

Ein Kompromiss durch Daumenschrauben



Den schweren Transitverkehr von der Rosengartenstrasse zu verbannen ist das einzige, worauf man sich am Runden Tisch einigen konnte. Bild: A/rs.

Der Quartierverein Wipkingen will endlich Resultate in Sachen Rosengarten. Erhalten hat er sie – an einem «Runden Tisch», der zum Schluss eher wie ein Tribunal wirkte.

Roger Suter

Das Ziel war hoch gesteckt: Der runde Tisch sollte das herbeiführen, was in 35 Jahren Diskussion ums Provisorium Rosengartenstrasse nicht gelungen ist: einen tragfähigen Kompromiss zum Wohl des Quartiers. Schliessen sollten ihn die 9 anwesenden Kantons- und Gemeinderätinnen und

-räte aus dem Quartier, welche der Einladung des Quartiervereins gefolgt waren und die an sämtliche 21 Vertreter in beiden Räten gegangen war.

Publikumsbeteiligung war nicht vorgesehen; es sollte vielmehr Zaungast bei einer politischen Entscheidungsfindung spielen dürfen. Die Parteibeteiligung entsprach mit zwei Grünen, dreimal SP, einmal GLP, zweimal FDP und einmal SVP zwar nicht dem Proporz der vergangenen Wahlen, deutete aber auf den Stellenwert der Verkehrspolitik in den jeweiligen Kreisparteien hin.

SVP-Kreisparteipräsident Martin Bürlimann bestätigte diesen auch gleich mit seinem Votum: «Wipkingen hat mit der Rosengartenstrasse den Schwarzen Peter im Verkehr gezogen. Daran wird sich auch in den nächsten 20 Jahren nichts ändern» – weshalb die SVP die Hände in den Schooss legt, schliesslich funktioniere diese Hauptschlagader des Verkehrs seit 30 Jahren. Seine Partei biete keine Hand für teure Projekte wie den Waidhaldetunnel, die doch nichts brächten. Eine Vision, wie von QV-Präsident Beni Weder eigentlich gefordert, hatte er nicht. «Unsere Vision ist die Realität.»

35-jähriger Skandal

FDP-Gemeinderätin Claudia Simon sprach vom Waidhaldetunnel und der gleichzeitigen Abklassierung der Rosengartenstrasse, ihre Parteikollegin im Kantonsrat Carmen Walker Späh vom Skandal, der unter den Boden gehört. Eva Gutmann, GLP-Kantonsrätin, regte den Rückbau der Strasse und ein Überdenken der nötigen Kapazitäten an. Ihre Ratskollegin Monika Spring denkt an Road Pricing und ein Lkw-Transitverbot; SP-Kantonsrat Ueli Keller an eine Neuorganisation des Verkehrs und von noch zu wählenden, handelnden Exekutivpolitikern; SP-Gemeinderat Andreas Ammann glaubt, dass ein geschicktes Verkehrsmanagement den drohenden Kollaps wie am Limmatquai und während der temporären Schöneich-Sperrung verhindern kann und erinnerte an die Initiative der IG Westtangente plus, Rolf Kuhn (SP) sah eine normale Wohnquartierstrasse als gemeinsame Vision und fand, man hätte hier besser Exekutivpolitiker eingeladen. Pierino Cerliani (GP) schliesslich möchte überhaupt nur noch den nötigsten Verkehr abwickeln, womit sich das Problem lösen liesse.

Somit verlief bis dahin alles so, wie man sich das von ähnlichen Veranstaltungen seit Jahrzehnten gewohnt ist: Nach Parteien gefärbte Forderungen und Zurückweisungen der Gegenseite. Beni Weder holte die Teilnehmer auf den harten Boden der Realität im Quartier zurück, wo sich 2004 laut einer QV-Umfrage 77 Prozent der Bewohner für einen Tunnel ausgesprochen haben (was Ammann auf eine methodisch falsche Umfrage zurückführte). Simon hielt fest, dass offenbar sieben von neun Politikern am Volk vorbeireden, Walker Späh bemängelte die «Parteipolitik auf dem Übungsplatz Rosengarten» und wollte der Gegenseite wenigstens das Zugeständnis abringen, ein Tunnelprojekt auszuarbeiten, während Monika Spring darauf bestand, im Gegenzug die Hardbrücke abzubauen.

Durchbruch ganz zum Schluss

Damit der Abend sich nicht einfach in all die anderen erfolglosen Veranstaltungen einreihet, wollte QV-Aktuarin Ursula Wild (und ein Teil des lauter und unzufrieden werdenden 40-köpfigen Publikums) zum Schluss von allen Teilnehmenden klipp und klar wissen, wie er oder sie zu einzelnen Punkten steht – und liess sich auch von den Vorwürfen, die Punkte allzu willkürlich und ohne Sachverstand herausgegriffen zu haben, nicht abhalten.

Flankierende Massnahmen und Fussgängerstreifen mit Lichtsignalen unterstützt ausschliesslich die Linke (Cerliani, Kuhn, Ammann, Keller und Spring): 5 Stimmen. Bei der Frage des Trams in der Rosengartenstrasse kam noch Gutmann (GLP) hinzu: 6 Stimmen. Mit einer Tunnelprojektierung könnten sich Walker Späh, Simon und Gutmann anfreunden: 3 Stimmen; mit dem Tunnel zusätzlich Spring, «sofern die Hardbrücke abgebrochen wird»: 4 Stimmen.

Der Punkt, dem bis auf SVP-Bürlimann alle zustimmen konnten, war ein Lkw-Transitverbot nach der Eröffnung der Westumfahrung am 3. Mai 2009 (von dem der Kanton aber nichts wissen will): 8 Stimmen. Ein wahrhaft historischer Moment, wurde doch wider Erwarten ein

kleinster, aber gemeinsamer Nenner gefunden. Wenn es bis zu seiner Umsetzung allerdings ebenso lange dauert wie bis zu seiner Findung, dürfen die schweren Brummis noch bis 2043 mitten durch Zürich fahren.