

Rosengartentram & Rosengartentunnel: Mobilität sicherstellen – Lebensqualität steigern



Rosengarten heute



Seit über 40 Jahren leidet die Bevölkerung am Rosengarten unter Lärm- und Abgasemissionen. Gleichzeitig ist die Achse Rosengartenstrasse – Bucheggplatz für die Erschließung der Stadt und des Umlands unabdingbar.

Verschiedene Anläufe für eine Verbesserung der Situation sind bislang gescheitert. Mit dem Gesamtprojekt **Rosengartentram & Rosengartentunnel** legen Kanton und Stadt gemeinsam eine zukunftsweisende Lösung vor.

Rosengarten morgen



Rosengartentram & Rosengartentunnel: Eine Chance für Kanton und Stadt

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.



Wirtschaft und Gewerbe: KMU und Grossunternehmen im ganzen Kanton sind auf eine effiziente Erschliessung der Wirtschaftsräume angewiesen.

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

Rosengartentram & Rosengartentunnel: Es braucht beides

Die Rosengartenstrasse ist mit bis zu 56'000 Fahrzeugen am Tag eine der am stärksten befahrenen Strassen der Schweiz in einem Wohngebiet. 94 % der Fahrten haben Start und/oder Ziel in der Stadt. Die Achse ist für die innerstädtische Erschliessung und die Verbindung mit den wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten im Glattal und Limmat-tal unverzichtbar. Heute zerschneidet der Verkehr jedoch mehrere Quartiere.

Mit einer neuen Tunnelverbindung bleiben die erforderlichen Strassenverkehrskapazitäten auch für die Zukunft erhalten. Gleichzeitig können die heute getrennten Quartierteile wieder zusammenwachsen. Die städtische Verkehrsader verschwindet grösstenteils in den Boden.

Auf der Rosengartenstrasse entsteht Raum für eine neue Tramverbindung mit grossem Nutzen für die ganze Stadt. Daraus ergeben sich neue direkte Reisemöglichkeiten zwischen den wichtigen Arbeitsplatzgebieten in Zürich-Nord, Zürich-West und Zürich-Süd. Gleichzeitig entlastet die neue Tramtangente das ÖV-Netz in der Innenstadt. Auch die



Anwohnerinnen und Anwohner und alle, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, profitieren von einer Aufwertung des Strassenraums.

Um die Situation auf der Verkehrsachse Rosengarten und die Lebensqualität im Quartier nachhaltig zu verbessern, braucht es beides: **Rosengartentram & Rosengartentunnel.**

Die Gesamtkosten liegen bei **1'078 Mio. Franken** (inkl. Projektreserve). Der kantonale Anteil beläuft sich auf 1'031 Mio. Franken. Rund ein Viertel der kantonalen Kosten trägt voraussichtlich der Verkehrsfonds, den Rest der Strassenfonds.

Dauerhafte Lösung statt «Dauerprovisorium»



Das **Rosengartentram** schafft eine durchgehende neue Verbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck. Es ergänzt das Tram Hardbrücke (Eröffnung im Dezember 2017). Dank zwei neuer Tramlinien auf der Rosengartenstrasse erhalten die Fahrgäste attraktive Reisemöglichkeiten zwischen Zürichs Norden und Westen bzw. Süden. Als leistungsfähiger Verkehrsträger stellt das Rosengartentram die Kapazität für das zukünftige Nachfragewachstum sicher. Das Tram entlastet zudem den Knotenpunkt am Hauptbahnhof.

Der **Rosengartentunnel** übernimmt den Verkehr von der heute doppelspurigen Strasse. Oberirdisch wird künftig ausschliesslich der Quartierverkehr fahren. Den übrigen Verkehr schlucken zwei getrennte weispurige Tunnelröhren vom Wipkingerbis zum Bucheggplatz. Die Fortsetzung des Tunnels bis zum Portal Irchel besteht aus einer weispurigen Tunnelröhre mit Gegenverkehr. Anschlüsse am Wipkinger- und Bucheggplatz sorgen dafür, dass der Tunnel auch den innerstädtischen Verkehr aufnehmen kann. Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Flankierende Massnahmen entlasten die Quartierstrassen.

Ein Gewinn für Stadt und Kanton Zürich



*«Nutzen wir die Chance, dass das seit 40 Jahren zweigeteilte Quartier Wipkingen endlich wieder zusammenwachsen kann. Gleichzeitig erlauben wir unserer Volkswirtschaft ein nachhaltiges Vorwärtskommen. Genau darum brauchen wir das Gesamtprojekt Rosengarten-**tram** & Rosengarten-tunnel.»*

**Regierungsrätin
Carmen Walker Späh**
Volkswirtschaftsdirektorin
des Kantons Zürich



*«Erst das Rosengarten-**tram** und der Rosengarten-tunnel ermöglichen eine wirkliche Verbindung der heute zerschnittenen Quartiere Wipkingen und Unterstrass. Sie schaffen damit die Voraussetzung für die Entstehung eines neuen lebendigen und vielfältigen Gebiets entlang der heutigen Verkehrsschneise.»*

Stadtrat André Odermatt
Vorsteher des
Hochbaudepartements



*«Dank des Rosengarten-tunnels bringen wir den Autoverkehr weg von der Oberfläche. Wir gewinnen eine Gemeindestrasse und bekommen dafür noch das Rosengarten-**tram**.»*

**Stadtrat
Filippo Leutenegger**
Vorsteher des Tiefbau- und
Entsorgungsdepartements



«Die Herausforderungen für den Bau des Projekts im dichtbesiedelten Stadtraum sind gross. Die Durchmesserlinie oder der Bau des Sicherheitsstollens Milchbuck-tunnel haben bewiesen, dass solche Vorhaben möglich sind und der Einfluss auf die Bevölkerung und den Verkehr gering gehalten werden kann.»

**Regierungsrat
Markus Kägi**
Baudirektor des
Kantons Zürich



«Für eine nachhaltige Lösung am Rosengarten braucht es die Gesamtsicht mit Strasse und Schiene, aber auch ein gemeinsames Projekt von Stadt und Kanton. Dieses Vorgehen hat sich bereits beim Tram Zürich-West bewährt.»

Stadtrat Andres Türler
Vorsteher des Departements
der Industriellen Betriebe

Ein Projekt von



Stadt Zürich



Kanton Zürich

www.rosengarten-zuerich.ch

