

Für einen klimaverträglichen Rosengarten

Ausgangslage

Seit bald 50 Jahren wälzt sich der Verkehr auf der Durchgangssachse Rosengarten- und Bucheggstrasse durch die Stadtquartiere. Diese weisen eine hohe Wohnnutzung auf. Der Verkehr belastet die betroffenen Quartiere mit Lärm und Dreck; und es kommt zu vielen Unfällen. Gemäss gültiger Lärmkartierung betragen die Emissionswerte der Rosengartenstrasse (je) ca. 83 dB (A) tagsüber und 79 dB (A) nachts. Damit werden sogar die Alarmwerte der höchsten für Wohnen und Gewerbe zulässigen Emissionsstufe III (70 dB (A) tagsüber und 65 dB (A) nachts) massiv überschritten. Der Sanierungsbedarf am Rosengarten ist dringend. Die Rosengarten- und Bucheggstrasse wird heute als auch Transitachse durch die Stadt missbraucht, da die Route über die Nordumfahrung länger dauert und dadurch weniger attraktiv ist. Zahlreiche Versuche, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ein stadtverträgliches Niveau zu senken, sind in der Vergangenheit gescheitert. Die heutige Situation am Rosengarten ist mit keinem der Klimaziele kompatibel – weder mit dem Ziel gemäss Pariser Abkommen, noch mit dem stadträtlichen Ziel von Netto Null 2040, noch mit dem vom Gemeinderat geforderten Ziel von Netto Null bis 2030.

Klimaverträglicher Rosengarten

Egal, welche Lärmwerte und welches Netto-Null-Ziel anvisiert wird und egal, ob es sich um Benzin- oder Elektroautos handelt: es braucht am Rosengarten eine substanzielle Reduktion des MIV. Reduziert werden sollen insbesondere der Freizeitverkehr, der Pendler:innenverkehr sowie der Einkaufsverkehr. Gleichzeitig soll mehr Platz für den Fuss- und den Veloverkehr sowie für Grünraum geschaffen werden.

Neue Lösungen braucht der Rosengarten

Die kantonale Vorlage für einen Tunnel mit einem MIV-Ausbau am Rosengarten wurde am 9. Februar 2020 in einer kantonalen Volksabstimmung mit 63 % Nein-Stimmen wuchtig abgelehnt. Damit wurde die Vereinbarung zwischen Stadt- und Regierungsrat hinfällig, welche die Planungshoheit am Rosengarten dem Kanton übertragen hat. Seither liegt der Ball für eine neue Lösung am Rosengarten wieder bei der Stadt. Nachdem die betroffenen Quartiere viel zu lange unter den negativen Auswirkungen des Verkehrs gelitten haben, ist es an der Zeit, am Rosengarten ein für die Stadt- und Verkehrsentwicklung zukunftsträchtiges Pilotprojekt zu realisieren.

Anti-Stau-Artikel behindert klimaverträgliche Lösungen

Seit 2017 steht in Artikel 104 Absatz 2bis der Kantonsverfassung, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgt und eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist. Diese Bestimmung steht in offensichtlichem Widerspruch zur

Immissionsschutzgesetzgebung des Bundesrechts sowie zu den umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen auf städtischer, kantonaler und nationaler Ebene und verhindert durch die aktuell sehr restriktive Auslegung durch den Stadtrat den notwendigen MIV-Abbau am Rosengarten.

Unsere Forderungen für einen zukunftsträchtigen Rosengarten

- **Anti-Stau-Artikel:** Die einseitige Fokussierung auf den Anti-Stau-Artikel führt dazu, dass andere mindestens gleichrangige Bestimmungen in der kantonalen Verfassung sowie die bundesrechtlich vorgeschriebene Pflicht zur Lärmsanierung des Rosengartens nicht beachtet werden. Insbesondere sollen Vorgaben zu Klima, Lärm, Luftreinhaltung sowie zur 2000-Watt-Gesellschaft höher gewichtet und Massnahmen auf diesen Grundlagen forciert werden.
- **Klimaverträgliches städtisches Projekt:** Der Stadtrat wird aufgefordert, ein klima- und umweltverträgliches kombiniertes Strassen- und Lärmsanierungsprojekt vorzulegen und sich auf politische und rechtliche Auseinandersetzungen mit den kantonalen Behörden einzulassen, um die Einhaltung der verschiedenen rechtlichen Vorgaben und eine Abwägung dieser Vorgaben gegen den Anti-Stau-Artikel aktiv einzufordern.
- **Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte:** Durch Massnahmen an der Quelle (Temposenkung, Spur- und damit Kapazitätsreduktion) sollen die Lärmgrenzwerte endlich eingehalten oder die Immissionswerte (zumindest) markant reduziert werden.
- **Um zu verhindern, dass die heutige Bewohnerschaft in den betroffenen Quartieren sich die Mieten in Zukunft nicht mehr leisten kann, soll die Stadt zusammen mit gemeinnützigen Wohnbauträgern Liegenschaften entlang der Achse kaufen.**
- **Temporeduktion:** Ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zum Schluss, dass Tempo 30 an der Rosengarten- und Bucheggstrasse grundsätzlich zweckmässig und verhältnismässig ist – Ausweichverkehr in die Quartiere ist nicht zu erwarten. Eine Temporeduktion ist schnell und günstig umzusetzen und hätte auch eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit. Die SP fordert mindestens eine Temporeduktion auf 30 km/h. Um dem Fussverkehr Priorität einzuräumen, setzen wir uns insbesondere im Bereich des Schulhauses Nordstrasse für eine Tempo-Reduktion auf 20 km/h ein.
- **MIV-Kapazitäts- und Spurreduktion:** Die MIV-Fahrspuren werden auf zwei reduziert. Gleichzeitig wird mit entsprechenden Massnahmen dafür gesorgt, dass der Grossteil des noch verbleibenden MIV nicht mehr auf der Rosengartenachse die Stadt quert, sondern die Nordumfahrung nutzt, deren Kapazität mit der dritten Gubiströhre zurzeit massiv ausgebaut wird. Die Möglichkeit, auf der Rosengartenachse die Stadt zu queren, wird unterbunden. Auf Tunnelbauten für den MIV ist zu verzichten, da sie viele Ressourcen benötigen und nicht klimaverträglich sind.
- **Mehr Platz für den Fussverkehr:** Für den Fussverkehr sollen oberirdische Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Insbesondere auf der Höhe Röschiachstrasse, Nordstrasse, Lehenstrasse, Wibichstrasse und

Guggachstrasse. Breitere, von Alleen gesäumte Trottoirs verbessern die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr sowie die Wohnqualität entlang der Achse.

- Für einen sicheren Veloverkehr: Aufwärts und abwärts soll mit einem Velostreifen eine sichere Infrastruktur für den Veloverkehr geschaffen werden. Zudem werden mit Velofurten parallel zu den neuen Zebrastreifen die Querungen über die Achse erleichtert.
- ÖV konsequent priorisieren: Auf den verbleibenden Fahrspuren wird der öV mit einer intelligenten Steuerung sowie durch Kaphaltestellen konsequent priorisiert.
- Mehr Grün: die versiegelte Fläche ist grösstmöglich zu reduzieren. Zusätzliche Bäume sollen gepflanzt werden und die Grünflächen sind zu vergrössern.
- Der Bucheggplatz soll zu einem Quartierzentrum umgebaut werden, das seinen Namen verdient. Der Kreiselverkehr für den öV soll aufgehoben werden, sodass sich die Fahrzeiten verkürzen und der Verkehr insgesamt weniger Fläche benötigt.

Die Verfasser:innen:

Simone Brander, Stefan Bruderer, Andreas Burger, Sepp Estermann, Anna Graff, Peter Hotz, Ueli Keller, Paul Romann, Peti Schmid, Nicola Siegrist, Barbara Spirig, Peter Summermatter, Erich Willi