehende Planung des Wipkingerplatzes, insbesondere im Sinne eines Quartierzentrums (QUARZ) liegt in der Kompetenz der Stadt Zürich.

d) Tunnel-Ein-/Ausfahrten am Wipkingerplatz für alle Richtungen sicherstellen

Anzahl: 2

Nr. 03.9, 07.11

Handhabung: Kenntnisnahme

Begründung: Diese Forderung ist bereits erfüllt. Um die Entlastung der Rosengartenstrasse im gewünschten Ausmass sicherzustellen, ist die Anbindung aller Richtungen an den Tunnel am Wipkingerplatz notwendig.

e) Detailvorschläge zu den Velomassnahmen

Anzahl: 3

Nr. 02.11, 02.12, 08.11

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Veloverkehr erfolgt in der Projektierungsphase. Die eingereichten Vorschläge werden geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt.

f) Direkte Verbindung für Velos von Röschibachstrasse zum Wipkingerplatz

Anzahl: 1

Nr. 08.13

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Für eine direkte Verbindung fehlt der Raum im bestehenden Strassenquerschnitt. Im Rahmen der baulichen Entwicklung des Gebiets können sich neue Möglichkeiten ergeben.

g) Fahrspur vom Wipkingerplatz Richtung Nordstrasse aufheben

Anzahl: 1

Nr. 08.14

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die Fahrbeziehung ist notwendig, um den Verkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren und Schleichverkehr über die Dorfstrasse oder Dammstrasse Richtung Rotbuchstrasse/Schaffhauserplatz zu verhindern. Mit der verfügbaren Gesamtbreite ist keine andere Lösung möglich. Sollten sich im Zeitpunkt der Projektierung andere Voraussetzungen bzgl. der seitlichen Überbauungen ergeben, können ggf. Anpassungen des Querschnitts geprüft werden.

h) Optimale Umsteigemöglichkeiten am Knoten Rosengarten-/Nordstrasse ohne Behinderung des MIV

Anzahl: 2

Nr. 03.4, 07.6

Handhabung: Begehren im Projekt prüfen

Begründung: Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit für den MIV wurde in der Gesamtstudie erbracht. Optimierungen der Platzanordnung sind Gegenstand der Projektierung. Dabei geniesst die optimale Abstimmung von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem und Langsamverkehr hohe Priorität.

i) Ersatzparkplätze in der Nähe des Tunnelportals schaffen

Anzahl: 2

Nr. 03.7, 07.12

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der zukünftige Bedarf an Parkplätzen wird im weiteren Projektverlauf geklärt. Die dabei ermittelte Anzahl Parkplätze wird bei der Umsetzung berücksichtigt.

j) Leistungsfähigkeit der einspurigen Verbindung zwischen Tunnel und Hardbrücke überprüfen

Anzahl: 1

Nr. 08.12

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Das vorliegende Gesamtprojekt ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums. Die Leistungsfähigkeit der besagten Verbindung wurde in der Machbarkeitsstudie überprüft und für das zu Grunde gelegte Betriebskonzept bestätigt.

k) Stützpunkt Stadtreinigung bei heutiger Rosengartenbrücke sicherstellen

Anzahl: 1

Nr. 18.40

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Die Ersatzlösung wird in der weiteren Projektbearbeitung konkretisiert.

l) Massnahmen ERZ konkretisieren

Anzahl: 1

Nr. 18.39

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Die Projektorganisation und die Schnittstellen werden unter Einbezug der städtischen Werke zu Beginn der Projektierung geklärt. Die Bearbeitung der Werkleitungsverlegungen erfolgt parallel zur Projektierung.

#### **4.6.7 Abschnitt 5, Nordstrasse bis Bucheggplatz (exkl.)**

Zu diesem Abschnitt sind 11 Einwendungen eingegangen. Diese werden gruppiert und wie folgt gehandhabt:

a) Detailvorschläge für Velo- und Fussverkehr

Anzahl: 3

Nr. 02.13, 08.5, 18.14

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt.

b) Detailvorschläge für die Bepflanzung entlang Tramtrasse

Anzahl: 2

Nr. 03.3, 07.3

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: In der weiteren Projektbearbeitung wird geprüft, wo Bäume gepflanzt werden können.

c) Detailvorschläge zur Verkehrsorganisation auf der beruhigten Rosengartenstrasse

Anzahl: 2

Nr. 08.8, 08.9

Handhabung: im Projekt prüfen (08.8) bzw. ablehnen (08.9)

Begründung: Die zweckmässige Quartierschliessung entlang der Rosengartenstrasse wird in der nächsten Projektphase vertieft. Der Vorschlag von Einbahnregelung (08.9) wird abgelehnt, da diese erfahrungsgemäss zu unerwünschten Umwegfahrten und entsprechend Mehrverkehr im Quartier führen. Sie stehen deshalb nicht im Vordergrund zur Optimierung der Gestaltung. Diese wird jedoch im Rahmen der Projektierung anderweitig optimiert.

d) Massnahmen vorsehen, damit Verkehrsmenge von 3'000 Fz/Tag auf der Rosengartenstrasse eingehalten wird

Anzahl: 1

Nr. 18.25

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Die aufgeführte Verkehrsmenge ist ein Projektziel und in der Gesamtstudie festgelegt. Diese Vorgabe wird mittels flankierender Massnahmen umgesetzt.

e) Projektanpassung im Bereich Lehenstrasse

Anzahl: 2

Nr. 17.6, 17.7

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Im weiteren Projektverlauf wird abgeklärt, ob und wie das Projekt bezüglich Gebäudeabbrüchen optimiert werden kann. Ziel ist es, solche wenn möglich zu vermeiden. Die Eigentümer werden jeweils über den aktuellen Projektstand informiert.

f) Vorlegen eines verbindlichen Terminprogramms

Anzahl: 1

Nr. 17.1

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Eine genauere Terminplanung ist erst in der nächsten Projektphase möglich, wenn die politischen Entscheide gefällt sind. Unsicherheiten bzgl. der Verfahrensdauer werden bestehen bleiben.

#### **4.6.8 Abschnitt 6, Bucheggplatz**

Die 11 Einwendungen für den Abschnitt Bucheggplatz werden wie folgt gehandhabt:

a) Detailvorschläge für den Veloverkehr

Anzahl: 7

Nr. 02.14, 02.15, 02.16, 08.5, 08.6, 08.7, 18.33

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.

b) Forderungen nach guten Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr und optimalen Umsteigebeziehungen

Anzahl: 3

Nr. 04.3, 14.4, 18.33

Handhabung: im Projekt berücksichtigen bzw. prüfen; ggf. Zuweisung der Aufgabe an die Stadt

Begründung: Die Optimierung der oberirdischen Querungen und der Umsteigebeziehungen ist Gegenstand des Projekts. Ob die Fussgängerspinne über dem Bucheggplatz erhalten werden soll, ist zusammen mit der dafür zuständigen Stadt Zürich im weiteren Projektverlauf zu klären.

c) Optimierung der Platzgestaltung inkl. Liegenschaftenerwerb

Anzahl: 2

Nr. 18.19, 18.20

Handhabung: im Projekt prüfen bzw. Zuweisung der Aufgabe an die Stadt (18.20)

Begründung: Die Lage des Notausstiegs wird im Rahmen der Projektbearbeitung für den Bucheggplatz genauer geprüft und gegebenenfalls optimiert. Die städtebauliche Entwicklung des Bucheggplatzes liegt in der Zuständigkeit der Stadt (inkl. allfällige Finanzierung).

#### **4.6.9 Abschnitt 7, Bucheggplatz (exkl.) bis Milchbuck (exkl.)**

Die vier Einwendungen zu diesem Abschnitt werden wie folgt gehandhabt:

a) Detailvorschläge für Veloverkehr

Anzahl: 3

Nr. 02.17, 02.18, 02.19

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.

b) Kein Eigentrassee zu Lasten Velo in der Wehntalerstrasse

Anzahl: 1

Nr. 02.5

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die aufgezeichnete Lösung mit einem Trameigentrassee und der Führung der Velos im Mischverkehr entspricht dem Ergebnis der Abwägung der verschiedenen Bedürfnisse.

#### **4.6.10 Abschnitt 8, Bereich Milchbuck**

Die neun Einwendungen zu diesem Abschnitt werden wie folgt gehandhabt:

a) Detailvorschläge für Veloverkehr

Anzahl: 5

Nr. 02.20, 02.21, 02.22, 02.23, 08.4

Handhabung: im Projekt prüfen bzw. Kenntnisnahme (02.23)

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.

b) MIV-Kapazität am Knoten Irchel-/Schaffhauser-/Wehntalerstrasse beibehalten

Anzahl: 1

Nr. 10.5

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die Fahrbeziehungen am Knoten müssen angepasst werden, damit die Lösung für MIV, öV und Velo/Fussgänger gesamthaft funktioniert. Für die wegfallenden MIV-Beziehungen werden neue Routen angeboten, die über leistungsfähige Knoten führen.

c) Erhöhung der MIV-Kapazität anderer Knoten im Quartier prüfen wegen Änderung Irchelstrasse

Anzahl: 2

Nr. 04.6, 07.14

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die Fahrbeziehungen am Knoten müssen angepasst werden, damit die Lösung für MIV, öV und Velo/Fussgänger gesamthaft funktioniert. Für die wegfallenden MIV-Beziehungen werden neue Routen angeboten, die über leistungsfähige Knoten führen.

d) Planung der Eingriffe in den Irchelpark in Absprache mit zuständiger Stelle

Anzahl: 1

Nr. 18.21

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Die Thematik ist bekannt und in der Vertiefungsstudie dargelegt. Die Planung wird entsprechend sorgfältig unter Einbezug der zuständigen Fachstelle erfolgen.

#### **4.6.11 Abschnitt 9, Oerlikonerstrasse und Berninaplatz**

Für diesen Abschnitt wurden zwei Einwendungen eingereicht:

a) Detailvorschläge zum Veloverkehr

Anzahl: 2

Nr. 02.24, 02.25

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.

#### **4.6.12 Diverse Abschnitte**

Insgesamt acht Einwendungen betreffen Projektelemente, die jeweils über verschiedene Abschnitte verteilt sind und gesamthaft behandelt werden können.

a) Auf alle Häuserabbrüche im Projekt verzichten

Anzahl: 1

Nr. 09.4

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die vorliegende Studie ist eine Machbarkeitsstudie und zeigt, dass mit diesen lokalen Eingriffen das Projekt realisiert werden kann. Die Notwendigkeit eines Eingriffs in eine Liegenschaft wird von Fall zu Fall sorgfältig abgeklärt. Ein genereller Verzicht auf Häuserabbrüche kann jedoch nicht als Randbedingung für das Gesamtprojekt formuliert werden. Die Eigentümer werden laufend transparent informiert.

b) Keine zusätzlichen MIV-Belastungen auf anderen Strassen

Anzahl: 1

Nr. 09.9

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Das Betriebskonzept ist so ausgelegt, dass keine Verkehrszunahmen auf der Breitenstein- und auf der Hirschwiesenstrasse erfolgen. Die Bülachstrasse muss hingegen neu in beide Richtungen befahren werden, damit der städtische Verkehr über das Portal Irchel in den Rosengartentunnel geführt werden kann. Allfällige Begleitmassnahmen auf der

Bülachstrasse werden in der weiteren Projektbearbeitung geprüft. Insgesamt findet im Projektperimeter keine Erhöhung der MIV-Kapazität statt.

c) Verschlechterung der Umsteigemöglichkeiten ist inakzeptabel

Anzahl: 1

Nr. 15.5

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Die heutigen Umsteigebeziehungen wurden soweit wie möglich optimiert. Für einzelne Relationen (insbesondere bzgl. Albisriederplatz) können zukünftig andere Umsteigehaltestellen vorteilhafter sein. Für die neuen Umsteigebeziehungen bietet das Projekt angemessene Lösungen.

d) Radstreifen generell 1.5 m breit ausführen

Anzahl: 1

Nr. 02.4

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Die Forderung wird in der weiteren Projektbearbeitung geprüft und – wo umsetzbar – berücksichtigt.

e) Zusätzliche Querungen für Fussgänger prüfen und Rückbau der niveaufreien Querungen überdenken

Anzahl: 2

Nr.18.10, 18.26

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der Bedarf an zusätzlichen Querungen und der Umgang mit den bestehenden niveaufreien Querungen werden in der weiteren Projektbearbeitung geprüft. Mit dem Projekt werden grundsätzlich ausreichend oberirdische Querungen angeboten.

f) Infrastrukturen für Buslinien und Haltestellen einarbeiten

Anzahl: 1

Nr. 18.24

Handhabung: im Projekt berücksichtigen

Begründung: Die entsprechenden Infrastrukturen innerhalb des Projektperimeters werden im weiteren Projektverlauf bearbeitet.

g) Informelle Mitwirkungsverfahren für die Planung der neuen Stadträume

Anzahl: 1

Nr. 18.32

Handhabung: im Projekt prüfen bzw. Zuweisung als Aufgabe an die Stadt

Begründung: Die Planung der Stadträume ausserhalb des engen Projektperimeters ist grundsätzlich Aufgabe der Stadt. Die Unterstützung des Kantons wird – wo zweckdienlich – im Einzelfall geprüft.

## 4.7 Projektverfahren

Zum aktuellen oder zu weiteren Verfahrensschritten wurden 9 Einwendungen eingereicht. Sie betreffen folgende Anliegen:

a) Erneute Mitwirkung mit vollständigen Grundlagen bzw. im Vorprojekt

Anzahl: 2

Nr. 09.2, 15.1

Handhabung: im Projekt wird Mitwirkung gewährleistet

Begründung: Eine Mitwirkung nach Strassengesetz wird gewährleistet. Die Bevölkerung wird über die Projektfortschritte informiert.

b) Projekt für nächste Mitwirkung im Gelände ausstecken

Anzahl: 1

Nr. 09.3

Handhabung: nicht berücksichtigen

Begründung: Es ist nicht stufengerecht, das Projekt im Rahmen einer Mitwirkung gemäss §13 auszustecken. Die geeignete Projektdarstellung im Gelände erfolgt mit der Projektauflage gemäss §16 StrG vor der Projektfestsetzung.

c) Informelle Mitwirkungsverfahren für geeignete Teilprojekte vorsehen

Anzahl: 1

Nr. 18.2

Handhabung: im Projekt prüfen

Begründung: Der geeignete Einbezug der Bevölkerung in einzelnen Teilprojekten wird im Rahmen der Projektorganisation für die nächste Projektphase festgelegt.

d) Verschiedene Begehren mit Bezug zu einer Einzelliegenschaft

Anzahl: 5

Nr. 17.2, 17.3, 17.4, 17.5, 17.8

Handhabung: mehrheitlich nicht berücksichtigen

Begründung: Der Zeitpunkt eines allfälligen Abbruchs von Liegenschaften wird im Rahmen des Projekts soweit möglich bekannt gegeben. Die geforderten Zusicherungen im Zusammenhang mit einem geplanten Ausbau der Privatliegenschaften können im aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sie nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts, sondern des Bewilligungsverfahrens der Stadt Zürich bzw. des ebenfalls angesprochenen Lärmsanierungsprojekts sind.

## **4.8 Stadtentwicklung und Stadtraum**

Die Themen Stadtentwicklung und Stadtraum werden in 14 Einwendungen vorgebracht. Diese werden wie folgt beurteilt:

a) Diverse Forderungen zur Gebietsentwicklung, insbesondere soziale Begleitmassnahmen

Anzahl: 6

Nr. 15.9, 18.3, 18.4, 18.23, 18.29, 18.30, 18.31

Handhabung: Aufgabe wird der Stadt Zürich zugewiesen

Begründung: Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.

b) Weitergehende Planung des Stadtraums im Rahmen des Projekts

Anzahl: 8

Nr. 18.7, 18.8, 18.12, 18.13, 18.15, 18.16, 18.17

Handhabung: z.T. im Projekt berücksichtigen bzw. prüfen; Zuweisung der umfassenden, funktionalen Planung (18.7) an die Stadt

Begründung: Die Begehren betreffen die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren ist, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren sind. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.

## 5 Schlussfolgerungen für das Projekt

Die Beurteilung der Einwendungen hat zum Schluss geführt, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Anpassungen an der Projektvorlage vorzunehmen sind. Aufgrund des aktuellen Planungsstands in Form der öffentlich aufgelegten Studie sind viele Begehren in allgemeiner Form formuliert bzw. beziehen sich auf die weitere Projektierung. Die aufgeworfenen Fragen werden im weiteren, detaillierten Planungsprozess ohnehin zu prüfen sein. Andere Anliegen sind bereits so konkret, dass sie erst im weiteren Projektverlauf ausgearbeitet werden können. Schliesslich wurden mehrere Begehren gestellt, auf das Projekt zu verzichten oder ein grundsätzlich anderes Projekt vorzulegen. Diese Begehren stehen im Widerspruch zu den aus der Gesamtstudie gewonnenen Erkenntnissen und sind daher abzulehnen.

Die folgenden Einwendungen werden, soweit sie den Projektperimeter betreffen, in der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt. Klammerhinweis (z.B. A1) verweisen auf den Projektabschnitt:

- Vorgaben der Lärmschutzverordnung umsetzen
- Infrastrukturmassnahmen für den Veloverkehr auch auf Querverbindungen zur Projektachse realisieren
- Projektbezogene Anliegen zum Veloverkehr bzw. zu den Standards
- Integrale Planung der öV-Knoten und vertiefte Prüfung der Querungen für den Langsamverkehr
- Planung der Nebenanlagen der Strassen innerhalb des Projektperimeters, insbesondere der Bepflanzungen, berücksichtigen
- Sorgfältige Planung des Portalbereichs Wipkingen (A4)
- Gute Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen (A4)
- Stützpunkt Stadtreinigung bei heutiger Rosengartenbrücke sicherstellen (A4)
- Massnahme ERZ konkretisieren (A4)
- Massnahmen vorsehen, damit Verkehrsmenge von 3'000 Fz/Tag auf der Rosengartenstrasse eingehalten wird (A5)
- Gute Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr und optimale Umsteigebeziehungen sicherstellen (A6)
- Planung der Eingriffe in den Irchelpark in Absprache mit zuständiger Stelle
- Infrastrukturen für Buslinien und Haltestellen einarbeiten (diverse Abschnitte)
- Frühzeitiger Einbezug der Werke der Stadt Zürich und Erfassung der Werkleitungsverlegungen
- Erneute Mitwirkung mit vollständigen Grundlagen bzw. im Vorprojekt
- Weitergehende Planung des Stadtraums im Rahmen des Projekts
- Vorlegen eines verbindlichen Terminprogramms

Rund 60% der Einwendungen werden zur Prüfung in der weiteren Projektierung entgegengenommen. Sie enthalten viele Detailvorschläge, Begehren zu Einzelaspekten und Erwartungen an die weitere Projektierung. Die Themen sind nachfolgend stichwortartig zusammengestellt, wobei ggf. in Klammern auf den Projektabschnitt (z.B. A1) verwiesen wird:

- Ausnahmetransportroute Typ 1 auf der Rosengartenachse beibehalten
- Auswirkungen der Massnahmen auf der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse Süd auf die Quartierschliessung überprüfen
- Projektbezogene Anliegen zum Veloverkehr bzw. zu den Standards
- Vermeiden von Kap-Haltestellen
- Angebot an Parkplätzen in der Nähe von öV-Knoten beibehalten
- Planung der Nebenanlagen der Strassen, insbesondere der Bepflanzungen berücksichtigen
- Überprüfung der Lage der Lüftungsanlagen und der Notausgänge
- Radstreifenbreite und sichere Gestaltung für Fussgänger (A1)
- Optimale Umsteigemöglichkeiten ohne Behinderung des MIV (A1)
- Bedürfnisse des Gewerbes beachten (A1)
- Ausgestaltung Radstreifen am Knoten Bullingerstrasse (A2)
- Bessere Entflechtung der Verkehrsströme am Hardplatz (A2)
- Optimale Umsteigemöglichkeiten ohne Behinderung MIV (A3)
- Gute Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen (A4)
- Detailvorschläge zu den Velomassnahmen (A4)
- Direkte Verbindung für Velo von Röschibachstrasse zum Wipkingerplatz (A4)
- Optimale Umsteigemöglichkeiten am Knoten Rostengarten-/Nordstrasse ohne Behinderung des MIV (A4)
- Ersatzparkplätze in der Nähe des Tunnelportals Wipkingerplatz schaffen (A4)
- Detailvorschläge für Velo- und Fussverkehr
- Detailvorschläge für die Bepflanzung entlang Tramtrasse (A5)
- Detailvorschläge zur Verkehrsorganisation auf der beruhigten Rosengartenstrasse (A5)
- Projektanpassung im Bereich Lehenstrasse (A5)
- Forderungen nach guten Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr und optimalen Umsteigebeziehungen (A6)
- Optimierung der Platzgestaltung am Bucheggplatz (A6)
- Erhöhung der MIV-Kapazität anderer Knoten im Quartier prüfen wegen Änderung Irchelstrasse (A8)
- Radstreifen generell 1.5 m breit ausführen (diverse Abschnitte)
- Zusätzliche Querungen für Fussgänger prüfen und Rückbau der niveaufreien Querungen überdenken (diverse Abschnitte)
- Informelle Mitwirkungsverfahren für geeignete Teilprojekte vorsehen
- Weitergehende Planung des Stadtraums im Rahmen des Projekts

Die übrigen Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

## 6 Anhang

Einwender/in	Inhalt der Einwendung				Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ....		
	Laufnr.	Person/Organisation	Typ	Sachbereich	Abschnitt	Aussagen/Begehren	Kenntnisnahme	nicht berücksichtigen	Aufgabe Stadt Z.			später berücksichtigen	jetzt berücksichtigen
220/ 01.1	SVP Kreis 3, Zürich	Part	Allg.	G		Verzicht auf Errichtung Rosengartentunnel, Variante Y gemäss gültigem Richtplan realisieren		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
220/ 01.2	SVP Kreis 3, Zürich	Part	MIV/BK	G		Beibehaltung kantonale Ausnahmetransportroute Typ 1				prüfen		Eine Ausnahmetransportroute (ATR) Typ II mit einer lichten Breite von 6,5 m ist auf der Rosengartenstrasse gewährleistet. Die Notwendigkeit für eine ATR Typ I mit 7,5 m lichte Breite ist aufgrund der 2012 durchgeführten Abklärungen nicht gegeben. Im Rahmen der Projektierung wird der zukünftige Bedarf für ATR Typ I nochmals geprüft.	
220/ 01.3	SVP Kreis 3, Zürich	Part	Allg.	Div		Verzicht auf Rückbau Hirschwiesentunnel, Bucheggstunnel, Rosengartenbrücke, Fussgängerüberführungen Röschibachstrasse/Bucheggplatz, Personenunterführungen Lehenstrasse/Wibichstrasse/Bucheggplatz/ Hirschwiesenstrasse		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
220/ 01.4	SVP Kreis 3, Zürich	Part	FLAMA	G		Verzicht auf Einführung Tempo 30/Spurabbau		x				Die definierten flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die mit dem Projekt angestrebte Entlastung des Quartiers sicher zu stellen. Auf sie kann nicht verzichtet werden.	
220/ 01.5	SVP Kreis 3, Zürich	Part	FLAMA	G		Sämtliche flankierende Massnahmen haben zu unterbleiben		x				Die definierten flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die mit dem Projekt angestrebte Entlastung des Quartiers sicher zu stellen. Auf sie kann nicht verzichtet werden.	
220/ 01.6	SVP Kreis 3, Zürich	Part	Allg.	G		Verzicht Erstellung Tramtrasse, bisheriges Angebot öV beibehalten		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
220/ 02.1	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	MIV/BK	G		Im Grundsatz wird Absicht befürwortet, den MIV auf Rosengartenstrasse zu beruhigen und für den Veloverkehr sicherer/attraktiver zu gestalten	x					Kenntnisnahme	
220/ 02.2	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	G		An Haltestellen des Rosengartentrams zukünftigen Bedarf von Veloabstellplätzen prüfen und in Projekt einfließen lassen				ja		Der Bedarf an Veloabstellplätzen an öV-Haltestellen wird im Projekt geprüft und entsprechende Plätze vorgesehen.	
220/ 02.3	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Velo/FG	G		Für Veloverbindungen gemäss Richtplan Veloinfrastruktur anbieten, Querverbindungen berücksichtigen				z.T.		Velomassnahmen werden dort, wo sie zweckmässig sind und im Projektperimeter liegen, mit dem Projekt geplant. Ausserhalb des Projektperimeters liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.	
220/ 02.4	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	Div		Radstreifen generell 1,5 m breit ausführen				prüfen		Die Forderung wird im Projekt geprüft und, wo umsetzbar, berücksichtigt.	
220/ 02.5	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A7		Wehntalerstrasse: Ablehnung Eigentrassee Tram zulasten Veloverkehr		x				Die aufgezeichnete Lösung mit einem Trameigentrassee und der Führung der Velos im Mischverkehr entspricht dem Ergebnis der Abwägung der verschiedenen Bedürfnisse.	
220/ 02.6	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	G		In Tempo-30-Zonen Radstreifen nicht zwingend notwendig	x					Kenntnisnahme	
220/ 02.7	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	G		Velosäcke mindestens 2 m vor Haltelinien des MIV markieren				prüfen		Die Detailgestaltung der Radstreifen erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung.	
220/ 02.8	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A1		Radstreifen auf Badenerstrasse soll 1,5 m breit sein				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der Projektierung. Die Anordnung der Haltestellen am Albisriederplatz ist jedoch aufgrund einer Variantenstudie als Bestlösung festgelegt.	
220/ 02.9	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A2		Knoten Hardstrasse-Bullingerstrasse: Velosack für linksabbiegende Velos auf Bullinger- in Hardstrasse Richtung Nord-Osten sowie zuführender Radstreifen und Velosack für rechtsabbiegende Velos von Bullingerstrasse Richtung Nord-Osten				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente ist Gegenstand der weiteren Projektierung.	
220/ 02.10	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A4		Knoten Rosengartenstrasse-Hönggerstrasse/Wipkingerplatz: Projektperimeter um Knoten Rosengartenstrasse-Hönggerstrasse/Wipkingerplatz erweitern, Hönggerstrasse als regionale Veloverbindung			x			Die Gesamtstudie hat ergeben, dass die heutige Form des Wipkingerplatzes aus Leistungsgründen erhalten werden soll. Das Projekt beschränkt sich deshalb auf die notwendigen Anpassungen für die Ein- und Ausfahrten des Tunnels. Eine weitergehende Planung des Wipkingerplatzes, insbesondere im Sinne eines Quartierzentrums (QUARZ) liegt in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 02.11	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A4		Bei Fussgängerquerung Höhe Dorfstrasse eine Velofurt berücksichtigen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Veloverkehr erfolgt in der Projektierungsphase. Die eingereichten Vorschläge werden geprüft und - wo zweckmässig - berücksichtigt.	
220/ 02.12	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A4		Knoten Rosengartenstrasse-Nordstrasse: Zuführende Radstreifen und Velosäcke Nordstrasse (auch im Westen), geradeausführende Radstreifen auf Rosengartenstrasse mittels Insel schützen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Veloverkehr erfolgt in der Projektierungsphase. Die eingereichten Vorschläge werden geprüft und - wo zweckmässig - berücksichtigt.	
220/ 02.13	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A5		Querverbindungen mittels Velofurt oder überfahrbar für Veloverkehr ausführen: Wibichstrasse, Lehenstrasse, Geibelstrasse, Zschokkestrasse				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt	
220/ 02.14	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A6		Knoten Bucheggstrasse - Hofwiesenstrasse: Von Bucheggplatz kommende in Bucheggstrasse linksabbiegende Velos in Knotenlösung berücksichtigen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 02.15	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A6		Knoten Bucheggstrasse-Hofwiesenstrasse: 1,5 m breiter Radstreifen für linksabbiegenden Veloverkehr				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 02.16	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A6		Knoten Bucheggstrasse-Guggachstrasse: Veloführung über Platz bei Platzgestaltung berücksichtigen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 02.17	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A7		Grebelackerstrasse an regionale Veloverbindung anschliessen und mittels Velofurt über Tramgleise führen Querverbindung Langackerstrasse Bucheggstrasse für Veloverkehr ermöglichen, Ausführung mittels Velofurt				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 02.18	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A7		Knoten Bucheggstrasse-Wehntalerstrasse: Klare Vorseignalisierung für geradeausfahrenden Veloverkehr auf Höhe Bucheggstrasse 151, wenn kein direkter Linksabbieger von Bucheggstrasse von Westen auf Wehntalerstrasse möglich, indirekter Linksabbieger über eine Velofurt parallel zur Fussgängerquerung ausbilden				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 02.19	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A7		Abschnitt Wehntalerstrasse: Radstreifen 1,5 m breit in beide Richtungen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 02.20	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A8		Knoten Schaffhauserstrasse-Wehntalerstrasse/Irchelstrasse: Linksabbiegevorgänge für Velofahrende mit Konfliktsituationen (Tram/MIV/Velo) nochmals prüfen: Linksabbieger von Wehntalerstrasse auf Schaffhauserstrasse, Linksabbieger von Irchelstrasse auf Schaffhauserstrasse stadteinwärts;				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 02.21	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A8		Rückführung Veloverkehr auf Fahrbahn mittels Rampe soll Trennlinie beinhalten				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 02.22	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A8		Vorseignalisierung mit Beschrieb der Linienführung für Abbiegevorgänge vorsehen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 02.23	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A8		Bereich Tramhaltestelle Milchbuck: Querverbindungen für Veloverkehr durch Grünstreifen schaffen, v.a. auf Höhe Veloabstellplätze Schaffhauserstrasse 151	x					Die detaillierte Ausgestaltung der Anlagenelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	

Einwender/in	Laufnr.	Person/Organisation	Typ	Inhalt der Einwendung		Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ...	
				Sachbereich	Abschnitt	Aussagen/Begehren	Kenntnisnahme	nicht berücksichtigten	Aufgabe Stadt Z.	später berücksichtigten			jetzt berücksichtigten
	220/ 02.24	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A9	Knoten Oerlikonerstrasse-Hirschwiesenstrasse: Radstreifen auf Hirschwiesenstrasse auch bei Zufahrt zu Parkplätzen durchmarkieren und bis Knoten führen					prüfen	Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektparimeters.	
	220/ 02.25	Pro Velo Kanton Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A9	Berninaplatz: Schaffhauserstrasse stadtauswärts Linksabbiegen in Berninastrasse mittels zusätzlichem Velosack Bülachstrasse stadtauswärts Linksabbiegen in Berninastrasse mittels zusätzlichem Velosack Bestehender Velosack auf der zum Knoten zuführenden Berninastrasse Richtung Westen beibehalten					prüfen	Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektparimeters.	
	220/ 03.1	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Allg.	G	Aufwertung Rosengarten-Bucheggstrasse überwiegt über den Wermutstropfen des grossen Tunnelportals beim Wipkingerplatz, Tunnelportale kaum anders planbar	x					Kenntnisnahme	
	220/ 03.2	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Allg.	G	Projekt ist bereits jetzt ein Kompromiss, da die MIV Kapazität von 56'000 Fahrzeugen erhalten bleibt und die öV-Kapazität massiv gesteigert wird	x					Kenntnisnahme	
	220/ 03.3	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Proj.	A5	Neugestaltung Rosengarten-/Bucheggstrasse: Bäume ohne viel Laubverlust pflanzen, um Trambetrieb bei nassem Herbstwetter zu gewährleisten					prüfen	In der weiteren Projektbearbeitung wird geprüft, wo Bäume gepflanzt werden können.	
	220/ 03.4	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Proj.	A4	Optimale Umsteigemöglichkeiten für öV-Nutzer an Kreuzung Rosengartenstrasse/Nordstrasse ohne Behinderung MIV schaffen					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit für den MIV wurde in der Gesamtstudie erbracht. Optimierungen der Platzanordnung sind Gegenstand der Projektierung. Dabei geniesst die optimale Abstimmung von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem und Langsamverkehr hohe Priorität.	
	220/ 03.5	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Proj.	G	Kap-Haltestellen vermeiden					prüfen	Gemäss aktuellem Planungsstand steht lediglich für die Haltestelle Hardplatz in der Hardstrasse Richtung Albisriederplatz eine Kaphaltestelle als eine von zwei Varianten zur Diskussion. Die zweckmässige Lösung wird in der nächsten Projektphase nach Beurteilung des Verkehrsflusses für den gesamten Bereich Hardplatz/Haltestelle in der Hardstrasse/Rampen Hardbrücke bestimmt. Ein ausreichender Verkehrsfluss ist dabei sicherzustellen.	
	220/ 03.6	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Proj.	A4	Forderung nach besonderer Sorgfalt bei Planung Tunnelportal am Wipkingerplatz					ja	Die sorgfältige Planung und möglichst quartierverträgliche Gestaltung des Portalbereichs Wipkingen ist eine zentrale Aufgabe in der nächsten Projektphase. Das geeignete Vorgehen bzw. die geeigneten Planungsverfahren werden beim Aufbau der Projektphase in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kantonalen und städtischen Stellen festgelegt. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §13 des Strassengesetzes sichergestellt.	
	220/ 03.7	FDP Kreis 10, Zürich	Part	Proj.	A4	Ersatzparkplätze in der Nähe für Quartierbewohner/Gewerbetreibende wegen Aufhebung Parkplätze Tunnelportal am Wipkingerplatz					prüfen	Der zukünftige Bedarf an Parkplätzen wird im weiteren Projektverlauf geklärt. Die dabei ermittelte Anzahl Parkplätze wird bei der Umsetzung berücksichtigt.	
	220/ 03.8	FDP Kreis 10, Zürich	Part	FLAMA	A5	Bei FlaMa "Dosierung bzw. Teilspernung Abschnitt Rosengarten-/Bucheggstrasse zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz", die durch Teilspernung resultierende Wege für Anwohner überdenken					prüfen	Die Quartierserschliessung wurde in der Gesamtstudie noch nicht abschliessend festgelegt. Sie wird in der weiteren Projektbearbeitung so definiert, dass eine gute Erschliessung der an die Rosengartenachse angrenzenden Quartiere sichergestellt ist.	
	220/ 03.9	FDP Kreis 6, Zürich	Part	Proj.	A4	Tunnel-Ein-/Ausfahrten am Wipkingerplatz für alle Richtungen sicherstellen	x					Diese Forderung ist bereits erfüllt. Um die Entlastung der Rosengartenstrasse im gewünschten Ausmass sicherzustellen, ist die Anbindung aller Richtungen an den Tunnel am Wipkingerplatz notwendig	
	220/ 04.1	FDP Kreis 6, Zürich	Part	Allg.	G	Aufwertung Rosengarten-Bucheggstrasse überwiegt über den Wermutstropfen des grossen Tunnelportals beim Wipkingerplatz, Tunnelportale kaum anders planbar	x					Kenntnisnahme	03.1
	220/ 04.2	FDP Kreis 6, Zürich	Part	Allg.	G	Projekt ist bereits jetzt ein Kompromiss, da die MIV Kapazität von 56'000 Fahrzeugen erhalten bleibt und die öV-Kapazität massiv gesteigert wird	x					Kenntnisnahme	03.2
	220/ 04.3	FDP Kreis 6, Zürich	Part	Proj.	A6	Optimale Umsteigemöglichkeiten für öV-Nutzer am neu gestalteten Bucheggplatz schaffen					prüfen	Die Optimierung der oberirdischen Querungen und der Umsteigebeziehungen ist Gegenstand des Projekts. Ob die Fussgängerspinne über dem Bucheggplatz erhalten werden soll, ist zusammen mit der dafür zuständigen Stadt Zürich im weiteren Projektverlauf zu klären.	
	220/ 04.4	FDP Kreis 6, Zürich	Part	Proj.	G	Angebot an Parkplätzen in Nähe von öV-Knoten dringend beibehalten					prüfen	Der Bedarf an Parkplätzen wird in der weiteren Projektbearbeitung geklärt und die benötigten Plätze werden vorgesehen.	
	220/ 04.5	FDP Kreis 6, Zürich	Part	FLAMA	A5	Bei FlaMa "Dosierung bzw. Teilspernung Abschnitt Rosengarten-/Bucheggstrasse zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz", die durch Teilspernung resultierende Wege für Anwohner überdenken					prüfen	Die Quartierserschliessung wurde in der Gesamtstudie noch nicht abschliessend festgelegt. Sie wird in der weiteren Projektbearbeitung so definiert, dass eine gute Erschliessung der an die Rosengartenachse angrenzenden Quartiere sichergestellt ist.	03.8
	220/ 04.6	FDP Kreis 6, Zürich	Part	Proj.	A8	Erhöhung Leistungsfähigkeit anderer Knoten im Quartier überprüfen, wegen Aufhebung MIV-Beziehungen am Knoten Schaffhauser-/Wehntaler-/Irchelstrasse. Situation für MIV im Quartier nicht verschlechtern					prüfen	Die Fahrbeziehungen am Knoten müssen angepasst werden, damit die Lösung für MIV, öV und Velo/Fussgänger gesamthaft funktioniert. Für die wegfallenden MIV-Beziehungen werden neue Routen angeboten, die über leistungsfähige Knoten führen.	
	220/ 05.1	FDP Kreis 4/5, Zürich	Part	Allg.	G	Gemeinsame Lösung von Tram und Tunnel wird begrüsst. Positiv ist auch die Aufwertung der öV-Achse vom Milchbuck bis zum Albisriederplatz	x					Kenntnisnahme	
	220/ 05.2	FDP Kreis 4/5, Zürich	Part	Allg.	G	Projekt RTRT ist bereits ein Kompromiss der zwar die öV-Kapazität massiv steigert, jedoch MIV-Kapazitäten von 56'000 Fahrzeugen beibehält	x					Kenntnisnahme	03.2
	220/ 05.3	FDP Kreis 4/5, Zürich	Part	Proj.	A2	Verkehrsströme besser entflechten, insb. wegen starker Beeinträchtigung MIV durch Tramkreuzung am Hardplatz					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Konkrete Massnahmen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses am Hardplatz inkl. Bereich Haltestelle in der Hardstrasse und Rampenbereich Hardbrücke werden in der nächsten Projektphase detailliert untersucht.	
	220/ 05.4	FDP Kreis 4/5, Zürich	Part	Proj.	G	Kap-Haltestellen vermeiden					prüfen	Gemäss aktuellem Planungsstand steht lediglich für die Haltestelle Hardplatz in der Hardstrasse Richtung Albisriederplatz eine Kaphaltestelle als eine von zwei Varianten zur Diskussion. Die zweckmässige Lösung wird in der nächsten Projektphase nach Beurteilung des Verkehrsflusses für den gesamten Bereich Hardplatz/Haltestelle in der Hardstrasse/Rampen Hardbrücke bestimmt. Ein ausreichender Verkehrsfluss ist dabei sicherzustellen.	03.5
	220/ 05.5	FDP Kreis 4/5, Zürich	Part	Proj.	G	Angebot an Parkplätzen in Nähe von öV-Knoten beibehalten					prüfen	Der Bedarf an Parkplätzen wird in der weiteren Projektbearbeitung geklärt und die benötigten Plätze werden vorgesehen.	04.4
	220/ 06.1	Beat Zürcher, Zürich	Priv	Proj.	A4	Optimierung der Planung des Tunnelportals am Wipkingerplatz prüfen					ja	Die sorgfältige Planung und möglichst quartierverträgliche Gestaltung des Portalbereichs Wipkingen ist eine zentrale Aufgabe in der nächsten Projektphase. Das geeignete Vorgehen bzw. die geeigneten Planungsverfahren werden beim Aufbau der Projektphase in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kantonalen und städtischen Stellen festgelegt. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §13 des Strassengesetzes sichergestellt.	
	220/ 07.1	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Allg.	G	Aufwertung Rosengarten-Bucheggstrasse überwiegt über den Wermutstropfen des grossen Tunnelportals beim Wipkingerplatz, Tunnelportale kaum anders planbar	x					Kenntnisnahme	03.1
	220/ 07.2	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Allg.	G	Projekt ist bereits jetzt ein Kompromiss, da die MIV Kapazität von 56'000 Fahrzeugen erhalten bleibt und die öV-Kapazität massiv gesteigert wird	x					Kenntnisnahme	03.2
	220/ 07.3	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A5	Neugestaltung Rosengarten-/Bucheggstrasse: Bäume ohne viel Laubverlust pflanzen, um Trambetrieb bei nassem Herbstwetter zu gewährleisten					prüfen	In der weiteren Projektbearbeitung wird geprüft, wo Bäume gepflanzt werden können.	03.3
	220/ 07.4	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A1	Optimale Umsteigemöglichkeiten der öV-Nutzer am Albisriederplatz ohne Behinderung MIV					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit für den MIV wurde in den Vertiefungsarbeiten erbracht. Die Lage der Haltestellen ist Ergebnis einer Variantenstudie (Bestlösung). Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der weiteren Projektierung. Dabei werden die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.	
	220/ 07.5	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A2	Optimale Umsteigemöglichkeiten der öV-Nutzer im Bereich Hardplatz/Hardbrücke ohne Behinderung MIV					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Allfällige Optimierungen werden aufgrund der Verkehrsflussuntersuchungen im weiteren Projektverlauf erarbeitet. Dabei werden die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.	
	220/ 07.5	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A3	Optimale Umsteigemöglichkeiten der öV-Nutzer im Bereich Hardplatz/Hardbrücke ohne Behinderung MIV					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Allfällige Optimierungen werden aufgrund der Verkehrsflussuntersuchungen im weiteren Projektverlauf erarbeitet. Dabei werden die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.	
	220/ 07.6	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A4	Optimale Umsteigemöglichkeiten für öV-Nutzer an Kreuzung Rosengartenstrasse/Nordstrasse ohne Behinderung MIV schaffen					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit für den MIV wurde in der Gesamtstudie erbracht. Optimierungen der Platzanordnung sind Gegenstand der Projektierung. Dabei geniesst die optimale Abstimmung von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem und Langsamverkehr hohe Priorität.	03.4
	220/ 07.7	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A2	Verkehrsströme besser entflechten, insb. wegen starker Beeinträchtigung MIV durch Tramkreuzung am Hardplatz					prüfen	Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde in der Gesamtstudie erbracht. Konkrete Massnahmen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses am Hardplatz inkl. Bereich Haltestelle in der Hardstrasse und Rampenbereich Hardbrücke werden in der nächsten Projektphase detailliert untersucht.	05.3

Einwender/in	Inhalt der Einwendung				Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ....		
	Laufnr.	Person/Organisation	Typ	Sachbereich	Abschnitt	Aussagen/Begehren	Kenntnisnahme	nicht berücksichtigten	Aufgabe Stadt Z.			später berücksichtigten	jetzt berücksichtigten
220/ 07.8	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	G		Kap-Haltestellen vermeiden				prüfen		Gemäss aktuellem Planungsstand steht lediglich für die Haltestelle Hardplatz in der Hardstrasse Richtung Albisriederplatz eine Kaphaltestelle als eine von zwei Varianten zur Diskussion. Die zweckmässige Lösung wird in der nächsten Projektphase nach Beurteilung des Verkehrsflusses für den gesamten Bereich Hardplatz/Haltestelle in der Hardstrasse/Rampen Hardbrücke bestimmt. Ein ausreichender Verkehrsfluss ist dabei sicherzustellen.	03.5
220/ 07.9	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	G		Angebot an Parkplätzen in Nähe von öV-Knoten beibehalten				prüfen		Der Bedarf an Parkplätzen wird in der weiteren Projektbearbeitung geklärt und die benötigten Plätze werden vorgesehen.	04.4
220/ 07.10	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A4		Forderung nach besonderer Sorgfalt bei Planung Tunnelportal am Wipkingerplatz				ja		Die sorgfältige Planung und möglichst quartierverträgliche Gestaltung des Portalbereichs Wipkingen ist eine zentrale Aufgabe in der nächsten Projektphase. Das geeignete Vorgehen bzw. die geeigneten Planungsverfahren werden beim Aufbau der Projektphase in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kantonalen und städtischen Stellen festgelegt. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §13 des Strassengesetzes sichergestellt.	03.6
220/ 07.11	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A4		Tunnel-Ein-/Ausfahrten am Wipkingerplatz für alle Richtungen sicherstellen	x					Diese Forderung ist bereits erfüllt. Um die Entlastung der Rosengartenstrasse im gewünschten Ausmass sicherzustellen, ist die Anbindung aller Richtungen an den Tunnel am Wipkingerplatz notwendig.	
220/ 07.12	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A4		Ersatzparkplätze in der Nähe für Quartierbewohner/Gewerbetreibende wegen Aufhebung Parkplätze Tunnelportal am Wipkingerplatz				prüfen		Der zukünftige Bedarf an Parkplätzen wird im weiteren Projektverlauf geklärt. Die dabei ermittelte Anzahl Parkplätze wird bei der Umsetzung berücksichtigt.	03.7
220/ 07.13	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	FLAMA	A5		Bei FlaMa "Dosierung bzw. Teilspernung Abschnitt Rosengarten-/Bucheggstrasse zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz", die durch Teilspernung resultierende Wege für Anwohner überdenken				prüfen		Die Quartierserschliessung wurde in der Gesamtstudie noch nicht abschliessend festgelegt. Sie wird in der weiteren Projektbearbeitung so definiert, dass eine gute Erschliessung der an die Rosengartenachse angrenzenden Quartiere sichergestellt ist.	03.8
220/ 07.14	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A8		Erhöhung Leistungsfähigkeit anderer Knoten im Quartier überprüfen, wegen Aufhebung MIV-Beziehungen am Knoten Schaffhauser-/Wehtaler-/Irchelstrasse				prüfen		Die Fahrbeziehungen am Knoten müssen angepasst werden, damit die Lösung für MIV, öV und Velo/Fussgänger gesamthaft funktioniert. Für die wegfallenden MIV-Beziehungen werden neue Routen angeboten, die über leistungsfähige Knoten führen.	04.6
220/ 07.15	FDP Stadt Zürich, Zürich	Part	MIV/BK	G		Beibehaltung Kapazität 56'000 Fahrzeuge für MIV	x					Kenntnisnahme	
220/ 08.1	Corinne Blum, Zürich	Priv	MIV/BK	G		Mehrverkehr durch Rosengartentunnel klar ersichtlich ausweisen (kürzere Reisezeiten gemäss Zusf. Ber. S. 65 führen zu Mehrverkehr)		x				Die Aussage, dass Mehrverkehr durch den Rosengartentunnel entsteht und der Tunnel keine Entlastungen für die städtischen Achsen bringt, sind nicht korrekt. Mit dem Betriebskonzept MIV wird ein aktives Verkehrsmanagement erfolgen, das einerseits die Verkehrsmenge bei 56'000 Fz/Tag hält und andererseits die gewünschten Verkehrsverlagerungen sicherstellt (Vorlage 5326).	
220/ 08.2	Corinne Blum, Zürich	Priv	MIV/BK	G		Entlastungswirkung des Rosengartentunnels korrekt ausweisen (innerstädtische Entlastung ergibt sich vor allem durch die Nordumfahrung, nicht durch den Rosengartentunnel)		x				Die Aussage, dass Mehrverkehr durch den Rosengartentunnel entsteht und der Tunnel keine Entlastungen für die städtischen Achsen bringt, sind nicht korrekt. Mit dem Betriebskonzept MIV wird ein aktives Verkehrsmanagement erfolgen, das einerseits die Verkehrsmenge bei 56'000 Fz/Tag hält und andererseits die gewünschten Verkehrsverlagerungen sicherstellt (Vorlage 5326).	
220/ 08.3	Corinne Blum, Zürich	Priv	Velo/FG	Div		Auf sämtlichen Strassenabschnitten, wenn möglich Velomassnahmen realisieren (insbesondere Nordstrasse, Tièchestrass, Rötelstrasse, Hofwiesenstrasse, Wehtalerstrasse)				z.T.		Velomassnahmen werden dort, wo sie zweckmässig sind und im Projektperimeter liegen, mit dem Projekt geplant. Ausserhalb des Projektperimeters liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.	
220/ 08.4	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A8		Radweg am Rand des Irchelparks prüfen zur besseren Verbindung der Velohaupttrassen in Scheuchzerstrasse und Oerlikonerstrasse				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 08.5	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A5		Führung einer Velokomfortroute prüfen zwischen Scheffelstrasse und GZ Buchegg über Bucheggstrasse und am Bucheggplatz auf einem getrennten Radweg				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt	
220/ 08.5	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A6		Führung einer Velokomfortroute prüfen zwischen Scheffelstrasse und GZ Buchegg über Bucheggstrasse und am Bucheggplatz auf einem getrennten Radweg				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 08.6	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A6		Veloverbindung von Käferholzstrasse auf Bucheggplatz für Veloverkehr erhalten bzw. Ersatzlösung infolge Portal anbieten				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 08.7	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A6		Radweg zur direkten Verbindung der Velohaupttrassen in Hofwiesen- und Guggachstrasse prüfen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt im Projekt. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters; zweckmässige Anpassungen des Richtplans können im Rahmen der Projektierung geprüft werden.	
220/ 08.8	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A5		Anzubietende Verkehrsbeziehungen für MIV im Raum Rosengartenstrasse überprüfen (Wipkingerplatz bis Bucheggplatz). Der Quartierverkehr braucht längst nicht alle Beziehungen.				prüfen		Die zweckmässige Quartierserschliessung entlang der Rosengartenstrasse wird in der nächsten Projektphase vertieft.	
220/ 08.9	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A5		Einrichten von abschnittweisem Einbahnverkehr auf Rosengartenstrasse für MIV prüfen, um den Gestaltungsspielraum (Mittelinseln usw.) zu erhöhen.		x				Die zweckmässige Quartierserschliessung entlang der Rosengartenstrasse wird in der nächsten Projektphase vertieft. Der Vorschlag von Einbahnregelung wird abgelehnt, da diese erfahrungsgemäss zu unerwünschten Umwegfahrten und entsprechend Mehrverkehr im Quartier führen. Sie stehen deshalb nicht im Vordergrund zur Optimierung der Gestaltung. Diese wird jedoch im Rahmen der Projektierung anderweitig optimiert.	
220/ 08.10	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A4		Auf Rosengarten-/Bucheggstrasse zusätzliche Fussgängerübergänge schaffen, mindestens als Ersatz für die wegfallenden beim Lehensteig und nördlich der Nordstrasse.				prüfen		Innerhalb des Projektperimeters werden Querungen im Projekt bearbeitet. Darüber hinaus liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Die Schnittstellen werden im Projekt geklärt.	
220/ 08.11	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A4		Auf Rosengartenstrasse im Knotenbereich (min. 100 m) Rosengarten-/Nordstrasse talwärts Velostreifen anbringen				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Veloverkehr erfolgt in der Projektierungsphase. Die eingereichten Vorschläge werden geprüft und - wo zweckmässig - berücksichtigt.	
220/ 08.12	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A4		Überprüfen, ob einspurige Verbindungen vom Rosengartentunnel auf Hardbrücke bzw. von Hardbrücke auf Rosengartenstrasse genügend leistungsfähig sind.		x				Das vorliegende Gesamtprojekt ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums. Die Leistungsfähigkeit der besagten Verbindung wurde in der Machbarkeitsstudie überprüft und für das zu Grunde gelegte Betriebskonzept bestätigt.	
220/ 08.13	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A4		Direkte Verbindung Röschiachstrasse auf Wipkingerplatz für Veloverkehr offen halten (Ersatzlösung oder Umbau Wipkingerplatz)				prüfen		Für eine direkte Verbindung fehlt der Raum im bestehenden Strassenquerschnitt. Im Rahmen der baulichen Entwicklung können sich neue Möglichkeiten ergeben.	
220/ 08.14	Corinne Blum, Zürich	Priv	Proj.	A4		Fahrspur vom Wipkingerplatz Richtung Nordstrasse aufheben und Platz für Veloverbindung oder Aufwertung nutzen.		x				Die Fahrbeziehung ist notwendig, um den Verkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren und Schleichverkehr über die Dorfstrasse oder Dammstrasse Richtung Rotbuchstrasse/Schaffhauserplatz zu verhindern. Mit der verfügbaren Gesamtbreite ist keine andere Lösung möglich. Sollten sich im Zeitpunkt der Projektierung andere Voraussetzungen bzgl. der seitlichen Überbauungen ergeben, können ggf. Anpassungen des Querschnitts geprüft werden.	
220/ 09.1	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Allg.	G		Auf das Projekt ist zu verzichten (Verkehrsproblem nur innerhalb des gleichen Quartiers verlagert)		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
220/ 09.2	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Verf.	G		Eventualiter: Bevölkerung muss erneut Gelegenheit zur Mitwirkung erhalten, wenn Vorprojekt vorliegt; dieses muss in betroffenen Quartieren vorgestellt werden				ja		Eine Mitwirkung nach Strassengesetz wird gewährleistet. Die Bevölkerung wird über die Projektfortschritte informiert.	
220/ 09.3	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Verf.	G		Eventualiter: Projekt ist für nächste Mitwirkung im Strassenraum mit wesentlichen Auswirkungen auszustecken		x				Es ist nicht stufengerecht, das Projekt im Rahmen einer Mitwirkung gemäss §13 auszustecken. Die geeignete Projektdarstellung im Gelände erfolgt mit der Projektaufgabe gemäss §16 StrG vor der Projektfestsetzung.	
220/ 09.4	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	Div		Eventualiter: Auf alle Häuserabbrüche zwischen Albisriederplatz und Milchbuck ist zu verzichten		x				Die vorliegende Studie ist eine Machbarkeitsstudie und zeigt, dass mit diesen lokalen Eingriffen das Projekt realisiert werden kann. Die Notwendigkeit eines Eingriffs in eine Liegenschaft wird von Fall zu Fall sorgfältig abgeklärt. Ein genereller Verzicht auf Häuserabbrüche kann jedoch nicht als Randbedingung für das Gesamtprojekt formuliert werden. Die Eigentümer werden laufend transparent informiert.	
220/ 09.5	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	T		Eventualiter: Auf die drei Tunnelportale Irchel, Bucheggplatz und Wipkingen ist zu verzichten		x				Rosengartentunnel und Rosengartentram bilden ein Gesamtkonzept, das notwendig ist, um die kantonalen und städtischen Zielsetzungen zu erreichen. Um das Projekt zu realisieren sind die in Frage gestellten Elemente unverzichtbar. Die Lage des Tunnels und seiner Portale ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums.	
220/ 09.6	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	T		Eventualiter: Auf die Erstellung einer Betriebssteuerungsanlage beim Bucheggplatz auf Freihaltfläche und Wald ist zu verzichten		x				Rosengartentunnel und Rosengartentram bilden ein Gesamtkonzept, das notwendig ist, um die kantonalen und städtischen Zielsetzungen zu erreichen. Um das Projekt zu realisieren sind die in Frage gestellten Elemente unverzichtbar. Die Lage des Tunnels und seiner Portale ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums.	

Einwender/in	Laufnr.	Person/Organisation	Typ	Inhalt der Einwendung		Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ....	
				Sachbereich	Abschnitt	Aussagen/Begehren	Kennzeichnung	nicht berücksichtigen	Aufgabe Stadt Z.	später berücksichtigen			jetzt berücksichtigen
	220/ 09.7	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	A4	Eventualiter: Auf die Zerstörung des Quartierzentrums Wipkingerplatz (QUARZ) ist zu verzichten		x				Die Gesamtstudie hat ergeben, dass die heutige Form des Wipkingerplatzes aus Leistungsgründen erhalten werden soll. Das Projekt beschränkt sich deshalb auf die notwendigen Anpassungen für die Ein- und Ausfahrten des Tunnels. Eine weitergehende Planung des Wipkingerplatzes, insbesondere im Sinne eines Quartierzentrums (QUARZ) liegt in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
	220/ 09.8	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	FLAMA	A5	Eventualiter: Vorgaben der Lärmschutzverordnung sind umzusetzen (Rosengarten-/ Bucheggstrasse überschreiten Grenzwerte weiterhin)				ja		Mit dem Tunnel können weitgehende Reduktionen der heutigen Lärmbelastungen erreicht werden. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung sind für die weiteren Projektschritte zwingend zu berücksichtigen. Dies erfolgt im Rahmen der Projektierung bzw. dem zu erarbeitenden UVB.	
	220/ 09.9	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Proj.	Div	Eventualiter: Keine zusätzliche MIV-Belastung auf anderen Strassen (Bülachstrasse, Hirschwiesenstrasse, Breitensteinstrasse)		x				Das Betriebskonzept ist so ausgelegt, dass keine Verkehrszunahmen auf der Breitenstein- und auf der Hirschwiesenstrasse erfolgen. Die Bülachstrasse muss hingegen neu in beide Richtungen befahren werden, damit der städtische Verkehr über das Portal Irchel in den Rosengartentunnel geführt werden kann. Allfällige Begleitmassnahmen auf der Bülachstrasse werden in der weiteren Projektbearbeitung geprüft. Insgesamt findet im Projektperimeter keine Erhöhung der MIV-Kapazität statt.	
	220/ 09.10	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Allg.	G	Eventualiter: Neuplanung des Rosengartentrams mit MIV-Reduktion in angrenzenden Quartieren zur Verminderung Lärm- und Luftbelastung		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 09.11	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Allg.	G	Eventualiter: Neuplanung zur Verkehrsverlagerung MIV auf weniger flächen-, ressourcenverschleissende Mobilitätsarten		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 09.12	SP Stadt Zürich, Zürich	Part	Allg.	G	Eventualiter: Sofortmassnahmen realisieren, um die betroffenen Quartiere zu entlasten: Tempo 30, Lastwagenverbot, Zebrastreifen, Markierung Velostreifen		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	
	220/ 10.1	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	Allg.	G	Erlass des Spezialgesetzes im vorgeschlagenen Sinne wird begrüsst	x					Kennzeichnung	
	220/ 10.2	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	MIV/BK	G	Planungsszenario, dass MIV auf Rosengarten-/Bucheggstrasse nicht gesteigert wird (56'000 Fz/d) korrigieren (hohes Bevölkerungswachstum führt zu stark gesteigerter Verkehrsnachfrage)		x				Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Die heutige Kapazität der Rosengartenachse ist auf die Kapazität der Hardbrücke und der Strassen südlich der Gleise abgestimmt und kann deshalb nicht höher festgelegt werden. Der gesamte Mobilitätswachstum soll durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden.	
	220/ 10.3	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	MIV/BK	Div	Kapazitäten der Abschnitte Hardbrücke, Wipkinger-/Bucheggplatz und Bucheggplatz/Irchel zwingend abgleichen und Leistungsfähigkeit der vor- und nachgelagerten Abschnitte Hardbrücke und Bucheggplatz erhöhen		x				Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Die heutige Kapazität der Rosengartenachse ist auf die Kapazität der Hardbrücke und der Strassen südlich der Gleise abgestimmt und kann deshalb nicht höher festgelegt werden. Der gesamte Mobilitätswachstum soll durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden.	
	220/ 10.4	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	Proj.	A3	Knoten Escher-Wyss-Platz so dimensionieren, dass Verkehrsmenge aus Rosengartentunnel/Rosengartenstrasse störungsfrei aufgenommen werden kann		x				Das Projekt führt zu keiner Veränderung der Verkehrsmenge aus dem Rosengartentunnel/Rosengartenstrasse auf den Escher-Wyss-Platz. Der Knoten gehört deshalb nicht zum Projektperimeter.	
	220/ 10.5	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	Proj.	A8	Am Knoten Irchel-/Schaffhauser-/Wehntalerstrasse Kapazität für MIV beibehalten		x				Die Fahrbeziehungen am Knoten müssen angepasst werden, damit die Lösung für MIV, öV und Velo/Fussgänger gesamthaft funktioniert. Für die wegfallenden MIV-Beziehungen werden neue Routen angeboten, die über leistungsfähige Knoten führen.	
	220/ 10.6	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	FLAMA	G	Keine künstlich dosierenden Massnahmen an Tunnelportalen/Zufahrten		x				Die definierten flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die mit dem Projekt angestrebte Entlastung des Quartiers sicher zu stellen. Auf sie kann nicht verzichtet werden.	
	220/ 10.7	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	FLAMA	G	Auf verkehrslenkende Eingriffe generell verzichten, um möglichst ungehinderte Anlieferung/Zufahrt für Gewerbebetreibende im Quartier sicher zu stellen		x				Die definierten flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die mit dem Projekt angestrebte Entlastung des Quartiers sicher zu stellen. Auf sie kann nicht verzichtet werden.	
	220/ 10.8	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	FLAMA	A5	Abklassierung Rosengarten-/Bucheggstrasse zu Gemeindestrassen wird zugestimmt, jedoch soll auf verkehrsbeeinflussende Massnahmen wie Tempo 30, Teilsperren, Abbiegeverbote verzichtet werden.		x				Die definierten flankierenden Massnahmen sind notwendig, um die mit dem Projekt angestrebte Entlastung des Quartiers sicher zu stellen. Auf sie kann nicht verzichtet werden.	(01.5)
	220/ 10.9	Gewerbeverband Stadt Zürich, Zürich	Verb	Proj.	A1	Bei Neuorganisation des Albisriederplatzes Bedürfnisse des Gewerbes beachten (Minimalforderung: bestehende Parkplatzzahl erhalten und Anlieferung jeglicher Art sicherstellen)				prüfen		Das Gesamtprojekt führt zu berechenbaren Reisezeiten, wovon das Gewerbe profitiert. Weitere Anliegen können im Rahmen der weiteren Projektierung aufgenommen und geprüft werden.	
	220/ 11.1	FDP Zürich Kreis 3, Zürich	Part	Allg.	G	Projekt ist bereits ein Kompromiss, da die MIV-Kapazität von 56'000 Fahrzeugen erhalten bleibt, die öV-Kapazität aber massiv gesteigert wird	x					Kennzeichnung	03.2
	220/ 11.2	FDP Zürich Kreis 3, Zürich	Part	Proj.	A1	Optimale Umstiegsmöglichkeiten der öV-Nutzer am neu gestalteten Albisriederplatz ohne Behinderung MIV				prüfen		Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit für den MIV wurde in den Vertiefungsarbeiten erbracht. Die Lage der Haltestellen ist Ergebnis einer Variantenstudie (Bestlösung). Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der weiteren Projektierung. Dabei werden die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.	07.4
	220/ 11.3	FDP Zürich Kreis 3, Zürich	Part	Proj.	G	Angebot an Parkplätzen in Nähe von öV-Knoten beibehalten				prüfen		Der Bedarf an Parkplätzen wird in der weiteren Projektbearbeitung geklärt und die benötigten Plätze werden vorgesehen.	04.4
	220/ 12.1	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	Vorliegendes Projekt soll nicht weiter verfolgt werden		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
	220/ 12.2	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	Rosengartentram ohne Tunnel, dafür mit Velo-Komfortroute planen		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 12.3	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	MIV-Fahrten müssen stadtverträglicher über das bestehende Autobahnssystem abgewickelt werden, insbesondere auch aus Flughafenregion nach Zürich West		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 12.4	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	MIV/BK	G	Möglichkeiten zur Beeinflussung MIV-Nachfrage weisen ein deutlich höheres Reduktionspotenzial aus, als im Projekt dargestellt		x				Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Der MIV soll auf die Rosengartenachse konzentriert werden, damit umliegende, städtische Strassen entlastet werden können. Eine substanziale Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dieser Achse ist angesichts ihrer Bedeutung nicht realistisch. Dementsprechend würde eine Minderung der Kapazität in Staubildung und Ausweichverkehr in den Quartieren resultieren.	
	220/ 12.5	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	Langfristplanung in einen "Masterplan Verkehr" einbetten (intelligenter Nutzung des öffentlichen Raums mit stadtverträglicheren Mobilitätsarten, flächen- und ressourcenverschleissenden MIV reduzieren, Freihaltezonen nicht schmälern und keine Gebäude abbrechen)		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 12.6	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	Flächen-, ressourcenverschleissenden MIV reduzieren und stadtverträglichere Verkehrsarten ausbauen ohne Freihaltezonen zu schmälern/Gebäude abbrechen		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 12.7	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	Sofortmassnahmen auf der Westtangente: Velospuren entlang/quer zur Westtangente, durchgehende Busspuren, Aufwertung und bessere Anbindung Bahnhof Hardbrücke, Umleiten Verkehr von und nach Stadtrandnähe auf Umfahrung, Generelles Nachtfahrverbot von 19-07 Uhr für Lastwagen und Lastwagen-Transitverbot		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	

Einwender/in	Laufnr.	Person/Organisation	Typ	Inhalt der Einwendung		Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ....	
				Sachbereich	Abschnitt	Aussagen/Begehren	Kenntnisnahme	nicht berücksichtigten	Aufgabe Stadt Z.	später berücksichtigten			jetzt berücksichtigten
	220/ 12.8	Einwohnerverein Kreis 6, Zürich	QV	Allg.	G	Teil des Planungsgeldes für Studie einsetzen, wie Stadt Zürich Tempo-30-gerecht umgestaltet werden kann		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 13.1	Alternative Liste Kreis 10, Zürich	Part	MIV/BK	G	Kompromiss 56'000 Fz/Tag ist fragwürdig. Es müsste an einer Reduktion des Autoverkehrs gearbeitet werden.		x				Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Der MIV soll auf die Rosengartenachse konzentriert werden, damit umliegende, städtische Strassen entlastet werden können. Eine substanzielle Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dieser Achse ist angesichts ihrer Bedeutung nicht realistisch. Dementsprechend würde eine Minderung der Kapazität in Staubildung und Ausweichverkehr in den Quartieren resultieren.	
	220/ 13.2	Alternative Liste Kreis 10, Zürich	Part	Tram/öV	G	Aus- und Weiterentwicklung innerstädtisches S-Bahnnetz mit Stadtbahnhöfen einbeziehen		x				Das Begehren stellt die Forderung nach Alternativen zum vorliegenden Projekt. Dies widerspricht den Zielsetzungen von Stadt und Kanton, die nur mit dem Gesamtprojekt erreicht werden können.	
	220/ 13.3	Alternative Liste Kreis 10, Zürich	Part	Tram/öV	G	Anbindung innerstädtischer Bahnhöfe an Viertelstundentakt zwingend (Wipkingen, Regensdorf, Enge, Wollishofen, Affoltern, Seebach)		x				Das Begehren stellt die Forderung nach Alternativen zum vorliegenden Projekt. Dies widerspricht den Zielsetzungen von Stadt und Kanton, die nur mit dem Gesamtprojekt erreicht werden können.	
	220/ 13.4	Alternative Liste Kreis 10, Zürich	Part	Allg.	A5	Verkehrslärmberuhigende Sofortmassnahmen im Rosengartengebiet zwingend		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	
	220/ 13.5	Alternative Liste Kreis 10, Zürich	Part	Proj.	G	Aufhebung von Unter- und Überführungen sowie Neugestaltung Strassenräume gemäss Projektaufgabe wird begrüsst	x					Kenntnisnahme	
	220/ 14.1	Fussgängerverein Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A1	Anordnung separater Tramhaltestelle in der Hardstrasse am Albisriederplatz macht Umsteigen unbequem/risikoreich	x					Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der Projektierung. Die Anordnung der Haltestellen am Albisriederplatz ist jedoch aufgrund einer Variantenstudie als Bestlösung festgelegt.	
	220/ 14.2	Fussgängerverein Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A1	Albisriederplatz für Fussgänger unbefriedigend gestaltet (Verkehrssicherheit)				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Projektelemente (inkl. Optimierung) ist Gegenstand der Projektierung. Die Anordnung der Haltestellen am Albisriederplatz ist jedoch aufgrund einer Variantenstudie als Bestlösung festgelegt.	
	220/ 14.3	Fussgängerverein Zürich, Zürich	Übr	FLAMA	A1	Tempo 30 für Albisriederplatz und nähere Umgebung realisieren		x				Das beantragte Temporegime entspricht nicht der Funktion der Hauptachsen am Albisriederplatz. Auf den Quartierstrassen ist Tempo 30 bereits umgesetzt.	
	220/ 14.4	Fussgängerverein Zürich, Zürich	Übr	Proj.	A6	Fussgängerspinne über Bucheggplatz dringend erhalten (hat weiterhin wichtige Funktion)			x	prüfen		Die Optimierung der oberirdischen Querungen und der Umsteigebeziehungen ist Gegenstand des Projekts. Ob die Fussgängerspinne über dem Bucheggplatz erhalten werden soll, ist zusammen mit der dafür zuständigen Stadt Zürich im weiteren Projektverlauf zu klären.	
	220/ 15.1	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Verf.	G	Planaufgabe ist zu wiederholen, wenn vollständige Grundlagen vorhanden sind				ja		Eine Mitwirkung nach Strassengesetz wird gewährleistet. Die Bevölkerung wird über die Projektfortschritte informiert.	
	220/ 15.2	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Allg.	G	Verzicht auf Rosengartentunnel		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
	220/ 15.3	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Allg.	A5	Sofortmassnahmen der Stadt Zürich umsetzen		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	
	220/ 15.4	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Tram/öV	G	Statt neue Strassen zu bauen, wäre es sinnvoller, die Feinerschliessung der Stadtbahnhöfe (in Zürich West und Zürich Nord) zu verbessern		x				Das Begehren stellt die Forderung nach Alternativen zum vorliegenden Projekt. Dies widerspricht den Zielsetzungen von Stadt und Kanton, die nur mit dem Gesamtprojekt erreicht werden können.	
	220/ 15.5	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Proj.	Div	Projekt führt zu massiven Verschlechterungen der Umsteigebeziehungen für BenutzerInnen des öV am Albisriederplatz, Bucheggplatz, Milchbuck, was nicht akzeptabel ist		x				Die heutigen Umsteigebeziehungen wurden soweit wie möglich optimiert. Für einzelne Relationen (insbesondere bzgl. Albisriederplatz) können zukünftig andere Umsteigebeziehungen vorteilhafter sein. Für die neuen Umsteigebeziehungen bietet das Projekt angemessene Lösungen.	
	220/ 15.6	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	MIV/BK	G	MIV-Nachfragezahlen beruhen auf nicht nachvollziehbaren Grundlagen. Rosengartenachse muss zum MIV-Reduktionsziel der Stadt beitragen.		x				Mit dem Betriebskonzept MIV, das dem Projekt zugrunde liegt, können die kantonalen und die städtischen Zielsetzungen im Projektperimeter erreicht werden. Der MIV soll auf die Rosengartenachse konzentriert werden, damit umliegende, städtische Strassen entlastet werden können. Eine substanzielle Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dieser Achse ist angesichts ihrer Bedeutung nicht realistisch. Dementsprechend würde eine Minderung der Kapazität in Staubildung und Ausweichverkehr in den Quartieren resultieren.	
	220/ 15.7	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Allg.	A5	Sofortige Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 als Lärmsanierungsmassnahme.		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	
	220/ 15.8	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	Proj.	G	Eventualiter: Vollständige Auflistung aller Investitions- und Betriebsfolgekosten der mit dem Projekt verknüpften Folgeprojekte		x				Folgeprojekte sind für den Betrieb des Rosengartentrams nicht notwendig, sondern nur für den vollen Ausbau des künftigen Tramnetzes. Sie bilden keine Voraussetzung für die Realisierung des vorliegenden Projekts.	
	220/ 15.9	VCS Sektion Zürich, Zürich	Verb	STE	Div	Eventualiter: Sicherung einer qualitativ hochstehenden Gebietsentwicklung und eines angemessenen Anteils preisgünstiger Wohnungen (BZO der Stadt Zürich anpassen)			x			Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
	220/ 16.1	IG Westtangente Plus, Zürich	Verb	Allg.	G	Prämisse, dass Kapazitäten für alle Verkehrsträger massiv ausgebaut werden müssen und die Verkehrsmenge des MIV auf keinen Fall reduziert werden darf, ist generell in Frage zu stellen		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	
	220/ 16.2	IG Westtangente Plus, Zürich	QV	MIV/BK	G	Neue Verkehrsführung führt zur Umverteilung der Emissionen, ohne sie zu reduzieren, sowie an verschiedenen Stellen zu markanter Zunahme (Bülach-, Hofwiesenstrasse, Breitenstrasse/Wipkingerplatz). Wesentliche Grundsätze des USG werden ignoriert.		x				In Bezug auf die Luftemissionen wurde in der Vertiefungsstudie insgesamt eine leichte Abnahme durch den Rosengartentunnel geschätzt (vgl. Zusammenfassenden Bericht von November 2015). Die Lärmmissionen werden z.T. sehr deutlich reduziert und steigen nur auf vereinzelter Strecken an. Die detaillierten Auswirkungen werden in einem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) in der Projektphase dargestellt und einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen.	
	220/ 16.3	IG Westtangente Plus, Zürich	QV	Allg.	G	Das Vorhaben der zwanghaften Verknüpfung des Rosengartentunnels mit dem Rosengartentram ist aufzugeben		x				Diese Forderung widerspricht den Zielen des Projekts im Grundsatz und ist daher abzulehnen. Eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Situation kann nur mit einer Kombination aus Tunnel und Tram erreicht werden (Vorlage 5326).	
	220/ 16.4	IG Westtangente Plus, Zürich	QV	Allg.	G	Massnahmen zur Vermeidung/Verlagerung des Verkehrs umsetzen, die den flächen- und ressourcenverschleissenden MIV reduzieren und stadtverträglichere Verkehrsarten ausbauen ohne Freihaltezonen zu schmälern und Gebäude abzubauen		x				Auf grundsätzliche Forderungen wird nicht eingetreten, weil sie den Zielen des Gesamtprojekts widersprechen. Die Prämissen des vorliegenden Gesamtprojekts (insbesondere die verkehrlichen Grundlagen) wurden unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen und fachlichen Analysen (z.B. mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell) erarbeitet und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Planungsmethoden.	12.6
	220/ 16.5	IG Westtangente Plus, Zürich	QV	Allg.	G	Sofortmassnahmen um Luft- und Lärmbelastung zu reduzieren: Tempo 30, Lastwagen-Transitverbot, Nachfahrverbot 19-7 Uhr für Lastwagen, Nachsperrung der beiden gebäudenahen Spuren, Umleiten Verkehr von und nach Stadtrandnähe/Umfahrung, Einführung Rechtsvortritt und Zebrastreifen an Kreuzungen mit Quartierstrassen, Velospuren entlang/quer zur Westtangente		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	9.12
	220/ 16.6	IG Westtangente Plus, Zürich	QV	Tram/öV	G	Durchgehende Busspuren, Verbesserung öV-Verbindungen Zürich Nord mit Zürich West mit neuen Tangentiallinien, Aufwertung und bessere Anbindung S-Bahnhof Hardbrücke		x				Das Begehren stellt die Forderung nach Alternativen zum vorliegenden Projekt. Dies widerspricht den Zielsetzungen von Stadt und Kanton, die nur mit dem Gesamtprojekt erreicht werden können.	
	220/ 17.1	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Proj.	A5	Vorlegen eines verbindlichen Terminprogramms (Umsetzung/Realisierung Rosengartentram&Rosengartentunnel), aus welchem die Richttermine hervorgehen				ja		Eine genauere Terminplanung ist erst in der nächsten Projektphase möglich, wenn die politischen Entscheide gefällt sind. Unsicherheiten bzgl. der Verfahrensdauer werden bestehen bleiben.	
	220/ 17.2	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Verf.	A5	Festen Zeitpunkt bezeichnen für Kauf- oder Enteignungsverhandlungen und (Rest)Nutzungszeitraum den Eigentümern bekanntgeben				prüfen		Der Zeitpunkt eines allfälligen Abbruchs von Liegenschaften wird im Rahmen des Projekts soweit möglich bekannt gegeben. Die geforderten Zusicherungen im Zusammenhang mit einem geplanten Ausbau der Privatliegenschaften können im aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sie nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts, sondern des Bewilligungsverfahrens der Stadt Zürich bzw. des ebenfalls angesprochenen Lärmsanierungsprojekts sind.	
	220/ 17.3	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Verf.	A5	Erbengemeinschaft informieren, wie das demnächst beabsichtigte Baugesuch für einen Anbau behandelt wird; dieser Anbau (sowie die geplanten Schallschutzmassnahmen) würden mit dem Abbruch des Hauses ebenfalls zunichte gemacht.		x				Der Zeitpunkt eines allfälligen Abbruchs von Liegenschaften wird im Rahmen des Projekts soweit möglich bekannt gegeben. Die geforderten Zusicherungen im Zusammenhang mit einem geplanten Ausbau der Privatliegenschaften können im aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sie nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts, sondern des Bewilligungsverfahrens der Stadt Zürich bzw. des ebenfalls angesprochenen Lärmsanierungsprojekts sind.	
	220/ 17.4	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Verf.	A5	Der Erbengemeinschaft bezüglich Baugesuch für den Anbau Klarheit einräumen (Bewilligungsfähigkeit)		x				Der Zeitpunkt eines allfälligen Abbruchs von Liegenschaften wird im Rahmen des Projekts soweit möglich bekannt gegeben. Die geforderten Zusicherungen im Zusammenhang mit einem geplanten Ausbau der Privatliegenschaften können im aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sie nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts, sondern des Bewilligungsverfahrens der Stadt Zürich bzw. des ebenfalls angesprochenen Lärmsanierungsprojekts sind.	

Einwender/in	Inhalt der Einwendung				Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ....	
	Laufnr.	Person/Organisation	Typ	Sachbereich	Abschnitt	Aussagen/Begehren	Kenntnisnahme	nicht berücksichtigen	Aufgabe Stadt Z.			später berücksichtigen
220/ 17.5	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Verf.	A5	Der Erbgemeinschaft eine uneingeschränkte Zustimmung bis zum Zeitpunkt von konkreten Veränderungen ermöglichen (Befreiung von der Interpretation "böswillige Wertvermehrung")		x				Der Zeitpunkt eines allfälligen Abbruchs von Liegenschaften wird im Rahmen des Projekts soweit möglich bekannt gegeben. Die geforderten Zusicherungen im Zusammenhang mit einem geplanten Ausbau der Privatliegenschaften können im aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sie nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts, sondern des Bewilligungsverfahrens der Stadt Zürich bzw. des ebenfalls angesprochenen Lärmsanierungsprojekts sind.	
220/ 17.6	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Proj.	A5	Verschieben des Tram-Trasses an der Ecke Lehenstrasse nach Norden zwecks Umgehung von einem Abbruch				prüfen		Im weiteren Projektverlauf wird abgeklärt, ob und wie das Projekt bezüglich Gebäudeabbrüchen optimiert werden kann. Ziel ist es, solche wenn möglich zu vermeiden. Die Eigentümer werden jeweils über den aktuellen Projektstand informiert.	
220/ 17.7	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Proj.	A5	Lediglich die Fahrbahn auf der Strasse absenken und Trottoir belassen				prüfen		Im weiteren Projektverlauf wird abgeklärt, ob und wie das Projekt bezüglich Gebäudeabbrüchen optimiert werden kann. Ziel ist es, solche wenn möglich zu vermeiden. Die Eigentümer werden jeweils über den aktuellen Projektstand informiert.	
220/ 17.8	Werner Langenegger, Zürich	Priv	Verf.	A5	Folgende amtsinterne Stellen informieren (TAZ, Werdmühleplatz 3) Rolf Kaspar, Roman Weber, Michael Steiner		x				Der Zeitpunkt eines allfälligen Abbruchs von Liegenschaften wird im Rahmen des Projekts soweit möglich bekannt gegeben. Die geforderten Zusicherungen im Zusammenhang mit einem geplanten Ausbau der Privatliegenschaften können im aktuellen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sie nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts, sondern des Bewilligungsverfahrens der Stadt Zürich bzw. des ebenfalls angesprochenen Lärmsanierungsprojekts sind.	
220/ 18.1	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Das vorliegende Projekt ist als Basisprojekt zu verstehen, welches eine sorgfältige Weiterentwicklung, getragen durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und einen angemessenen Einbezug der Bevölkerung bedingt		x				Kenntnisnahme	
220/ 18.2	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Verf.	G	Der Einbezug der Bevölkerung ist bei dafür geeigneten Teilprojekten mit informellen Mitwirkungsverfahren vorzusehen				prüfen		Der geeignete Einbezug der Bevölkerung in einzelnen Teilprojekten wird im Rahmen der Projektorganisation für die nächste Projektphase festgelegt.	
220/ 18.3	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Soziale Begleitmassnahmen wie z.B. Anlaufstelle für MieterInnen rechtzeitig im Prozess vorsehen			x			Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 18.4	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	GrundeigentümerInnen auf Thema der möglichen Verdrängung aufgrund vermutlich steigender Boden-/Mietpreise sensibilisieren			x			Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 18.5	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Zur Strasse zählende Anlagen/Nebenanlagen im verkehrlichen Gesamtprojekt berücksichtigen, u.a. Bepflanzungen, die bisher nicht berücksichtigt worden sind				z.T.		Im engen Projektperimeter sind Nebenanlagen und eine angemessene Bepflanzung Projektbestandteile und werden entsprechend in Abstimmung mit der Stadt Zürich geplant. Ausserhalb des Projektperimeters ist die Stadt Zürich für entsprechende Planungen zuständig.	
220/ 18.6	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Allg.	G	Massnahmen prüfen, die die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung bereits heute spürbar verbessern (z.B. oberirdische Querungen)		x				Sofortmassnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und lösen die bestehenden Probleme nicht.	
220/ 18.7	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Stadttraum ist in all seinen Funktionen zu behandeln/planen, Beziehungen zwischen einzelnen betroffenen Stadträumen klären, anzustrebende Funktionen definieren und ordnende Elemente bestimmen			x			Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren sind, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren ist. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.8	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Verkehrs-, und Oberflächenorganisation ganzheitlich über gesamten öffentlichen Raum betrachten und detaillieren				z.T.		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren sind, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren ist. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.9	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Anordnung der Querungen im Bereich öV-Knoten und im Bereich Tunnelportale besonders prüfen				ja		Die öV-Knoten werden in der weiteren Projektbearbeitung integral geplant bzgl. sämtlicher Anforderungen des öV, des Velo- und Fussverkehrs und des MIV. Das gleiche gilt für die Velorouten und die Querungen für den Langsamverkehr im Projektperimeter.	
220/ 18.10	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	Div	Zusätzliche Querungen für Fussgänger prüfen entlang Achse (Wipkingerplatz-Milchbuck) unter Berücksichtigung Tramverkehr				prüfen		Der Bedarf an zusätzlichen Querungen und der Umgang mit den bestehenden niveaufreien Querungen werden in der weiteren Projektbearbeitung geprüft. Mit dem Projekt werden grundsätzlich ausreichend oberirdische Querungen angeboten.	
220/ 18.11	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Velorouten und öV-Knoten integral und von Beginn als wichtige Projektbestandteile mitplanen				ja		Die öV-Knoten werden in der weiteren Projektbearbeitung integral geplant bzgl. sämtlicher Anforderungen des öV, des Velo- und Fussverkehrs und des MIV. Das gleiche gilt für die Velorouten und die Querungen für den Langsamverkehr im Projektperimeter.	
220/ 18.12	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Entlang der gesamten Achse sind Strassenräume gut zu gestalten (Bäume strassenbegleitend und bei Plätzen)				z.T.		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächen-gestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren ist, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren sind. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.13	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	A7	Grosszügige Allee mit breiten Trottoirs bei östlicher Bucheggstrasse (zwischen Bucheggplatz und Milchbuck)			x	prüfen		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächen-gestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren ist, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren sind. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.14	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A5	Entlang Rosengartenstrasse und westlicher Bucheggstrasse Trottoirbreite von 2m vergrössern				prüfen		Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt	
220/ 18.15	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	A5	Besonderes Augenmerk auf Hanglage und private Zugänge bei westlicher Bucheggstrasse, Stützmauern sorgfältig an Terrain anpassen und gut in Stadtraum einordnen				prüfen		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren sind, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren ist. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.16	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	A5	Kleine Quartierplätze im Bereich Kreuzungen Rosengarten-/Lehenstrasse und Buchegg-/Wehntalerstrasse bearbeiten			x	prüfen		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren sind, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren ist. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.16	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	A7	Kleine Quartierplätze im Bereich Kreuzungen Rosengarten-/Lehenstrasse und Buchegg-/Wehntalerstrasse bearbeiten			x	prüfen		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren sind, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren ist. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.17	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	A4	Auf Stadtraum abgestimmten Neubau anstelle Postgebäude am Wipkingerplatz möglich				prüfen		Das Begehren betrifft die Schnittstelle bzw. die Abgrenzung zwischen der Oberflächengestaltung, die im Rahmen des Projektes zu planen und zu realisieren sind, und den weitergehenden Gestaltungsmassnahmen, die durch die Stadt Zürich zu planen und zu finanzieren ist. Eine klare Festlegung der Schnittstellen wird in der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine angemessene §14 Strassengesetz entsprechende Gestaltung im engen Projektperimeter zum Projekt gehört, dass darüber hinaus gehende Massnahmen jedoch Aufgabe der Stadt sind.	
220/ 18.18	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A4	Sichere und attraktive Querungen von Wipkingen-Ost nach Wipkingen-West, sowie aus allen Richtungen zu den Haltestellen des öV und zum Limmtraum am Wipkingerplatz			x	prüfen		Innerhalb des Projektperimeters werden Querungen im weiteren Projektverlauf bearbeitet. Ausserhalb des Perimeters liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Die Schnittstellen werden in der weiteren Projektbearbeitung geklärt.	
220/ 18.19	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A6	Basisprojekt Bucheggplatz weiterentwickeln und Lage Notausstieg beim Bucheggplatz überprüfen, damit dieser ausserhalb bzw. im Randbereich des Platzes liegt				prüfen		Die Lage des Notausstiegs wird im Rahmen der Projektbearbeitung für den Bucheggplatz genauer geprüft und gegebenenfalls optimiert. Die städtebauliche Entwicklung des Bucheggplatzes liegt in der Zuständigkeit der Stadt (inkl. allfällige Finanzierung).	
220/ 18.20	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A6	Erwerb der Liegenschaften Hofwiesenstrasse 114/116 (im Innern des Kreisels Bucheggplatz) wichtig			x			Die Lage des Notausstiegs wird im Rahmen der Projektbearbeitung für den Bucheggplatz genauer geprüft und gegebenenfalls optimiert. Die städtebauliche Entwicklung des Bucheggplatzes liegt in der Zuständigkeit der Stadt (inkl. allfällige Finanzierung).	
220/ 18.21	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A8	Eingriffe in Irchelpark unter Berücksichtigung schützenswerter Elemente und in Absprache mit zuständiger Stelle planen				ja		Die Thematik ist bekannt und in der Vertiefungsstudie dargelegt. Die Planung wird entsprechend sorgfältig unter Einbezug der zuständigen Fachstelle erfolgen.	

Einwender/in	Person/Organisation	Typ	Sachbereich		Inhalt der Einwendung	Handhabung der Einwendung					Begründung	Verweis auf Lauf-Nr. ....
			Sachbereich	Abschnitt		Kennzeichnung	nicht berücksichtigen	Aufgabe Stadt Z.	später berücksichtigen	jetzt berücksichtigen		
220/ 18.22	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	T	Lage der notwendigen Lüftungsanlagen/Notausgänge im Tunnel überprüfen (gute Gestaltung und Einordnung)				prüfen		Optimierungen der Anordnung und Ausgestaltung der genannten Anlagen sind Gegenstand der weiteren Projektbearbeitung.	
220/ 18.23	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Bei Prüfung allfälliger Anfragen für Verdichtungen (Umzonierung, Sondernutzungsplanung) Unterstützung durch Kanton erwünscht	x					Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 18.24	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	Div	Buslinien und deren Infrastrukturen in den Plänen noch nicht berücksichtigt, die dazu erforderlichen Verkehrsflächen/Haltestellenräume einarbeiten, (insbesondere Bucheggplatz, Nordstrasse, Albisriederplatz)				ja		Die entsprechenden Infrastrukturen innerhalb des Projektperimeters werden im weiteren Projektverlauf bearbeitet.	
220/ 18.25	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A5	Strassenabschnitt Bucheggplatz bis Nordstrasse mit geeigneten Massnahmen so gestalten, dass Verkehrsmenge von 3'000 Fz/d nicht überschritten wird und kein Ausweichverkehr aus Rosengartentunnel entsteht				ja		Die aufgeführte Verkehrsmenge ist ein Projektziel und in der Gesamtstudie festgelegt. Diese Vorgabe wird mittels flankierender Massnahmen umgesetzt.	
220/ 18.26	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	Div	Rückbau der bestehenden Unter-/Überführungen überprüfen und ggf. Ersatzmassnahmen vorsehen (insbesondere Bucheggplatz)			x	prüfen		Der Bedarf an zusätzlichen Querungen und der Umgang mit den bestehenden niveaufreien Querungen werden in der weiteren Projektbearbeitung geprüft. Mit dem Projekt werden grundsätzlich ausreichend oberirdische Querungen angeboten.	
220/ 18.27	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Velo/FG	G	Routen gemäss Masterplan Velo inkl. Velostandards berücksichtigen		x				Verbindliche Grundlage für die Festlegung der Velorouten ist der regionale Richtplan Stadt Zürich. Soweit der Masterplan Velo in den regionalen Richtplan einfließt, ist er zu berücksichtigen.	
220/ 18.28	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Grün Stadt Zürich verstärkt in Projekterarbeitung einbeziehen; Spielräume im Sinne eines hochwertigen Stadtraums nutzen			x	ja		Im engen Projektperimeter sind Nebenanlagen und eine angemessene Bepflanzung Projektbestandteile und werden entsprechend in Abstimmung mit der Stadt Zürich geplant. Ausserhalb des Projektperimeters ist die Stadt Zürich für entsprechende Planungen zuständig.	
220/ 18.29	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Sozialräumliche Begleitmassnahmen vor Beginn des Grossprojekts planen/einleiten, damit gut durchmischtes Quartier und günstiger Wohnraum nicht verschwinden			x			Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 18.30	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Soziale/sozialräumliche Aspekte berücksichtigen und VertreterInnen dieser Anliegen in allen weiteren Projektetappen einbeziehen			x			Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 18.31	Stadt Zürich, Zürich	Gde	STE	G	Um kantonale Beteiligung am Gebietsmanagement für die städtischen Begleitmassnahmen zur Gebietsentwicklung wird ersucht.		x	x			Die vorgesehenen Aufgaben der Gebietsentwicklung einschliesslich der sozialen und sozialräumlichen Begleitmassnahmen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich.	
220/ 18.32	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	Div	Bei neuen Stadträumen Bucheggplatz, Nordstrasse, Kreuzung Rosengarten-/ Lehenstrasse informelle Mitwirkungsverfahren durchführen. Mitarbeit seitens Kanton sowie Bereitschaft, Anliegen der Beteiligten ernsthaft zu prüfen, ist notwendig.			x	prüfen		Die Planung der Stadträume ausserhalb des engen Projektperimeters ist grundsätzlich Aufgabe der Stadt. Die Unterstützung des Kantons wird, wo zweckdienlich, im Einzelfall geprüft.	
220/ 18.33	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A4	Trotz starker räumlicher Trennwirkung der Tunnelportale am <b>Wipkingerplatz</b> und am Bucheggplatz, gute Querungsmöglichkeiten und sichere Velorouten schaffen				ja		Innerhalb des Projektperimeters werden Querungen im Projekt bearbeitet. Darüber hinaus liegen sie in der Zuständigkeit der Stadt. Die Schnittstellen werden im Projekt geklärt. Die detaillierte Ausgestaltung der Anlageelemente für den Velo- und den Fussverkehr erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung. Die eingereichten Vorschläge werden bei der Bearbeitung geprüft und – wo zweckmässig – berücksichtigt. Die Planung der Velorouten und der notwendigen Massnahmen erfolgt grundsätzlich auf der Basis des regionalen Richtplans und innerhalb des Projektperimeters.	
220/ 18.33	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A6	Trotz starker räumlicher Trennwirkung der Tunnelportale am Wipkingerplatz und am <b>Bucheggplatz</b> , gute Querungsmöglichkeiten und sichere Velorouten schaffen				ja		Die Optimierung der oberirdischen Querungen und der Umsteigebeziehungen ist Gegenstand des Projekts. Ob die Fussgängerspinne über dem Bucheggplatz erhalten werden soll, ist zusammen mit der dafür zuständigen Stadt Zürich im weiteren Projektverlauf zu klären.	
220/ 18.34	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Die bei allen Werken anfallenden Kosten im Kostenvoranschlag für das Gesamtprojekt berücksichtigen und Kostenaufteilung sowie Zusammenarbeit mit den betreffenden Werken auf vertraglicher Ebene regeln (Hinweis auf Ziff. VII.1, Vereinbarung vom 01.10.2013)	x					Massgebend ist §37 StrG. Das gesamte Projekt, also auch das Rosengartentram, untersteht im Bewilligungsverfahren dem Strassengesetz. Es ist somit folgerichtig, für alle Projektteile einheitlich das Strassengesetz anzuwenden. Dieses sieht die Übernahme der Kosten für die Werkleitungsverlegungen durch die Werke vor.	
220/ 18.35	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Für Projektierung sind alle Werke und betroffenen Dienstabteilungen der Stadt über einen noch zu bestimmenden Koordinator in der Stadtverwaltung miteinzubeziehen			x			Das Gesamtprojekt wird in enger Zusammenarbeit des Kantons mit der Stadt erarbeitet. Dies gilt auch für die Werkleitungsverlegungen. Die interne Koordination der Stadt mit ihren Werken erfolgt im Grundsatz durch die Stadt und ist in der Projektorganisation zu präzisieren. Das Spezialgesetz sieht diesen Einbezug ausdrücklich vor.	
220/ 18.36	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Schnittstellen (Plankontrollen, Genehmigungen, Fachbeurteilungen etc.) zwischen Kanton und betreffenden städtischen Werken vereinbaren				ja		Das Gesamtprojekt wird in enger Zusammenarbeit des Kantons mit der Stadt erarbeitet. Dies gilt auch für die Werkleitungsverlegungen. Die interne Koordination der Stadt mit ihren Werken erfolgt im Grundsatz durch die Stadt und ist in der Projektorganisation zu präzisieren. Das Spezialgesetz sieht diesen Einbezug ausdrücklich vor.	
220/ 18.37	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Um Werkleitungsverlegungen der Wasserversorgung in technischer/finanzieller Hinsicht in Mehrjahresplanung einfließen lassen zu können, möglichst frühzeitig mit WVZ Kontakt aufnehmen				ja		Das Gesamtprojekt wird in enger Zusammenarbeit des Kantons mit der Stadt erarbeitet. Dies gilt auch für die Werkleitungsverlegungen. Die interne Koordination der Stadt mit ihren Werken erfolgt im Grundsatz durch die Stadt und ist in der Projektorganisation zu präzisieren. Das Spezialgesetz sieht diesen Einbezug ausdrücklich vor.	
220/ 18.38	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Sämtliche Verlegungen von Abwasserkanälen durch Kanton in Zusammenarbeit mit Stadt projektieren und realisieren				ja		Das Gesamtprojekt wird in enger Zusammenarbeit des Kantons mit der Stadt erarbeitet. Dies gilt auch für die Werkleitungsverlegungen. Die interne Koordination der Stadt mit ihren Werken erfolgt im Grundsatz durch die Stadt und ist in der Projektorganisation zu präzisieren. Das Spezialgesetz sieht diesen Einbezug ausdrücklich vor.	
220/ 18.39	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A4	Massnahmen ERZ im Zusf. Ber. vom Nov. 2015 im Bereich Wipkingerplatz bis Rosengarten-/ Nordstrasse inklusiv Zufluss Röschiachstrasse sind zu detaillieren (keine Verlegungen dargestellt)				ja		Die Projektorganisation und die Schnittstellen werden unter Einbezug der städtischen Werke zu Beginn der Projektierung geklärt. Die Bearbeitung der Werkleitungsverlegungen erfolgt parallel zur Projektierung.	
220/ 18.40	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	A4	Stützpunkt für eine Maschineneinrichtung der Stadtreinigung unter der Rosengartenbrücke ist zu erhalten oder zu ersetzen				ja		Die Ersatzlösung wird in der weiteren Projektbearbeitung konkretisiert.	
220/ 18.41	Stadt Zürich, Zürich	Gde	Proj.	G	Mehraufwand der Stadtreinigung infolge Gesamtprojekt wird zu gegebener Zeit berechnet.			x			Betrieb und Unterhalt der oberirdischen Strassen erfolgen nach den bestehenden Regelungen (Unterhaltungspauschale). Betrieb und Unterhalt der Tunnelanlage erfolgen durch den Kanton.	
220/ 19.1.	Daniel Weideli, Nürensdorf	Priv	Proj.	T	Tunnel sollte von Wipkingen bis zum Nordportal des Schöneichtunnels geführt werden ohne Anschluss Bucheggplatz, um die Immissionen dort und die Gebäudeabbrüche an der Bucheggstrasse zu vermeiden. Der Hirschwiesentunnel soll für den Verkehr ab Irchel beibehalten werden.		x				Die Lage des Tunnels und seiner Portale ist das Ergebnis eines eingehenden Variantenstudiums. Der Vorschlag basiert nicht auf den effektiven Verkehrszahlen/-beziehungen und bewirkt keine weitgehende Entlastung der oberirdischen Rosengartenachse.	