

Der Rosengartentunnel erhält eine Mittelspur

von Katrin Oller - az Limmattaler Zeitung

Zuletzt aktualisiert am 12.2.2019 um 06:23 Uhr

Die Linken befürchten Mehrverkehr wegen des Tunnels. Doch ihre Vorstösse wurden abgeschmettert.

56 000 Autos fahren heute täglich über die Zürcher Rosengartenstrasse. Bei dieser Maximalzahl soll es bleiben, auch wenn der von Kanton und Stadt für 1,1 Milliarden Franken geplante Rosengartentunnel und zwei neue Tramlinien gebaut sein werden. Das habe der Kanton mit der Stadt so vereinbart, sagte Regierungsrätin Carmen Walker Späh (FDP). Diesem Versprechen trauen die links-grünen Fraktionen im Kantonsrat aber nicht. Deshalb versuchten sie gestern, bei der Debatte um ein Spezialgesetz zu Tram und Tunnel, Mehrverkehr zu verhindern. Welches Mittel sie aber auch anwendeten: Die Bürgerlichen schmetterten alle sechs Minderheitsanträge ab und hiessen stattdessen die Anträge der Kommission gut.

Zuerst schlugen SP, GLP und die Grünen vor, zwischen Wipkinger- und Bucheggplatz in den zwei zweispurigen Tunnelröhren nur je eine Fahrspur zuzulassen und aus der zweiten eine Standspur zu machen. «Mehr Strassenraum führt automatisch zu mehr Verkehr», sagte Andrew Katumba (SP, Zürich). Nur die AL unterstützte den Vorschlag.

Halbe Lösung, voller Preis

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) konnte nicht nachvollziehen, warum sich die Linken so dagegen sträubten, dass der Verkehr am Rosengarten unterirdisch fliessen soll. Mit nur einer Fahrspur käme es im Tunnel zu einer Kapazitätsreduktion, was den Willen der Bevölkerung missachte. Christian Müller (FDP, Steinmaur) gab zu bedenken, dass mit nur einer Fahrspur eine halbe Lösung konstruiert werde, die aber gleich viel koste wie die Volllösung.

Verkehrsdirektorin Walker Späh ergänzte, dass so die oberirdische Rosengartenstrasse geringer entlastet würde. Entsprechend könnte diese nicht zur beruhigten Gemeindestrasse werden. Mit 96 zu 61 Stimmen scheiterte der erste Antrag.

Auch dem zweiten ging es nicht besser. Dabei wehrte sich die linke Ratshälfte dagegen, dass die Kommission in der zweispurigen Tunnelröhre zwischen Bucheggplatz und Irchel eine Mittelspur ergänzen will. Sie ist ein Zugeständnis an die SVP, damit diese das Projekt mitträgt, wie Christian Lucek (SVP, Dänikon) einräumte. Die Bürgerlichen betonten, es handle sich lediglich um eine Sicherheitsspur, die von Rettungskräften und für den Unterhalt genutzt werde.

Mit dieser Nutzung wären auch die Grünen einverstanden, sagte Martin Neukom (Winterthur). «Aber es ist illusorisch, dass die Spur in der Mitte leer bleibt.» Die Bürgerlichen wollten einen Kapazitätsausbau, was zu mehr Verkehr und mehr CO2 führe. Auf der Rosengartenstrasse seien in der Vergangenheit auch schon 70 000 Autos täglich verkehrt, das könne mit der dritten Spur wieder passieren, sagte Felix Hoesch (SP, Zürich). Mit 89 zu 71 Stimmen entschied sich der Rat für die Mittelspur und gegen den linken Antrag.

«Geben Sie uns doch etwas»

Am gleichen Stimmverhältnis scheiterte der dritte Minderheitsantrag. Dieser wollte nicht nur die oberirdische Strasse zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz zur Gemeindestrasse abklassieren, sondern die ganze Strecke von Wipkinger- bis Bucheggplatz. **Dadurch ginge aber der Bezug zum kantonalen Strassennetz verloren, sagte Pierre Dalcher (SVP, Schlieren). Auch die Idee, die 56 000 Autos pro Tag als Maximum ins Gesetz zu schreiben, wurde versenkt.**

Eine fixe Zahl gehöre dort nicht hin, sagte Josef Wiederkehr. **«Wir vertrauen den Exekutiven», sagte Dalcher und zeigte anhand von zwei zusammengebastelten PET-Flaschen, dass eine Kapazitätserhöhung wegen der Tunnelportale als Flaschenhals gar nicht möglich sei.** Nachdem der fünfte Antrag – zur Aufteilung des Mehrwerts – gescheitert war, machte sich bei den Linken Verzweiflung breit. Felix Hoesch sagte zum sechsten Antrag (der Streichung eines alten Richtplaneintrags): «Geben Sie unserer Ratsseite auch einmal etwas.» Sonst werde das einseitige Konzept an der Urne versenkt.

In vier Wochen folgt die zweite Lesung des Spezialgesetzes und der Anpassung des Richtplans. Dann wird auch über den Rahmenkredit entschieden.

Nur die GLP will eine U-Bahn

Um den Rosengartentunnel- und das -tram zu ermöglichen, muss der Richtplan angepasst werden. Dies nahm die GLP gestern zum Anlass, um stattdessen eine U-Bahn vorzuschlagen. Diese soll Altstetten mit Oerlikon verbinden und an der Hardbrücke, der Uni Irchel und beim Freilager halten. Neue Denkanstösse seien gefragt, sagte Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen). Eine schnelle U-Bahn würde Auto-Pendler für den öV gewinnen und den HB entlasten. Ausser bei Judith Stofer (AL, Zürich) fand die GLP aber keine Unterstützung. (*kme*)