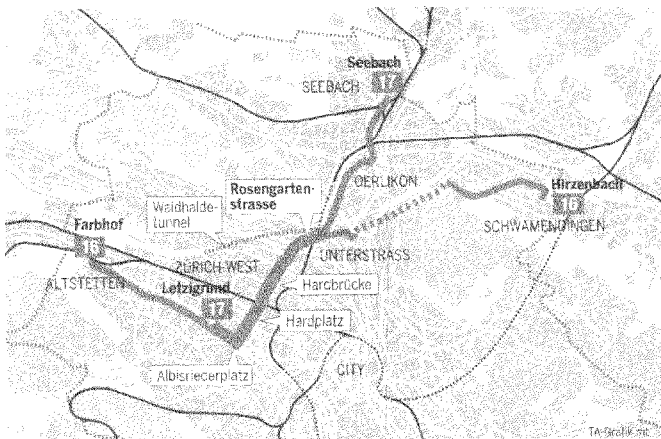


# Türler fürchtet ums Rosengartentram

In der Verkehrskommission des Zürcher Gemeinderats kursiert ein brisanter Gegenvorschlag: die Planung der neuen Tramlinie ohne Ausweichmöglichkeiten für den Privatverkehr.

Zwei Tramlinien sollen auf die Rosengartenstrasse



## Von Jürg Rohrer

Zürich - Zwei Tramlinien sollen in zehn Jahren durch die Rosengartenstrasse fahren und Zürich-Nord mit Zürich-West verbinden. So sieht es die Planung der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) vor. Von der Steigung her ist das kein Problem, denn das Gefälle entspricht demjenigen der Linie 6 am Zürichberg oder der Linie 13 zum Albisgütli, wo die Räder nur auf nassem Laub durchdrehen. Zwei Tramgleise auf der Rosengartenstrasse bedeuten aber, dass für die Autos nur noch eine Fahrspur pro Richtung bleibt - bei derzeit 50 000 bis 60 000 Fahrzeugen täglich.

Wohin mit den Autoinsassen, die auf der Rosengartenstrasse keinen Platz mehr haben? Auf die West- und Nordumfahrung, in den öffentlichen Verkehr und aufs Velo! Das meint die IG Westtangente Plus, die zwei Volksinitiativen eingereicht hat. Die eine verlangt Sofortmassnahmen, unter anderem mit Busspuren, die andere fordert die Projektierung des Rosengartentrams unter Verzicht auf neue Strassen: «Der Bau von zusätzlichen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (z. B. Waidhaldetunnel) ist überflüssig.»

## Stadtrat will Ausweichrouten

Wegen dieses Zusatzes lehnt der Stadtrat die Volksinitiativen ab, obwohl auch

er gern mit dem Cobra-Tram durch die Rosengartenstrasse fahren würde. Er hat deshalb unter Federführung von Andres Türler (FDP) und Ruth Genner (Grüne) einen Gegenvorschlag beschlossen: einen Kredit von 5,4 Millionen Franken für ein Vorprojekt für das Rosengartentram und für «die erforderliche teilweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs». Für den Stadtrat ist klar, dass der Kanton beim Bau der neuen Tramlinie niemals mitmacht, wenn die Stadt nicht zeigen kann, was mit dem Strassenverkehr passieren soll. Und ohne Kanton schafft es die Tramlinie weder in die Richtplanung noch in die Finanzierung durch

den kantonalem Verkehrsverbund. 380 Millionen Franken kostet die neue Tramlinie - plus/minus 40 Prozent.

Der Gegenvorschlag des Stadtrats wird seit längerem in der parlamentarischen Verkehrskommission beraten, zusammen mit den Volksinitiativen. Dort haben die Grünen einen eigenen Gegenvorschlag eingebracht: Zusätzlich 4 Millionen Franken für ein Verkehrskonzept, das die Wohnquartiere vor Ausweichverkehr schützt, ohne das Strassennetz auszubauen. Dieser Gegenvorschlag, der sich direkt gegen den Waidhaldetunnel richtet, weiss sich gestützt von der Gemeinderatsmehrheit, die im November 2008 dem Stadtrat

den Auftrag gab, das Rosengartentram zu planen ohne neue Ausweichrouten.

## Es droht ein doppeltes Nein

Noch ist die Verkehrskommission am Beraten; die angefragten Mitglieder geben keine Auskunft. Fraglich ist insbesondere, was mit dem Gegenvorschlag des Stadtrats passiert, sollte das Parlament dem Gegenvorschlag der Grünen zustimmen. Kommen dann neben den Volksinitiativen zwei Gegenvorschläge vors Volk? Tiefbauvorsteherin Genner äussert sich auf Anfrage nicht, Tramchef Türler, der gelernte Jurist, dagegen schon: Wenn der Gemeinderat dem Gegenvorschlag der Grünen zustimme und die Volksinitiative stehen bleibe, sei der Gegenvorschlag des Stadtrats vom Tisch. Dann aber droht Türlers Schreckensszenario: Das Volk könnte zweimal Nein sagen, weil es neben dem Tram eine Strassenlösung vermisst. Was dann der Kanton als generelles Nein zum Rosengartentram auslegt und das Vorhaben definitiv beerdigt.

Schon jetzt ist Rot-Grün im Gemeinderat knapp in der Mehrheit. Ab Mai in der neuen Zusammensetzung kommt die Linke zusammen mit den 14 Grünen und den 12 Grünliberalen auf 70 von 125 Stimmen. Und die GLP sagt in ihrem Programm klipp und klar: Rosengartentram Ja, Waidhaldetunnel Nein.