

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: 1-2

Artikel: Ein blühender Rosengarten
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965731>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein blühender Rosengarten

Zürich hat «Rosengartentram & Rosengartentunnel» vor einem Jahr versenkt. Auf dem Geburtstagstisch steht nun der Verkehrsplan «Der blühende Rosengarten».

Text:
Köbi Gantenbein
Illustration:
Patric Sandri
Pläne:
Paul Romann

Vor gut neunzig Jahren ist «Trotzli, der Lausbub» erschienen, ein Bestseller mit vielen Auflagen in abertausenden Exemplaren. Lehrreich und heiter ist die Geschichte vom Buben, der sich immer wieder der Welt und den Tatsachen verweigerte – trotzig. So dachte ich am 9. Februar 2020 an dieses Kinderbuch, als die Zürcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh die krachende Niederlage erklärte, die der Zürcher Regierungs- und Stadtrat eben eingefahren hatten. Das Quartier, die Stadt und fast alle Gemeinden hatten die zwei Vorlagen für «Rosengartentram & Rosengartentunnel» mit über sechzig Prozent Neinstimmen versenkt. Und Frau Regierungsrätin antwortete auf die Frage, was denn nun die Lösung für die Stadtautobahn am Rosengarten in der Stadt Zürich sei: «Das Rosengartengesetz hätte diese Kompetenz zum Kanton gebracht, jetzt geht es wieder zurück an die Stadt Zürich. Sie ist gefordert, eine Lösung zu finden, ohne Tram und ohne Tunnel. Die Sieger sind jetzt in der Pflicht. Wir können keine neue Lösung aus der Hosentasche hervorzaubern.» Trotzli hätte das nicht eleganter sagen können.

Kanton ist schuld, und auch die Stadt bremst

Der Kanton hatte zwar eine Abstimmung über die Strasse verloren; nicht aber diese selber. Er ist und wird verantwortlich bleiben für die Nöte, die sie verursacht mit über 50 000 Fahrzeugen, die täglich vom Wipkingerplatz über den Rosengarten auf die Buchegg und zum Milchbuck fahren und umgekehrt: Dreck, Lärm, Gefährdung von Fussgängerinnen, Zerschneiden der Stadt, Klimabelastung. Und so ist die regierungsrätliche Würdigung politisch eigenartig, weil alle Kantone ja stolz und selbstbewusst ihre Strassen regieren und der Kanton Zürich dazu sogar Mittel in der Verfassung hat, dies machtvoller als die meisten zu tun.

Die Zürcher Stadtregierung, die ihrerseits für «Rosengartentram & Rosengartentunnel» eingestanden ist, nahm den Ball der Regierungsrätin nicht auf. Sie packte die Chance nicht, anderntags schon ihr Angebot anzunehmen und darauf zu verweisen, dass sie den Rosengarten nur reparieren könne, wenn er ihr auch gehöre und also die Strasse in städtische Hoheit übergehen möge. Es brauchte eine Motion von SP, Grünen, Grünliberalen, Alternativer Liste und Evangelischer Volkspartei im Gemeinderat für eine «kreditschaffende Weisung», mit der der Rosengarten «deutlich vom Quell-, Ziel- und Binnenverkehr zu entlasten und der Strassenraum stadtverträglich zu gestalten

sei». Der Stadtrat hat beantragt, die Motion in ein Postulat zu verwandeln, und hat so die zweite Chance verspielt, schnell, beherzt und verbindlich zu handeln. Zurzeit ist es eine Hängepartie. Immerhin hat der Stadtrat in seiner Motionsantwort angekündigt, dass er Fussgängerquerungen, verlängerte Busspuren und auch Tempo 30 prüfen werde – er könne aber ohne das Mittun des Kantons wenig ausrichten, und der hat ja, wie das Bonmot von Bundesrat «Trotzli» Maurer heisst, «kä Luscht».

Aufbau des Plan B

Geregt haben sich dafür Bewohnerinnen des Quartiers Unterstrass. Sie fordern in einer Petition, dass der Teil des Rosengartens, der durch ihr Terrain führt, unter den Boden gelegt und noch weiterer Tiefbau angestiftet werde. Sie vergessen: Ingenieure können mit Gräben und Verbergen Probleme mindern. Sie können sie aber nicht lösen. Das war die erfolgreiche Botschaft des Widerstandes gegen das unsinnige Vorhaben vor einem Jahr. Der Rosengarten und die anderen von Hochleistungsstrassen bedrückten oder bedrohten Orte brauchen vorab eine verkehrspolitische Wende: Der Autoverkehr – ob mit Benzin, Diesel oder batteriebetrieben – muss reduziert werden. Die sanften Wissenschaftler sprechen von 30 Prozent, die fordernden von 50 Prozent und die realistischen von 80 Prozent. Der eine Grund ist, dass die Städte den Strassenraum anders brauchen, der andere und dringliche, dass das Pariser Klimaabkommen Papier bleibt, wenn nicht auch der Strassenverkehr als einer der stärksten Verursacher des Klimawandels reduziert wird.

Eine normale Stadtstrasse

Das war der Kern des Themenheftes «Die Stadtzerstörung am Rosengarten», mit dem Hochparterre die Abstimmungsvorlage hat versenken helfen. Da ich davon ausging, dass das gelingen wird, wusste ich, dass die mehr als 50 000 Autos über der Erde bleiben werden, und widmete also dem vernünftigen Umbau des Rosengartens ein Capriccio. Stadtreparatur könne nur geraten mit Zurückbauen, Platz schaffen, die Qualität des Vorgefundenen stärken, Tempo 30 einführen und den Autoverkehr senken. «Die Rosengärtnerinnen» – drei Verkehrsplaner, eine Politikerin, ein ehemaliger Stadtpräsident und ich, der Schreiber – haben das Feuilleton weitergedacht, mit Bildern verkehrsplannerisch und mit Texten ideologisch waserdicht gemacht. Wir präsentieren den Plan für eine andere Lösung, die Frau Regierungsrätin nicht aus ihrer Hosentasche zaubern kann. Wir legen ihn den Regierungen und Parlamenten von Stadt und Kanton Zürich zum Geburtstag der Niederlage von «Rosengartentram & →



So könnte die Rosengartenstrasse – heute noch Teil der Zürcher Westtangente – später einmal aussehen: eine beruhigte Stadtstrasse.

→ Rosengartentunnel auf den Gabentisch – ungefragt und kostenfrei – mit einem Betriebskonzept, einem Umsetzungsplan in den Etappen 2025 und 2025 plus einem verkehrspolitischen Manifest. Dazu gibt es eine Ausgabe von «Trotzli, der Lausbub». Der Rosengarten wird aber keine verkehrsfreie Idylle. Er wird eine Stadtstrasse werden, eine normale wie heute die Winterthurerstrasse in Zürich mit ihrer Allee oder die Seftigenstrasse in Köniz bei Bern, das nach wie vor gültige Beispiel, wie eine Hauptstrasse gebändigt werden kann.

In Etappen zum blühenden Rosengarten

Text: Josef Estermann, Peter Hotz, Paul Romann,
Erich Willi und Simone Brander

Heute ist die Westtangente ausserhalb der Stosszeiten die schnellste Verbindung zwischen Glatt- und Limmattal. Sie dient zudem als Ausweichroute zur Nordumfahrung: Bei Stau und stockendem Verkehr wird auf die Westtangente ausgewichen. 2025 wird die dritte Röhre des Gubristtunnels eröffnet. Das ermöglicht es, den Schnell- und Ausweichverkehr auf der Westtangente zu unterbinden. Dazu braucht es flankierende Massnahmen. Auf das Jahr 2025 hin muss auf der Westtangente Tempo 30 eingeführt werden. Es verlangsamt und verstetigt den Verkehr, halbiert den Lärm, senkt den Schadstoffausstoss und lenkt die Schnellfahrer auf die dafür vorgesehene Nordumfahrung um. Gleichzeitig sollen die Unter- und Überführungen aufgehoben und für Fussgänger und Velos mit Lichtsignalen gesicherte Übergänge erstellt werden. Bergwärts wird eine separate Busspur und ein Veloweg eingerichtet.

Rosengarten als Pilotprojekt

Die Schweiz hat sich bei der Ratifizierung des Pariser Abkommens dazu verpflichtet, die Emissionen der Treibhausgase zu halbieren. Zürich kann nicht Netto-Null-Emissionen postulieren, ohne eine Strategie zu entwickeln, wie die Emissionen aus dem Verkehr gesenkt werden können. Deren grosser Teil stammt von den Hauptverkehrsachsen. Darum müssen Massnahmen dort ansetzen. Die Stadt Zürich muss zusammen mit dem Kanton planen, wie die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr bis 2030 halbiert werden. Dazu muss der motorisierte auf den umweltfreundlicheren und effizienteren öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr umgelegt werden. Die Umlagerung verschafft auch Platz für die anderen Ziele einer Stadt der kurzen Wege: Begrünung, Plätze, Fusswege. Die Westtangente und damit der Rosengarten eignen sich ganz besonders als Pilotprojekt. Art. 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung verbietet eine «Verminderung der Leistungsfähigkeit». Anders als bei andern Ein- und Ausfallachsen gilt diese Bestimmung am Rosengarten nicht, denn am Gubrist wurde für Ersatz gesorgt.

Wettbewerb für den Bucheggplatz

Heute ist der Bucheggplatz eine Verkehrsmaschine. Der Siedlungsrichtplan sieht vor, dass er zum Quartierzentrum und Fussgängerbereich wird. Er soll zur Kreuzung Hofwiesen-/ Bucheggstrasse werden. Die Tièche-strasse mündet in die Hofwiesenstrasse; die Rötelstrasse

besitzt noch untergeordnete Funktion. So wird Platz frei für eine Randbebauung mit quartierbezogenen Nutzungen und für einen Park vom Gemeinschaftszentrum Buchegg bis zur Tramhaltestelle. Mit der neuen Busführung, den neuen Busspuren und -haltestellen wird kurzfristig wenigstens der öffentliche Verkehr verbessert. Die neue Gestaltung des Platzes setzt voraus, dass der Autoverkehr halbiert wird. Zu einer späteren Etappe der Neugestaltung des Rosengartens – Horizont 2040plus – gehört zudem, dass die Kreuzung Rosengarten-/ Nordstrasse wiederhergestellt und die Bananenbrücke beseitigt wird, die Rampen in der Bucheggstrasse verschwinden und zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse eine Strasse mit Alleen entsteht.

Abbau von Parkplätzen

Es ist eine Binsenwahrheit: Parkplätze lösen Verkehr aus. Wer den Ausstoss an Treibhausgasen senken und Autoverkehr umlagern will, muss auch Parkplätze abbauen. Bei öffentlich zugänglichen Parkplätzen gewinnt er den von Autos überstellten Stadtraum für Alleen, Fuss- und Velowege und für Pärke zurück. Bei privaten Parkplätzen bindet er den Parkraum in Mobilitätskonzepte ein.

Jedenfalls muss das Parkraumangebot auf den notwendigen und zuträglichen Verkehr ausgerichtet werden. Die generell an Wohn- und Arbeitsflächen anknüpfende Pflicht, Parkplätze zu erstellen, muss fallen. Eine Pilotstudie im Einzugsgebiet der Westtangente soll zeigen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden.

Mehr Bus, aber kein Tram

Nochmals: Der Rückbau der Westtangente zur zweispurigen Strasse verlangt, den Autoverkehr in zwei Etappen zu reduzieren. Ein Teil der Fahrten wird eingespart, einen anderen Teil wird der öffentliche Verkehr übernehmen. Also müssen seine Kapazitäten erweitert werden. Dafür kann der Takt der heute auf der Westtangente verkehrenden drei Buslinien 33, 72 und 83 verdichtet werden, oder es werden neue Linien eingerichtet. Ein Tram aber, wie es die Vorlage «Rosengartentunnel & Rosengarten-tram» vor einem Jahr noch wollte, soll nicht gebaut werden. Talwärts fahrende Trams müssten wegen der steilen Strasse sehr langsam fahren. Eine ÖV-Spur wäre damit auch talwärts nötig. Sie verunmöglichte eine attraktive Gestaltung der Rosengartenstrasse – Fussgängerwege und Allee wären aus Platzmangel unmöglich.

Offene Planung

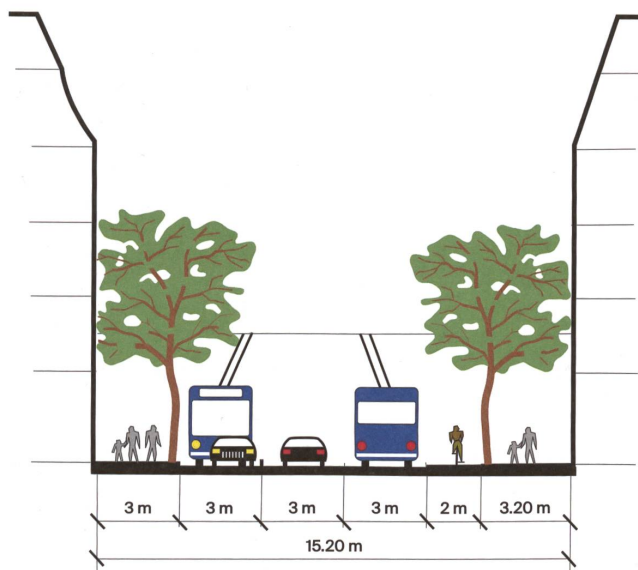
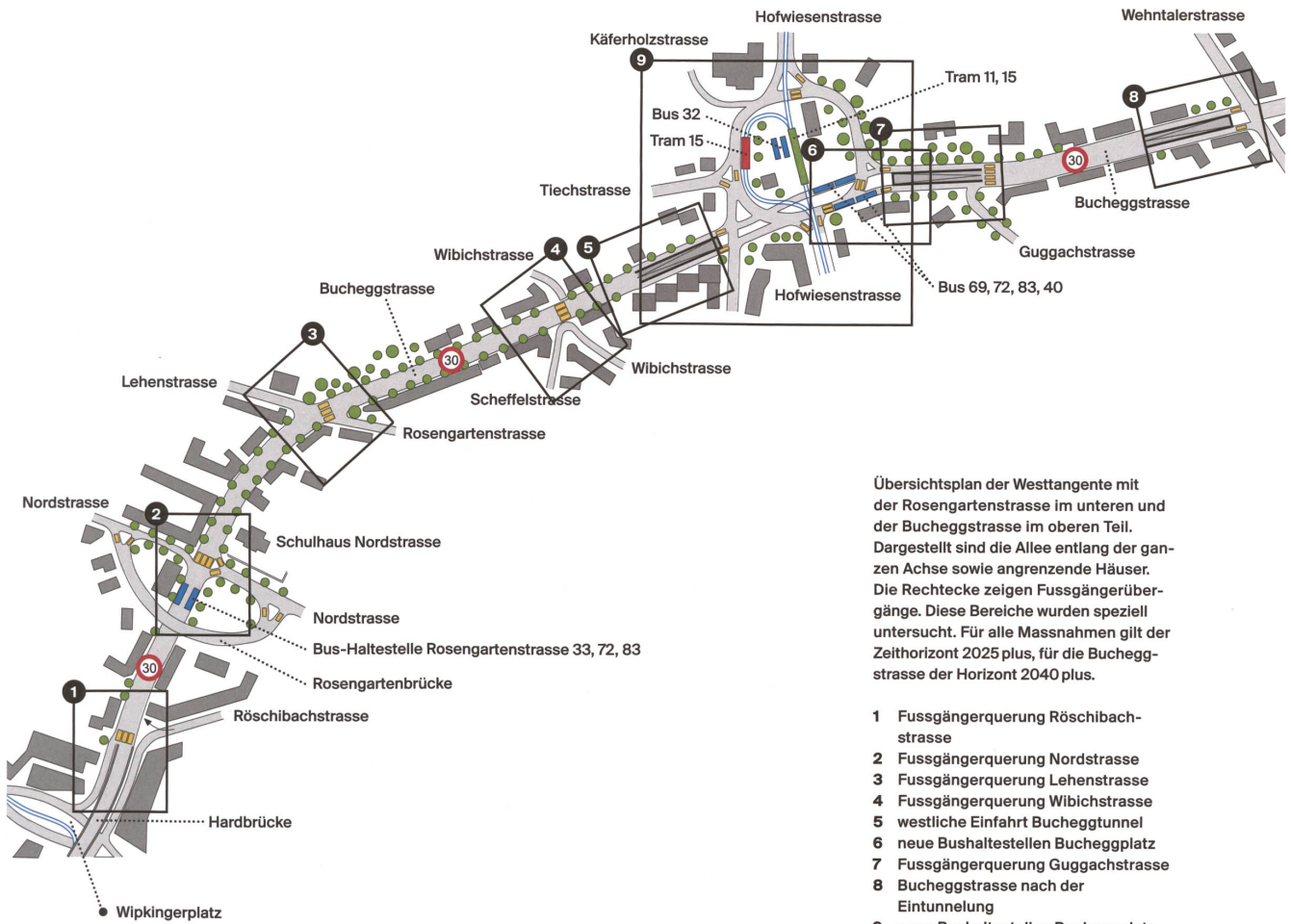
Stadtstrassen sind nicht nur Verkehrsachsen, sondern auch Lebensräume. Ihre Gestaltung darf nicht den Verkehrsplanern überlassen werden. Das Quartier muss einbezogen, Städtebauerinnen, Umweltfachleute und Sozialwissenschaften müssen ins Boot geholt werden. Für die Neugestaltung des Rosengartens sind daher Formen zu suchen, wie die Leute mitreden und mitentscheiden können und nicht bloss schon Gedachtes und Geplantes absegnen müssen.

Zehn Maximen zum Verkehr










Der Umbau des Rosengartens zu einer vernünftigen Stadtstrasse ist in einen klimapolitischen Kontext zu stellen. Dafür gibt es zehn Maximen.

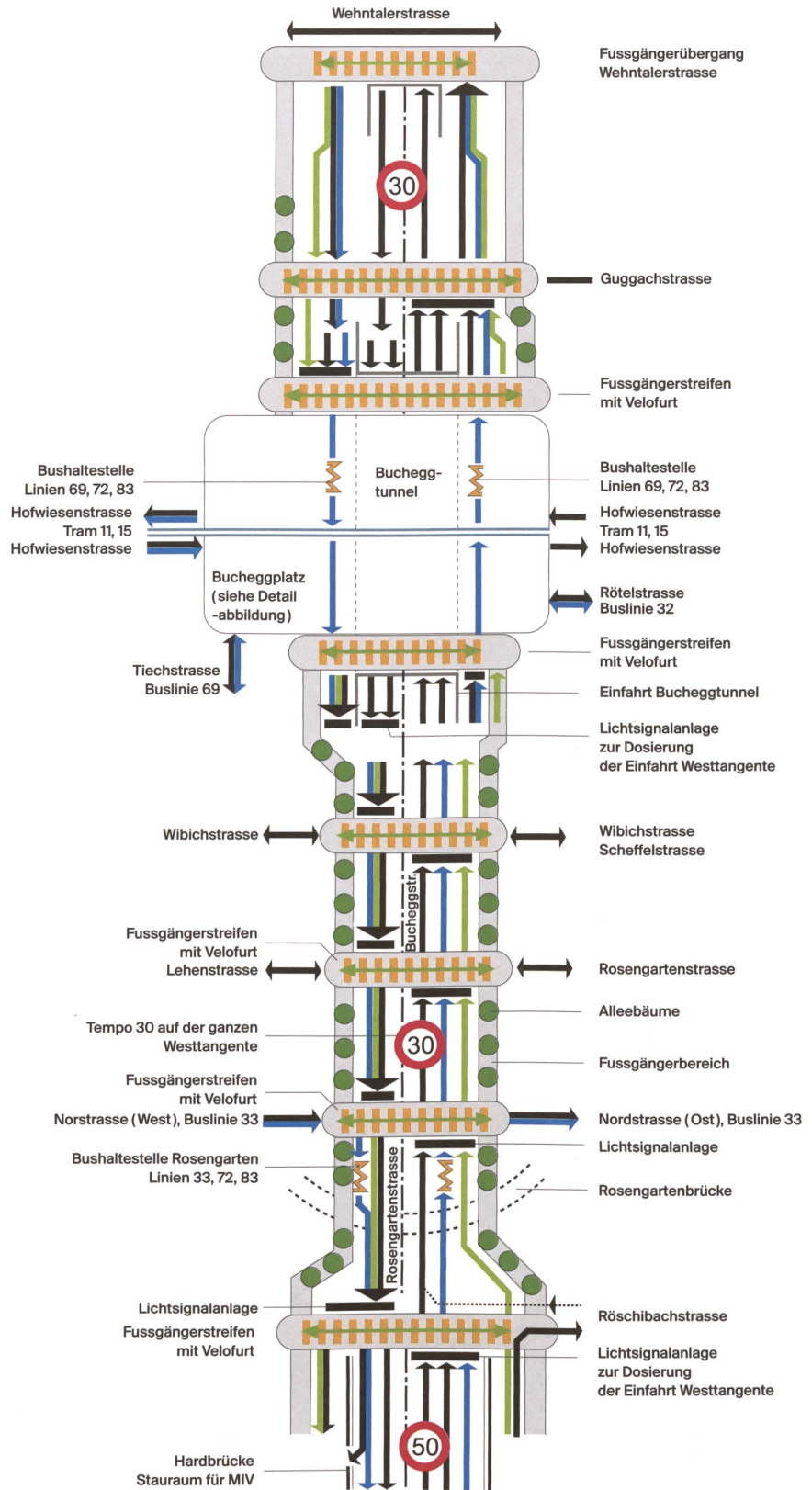
1. Die Verkehrspolitik muss in den Klimaschutz, der Klimaschutz in die Verkehrspolitik integriert werden.
2. Eine klimafreundliche Verkehrspolitik hält mindestens die Ziele des Pariser Abkommens ein.
3. Der Verkehr muss den Ausstoss an Treibhausgasen bis 2030 um die Hälfte reduzieren.

→



Schematische Darstellung des neuen Betriebskonzepts zwischen der Hardbrücke (unten) und der Wehntalerstrasse. Auf der gesamten Westtangente gilt Tempo 30.

-  Fussgängerbereiche
-  öffentlicher Verkehr
-  Velowege
-  motorisierter Verkehr
-  Fussgängerstreifen
-  Velofurt
-  Lichtsignalanlage
-  Bushaltestelle
-  Alleebäume



In Etappen zum Ziel

Entscheidend ist die Reduktion auf Tempo 30. Das mindert den Lärm, beruhigt den Verkehr und verlängert die Fahrzeiten, was den Durchgangsverkehr auf dieser Achse weniger attraktiv macht und also das Verkehrsaufkommen reduziert. Radaranlagen stellen sicher, dass Tempo 30 eingehalten wird.

Grundlegend ist, die heute vier Fahrspuren auf neu noch drei zu reduzieren. Diese sind mit einer Breite von drei Metern relativ schmal. Bergaufwärts führt ein Veloweg. Fünf Lichtsignale sichern die Übergänge für Fussgänger. Sie steuern auch den Busverkehr, der durchwegs Priorität bekommt.

Die Passerelle und die vier Unterführungen, welche heute die Querung der Westtangente ermöglichen, werden abgebrochen. Auf der Hardbrücke sowie im Buchegg-tunnel wird der Verkehr so dosiert, dass er auf der Westtangente immer zirkulieren kann.

Das Betriebskonzept reduziert den Verkehr in zwei Etappen: 25 Prozent gegenüber heute im Jahr 2025. Dann wird der Gubristunnel voll in Betrieb gehen. So kann im Zeithorizont 2025+ die Reduktion um 50 Prozent angegangen werden. 2025 sollen noch 40 000 Autos pro Tag über den Rosengarten fahren. Es stehen ihnen bergwärts noch zwei Spuren zur Verfügung. Danach wird der Verkehr auf noch 30 000 Fahrzeuge pro Tag vermindert, und eine der bergwärts führenden Fahrspuren wird zur Busspur.

Die Spuren, nun verschmälert und reduziert, schaffen Raum für die Gestaltung teilweise grosszügiger Fussgängerbereiche. Gegen hundert Bäume wachsen beidseits der Strasse zu Alleebäumen und prägen den Strassen- und Stadtraum. Aber der Rosengarten ist nach dem Umbau keine verkehrsfreie Idylle – sie wird eine lebhafteste, für Bus und Autos, für Fussgängerinnen und Velos attraktive Stadtstrasse.

- 4. Der Autoverkehr und seine Treibhausgase lassen sich nur reduzieren, wenn der Binnen-, Ziel- und Quellverkehr auf den Ein- und Ausfallsachsen vermindert wird.
5. Wer die heutigen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr festschreibt, vereitelt die Einhaltung der Klimaziele.
6. Eine klimafreundliche Verkehrspolitik baut Zug, Bus und Tram aus, fördert den Fuss- und Veloverkehr und priorisiert sie auch auf dem Hauptstrassennetz.
7. Parkplätze schaffen Verkehr. Weniger Verkehr bedeutet weniger Parkplätze und umgekehrt.
8. Städte sind auf eine klimafreundliche Mobilität angewiesen – und dafür prädestiniert.
9. Eine klimafreundliche Mobilität verlangt eine Siedlungspolitik, die Vielfalt, Vernetzung und Durchmischung fördert. Sie löst möglichst wenig Verkehr aus und stellt dafür klimafreundliche Verkehrsmittel zur Verfügung.
10. In einer klimafreundlichen Verkehrspolitik sind städtische Strassen nicht nur Verkehrsachsen, sondern auch Wohnstrassen und Lebensraum.

Sonderdruck

Die zehn Maximen zum Verkehr sind im Heft «Der blühende Rosengarten» begründet, das Hochparterre zum Geburtstag der Abstimmung herausgegeben hat. Darin finden sich weitere Detailpläne. Bestellen: shop.hochparterre.ch.

Die «Rosengärtnerinnen»

Die Gruppe besteht aus den Verkehrsplanern Paul Romann, Erich Willi und Peter Hotz, der Umweltwissenschaftlerin Simone Brander, Josef Estermann, Jurist und bis 2002 Zürcher Stadtpräsident, sowie Köbi Gantenbein, Hochparterres Verleger.

Städtebau-Stammtisch:

«Rosengarten – die Alternative»

Was taugt die Alternative? Was unternimmt die Stadt Zürich am Rosengarten? Wie gelingt mit dem Verkehrsprojekt auch eine gute Quartierentwicklung? Der Städtebau-Stammtisch stellt die Alternative vor und diskutiert sie mit Gästen: Sabeth Tödtli, Urban Equipe, Richard Wolff, Stadtrat und Tiefbauvorsteher, Josef Estermann, Rosengärtner, Sonja Rueff, Kantonsrätin FDP. Moderation: Rahel Marti.

Datum und Zeit: Montag 25. Januar 2021, 19 bis 21 Uhr.

Ort: Kulturpark, Pfingstweidstr. 16, Zürich. Anmeldung und Informationen zur Durchführung: veranstaltungen.hochparterre.ch. Mit freundlicher Unterstützung von EMCH.

Westast Biel ist gescheitert

Text: Benedikt Loderer

Man stelle sich vor: Der Kanton Bern plant ein Stück Autobahn, Westast genannt. Quer durch die Stadt Biel soll es gewürgt werden, zwei Anschlüsse haben und 2,3 Milliarden kosten. Einen Meter Westast gibts für 720 000 Franken. Das Ausführungsprojekt ist genehmigt, am Tag nach dem Bundesgerichtsentscheid über die letzten Einsprachen, kann der Bau beginnen. Und nun das: «... wird das aktuelle Ausführungsprojekt (...) nicht weiterverfolgt». Ab in die Schublade.

Wie ist das möglich? Das Komitee «Westast so nicht» und seine vielen Verbündeten untergruben das offizielle Projekt. Buchstäblich. Ein Gegenprojekt, das, statt der beiden stadtzerstörerischen Anschlüsse, einen durchgehenden Tunnel vorsah, überzeugte die Bevölkerung. Eine Befragung ergab: 49 Prozent waren für das Gegenprojekt, nur 21 Prozent für das offizielle, 16 Prozent wollten gar keine Autobahn, 14 Prozent hatten keine Meinung. Da wurde es dem Kanton «gschmuech». Nur ein Fünftel, das ist zu wenig, die politische Unterstützung reicht politisch für eine Umsetzung nicht. Also suchte der Baudirektor, Regierungsrat Christoph Neuhaus, einen Notausgang. Der hiess runder Tisch, ein Palaver aller Beteiligten. Gegnerinnen, Anhänger und Behörden sollen einen Konsens finden.

Nach zähem Werweissen kam dieser Konsens zustande. Das offizielle Ausführungsprojekt wird nicht weiterverfolgt. Stattdessen werden kurz- und mittelfristige Massnahmen umgesetzt: Man ertüchtigt die vorhandenen Strassen. Was nachher kommt, ist offen. Klar ist, dass der Westast im Autobahnnetz bleibt, also eines fernen Tages doch gebaut werden soll. Sofern er noch nötig ist.

Noch nie in der Schweizer Geschichte der Autobahn ist so etwas geschehen: Genehmigt und ab in die Schublade. Der hartnäckige Protest, die so oft beschworene Zivilgesellschaft, machten es möglich. Doch genügt es nicht, dagegen zu sein. Davon lässt sich die Planungsmaschine nicht beeindrucken. Erst wenn man ein überzeugendes Gegenprojekt erarbeitet, wanken die Technokraten. ●



Weitere Informationen unter urbanforestry-edu.ch

Das CAS besteht aus fünf thematischen Fachkursen (Wissensvermittlung) und einem transdisziplinären Anwendungsmodul (Wissenstransfer). Sie werden ausserdem interdisziplinär an Fallbeispielen in Schweizer Städten arbeiten und in einem konkreten Projekt Ihre ausgewählte Vertiefung anwenden. Die fünf Fachkurse, die das Basismodul des CAS bilden, sind für alle interessierten Personen offen und auch einzeln buchbar.