

Der Zürcher Stadtrat macht Ernst am Rosengarten

Eine erste Hauptverkehrsachse wird zur Tempo-30-Zone – der Kanton will die Anordnung vorab beurteilen

MICHAEL VON LEDEBUR, STEFAN HOTZ

Vor wenigen Wochen hat der Stadtrat einen Grundsatzentscheid für Tempo 30 auf dem ganzen Stadtgebiet gefällt. Auch auf Hauptverkehrsachsen und auch auf Kosten des öffentlichen Verkehrs. Wie schnell dieser Entscheid umgesetzt werden würde, war damals offen. Nun ging es schneller, als manche erwartet haben. Am Mittwoch teilte der Stadtrat mit, dass das Tempo auf der Rosengartenstrasse reduziert wird. Wann dies geschehen wird, ist offen. Das Projekt wird ausgeschrieben. Je nach Anzahl Rekursen ist mit Verzögerungen zu rechnen.

Dass der Rosengarten den Anfang macht, hat Symbolkraft. Hier haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich das Grossprojekt einer Umfahrung mit Rosengartenrampe und Rosengartentunnel abgelehnt. Das Tunnelprojekt mit Kosten von 1,1 Milliarden Franken hätte zum Ziel gehabt, den Hauptverkehrsstrom unterirdisch umzuleiten und das Quartier zu entlasten. Seither wurden rot-grüne Stadtparlamentarierinnen und Stadtparlamentarier nicht müde, am Rosengarten vom Stadtrat endlich Taten zu fordern.

Diesen Entscheid für Tempo 30 begründet der Stadtrat mit dem Lärmschutz, zu dem er rechtlich verpflichtet sei. Er gebe «den Einsprecherinnen recht, die auf der vierspurigen Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse einen griffigen Lärmschutz verlangt hatten».

Stadtrat sieht keine Alternative

Der Stadtrat verweist auf die täglich rund 55 000 Motorfahrzeuge und die

Hauptverkehrsachse ist keine Quartierstrasse

Kommentar auf Seite 19

hohe Lärmbelastung an diesem Ort. Die Grenzwerte seien auch in der dritten Häuserreihe hinter der Strasse noch überschritten. Entlang dieser Achse leben demnach rund 3000 Personen über dem Lärmimmissionsgrenzwert, 1000 davon über dem Alarmwert. Man sei zu Lärmsanierungen verpflichtet und Massnahmen an der Quelle hätten Priorität, also bei der Entstehung des Lärms auf der Strasse, sagt der Stadtrat.

Anfang 2017 hatte er zahlreiche Lärmschutzprojekte öffentlich aufgelegt – auch eines betreffend die Achse



55 000 Fahrzeuge rollen täglich über die Rosengartenstrasse, eine grosse Belastung für die Anwohner.

DOMINIC STEINMANN / NZZ

Rosengarten-Bucheggstrasse. Für diesen Abschnitt waren keine Massnahmen zur Senkung der Lärmbelastung vorgesehen an der Quelle. Den Grenzwertüberschreitungen sollte mit Schallschutzfenstern begegnet werden. Gegen dieses Lärmschutzprojekt hätten mehrere Anwohnerinnen Einsprache erhoben. Sie forderten unter anderem eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit.

Der Stadtrat hat ein externes Gutachten zu den Folgen der Temporeduktion erstellen lassen. Die Frage war, wie sich Tempo 30 vom Wipkingerplatz bis zum Bucheggstunnel und vom Bucheggstunnel bis zur Schaffhauserstrasse auswirken würde. Der Stadtrat schreibt, es käme gemäss Gutachten zu einer deutlichen Lärmreduktion. Zudem würde die Sicherheit erhöht.

Die Fahrzeit für Autos würde sich gemäss Gutachten «um höchstens 28 Sekunden» auf die ganze Strecke verlängern. Ihre Kanalisierungsfunktion als kantonale Hauptverkehrsachse würde die Rosengartenstrasse weiterhin erfüllen.

Klar negativ wären die Auswirkungen auf den Busverkehr. Die ohnehin schon knappen Pufferzeiten an den Endhaltestellen würden sich weiter verringern. Es müsste geprüft werden, ob der Fahrplan der Buslinien 72 und 83 eine Anpassung braucht. Doch die Vorteile für Gesundheit und Stadtentwicklung überwiegen klar.

Zustimmung des Kantons nötig

In einer gemeinsamen Wortmeldung nehmen die kantonale Volkswirtschafts- und die Sicherheitsdirektion die Pläne der Stadt Zürich für die Rosengartenstrasse zur Kenntnis. Sie stellen fest, dass die Kompetenz für die Einführung von Tempo 30 ohne bauliche Massnahmen gemäss kantonaler Signalisationsverordnung bei der Stadt liege. Beeinflusse die Massnahme aber den Verkehr auf den Strassen ausserhalb des Stadtgebiets, sei die Zustimmung des Kantons nötig.

Dieser erwartet deshalb zwingend, dass das städtische Sicherheitsdeparte-

ment vor der Anordnung von Tempo 30 die Beurteilung des Kantons einholt. Im Verkehrsgutachten des Büros «ewp», das der Stadtrat in Auftrag gegeben hatte, wird Tempo 30 als notwendig für den geforderten Lärmschutz sowie als zumutbar und verhältnismässig beurteilt.

Die Volkswirtschaftsdirektion äussert sich ausserdem zu den negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Sie erwartet, dass die Stadt Verlustzeiten aufgrund von Tempo 30 kompensiert und allfällige Mehrkosten, wie im Sommer angekündigt, wenigstens für eine Übergangsfrist selber trägt. «Wir werden den Stadtrat beim Wort nehmen und bei jeder Achse, auf welcher der ÖV aufgrund von Tempo 30 betroffen ist, um gute Lösungen ringen», heisst es in dem Schreiben. Das erfolgreiche ÖV-System dürfe nicht leichtsinnig und vorschnell aufs Spiel gesetzt werden.

Im Gutachten heisst es dazu, dass die Buslinien auf den betroffenen Achsen schon heute die Wendezeiten nicht einhalten könnten. Diese bereits ungenügende Situation werde sich weiter verschlechtern. Insgesamt müssten zwei Zusatzfahrzeuge eingesetzt, also neu beschafft werden. Am Milchbuck sowie beim Bahnhof Tiefenbrunnen seien zusätzliche Halteketten notwendig. Die Temporeduktion sei erst möglich, wenn der Zeitverlust an geeigneter Stelle kompensiert und die Infrastruktur bereitgestellt sei. Die erforderliche Gesamtbetrachtung erfolge im Rahmen der zweiten Welle der Strassenlärmsanierung.

Kritik von FDP und SVP – Applaus von linker Seite

sho./mvl · Der SVP-Gemeinderat und Stadtratskandidat Stephan Iten hält erwartungsgemäss gar nichts von der Massnahme in Wipkingen. Einerseits sei im Februar 2020 der Rosengartentunnel an der Urne abgelehnt worden, was die eigentliche Lösung für den Lärm gewesen wäre. Andererseits sei gegen den Einbau von Schallschutzfenstern Einsprache erhoben worden: «Das zeigt doch, dass es gar nicht um den Lärmschutz geht, sondern um Ideologie.»

Iten bestreitet ausserdem, dass die Geschwindigkeitsreduktion auf der Rosengartenstrasse in dieser Hinsicht überhaupt etwas bringt, und zweifelt an dem Verkehrsgutachten, auf das sich der Stadtrat beruft. Wenn auf einem derart steilen Strassenabschnitt Tempo 30 gelte, würden die Lastwagen extrem hochtourig fahren, was mehr Lärm erzeuge, sagt der SVP-Politiker. Auch dass es keine Auswirkungen auf die Strassen im übrigen Stadtgebiet habe, glaubt Iten nicht: «Wenn täglich 55 000 Fahrzeuge für dieses Strassenstück je bis 28 Sekunden länger benötigen, hat das sehr wohl einen Einfluss und verursacht mehr Staus.»

FDP-Gemeinderat Andreas Egli, wie Iten Mitglied der Verkehrskommission, hält Tempo 30 auf diesem Strassen-

abschnitt unverändert für falsch. Allerdings sei damit zu rechnen gewesen, dass im Stadtrat keine Vernunft einkehre und er mit dem Parlament in der heutigen Zusammensetzung diesen Entscheid fällen würde. Egli zweifelt aus dem gleichen Grund wie Iten, dass die Massnahme überhaupt greift. Viele Verkehrsteilnehmer müssten, ob hinauf oder hinunter, einen Gang tieferschalten.

Kleinere Fahrzeuge seien vielleicht etwas leiser, aber das werde durch die anderen Fahrzeuge aufgehoben, sagt Egli. Das zeige sich derzeit am Meierhofplatz in Höngg. Die optimale Lösung für die Rosengartenstrasse wäre für den FDP-Politiker ohnehin der Einbau eines sogenannten Flüsterbelags. Das hätte eine grössere Wirkung, sagt Egli. Schon deshalb habe der Stadtrat einen schlechten Entscheid gefällt.

Die Einwände von bürgerlicher Seite stehen im Widerspruch zum «ewp»-Gutachten. Dieses Gutachten wurde gemäss den Tamedia-Zeitungen massgeblich von einem Verkehrsplaner erstellt, der während 15 Jahren in leitender Funktion für das städtische Tiefbauamt gearbeitet hat. Das Gutachten sei trotzdem neutral gab sich Karin Rykart vor den Medien überzeugt.

Bezüglich der Auswirkungen auf das übrige Strassennetz wird im Gutachten festgestellt, dass es zu keinem Abbau der Strassenkapazität im Sinne der Kantonsverfassung komme. Lärmarme Beläge seien nicht als Alternative zu einer Temporeduktion, sondern in Kombination dazu zu sehen. Aufgrund der Belastung und der Längsneigung der Rosengartenstrasse seien sie hier eher ungeeignet.

Wenig überraschend reagieren SP und Grüne erfreut auf den stadträtlichen Entscheid. Die SP-Gemeinderätin und Stadtratskandidatin Simone Brander will in Erwartung von Rechtsmittelverfahren, dass Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse rasch angeordnet werde. Die SP fordert in ihrer Stellungnahme eine Spurreduktion, dafür auf beiden Seiten der Strasse einen Velostreifen und mehr Platz für den Fussverkehr.

Für die Grünen ist der Entscheid überfällig. Auch sie erachten ihn lediglich als Zwischenschritt, die Rosengartenstrasse sei auch umzugestalten. Der VCS Zürich sieht im Entscheid einen ersten Schritt hin zu einem stadträtlicheren Verkehr und verlangt eine Temporeduktion auch auf anderen stark belasteten Strassen.

SP sagt Ja zur Schliessung des Asylzentrums

Die Partei stellt sich gegen den eigenen Stadtrat Raphael Golta

MICHAEL VON LEDEBUR

Die linken Zürcher Parteien haben eine schwierige Beziehung zum Bundesasylzentrum in Zürich-West. Die Idee war es einst, den Betrieb bewusst in die Stadt und an eine relativ zentrale Lage zu holen. Man wollte dem Rest der Schweiz vorzeigen, wie ein solcher Betrieb zu führen sei. Aber längst hat sich die Illusion vom Vorzeigebetrieb mit «liberaler Hausordnung» verflüchtigt. Unmittelbar nach der Eröffnung des Zentrums im Herbst 2019 wurde der Vorwurf laut, dort herrschten menschenunwürdige Zustände. Die Stimmen bei Grünen und AL, die Zweifel am Konzept eines Vorzeigebetriebs äusseren, sind immer lauter geworden.

Der Vertrag läuft noch lange

Am Mittwoch diskutierte der Gemeinderat über einen Vorstoss der beiden Parteien, der die Schliessung des Asylzentrums verlangte. Für die SP ist die Situation verzwickelt. Sie stellt den verantwortlichen Stadtrat Raphael Golta und hat den damaligen Vorschlag mitgetragen. Dennoch trat sie am Mittwoch als Oppositionspartei auf und verhalf dem Vorschlag zum Durchbruch mit 65 zu 51 Stimmen. Der Vertrag mit dem Staatssekretariat für Migration (SEM) läuft allerdings noch lange. Der früheste Kündigungstermin ist im Jahr 2029 auf das Jahr 2034 hin. Andererseits erlaubt es diese lange Dauer der SP, das Postulat als Mittel hinzustellen, um die Verhandlungen mit dem SEM wieder aufzunehmen. Dieses werde hoffentlich «die Zeichen der Zeit erkennen und zur Zusammenarbeit zurückkehren», sagte der SP-Gemeinderat Marco Geissbühler. Im Herbst 2017 hatten die Zürcher mit 70 Prozent Ja zum neuen Zentrum gesagt. Dessen sei man sich bewusst, so Geissbühler. Aber das Volk habe eben auch Ja gesagt zu menschenwürdigen Zuständen, und dies habe das SEM nicht eingelöst.

Der SP-Stadtrat Raphael Golta ist als Sozialvorstand für das Dossier verantwortlich. Auch er hat die Zustände im Bundesasylzentrum schon kritisiert. Die Crux ist für ihn, dass zwar die Asylorganisation Zürich das Zentrum führt, für die Sicherheit ist aber der Bund zuständig, konkret das SEM. Dieses wiederum beauftragt Sicherheitsfirmen. Golta wehrte sich vergeblich gegen die Überweisung des Postulats. «Wir haben gegenüber dem SEM schlicht und ergreifend kein Drohpotenzial.» Die Fakten zu Vertrag, Betrieb und räumlichen Zuständen seien bei der Abstimmung aber bekannt gewesen. Wenn die untergebrachten Asylsuchenden nun zum Spielball der Politik würden, finde er das «schwierig».

Golta bat um Geduld und sprach von Verbesserungen, auch wenn man noch nicht dort sei, wo man hinwolle. Doch diese Geduld ist offenbar erschöpft. Der AL-Gemeinderat Willi Wottreng sagte, stets würden Klagen aus dem Bundesasylzentrum laut, der Stadtrat reagiere mit guten Worten, aber es ändere sich nichts. «Das muss ein Ende haben.»

Unterschiedliche Beurteilung

Auffallend war, wie unterschiedlich die Parlamentarier die Zustände im Bundesasylzentrum schilderten. Kritisiert wurden von links das dominante Auftreten des Sicherheitspersonals und die Kontrollen selbst von Minderjährigen, die Qualität der Betreuung, die Möblierung der Zimmer und die erschwerte Zugänglichkeit zur psychiatrischen Betreuung.

Der SVP-Gemeinderat Stefan Urech stellte dies als Übertreibungen dar. Man höre, dass nicht alle Sicherheitsmitarbeiter in interkultureller Kommunikation geschult seien, dass man erst eine neue WC-Rolle erhalte, wenn man die leere Rolle zeige. Das erinnere ihn an die RS, die er nicht als toll, aber nicht als menschenunwürdig in Erinnerung habe. Urech verwies zudem auf grobe Sicherheitsprobleme im Vorgängerbetrieb auf dem Juch-Areal, damals unter der Ägide der Stadt. Man sei «gottgefroh», dass das SEM nun das Zentrum führe und nicht die Stadt.

Rosengartenstrasse

Tempo-30-Zone



NZZ / joo

Eine Hauptverkehrsachse ist keine Quartierstrasse

MICHAEL VON LEDEBUR

Als der Stadtrat vor wenigen Wochen den Grundsatzentscheid für Tempo 30 auf dem ganzen Gebiet der Stadt Zürich fällte, wunderte man sich. Denn bisher hatte sich die Stadtregierung stets für den öffentlichen Verkehr eingesetzt. Fortan sollte es die offizielle Politik sein, Verschlechterungen am ÖV-Angebot in Kauf zu nehmen, im Namen des Lärmschutzes. Nun hat der Stadtrat bereits ein Exempel statuiert. Der Verkehr auf der Rosengartenstrasse, der Hauptverkehrsachse im Norden Zürichs, wird ausgebremst – die Anpassung wird demnächst ausgeschrieben.

Der Stadtrat begründet den Schritt mit dem Lärmschutz. Dieser ist zweifellos wichtig. Aber es gibt andere gesellschaftliche Bedürfnisse – ein Abwägen wäre zielführend. Offensichtlich war der Zürcher Stadtrat vor gerade einmal vier Jahren ebenfalls dieser Meinung. Damals wollte er das Lärmproblem am Rosengarten mit Lärmschutzfenstern angehen – wogegen Anwohnerinnen paradoxerweise Einsprache erhoben haben. Der Stadtrat wird in dieser Frage von einem ebenfalls rot-grünen Parlament getrieben. Es liegt auf der Hand, dass es dabei nicht prioritär um Lärmschutz geht, sondern darum, den ungeliebten Autoverkehr aus grund-

sätzlichen Überlegungen aus der Stadt zu verbannen. Das linke Stadtparlament verfolgt längst die Vision eines «blühenden Rosengartens». Konkret heisst das: ein Abbau zur zweispurigen Strasse mit Platz für Velospuren und Bäume. Es sind die gleichen Kräfte, die den Tunnel bekämpft hatten, in den der Autoverkehr hätte kanalisiert werden sollen.

Tempo 30 wurde von linken Verkehrspolitikern früher in erster Linie mit dem Verweis auf die Sicherheit gefordert. Nun hat man den Lärmschutz als scharfe Waffe entdeckt. Dazu passt, dass sich der Stadtrat nicht gross für Alternativen zu Tempo 30 interessiert. Dass man den Lärmschutz auf diese Weise priorisiert, hat Folgen, nicht nur für den Individualverkehr, sondern eben auch für den öffentlichen Verkehr. Am Rosengarten wird sich konkret zeigen, was es für die Passagiere bedeutet, wenn der öV mit dem gesamten Verkehr verlangsamt wird. Aus dem Gutachten, das der Stadtrat bestellt hat, geht hervor, dass es eigentlich Gegenmassnahmen brauchte, um die Verzögerungen für den öV auszugleichen. Unter anderem müssten neue Fahrzeuge beschafft und zusätzliche Haltekanten erstellt werden. Erst dann sei die Temporeduktion zumutbar. Dieser Empfehlung zum Trotz prescht der Stadtrat vor.

Die Verlangsamung hat ihren Preis. Damit sind nicht in erster Linie die Kosten gemeint, die im

NZZ, 9.9.20121

Das linke Stadtparlament verfolgt die Vision eines «blühenden Rosengartens». Konkret heisst das: ein Abbau zur zweispurigen Strasse mit Platz für Velospuren und Bäume.

öV durch die Anschaffung von neuen Fahrzeugen entstehen und die die Stadt womöglich selbst tragen muss. Sondern der Umstand, dass der öV geschwächt wird. Das Beispiel Rosengarten soll zu dem bald in der ganzen Stadt Schule machen. Die VBZ müssen sich darauf einstellen, dass es nicht alle ihre Kunden goutieren werden, wenn Trams und Busse im Schneckentempo unterwegs sind. Und auch wenn es der Stadtrat in Abrede stellt: In manchen Quartieren ist mit Mehrverkehr zu rechnen, wenn die Hierarchie zwischen Hauptverkehrsachsen und Quartierstrassen endgültig fällt.

Gegen negative Begleiterscheinungen von Mobilität wie den Lärm wären pragmatische Ansätze gefragt. Mit baulichen Massnahmen liesse sich viel erreichen. Zudem gehört auf Bundesebene die Lärmschutzverordnung angepasst, die unter anderem von offenen Schlafzimmerfenstern zur Strassenseite hin ausgeht. So verunmöglicht sie vernünftige Lösungen beim Bauen in der Stadt. Und sie liefert den rot-grünen Kräften in den Städten einen Vorwand, den Individualverkehr immer mehr einzuschränken.

Aber Mobilität gehört zu einer Stadt. Die Idee, dass auf einer vierspurigen Hauptverkehrsachse das gleiche Tempo gelten soll wie auf einer Quartierstrasse, ist und bleibt absurd.