

& Rosengartentram & Rosengartentunnel

Informationsveranstaltung in Wipkingen – 18.11.2019



Ein Projekt von



Stadt Zürich



Kanton Zürich

Ablauf



Bedeutung der Rosengartenachse
Überblick Projekt

Das Rosengartentram

Der Rosengartentunnel
Auswirkungen Strassenverkehr

Chancen für die Stadt
Städtebauliche Aspekte

Eckwerte Projekt
Ausblick

Fragen

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Oliver Tabbert (VBZ)

Markus Traber (Kanton Zürich,
Amt für Verkehr)

Cornelia Taiana (Stadt Zürich,
Amt für Städtebau)

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Provisorium seit 1972

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich

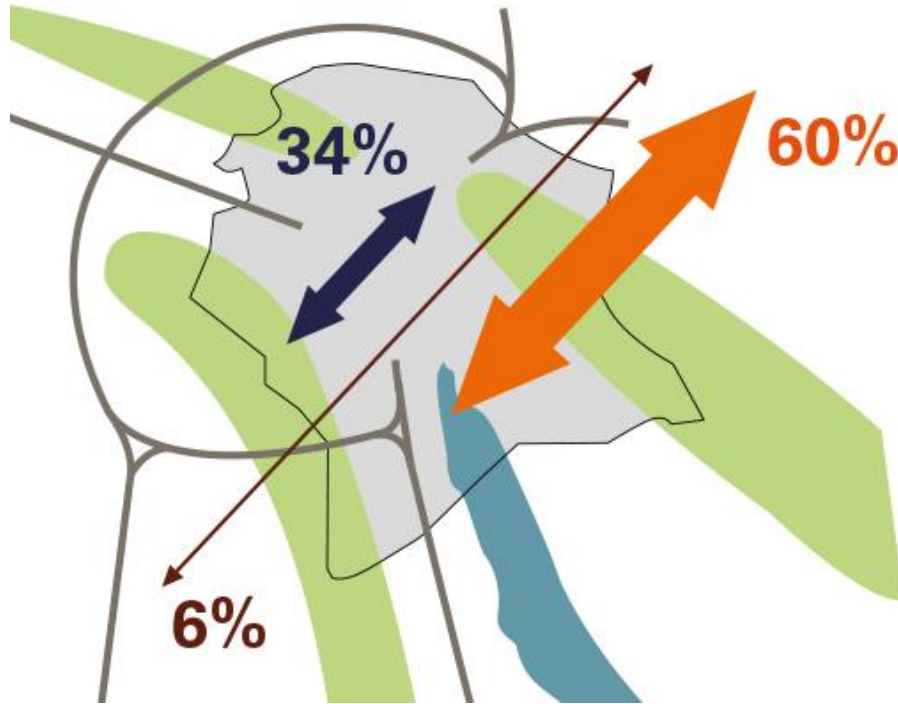


4





Heute: Keine Transitachse mehr



Verkehrs-Zusammensetzung*

- 60% Ziel-/Quellverkehr Stadt
- 34% Binnenverkehr Stadt
- 6% Durchgangsverkehr

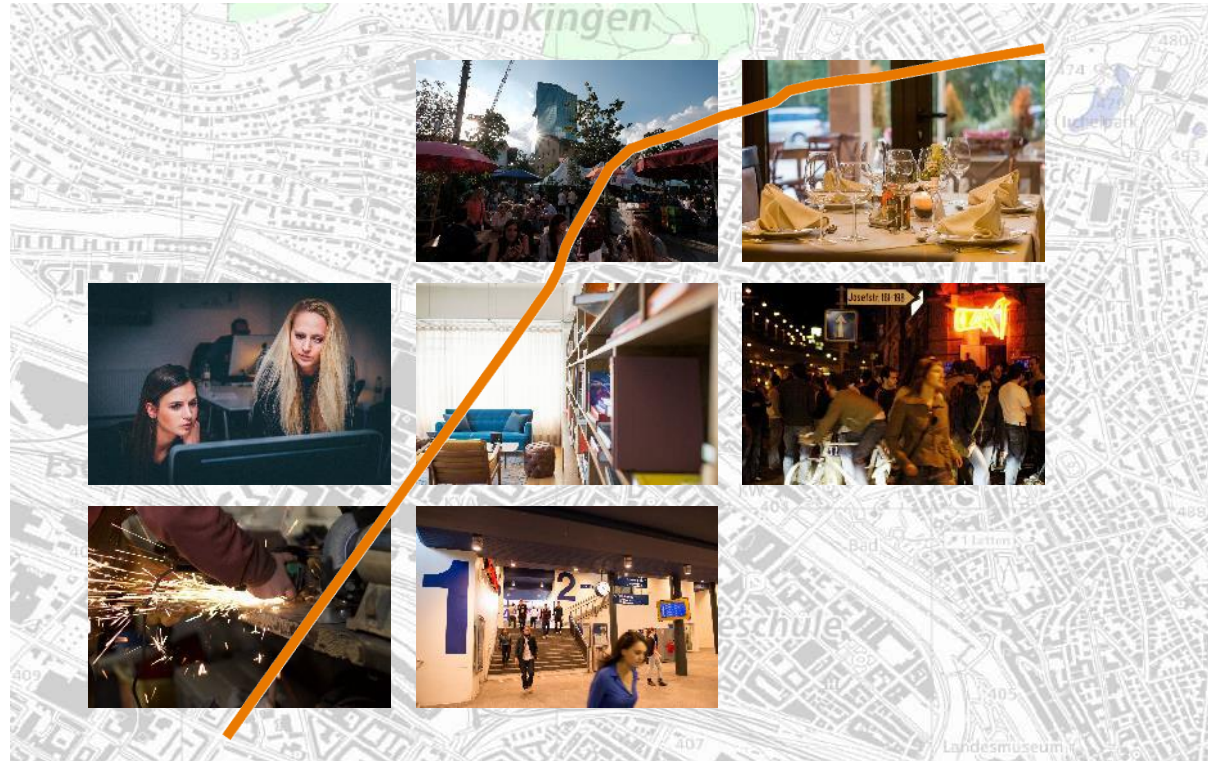
*Erhebung 2013 gemäss GVM Kanton Zürich 2011 für die Abendspitzenstunde (17:00-18:00) im Referenzzustand 2030

Rosengartenachse verbindet pulsierende Lebens- und Wirtschaftsräume

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



6

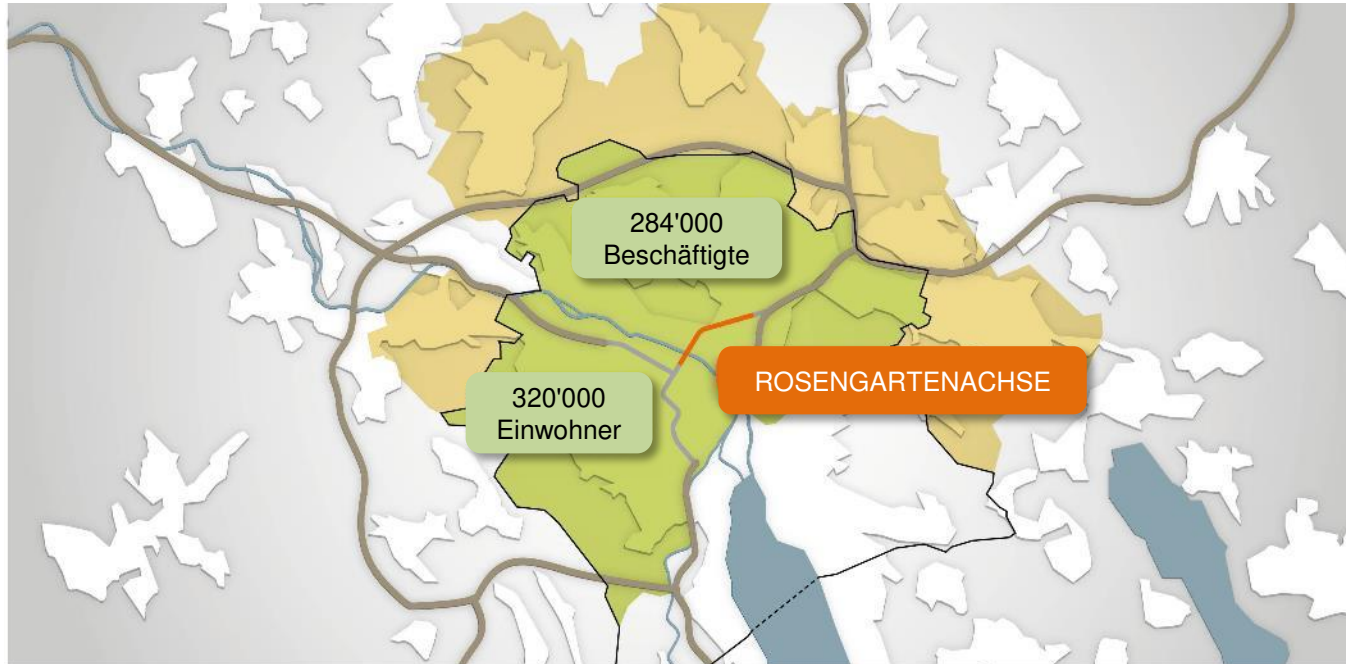


Rosengartenachse verbindet pulsierende Lebens- und Wirtschaftsräume

Rosengarten tram
& Rosengarten tunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



7



☁ Siedlungsgebiete

— Stadtgrenze

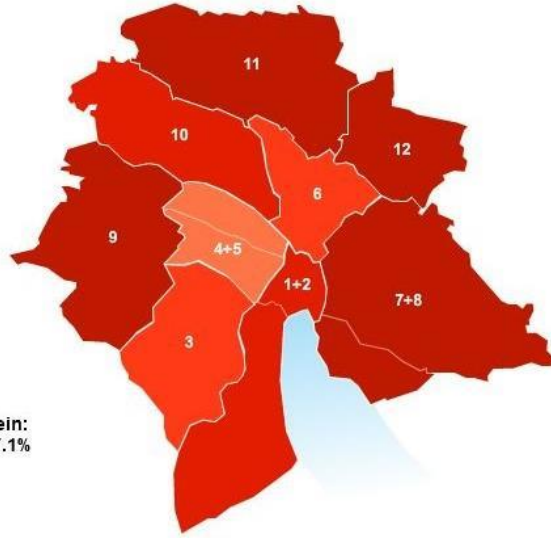
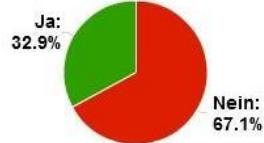
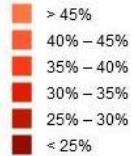
■ Näherer Einzugsbereich der Rosengartenachse

■ Gebiete mit hohem Anteil am Quell- und Zielverkehr



Volksabstimmung 2010: Stadtzürcher wollen kein Tram ohne Lösung für die Strasse

Ja-Stimmen:



Quelle: Tages-Anzeiger, 28.11.2010

Stadt Zürich

Am 28. November 2010
wird über die am 10. September 2009 beschlossene und über den 1. März 2010
bräunlich oder elektronisch (Zürich nur Stadtkreis 1 + 2) abgestimmt.

Stimm- und Wahlort:
Stimm- und Wahlort:
Stimm- und Wahlort:
Stimm- und Wahlort:

**ZÜRICH
STIMMT
AB
28.11.2010**

Vorlagen

- 1 Ausbau Münstereinfahrt Zürich, Beitrag der Stadt Zürich von maximal 20 Mio. Franken an die Kantone für die Achsbahnüberdeckung Kattensee
- 2 Bahnhof Oerlikon, Querverbindungen Ost, Erweiterung des Querverbindungs von 11,172 Mio. Franken auf 19,172 Mio. Franken auf 110 Mio. Franken
- 3 Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung
- 4 Volksinitiative «Rosengarten-Tram», Umsetzungs- und Gegenvorschlag des Gemeinderats

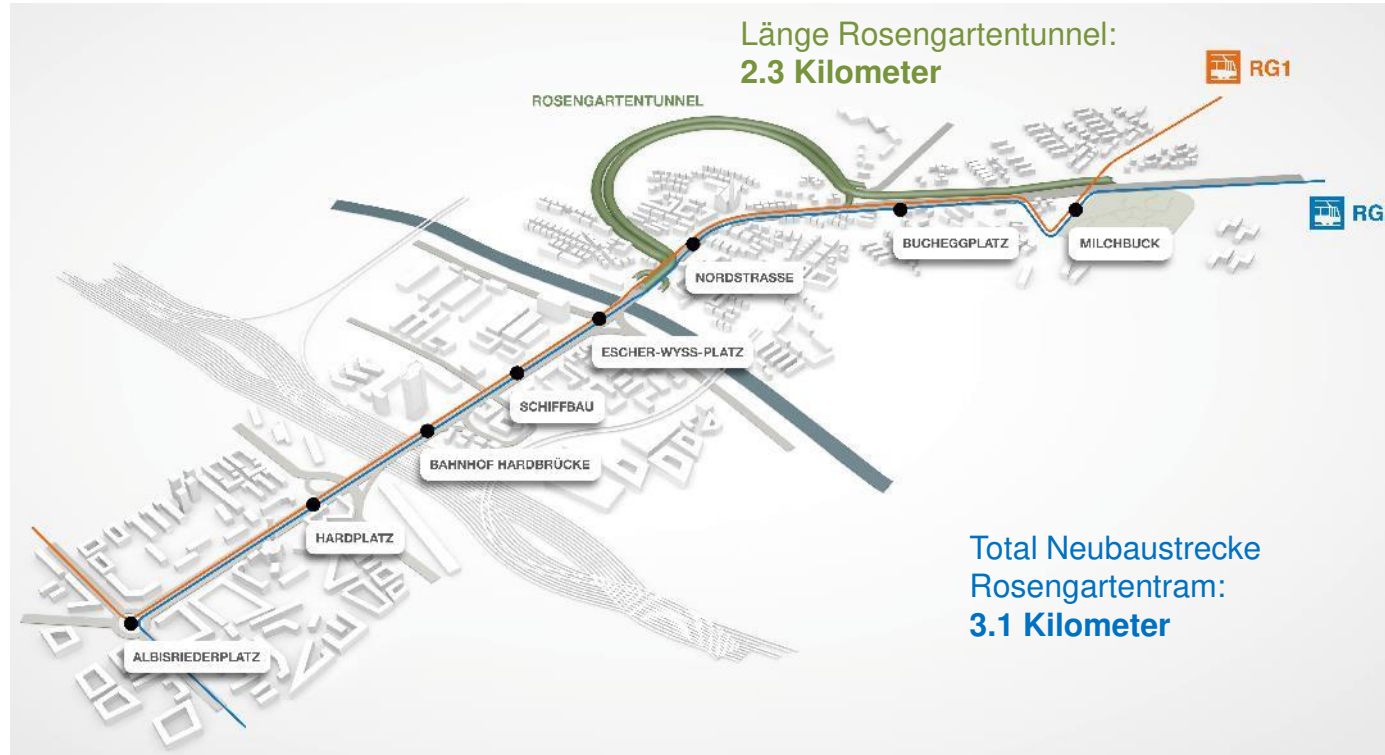
Die Details der Abstimmungen finden Sie unter:
www.stadt-zuerich.ch/wahlvorlagen

Tram und Tunnel ermöglichen eine dauerhafte Verbesserung

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



9



Stadt und Kanton Zürich verfolgen die gleichen Ziele



Leistungsfähige Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren



Flüssiger Verkehr / Staureduktion



Kapazität des öffentlichen Verkehrs erhöhen



Lebensqualität entlang der Achse wiederherstellen



Ablauf



Bedeutung der Rosengartenachse
Überblick Projekt

Das Rosengartentram

Der Rosengartentunnel
Auswirkungen Strassenverkehr

Chancen für die Stadt
Städtebauliche Aspekte

Eckwerte Projekt
Ausblick

Fragen

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Oliver Tabbert (VBZ)

Markus Traber (Kanton Zürich,
Amt für Verkehr)

Cornelia Taiana (Stadt Zürich,
Amt für Städtebau)

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Das Rosengartentram

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



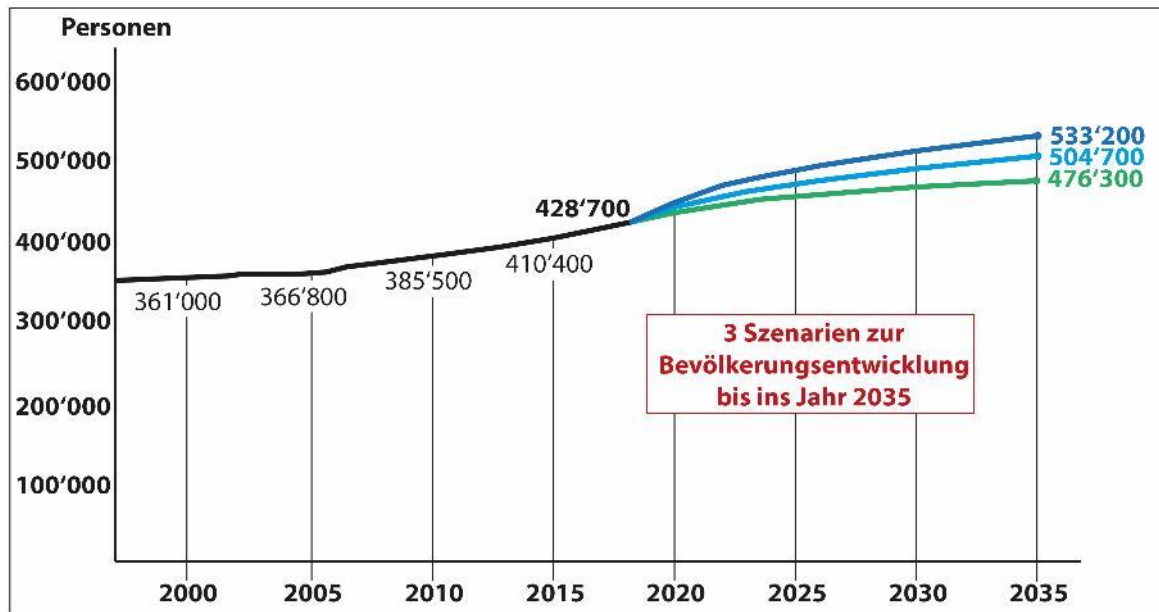
12



- Auslöser
- Verkehrliche Bedeutung, Netzentwicklung
- Geplantes Angebot
- Verknüpfungspunkte

Zürich wächst...

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



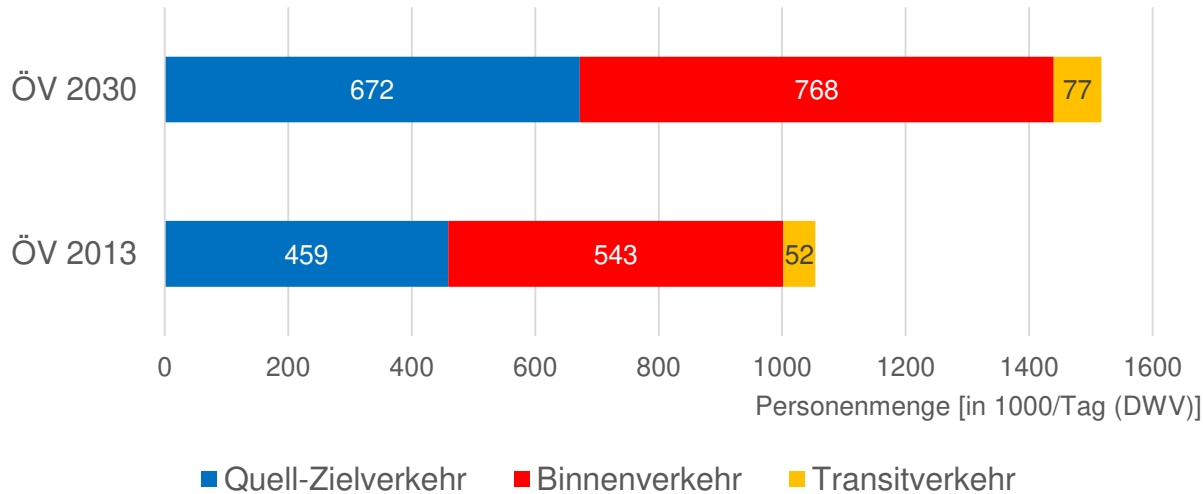
Datenbasis: Statistik Stadt Zürich (Stand 2019)





Verkehrliche Zielsetzungen Stadt Zürich

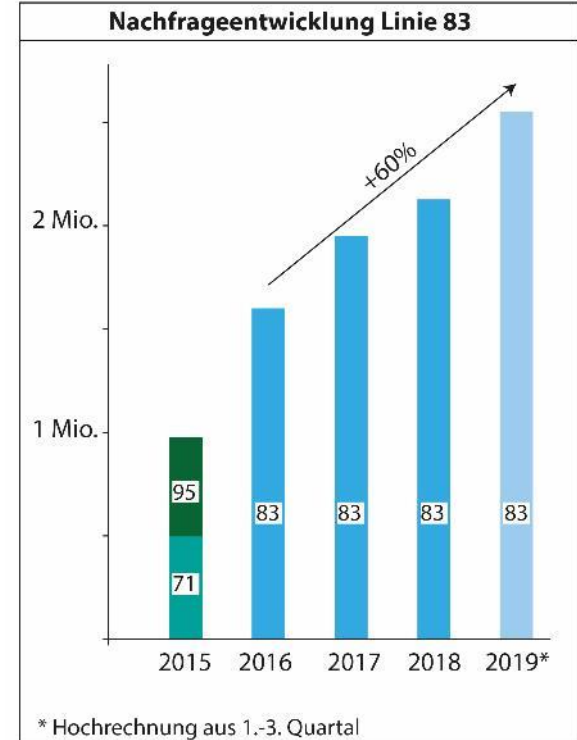
- Gesamter Verkehrszuwachs soll **vollständig** vom öV sowie Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden
- Prognostizierter Zuwachs beim öV 40-45%



Quelle: Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 3. Generation



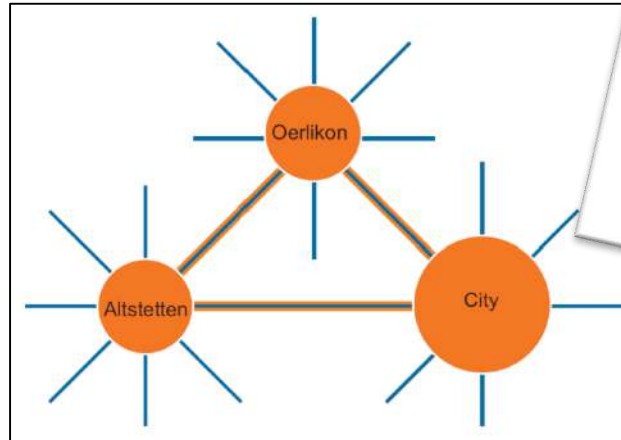
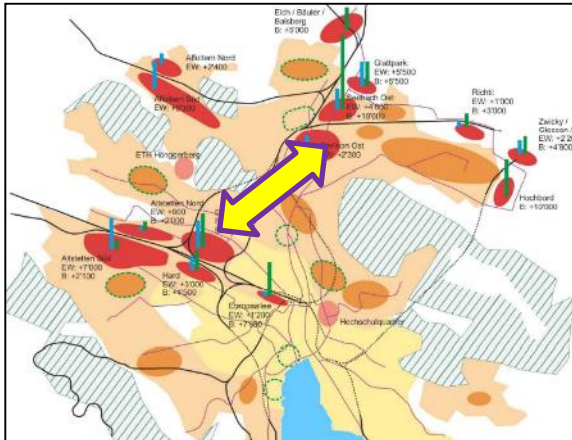
Neue Angebote beliebt, aber: Busangebot stösst an seine Grenzen





Rosengartentram als wichtiges Element der VBZ-Netzentwicklung

- Grosse Entwicklungsdynamik in Zürich-West/Limmattal und Zürich-Nord/Glattal
- Erheblicher Nachfragezuwachs auf der Tangente Milchbuck – Hardbrücke - Albisriederplatz
- Rosengartentram bietet attraktive Direktverbindungen

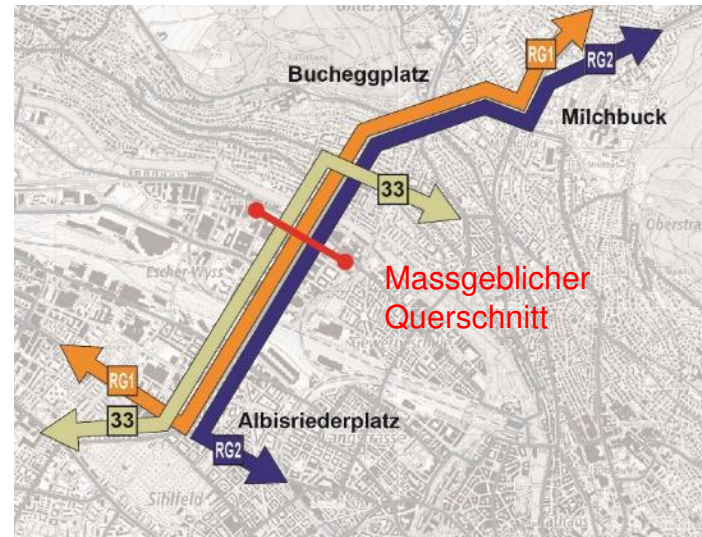


Deutliche Steigerung öV-Kapazität

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



17



Heutiges Angebot

3 Gelenkbus-Linien

Kapazität: **1'900** Personen pro Stunde
und Richtung

Mit Rosengartentram

2 Tramlinien, 1 Gelenkbus-Linie

Kapazität: **3'500** Personen pro Stunde
und Richtung

Entlastung für den öV-Knoten Hauptbahnhof

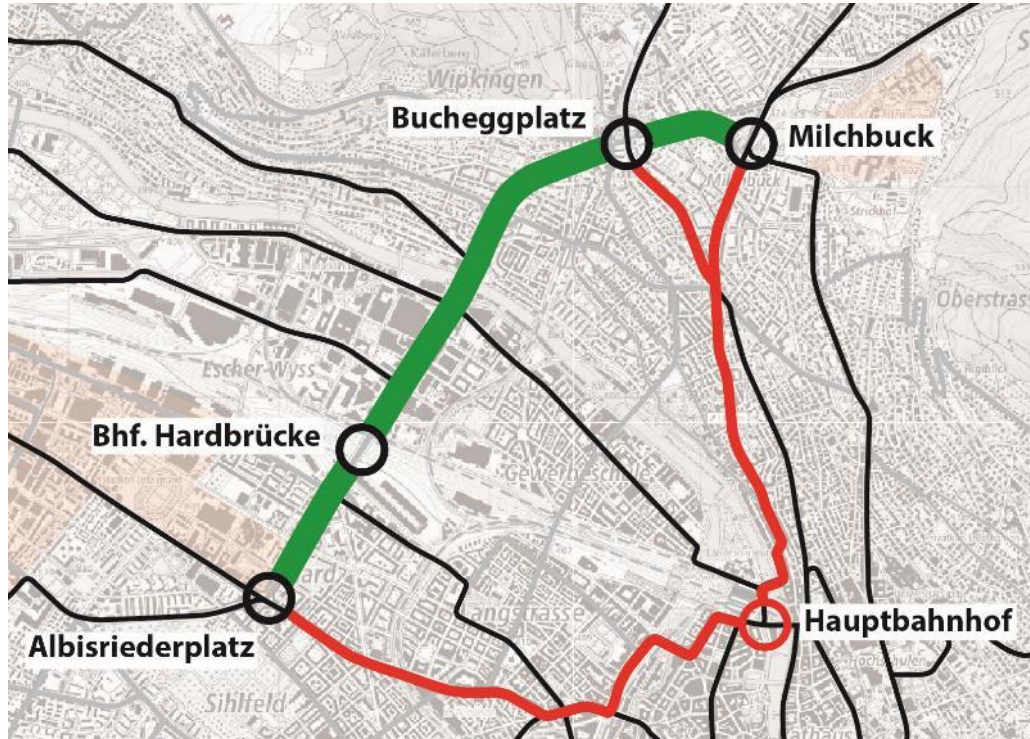
Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



18

Tramknoten HB an der
Leistungsgrenze:

- 9 Linien
- bis zu 150 Fahrten/h

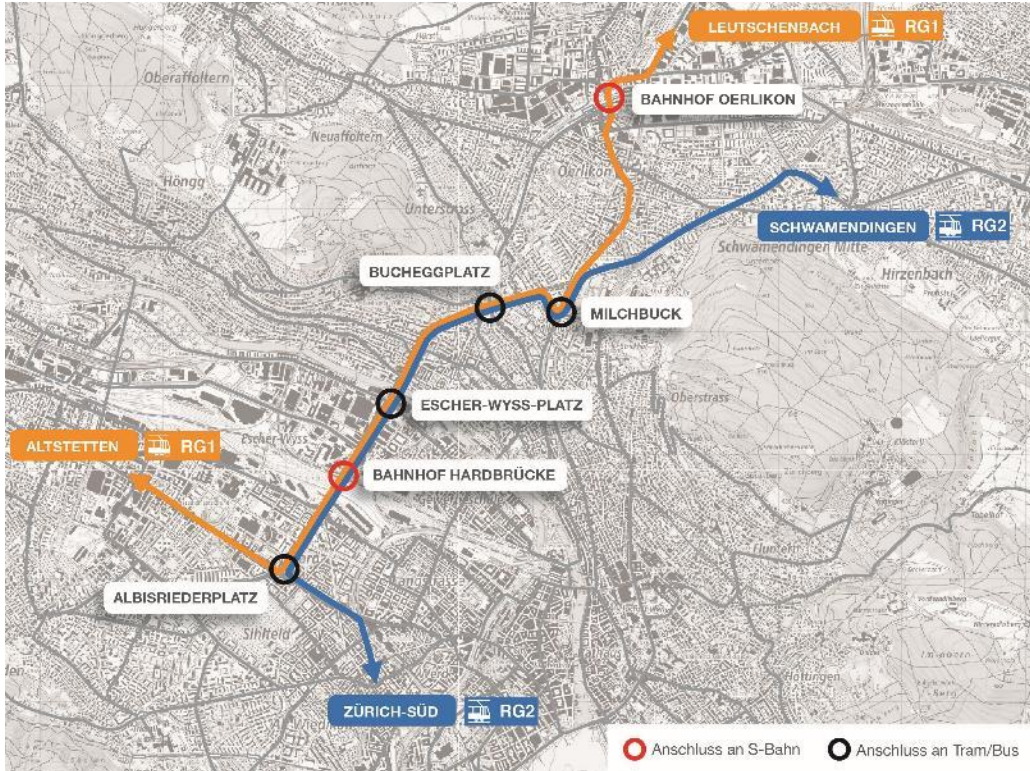


Geplantes Angebot

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



19



RG1

Leutschenbach – Milchbuck –
Albisriederplatz – Altstetten

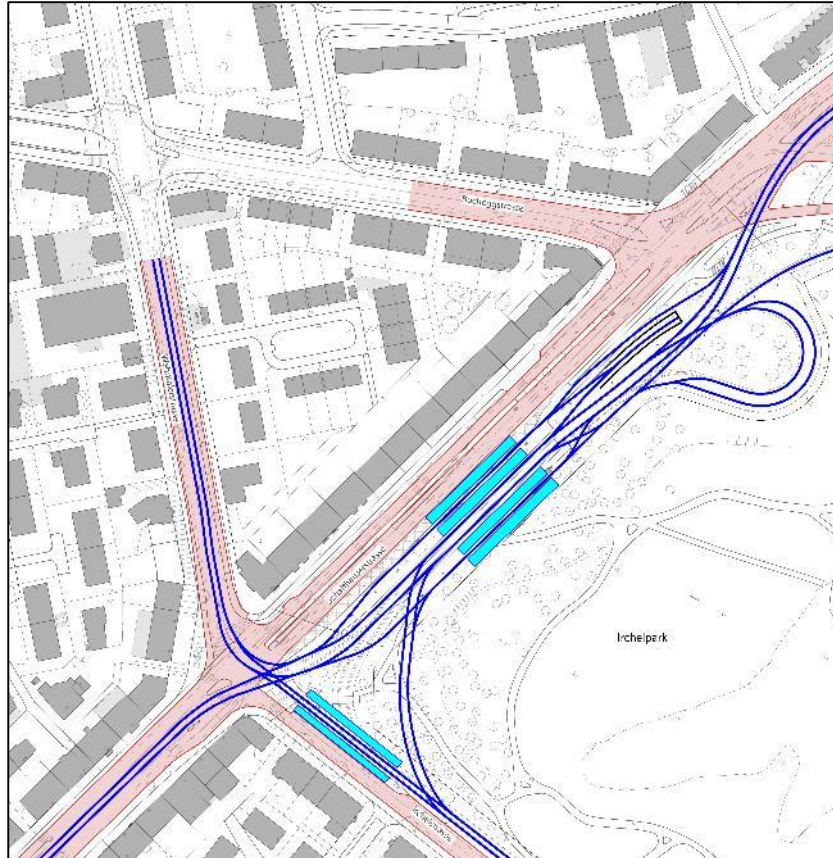
RG2

Hirzenbach – Milchbuck –
Albisriederplatz – Kalkbreite
(– Wiedikon – Zürich Süd)

9

Bucheggplatz – Milchbuck –
Bellevue – Heuried – Triemli

Planungsstand Milchbuck

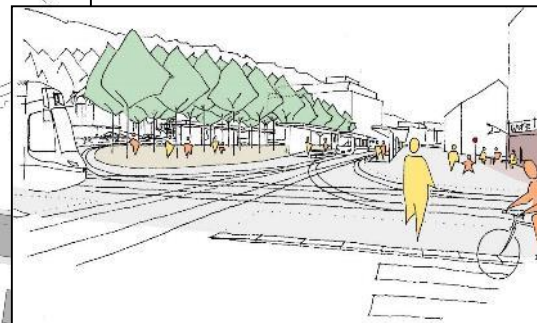
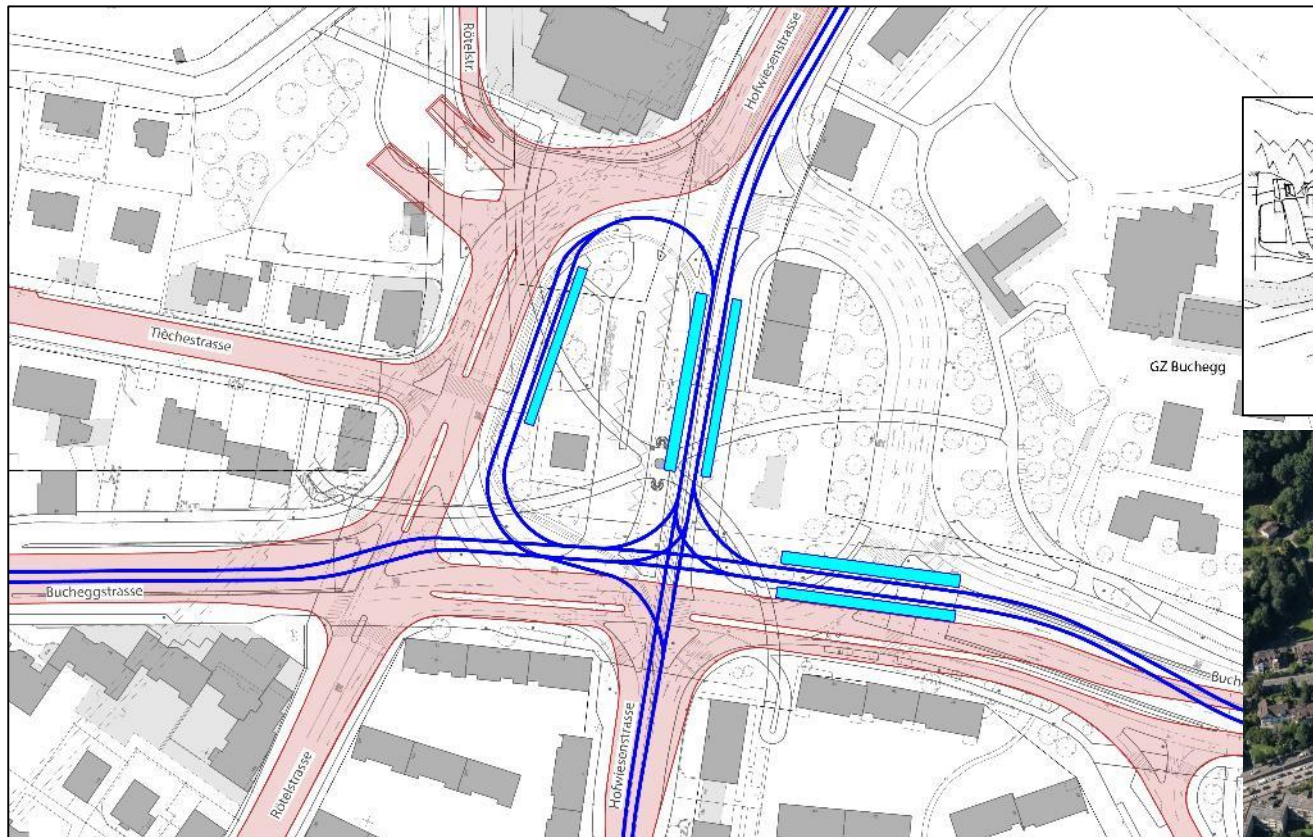


- Trams halten nebeneinander statt hintereinander
- Neue Haltestelle für Linie 9 (Irchelstrasse)



Planungsstand Bucheggplatz

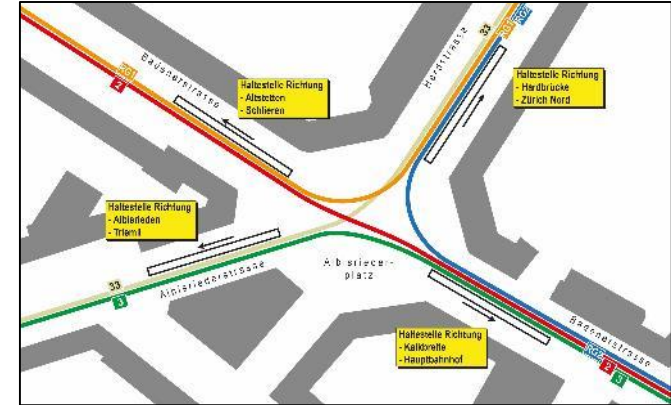
Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich





Albisriederplatz, Haltestellenanordnung

- Bestehende Anordnung der Tramhaltestelle in Platzmitte kann nicht beibehalten werden.
- Deutlicher Rückgang der Umsteigeströme durch zusätzliche Direktverbindungen.
- Haltekanten in den Knotenausfahrten ermöglichen gute Orientierung und zielreine Bedienung.

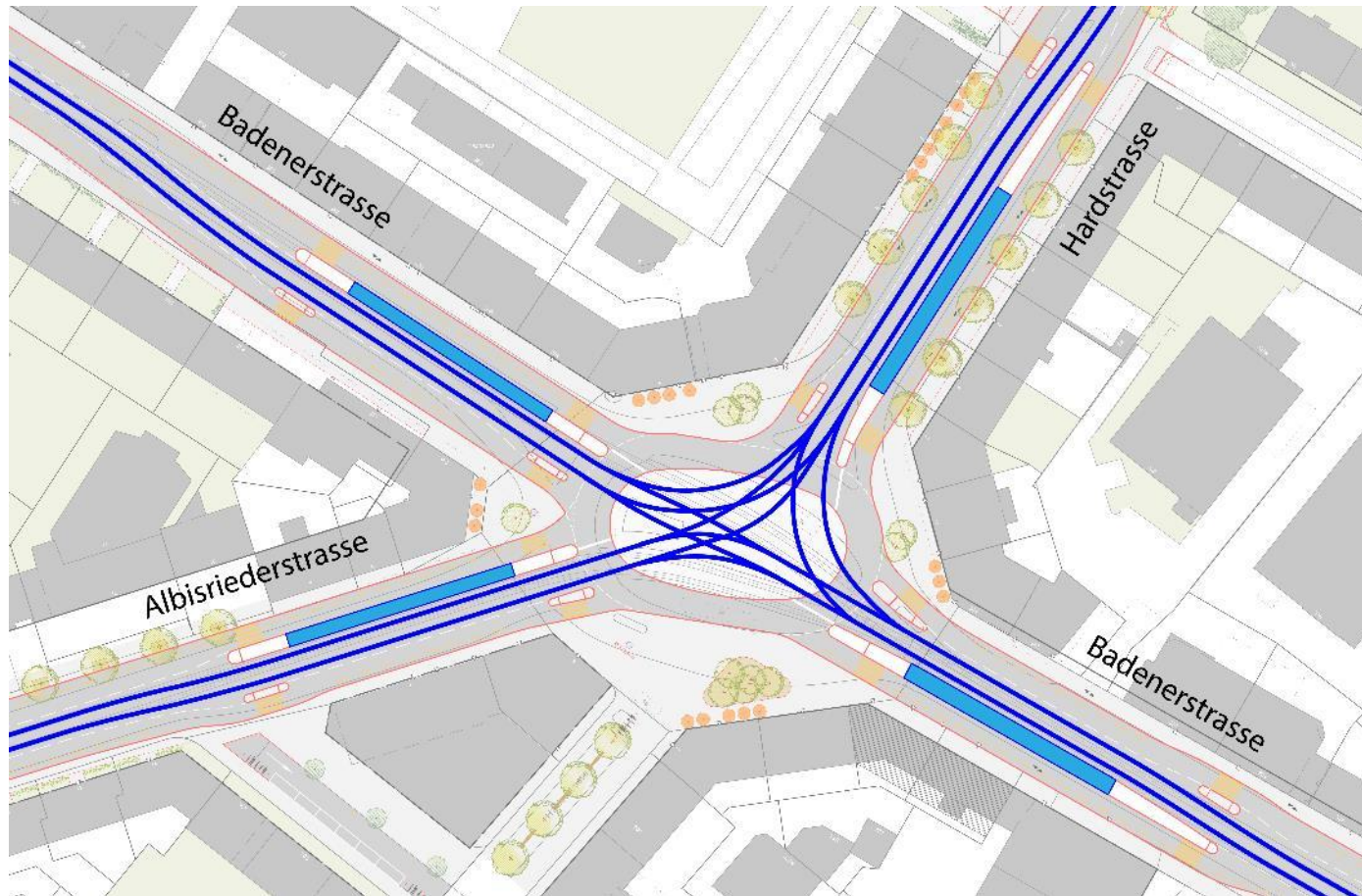


Albisriederplatz, Kreisel-Lösung

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



23



Das Rosengartentram

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich

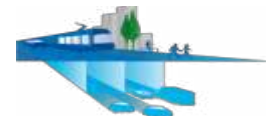


24

- ... schafft attraktive Direktverbindungen
- ... ermöglicht kurze Reisezeiten zu den Entwicklungsschwerpunkten
- ... stellt auch längerfristig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung
- ... entlastet den Tramknoten HB



Ablauf



Bedeutung der Rosengartenachse
Überblick Projekt

Das Rosengartentram

Der Rosengartentunnel
Auswirkungen Strassenverkehr

Chancen für die Stadt
Städtebauliche Aspekte

Eckwerte Projekt
Ausblick

Fragen

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Oliver Tabbert (VBZ)

Markus Traber (Kanton Zürich,
Amt für Verkehr)

Cornelia Taiana (Stadt Zürich,
Amt für Städtebau)

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Der Rosengartentunnel

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



Total Länge Rosengartentunnel :
2.3 Kilometer



Die Achse kann ihre zentrale Funktion für den Verkehr wieder erfüllen

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich

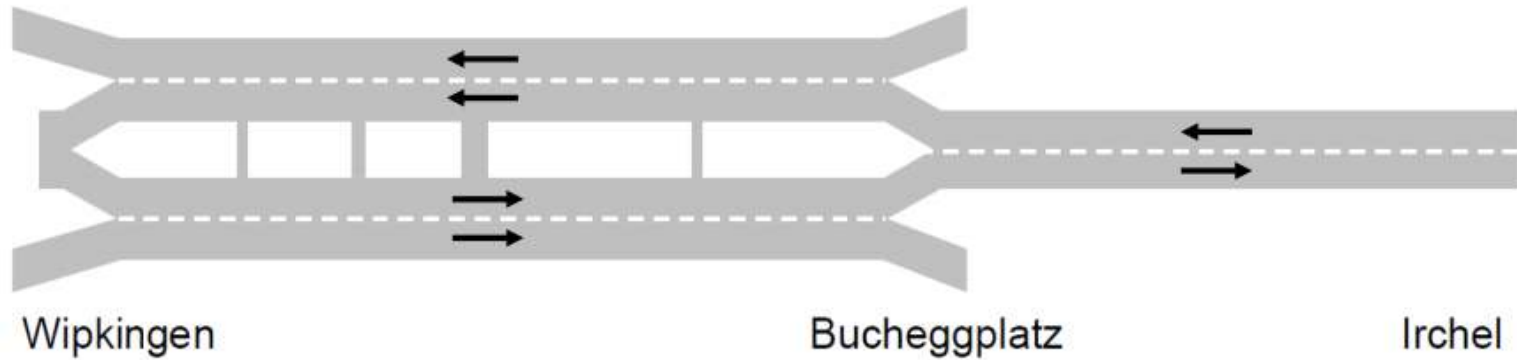


27



Funktionssystem Rosengartentunnel

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



Zusätzliche Mittelspur erhöht Sicherheit und Verfügbarkeit im Ereignisfall

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



29



(Mittelspur im Milchbuckeltunnel, Quelle: 20 Minuten)

Oberirdisch entsteht Platz für Tram, Fuss- und Veloverkehr

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



30



Massive Entlastung der Wohngebiete vom Strassenverkehr

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



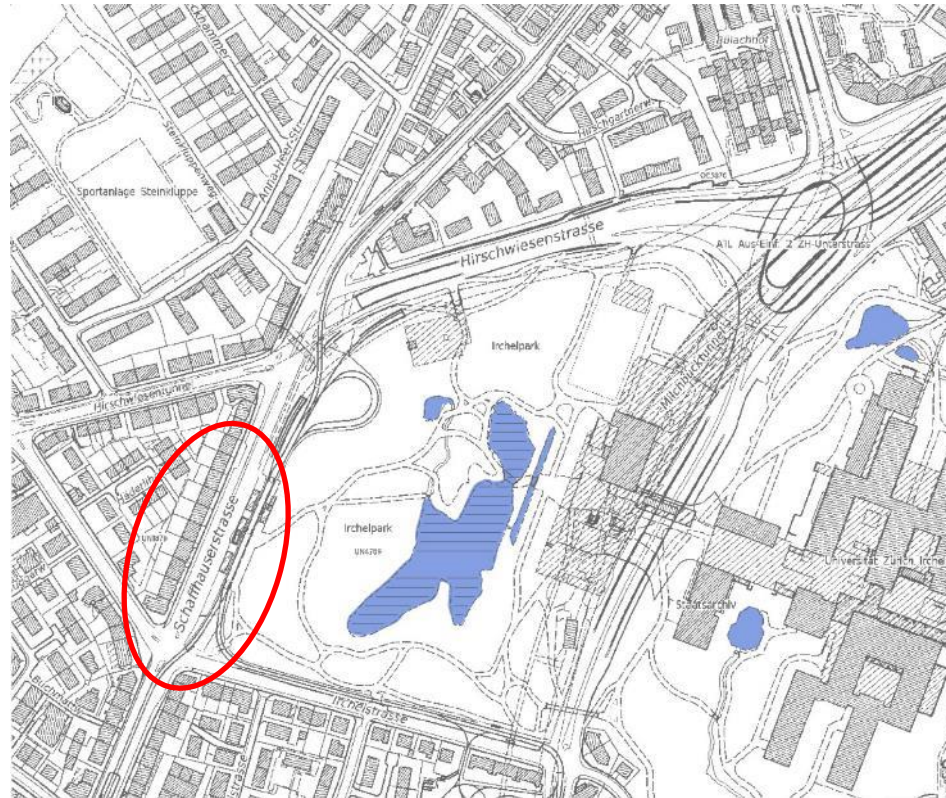
31



- Auf **1.3 Kilometern** zwischen Röschibach- und Wehntalerstrasse um **80% bis 95 %**
- Auf weiteren **2 Kilometern** im direkten Wohnumfeld um **mindestens 25%**

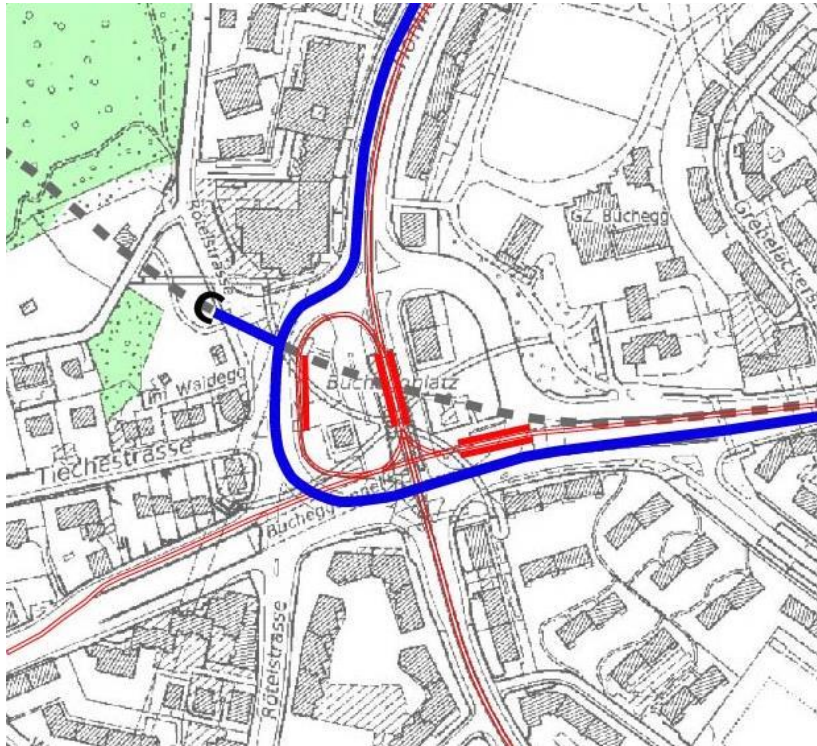
Hotspots: Milchbuck und Irchelpark




**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich





Hotspots: Bucheggplatz

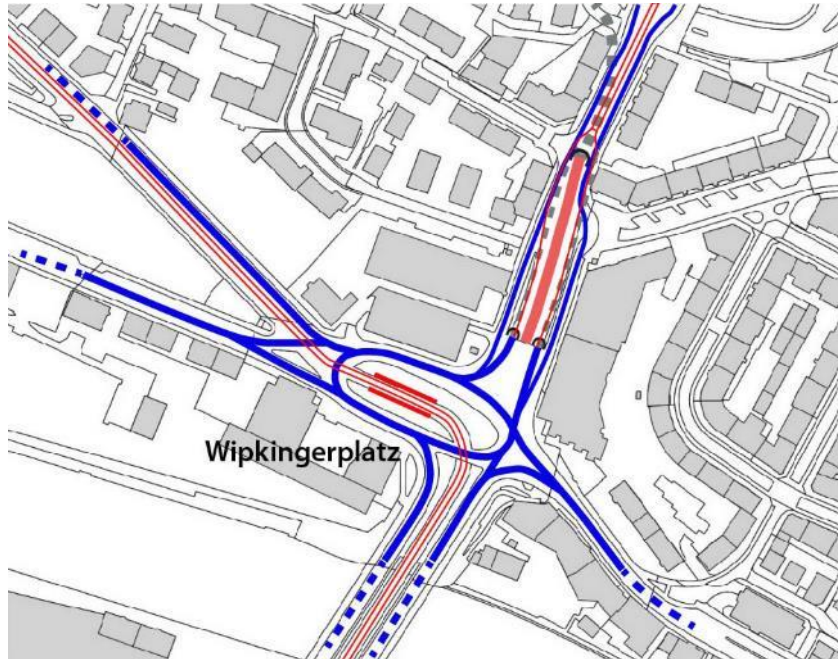


-  Neue Verkehrsführung MIV
-  Linienführung Tram
-  Rosengartentunnel




- Dank Entlastung kann sämtlicher Autoverkehr auf eine Seite des Platzes konzentriert werden.
- Bucheggplatz wird neu ohne Kreisverkehr organisiert.
- Buchegg- und Hirschwiesentunnel werden aufgefüllt.
- Rosengartentram stärkt die Funktion des Bucheggplatzes als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs.
- Es entsteht die Chance zur attraktiven Gestaltung des Bucheggplatzes.



Hotspots: Wipkingerplatz



(Verkehrsführung unterhalb Hardbrücke)

-  Neue Verkehrsführung MIV
-  Hauptzufahrtsachse Rosengartentunnel
-  Linienführung Tram

- Tunnelportal schliesst unter der Hardbrücke direkt an den Wipkingerplatz an.
- Verkehrsbeziehungen bleiben im Wesentlichen unverändert: Anstelle der Auffahrt zum Rosengarten kann direkt in den Tunnel gefahren werden.
- Wipkingerplatz an sich wird kaum durch das Projekt tangiert. Lediglich kleinere Anpassungen für die Ein- und Ausfahrten des Tunnels.
- Die neuen Anlagen werden möglichst platzsparend in das bestehende Umfeld eingefügt.

Tunnelportal in Wipkingen

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



35



Gut investiertes Geld



Kosten Kanton (ohne Abzug von Bundessubventionen)	Beträge (gerundet, in Mio. CHF)
Baukosten (inkl. 8% MWST und 2.5% Verwaltungsaufwand)	788,6
<i>davon Tunnel (inkl. Mittelspur)</i>	<i>579,5</i>
<i>davon übrige Strassenmassnahmen</i>	<i>43,9</i>
<i>davon Tram</i>	<i>165,2</i>
Projektierung, Bauleitung, Nebenkosten, bauseitige Leistungen	140,5
Landerwerb, Landbeanspruchungen, weitere Entschädigungen	86,0
= Bruttowerkkosten	1015,1
Projektreserve 10% (auf Bauwerkkosten ohne Mittelspur abz. Landerwerb)	84,9
Total	1'100*

Angestrebte Beteiligung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme: Rund 30 bis 40% an den kantonalen Kosten

* Kostengenauigkeit:
Studie Tram/Strasse +/- 20%
Studie Tunnel +/- 30%

Ablauf

Bedeutung der Rosengartenachse
Überblick Projekt

Das Rosengartentram

Der Rosengartentunnel
Auswirkungen Strassenverkehr

Chancen für die Stadt
Städtebauliche Aspekte

Eckwerte Projekt
Ausblick

Fragen

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Oliver Tabbert (VBZ)

Markus Traber (Kanton Zürich,
Amt für Verkehr)

Cornelia Taiana (Stadt Zürich,
Amt für Städtebau)

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Chancen für die Stadt Zürich

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



38



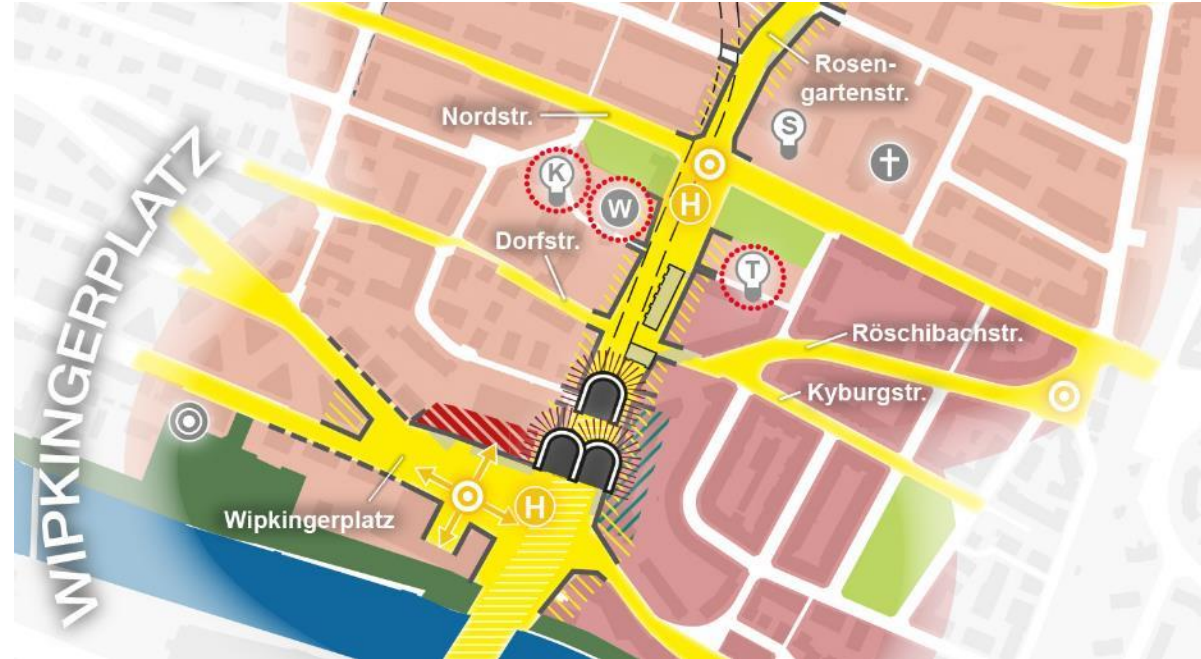
"Von der Verkehrsschneise zur
Lebensader", Potenziale und
Leitvorstellungen
Synthesebericht, 2016

Wipkingerplatz bis Nordstrasse

Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



39



- Freiraum und Schulnutzungen anstelle Rosengartenbrücke
- Vernetzung auch im Bereich Tunnelportal

Nordstrasse bis Bucheggplatz



- Belebter Strassenabschnitt
- Begrünte Plätze bei Kreuzungen



Bucheggplatz



- Aufenthaltsbereich mit Baumdach
- Angrenzende Cafès und Gewerbe
- Quartierverbindender Stadtplatz

Bucheggplatz bis Milchbuck



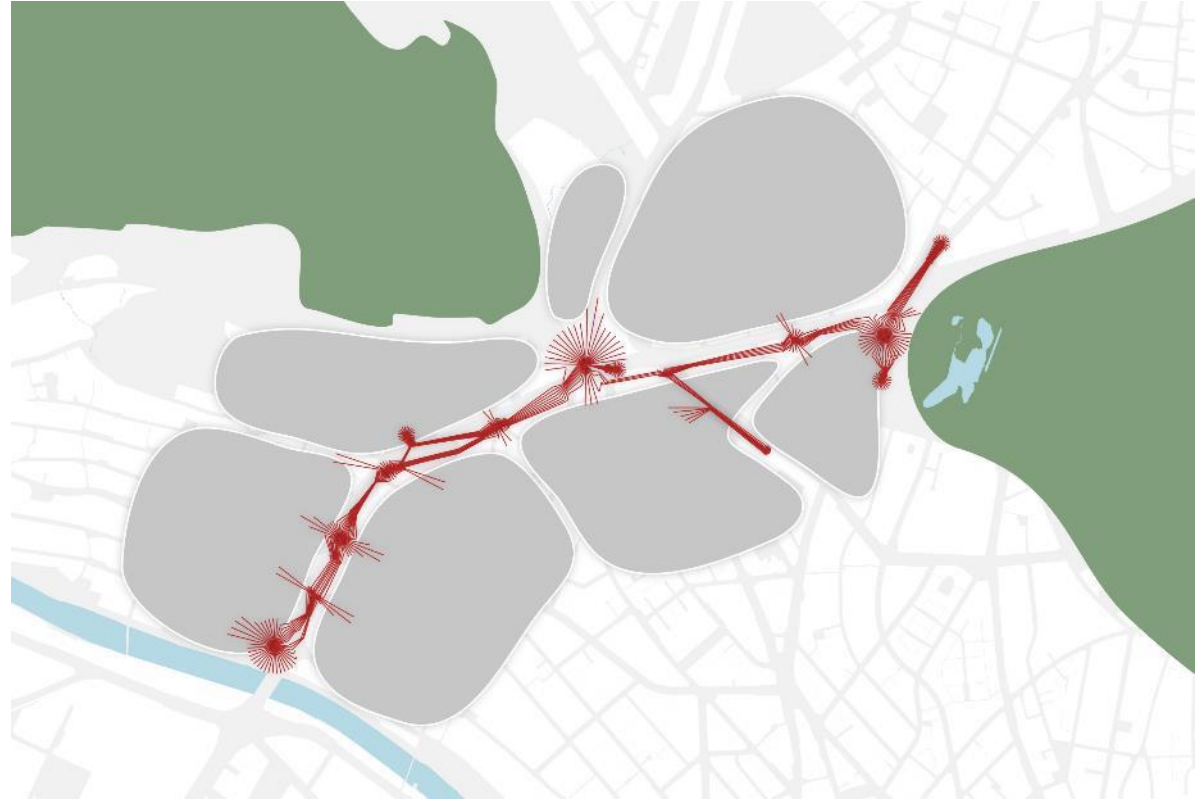
- Grosszügige Allee
- Grüne Verbindung Irchelpark mit Käferberg
- Quartierplätze bei Kreuzungen
- Höhere Bauten also mehr (preisgünstige) Wohnungen

Chancen – Umsetzung?

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



43



Ablauf

Bedeutung der Rosengartenachse
Überblick Projekt

Das Rosengartentram

Der Rosengartentunnel
Auswirkungen Strassenverkehr

Chancen für die Stadt
Städtebauliche Aspekte

Eckwerte Projekt
Ausblick

Fragen

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh

Oliver Tabbert (VBZ)

Markus Traber (Kanton Zürich,
Amt für Verkehr)

Cornelia Taiana (Stadt Zürich,
Amt für Städtebau)

Regierungspräsidentin Carmen
Walker Späh



Klar definierte Eckwerte gemäss Vorlage

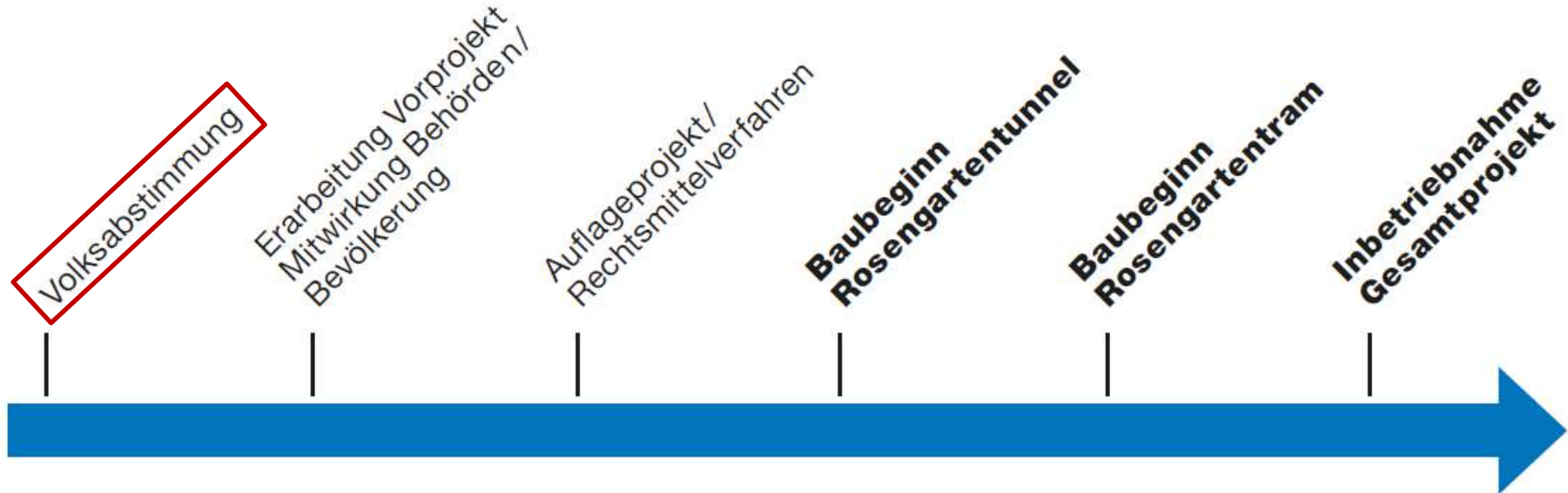
- Die Infrastruktur, namentlich die leistungsbestimmenden Knoten um den Rosengartentunnel, wird auf den heutigen Spitzenstundenverkehr von 3'900 Fz/h ausgelegt. Somit bleibt die aktuelle **Kapazität erhalten**, wird aber **nicht ausgebaut**.
- Aktuell verkehren an einem normalen, durchschnittlichen Werktag (ohne Ferien- und Feiertage) **56'000 Fahrzeuge** über die Rosengartenachse. Diese Zahl wird als Bezugsgrösse festgelegt und mit dem Gesamtprojekt nicht verändert. Künftig können **53'000 Fahrzeuge im Rosengartentunnel** und **3'000 Fahrzeuge** auf der dannzumal kommunalen oberirdischen Rosengartenstrasse (Abschnitt Nordstrasse bis Bucheggplatz) verkehren.
- Für das **Verkehrsmanagement** auf den oberirdischen Strassen ist die Stadt Zürich zuständig. Der Tunnel ist im Eigentum des Kantons und wird von diesem betrieben und gesteuert.



Klar definierte Eckwerte gemäss Vorlage

- Der Kanton und die Stadt Zürich erarbeiten gemeinsam ein umfassendes **Monitoringkonzept**. Die Verkehrsmengen werden **laufend überwacht** und periodisch in einem Bericht publiziert.
- Weist der Bericht aus, dass die Zahl von 53'000 Fahrzeugen im Tunnel und/oder von 3'000 Fahrzeugen auf der Rosengartenstrasse überschritten wird, so **arbeiten Stadt und Kanton gemeinsam Massnahmen aus** und setzen diese in ihrem Zuständigkeitsbereich um. Die Details werden in einer gemeinsamen Umsetzungsvereinbarung zwischen Kanton und Stadt geregelt.
- Die Quartiere im Umfeld der Rosengartenachse werden weiterhin mittels **flankierender Massnahmen** vor Schleichverkehr geschützt. Die heutigen Massnahmen werden von der Stadt Zürich aufgrund der neuen Verkehrsführung am Rosengarten auf ihre Wirksamkeit überprüft und bei Bedarf ergänzt.

Weiteres Vorgehen nach erfolgreicher Volksabstimmung



Ab Inkrafttreten des Gesetzes und dem entsprechenden Kredit kann im besten Fall in fünf bis sechs Jahren mit dem Bau begonnen werden.

Scheitert die Vorlage an der Urne, gibt es keinen Plan B!

**Rosengartentram
& Rosengartentunnel**
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



& Rosengartentram & Rosengartentunnel

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Ein Projekt von



Stadt Zürich



Kanton Zürich

Ihre Fragen zum Projekt?

