

ROSENGARTENSTRASSE

*von der Westtangenten – Eröffnung bis heute
Die dreissigjährige Geschichte
der Westtangente von Erich Zeller*



Juli 2001

INHALTSVERZEICHNIS

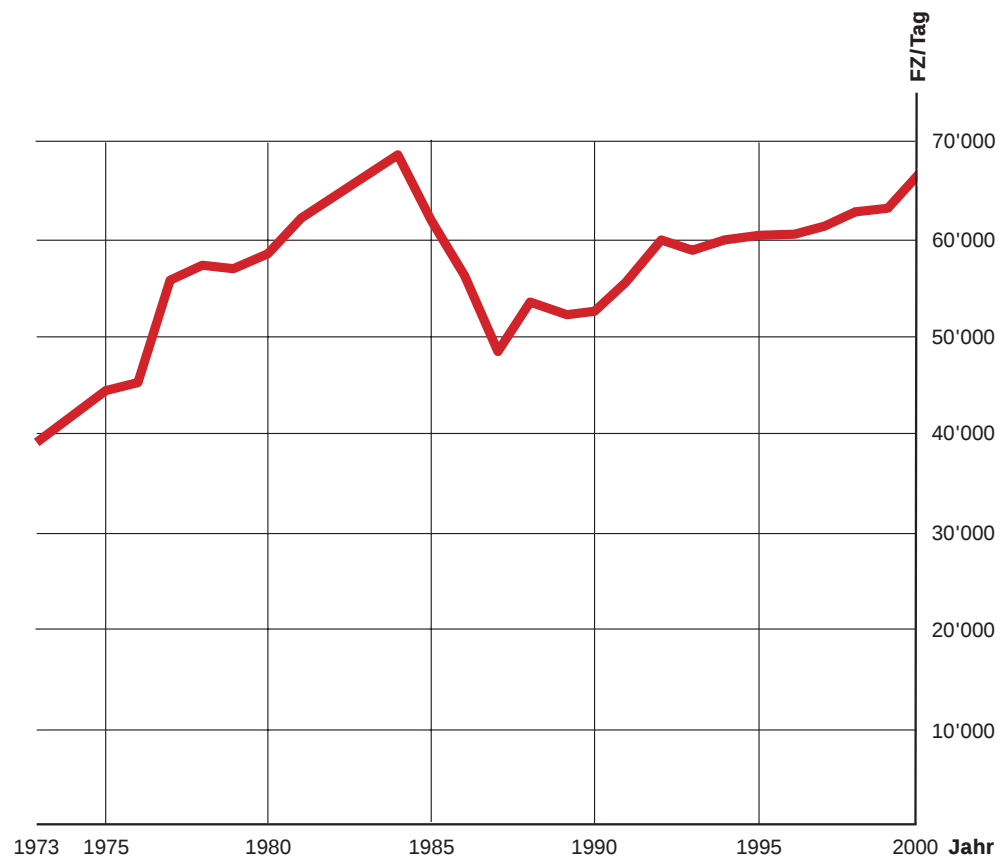
1	EINLEITUNG	2
2	SANIERUNGSKONZEPTE UND STUDIEN	4
2.1	Ummantelungsstudie	4
2.2	Überbauungsstudie	6
2.3	Studie Strukturverbesserungen	7
2.4	Absenkungskonzept	8
2.5	Rückbau auf 2 Spuren (VCS - Initiative)	9
2.6	Untertunnelung Buchegg-/ Rosengartenstrasse (Wipkingerplatz bis Bucheggplatz)	11
2.7	Untertunnelung Bucheggstrasse (Bucheggplatz bis Wehntalerstrasse)	13
2.8	Waidhaldetunnel	14
2.9	Käferbergtunnel	15
3	QUARTIERAKTIVITÄTEN	16
4	AUSWIRKUNG DER WESTUMFAHRUNG	17
5	EMPFEHLUNG FÜR WEITERE ARBEITSSCHRITTE	18
ANHANG		
1	Planungschronologie	19
2	Quellenverzeichnis	23
3	Beschlüsse	24

1 EINLEITUNG

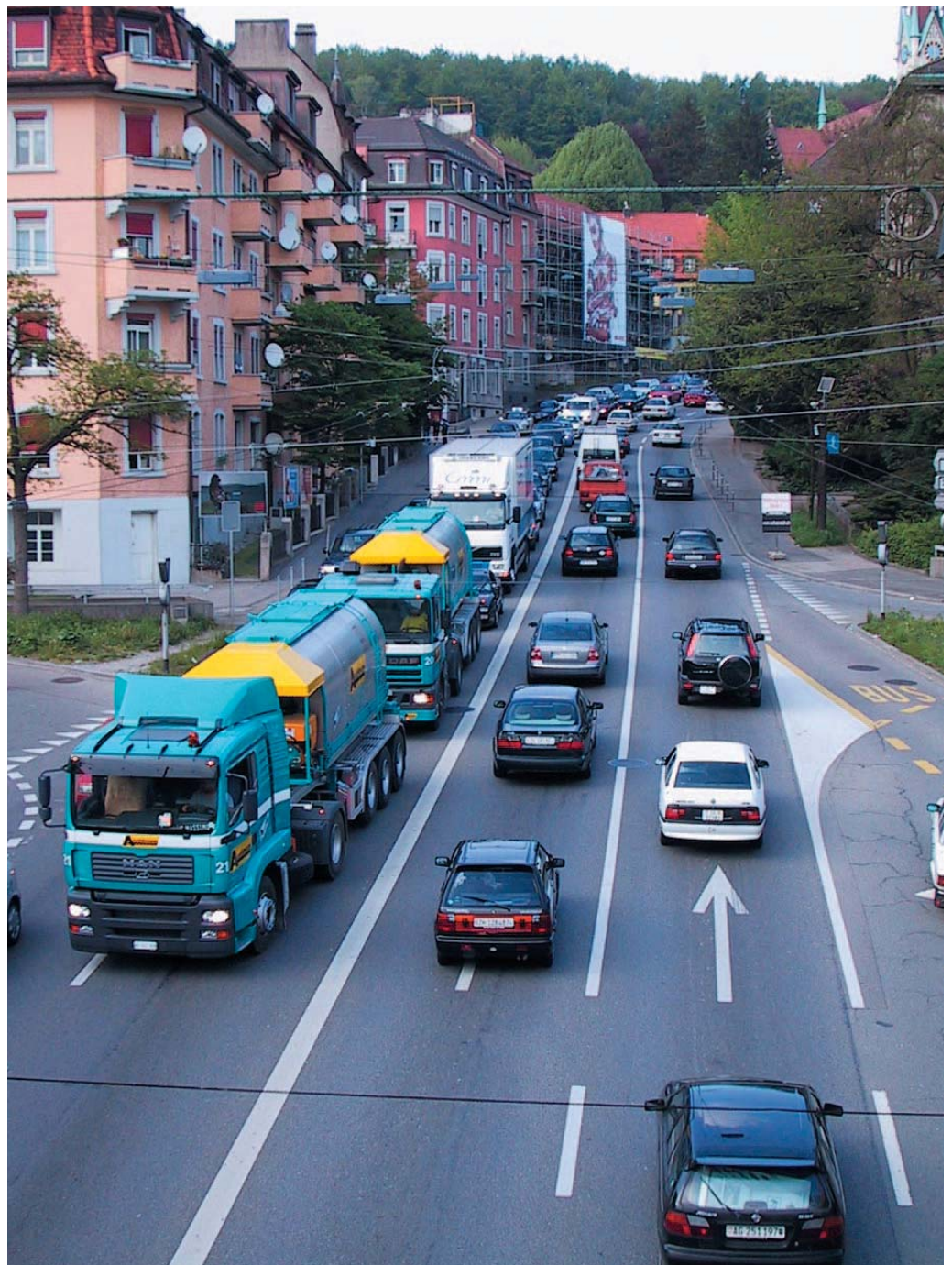
Die Rosengartenstrasse wurde im Jahr 1972 als Bestandteil der sogenannten Westtangente mit je zwei Fahrspuren pro Richtung als Provisorium in Betrieb genommen. Die Auswirkungen, welche diese innerstädtische, hoch belastete Durchgangssachse auf das unmittelbar angrenzende Wohngebiet seither hat, sind gravierend. Als flankierende Massnahmen gegen den Verkehrslärm wurden bis 1979 für rund 9 Mio. Franken Schallschutzfenster eingebaut und 1992 im Rahmen des zweiten städtischen Strassensanierungsprogrammes mit zwei kurzen Lärmschutzwänden ergänzt. Schon 1977 entstand eine erste Studie zur Ummantelung der Rosengartenstrasse. Später folgten Absenkungskonzepte, Überdeckungs- und Überbauungsstudien, sowie Untertunnelungs- und Rückbauvorschläge die bisher allesamt zu keiner Lösung führten.

Zu den von Stadt und Kanton Zürich initiierten Studien kommen noch zahlreiche Lösungsvorschläge und Aktionen von Quartiergruppierungen wie dem Rosengartenforum und von Privatpersonen. Dazu gehören Sofortmassnahmen zur Milderung der negativen Auswirkungen für die Anwohner und die Zu Fuss Gehenden oder der Vorschlag zur Sanierung mittels einer Glasröhre.

Verkehrsentwicklung auf
der Rosengartenstrasse
von 1973 bis 2000
DTV (durchschnittlicher
24-Stunden Verkehr
in beiden Richtungen)



Die grundsätzlich denkbaren Lösungsvarianten liegen vor. Dennoch führten die bisherigen Bemühungen zur «Stadtreparatur» allesamt nicht zum Erfolg. Die Realisierung einer befriedigenden Gesamtlösung scheiterte bislang an politischen, netztechnischen, planungsrechtlichen, städtebaulichen sowie finanziellen Vorgaben und Randbedingungen.



Für die Anwohner kaum mehr
erträglich: Mehr als 65'000
Fahrzeuge rollen heute täglich
über die Rosengartenstrasse
bergauf und bergab

2 SANIERUNGSKONZEPTE UND STUDIEN

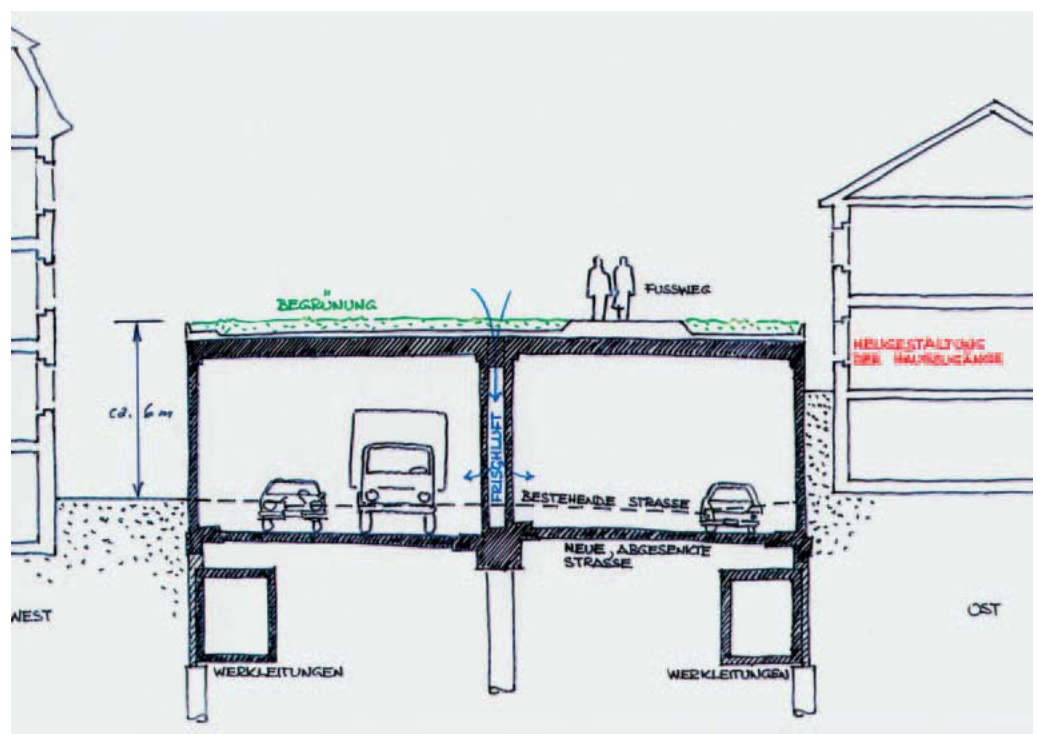
Im Hinblick auf die angestrebte Problemlösung sind die bisherigen städtischen Studien und Sanierungskonzepte nachfolgend kurz dargestellt und kommentiert. Die zahlreichen parlamentarischen Vorstösse, welche im Gemeinderat und Kantonsrat eingereicht wurden, sind aus der Planungschronologie im Anhang ersichtlich.

2.1 Ummantelungsstudie

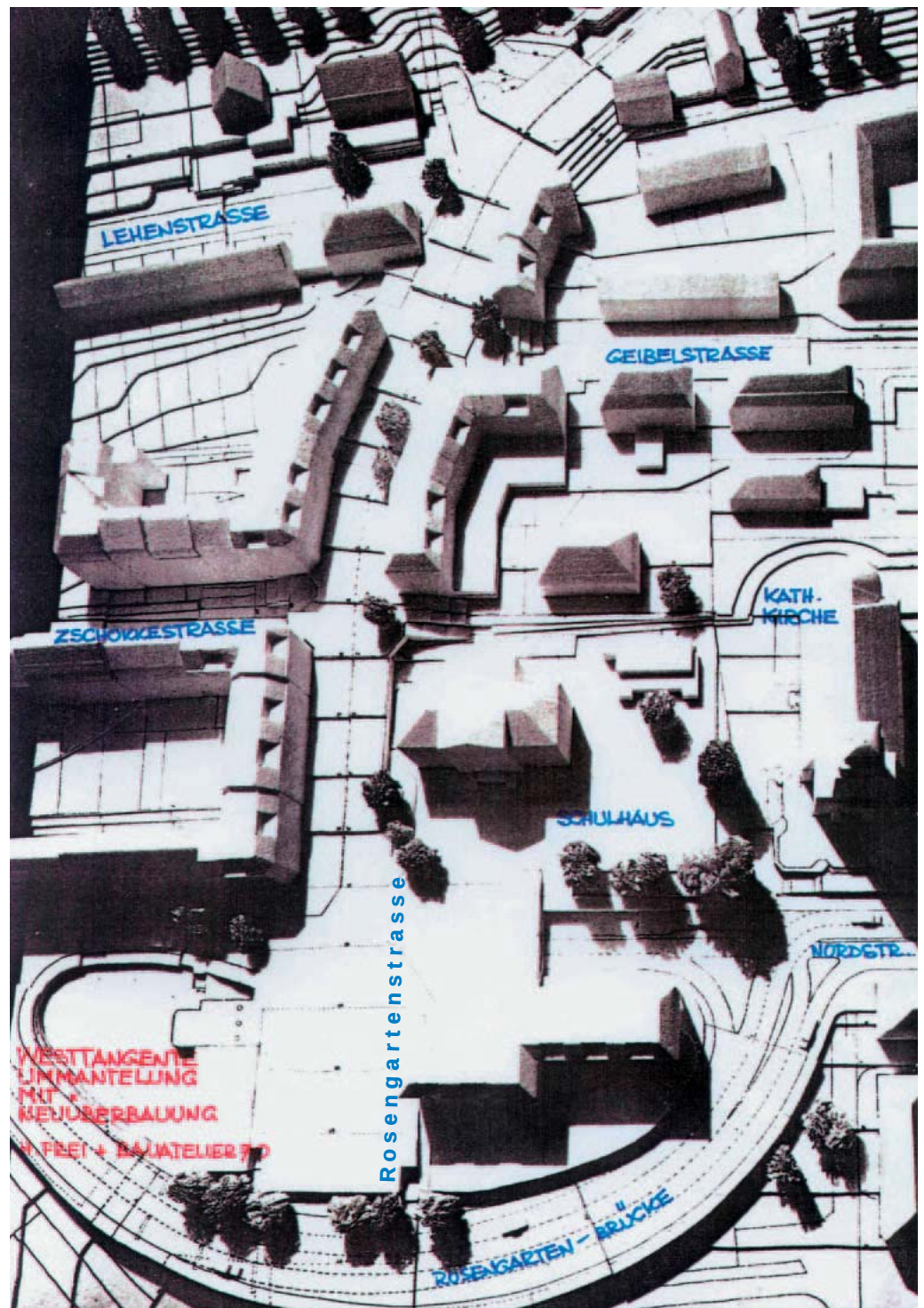
Die schon im Jahr 1973 vom Architekturbüro Bauatelier 70 initiierte und in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro H. Frei erarbeitete Projektstudie sah einen 320 m langen Ummantelungstunnel für das steilste Teilstück der Rosengartenstrasse zwischen Nord- bis Lehenstrasse vor, bestehend aus einem teilweise nur 50 cm von der Häuserfront entfernten und bis zu 6 Meter hohen Tunnelkasten. Die Parterre-geschosse waren deshalb als Garagen oder Lagerräume vorgesehen.

1977 erwarb die Stadt diese Planungsstudie und liess die Idee durch die Initianten weiter bearbeiten. Unterstützung erhielt dieses Ummantelungsprojekt durch eine 1980 eingereichte und überwiesene Motion von Dr. Nelly Hohl-Spiess. 1981 lag ein verbessertes, generelles Bauprojekt mit Kostenschätzung inklusive Landerwerb von rund 26.5 Mio Franken vor. Vorgesehen war die Erstellung mit vorfabrizierten Wand- und Deckenelementen. Der damalige Vorsteher des Bauamtes I, Dr. Ruedi Aeschbacher, stellte das Projekt der Öffentlichkeit unter der Bezeichnung **«Überdeckung Westtangente»** vor. Die Reaktionen der betroffenen Grundeigentümer fielen allerdings unterschiedlich, jedoch mehrheitlich ablehnend aus.

Ummantelungsstudie Rosen-
gartenstrasse, Abschnitt
Nord- bis Lehenstrasse
Generelles Projekt,
Architekt Bauatelier 70 +
Ingenieur H. Frei,
Dezember 1980



Der Vorschlag einer Ummantelung mit Neuüberbauung wurde eingehend geprüft und als Entscheidungsgrundlage für nicht ausreichend eingestuft. 1982 empfahl die damalige Stadtplanungskommission dem Stadtrat, zwei weitere Studien für eine umfassende, städtebaulich befriedigende Lösung in Auftrag zu geben.



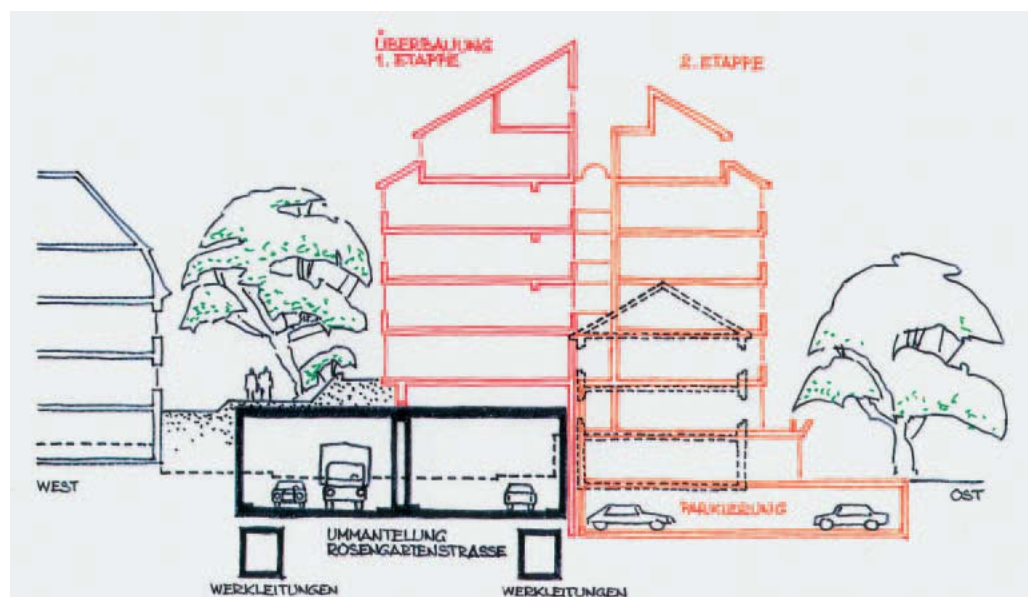
2.2 Überbauungsstudie

Die Studien zur Ummantelung und Überbauung stützten sich auf das Instrument der Gebietssanierung nach §§ 186 ff Planungs- und Baugesetz (PBG). Die Gebietssanierung ist eine Unterart des Quartierplanes, in welchem Gesamt- und Teilerneuerung bei gegebenem öffentlichem Interesse in einem einzigen Verfahren geordnet werden können. Im juristischen Gutachten von Dr. Walter Vollenweider, welches das ehemalige Stadtplanungsamt 1978 in Auftrag gegeben hatte, konnte die Entschädigungsfrage im Enteignungsfall nicht abschliessend beantwortet werden.

Auf Empfehlung der Stadtentwicklungskommission beschloss der Stadtrat im März 1982, Professor Dr. J. Dahinden mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Die Studie von Prof. J. Dahinden übernahm das Ummantelungsprojekt und verwendete einen Teil der über der Strasse zu erstellenden Platte für die erste Etappe einer Überbauung. Die Überbauung war so konzipiert, dass sie in späteren Etappen auf der Ostseite der Rosengartenstrasse unter Ersatz der bestehenden Bebauung erweitert werden könnte.

An Orientierungsveranstaltungen wurde die Studie der Quartierbevölkerung durch den Stadtrat zur Kenntnis gebracht. Eine Überbauung stiess bei den betroffenen privaten Grundeigentümern und Wohnbaugenossenschaften teilweise auf stricte Ablehnung, weil sie eine Entwertung ihrer Liegenschaften befürchteten. Nach Ansicht der Betroffenen sollte eine Absenkung mit Überdeckung, auf welcher eine quatierverbindende zweispurige Wohnstrasse angeordnet werden könnte, die Verkehrs- und Umweltprobleme lösen.

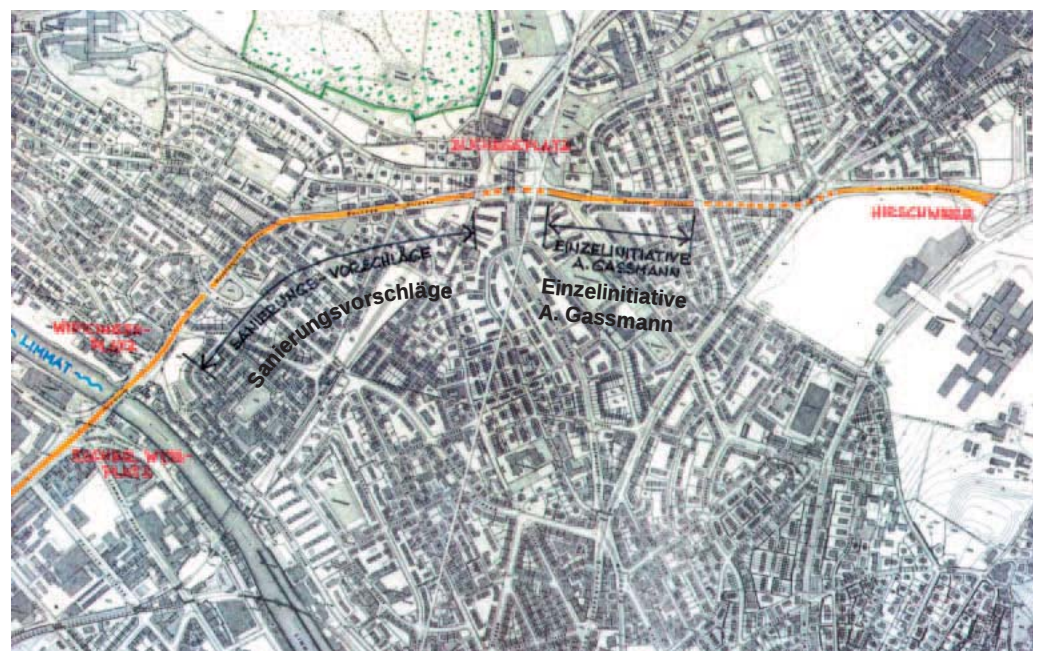
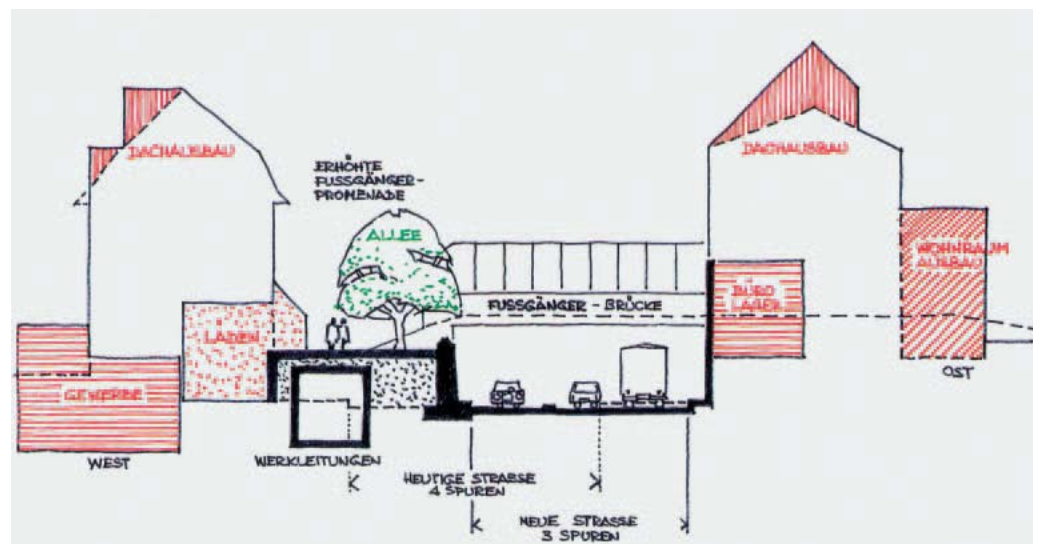
Überbauungsstudie
(Nord- bis Lehenstrasse)
Professor Dr. J. Dahinden,
1982



2.3 Studie Strukturverbesserungen

Parallel zur Überbauungsstudie von Professor Dr. J. Dahinden untersuchte Architekt Fritz Schwarz 1982 ebenfalls im Auftrag der Stadt Massnahmen zur Strukturverbesserung. Die Studie von Architekt Schwarz enthält Vorschläge für einzelne Verbesserungsmassnahmen, ohne die Strasse zu überdecken, wie zum Beispiel die Reduktion auf drei Fahrspuren, Schaffung einer erhöhten und begrünter Fussgängerachse anstelle der aufgehobenen Fahrspur, neue Überquerungsmöglichkeiten der Rosengartenstrasse für Fussgänger in Form von attraktiven Brücken sowie verschiedenartige Massnahmen zur Reorganisation und Umnutzung der bestehenden Randbebauung.

«Strukturverbesserungen»
(Nord- bis Lehenstrasse)
Arch. Fritz Schwarz, 1982



Übersichtsplan
der Sanierungsprojekte

2.4 Absenkungskonzept

Nach einer Grundeigentümerorientierung im Sommer 1983 übernahm es Architekt und Grundeigentümer an der Rosengartenstrasse, Christoph Schweinfurth, die Absichten der Anstösser zu koordinieren. Dieser weitere Vorschlag sah vor, die Westtangente auf der ganzen Länge vom Wipkingerplatz bis Bucheggplatz so weit wie möglich abzusenken und zu überdecken. Die Erneuerung sollte parzellenweise im Rahmen eines Gestaltungsplanes erfolgen. Im Kreuzungsbereich Nordstrasse/Rosengartenstrasse sollte mit der Überdeckung des Strassenraumes ein neuer Quartierkern geschaffen werden.

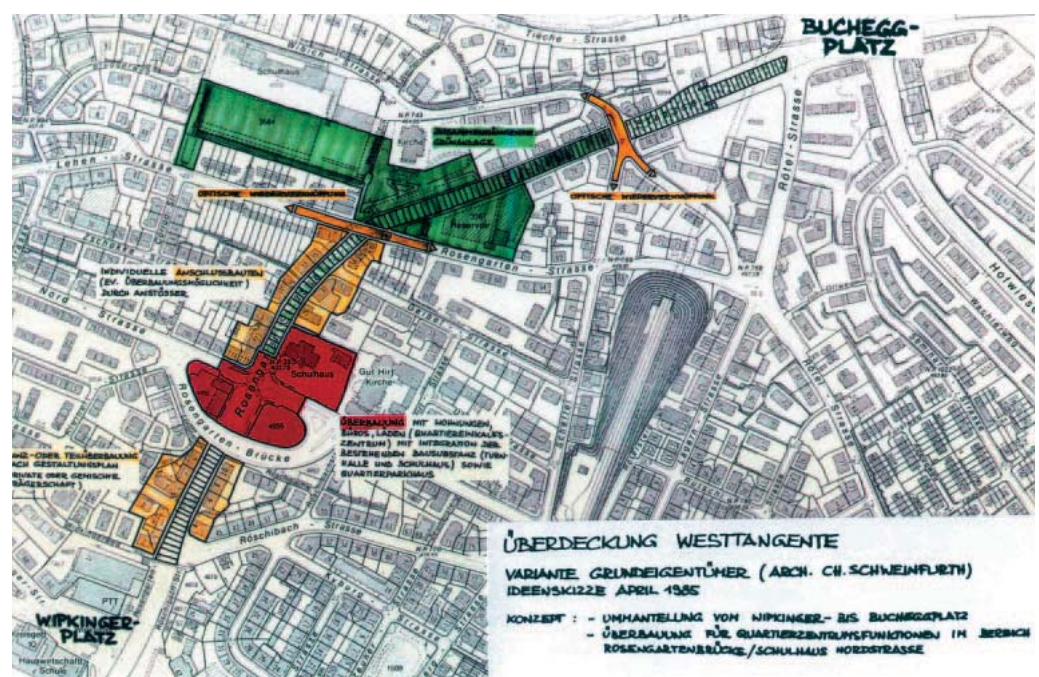
1985 liess sich die neue Stadtentwicklungskommission über die bis dahin vorliegenden Projektvorschläge orientieren und kam zum Schluss, dass eine wirksame Sanierung der räumlichen Verhältnisse nur auf der Basis einer Überdeckung mit allfälliger Überbauung erfolgen könne. Sie empfahl, in dieser Richtung weiter zu arbeiten. In der Folge schloss sich der Projektverfasser H.U. Frei mit dem ehemaligen Mitglied der Stadtplanungskommission, Prof. Dr. J. Dahinden und mit R. Spleiss, Baumeister, zu einem Konsortium zusammen. Ein zweites Konsortium bildeten Architekt Ch. Schweinfurth, weitere Grundeigentümer, Hatt-Haller AG und das Ingenieurbüro Wolf, Kropf und Zschaber.

Die Verhandlungen zwischen der Stadt und den beiden privaten Konsortien über eine Zusammenlegung scheiterten. Dennoch beabsichtigte der Stadtrat, aufgrund des aktuellen Wissensstandes und in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der Stadtentwicklungskommission, ein Überdeckungsprojekt ausarbeiten zu lassen und dieses im Sinne der Einzelinitiative Ernst Profos als Gegenvorschlag zur Volksinitiative des Verkehrsclubs der Schweiz zur Abstimmung zu bringen.

Die Einzelinitiative Profos wurde vom Gemeinderat 1987 nicht überwiesen und die Planung für ein Überdeckungsprojekt in der Folge eingestellt.

Legende:

- rot: Überbauung,
Quartiereinkaufszentrum
- gelb: Überbauung nach
Gestaltungsplan
- grün: Zusammenhängende
Grünanlage



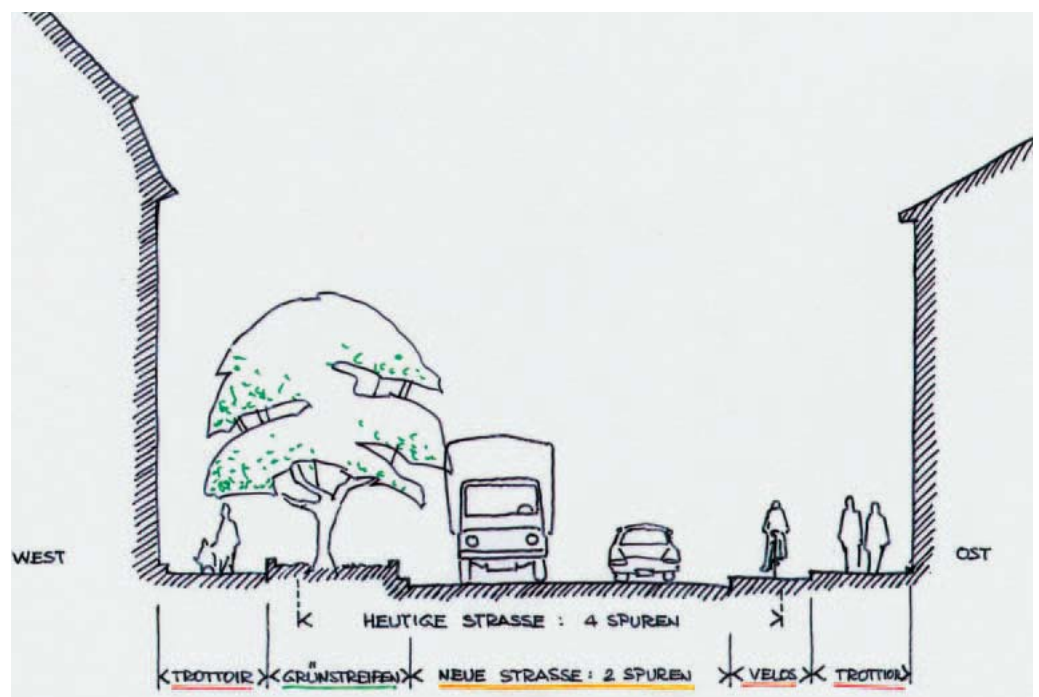
2.5 Rückbau auf 2 Spuren (VCS-Initiative)

Die im Herbst 1984 vom Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Zürich mit Unterstützung des Quartiervereins Wipkingen lancierte Volksinitiative «für eine bewohnerfreundliche Westtangente» verlangte den Rückbau zwischen Wipkingerplatz und der Wehntalerstrasse zu einer zweispurigen Strasse mit sicheren Veloverbindungen und einem mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Trottoir sowie flankierende Massnahmen in den umliegenden Quartierstrassen.

Am 13. März 1985 reichte der Verkehrsclub der Schweiz die «Volksinitiative für einen Rahmenkredit von 8 Mio. Franken zur Reduktion der Westtangente auf zwei Fahrspuren» ein. Die Initianten begründeten den verlangten Spurabbau mit der im Sommer 1985 zu eröffnenden Hochleistungsstrasse Nordumfahrung (N20) und des Milchbucktunnels, die nach offiziellen Schätzungen rund 25% der Personenwagen und über 50% der Lastwagen von der Westtangente abziehen sollten.

Mit den Forderungen der Westtangenten-Initiative sollten zudem die Voraussetzungen für einen möglichen nächsten Schritt, die Absenkung der Rosengartenstrasse, geschaffen werden.

Der Stadtrat lehnte die Initiative unter Verweis auf die Unmöglichkeit der Durchsetzung der geforderten Massnahmen ab. Stadtrat und Gemeinderat verzichteten auf einen Gegenvorschlag und empfahlen die Ablehnung der Volksinitiative.



Querschnitt der
Rosengartenstrasse
gemäss VCS-Initiative

In der Gemeindeabstimmung vom 25. September 1988 lehnten die Stimmberechtigten der Stadt Zürich die «Volksinitiative für einen Rahmenkredit von 8 Millionen Franken zur Reduktion der Westtangente auf zwei Fahrspuren» auf Antrag von Gemeinderat und Stadtrat mit 33 Prozent Ja zu 67 Prozent Nein ab.

JA! ZUR WESTTANGENTEN INITIATIVE



Dokumentation zur Geschichte
und Zukunft der
Westtangente in Wipkingen
VCS Zürich



2.6 Untertunnelung Buchegg- Rosengartenstrasse (Wipkinger-/ Bucheggplatz)

Die Einzelinitiative von Gemeinderat Ernst Profos betreffend Tieferlegung und Überdeckung der Westtangente im Bereich Rosengarten- / Bucheggstrasse vom 25. Februar 1988 wurde auf Antrag der vorberatenden gemeinderätlichen Kommission in ein Kommissionspostulat umgewandelt.

Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich führten Jenni+Gottardi, Büro für Verkehrsplanung, detaillierte Verkehrsuntersuchungen durch. Die Elektrowatt Ingenieurunternehmung (EWI) nahm die notwendigen bautechnischen Abklärungen vor. Die Ergebnisse wurden, ausgehend von der Randbedingung des Kantons zur Kapazitätserhaltung während der Bauphase, in Berichten und Plänen ausführlichen dokumentiert (*Quellenverzeichnis, Anhang 2*).

Die Kostenschätzung ging von Gesamtkosten von rund 133 Mio. Franken aus (Neubaustrecke incl. Land-erwerb 106 Mio. und Umleitungsstrecke mit Hilfsbrücke 27 Mio. Franken). Zu den mehrheitlich negativen verkehrlichen Auswirkungen während einer Bauzeit für die Untertunnelung der Rosengartenstrasse von rund 8 Jahren bzw. von rund 5 Jahren für den Abschnitt Bucheggstrasse wären beträchtliche bautechnische Schwierigkeiten und hohe Baukosten für Provisorien der Umleitungsstrecken und für das Definitivum hinzugekommen. Die betrieblichen Probleme beim Halbanschluss Bucheggplatz-West stellten die Wünschbarkeit des Tunnelprojektes zusätzlich und grundsätzlich in Frage.

*Spurenplan der verkehrs-
technischen Untersuchung
Teilbericht 1, Auswirkungen
auf den Verkehr,
Jenni+Gottardi, Sept.1988*



Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die kantonale Forderung der Kapazitätserhaltung während der Bauzeit zu unverhältnismässig aufwendigen Massnahmen und hohen Kosten führten. Dazu kommen zahlreiche ungelöste bautechnische Probleme. Deshalb beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat auf die Erarbeitung eines abstimmungsreifen Projektes zu verzichten und nach besseren Lösungen zu suchen.

Untertunnelungsstudie
Buchegg-/ Rosengarten-
strasse, EWI, September
1988: Situation

Bucheggstrasse



Rosengartenstrasse



Untertunnelungsstudie
Buchegg-/ Rosengarten-
strasse, Portalbereich
Wipkingerplatz

2.7 Untertunnelung Bucheggstrasse (Bucheggplatz bis Wehntalerstrasse)

Die Untertunnelungsstudien wurden von der am 5.10.1983 eingereichten Einzelinitiative Arthur Gassmann betreffend Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse initiiert. Die vorberatende Gemeinderatskommission wandelte die Einzelinitiative in eine Kommissionsmotion um.

Mit Beschluss vom 23.9.1987 legte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Weisung mit Objektkredit vor:

«Für die Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse sowie die Umgestaltung des Strassenraumes zwischen Bucheggplatz und Schaffhauserstrasse gemäss Projekt und Kostenvoranschlag wird ein Objektkredit von 55 Mio. Franken bewilligt.»

1993 wurde die Initiative zurückgezogen und das Kommissionspostulat im Januar 1996 vom Gemeinderat abgeschrieben, nachdem der Kantonsrat den Waidhaldetunnel (Kapitel 2.8) auf Antrag des Stadtrates in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufgenommen hatte.



Projektvorlage
Untertunnelung
Bucheggstrasse, 1987

2.8 Waidhaldetunnel

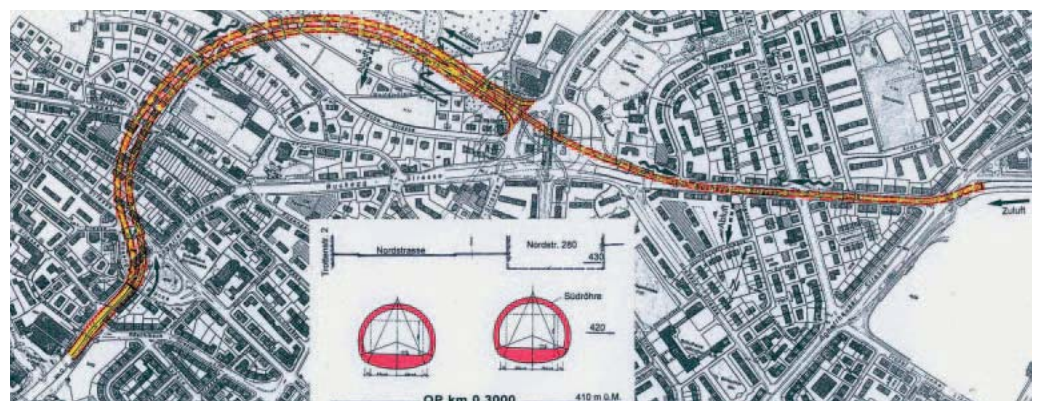
Zur Einzelinitiative Profos betreffend Überdeckung der Rosengarten- und Bucheggstrasse zwischen Wipkingerplatz, Lehenstrasse und Bucheggstrasse reichte die vorberatende gemeinderätliche Kommission am 25. Februar 1988 eine Motion über einen Kredit für ein Vorprojekt zur Tieferlegung und Überdeckung der Westtangente im Bereich Rosengarten-/Bucheggstrasse ein. Stadtrat und Gemeinderat unterstützten den Vorstoss und bewilligten einen Projektierungskredit von insgesamt 2.5 Mio. Franken (StRB 3559 vom 1.11.1989 und GRB vom 14.2.1990).

Die im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich von der Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG, Zürich (EWI) im Jahr 1991 durchgeführte Machbarkeitsstudie für eine Tieferlegung der Rosengartenstrasse führte zu einem nach Westen geschwungenen zweiröhriigen Tunnel unter der Waidhalde mit je zwei Fahrstreifen, einem Portal im Bereich des Wipkingerplatzes, Halbanschluss Bucheggplatz sowie Anschluss an den Hirschwiesentunnel. Inklusiv Tieferlegung der Bucheggstrasse wurden die Kosten auf rund 250 Millionen Franken geschätzt.

Gegenüber einer Untertunnelung der Rosengartenstrasse bestehen die hauptsächlichen Vorteile beim geringeren Längsgefälle im Tunnel und in den Rampenbereichen, bei der Entflechtung von Tunnelbauarbeiten und der Rosengartenstrasse als Verkehrsträger und Werkleitungstrasse mit Hauptkanal, einer dadurch kürzeren Bauzeit sowie bei einer geringeren Zahl von notwendigen Hausabbrüchen.

Linienführung, Anschlussbauwerke und Ausbaugrad stiessen bei den Quartiervereinen Wipkingen und Unterstrass dennoch auf Kritik. Die späte Einfahrt bei der Rosengartenbrücke anstelle einer Einfahrt im Bereich Wipkingerplatz und der Abbruch einiger Liegenschaften beim Wipkingerplatz wurden als unbefriedigend beurteilt. In der Budgetdebatte 1992 wurde ein Kredit von 500'000.– Franken für erste Sondierbohrungen diskussionslos gestrichen.

Der Waidhaldetunnel entspricht grundsätzlich dem im kantonalen Richtplan 1995 eingetragenen Umfahrungstunnel parallel zur Rosengartenstrasse mit Anschlussbauwerken im Bereich des Wipkinger- und Bucheggplatzes (eine Tunnel-Röhre).



Machbarkeitsstudie
Waidhaldetunnel,
Elektrowatt (EWI) 1991

2.9 Käferbergtunnel

Am 9. Februar 2000 reichten Gemeinderat Andreas Türler und 18 Mitunterzeichnende folgende Motion ein, die jedoch (noch) nicht überwiesen worden ist:

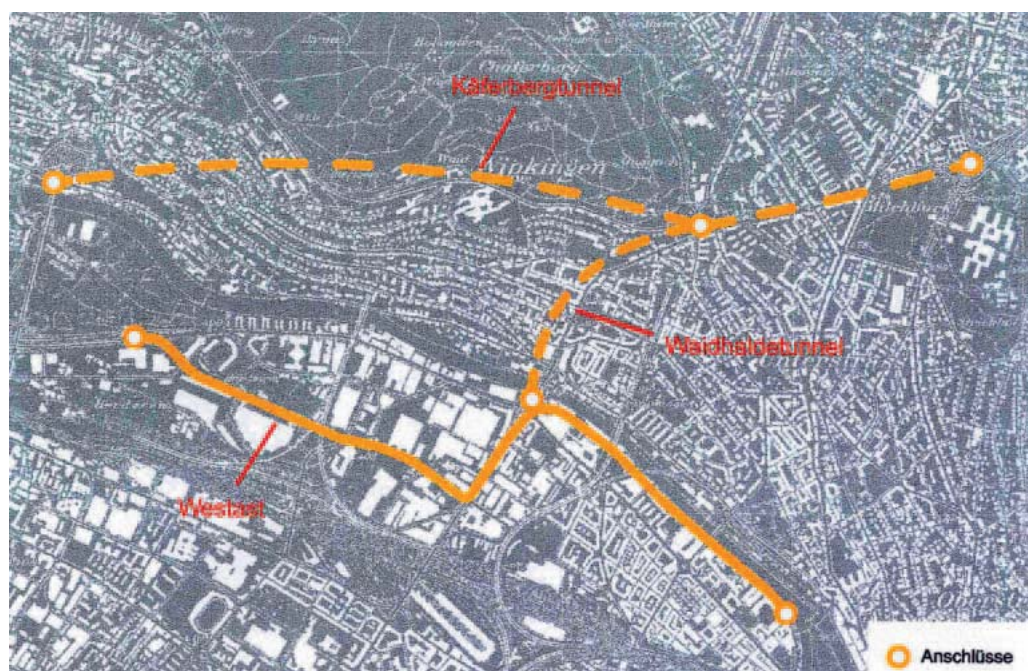
«Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, welche folgende Änderung des regionalen Richtplanes enthält: Eintrag eines Käferbergtunnels für den motorisierten Individualverkehr zwischen Schöneichtunnel/Milchbuck/A1/Zürich Nord und Europabrücke/Winzerhalde als Anschluss für Zürich West.

Begründung:

Das Problem Rosengartenstrasse/Westtangente in der Stadt Zürich ist hinlänglich bekannt... Mit Inbetriebnahme des neuen Käferbergtunnels kann die Westtangente endlich abklassiert und der Verkehr reduziert werden.»

Die Abklärungen des Fachbereichs Verkehrsplanung mit dem Verkehrsmodell ergaben folgende Erkenntnisse: Der Käferbergtunnel löst das Problem Rosengartenstrasse nur bedingt. Er schafft neue Wechselwirkungen mit dem Nordring und impliziert Durchgangsverkehr durch die Stadt. Die Rosengartenstrasse wird ohne umfangreiche flankierende Massnahmen nur gering entlastet, und ihre Funktion als Hauptverbindungsstrasse für den städtischen und grossräumigen Ziel-/ Quellverkehr wird bestehen bleiben. Um die Rosengartenstrasse grösstmöglich entlasten zu können, muss der Käferbergtunnel in Zürich Nord sinnvollerweise am Bucheggplatz und am Schöneichtunnel ans übrige Verkehrsnetz angeschlossen werden. Die Anschlussbauwerke befinden sich in stark verkehrsbelasteten Gebieten, weshalb sie schwierig ausführbar und teuer sein dürften. Die Europabrücke kann den zu erwartenden Mehrverkehr des Käferbergtunnels nicht aufnehmen. Die Funktionalität des Tunnels steht damit in Frage. Zudem wird der Tunnel rund dreimal länger und dadurch wesentlich teurer als der im kantonalen Richtplan vermerkte Waidhaldetunnel, welcher zu einer wirklichen Entlastung der Rosengartenstrasse führt.

Um das Entlastungspotenzial auf der Rosengartenstrasse ausschöpfen zu können und die Wohnqualität nicht zusätzlich zu belasten, wären flankierende Massnahmen notwendig. Eine Spurreduktion auf der Rosengartenstrasse kann nur mit zusätzlichen Massnahmen realisiert werden.



3 QUARTIERAKTIVITÄTEN

Mit Briefen, Resolutionen, Petitionen, Massnahmenkatalogen und Aktionen hat das Quartier immer wieder auf den ungelösten Problemfall Westtangente/Rosengartenstrasse aufmerksam gemacht.

Nachfolgend ein kurzer Auszug dieser Quartieraktivitäten:

- 1975: Der Verkehr wird auf Initiative der Quartiergruppe «Westtangente» auf der Rosengartenstrasse mehrere Male zum Erliegen gebracht.
- 1986: **Petition** des Kur- und Verkehrsverein Wipkingen an den Stadtrat für Sofortmassnahmen: Reduktion auf zwei Spuren und durchgehende Busspuren.
- 29. Januar 1987: **Resolution** einer öffentlichen Informationsveranstaltung des Quartiervereins über die Entlastung der Westtangente vom Durchgangsverkehr an den Stadtrat eingereicht.
- 1997 untersuchen Emch+Berger AG, Ingenieure und Planer Zürich, im Auftrag des Rosengartenforums die Auswirkungen zeitlicher und örtlicher Teilsperren (Nachtsperre), ohne direkte Berücksichtigung der aktuellen verkehrspolitischen Lage, wonach Verkehrssperren auf kantonalen Hauptverkehrsstrassen vom Kanton aus grundsätzlichen Erwägungen nicht zugelassen werden.
- 20./21. September 1997: Anlässlich des «25-Jahr-Jubiläums» der Eröffnung der Rosengartenstrasse macht der Verein Rosengartenforum mit der **Aktion «25 Stunden Ruhe auf der Westtangente in Zürich»** auf die unbefriedigende Situation aufmerksam. Der VCS erstellt einen 25-Punkte-Massnahmenkatalog, und der Verein Rosengartenforum unterstreicht seine Forderungen am 24.9.98 mit einer **Petition** an den Stadtrat.
- 25. August 1999: **Begrünungsaktion** der Rosengartenstrasse durch Greenpeace.
- 31. August 2000: Der Verein «AG Rosengartenstrasse» führt einen weiteren Aktionstag durch und fordert **Sofortmassnahmen**, u.a. die Reduktion auf zwei Fahrspuren für den MIV, zwei Fahrspuren für den Bus, Nachtfahrverbot von 22.00 bis 05.00 Uhr und Eindämmung des Wochenendverkehrs.
- Mai 2001: Aktion Autoscheuchen, Rosengartenforum



Begrünungsaktion
25. August 1999

4 AUSWIRKUNGEN DER WESTUMFAHRUNG

Von den ca. 66'500 Fahrzeugen pro Tag auf der Rosengartenstrasse entfallen rund 6.5% oder 4'350 auf Lastwagen. In der Abendspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr befahren rund 4'400 Fahrzeuge die Rosengartenstrasse. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist laut kantonalem Verkehrsmodell mit 6% bezüglich der Abendspitzenstunde und 9% bezogen auf den Tagesverkehr relativ gering.

Auf der Rosengartenstrasse besteht mit der Westumfahrung nur die Entlastungsmöglichkeit von den Durchgangsbeziehungen zwischen dem zukünftigen Dreieck Zürich-Süd und dem Dreieck Zürich-Nord. Da aber der Anteil dieser Beziehung heute zwischen sechs (Abendspitze) und neun Prozent (Werktagsverkehr) der Belastung auf der Rosengartenstrasse beträgt, ist das theoretische Potenzial für Entlastungen äusserst klein.

Da der Weg über den Umfahrungsring von der Distanz her bis Zürich Nord 2.2 mal und bis Zürich Ost 2.5 mal länger ist, wird es schwierig sein, diesen Durchgangsverkehr auf den Ring zu leiten. Dies gilt insbesondere während den Randstunden, in denen im Stadtnetz keine Behinderungen zu erwarten sind, aber auch während Spitzenstunden, wenn auf dem Autobahnring mit Verkehrsstaus zu rechnen ist.

Die Siedlungsentwicklung, die Entwicklungsgebiete (insbesondere Zürich West) sowie der Autobahnzusammenschluss in Kloten führen dazu, dass das geringe theoretische Potenzial für Entlastungen auf der Rosengartenstrasse kompensiert werden dürfte und, soweit überhaupt noch möglich, sogar zu Verkehrszunahmen führen könnte.

Im technischen Schlussbericht zur N4/N20 Westumfahrung Zürich, Konzept Flankierende Massnahmen, Ernst Basler+Partner vom 25. Juli 2001, ist das Entlastungspotenzial auf der Rosengartenstrasse denn auch mit weniger als fünf Prozent der heutigen Belastung angegeben. Die verbleibenden Belastungen rechtfertigen somit keine Festlegung flankierender Massnahmen.

Fazit

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung ist kein Fahrstreifenabbau auf der Rosengartenstrasse vorgesehen. Die Verkehrs- und Wohnsituation erfährt demnach keine substanzielle Verbesserung. Die Problemlösung muss von Stadt und Kanton gemeinsam angegangen werden, z.B. in Form einer kleinräumigen Umfahrung.

5 EMPFEHLUNG FÜR WEITERE ARBEITSSCHRITTE

Die Situationsanalyse, die politischen Vorstösse und die Reaktionen aus dem Quartier zeigen deutlich, dass die bisher getroffenen Massnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern, punktuelle Lärmschutzwände und verkehrsüberwachende sowie bauliche Massnahmen) nicht genügen, um ein befriedigendes Wohnumfeld zu schaffen. In Anbetracht der umfangreichen, aber bisher wirkungslosen Sanierungsstudien wächst die Unzufriedenheit und Ungeduld in der betroffenen Bevölkerung. Deshalb ist gemeinsames rasches und entschlossenes Handeln von Stadt und Kanton notwendig. Der Stadtrat hat auch immer wieder bekräftigt, dass die Bevölkerung im Umfeld der Westtangente auf Massnahmen zur Verbesserung ihrer Wohnqualität dringend angewiesen ist.

Mit der Prüfung und Umsetzung kurzfristig realisierbarer «Sofortmassnahmen» wie beispielsweise einer Nachtfahrbeschränkung oder einer teilweisen Spurreduktion in der Nacht könnte der betroffenen Bevölkerung mindestens während der Nachtstunden Erleichterung verschafft werden. Zu dieser Kategorie gehören auch sicherheitsrelevante Massnahmen zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger (Schulwegsicherung, Aufwertung der Unterführungen, etc.).

Die neue Westumfahrung Zürich führt zu keiner relevanten Entlastung der Rosengartenstrasse. Unter diesem Aspekt sind die Entscheidungsgrundlagen für eine nachhaltige Sanierungslösung in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu schaffen. Die richtplankonforme Machbarkeitsstudie «Waidhaldetunnel» soll unter Einbezug von Alternativlösungen und deren städtebaulichen Auswirkungen, insbesondere in den Portalbereichen, sowie deren Kosten/Nutzen-Verhältnis aktualisiert und konkretisiert werden. Dabei ist auch die verkehrliche Abhängigkeit zwischen Waidhaldetunnel und Hardbrücke zu berücksichtigen.

Ausschnitt aus dem
kantonalen Verkehrsricht-
plan, Beschluss vom
31. Januar 1995



Anhang 1

PLANUNGSSCHRONOLOGIE

Die wichtigsten Studien, parlamentarische Vorstösse, Quartieraktivitäten und Sanierungsvorschläge zur Rosengarten-/ Bucheggstrasse im Überblick:

Kapitel

Eröffnung, Lärmschutz

- 1972 Eröffnung der Westtangente nach mehrjähriger Bauzeit
- 04.06. 1972 Ablehnung der Hardplatz-Vorlage durch die stadtzürcher Stimmberechtigten
- 1973 Interpellation im GR wegen unzumutbaren Lärm- u. Abgasimmissionen
- 1973 Planerteam erarbeitet auf privater Basis eine Ummantelungsstudie
- 1975 Orientierung der Grundeigentümer und der Presse über Ummantelungsstudie
- 1974 Sperrung der Rosengartenstrasse durch die Quartiergruppe «Westtangente».
Forderung nach Lastwagenfahrverbot und Spurreduktion
- bis 1979 Einbau von Schallschutzfenstern für 9 Mio. Franken
- 2.1 1977 **Ummantelungsstudie** Ing. Frei/Bauatelier 70, positive Beurteilung durch die Stadt
(Entschädigung Fr. 104'000.–)
- 1978 Zusatzabklärungen (Fr. 21'000.–) und juristisches Gutachten Dr. Walter Vollenweider
(Fr. 9'000.–): Gebietssanierung gemäss PBG

Ummantelung

- 02.05. 1979 Kredit Fr. 200'000.– für generelles Bauprojekt mit Kostenschätzung, Abschnitt Nord-
bis Lehenstrasse
- 1979 LDU-Ummantelungs-Initiative verfehlt die nötige Unterschriftenzahl
- 20.08. 1980 Motion Dr. Nelly Hohl-Spiess für Ummantelung
- April 1981 Schlussbericht «**Überdeckung Westtangente**», Kostenschätzung (Nord- bis
Lehenstrasse): Fr. 26,5 Mio. (Projektierungsaufwendungen Fr. 128'000.–)
- 30.04. 1981 Grundeigentümer-Orientierung
- 22.09. 1981 Orientierung der Wipkinger-Bevölkerung
- 02.11. 1981 Orientierung der Stadtplanungskommission (SPK)
- 01.03. 1982 Beschluss SPK: Erarbeitung weiterer Unterlagen
- 18.03. 1982 Kredit Fr. 50'000.– für zwei Alternativ-Studien

Alternativen: Überbauung Strukturverbesserung

- 2.2 08. 1982 **Überbauungsstudie** Prof. Dahinden (Fr. 25'000.–)
- 2.3 **Strukturverbesserungen** Arch. F. Schwarz (Fr. 16'000.–) (Planungs-Unterbruch
infolge Auflösung der SPK)
- 22.08. 1983 Grundeigentümer-Orientierung über die drei Studien
- 05.10. 1983 *Einzelinitiative Gassmann eingereicht: Untertunnelung der Bucheggstrasse*
- 16.12. 1983 Schreiben Architekt Schweinfurth (Grundeigentümer Rosengartenstrasse) an
Stadtpräsidenten; Antwort: Behandlung in Stadtentwicklungskommission (SEK)
- 1984 Postulat von Erika Mägli-Fischer für zweispurige Westtangente vom Gemeinderat
überwiesen

Kapitel

Alternativen: Absenkung Spurreduktion

- Herbst 1984 VCS Zürich lanciert mit Unterstützung des Quartiervereins Wipkingen die Westtangenten-Initiative
- 2.4 Nov. 1984 **Absenkungskonzept** Architekt Schweinfurth
- 2.5 13.03.1985 **Westtangenten-Initiative VCS** eingereicht: **Rückbau**
- 03.04. 1985 StRB: Antrag an GR auf definitive Unterstützung der El Gassmann
- Juli 1985 N20 (Nordumfahrung) und Milchbuckeltunnel gehen in Betrieb; Entlastung der Rosengartenstrasse um 20 bis 25%
- 19.08. 1985 Orientierung der SEK über neue Vorschläge
- 03.09. 1985 Empfehlung SEK: Überdeckung (ev. Überbauung) der Rosengartenstrasse
- 23.10. 1985 Gemeinderatskommission: Motion zur El Gassmann
- Oktober 1985 Bildung des Konsortiums Frei/Dahinden/Bauatelier 70/Spleiss
11. 1985 Bildung des Konsortiums Schweinfurth/Wolf, Kropf und Zschaber/Hatt-Haller
11. 1985 Lancierung der Petition «Westtangente muss abspecken» (Spurreduktion) durch den «Kur- und Verkehrsverein Wipkingen»
- Dez. 1985 Beginn der Einigungsverhandlungen
- 2.6 13.11. 1985 Einzelinitiative Profos eingereicht: betreffend **Überdeckung**
- 19.04.1986 Demo auf der Westtangente und Übergabe der Petition des «Kur- und Verkehrsvereins Wipkingen» zur Spurenreduktion
- Sept. 1986 Ablehnung der Westtangenten-Initiative durch den Stadtrat
- 29.10. 1986 StRB: Kostenbeitrag Fr. 200'000.– an Konsortien
- 29.10. 1986 Interpellation Estermann
- 10.12. 1986 GRB: Kürzung des Konsortien-Kredites (Fr. 100'000.–)
- 29.01. 1987 Informationsveranstaltung Quartierverein Wipkingen mit Vorstand des Bauamtes I: Resolution an StR und RR für kurzfristig realisierbare Massnahmen wie Spurreduktion im Sinne der VCS-Initiative
- 06.05. 1987 StRB 1295/87: Antrag auf Ablehnung Einzelinitiative Profos, da Abklärung über Tieferlegung in Aussicht genommen
- StRB 1296: Antwort Interpellation Estermann
- StRB 1300: Schreiben an QV Wipkingen betr. Resolution vom 29.1.87
- 02.06. 1987 Beschluss Bausektion I: Fr. 50'000.– für verkehrstechnische Analysen für eine zusammenhängende Untertunnelung Rosengarten- und Bucheggstrasse (Jenni + Gottardi)
- 05.08.1987 RRB: Antwort Interpellation Dr. A. Honegger: Nein zu Spurenreduktion vor Eröffnung der Sihltiefstrasse
- 2.7 23.09. 1987 *StRB: Projektvorlage Untertunnelung Bucheggstrasse*
- Dez. 1987 Schlussbericht Jenni+Gottardi «Tunnel Rosengartenstrasse, verkehrliche Auswirkungen»: Plafonierung MIV, Gesamtnetz mit Sihltiefstrasse und Uetlibergtunnel
- 07.01.1988 GR-Kommission (Einzelinitiative Gassmann) wünscht Abklärungen über die Tunnel-Realisierung unter Betrieb (RR-Auflagen); Auftrag an Büro Jenni+Gottardi/Elektrowatt (EWI)
- 25.09. 1988 Volksabstimmung: **VCS-Westtangenten-Initiative abgelehnt**
- 27.09. 1988 Modell 1:200 der Portalbereiche, Stadtplanungsamt
- Sept. 1988 Schlussbericht (Machbarkeitsstudie) Jenni+Gottardi/EWI

Konsortien

Kapitel

- 29.11. 1988 Aussprache Bauvorstand I mit Baudirektor
- 11.01. 1989 Schreiben StR an Regierungsrat (Protokollberichtigung)
- 09.03. 1989 GR-Kommission: LRV-Massnahmenplan abwarten
- 13.04. 1989 GR-Kommission: Zwischenbericht an Gemeinderat
- 01.11. 1989 StRB: Projektierungskredit für ein Vorprojekt zur Tieferlegung und Überdeckung der Westtangente im Bereich Rosengarten-/Bucheggstrasse in Erfüllung der Kommissionsmotion zur Einzelinitiative Profos, Fr. 2.5 Mio
- 18.12. 1989 Postulat Kantonsrat Killias: Tieferlegung Rosengartenstrasse
- 14.02. 1990 GR-Beschluss: Projektierungskredit (Fr. 2.5 Mio) zur Tieferlegung und Überdeckung der Westtangente, Abschnitt Wipkinger- bis Bucheggplatz
- 2.8 15.11. 1991 Tieferlegung Westtangente, **Waidhaldetunnel**, Studie Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG, Zürich (EWI) im Auftrag TAZ
- 1992/93 Realisierung von zwei Lärmschutzwänden sowie Einbau von Schallschutzfenstern gemäss Strassensanierungsprogramm nach LSV
- 22.06. 1993 GR-Kommission: Ablehnung der Einzelinitiative Gassmann, Formulierung einer Motion (GR Nr. 93/352) und zweier Postulate (GR Nr. 93/353,354)
- 06.10. 1993 StRB: **Waidhaldetunnel** im regionalen Richtplan der Stadt Zürich (Anhörung und Vorprüfung)
- 24.10. 1994 Stadttunnel SN 1/SN 2: Generelles Projekt, Vernehmlassung Stadtplanungsamt an Tiefbauamt
- 19.06. 1997 «Nachtsperre Rosengartenstrasse», Bericht Emch+Berger
- Sept. 1997 **«25 Massnahmen an der Westtangente»**, Massnahmenkatalog des VCS-Zürich anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Westtangente
- 3 20./21.09.97 **Aktion «25 Stunden Ruhe auf der Westtangente in Zürich»**
- 24.09.1997 **Petition** «Zur Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Westtangente in Zürich» des Vereins «Rosengartenforum» an den Stadtrat
- 09.11. 1998 KR-Nr. 419/1998, Anfrage KR Lucius Dürr und Dr. Balz Hösly
- 1998 Beschränkte Sperrung der Rosengartenstrasse zur Erneuerung Bushaltestelle, Rückstau bis 18 Kilometer
- 30.11. 1998 KR Nr. 460/1998, Anfrage KR Dr. Robert Chanson
- 27.01. 1999 KR Nr. 419/1998, 460/1998, RRB 166, Anfragen KR Lucius Dürr und Dr. Balz Hösly, sowie Dr. Robert Chanson btr. ungelöste Verkehrsprobleme im Zürcher Stadtkreis 6, und Auswirkungen der Sanierung des Schöneichtunnels auf die benachbarten Zürcher Stadtquartiere
- Mai 1999 FDP Zürich 10: Flüssiger Stadtverkehr durch Zürich, Konzept für eine nachhaltige Lösung ihres grössten Verkehrsproblems «Westtangente»
- 01.06.1999 Informationsveranstaltung Rosengartenforum zu den flankierenden Massnahmen der Westumfahrung
- 29.06.1999 Begehung Rosengartenforum/Stadt: «Sofortmassnahmen»
- 30.06.1999 GR Nr. 99/287, Interpellation Heidi Bucher-Steinegger (Grüne) und 7 M. betr. Gefährlichkeit von Feinstaub (PM 10) beim Schulhaus Nordstrasse an der Rosengartenstrasse

Kapitel

- ab 2000 Lenkungsausschuss und Arbeitsgruppe Stadt/Kanton: N4/N20 Flankierende Massnahmen Westumfahrung Zürich
- 2.9 09.02. 2000 GR Nr. 2000/66, Motion Andreas Türlér (FDP): Eintrag **Käferbergtunnel** im regionalen Richtplan
- 12.07.2000 GR Nr. 2000/66, StRB Antrag auf Umwandlung der Motion in ein Postulat
- August 2000 Bericht TAZ-VP «Verkehrliche Betrachtungen zum Käferbergtunnel»: geringfügige Entlastung der Rosengartenstrasse, nicht richtplankonform
- 3 31.08. 2000 **Aktionstag Verein «AG Rosengarten»** mit Pressekonferenz, fordert **Sofortmassnahmen**: Reduktion der Rosengartenstrasse auf 2 Fahrspuren für den MIV, 2 Fahrspuren für öV, Nachtfahrverbot 22 bis 05 Uhr und Eindämmung Wochenendverkehr zur Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung
- 2000 Renovation der Unterführung Nordstrasse als «Sofortmassnahme»
- 06.09. 2000 Interpellation Markus Zimmermann: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung, insbesondere Westtangente
- 29.09. 2000 Forderung Christian Gmünder: sofortige Überdeckung der Rosengartenstrasse in Form einer Glasröhre
- 10.01.2001 GR Nr. 2001/7, Postulat Markus Zimmermann (SP): Busspur (Postulat noch nicht überwiesen)
- 21.02. 2001 Flankierende Massnahmen, Argumentarium Baudirektion zur Rosengartenstrasse: nicht im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung lösbar; städtische Problemlösung mit Waidhaldetunnel oder Stadttunnel anvisieren
- ab März 20001 Virtuelle Busspur zwischen Hard- und Bucheggstrasse, ÖV-Bevorzugung als flankierende Massnahme im Rahmen der Sanierung des Schöneichtunnels
- 26.03. 2001 Postulat KR Dr. W. Furter, Redimensionierung der Westtangente
- bis Sept. 2001 Umgestaltung der Einfahrt Rosengarten-/Lehenstrasse und Renovation der Unterführungen Lehen- und Wybichstrasse als «Sofortmassnahme»
- 17. Mai 2001 Aktion «Autoscheuchen an Leitplanken» des Rosengartenforum

Anhang 2

QUELLENVERZEICHNIS

RA Dr. Walter Vollenweider, im Auftrag Stadtplanungsamt Zürich, September 1978, Juristisches Gutachten betreffend Ummantelung und Gebietssanierung gemäss PBG

Bauamt I der Stadt Zürich, April 1981: Überdeckung Westtangente, Nord- bis Lehenstrasse, Dokumentation

Arbeitsgemeinschaft Bauatelier 70/Ingenieurbüro Hans Frei+Co, im Auftrag Hochbauamt und Tiefbauamt der Stadt Zürich, 1981: Gebietssanierung an der Westtangente, Abschnitt Wipkingen- bis Bucheggplatz

VCS Sektion Zürich, 1984: Volksinitiative zur Begrenzung der Verkehrsbelastung in Zürich Nord-West, Verkehrsreduktions-Initiative

VCS Sektion Zürich, November 1984: Verkehrsreduktion in Zürich Nord-West (Stadtkreise 6, 10 und 11), Dokumentation

Kur- und Verkehrsverein Wipkingen, April 1986: Petition Spurreduktion

Jenni+Gottardi AG, im Auftrag Stadtplanungsamt Zürich, Dezember 1987: Tunnel Rosengartenstrasse; Verkehrliche Auswirkungen

VCS Zürich, April 1988, Ja! zur Westtangenten-Initiative, Dokumentation zur Geschichte und Zukunft der Westtangente in Wipkingen

Jenni+Gottardi AG/EWI, im Auftrag Tiefbauamt der Stadt Zürich, September 1988: Untertunnelung Buchegg-/ Rosengartenstrasse, Untersuchung der Bau- und Verkehrszustände: Teilbericht 1, Auswirkungen auf den Verkehr; Teilbericht 2, Bautechnische Untersuchungen, Machbarkeitsstudie und Kurzbericht

Elektrowatt Ingenieurunternehmung (EWI), im Auftrag Tiefbauamt der Stadt Zürich, November 1991: Tieflegung Westtangente, Waidhaldetunnel, Voruntersuchungen zur Machbarkeitsstudie, Kurzbericht

Emch+Berger AG, im Auftrag Rosengartenforum, Juni 1997: Nachtsperre Rosengartenstrasse

VCS Sektion Zürich, September 1997: 25 Massnahmen an der Westtangente

Rosengartenforum, 1998: Petition zur Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Westtangente in Zürich

Arbeitsgruppe Rosengarten, August 2000: Pressekonferenz zu Sofortmassnahmen

Ernst Basler+Partner AG, im Auftrag Baudirektion Kanton Zürich: N4/N20 Westumfahrung Zürich, Konzept Flankierende Massnahmen, Technischer Schlussbericht, 25. Juli 2001

Anhang 3

BESCHLÜSSE

- 04.06.1972 Ablehnung der Hardplatz-Vorlage durch die stadtzürchen Stimmberechtigten
- 1975 Interpellation im GR wegen unzumutbaren Lärm- u. Abgasimmissionen
- 20.08.1980 Motion Dr. Nelly Hohl-Spiess für Ummantelung
- 05.10.1983 Einzelinitiative Gassmann eingereicht: Untertunnelung der Bucheggstrasse
- 1985 Postulat von Erika Mägli-Fischer für zweispurige Westtangente vom Gemeinderat überwiesen
- 13.03.1985 StRB: Antrag an GR auf definitive Unterstützung der EI Gassmann
- 23.10.1985 Gemeinderatskommission: Motion zur EI Gassmann
- 13.11.1985 Einzelinitiative Profos eingereicht: betreffend Überdeckung
- Sept. 1986 Ablehnung der Westtangenten-Initiative durch den Stadtrat
- 29.10.1986 StRB: Kostenbeitrag Fr. 200'000.– an Konsortien
- 29.10.1986 Interpellation Estermann
- 10.12.1986 GRB: Kürzung des Konsortien-Kredites (Fr. 100'000.–)
- 29.01.1987 StRB 1295/87: Antrag auf Ablehnung Einzelinitiative Profos, da Abklärung über Tieferlegung in Aussicht genommen
- StRB 1296: Antwort Interpellation Estermann
- StRB 1300: Schreiben an QV Wipkingen betr. Resolution vom 29.1.87
- 02.06.1987 Beschluss Bausektion I: Fr. 50'000.– für verkehrstechnische Analysen für eine zusammenhängende Untertunnelung Rosengarten- und Bucheggstrasse (Jenni+Gottardi)
- 05.08.1987 RRB 2528: Antwort Interpellation Dr. A. Honegger: Nein zu Spurenreduktion vor Eröffnung der Sihltiefstrasse
- 23.09.1987 StRB: Projektvorlage Untertunnelung Bucheggstrasse
- Dez. 1987 Schlussbericht Jenni+Gottardi «Tunnel Rosengartenstrasse, verkehrliche Auswirkungen»: Plafonierung MIV, Gesamtnetz mit Sihltiefstrasse und Uetlibergtunnel
- 07.01.1988 GR-Kommission (Einzelinitiative Gassmann) wünscht Abklärungen über die Tunnel-Realisierung unter Betrieb (RR-Auflagen); Auftrag an Büro Jenni+Gottardi/Elektrowatt (EWI)
- 25.09.1989 Volksabstimmung: VCS-Westtangenten-Initiative abgelehnt
- 11.01.1989 Schreiben StR an Regierungsrat (Protokollberichtigung)
- 09.03.1989 GR-Kommission: LRV-Massnahmenplan abwarten
- 13.04.1989 GR-Kommission: Zwischenbericht an Gemeinderat
- 01.11.1989 StRB: Projektierungskredit für ein Vorprojekt zur Tieferlegung und Überdeckung der Westtangente im Bereich Rosengarten-/Bucheggstrasse in Erfüllung der Kommissionsmotion zur Einzelinitiative Profos, Fr. 2.5 Mio
- 18.12.1989 Postulat Kantonsrat Killias: Tieferlegung Rosengartenstrasse
- 14.02.1991 GR-Beschluss: Projektierungskredit (Fr. 2.5 Mio) zur Tieferlegung und Überdeckung der Westtangente, Abschnitt Wipkinger- bis Bucheggplatz
- 22.06.1993 GR-Kommission: Ablehnung der Einzelinitiative Gassmann, Formulierung einer Motion (GR Nr. 93/352) und zweier Postulate (GR Nr. 93/353,354)
- 06.10.1994 StRB: Waidhaldetunnel im regionalen Richtplan Stadt Zürich (Anhörung und Vorprüfung)
- 30.11.1999 KR Nr. 460/1998, Anfrage KR Dr. Robert Chanson

- 27.01.1999 KR Nr. 419/1998, 460/1998, RRB 166, Anfragen KR Lucius Dürr und Dr. Balz Hösly, sowie Dr. Robert Chanson btr. ungelöste Verkehrsprobleme im Zürcher Stadtkreis 6, und Auswirkungen der Sanierung des Schöneichtunnels auf die benachbarten Zürcher Stadtquartiere
- 30.06.2000 GR Nr. 99/287, Interpellation Heidi Bucher-Steinegger (Grüne) und 7 M. betr. Gefährlichkeit von Feinstaub (PM 10) beim Schulhaus Nordstrasse an der Rosengartenstrasse
- 09.02.2000 GR Nr. 2000/66, Motion Andreas Türler (FDP): Eintrag Käferbergtunnel im regionalen Richtplan
- 12.07.2000 GR Nr. 2000/66, StRB Antrag auf Umwandlung der Motion in ein Postulat
- 06.09.2001 Interpellation Markus Zimmermann: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung, insbesondere Westtangente
- 10.01.2002 GR Nr. 2001/7, Postulat Markus Zimmermann (SP): Busspur
- 26.03.2001 Postulat KR Dr. W. Furter, Redimensionierung der Westtangente