

Das Stadiontram bleibt auf Kurs

Die SVP wollte das Projekt für die neue VBZ-Linie 18 kippen. Skeptisch zeigten sich auch andere Parteien, doch das SVP-Postulat hatte keine Chance.

Von Adi Kälin

Zürich. – Solange man über den Bau des neuen Hardturmstadions stritt, so lange war auch das geplante Stadiontram in aller Munde. Seither ist es um die Linie, die vom Escher-Wyss-Platz über die Pfingstweidstrasse zum Hardturm und weiter zum Bahnhof Altstetten führen soll, auch recht still geworden. Bruno Amacker (SVP) folgerte daraus, dass es sich beim neuen Tram um das «ökologische Mäntelchen und um einen teuren Werbegag fürs Stadionprojekt» gehandelt habe. Aus heutiger Sicht sei es aber unsinnig, für Spitzenkapazitäten wie Fussballspiele eine neue Tramlinie zu bauen. «Die meiste Zeit wäre das Tram eine Geisterbahn».

Zudem sei die neue Linie schlecht an andere Bahnen angebunden, zum Beispiel an den Bahnhof Hardbrücke. Am besten wäre

es, das Projekt sofort zu begraben und alle Planungsarbeiten einzustellen, fand Amacker. Bevölkerung und Angestellte im boomenden Zürich West könne man genauso gut mit Bussen transportieren – wie das überall sonst auch gemacht werde.

Auch Heinz Bögle (SP) fand die Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke «suboptimal», fürs Quartier sei das Tram aber wichtig. Markus Knauss (Grüne) warb für das Tram: Auch in anderen Städten, wie etwa Genf, würden neue Tramlinien erstellt. Gravierende Mängel am Projekt sah hingegen Robert Schönbächler (CVP): Besser wäre es, vorläufig einen leistungsfähigen Busbetrieb einzurichten.

«Notwendig und zweckmässig»

Dem widersprach Stadtrat Andres Türler heftig. Es wäre unsinnig, zuerst die Buslinie auszubauen und dann unter Volllast am gleichen Ort das Tram zu erstellen. Das Tram brauche es zwingend, sagte Türler. Nicht fürs Stadion, sondern für das Quartier, das sich in den kommenden Jahren rasch entwickeln werde. Schon jetzt liegen Planungen für das Maag-, Coop- oder Toni-Areal vor. Gemäss einer neuen Studie werden im Jahr 2010 rund 6800

Leute im Gebiet wohnen und 27 500 arbeiten. «Ohne das Tram ersäuft das Quartier im Autoverkehr.» Es handle sich um eine absolut notwendige und zweckmässige Lösung, betonte Andres Türler.

Tram und Autobahn gleichzeitig

Der Tramausbau hängt zusammen mit dem Ausbau der Pfingstweidstrasse zum Teilstück der Nationalstrasse SN 1.4.1. «Das sind siamesische Zwillinge. Wenn wir sie nicht zusammen bauen, haben wir die Kosten nicht mehr im Griff.» Der Bau der Tramlinie kostet knapp 150 Millionen Franken. Davon zahlt der Kanton 90 Millionen; vom Bund wird ebenfalls ein Beitrag erwartet. Die Stadt zahlt für Anpassungen von Strassen, neue Zugänge, Haltestellen und Gestaltung 47 Millionen Franken; darüber muss aber noch abgestimmt werden. Türler versprach die Vorlage für das laufende Jahr.

Die CVP hatte schon früher angekündigt, dass sie trotz Vorbehalten gegen das Tramprojekt das Postulat nicht unterstützen werde. Sie behielt sich aber vor, den Kredit abzulehnen. Bei der Schlussabstimmung blieb die SVP allein. Ihr Postulat hatte damit keine Chance.