

Rosengartentunnel

Ein Autobahnknoten mitten im Wohnquartier

Zürich, den 10. Mai 2016

Die Medienkonferenz von Stadt und Regierung zum Rosengartentunnel heute morgen hat gezeigt, dass unter freisinniger Führung im Strassenbau wieder das Betonzeitalter ausgebrochen ist. Dabei soll mit einem Tunnelprojekt für knapp 800 Millionen Franken ein Strassenzug von knapp 800 m untertunnelt werden – eine Million Franken für jeden Meter also. Andererseits werden die Verkehrsprobleme damit nicht gelöst, sondern nur verlagert und noch direkter in das Zentrum von Zürich geleitet werden – 56'000 Fahrzeuge pro Tag direkt in das am dichtesten bebaute Gebiet der Stadt Zürich, wo zehntausende von BewohnerInnen in den Kreisen 3, 4 und 5 leben.

Was resultiert, wenn zwei Freisinnige miteinander Verkehrspolitik betreiben, war heute Morgen an einer gemeinsamen Pressekonferenz von Stadt und Kanton Zürich zu erleben: Die Verkehrsplanung der 70-er Jahre – hemmungsloser Autobahnbau ohne Rücksicht auf Bevölkerung, Kosten und Stadtbild – versucht ein Comeback. Für 800 Millionen Franken soll ein Strassenzug von knapp 800 m Länge vom Autoverkehr angeblich „entlastet“ werden – eine Million Franken pro Laufmeter Rosengartenstrasse. Rücksichtslos soll mitten ins Zentrum der Stadt Zürich eine vierspurige Hochleistungsstrasse geführt werden. Dazu sollen Häuser abgerissen werden und faktisch wird ein Autobahnkreuz mitten ins Wohnquartier gelegt. Bedenklich, wenn man weiss, dass die Stadt Zürich lufthygienisches Sanierungsgebiet ist und über ein Drittel der Stadtzürcher Bevölkerung an Strassen leben, die eine Lärmbelastung erdulden müssen, die über den Lärmgrenzwerten liegt. Besonders belastet bleibt die Bevölkerung in den Stadtkreisen 3, 4, 5, 6 und 10, die auch mit dem Rosengartentunnel weiterhin eine permanente Verkehrslawine erdulden muss.

Was auch zu denken geben sollte: Nach rund drei Jahren Planungszeit sind die Kosten zwar um knapp 200 Millionen Franken gestiegen. Diese lange Planungszeit hat uns aber den effektiven Kosten keinen Schritt näher gebracht. Noch immer wird mit einer KostenUNgenauigkeit von +/- 30% gerechnet. Das fertige Projekt mit Tram und Tunnel könnte dereinst dann sogar 1.4 Milliarden Franken kosten.

Mit dem geplanten Tunnel soll aber das Rosengartentram einmal mehr verzögert werden. Statt in 7 bis 8 Jahren wie ein Tram in Zürich West oder ein Tram auf der Hardbrücke müssen wir weitere 16 Jahre auf den dringend nötigen Tramausbau warten. Damit dauert die Planungszeit dann insgesamt 19 Jahre – weitere Verzögerungen sind bei dieser chaotischen Planung selbstverständlich nicht auszuschliessen.

Ein Rosengartentunnel widerspricht grundsätzlich einer modernen Verkehrspolitik in Ballungsräumen, in denen die effizientesten Verkehrsmittel gefördert werden und im Gegenzug der Autoverkehr auf den Stadteinfallsachsen reduziert werden muss – wie das auch die Gemeindeordnung der Stadt Zürich deutlich vorschreibt. Der verbleibende Verkehr kann dann mit verschiedenen Massnahmen stadtverträglicher gemacht werden – wie es ein Luxuswohnprojekt oder eine studentische Wohnsiedlung, beide direkt an der Rosengartenstrasse gelegen, heute schon aufzeigen.

Für den VCS Zürich ist klar, dass er sich gegen diese verfehlte Planung und gegen die Verschandelung des Stadtbildes mit einem gigantischen Tunnelportal in Wipkingen mitten in der Stadt Zürich und zulasten der Wohnbevölkerung zur Wehr setzen wird.

Gabi Petri, Markus Knauss Geschäftsleitung VCS Zürich, 044/291 33 00, 079/642 27 29

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Zürich

Zypressenstrasse 76, Postfach 820, 8040 Zürich
Tel. 044 291 33 00
www.vcs-zh.ch, vcszh@swissonline.ch