

& Rosengartentram & Rosengartentunnel

SVI-Veranstaltungsreihe «Mobilität in Zeiten der Dichte»

Tagesthema: «Integration neuer Traminfrastrukturen»

13. September 2018



Ein Projekt von



Stadt Zürich



Kanton Zürich



Rosengartenstrasse:

- Provisorium seit 1972 mit über 50'000 Fahrzeugen täglich (Gotthardtunnel 17'00 Fahrzeuge)
- Anwohner sind übermässigen Lärm- und Abgas-Immissionen ausgesetzt.
- Stadt ist verpflichtet, Massnahmen gegen negative Verkehrsauswirkungen zu ergreifen. (Städteinitiative)

Entwicklung Stadt Zürich:

- in den nächsten 20 Jahren wächst die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze um je 10%
- Agglomerationsprogramm will Verkehrswachstum mit dem ÖV aufnehmen (Ziel Gesamtverkehrskonzept: 50% des Wachstums auf den ÖV)

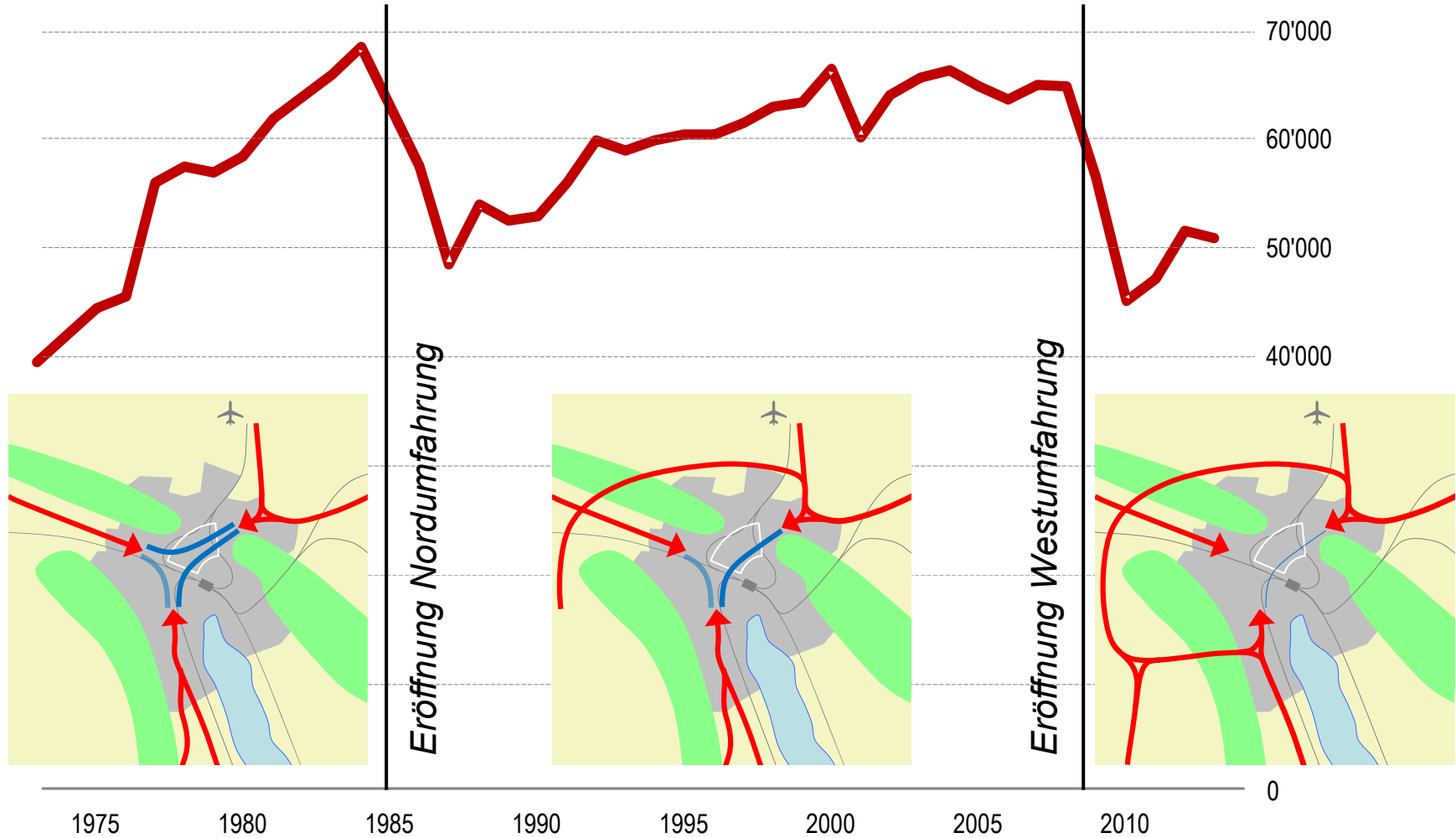
Verkehrsentwicklung

Ein Abbild des Wachstums & der Infrastrukturentwicklung

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



3



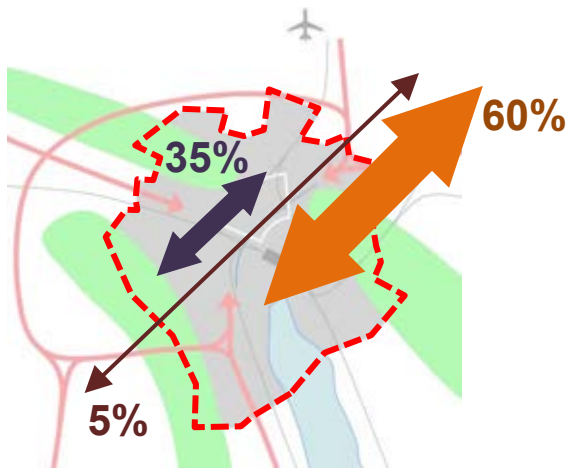
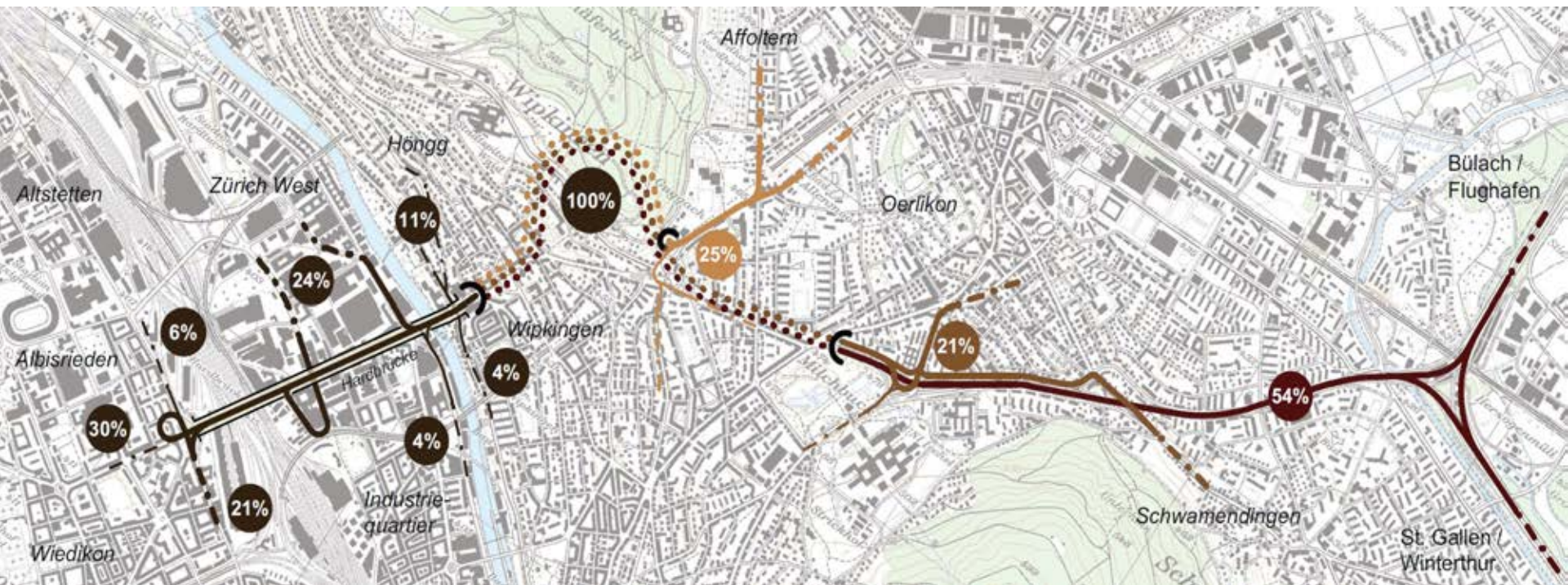
Heute keine Transitstrecke mehr

Wichtiger Verteiler der Stadt Zürich

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



4



Verkehrs-Zusammensetzung

35% Binnenverkehr Stadt

60% Ziel- / Quellverkehr Stadt
(vor allem von/nach Norden)

5% Durchgangsverkehr

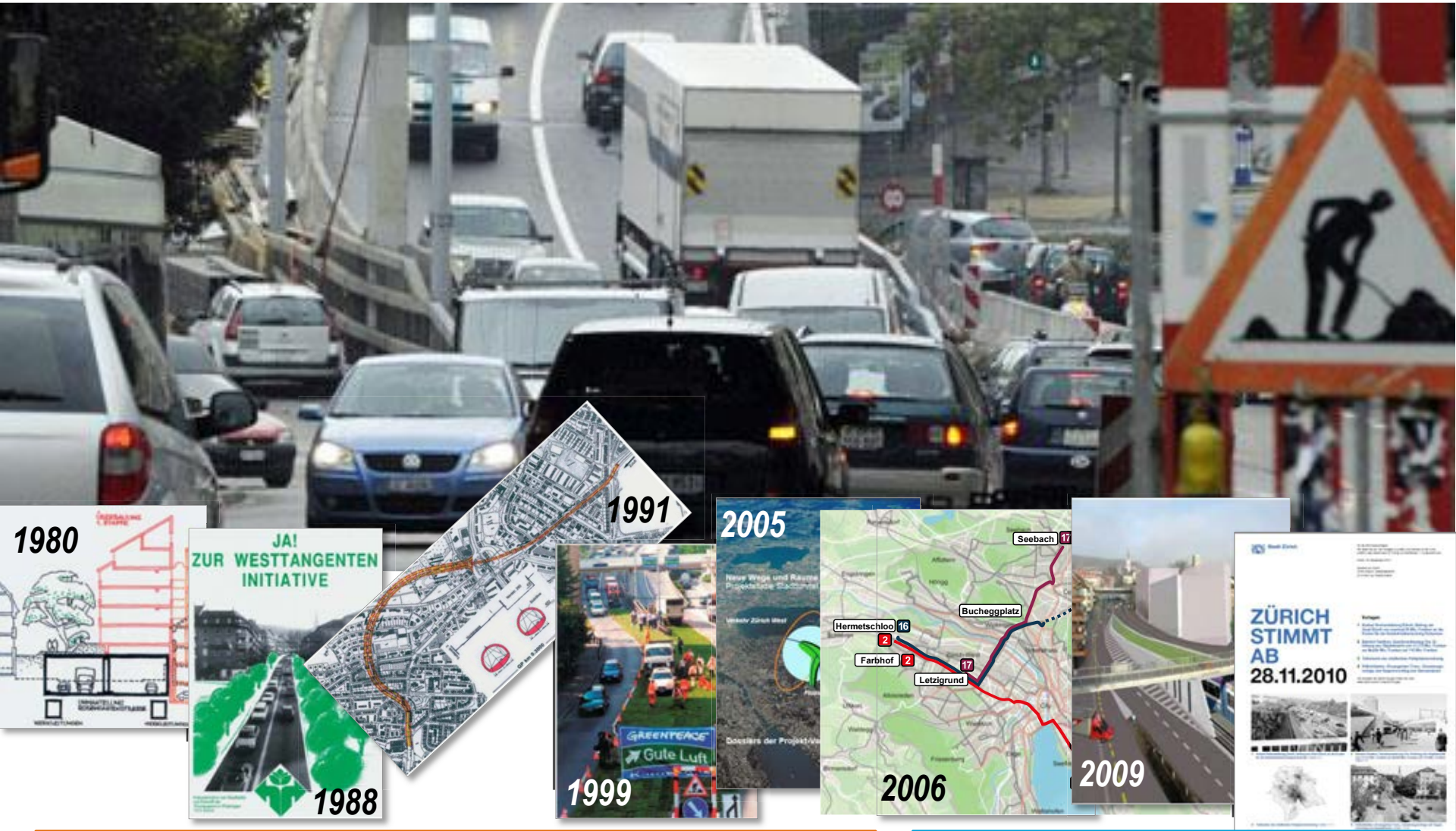
Provisorium seit 1972

es wurde schon viel geplant

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich

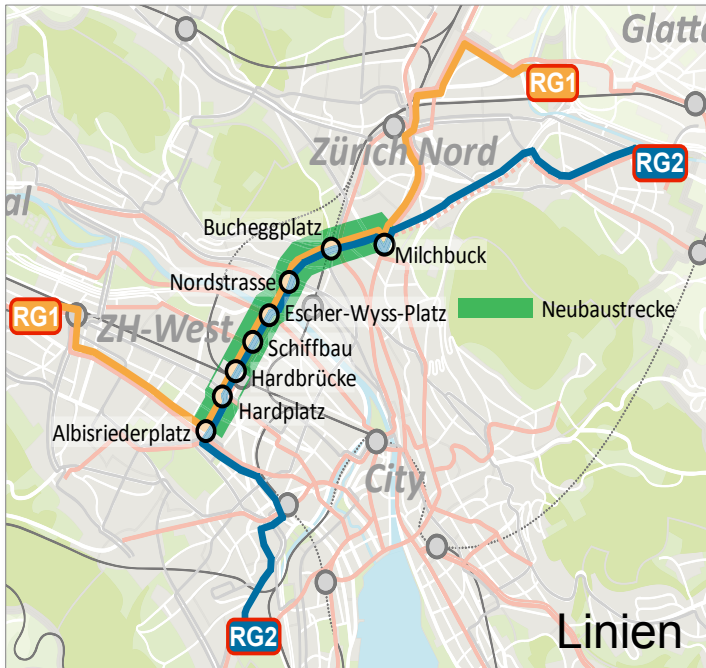


5



Fokus MIV

Fokus Tram



Zentrales Projekt

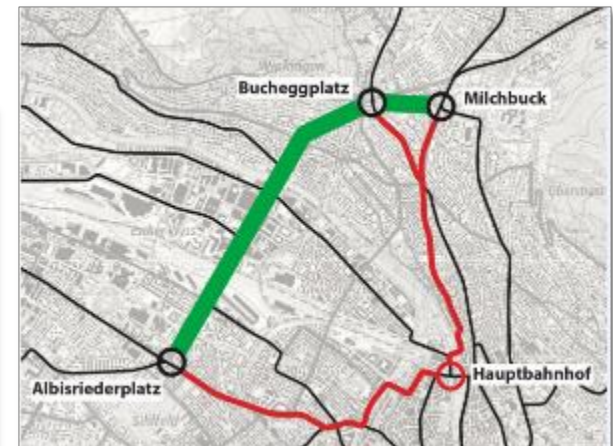
für weitere Verkehrsentwicklung:

- Rosengarten (RG) 1: Altstetten – Auzelg
- Rosengarten (RG) 2: Laubegg – Schwamendingen

Direkte Verbindung der Entwicklungsgebiete:

- Zürich-Nord
- Zürich-West / Altstetten
- Zürich-Süd

Entlastung Innenstadt





Gesamtlösung Rosengarten (öV & MIV)

Rosengarten-Tram ist gesetzt

Mögliche Massnahmen MIV-seitig:

- Ersatzmassnahmen für den **gesamten MIV** der Rosengartenstrasse
- Ersatzmassnahmen für **einen Teil des MIV** der Rosengartenstrasse
- Keine baulichen Ersatzmassnahmen für den MIV (**kein Tunnel**)

Ersatzmassnahmen: **Waidhaldetunnel mittel** und **Alternativen**

Abklärung von Machbarkeit, Auswirkungen und Grobkosten

➔ **Argumente für die politische Diskussion** zusammenstellen

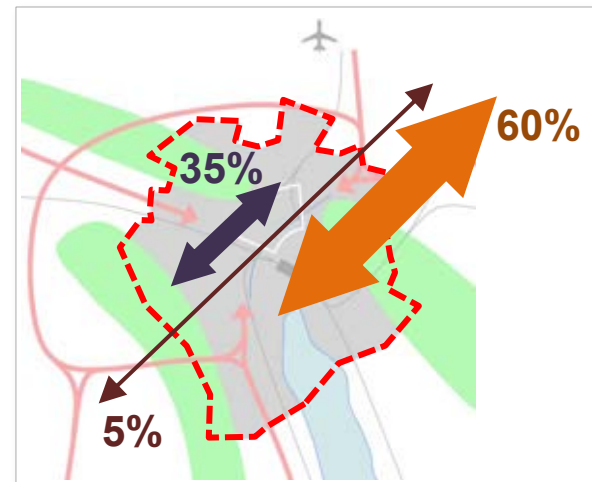
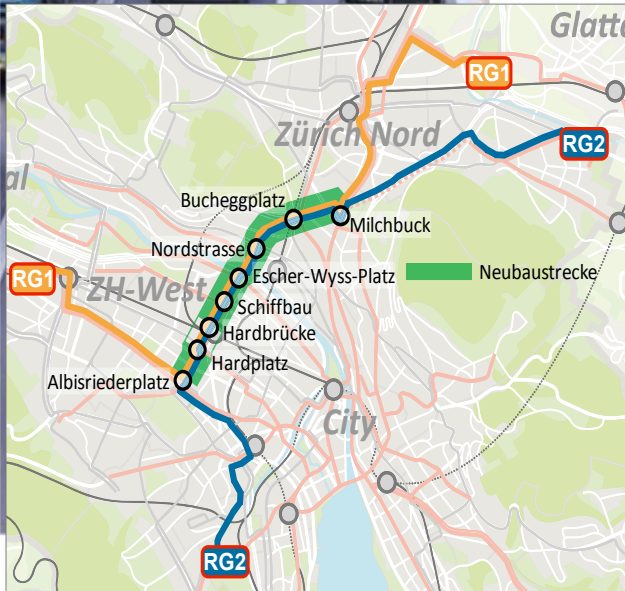
Während Bearbeitung:

KR-Motion zur Realisierung Waidhaldetunnel

Neu wird ein **Entscheid** **Bestvariante notwendig**



- Entlastung für die Rosengartenstrasse
- Einführung des Rosengartentrams
- Grundsätzliche Aufrechterhaltung der verkehrlichen Funktion MIV



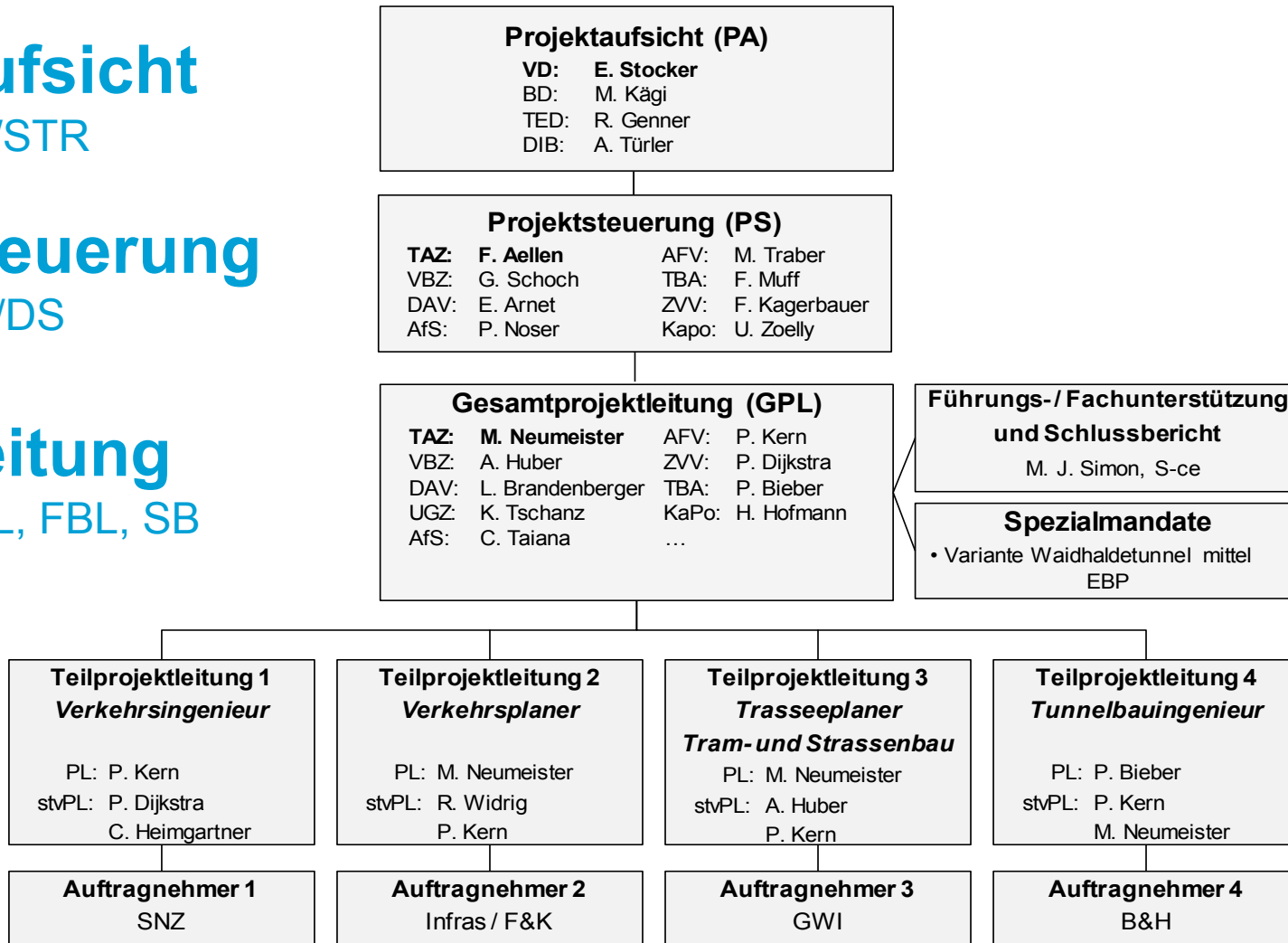
Projektorganisation



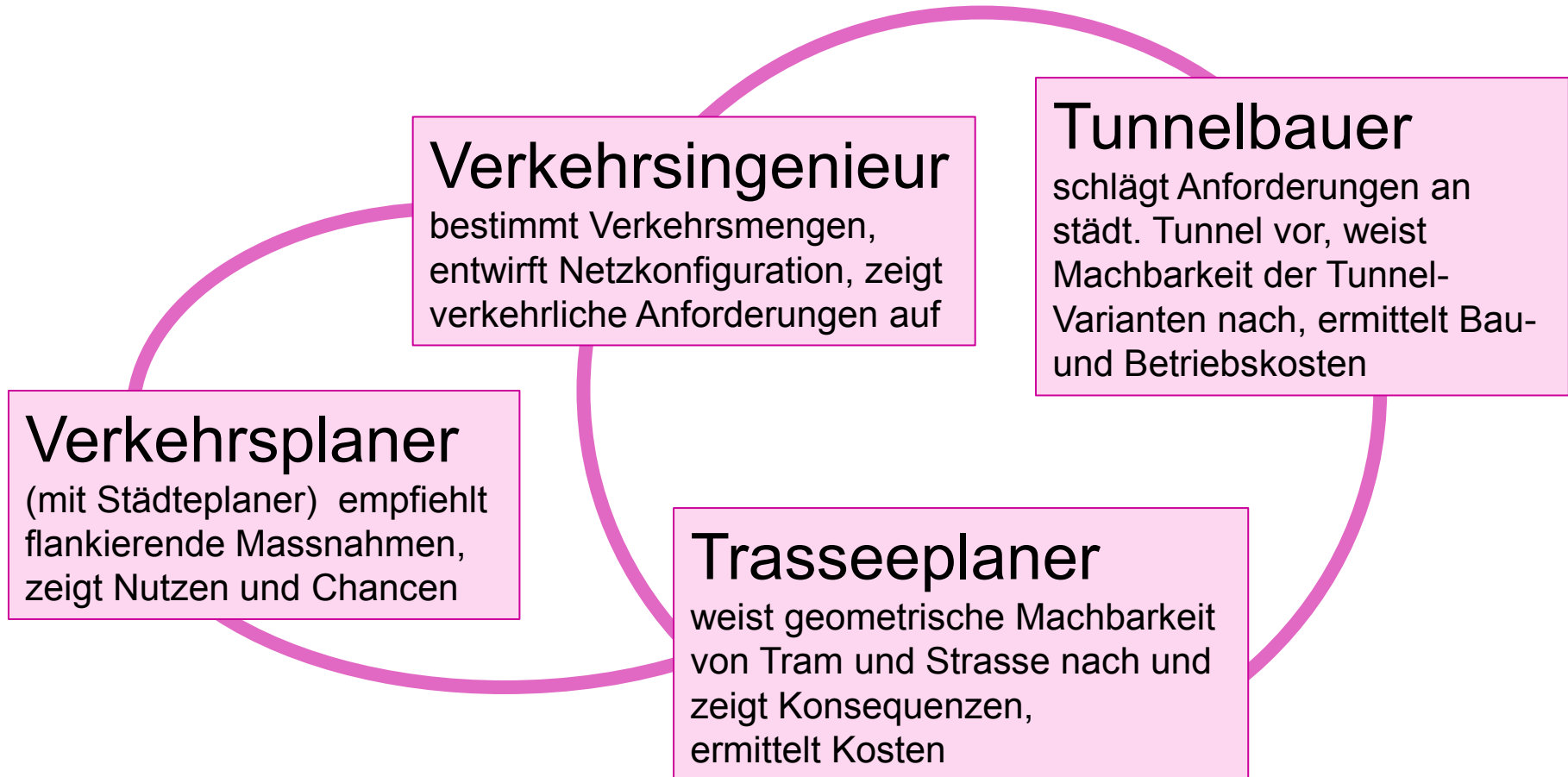
Aufsicht
RR/STR

Steuerung
Dir./DS

Leitung
GBL, FBL, SB



Externe Aufträge

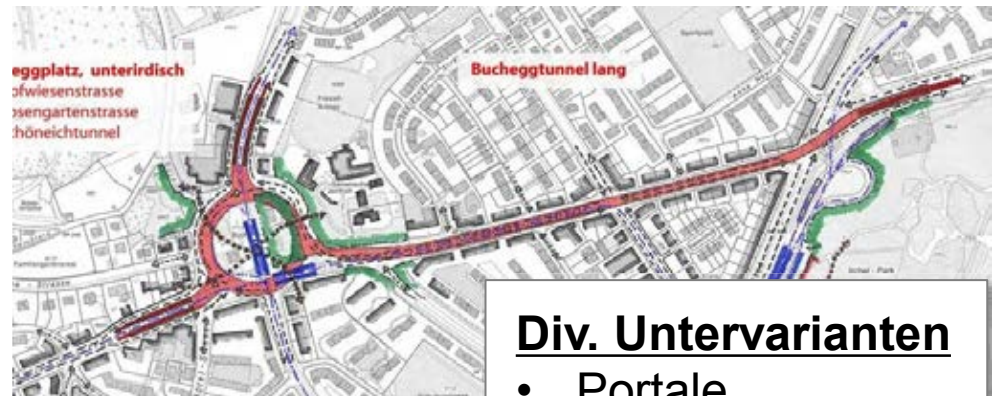
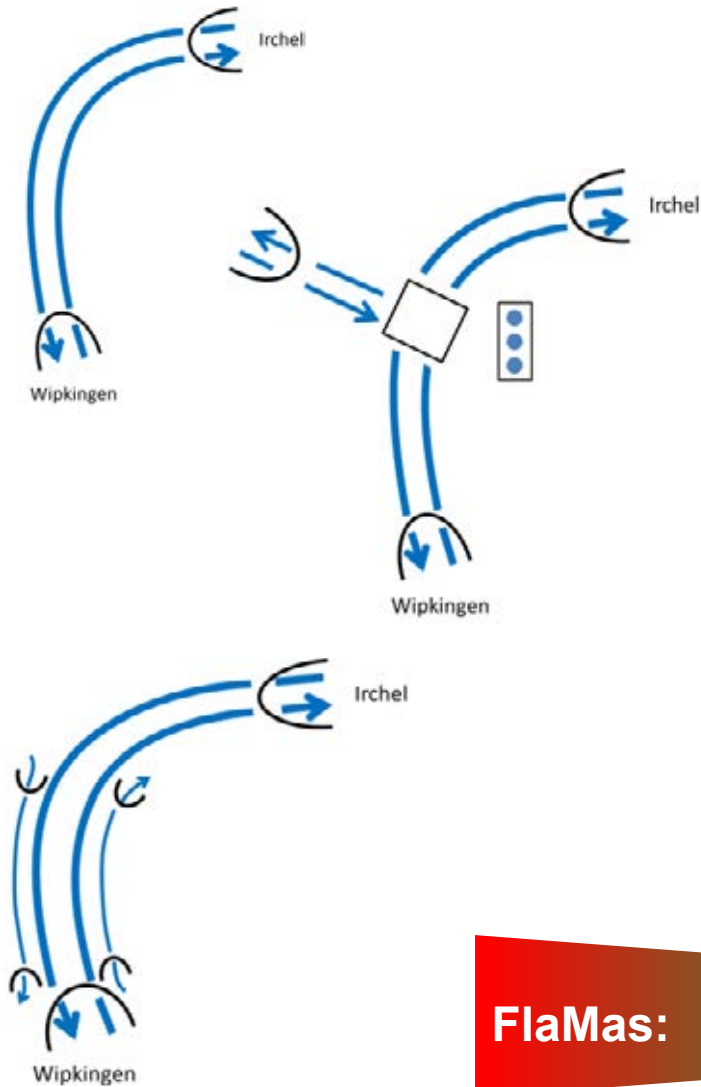


Grosser Variantenfächer

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



11



Div. Untervarianten

- Portale
- Bucheggplatz
- Tunnelführung

FlaMas:

ausschliesslich > starke > schwache > keine

Portal Wipkingen

Das pièce de résistance

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



12

Notwendige Spuren:

- | | |
|-----------------------------------|-----|
| – Trottoir | 2 |
| – Radstreifen | 2 |
| – MIV-Spuren | 6-8 |
| - RoGa-Hardbrücke | 2 |
| - RoGa-Wikingerplatz | 2 |
| - Tunnel-Hardbrücke | 2 |
| (- Tunnel-Wikingerplatz) | 2) |
| – Tram | 2 |
| – Bankette, Mauer, Brüstungen | |
| Σ <u>deutlich</u> über 40m | |



Verfügbar zwischen bestehenden Gebäuden: **35m**

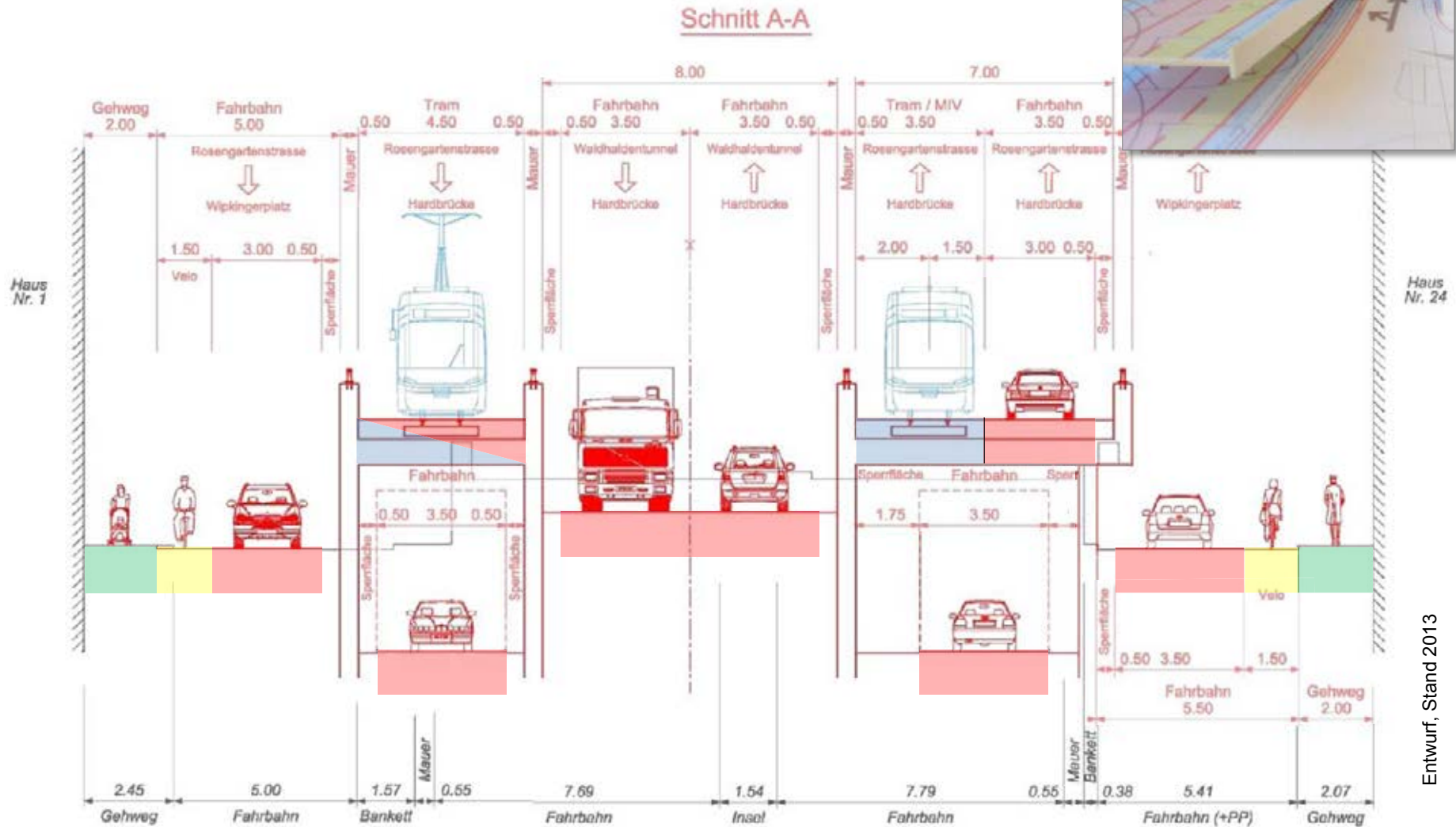
Portal Wipkingen

Die doppelstöckige Lösung (Variante 3a+, invers)

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



13



Entwurf, Stand 2013

Bereich Milchbuck

Die unerwartete Knacknuss

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



14

Knoten:

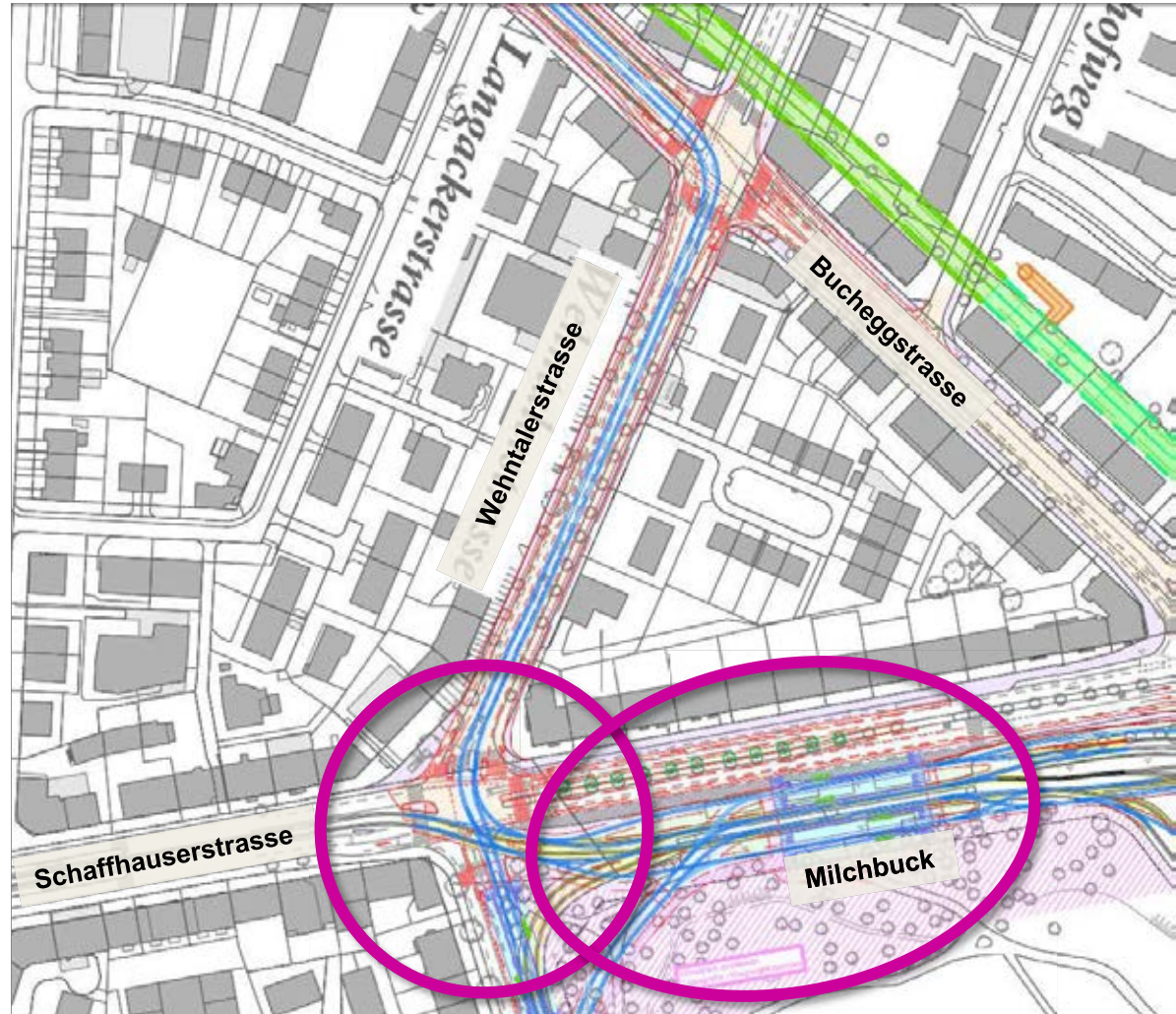
Heute 2 Tramlinien (eine Beziehung)
2'200 Fz/h HVZ

Neu 5 Tramlinien (3 Beziehungen)
158% Auslastung
➔ MIV-Beziehungen
unterbinden/verlegen

Haltestelle:

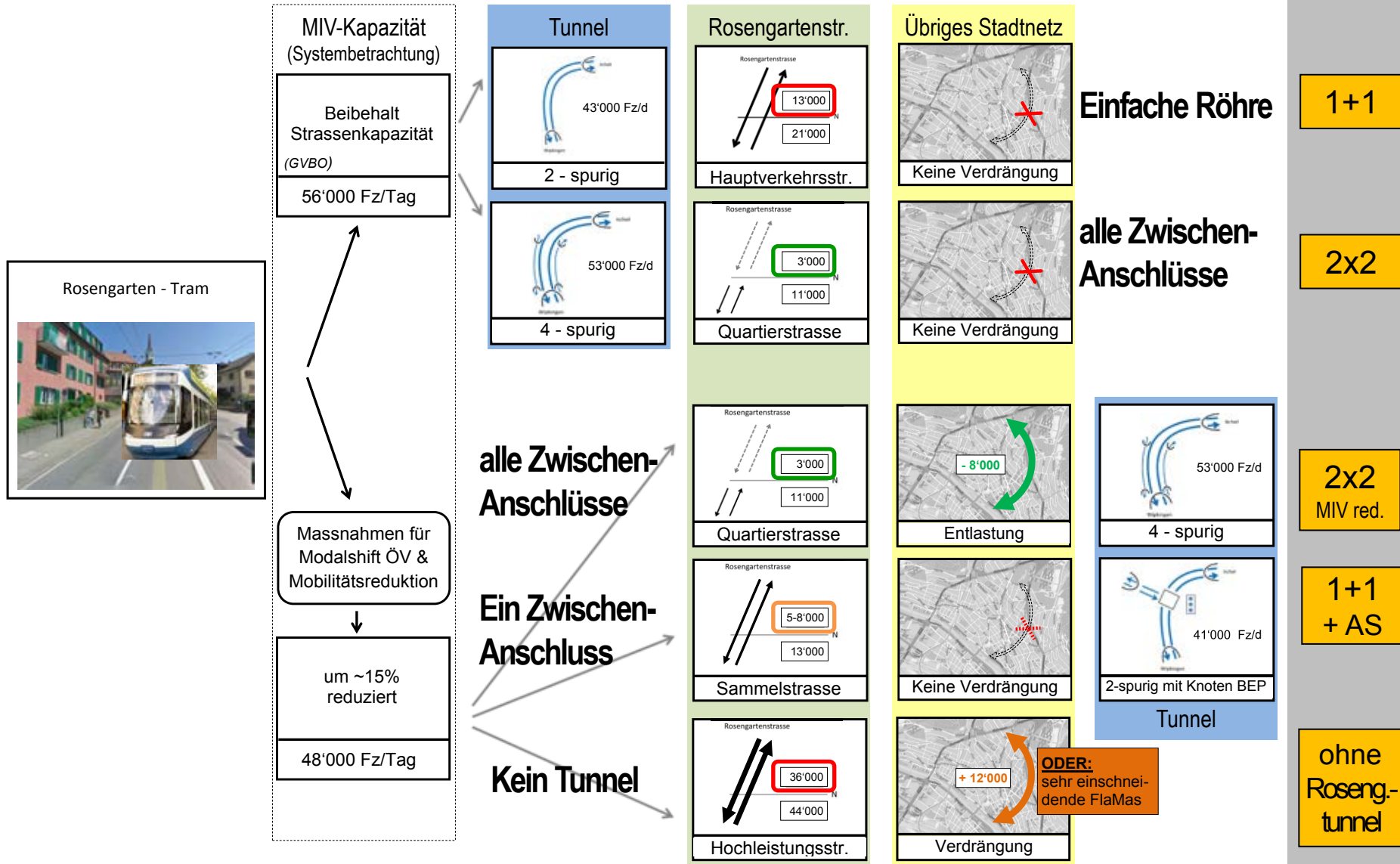
Heute 4 Tram-Linien
2 Doppelhaltekanten

Neu 6 Tram-Linien
(eine peripher)
4 zielreine Haltekanten
Wartebereiche am Knoten



Die Lösungsansätze

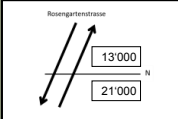
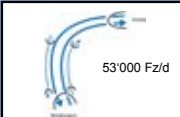
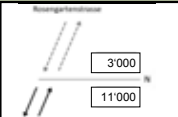
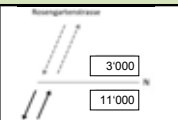
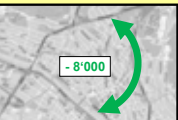
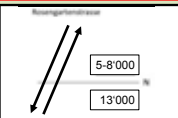
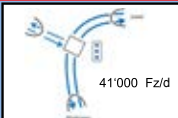
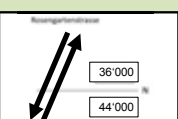
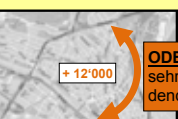
Variantensystematik



Bewertung

Der Weg zur gemeinsamen Lösung



				Bezeich- nung	Kosten (Mio Fr.)	RoGa-Str.- Belastung	Aufwertung Stadtraum	
Beibehalt Strassenkapazität (56'000 Fz/Tag)	Tunnel  2 - spurig	Rosengartenstr  Hauptverkehrsstr	Übriges Stadtnetz  Keine Verdrängung	1+1	780	13'000	punktuell	
	 4 - spurig	 Quartierstrasse	 Keine Verdrängung	2x2	860	3'000	umfassend	
Stadtverkehr 2025 Reduktion Strassenkapazität ; (45'000 Fz/Tag)		 Quartierstrasse	 Entlastung	 4 - spurig	2x2 mit MIV-Red.	860 + weitere FlaMa	3'000	umfassend
		 Sammelstrasse	 Keine Verdrängung	 2-spurig mit Knoten BEP Tunnel	1+1 mit AS	850 + weitere FlaMa	5-8'000	zum Teil
		 Hochleistungsstr.	 Verdrängung ODER: sehr einschnei- dende FlaMas	Ohne RoGa- Tunnel	340 + FlaMa	36'000	kaum	

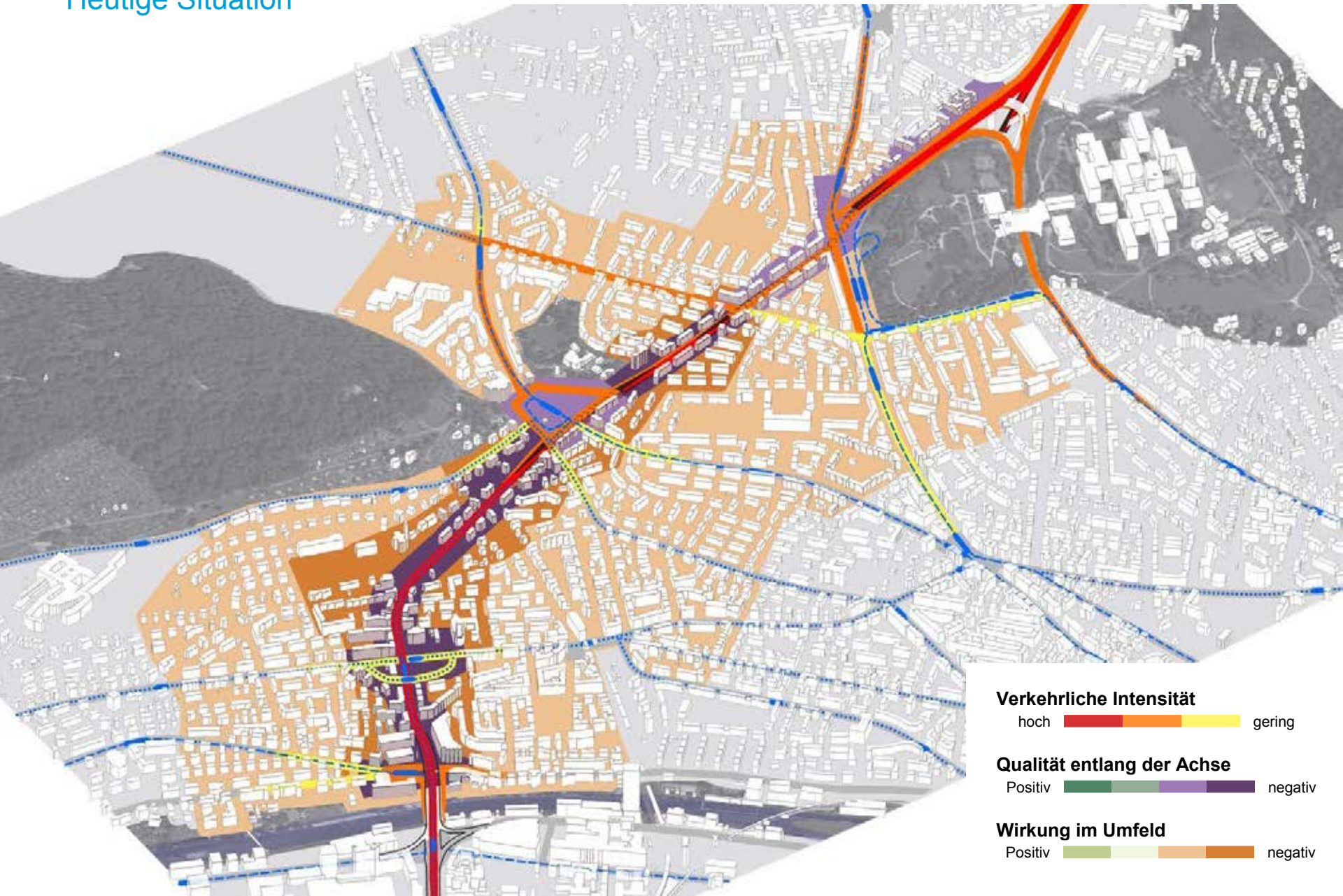
Wirkung - Visualisierungsversuch

Heutige Situation

& Rosengartentram
& Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



17



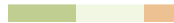
Verkehrliche Intensität

hoch  gering

Qualität entlang der Achse

Positiv  negativ

Wirkung im Umfeld

Positiv  negativ

Wirkung - Visualisierungsversuch

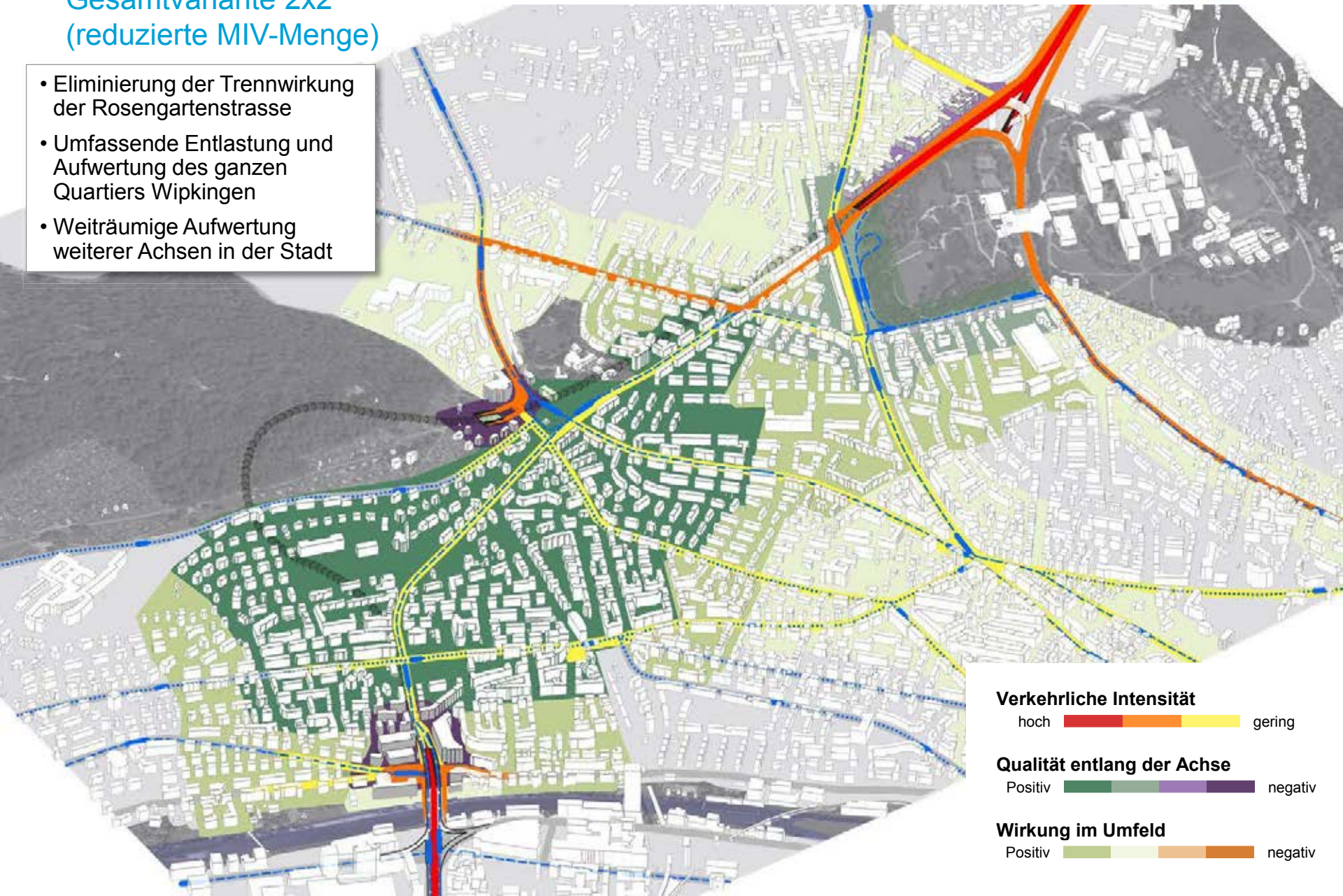
Gesamtvariante 2x2 (reduzierte MIV-Menge)

- Eliminierung der Trennwirkung der Rosengartenstrasse
- Umfassende Entlastung und Aufwertung des ganzen Quartiers Wipkingen
- Weiträumige Aufwertung weiterer Achsen in der Stadt

& Rosengarten tram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



18





Sozial-räumliche Studie



«Von der Verkehrsschneise zur Lebensader»

Übergeordnete Aussagen und Ziele

- Erwünschte Gebietsaufwertung im Sinne einer Stadtreparatur
- Chance nutzen für neue Quartierplätze und Strassenraum, der auch Lebensraum ist
- Aufwertungsprozess so weitgehend wie möglich beeinflussen



Im Zuge der Infrastrukturmassnahmen soll entlang der Achse wieder ein lebendiges und vielfältiges Gebiet von hoher räumlicher Qualität mit angemessener Dichte und möglichst vielen preisgünstigen, wenn möglich gemeinnützigen Wohnungen entstehen.

Leitvorstellungen Gebiet Rosen- garten / Buchegg

Werkstattbericht Testplanung



Beispiele Wipkingerplatz & Bucheggplatz





«Darum braucht es Rosengartentram & Rosengartentunnel»



Wirtschaft und Gewerbe:

KMU und Grossunternehmen in der Stadt Zürich und im ganzen Kanton sind auf eine effiziente Erschliessung der Wirtschaftsräume angewiesen.

Öffentlicher Verkehr:

Zwei neue Tramlinien verbinden Zürich-Nord mit den Stadtgebieten im Westen sowie im Süden. So werden die Kapazitäten für das zukünftige Nachfragewachstum sichergestellt.

Strassenverkehr:

Mit dem Tunnel bleiben die heutigen Kapazitäten für den Individualverkehr erhalten. Die Verbindung wird für die Zukunft fit gemacht.

Aufwertung:

Die Quartiere Wipkingen und Unterstrass wachsen endlich wieder zusammen. Die Verkehrsader wird zur Lebensader.

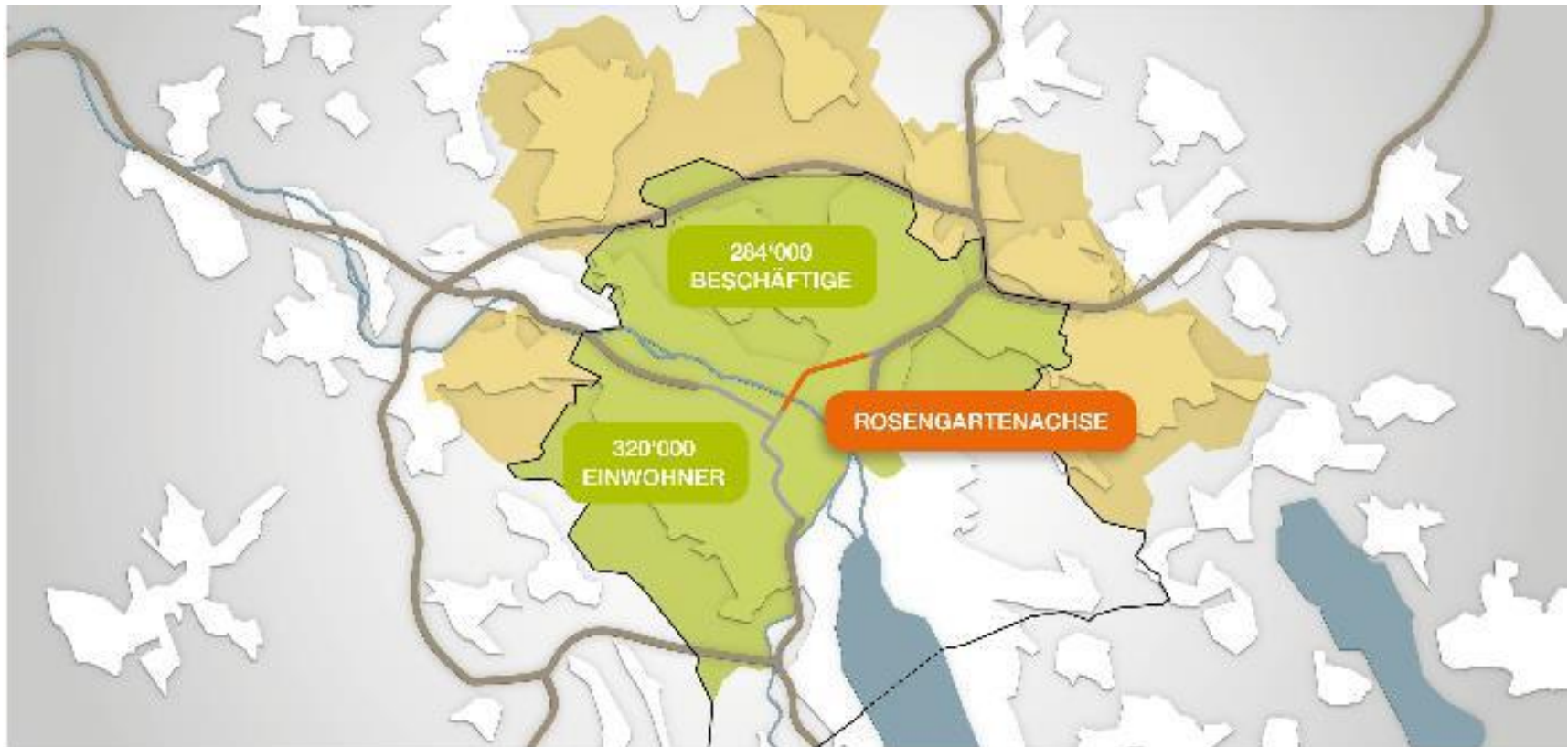


«Dauerhafte Lösung - statt Dauerprovisorium»





«Zirkulation im Herzstück der Region Zürich erhalten»



Kommunikation



*«Jetzt einen Grundsatzentscheid fällen
– oder es bleibt alles beim Alten»*



Aktueller Stand Umsetzung

Zwei Kantonale Vorlagen; Beratung im Kantonsrat

& Rosengartentram
Rosengartentunnel
Ein Projekt von Stadt
und Kanton Zürich



24

Spezialgesetz

- Legt die Inhalte des Projektes fest
 - Tunnel (von bis; inkl. Spuraufteilung)
 - Tram (von bis)
 - Anpassung Strassennetz
 - Abklassierung einzelner Strassenabschnitte
- stellt das Gesamtprojekt in die Zuständigkeit des Kantons; unter starkem Einbezug der Stadt
- klärt das Bewilligungsverfahren und die Finanzierung
- bildet die Grundlage für den separaten kantonalen Kredit

Rahmenkredit

- Verhindert eine kostspielige Planungsleiche
- Umgeht einen starren Kostenrahmen innerhalb des Spezialgesetzes

Debatte im Kantonsrat anstehend

- 1 Jahr in den vorberatenden Kommissionen intensiv behandelt
- Schlussendlich überraschend deutlich (10 zu 5) an den Kantonsrat überwiesen

Fazit: Herausforderungen



Ohne grossflächige Umnutzungen innerstädtisch sehr begrenzter Raum,
bereits ohne neue Infrastruktur

- ➔ Neue Grossinfrastrukturen weichen in den Untergrund aus
- ➔ mit entsprechenden Kostenfolgen
- ➔ Auch eine unterirdische Infrastruktur hat negative Auswirkungen auf den Stadtraum (Portale, Rampen)

Grosse Verkehrsprojekte sind immer Gesamtverkehrsinfrastrukturplanungen

alle Verkehrsmittel wie auch der Stadtraum sollten besser werden
und nirgends darf es schlechter werden

«Die Lösung für das Verkehrsmittel xy ist schnell erarbeitet ... aber bis wir den Rest haben»

Grosses politisches Spannungsfeld

Verdichtung – Ausbau Verkehrsinfrastruktur – attraktiver Stadtraum für Bevölkerung –
wirtschaftlicher Wachstum – Erhalt günstigen Wohnraums

Fazit: Erfolgsfaktoren



Grundsätzlich:

Eine Gesamtverkehrsinfrastruktur, welche allen Verkehrsteilnehmenden, den Anwohnenden und dem ganzen Wirtschaftsraum Vorteile bringt und nur punktuell negative Auswirkungen (Portale); dafür hohe Kosten

Im Speziellen:

- Trotz kontroverser und divergenter Ausgangslage konnte schlussendlich eine verwaltungsintern konsensfähige Lösung gefunden werden
- Frühzeitige, breite Mitwirkung hätte vermutlich alle überfordert (Einzugsbereich der potentiell Mitwirkenden; Langfristigkeit; politische Grabenkämpfe)
- Viel Einsatz von Verwaltung, Regierung und Politik zur Verhinderung einer unheiligen Allianz im Kantonsrat