

Die Autobahn ins Wohnquartier

Zürich



Stadt- und Kantonsregierung wollen trotz eklatanter Mängel an ihrem Megaprojekt Rosengartentunnel festhalten und diesem per Gesetz zum Durchbruch verhelfen. Eine Verkehrsentslastung für die Wohnquartiere und die Stadt ist nicht geplant, die neue Tramlinie dient als Alibi.

Zurück zur Verkehrsplanung der 70er-Jahre – mit einer vierspurigen Hochleistungsstrasse ins Herz der Stadt Zürich hinein, ohne jede Rücksicht auf Bevölkerung, Kosten und Stadtbild: Für 800 Millionen Franken soll ein Strassenzug von knapp 800 m Länge vom Autoverkehr «entlastet» werden – eine Million pro Laufmeter Rosengartenstrasse. Dazu müssen Häuser abgerissen werden, denn die Tunnelein- und -ausfahrten liegen mitten in einem Wohnquartier. Die dort Ansässigen leiden weiterhin unter mindestens 56000 Autofahrten pro Tag.

Die Verkehrslawine rollt weiter
Dabei ist Zürich bekanntlich lufthygienisches Sanierungsgebiet, und über ein Drittel der Stadtbevölkerung lebt an Strassen mit Lärmbelastungen jenseits der erlaubten Grenzwerte. Besonders belastet bleiben die

Menschen in den Stadtkreisen 3, 4, 5, 6 und 10, die trotz dem Rosengartentunnel nach wie vor eine permanente Verkehrslawine zu erdulden hätten.

Bei dieser Ausgangslage ist klar, dass dem geplanten Tram nur Alibifunktion zukommt – als grünes Mäntelchen, das die rein strassenseitige Planung besser aussehen lässt. Schafft man nämlich ein neues Tramangebot, müsste sich doch durch den Umsteigeeffekt der Autoverkehr massiv reduzieren lassen. Genau dies ist aber bewusst nicht geplant.

Neben den Bedürfnissen vorbei
Unberücksichtigt bleibt bei diesem planerischen Machwerk, dass Zürich West und Zürich Nord, Limmattal und Glattal heute schon perfekt durch die S-Bahn miteinander verbunden sind. Wenn zusätzliche Kapazitätsbedürfnisse bestehen,

dann nicht mehr im Zentrum der Stadt, sondern in der Peripherie, in den neuen Entwicklungsgebieten in Affoltern, Altstetten/Letzi Hirzenbach/Stettbach und Manegg. Für Autofahrten, die trotz gut ausgebautem öffentlichem Verkehr nicht zu ersetzen sind, stehen ab 2025 die ausgebaute Nordumfahrung und die bestehende Westumfahrung zur Verfügung. Ebenfalls ausser Acht lassen Stadt- und Kantonsregierung den verbindlichen Beschluss der Stadt Zürich, innert zehn Jahren den Autoverkehrsanteil um einen Drittel zu reduzieren.

Viel schneller dank Tempo 30
Wer die Belastung durch den Autoverkehr am Rosengarten lindern will, sollte nicht nochmals 15 Jahre warten. Die Realisierung der vom Gemeinderat schon beschlossenen Fussgängerstreifen und die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung, mittels Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h, würden die Lage der Quartierbevölkerung umgehend spürbar verbessern.

Markus Knauss/Gabi Petri

Aargau



MV 2017 der VCS-Sektion Aargau zur Aargauer Velopolitik

Wir laden Sie herzlich zur Mitgliederversammlung des VCS Aargau ein:

Donnerstag, 6. April 2017, im Odeon (Bahnhofplatz 11) in Brugg.

Nach dem statutarischen Teil um 18.30 Uhr wird im öffentlichen Teil, ab 19.30 Uhr, die Velopolitik des Kantons Aargau im Zentrum stehen. Bei Redaktionsschluss dieses Magazins standen leider noch nicht alle Details fest.

Für diese Informationen verweisen wir auf die Homepage des VCS Aargau (www.vcs-ag.ch), und wir werden unsere Mitglieder auch per Newsletter mit genaueren Informationen zur Veranstaltung einladen.

Die Unterlagen zur ordentlichen MV, wie die Jahresrechnung und der Jahresbericht, sind auf der Homepage des VCS Aargau einzusehen (ab Anfang März).

Quellenangabe: Visualisierung VCS Zürich



Die Regierung kann doch nicht behaupten, die Stadt werde entlastet, wenn das Projekt den Strassenraum beim Tunnel auf sieben Spuren ausweitet und dafür Häuser (u.a. das auf der Visualisierung rot eingerahmte Gebäude) abgerissen werden – dies mitten im Wohnquartier. So werden keine Probleme gelöst, sondern Probleme nur verschoben, für eine Milliarde Franken!