

# Keine Rosen am Rosengarten, aber ein Tram!

8. März 2007

Das Komitee Pro Waidhaldetunnel informierte vor rund 30 Gästen, wie sich die Rosengartenstrasse (und ganz Zürich) bis 2025 verändern wird. Armin Huber von der VBZ stellte die neue Tramlinie 16 vor.

Öffentliche Info-Veranstaltung

- Waidhaldetunnel
- Tram Rosengartenstrasse
- Rückbau am Rosengarten

Es informiert Sie das Co-Präsidium:

Carmen Walker Späh  
Kantonsrätin FDP  
• Waidhaldetunnel  
• Stand der Planung

Lucius Dürr + Armin Huber  
Kantonsrat CVP - Marktmanager VBZ  
• Das VBZ-Netz 2025 (Video)  
• Tram Rosengartenstrasse

Willy Furter  
Kantonsrat EVP  
• Rückbau am Rosengarten

Donnerstag, 8. März 2007, 19-20 Uhr

Kirchgemeindehaus Wipkingen  
Rosengartenstrasse 1, kleiner Saal  
8037 Zürich-Wipkingen

Unterstützt durch  
den Quartierverein  
Wipkingen  
www.wipkingen.net

KOMITEE  
WAIDHALD  
PRO  
TUNNEL  
www.waidhaldetunnel.ch

Abschliessend Apéro

Rund 30 Interessierte wohnten der Veranstaltung bei.

Kantonsrätin Carmen Walker Späh skizzierte kurz den Leidensweg «Rosengartenstrasse».

1972 wurde die neue Westtangente eröffnet – wohlgermerkt als «Provisorium». Der versprochene Rückbau fand aber nie statt. Seither bemühten sich immer wieder verschiedene Gruppierungen, den Notstand zu lindern. 2007 liegt jetzt ein konkretes Konzept auf dem Tisch, das auch im Kantonsrat mehrheitsfähig ist.

Walker Späh bezeichnete die Rosengartenstrasse als Stadtautobahn, ähnlich wie der Rosenbergertunnel in St. Gallen, der das gleiche Verkehrsvolumen schluckt, nämlich rund 70'000

Autos pro Tag.

Das ist 3x soviel wie am Gotthard zu Ostern und 6x soviel wie der Tagesverkehr in Flüelen.

Es sind aber nicht Durchreisende – es sind die Zürcher/innen selber, die die Strassen verstopfen. Das liegt daran, dass Zürich boomartig wächst.

Im neuen Züri-Nord sind 90'000 Arbeitsplätze vorgesehen, in Züri-Süd (Kreise 2, 3, 4, 9) 110'000. Diese beiden Stadtteile sind so gross wie Bern, bzw. Aarau. Der Verkehr zwischen diesen beiden «Städten» wickelt sich über die Rosengartenstrasse ab!

Wir müssen damit rechnen, dass der Verkehr noch mehr zunimmt.

## **Verkehr am Rosengarten**

Durchgangsverkehr	5 – 10 %
Ziel-/Quellverkehr	60 – 70%
Binnenverkehr	20 – 30%

## **Politisch ist das Problem sehr schwer zu lösen:**

Die einen setzen auf eine allgemeine Verkehrsreduktion, die andern auf Stadtentwicklung. 2007 gibt es eine Mehrheit im Kantonsrat für einen Waidhaldetunnel. Mit dem Tunnel müssen wir aber darauf bestehen, dass der Rosengarten abklassiert wird – von einer Autobahn (offizielle Bezeichnung: «Hauptverkehrsstrasse» zu einer normalen «Verbindungsstrasse».

Im Kantonsrat wurde die Variante mittel bevorzugt: Das obere Tunnelportal liegt bei der Hirschwiesen, das untere beim Förllibuck, wo die Strasse oberirdisch zur Toni Molkerei weiterführt.

## **Tram 16 vom Buchegg zum Albisriederplatz:**

Armin Huber von der VBZ legte das Tramkonzept 2025 vor. Die VBZ befördert 40% mehr Fahrgäste als vor 25 Jahren. Der öV braucht 5x weniger Platz als der Individualverkehr. Der erwartete Zusatzverkehr soll mit dem öV aufgefangen werden. Jetzt ist der öV sternförmig konzipiert mit den Zentren Central und Bellevue.

Die neuen Stadtzentren Nord, West und Süd (Sihlcity) sollen aber direkt untereinander verbunden werden.

Das kostet zwar 600 – 800 Millionen (Rosengartentram 200 – 300 Millionen), und weitere 30 – 40 Millionen Betriebskosten pro Jahr. Die VBZ rechnet jedoch mit 40 – 45 Millionen zusätzlichen Einnahmen, sodass die Investition rentabel sein sollte.

Die Rosengartenstrasse ist zwar steil (9% Steigung), aber nicht zu steil: Wenn man das Trasse auf 7.7% Steigung nivelliert, ist das Tram gut machbar. Die Steigungen zum Zoo und zum Albisgüetli sind stärker.

Die Rosengartenstrasse bleibt also gleich breit wie heute, aber mit dem Wegfall von zwei Fahrspuren zugunsten des Trams (inkl. Haltestellen, Fussgängerstreifen) wirkt sie dann wesentlich menschenfreundlicher.

Kantonsrat Willy Furter fasste kurz zusammen und hielt fest: Ohne Tunnel gibt es kein Tram. Die Verbesserung an der Rosengartenstrasse hänge vital davon ab, dass es eine Entlastungsvariante gäbe.

Kantonsrat Lucius Dürri bemerkte, dass es gescheit wäre, den Wohnanteil in Zürich hoch zu halten, sonst würden die Pendlerströme noch mehr zunehmen.

## **Stimmen aus dem Publikum:**

Herr Gujer hielt fest, dass man den Stadttunnel und den Waidhaldetunnel nicht miteinander vergleichen könne. Der Waidhaldetunnel sei eine Korrektur eines städtebaulichen Sündenfalls. Er dürfe nicht politisch ausgespielt werden...

Herr Limburg plädierte dafür, dass man mit diesem Städteboom-Wahnsinn endlich aufhören solle. Das Zentrum überlaufe sowieso schon. Gleichzeitig zögen die grösseren Firmen sowieso an die Peripherie und mieden die Innenstadt. Kraft Foods sei in Opfikon und nicht in der Zürcher City, die Büroräume der Price Waterhouse am Stampfenbach seien seit zwei Jahren nicht mehr vermietbar. Jetzt werde noch die letzte grüne Wiese verbaut, zum Beispiel in Höngg mit dem Rütihof, dabei sei der Meierhofplatz heute schon hoffnungslos überlastet.

Peter Schmid erinnerte daran, dass bei der Renovation des Tunnels Schöneich der Verkehr verschwunden sei. Der Bau weiterer Strassen/Tunnels etc. sei nicht zweckmässig. Mit gescheiterten Massnahmen verschwinde der Verkehr.

Herr Guyer replizierte, dass er seit 37 Jahren an der Westtangente wohne und nicht an die Hokus Pokus-Verschwindibus-Strategie glaube.

Ein weiterer Gast hielt fest, dass bei mehreren Leuten immer mehrere Meinungen gäbe. Er bedanke sich herzlich beim Waidhalde-Komitee dafür, dass sich überhaupt eine Lösung abzeichne.

Der Quartierverein Wipkingen bedankt sich beim Komitee Pro Waidhaldetunnel und allen TeilnehmerInnen!