

Verkehrsexperte zur Aufwertung

«An der Rosengartenstrasse fehlt ein Gesamtkonzept»

Um die Situation für Menschen zu Fuss und auf dem Velo zu verbessern, plant die Stadt an der Rosengartenstrasse zwei Fussgängerstreifen mit Ampelsystemen. Der Verkehrsexperte Kevin Riehl von der ETH Zürich bezeichnet die Massnahme im Interview als «Tropfen auf den heissen Stein».



Von [Isabel Brun](#)
Redaktionsleiterin



21. November 2025 um 06:00

[mobilität](#)[politik](#)

55'000 Fahrzeuge passieren täglich die Rosengartenstrasse in Wipkingen. (Bild: Elio Donauer)

Isabel Brun: Die Rosengartenstrasse soll für Fussgänger:innen und Velofahrende bald einfacher zu überqueren sein. 2026 wird die Stadt deshalb zwei Zebrastreifen mit Lichtsignalen erstellen. Am Mittwoch hat der [Gemeinderat](#) einen entsprechenden Kredit in der Höhe von 3,5 Millionen Franken angenommen. Wie sinnvoll erachten Sie diese Anpassungen?

Kevin Riehl: Für Menschen auf dem Velo oder zu Fuss ist es sicherlich eine Verbesserung. Aktuell gibt es nur zwei Unterführungen und eine Überführung auf dem Streckenabschnitt zwischen Buchegg- und Wipkingerplatz – und jede davon ist für Velofahrende ungeeignet. Trotzdem frage ich mich, warum die geplanten Lichtsignale so dicht aufeinander folgen.

Wie meinen Sie das?

Gemäss Plan soll die erste Überquerung auf der Höhe Wibichstrasse erfolgen, die zweite auf der Höhe Lehenstrasse. Diese liegen nur 270 Meter auseinander. Weiter unten Richtung Wipkingerplatz hingegen bleibt die Situation unbefriedigend für den Langsamverkehr. Gleichzeitig müssen Autos und Lastwagen auf einem sehr kurzen Teilabschnitt abbremsen und wieder neu anfahren, wodurch der Verkehrsfluss unterbrochen wird. Es ist also für beide Seiten nicht ideal.

DAS WICHTIGSTE AUS ZÜRI

Jeden Morgen findest du im **Züri Briefing** kuratierte News, Geschichten und Tipps für den Tag. Bereits 25'000 Menschen lesen mit – und du?

Jetzt kostenlos abonnieren!

Eine Kreuzung hätte also gereicht?

Es ist schon sinnvoll, mehrere Überquerungsmöglichkeiten zu bieten, aber eben nicht so nah beieinander, sondern auf die gesamte Länge verteilt. So ist der Nutzen tatsächlich gering.

Die bürgerliche Minderheit im Parlament befürchtet mehr Abgase und Lärm durch das Stop-and-Go an den Ampeln. Was hat es damit auf sich?

Zumindest was die CO2-Emissionen betrifft, ist das richtig, denn beim Anfahren wird am meisten Treibstoff verbraucht. Es ist immer ein Abwägen, welchem Bedürfnis mehr Gewicht gegeben wird. Scheinbar ging es dieses Mal zugunsten der Sicherheit von Fussgänger:innen und Velofahrenden statt des Klimas.

Während die Überquerung durch die Zebrastreifen einfacher und sicherer werden soll, verzichtet die Stadt darauf, Velowege oder Markierungen zu erstellen.

Die Rosengartenstrasse wird auch mit Lichtsignalen für den Langsamverkehr unattraktiv bleiben, denn die geplanten Massnahmen sind ein Tropfen auf den heissen Stein. Der punktuelle Umbau steht exemplarisch für das Problem der Rosengartenstrasse: Weil ein Gesamtkonzept fehlt, wird «Pflasterlipolitik» betrieben.

Über den Interviewpartner

[Kevin Riehl](#) ist Doktorand und Dozent am Departement Bau, Umwelt und Geomatik der ETH Zürich und forscht in der Gruppe für Strassenverkehrstechnik. Seine Arbeit konzentriert sich auf die Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit im Strassenverkehr sowie auf die intelligente Steuerung von Verkehrssystemen und Ampelanlagen.

Alles lesen

2020 lehnte die kantonale Stimmbevölkerung ein solches «Gesamtkonzept» ab und versenkte den Rosengartentunnel. War das die verpasste Chance?

Das Ding ist, dass bei solchen Vorlagen häufig über ein Komplettpaket abgestimmt wird, statt nur über Einzelmassnahmen wie Tempo 30 oder Signalisation. Denn bei Verkehrsanliegen treffen verschiedene Bedürfnisse und Interessen aufeinander – und oft verlaufen sie in gegensätzliche Richtungen.

Die Stadtbevölkerung scheint sich aber ziemlich einig zu sein: Man will eine sichere Infrastruktur für Velos und Fussgänger:innen. In den letzten Jahren wurden entsprechende Forderungen aus der Politik immer befürwortet.

Ja, eigentlich wäre der Auftrag klar. Weil die Rosengartenstrasse aber eine Kantonsstrasse ist, hat die Stadt nur begrenzte Möglichkeiten, den Wunsch ihrer Einwohner:innen umzusetzen. Zudem ist der Platz auf der vierspurigen Strasse sehr knapp bemessen. Will man also die Situation für die einen verbessern, müssten die anderen zurückstecken. Dieser Grundkonflikt im Strassenraum zeigt sich auch bei der Einführung von Tempo 30.





Anzeige

Auch hier stellt sich der Kanton quer, denn die Stadt will auf der vierspurigen Verkehrsachse Tempo 30 einführen. Aber würde eine Geschwindigkeitsreduktion die Rosengartenstrasse denn überhaupt sicherer machen?

Während die Politik sich darüber streitet, ist man sich in der Literatur grösstenteils einig: Je schneller die Geschwindigkeit bei einem Aufprall, desto höher der Schaden und die Gefahr gesundheitlicher Folgen. Deshalb, ja, Tempo 30 einzuführen, macht die Strassen für alle sicherer.

Gibt es denn ausser Tempo 30 oder einem Tunnel noch andere Möglichkeiten, die Rosengartenstrasse für Fussgänger:innen und Velofahrende aufzuwerten?

Hier lohnt sich der Blick in die dritte Dimension. So könnte man beispielsweise velotaugliche Überführungen erstellen – sowohl die Wipkingerbrücke als auch die Hardbrücke zeichnen bereits ein ähnliches Stadtbild und das wäre um einiges kostengünstiger als Tunnels.

OHNE DEINE UNTERSTÜTZUNG GEHT ES NICHT.

Unsere Community ermöglicht den freien Zugang für alle. Dies unterscheidet uns von anderen Medien. Wir begreifen Journalismus nicht nur als Produkt, sondern auch als öffentliches Gut. Unsere Artikel sollen möglichst vielen Menschen zugutekommen. Mit unserer Berichterstattung versuchen wir das zu tun, was wir können.

staltung versuchen wir das zu tun, was wir können: guten, engagierten Journalismus. Alle Schwerpunkte, Berichte und Hintergründe stellen wir dabei frei zur Verfügung, ohne Paywall. Gerade jetzt müssen Einordnungen und Informationen allen zugänglich sein. Was uns noch unterscheidet: unsere Leser:innen. Sie müssen nichts bezahlen, wissen aber, dass guter Journalismus nicht aus dem Nichts entsteht. Dafür sind wir sehr dankbar. Mittlerweile sind 2600 Menschen dabei und ermöglichen damit den Tsüri-Blick aufs Geschehen in unserer Stadt. Damit wir auch morgen noch unseren Journalismus machen können, brauchen wir mehr Unterstützung. Unser nächstes Ziel: 3000 – und mit deiner Beteiligung können wir es schaffen. Es wäre ein schönes Zeichen für Tsüri.ch und für die Zukunft unseres Journalismus. Mit nur 8 Franken bist du dabei!

Jetzt unterstützen!



Isabel Brun

Ausbildung zur tiermedizinischen Praxisassistentin bei der [Tierklinik Obergrund Luzern](#). Danach zweiter Bildungsweg via Kommunikationsstudium an der [ZHAW](#). Praktikum bei Tsüri.ch 2019, dabei das Herz an den Lokaljournalismus verloren und in Zürich geblieben. Seit Anfang 2025 in der Rolle als Redaktionsleiterin. Zudem Teilzeit im Sozialmarketing bei [Interprise](#) angestellt.

Das könnte dich auch interessieren



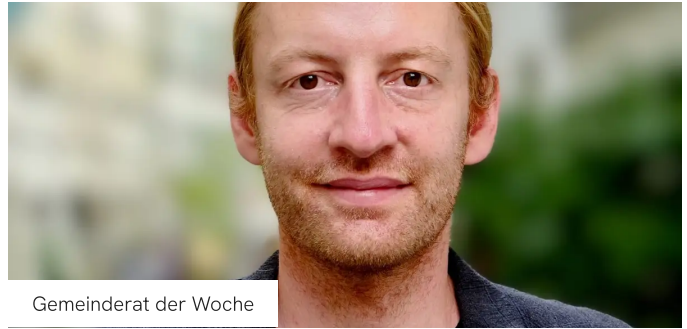


Gemeinderats-Briefing

Rosengartenstrasse: Stadt will neue Zebrastreifen mit Ampeln schaffen

Das Zürcher Stimmvolk lehnte 2020 einen umfassenden Umbau der Rosengartenstrasse ab. Am Mittwochabend wagte der Gemeinderat einen neuen Schritt: Zwei oberirdische Querungen sollen nun umgesetzt werden.

Von Jenny Bargetzi | 20. November 2025



Gemeinderat der Woche

Tom Cassee (SP): «Niemand sollte zwischen Lärm und Verdrängung wählen müssen»

Als Generalsekretär der SP ist Tom Cassee in der nationalen Politik mittendrin. Mit seinem Einzug in den Zürcher Gemeinderat wagt er nun den Schritt auf die lokalpolitische Bühne und übernimmt damit sein erstes parlamentarisches Mandat.

Von Minea Pejakovic | 20. November 2025



Kommentar

Flavien Gousset will selbstständiger Polit-Content Creator werden – braucht es das?

Flavien Gousset, Influencer, SP-Politiker, «der mit den Videos auf Insta» hat ein Crowdfunding gestartet, um hauptberuflich Politik-Videos liefern zu können. Ist das wirklich nötig? Die Tsüri-Redaktion ist sich uneinig.

Von Nina Graf, Dominik Fischer | 19. November 2025

Kommentare

Keine Kommentare vorhanden.

JETZT MITREDEN

Züri Briefing & Newsletter

Werben

Impressum

Civic Media

RUBRIKEN

Wohnen

Politik

Stadtleben

Mobilität

Tsüritipp

Tsüri-News

Kolumnen

ÜBER UNS

Das ist Tsüri.ch

Werben auf Tsüri.ch

Team

Civic Media

Kontakt & Impressum

Redaktionsstatut

Jobs

Partner:innen