

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

Teilrevision 2016

Verkehr

Rosengartentram und Rosengartentunnel

2.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend festzulegen. In schutzwürdige Ortsbilder dargelassen.

2.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne fest. Er sorgt dabei für die hausliche Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. 3.1.1).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den Baudenkmäler, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umplanungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massnahmen zur Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts Jahre Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegenwärtigen Massnahmen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen und sorgen durch entsprechende Festlegungen im Richtplan für eine gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und die Planungen mit den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie planen in Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

5396

Antrag des Regierungsrates vom
27. September 2017

Übersicht Inhalte Richtplanteilrevisionen

Richtplanteilrevision 2015

Stand des Verfahrens (im Oktober 2017):

Die Vorlage befindet sich in der kantonsrätlichen Kommissionsberatung.

Inhalt

Kapitel 1, Raumordnungskonzept:

- Pt. 1.2: Präzisierung Bevölkerungsprognose

Kapitel 2, Siedlung:

- Pt. 2.2: Planen und Bauen am Zürichseeufer
- Pt. 2.2: Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung
- Pt. 2.4: Solaranlagen auf Kultur- und Naturdenkmälern

Kapitel 3, Landschaft:

- Pt. 3.4: Gewässerrevitalisierung
- Pt. 3.5: Seerestaurant Bürkliplatz
- Pt. 3.11: Entlastungsstollen Hochwasserschutz Sihl–Zürichsee–Limmat

Kapitel 4, Verkehr:

- Pt. 4.5: Anforderungen an regionale Arbeitsplatzgebiete

Kapitel 5, Versorgung, Entsorgung:

- Pt. 5.2: Aktualisierung Grundwasserfassungen
- Pt. 5.3: Aktualisierung Materialgewinnungsgebiete
- Pt. 5.4: Streichung eines bereits bestehenden Unterwerks in Rümlang
- Pt. 5.4: Streichung von bereits realisierten Erdgastransportleitungen
- Pt. 5.4: Aktualisierung von Energiepotenzialen bei Kehrichtverbrennungsanlagen
- Pt. 5.7: Aktualisierung der Tabelle mit Karteneinträgen für Abfallanlagen

Kapitel 6, Öffentliche Bauten und Anlagen:

- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Sihlquai, Zürich
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Hochschulstandort Winterthur
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau
- Pt. 6.3: Erweiterung Kantonsschule Zürich Nord
- Pt. 6.3: Bildungszentrum für Erwachsene (BIZE), Standortfestlegung Kasernenareal
- Pt. 6.3: Eintrag Schulhaus Riesbach als Rochadeschulhaus
- Pt. 6.3: Kantonsschule Pfannenstil, Uetikon am See, Standortfestlegung Provisorium Rossweid
- Pt. 6.3: Neubau Kantonsschule Uster
- Pt. 6.3: Erweiterung und Sanierung Bildungszentrum Uster
- Pt. 6.3: Neubau Wirtschaftsschule Wetzikon
- Pt. 6.3: Neubau Berufsfachschule Winterthur
- Pt. 6.4: Erweiterung Spital Uster
- Pt. 6.4: Neubau Klinik für Rehabilitation der Höhenklinik Wald
- Pt. 6.4: Sanierung und Erweiterung Spital Wetzikon
- Pt. 6.4: Erweiterung und Standortverlagerung Integrierte Psychiatrie Winterthur–Zürcher Unterland (IPW)
- Pt. 6.5: Umbau und Erweiterung Kongresshaus Zürich; Streichung Kongresszentrum Zürich
- Pt. 6.6: Neubau Ausbildungsgebäude Polizeiliche Schiess- und Ausbildungsanlage Reppischtal
- Pt. 6.6: Erweiterung Seepolizei und Schifffahrtskontrolle Oberrieden

Richtplanteilrevision 2016**Stand des Verfahrens (im Oktober 2017):**

Die Vorlage wurde in drei Teilen am 27. September, 4. Oktober und [Datum] vom Regierungsrat an den Kantonsrat überwiesen.

Inhalt**Kapitel 2, Siedlung:**

- Pt. 2.2: Überdeckung von Autobahnen und Bahnlinien
- Pt. 2.4: Aktualisierung der Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung gemäss den Objekten im ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung)

Kapitel 3, Landschaft:

- Pt. 3.9: Aktualisierung Funktionen Landschaftsverbindungen
- Pt. 3.10: Anpassung Freihaltegebiet Gemeinde Feuerthalen (nur Karte)
- Pt. 3.11: Aktualisierung von geplanten und bestehenden Hochwasserrückhaltebecken

Kapitel 4, Verkehr:

- Pt. 4.2: Aufnahme Rosengartentunnel und Streichung Waidhaldetunnel
- Pt. 4.2: Streichung Ortsdurchfahrt Egg
- Pt. 4.3: Aufnahme Rosengartentram

Kapitel 5, Versorgung, Entsorgung:

- Pt. 5.7: Änderung Festlegung Kompostieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets
- Pt. 5.7: Aktualisierung Deponie- und Restvolumen Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz

Kapitel 6, Öffentliche Bauten und Anlagen:

- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung ETH Hönggerberg, Zürich
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Kasernenareal, Zürich
- Pt. 6.3: Standortfestlegung Kantonsschule Pfannenstil, Uetikon am See
- Pt. 6.5: Erweiterung und Erneuerung Wildnispark Zürich Langenberg, Langnau a. A.
- Pt. 6.5: Anpassung Realisierungshorizont Eishockey und Sportzentrum Zürich
- Pt. 6.6: Erweiterung äusserer Sicherheitsperimeter Justizvollzugsanstalt Pöschwies, Regensdorf

Richtplantext (Auszug)

Textergänzungen

4.2 Strassenverkehr

4.2.2 Karteneinträge

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
1a	Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf- Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterirdischem Halbanchluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasserschutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halb- anschluss Sihlhölzli als solchen bei- behalten, Abbruch Sihllochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.5.2)	kurzfristig, primär weiter zu verfolgen- des Vorhaben
1b	Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf- Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik	Ersatzvariante, falls Nr. 1a nicht realisierbar
1c	Seebeckentunnel Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse	Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opéra- Parkhaus	mittelfristig (Realisierung unabhängig von 1a und 1b)
2	Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefen- brunnen–Unterirdische Verzweigung Zürichberg	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an den Stadttunnel (Nr. 1a), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig (bis ca. 2030)
3	A52, Wehrenbachtobel- tunnel, Anschluss Zürich- Burgwies–Anschluss Waltikon	Hochleistungsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an Adlisbergtunnel (Nr. 2) bzw. Seetunnel (Nr. 1b), Abklassierung Forchstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (nach 2035)
4	Lärmsanierung Grünau, Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2016)
5	Westast Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau Westast, unterirdischer Halbanchluss Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmassnahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 1a)	kurz- bis mittelfristig
6	Rosengartentunnel Zürich Waidhaldetunnel Zürich, Toni-Knoten–Hirsch- wiesenstrasse	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel Wipkingerplatz–Bucheggplatz– Hirschwiesenstrasse mit unterirdischer- Limmatquerung; Abklassierung Rosen- garten- und Bucheggstrasse zwischen Röschbachstrasse und Bucheggplatz, Begleitmassnahmen (in Koordination mit Pt. 4.3.2 Nr. 4) zur Verhinderung von Mehrverkehr über Duttweilerbrücke; Linienführung in Prüfung	kurz- bis mittelfristig

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.2 Karteneinträge

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
3	Tram ETH Hönggerberg, Zürich	Tramerschliessung Hönggerberg	Tramverlängerung Milchbuck–Bucheggplatz–ETH Hönggerberg–Glaubtenstrasse–Oerlikon; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen	mittel- bis langfristig
4	Tramverbindung-Hardbrücke, Zürich	Tramerschliessung Zentrumsgebiet Zürich-Hard/Altstetten	Verbindung Escher-Wyss-Platz–Hardplatz	kurzfristig- (bis ca. 2017)
4	Rosengartentram	Tramtangente Zürich-Nord–Zürich-West/ Zürich-Süd	Verbindung Milchbuck–Bucheggplatz–Wipkingenplatz–Hardplatz–Albisriederplatz (in Koordination mit Pt. 4.2.2 Nr. 6)	kurz- bis mittelfristig
5	Verzweigung Hard–Altstetten, Zürich	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur (Tangentiallinie)	langfristig
6	Station Zürich-Herdern, Zürich	Veranstaltungsbahnhof	Neubau Haltestelle für Sonderzüge bei Grossveranstaltungen im Stadion Hardturm	langfristig (Trasseesicherung)
7	Station Friesenberg, Zürich	S-Bahn	Verschiebung der Haltestelle auf östliche Seite der Friesenbergstrasse	kurz- bis mittelfristig
	Binz–Triemli, Zürich		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
8	Brunau–Langnau	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
9	Riesbachtunnel, Zürich	S-Bahn	Neubau zweite Röhre und Ausbau Bahnhof Stadelhofen	mittelfristig
10	Stettbach–Zoo Zürich	Lufseilbahn	Neubau Luftseilbahn zur Erschliessung des Zoos Zürich; landschaftliche Eingliederung sicherstellen; vor Inbetriebnahme Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohnerschaft verträglich ausgestalten	kurz- bis mittelfristig
11	Erweiterung Glattalbahn	Stadtbahn	Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf (in Koordination mit Nr. 12)	mittelfristig
			Giessen–Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon (in Koordination mit Nr. 12 und abgestimmt auf Entwicklung Flugplatzareal)	mittelfristig
			Zusammenschluss Bassersdorf–Bahnhof Dietlikon (Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen)	langfristig

4.9 Grundlagen

b) Weitere Grundlagen

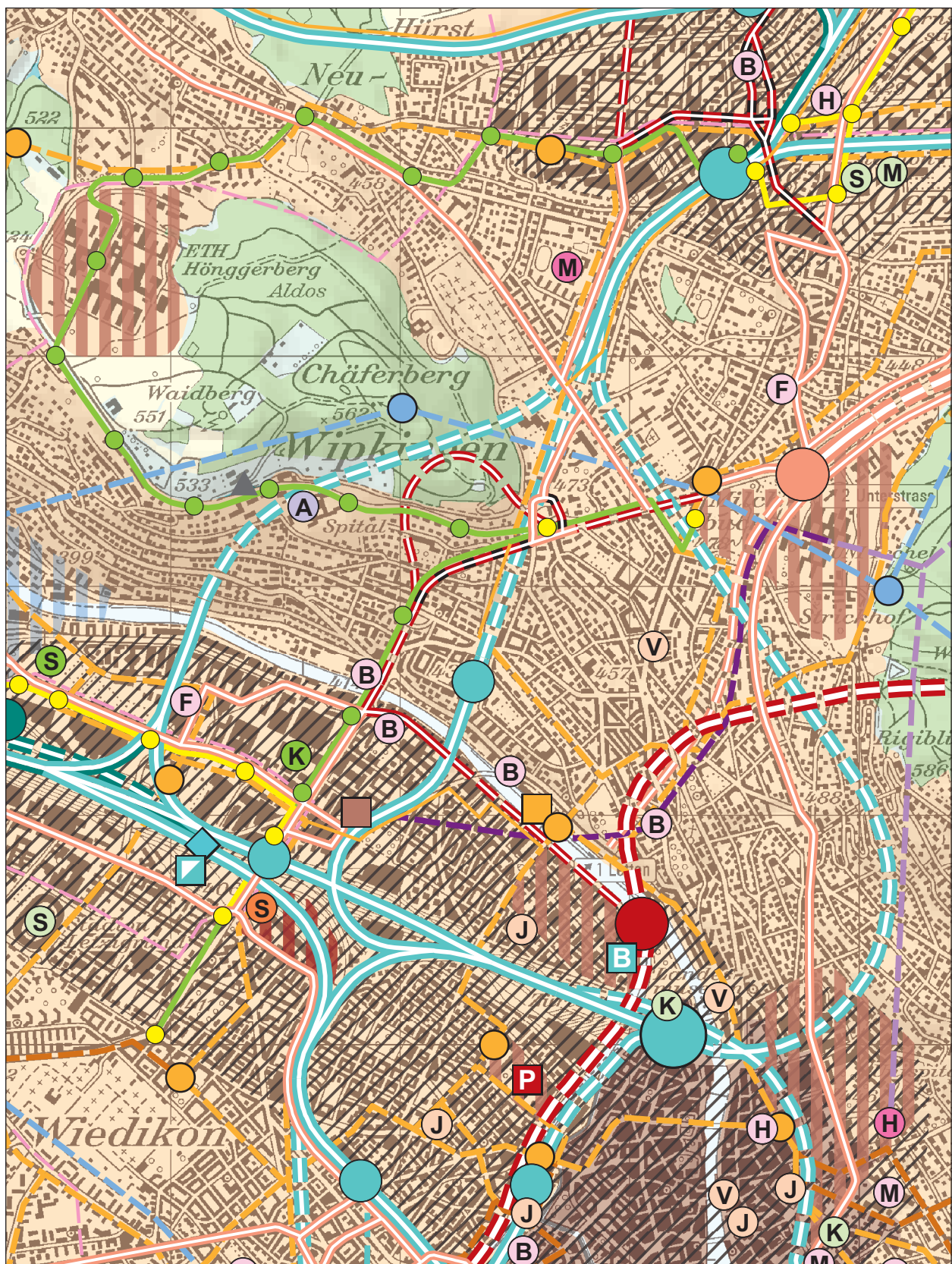
Strassenverkehr

- *Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits, Vorlage 5326, Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016, www.rrb.zh.ch*

Öffentlicher Verkehr

- *Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits, Vorlage 5326, Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016, www.rrb.zh.ch*

Richtplankarte (vergrößerter Ausschnitt)



Rosengartentram und Rosengartentunnel

Erläuterungsbericht zu den Einwendungen (Kenntnisnahme)

1 Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans

Mit Beschluss des Regierungsrates vom 21. Dezember 2016 wurden das Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz) sowie die Kreditvorlage für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel an den Kantonsrat überwiesen (Vorlage 5326).

Mit dem von Kanton und Stadt Zürich gemeinsam erarbeiteten Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel konnte eine wesentlich bessere Lösung zur Bewältigung der Verkehrsprobleme am Rosengarten gefunden werden. Das bisher im kantonalen Richtplan festgelegte Vorhaben «Waidhaldetunnel Zürich» entspricht daher nicht mehr dem aktuellen Wissensstand und ist durch die neu gefundene Lösung zu ersetzen. Mit der vorliegenden Richtplanteilrevision werden, in Abstimmung mit der Vorlage 5326, die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen.

2 Öffentliche Auflage sowie Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Am 15. November 2016 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 1108/2016). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden parallel und für alle von der Teilrevision 2016 betroffenen Kapitel des kantonalen Richtplans gleichzeitig vom 16. Dezember 2016 bis 31. März 2017 durchgeführt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gingen rund 160 Einwendungen ein, davon 110 von Behörden und 50 von Privaten und Verbänden. Insgesamt sind rund 400 – teilweise auch gleichlautende – Anträge eingegangen, davon entfallen 21 Anträge auf das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel.

Gestützt auf die während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Der nachstehende Bericht gibt Auskunft über den Umgang mit den eingegangenen Einwendungen.

3 Einwendungen zur Richtplanteilrevision Kapitel 4 Verkehr, Rosengartentram und Rosengartentunnel

1 Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel

Mehrere Einwendende begrüßen die Gesetzesvorlage und die darauf abgestimmten Richtplanfestlegungen für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel. Die von Stadt und Kanton Zürich gemeinsam erarbeitete Lösung ermögliche eine Verbesserung der Situation sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für das angrenzende Quartier. Zudem seien die Realisierungschancen des Projektes besser als bei der bisher vorgesehenen Lösung mit dem Waidhaldetunnel.

Mehrere Einwendende lehnen das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel ab und beantragen die ersatzlose Streichung des unter Pt. 4.2.2 vorgesehenen Richtplaneintrags Nr. 6 «Rosengartentunnel Zürich». Das Vorhaben würde das Quartier belasten und insgesamt nichts zur Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Stadt Zürich beitragen. Mit Tunnellösungen würden die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs nicht reduziert, sondern nur örtlich umverteilt und verewigt.

Jemand begründet die Ablehnung des Gesamtprojekts Rosengartentram und Rosengartentunnel mit dem ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis. Das Vorhaben ermögliche zwar eine Verbesserung der Lebensqualität auf ca. 600 Meter Länge von Buchegg- und Rosengartenstrasse, diesem Nutzen stünden aber zu hohe Kosten gegenüber. Das Vorhaben sei zudem mit problematischen städtebaulichen Eingriffen bei den Tunnelportalen verbunden, namentlich beim Bucheggplatz und in Wipkingen.

Die Rosengartenstrasse ist eine der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz, die mitten durch ein Wohngebiet führen. Verkehrsüberlastungen, Staus, Verzögerungen, Lärm- und Schadstoffbelastungen gehören für die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch sämtliche Verkehrsteilnehmende zum Alltag. Durch die Verkehrsachse ist ein unwirtlicher Strassenraum entstanden. Die Verbindungen zwischen den Quartierteilen sind aufgrund der Trennwirkung des Verkehrs umständlich und unattraktiv.

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

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

Die Kosten für diese Gesamtlösung mit dem Rosengartentram, dem Rosengartentunnel und den dazugehörigen flankierenden Massnahmen belaufen sich auf 1030 Mio. Franken. Davon entfällt der Grossteil auf den Strassentunnel. Dieser wiederum ist die Voraussetzung für den Bau der Infrastruktur für das Rosengartentram. Der Kanton wird sich dafür einsetzen, dass sich auch der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme an diesem Projekt finanziell beteiligt. In der Vergangenheit lagen diese Beiträge zwischen 35% und 40%.

Diese Vorlage für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel bietet eine historische Chance, dieses verkehrspolitische Provisorium nach 40 Jahren einer dauerhaften Lösung zuzuführen. Der gemeinsame und umfassende Ansatz des Kantons und der Stadt Zürich berücksichtigt die übereinstimmenden, aber auch die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen in ausgewogenem Masse. Er liefert Verbesserungen für alle Verkehrsträger, bietet grosse Chancen für die Bevölkerung und das Gewerbe und ist auch finanziell tragbar.

2 Alternative ÖV-Verbindung

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf den geplanten Rosengartentunnel. Jemand beantragt, anstelle des Gesamtprojekts Rosengartentram und Rosengartentunnel sei eine alternative ÖV-Verbindung ohne Strassentunnel zu prüfen.

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

Ein neues Tramtrasse beansprucht jedoch einen Teil der knappen Verkehrsfläche auf der Rosengartenstrasse. Ohne Ersatz in Form des Rosengartentunnels wäre es daher nicht möglich, die heutige und auch in Zukunft erforderliche Strassenkapazität am Rosengarten aufrechtzuerhalten.

Für andere, neuartige öffentliche Verkehrsmittel, wie beispielsweise eine U-Bahn, bestehen derzeit keinerlei Grundlagen. In der Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 319/2015 betreffend U-Bahn für den Grossraum Zürich wurden die Argumente, die gegen eine solche Lösung sprechen, dargelegt. Ungeachtet der fraglichen Machbarkeit und Finanzierbarkeit einer U-Bahn würde damit eine Lösung der konkreten Verkehrsprobleme am Rosengarten um viele weitere Jahre verzögert. Mit der geplanten Tramverbindung kann die Kapazität des öffentlichen Verkehrs rasch, auf wirtschaftliche Weise und auf absehbare Zeit ausreichend erhöht werden.

3 Kapazität des Rosengartentunnels

Jemand beantragt, die Kapazität des geplanten Rosengartentunnels müsse an die Anforderungen der künftigen Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung angepasst werden.

Jemand beantragt, die angestrebte Beibehaltung der Gesamtkapazität auf der Verkehrsachse der Rosengartenstrasse sei mit einem geeigneten Controlling sicherzustellen. Auf dieser Basis könnte eventuellen Auswirkungen auf die angrenzenden Regionen Limmattal und Glattal begegnet werden. Ebenso sei ein Controlling zur Beobachtung der Wirkung der flankierenden Massnahmen unabdingbar.

Gemäss Gesamtverkehrskonzept soll das künftige Verkehrswachstum überwiegend durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden. Der Umfang des motorisierten Individualverkehrs soll

demgegenüber auf heutigem Niveau gehalten werden. Ohnehin ist das übrige städtische Strassennetz (z.B. Hohlstrasse, Seebahnstrasse oder der Bereich Albisriederplatz) bereits ausgelastet und könnte eine grössere Verkehrsmenge auf der Rosengartenachse nicht abnehmen. Mit dem geplanten Ausbau der Nordumfahrung Zürich kann jedoch (in begrenztem Umfang) ein Teil des heute die Stadt querenden Durchgangsverkehrs auf die Autobahn verlagert werden.

Ein Monitoring für das MIV-Betriebskonzept, mit dem die Verkehrsmengen und ihre Auswirkungen überwacht werden, ist vorgesehen und wurde zwischen Kanton und Stadt Zürich bereits schriftlich vereinbart.

4 Städtebauliche Einordnung der Tunnelportale

Mehrere Einwendende beantragen eine sorgfältige städtebauliche Einbettung der neuen Infrastrukturen. Jemand beantragt, die städtebauliche Einordnung der Portale sei mit einer entsprechenden Studie zu klären, bevor weitere Planungsschritte unternommen werden. Jemand weist darauf hin, dass sowohl der Rosengartentunnel wie das Rosengartentram in Konflikt mit dem Ortsbild von nationaler Bedeutung «Stadt Zürich» gemäss ISOS stehen könnten.

Jemand beantragt, den voraussehbaren Steigerungen der Immobilienpreise sei mit geeigneten Massnahmen zu begegnen. U.a. sollten Möglichkeiten zur Abschöpfung der Mehrwerte dieses Projektes zugunsten des Quartiers und der Quartierbevölkerung ausgelotet werden.

Die städtebauliche Einordnung der Tunnelportale wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung bearbeitet. Die sorgfältige Planung und möglichst quatierveträgliche Gestaltung des Portalbereichs Wipkingen stellt eine zentrale Aufgabe im Projekt dar und ist als solche erkannt. Die eigentliche Projektierung des Vorhabens wird an die Hand genommen, wenn das vorliegende Gesetz in Kraft getreten ist. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §§ 13 und 16 StrG sichergestellt.

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

Für einen Ausgleich der bei Privaten entstehenden Mehrwerte fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Es wäre ohnehin kaum möglich, diese Mehrwerte mit den bisherigen Minderwerten aufgrund der grossen Verkehrsbelastung aufzurechnen und einzelnen Personen bzw. Eigentümerinnen und Eigentümern zuzuordnen.

5 Realisierungshorizont der Vorhaben

Jemand beantragt, den Realisierungshorizont für das Objekt Nr. 6 «Rosengartentunnel Zürich» auf mittelfristig (statt kurz- bis mittelfristig) anzupassen. Jemand beantragt, den Realisierungshorizont für das Objekt Nr. 4 «Rosengartentram» auf mittelfristig (statt kurz- bis mittelfristig) anzupassen. Jemand beantragt, den Realisierungshorizont für das Objekt Nr. 4 «Rosengartentram» auf kurzfristig anzupassen.

Der Rosengartentunnel soll den heutigen, auf der Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse fliessenden Verkehr aufnehmen. Das Rosengartentram kann daher erst nach dem Bau des Rosengartentunnels realisiert werden. Der Baubeginn kann erfolgen, sobald die Festsetzung rechtskräftig ist. Dies hängt von allenfalls dagegen erhobenen Rechtsmitteln ab. Mit dem Bau kann demnach realistischer Weise frühestens 2024 begonnen werden. Aus heutiger Sicht könnte der Tunnel somit ab 2030 und das Tram ab 2032 in Betrieb genommen werden. Die Festlegung des angestrebten Realisierungshorizonts für die beiden Vorhaben als «kurz- bis mittelfristig» ist daher zutreffend.

6 Abklassierung auf der Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse

Jemand beantragt, der bei Realisierung des Vorhabens Rosengartentunnel abzuklassierende Abschnitt der Hauptverkehrsstrasse auf der Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse sei bis zur Röschibachstrasse (statt bis zur Nordstrasse) zu verlängern.

Mit der Realisierung der neuen Strassenverbindung durch den Rosengartentunnel wird die oberirdische Achse über Rosengarten- und Bucheggstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und kann abklassiert werden. Die im kantonalen Richtplan eingetragene Hauptverkehrsstrasse (HVS) verläuft inskünftig durch den Rosengartentunnel.

Der östliche Teil der Nordstrasse bleibt jedoch weiterhin als regionale Verbindungsstrasse (VS) klassiert. Dasselbe gilt in der Folge auch für den unteren Abschnitt der Rosengartenstrasse, ab Nordstrasse bis zum Wipkingerplatz.

Dieser Abschnitt der Rosengartenstrasse gehört somit weiterhin zum überkommunalen Strassennetz, neu allerdings als (regionale) VS und nicht mehr als (kantonale) HVS. Nur der obere Abschnitt der Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse (zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz) kann zu einer kommunalen Strasse abklassiert werden.

Der untere Abschnitt der Rosengartenstrasse ist somit im regionalen Richtplan neu als VS zu bezeichnen. Da im kantonalen Richtplan nur die HVS festzulegen sind, wurde der Eintrag in der Objektliste unter Pt. 4.2.2 antragsgemäss angepasst: Abklassierung Rosengarten- und Bucheggstrasse zwischen Röschibachstrasse und Bucheggplatz.

7 Eintrag der Hauptverkehrsstrassen in der Richtplankarte

Jemand beantragt, beim Ersatz des bisher in der Richtplankarte als geplant eingetragenen Waidhaldetunnels durch den Rosengartentunnel sei der durchgehende Eintrag der Hauptverkehrsstrasse auf der Verbindung Hardturm-, Förrlibuck-, Duttweilerstrasse beizubehalten.

Die Verbindung über Hardturm-, Förrlibuck- und Duttweilerstrasse in der Stadt Zürich stellt die Beziehung vom Sihlquai stadtauswärts in die Pfingstweidstrasse her und gehört damit zum Netz der Hauptverkehrsstrassen (HVS). Im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr 2007 wurde diese Verbindung durch den Eintrag des Waidhaldetunnels in der Richtplankarte überlagert und war in der Folge kartographisch nicht mehr vollständig abgebildet. Mit der aktuellen Teilrevision des kantonalen Richtplans wird der Waidhaldetunnel durch den Rosengartentunnel ersetzt. In der nachgeführten Richtplankarte (Entwurf für die öffentliche Auflage) war irrtümlicherweise, zusammen mit dem bisher geplanten Waidhaldetunnel, auch die durch diesen überlagerte HVS-Verbindung über Hardturm-, Förrlibuck- und Duttweilerstrasse entfernt worden. Dieser Fehler wurde antragsgemäss korrigiert, das HVS-Netz in der Stadt Zürich ist somit wieder vollständig abgebildet.

8 Konkretisierung und Umsetzung der Planungen

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) weist darauf hin, dass die Bewilligung der Tramtangente Rosengartentram voraussichtlich im Rahmen eines Verfahrens nach kantonalem Recht erfolgen wird. Zusätzlich handelt es sich um ein Ortsverkehrsangebot, das wie die anderen Tramlinien innerhalb der Stadt Zürich nicht als regionales Personenverkehrs-Angebot bestellt wird. Die Bestellung erfolgt ausschliesslich über den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Jemand beantragt, bei der weiteren Bearbeitung des Rosengartentunnels sei das Bundesamt für Strassen einzubeziehen, insbesondere für den Bereich Hardturm, wo ein möglicher Berührungspunkt mit dem Nationalstrassenperimeter bestehe.

Jemand beantragt kurzfristig wirksame Massnahmen, bis der Rosengarten für Tram und Auto umgebaut ist.

Der Knoten Hardturm-/Pfingstweidstrasse liegt ausserhalb des Perimeters der Vorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel. Sollte der Nationalstrassenperimeter dennoch betroffen sein, wird das Bundesamt für Strassen selbstverständlich in die weiteren Planungen einbezogen.

Die Situation am Rosengarten soll dauerhaft und wirksam verbessert werden. Mit dem Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel kann dieses Ziel erreicht werden. Mögliche Sofortmassnahmen zur Verbesserung der heutigen Situation an der Rosengartenstrasse (wie zusätzliche Querungen, Tempo-Reduktionen usw.) sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Sie ermöglichen ohnehin keine nachhaltige Verbesserung, stehen im Widerspruch zu den Anforderungen an diese Verkehrsachse und schaffen zum Teil neue Sicherheitsprobleme.

