

Zürich

Nun wird der Alleingang geprüft

Lärmschutz Die Stadt Zürich will Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse. Ein Antrag auf Bewilligung wurde vor sieben Monaten bei der Kantonspolizei eingereicht – und blieb bis heute unbeantwortet.



Die Zürcher Rosengartenstrasse: Sie ist eine der meistbefahrenen Stadtautobahnen der Schweiz – und entsprechend laut. Foto: Urs Jaudas

Beat Metzler

Die Tempo-30-Debatte dreht gerade auf Hochtouren. Der Präsident des Städteverbandes, Anders Stokholm (FDP) aus Frauenfeld, fordert in Städten durchgängig Tempo 30 und verärgert damit Parteifreunde. Kurz zuvor hat die Stadt Zürich ihren Tempo-30-Durchsetzungsplan bekannt gemacht.

Nur um die Rosengartenstrasse, eine der symbolträchtigsten und meistbefahrenen Stadtautobahnen der Schweiz, ist es ruhig geworden. Das liegt auch an der Zürcher Kantonspolizei, welche die Tempo-30-Bemühungen der Stadt vorerst auflaufen lässt.

Im Februar 2020 beorderte die Kantonsbevölkerung den geplanten Rosengartentunnel mit 63 Prozent Nein-Stimmen. Daraufhin sagte der Regierungsrat: Über die Zukunft der Rosengartenstrasse müsse der Stadtrat richten. Was dieser tat. Im September 2021 beschloss er, die Höchstgeschwindigkeit zwischen Wipkingenplatz und Irchelpark von 50 auf 30 zu senken. Rund 55'000 Autos legen pro Tag diese Strecke zurück.

Entlang der Rosengartenstrasse sind laut Stadtrat rund 3000 Menschen Strassenlärm ausgesetzt, der lauter ist, als es die Grenzwerte zulassen. Bei 1000 Menschen überschreitet der Lärm den Alarmwert. 2017 wollte der Stadtrat diesen Missstand mit Lärmschutzfenstern beheben. Dagegen wehrten sich Anwoh-

nende, sie beriefen sich auf das nationale Umweltschutzgesetz. Die Gerichte gaben ihnen recht. Daher schwenkte der Stadtrat auf Tempo 30 um.

Doch seit dem Entscheid vor 15 Monaten ist nichts weiter passiert. Über die Geschwindigkeit auf den Durchfahrtsachsen können die Städte Winterthur und Zürich eigentlich selber bestimmen. Eine Einwilligung vom Regierungsrat braucht es nur für bauliche Eingriffe. Solche sind für die Umstellung auf Tempo 30 nicht nötig.

Der Kanton kann aber in einem weiteren Punkt mitreden. Aufgrund des Gegenvorschlags zur Anti-Stau-Initiative der SVP darf die Leistungsfähigkeit der kantonalen Strassen im Gesamten nicht verringert werden. So steht es seit 2017 in der Kantonsverfassung. Für die Überprüfung ist die Kantonspolizei zuständig.

Aus Sicht der Stadt braucht es keine Genehmigung

Laut dem städtischen Sicherheitsdepartement von Karin Rykart (Grüne) erfüllt das Tempo-30-Projekt für die Rosengartenstrasse diese Anforderung voll und ganz. Die Stadt hat dazu bereits im Jahr 2020 bei einem Ingenieurbüro ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Darin heisst es, dass sich die Fahrzeit der Autos auf der 1,4 Kilometer langen Strecke um höchstens 28 Sekunden verlängern werde, was «vernachlässigbar» sei. Ausweichverkehr werde es nicht geben. Es liege

«Dass wir nach sieben Monaten noch nichts von der Kantonspolizei gehört haben, ist aussergewöhnlich lang.»

Mathias Ninck
Sprecher Sicherheitsdepartement Stadt Zürich

weder ein Kapazitätsabbau vor, noch werde der Verkehr ausserhalb der Stadt beeinflusst.

«Aus unserer Sicht braucht es deshalb keine Zustimmung des Kantons», sagt Mathias Ninck, Sprecher von Karin Rykart. Die Kantonspolizei beurteile dies allerdings anders. Darum habe das Sicherheitsdepartement am 31. Mai dieses Jahres um eine Zustimmung zur Verlangsamung ersucht. Seither warte die Stadt auf die Antwort. «Dass wir nach sieben Monaten noch nichts von der Kantonspolizei gehört haben, ist schon aussergewöhnlich lang», sagt Mathias Ninck. Nach einem Okay der Kantonspolizei könnte die Stadt sofort weitermachen. Alles sei bereit.

Die Kantonspolizei beantwortete detaillierte Fragen dieser Zeitung zum Bewilligungsvorgang allgemein. Das Gesuch der Stadt sei hängig, schreibt ein Sprecher. Über das weitere Vorgehen entscheide man voraussichtlich im ersten Quartal 2023.

Politischer Chef der Kantonspolizei ist Regierungsrat Mario Fehr (parteilos). Im links-grünen Zürich kursiert die Vermutung, er schiebe den Entscheid aus politischen Gründen hinaus. Beweise dafür gibt es nicht. Mario Fehr äusserte sich auf Anfrage nicht dazu, ob er am Entscheidungsprozess mitwirkt. Sein Sprecher verwies auf die Kantonspolizei.

Die IG Westtangente aus Wipkingen, die sich seit Jahrzehnten für die Beruhigung der Rosengartenstrasse einsetzt, fordert von der Stadt nun ein offensiveres Vorgehen. Sie soll die Tempo-30-Massnahmen trotz der ausbleibenden Erlaubnis weiter vorantreiben. «Sonst bleibt der illegale Zustand, unter dem Tausende von Menschen leiden, noch ewig bestehen», sagt Markus Zimmermann, Co-Präsident der IG Westtangente Plus.

Bürgerliche zweifeln Gutachten der Stadt am

Das Sicherheitsdepartement werde eine solche Ausschreibung ohne Zustimmung der Kantonspolizei prüfen, sagt Sprecher Ninck. Er verweist aber darauf, dass die Stadt mit dem Kanton in vielen Fragen zusammen-

arbeiten müsse. «Ein Alleingang würde hier Schaden anrichten.»

Das Vorgehen der Kantonspolizei stösst allerdings auch auf Verständnis. Gabi Petri, grüne Kantonsrätin und Co-Geschäftsführerin des Zürcher VCS, begrüsst eine sorgfältige Prüfung des städtischen Gesuchs. «So hält es später allen politischen Kontroversen stand.»

Bürgerliche Politiker zweifeln an den Abklärungen der Stadt. Wenn eine Behörde ein Gutachten bestelle, falle dieses mit hoher Wahrscheinlichkeit in deren Sinne aus, sagt FDP-Kantonsrat Marc Bourgeois. «Darum muss die Kantonspolizei die Auswirkungen von Tempo 30 selber nochmals abklären. Das braucht Zeit.» Ausserdem entscheide die Stadt bei wichtigen Verkehrsfragen ebenfalls nicht schneller.

Drei Volksinitiativen gegen Tempo 30 auf Hauptstrassen

FDP und SVP wollen Tempo 30 auf Hauptstrassen unbedingt verhindern. Sie haben drei Initiativen dagegen eingereicht, zwei auf Kantonsebene, eine in der Stadt Zürich. Über diese wird die Stadtbevölkerung vielleicht schon 2023 abstimmen. Gemäss Umfragen könnte sie Chancen haben.

Was auch immer auf der Rosengartenstrasse geschieht, dürfte die Tempo-30-Umsetzung in und um Zürich beeinflussen. Die grösste Stadtautobahn ist nicht nur laut. Sie hat auch Vorbildcharakter.

Neues Gesuch für 50-stündige Sperrung

Die Veranstalter des Rosengarten-Protestanlasses tun genau das, wovon man Kindern gerne abräät: Sie wiederholen, womit sie schon einmal gescheitert sind.

Ende Dezember haben sie beim Sicherheitsdepartement von Karin Rykart (Grüne) ein Gesuch für eine erneute 50-Stunden-Sperre der Rosengartenstrasse eingereicht. Diese soll am Wochenende vom 1. bis 3. September 2023 stattfinden. Das Gesuch stimmt mit jenem überein, mit dem die Veranstalter eine Sperre Ende September dieses Jahres verlangten. Dieses erste Gesuch hat das Departement abgewiesen.

Aus Sicht der Veranstalter geschah das auf nicht rechtskonformer Weise. «Darum versuchen wir es nochmals», sagt Markus Zimmermann, Co-Präsident der IG Westtangente Plus, eines Vereins aus Wipkingen, der sich für eine Beruhigung der vierspurigen Stadtautobahn einsetzt.

Stadtrat war eigentlich dafür

Zuerst wollte Rykart die Protestveranstaltung zum 50-jährigen Bestehen der Rosengartenstrasse bewilligen. Experten waren zum Schluss gekommen, dass die Sperre nicht zu einem Verkehrschaos führen werde. Die Veranstalter liessen 50'000 Flyer drucken. Doch die Kantonspolizei stufte den Anlass fünf Wochen vor der Durchführung als nicht bewilligbar ein. Der Verkehr werde über Zürich hinaus zu stark eingeschränkt. Daraufhin sagte das städtische Sicherheitsdepartement der IG Westtangente ab.

Dieses Vorgehen halten Markus Zimmermann und Ueli Keller, ebenfalls Vorstandsmitglied der IG, für doppelt illegitim. Die Kantonspolizei hat ihr Nein mit einem allgemeinen Einwand bezüglich der Autokapazitäten begründet. Auf ein detailliertes, von der Stadt in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten ging sie nicht ein. Dazu wäre sie laut dem Anwalt der IG verpflichtet gewesen.

Juristen sind sich uneins

Keller und Zimmermann gehen zudem davon aus, dass die Stadt als offizielle Bewilligungsinstanz die Veranstaltung hätte erlauben müssen. «Solange die Stadt ihre Zustimmung begründen kann, muss sie nicht auf den Kanton hören», so Zimmermann. Das Sicherheitsdepartement urteilte umgekehrt: Ohne Zustimmung des Kantons gehe nichts. Juristen sind sich uneins in dieser Frage.

Die Veranstalter haben gemäss eigenen Angaben bis heute keine juristisch anfechtbare Ablehnung bekommen. Die Stadt verwies sie dafür an den Kanton. Dieser müsse den Entscheid begründen, da die Stadt den beantragten Anlass ja hätte genehmigen wollen. Die Kantonspolizei schickte die Veranstalter zurück zur Stadt. Diese sei die zuständige Bewilligungsbehörde.

Keller und Zimmermann hoffen, dass der zweite Versuch nun weniger zirkulär abläuft. (bat)