



Der Waidhaldetunnel würde zulasten von zwei Fahrspuren ein Tram auf der Zürcher Rosengartenstrasse ermöglichen.

CHRISTOPH RU...

Plant der Kanton anstelle der Stadt Zürich den Waidhaldetunnel

Die Zuständigkeit für die Projektierung städtischer Hauptstrassen steht generell zur Diskussion

Da die Stadt Zürich nicht bereit ist, den Waidhaldetunnel zu planen, soll nach dem Willen bürgerlicher Kantonsräte der Regierungsrat nun ein Bauprojekt ausarbeiten. Der Entwurf für ein neues Strassengesetz sieht vor, dass in Zukunft weitgehend der Kanton zuständig für die Hauptstrassen in Zürich und Winterthur ist, was noch zu reden geben wird.

sho. Hin und wieder werden Paragraphen, die in irgendwelchen Gesetzen vor sich hin schlummern, plötzlich zu neuem Leben erweckt. Das geschieht zurzeit mit dem Paragraphen 50 des kantonalen Strassengesetzes. Auf dessen Grundlage wollen die bürgerlichen Parteien die Kantonsregierung auffordern, für den Waidhaldetunnel, eine Alternative zur Rosengartenstrasse in Wipkingen zwischen Bucheggplatz und Zürich-West, ein Bauprojekt zu erarbeiten. Die Stadt Zürich, genauer der Gemeinderat, lehnt dies ab.

Stadtrat kann nicht mehr planen

Der Waidhaldetunnel ist ein Teil des von Stadt, Kanton und Bund gemeinsam erarbeiteten und

wasserschutzes nicht bewilligungsfähig ist. Die Abklärung weiterer Varianten unterband das Stadtparlament, indem es zweimal den Planungskredit aus dem Budget strich. Schliesslich lehnte es der Gemeinderat auch ab, dass der Stadtrat bei der Umsetzung der Volksinitiative für das Rosengartenstrassentram, das zwei Fahrspuren der Strasse durch Wipkingen beanspruchen würde, auch eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs vorsieht. Ende 2008 hat die Stadtregierung deshalb die Projektierung eines Waidhaldetunnels aufgegeben.

Blockade lösen

FDP-Kantonsrätin Carmen Walker Späh stiess auf die eingangs erwähnte Bestimmung in jenem Teil des Strassengesetzes, das die Sonderstellung der Städte Zürich und Winterthur regelt. Nach Paragraph 50 kann der Kanton aber jederzeit Strassen des kantonalen Richtplans erstellen, wenn er «das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt». Diese Voraussetzungen sind heute beim Waidhaldetunnel erfüllt. Walker Späh will die Lösung des über 30-jährigen Provisoriums Rosengartenstrasse beschleunigen. Um ihr mehr Gewicht zu

Waidhaldetunnels auf jeden Fall eine kantonale Volksabstimmung nötig.

Die Gegner des Projekts sind offenbar dem falschen Fuss erwischt worden, wie am Montag im Kantonsrat eine heftige Schelte von SVP-Ziegler (sp., Zürich) an die Adresse der Verkehrsministerin zeigte. Die Verkehrspolitikerin räumt allerdings ein, Walker Späh habe das clever gemacht. Es übt sie vor allem am massiven Eingriff in die Gemeindeautonomie, den das Vorgehen mit sich bringen würde. Das müsste eigentlich auch die bürgerliche Seite interessieren, so Ziegler.

Das Seilziehen um den Waidhaldetunnel hat die Frage nach der Sonderstellung der Städte Zürich und Winterthur im Strassenbau aufgeworfen, weil SVP und EDU als politische Trittbrettfahrer sich in einer diese Woche eingereichten dringlichen Postulat ebenfalls auf Paragraph 50 des Strassengesetzes berufen. Sie wollen, dass der Kanton die Zuständigkeit für die Hauptverkehrsstrasse auf seinem gesamten Gebiet übernimmt, also auch in Zürich und Winterthur.

Weniger Kompetenz für die Städte

Das sieht nämlich etwas moderater bereit. Der Entwurf für ein revidiertes Strassengesetz vorlegte die Regierung Mitte April in die Vernehmlassung.