



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Rosengarten-/Bucheeggstrasse
Nordstrasse bis Bucheggplatz

Bau Nr. 20074

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite	4
2	Zielformulierung	5
3	Projektbeschrieb	6
3.1	Querungsstelle und Busschleuse Wibichstrasse	6
3.2	Querungsstelle Lehenstrasse	7
3.3	Busschleuse Nordstrasse	8
3.4	Fahrleitungen Linienbusse	8
3.5	Aktives Verkehrsmanagement	8
3.6	Leistungsfähigkeit	9
3.7	Erschliessung	9
3.8	Hitzeminderung	9
3.9	Umweltbelastung	10
3.10	Realisierung	10
4	Zusammenfassung	11

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Nachdem das kantonale Stimmvolk das Projekt Rosengarten Tunnel/Rosengarten Tram im Februar 2020 an der Urne ablehnte, sollen auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse im Abschnitt Nordstrasse bis Bucheggplatz mittels kurzfristiger Massnahmen zwei ebenerdige, behindertengerechte Querungen für den Fuss- und Veloverkehr eingerichtet sowie die Bevorzugung des Linienbusbetriebs ermöglicht werden.

1.2 Randbedingungen

Die Rosengarten- und Bucheggstrasse sind überkommunal klassierte Hauptverkehrsstrassen (HVS). Die angrenzende Nordstrasse ist im Abschnitt zwischen Rosengartenbrücke und der Rosengartenstrasse (östlich und westlich) eine regional klassierte Verbindungsstrasse (RVS). Die übrigen, angrenzenden Quartierstrassen sind allesamt kommunal oder nicht klassiert. Sämtliche Velo- und Fusswegbeziehungen sind kommunal klassiert. Gemäss städtischer Velonetzplanung verläuft die künftige Velovorzugsroute (VVR) via Lehen- und Rosengarten-Quartierstrasse.

Mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr von rund 55 000 Fahrzeugen pro Tag ist die Rosengartenachse die meistbefahrene innerstädtische Strasse. Innerhalb des Abschnitts verkehren die drei Buslinien 33, 72 und 83. Die bestehenden Unterführungen dienen als Kindergarten- und Schulweg.

Das vorliegende Projekt hat zum Ziel, überbrückend wirkende Massnahmen umzusetzen bis zur Planung und Realisierung eines neuen Gesamtprojekts. Die Rosengartenachse soll auch mit den kurzfristigen Massnahmen ihrer heutigen Rolle im innerstädtischen Gesamtverkehrssystem gerecht werden. Die Einführung von Tempo 30 auf der Rosengartenachse ist nicht Teil des vorliegenden Bauvorhabens. Dafür wird ein separates Projekt erarbeitet. Die kurzfristigen Massnahmen müssen jedoch sowohl mit Tempo 50 als auch Tempo 30 kompatibel sein und die Leistungsfähigkeit gewährleisten.

1.3 Defizite

Die Rosengarten-/Bucheggstrasse hat heute eine starke Trennwirkung auf die angrenzenden Quartiere. Für Velofahrende und Zufussgehende gibt es keine direkten und ebenerdigen Querungsstellen. Ein Überqueren der Strasse ist nur durch die bestehenden Unterführungen auf Höhe Nord-, Lehen- und Wibichstrasse möglich. Alle drei Unterführungen sind nicht behindertengerecht ausgebaut (starkes Gefälle oder Treppen). Die Trottoirflächen sind grösstenteils schmal und versiegelt.

Die aktuelle Verkehrsorganisation erlaubt im Projektperimeter keine Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel. In den Hauptverkehrszeiten werden die Busse vor der Einfahrt in den Bucheggplatz im Bereich der Rampe neben dem Westportal des Buchegg-tunnels sehr oft durch den Rückstau vor der nachfolgenden Lichtsignalanlage behindert, wodurch Verspätungen entstehen. Gleiches gilt für die Linie 33 bei der Einfahrt von der Nordstrasse in die Rosengartenstrasse in Richtung Hardbrücke.

2 Zielformulierung

1. Barrierewirkung für Fuss-/Veloverkehr punktuell reduzieren.
 - Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs
 - klares, direktes und sicheres Angebot schaffen
 - Vernetzung des Quartiers, von Wegachsen und Verbindungen
 - Präsenz des Quartierlebens verstärken
 - behindertengerechtes Querungsangebot schaffen
2. Fahrtzeitverluste der Linienbusse reduzieren.
 - Fahrplanstabilität verbessern
 - Priorisierung ermöglichen
3. Kurzfristige und schnell umsetzbare Massnahmen.

3 Projektbeschreibung

3.1 Querungsstelle und Busschleuse Wibichstrasse

Schon heute weitet sich der Strassenraum zwischen der Wibichstrasse und dem Tunnelportal des Buchegg隧nells auf. Die Aufweitung der Strasse wird nach Westen verschoben und ermöglicht dadurch den Bau einer Schutzinsel für den Fuss- und Veloverkehr. Die heutige, nicht rechtskonforme Trottoirüberfahrt der nördlichen Wibichstrasse wird zurückgebaut und mittels geregelter Fussgängerstreifen kompensiert. Die Querung über die Bucheggstrasse und die Ausfahrt aus der nördlichen Wibich- in die Bucheggstrasse werden neu mit Lichtsignalen geregelt. Die Anbindung der südlichen Wibich-/Scheffelstrasse wird verschmälert und erfolgt weiterhin ungeregelt via Trottoirüberfahrt. Der neu gewonnene Platz ermöglicht einerseits Zufussgehenden sowie Velofahrenden den direkten Zugang zur Querungsstelle, andererseits neue entsiegelte und bepflanzte Flächen.

Velofahrende werden mittels separater Lichtsignalanlagen gesteuert. Bei der nördlichen Zufahrt wird der Aufstellbereich mittels vorgezogenem Haltebalken angeboten. Auf der südlichen Seite befindet sich der Aufstellbereich auf dem Trottoir. Für die vom Bucheggplatz kommenden Velofahrenden wird bei der nördlichen Wibichstrasse ein indirektes Linksabbiegen in südliche Richtung ermöglicht.

Die Fahrstreifenvorsortierung für den Autoverkehr in Fahrtrichtung Bucheggplatz erfolgt etwa 100 m vor dem Lichtsignal. Zwischen der neuen Schutzinsel und dem Tunnelportal entsteht eine Busspur. Dadurch können die neu auf der mittleren Fahrspur fahrenden Linienbusse an den auf der rechten Fahrspur zurückgehaltenen Fahrzeugen priorisiert vorbeifahren und werden künftig nicht mehr vom Rückstau behindert.

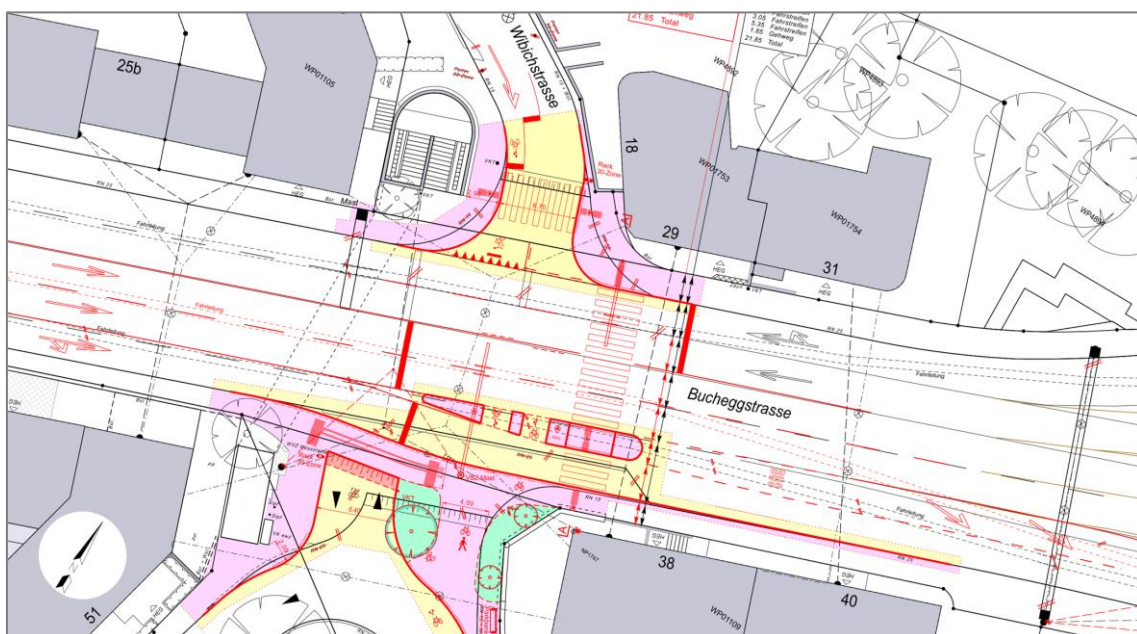


Abbildung 1 Querungsstelle und Busschleuse Wibichstrasse

3.2 Querungsstelle Lehenstrasse

Die neue Querungsstelle Lehenstrasse entsteht auf Höhe Lehen-/Rosengarten-Quartierstrasse. Der Bereich beim südlichen Portal der Unterführung wird neu in die bestehende Begegnungszone Rosengarten integriert. Damit genügend grosszügige und konfliktfreie Verkehrsflächen zur Verfügung stehen, wird die Einfahrt in die Rosengarten-Quartierstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) unterbunden (siehe Kapitel 2.7). Die Ausfahrt in die Bucheggstrasse erfolgt neu über eine Trottoirüberfahrt.

Velofahrende auf der zukünftigen VVR fahren von der Rosengarten-Quartierstrasse herkommend östlich am Portal der Unterführung vorbei und queren die Strasse gemeinsam mit den Zufussgehenden über den Fussgängerstreifen. In der Gegenrichtung fahren Velofahrende mit eigenem Lichtsignal ab dem Wartebereich Lehenstrasse westlich am Unterführungsportal vorbei zur Rosengarten-Quartierstrasse. Damit in diesem Bereich genügend Verkehrsfläche zur Verfügung steht, wird die Mauer der Unterführung angepasst. Für die auf der Bucheggstrasse abwärtsfahrenden Velos wird bei der Lehenstrasse ein indirektes Linksabbiegen in die Rosengarten-Quartierstrasse ermöglicht.

Die neue Begegnungszone wird mit Bäumen, Grünflächen, Chaussierungen und zwei Sitzbänken umgestaltet und aufgewertet.

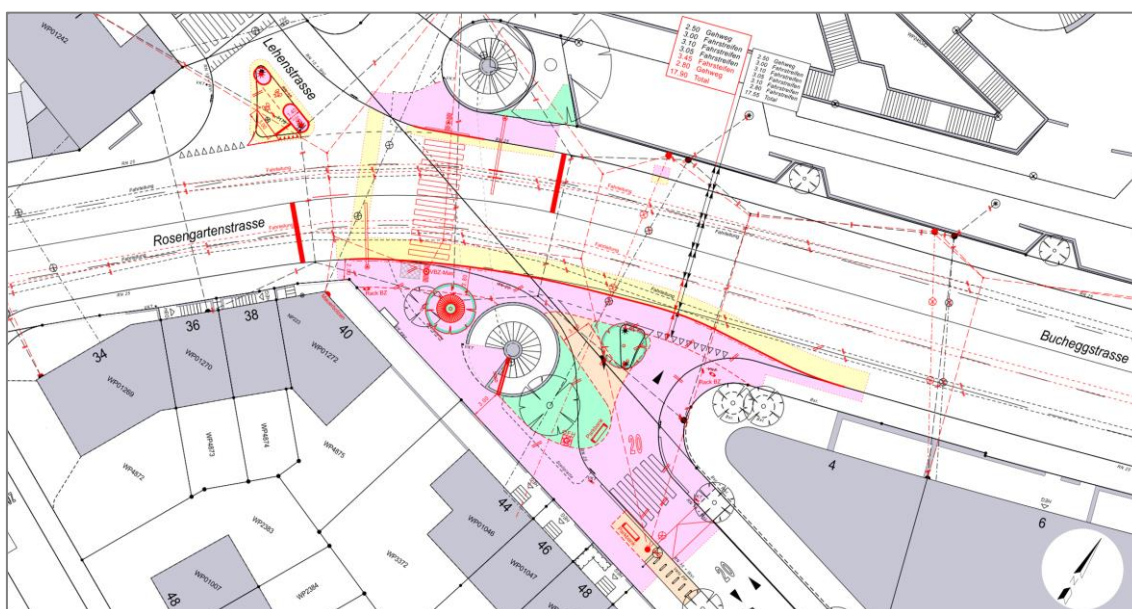


Abbildung 2 Querungsstelle Lehenstrasse

3.3 Busschleuse Nordstrasse

Um die Ausfahrt der Buslinie 33 trotz der vortrittsbelasteten Ausfahrt von der Nordstrasse in die Rosengartenstrasse priorisieren zu können, werden auf der Rosengartenstrasse die beiden abwärts führenden Fahrstreifen mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Die Anlage wird nur auf Anmeldung eines ausfahrenden Busses auf Rot geschaltet, sodass der Bus oder auch die vor ihm fahrenden Fahrzeuge zügig ausfahren können. Danach wechselt die Lichtsignalanlage wieder auf Gelb-Blinken und ruht bis zur nächsten Busanmeldung. Der Fussgängerstreifen auf der westlichen Nordstrasse bleibt unregelt.

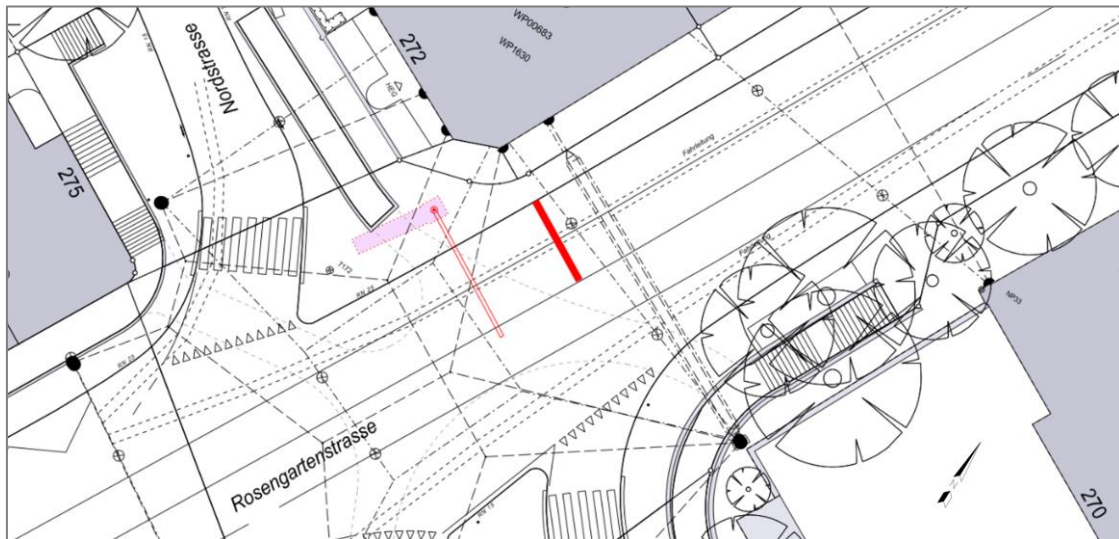


Abbildung 3 Busschleuse Nordstrasse

3.4 Fahrleitungen Linienbusse

Die Fahrleitungen, Abspannkabel und -masten sowie Mauerbolzen werden an die neue Situation angepasst.

3.5 Aktives Verkehrsmanagement

Auf der Rosengartenachse zwischen Hardbrücke und Bucheggplatz wird neu ein aktives Verkehrsmanagement eingeführt. Die Querungsstellen werden in die Steuerung der bestehenden Lichtsignalanlagen (Hardbrücke, Röschibachstrasse, Bucheggplatz) eingebunden und aufeinander abgestimmt. Auf dem gesamten Abschnitt wird der Verkehrsfluss von Staudetektoren laufend analysiert. Auf unerwünschte Verkehrszustände wird mittels vorprogrammierter Steuerabläufe reagiert. In beiden Fahrtrichtungen werden, soweit möglich, Grüne-Wellen angestrebt. Aufgrund der Priorisierung des Busbetriebes können diese jedoch nicht immer gewährleistet werden.

3.6 Leistungsfähigkeit

Das Gesamtsystem Rosengarten-/Bucheggstrasse kann auch mit den neuen Querungsstellen leistungsneutral im Sinne von § 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung betrieben werden. Durch die neuen Lichtsignalanlagen entstehen lediglich kurze Rückstausituationen, die sich rasch wieder abbauen. In Fahrtrichtung Bucheggplatz kann es im Bereich der Hardbrücke an Tagen mit aussergewöhnlich hohem Verkehrsaufkommen vereinzelt und kurzzeitig zu zusätzlichen Verkehrsbehinderungen kommen. Fahrtrichtung Hardbrücke wird der Zufluss schon heute mittels Lichtsignals reguliert (Höhe Wibichstrasse) und künftig im gleichen Rahmen erfolgen.

Durch das aktive Verkehrsmanagement der neuen und bestehenden Lichtsignalanlagen kann der Busbetrieb priorisiert und die Fahrplanstabilität verbessert werden.

3.7 Erschliessung

Die Einfahrt von der Rosengartenstrasse in die Rosengarten-Quartierstrasse ist künftig nicht mehr möglich. Alternativ erfolgt die Zufahrt entweder via Rosengarten-/Geibel-/Scheffelstrasse (Abb. 4 Ziff. 1) oder via Buchegg-/Scheffelstrasse (Abb. 4 Ziff. 2).

Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 9 m können künftig nicht mehr aus der südlichen Wibichstrasse nach rechts in die Bucheggstrasse einbiegen. Die betroffenen Fahrzeuge können alternativ via Scheffel-/Rosengarten-Quartierstrasse in die Bucheggstrasse gelangen.

Fahrzeuge, die aus der südlichen Wibichstrasse in die Bucheggstrasse einbiegen, gelangen nicht mehr direkt in den Buchegg-tunnel und müssen via Bucheggplatz fahren (Abb. 5 Ziff. 3).

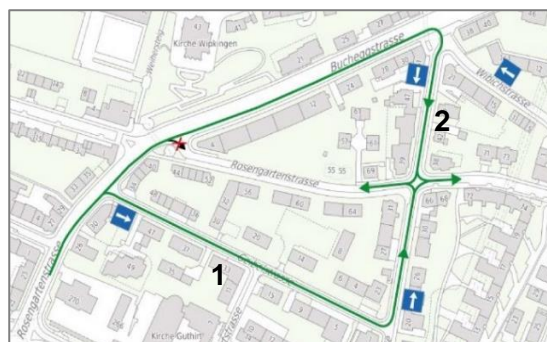


Abbildung 4 Erschliessung Rosengarten-Quartierstrasse

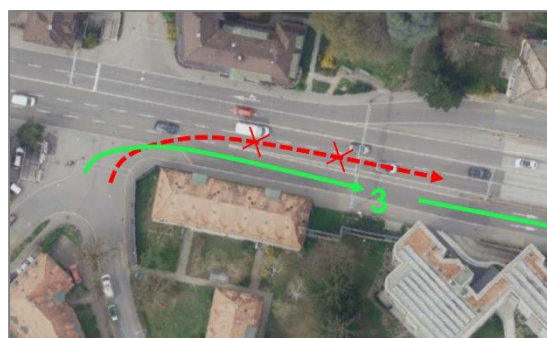


Abbildung 5 Ausfahrt südl. Wibichstrasse Rtg. Bucheggplatz

3.8 Hitzeminderung

Die bestehende Grünfläche im südlichen Bereich der Querungsstelle Lehenstrasse wird durch die neu geschaffenen Grünflächen nahezu kompensiert.

Bei der Querungsstelle Lehenstrasse wird der kleine Baum vor der Liegenschaft Rosengartenstrasse 40 gefällt und durch einen neuen Baum ersetzt. Zusätzlich wird ein neuer Baum bei der Trottoirüberfahrt gesetzt. Die Grünfläche wird den neuen Verhältnissen angepasst und durch Chaussierungen ergänzt.

Bei der Querungsstelle Wibichstrasse entstehen im südlichen Bereich zwei neue Grünflächen und drei neue Bäume.

3.9 Umweltbelastung

In unmittelbarer Nähe zu den Querungsstellen können die Emissionen durch Anfahrvorgänge leicht höher als heute sein. Die Querungsstellen haben aber keinen Einfluss auf die bestehende, generell hohe Belastungssituation der Lärm- und Luftemissionen.

Mit der grundsätzlich angestrebten Grünen-Welle für stetigen Verkehrsfluss werden die Anhaltevorgänge möglichst gering gehalten. Zusätzlich werden die neuen Lichtsignalanlagen von 23 – 5 Uhr nur auf Anmeldung querender Personen per Knopfdruck für den MIV auf Rot geschaltet.

3.10 Realisierung

Die Bauarbeiten sind im Jahr 2026 geplant.

4 Zusammenfassung

Mit den kurzfristigen Massnahmen an der Rosengarten-/Bucheggstrasse werden zwei ebenerdige, behindertengerechte Querungen für den Fuss- und Veloverkehr gebaut. Die geplante VVR und die lokalen Velobeziehungen werden bedarfsgerecht umgesetzt. Zufussgehende erhalten zwei ebenerdige, direkte und sichere Querungsstellen. Die bestehenden Unterführungen bleiben als Sekundärangebote bestehen. Die grosse Trennwirkung der stark befahrenen Hauptverkehrsachse wird durch das Projekt deutlich reduziert.

Durch ein aktives Verkehrsmanagement der neuen und bestehenden Lichtsignalanlagen kann der Linienbusbetrieb priorisiert und die Fahrplanstabilität verbessert werden.

Die geplanten Massnahmen haben keinen negativen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems. Die Anforderungen von Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung sind gewährleistet.

Zürich, 10. Juli 2023 bal

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

