

# Rosengarten-Tram für 2020 geplant

Volksinitiative und Gegenvorschlag sind mit 65 und 61 Prozent Nein deutlich gescheitert. Jetzt will der Stadtrat die neue Tramlinie in Zusammenarbeit mit dem Kanton angehen.

Von Jürg Rohrer

Zürich - Ein Nein, das eigentlich Ja meint - diese Volksabstimmung hat es einem nicht einfach gemacht. Klare Sieger sind der Stadtrat, begleitet von FDP und CVP. Sie haben Nein empfohlen und gleichzeitig betont, dass das Nein nicht der neuen Tramlinie gilt, sondern dem Vorgehen, das die Initiative und der Gegenvorschlag des Gemeinderates erzwingen wollten. Beide schlossen ausdrücklich aus, dass für den Autoverkehr Alternativen gesucht würden, auch wenn die Rosengartenstrasse wegen der Tramgeleise je eine Fahrspur pro Richtung verliert.

Die Initiative verlangte einen 31-Millionen-Kredit für ein Tramprojekt zwischen Zürich-Nord und Zürich-West; der Gegenvorschlag des Gemeinderates einen 9,4-Millionen-Kredit für ein Vorprojekt samt Massnahmen zum Schutz der Quartiere vor Schleichverkehr. Auch der Stadtrat hatte einen Gegenvorschlag: ein Vorprojekt für das Tram samt Szenarien für den Autoverkehr. Doch die Mehrheit des Gemeinderates, die Grünliberalen inbegriffen, kippten das stadträtliche Vorgehen und setzten voll auf die Volksinitiative und den eigenen Vorschlag.

## Hohe Stimmbeteiligung

Kein einziger Stadtkreis hat dieses Vorgehen gestern goutiert, nicht einmal der direkt betroffene Kreis 10 mit dem Quartier Wipkingen, dem die Initianten mehr Lebensqualität in Aussicht gestellt hatten. Sogar der linke Stadtkreis 4+5 (Aussersihl und Industrie) lehnte ab - dort, wo das Rosengarten-Tram auf der Hardbrücke und auf der Hardstrasse durchfahren würde. Stadtweit haben zwei Drittel der Stimmenden die Volksinitiative abgelehnt bei einer hohen Stimmbeteiligung von 49 Prozent. Aber auch der Gegenvorschlag des Gemeinderates, der weniger teuer gekommen wäre, brachte es nur auf 34,4 Prozent Ja. Im Kreis 4+5 war die Ablehnung mit 48,6 Prozent am schwächsten, doch konnten sich dort 5,2 Prozent der Stimmenden weder für ein Ja noch ein Nein erwärmen.

Stadträtin Ruth Genner, Grüne und Tiefbau-Chefin, sieht im doppelten Nein einen Vertrauensbeweis der Bevölkerung in die stadträtliche Verkehrspolitik. Ganz im Sinne des Stadtrats versteht

sie das Nein des Stimmvols nicht als Absage an diese Tramlinie, sondern als Wunsch nach einer Gesamtverkehrsbertrachtung, den möglichen Ausweichverkehr inklusive. Verkehrsberuhigung an der Rosengartenstrasse hält sie für zwingend, und sie stellte gestern in Aussicht, dass frühestens 2012, spätestens 2014, der Trolleybus bevorzugt wird, dass zwei Fussgängerübergänge mit Lichtsignalen sowie Lärmschutzmassnahmen installiert werden.

## Jetzt beginnt die Planung

Stadtrat Andres Türler, FDP und Tramchef, sagte, ihm sei ein Stein vom Herzen gefallen. Im Nein sieht er ein Zeichen der Stadt, dass sie verantwortungsbewusst mit kantonalen Strassen umgeht. Er hoffe, die zuständige Kommission des Kantonsrats nehme das zur Kenntnis. Türler erinnerte daran, dass der Kanton mit seiner Zustimmung zur Entwicklungsstrategie der Verkehrsbetriebe Zürich bis 2025 schon früher Ja gesagt habe zum Rosengarten-Tram. Diese gemeinsame Planung könne nun aufgenommen werden. Nächstens werde es Gespräche geben über das weitere Vorgehen. «Operative Hektik» sei allerdings nicht angebracht angesichts der beschränkten Planungskapazitäten. Schwerpunkt der Planung bildet zurzeit das Tram Hardbrücke, das heisst die Verlängerung der Linie 8 vom Kreis 4 in den Kreis 5. Sie soll 2016 eröffnet werden, Ende 2011 ist zuerst das Tram Zürich-West an der Reihe. Beide Projekte sind für Türler der Beweis, dass es vernünftige gemeinsame Lösungen gibt für den öffentlichen und den privaten Verkehr.

«Jetzt ist das Rosengarten-Tram vom Tisch, und auch das Tram Hardbrücke.» So interpretierte Mauro Tuena, der Fraktionspräsident der SVP, das Ergebnis. Für die FDP hat die Vernunft über links-grüne Ideologien gesiegt. Sie begrüsst diese Tramlinie, aber nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton und mit einer Lösung für die täglich 60 000 Autos. «Die FDP sieht nach wie vor als Lösung den Bau des Waidhaldetunnels.»

## «Angstkampagne»

Das Abstimmungskomitee «Rosengarten-Tram 2x Ja» schrieb, dass die Notwendigkeit einer Tramlinie offensichtlich

nicht akzeptiert werde; vielen scheine das technisch zu aufwendig oder zu teuer. Positiv erscheint dem Komitee, dass ein «erheblicher» Anteil der Stimmenden ihm gefolgt sei trotz der «massiven Angstkampagne» der Gegner und sich damit für rasche Verbesserungen der Misere am Rosengarten ausgesprochen habe. Die Grünen betonten, das Nein sei weder eine Absage ans Tram noch ein Ja zum Waidhaldetunnel. Die SP versprach, sich trotz der Teilniederlage weiterhin für mehr Lebensqualität einzusetzen.

## Kommentar

Jürg Rohrer

## Die grüne Hauruck-Politik ist gescheitert

Mit über 60 Prozent Nein lehnt die links-grüne Stadt Zürich zwei Vorlagen für eine Tramlinie durch die Rosengartenstrasse ab. Sind die Stimmberechtigten über Nacht zur Autolobby konvertiert? Nein. Abgelehnt wurden eine Volksinitiative und ein geistesverwandter Vorschlag des Gemeinderates. Beide benutzten das Tram, um den Autoverkehr einzuschränken. Obwohl die neue Tramlinie die Rosengartenstrasse mit ihren täglich 60 000 Autos halbiert hätte, durften keine Alternativrouten für den verdrängten Autoverkehr geplant werden. Aus diesem Grund hat sogar der rot-grüne Stadtrat ein doppeltes Nein empfohlen - er, der nichts lieber tut, als neue Tramlinien zu eröffnen und das Rosengarten-Tram ja auch für 2020 im Programm hat.

Gescheitert ist am Sonntag nicht das Tram, sondern die Hauruck-Politik der Grünen und Linken. Sie verklären ungeachtet jeder Erfahrung den Umsteigeeffekt und sehen im Stau ein Erziehungsmittel. So weit waren wir schon mal in den 80er-Jahren, als die Verkehrspolitik blockiert war. Erst mit dem Parkplatzkompromiss entstanden Lösungen: Fussgängerzonen gegen

unterirdische Parkhäuser, freies Limmatquai gegen die Verflüssigung der Umfahrrouten. Die SP war damals - anders als die Grünen - auf der Seite des Kompromisses und hatte stets Erfolg. Sie sollte wieder auf ihre Stadträte hören. Die wissen nämlich, wie man ökologischer Politik zur Mehrheit verhilft: «süüferli».

Stadtkreise	Initiative Rosengarten-Tram			Gegenvorschlag des Gemeinderats		
	Ja	Nein	% Ja	Ja	Nein	% Ja
Kreis 1+2	3229	7155	30.6	3489	6610	33.0
Kreis 3	1442	7328	36.0	4659	6722	37.8
Kreis 4+5	4291	4759	46.8	4240	4455	46.2
Kreis 6	3602	6108	36.5	3931	5487	39.9
Kreis 7+8	4660	10912	29.4	5400	9827	34.0
Kreis 9	3245	8805	26.6	3487	8134	28.5
Kreis 10	4121	8227	33.0	4287	7725	34.3
Kreis 11	4085	10474	27.7	4334	9692	29.4
Kreis 12	1442	3914	26.6	1470	3679	27.1
<b>Stadt Zürich</b>	<b>33117</b>	<b>67682</b>	<b>32.2</b>	<b>35297</b>	<b>62331</b>	<b>34.4</b>
Stimmbeteiligung 49.1%						