

## Trammania – es gäbe eine Alternative

Die Strassenbahn feiert in zahlreichen Metropolen Urständ. Bordeaux, Strassburg, Magdeburg, Genf – in vielen europäischen Städten drängt die Strassenbahn den privaten Motorfahrzeugverkehr an den Rand. Die Stadt Zürich wurde kürzlich in ihrer Euphorie vom kantonalen Regierungsrat zurückgepfiffen, als man eine Tramhaltestelle zu Lasten des Privatverkehrs auf einem Autobahnzubringer einrichten wollte. Klar ist: Hier geht es links gegen rechts. Ideologie kommt vor Vernunft. Mit dem Schienengebilde kann man den privaten Motorfahrzeugverkehr trefflich schikanieren, viele europäische Metropolen werden von Sozialdemokraten und Grünen regiert. In den Agglomerationen ist es genau umgekehrt.

Um eine einigermaßen homogene Verkehrspolitik zu erreichen, wären deshalb Eingemeindungen angesagt. Keine Chance – mit freundlichen Grüßen vom Steuerwettbewerb zwischen den Gemeinden. Würde man die Wahlergebnisse zusammenzählen, käme meistens inklusive Agglomeration ein anderes Ergebnis heraus als das Votum allein der Stadtbevölkerung, und die aktuelle Trammania würde glorios scheitern. Ohne Eingemeindung aber nimmt man, was ideologisch passt, also eine Bahn, wo immer es geht. Das hat unter dem Siegel Umweltschutz eine stetige Ausweitung des Zürcher Tramnetzes zur Folge. Dabei hat jeder in der Zürcher City schon gemerkt, dass das Tram der weitaus grösste Lärmverursacher ist. Stahl auf Stahl ist archaisch und verlangt auch nach sündhaft teuren Maschinen, um die regelmässig platt gewalzten Stahlräder wieder rund zu schleifen.

Wir schreiben das nicht einfach so unbedarfte dahin; wir wissen, dass es schwierig wird, in den dicht besiedelten Gebieten die Leute nach Hause zu bringen. Wir können aber kein Verständnis dafür aufbringen, dass die Stadt Zürich nun auch auf der Hardbrücke Schienen für eine Tramlinie installieren will: drei Jahre nach der Renovation dieser Hauptschlagader des zürcherischen Verkehrs erneut eine Mammutbaustelle. Das grenzt an Perversion; die grösste Schweizer Stadt bleibt eine Dauerbaustelle dort, wo es am meisten weh tut.

Die sogenannte Umweltfreundlichkeit des Trams wird spätestens alle 20 Jahre ad absurdum geführt, dann nämlich müssen die Gleise



*Mit dem Trolley kommt man locker den Zürcher Rosengarten hinauf – und nicht alle Dekaden wird der Strassenbelag aufgerissen.*

se ausgewechselt werden. Sämtliche Vorteile des Trams werden auf einen Schlag (bohrer) zunichte gemacht. Lärm, Feinstaub, alles, was für eine Strassenbahn spricht, wird von einem Tag auf den anderen obsolet, was von der Schienenlobby konsequent ausgeblendet wird. Ohne Unterbruch müssen die tramlastigen Städte in der Schweiz mit fürchterlichen Baustellen leben, allen voran Zürich mit einem über 110 Kilometer langen Schienennetz, das sich seinen Platz meistens mit einer Strasse teilt, bei einer Bautätigkeit an der Schiene also den übrigen Strassenverkehr und auch die Fussgänger belästigt, ganz abgesehen von den Anwohnern.

Die Grossstädte dieser Welt haben sich deshalb schon früh für U-Bahnen entschieden. Da liegen die Schienen offen und können in der Nacht einzeln ersetzt werden, ohne dass man die Strassen aufreissen und ganze Quartiere mit Baulärm, Staub und Umleitungen belästigen muss. Mit der S-Bahn hat Zürich ein ähnliches System, das gut funktioniert.

Zürich und Genf setzen auch modernste Trolleybusse ein, sogar „made in Switzerland“, welche in der Lage sind, grosse Personmengen von den Haltestellen wegzubringen: das sogenannte „Light Tram“ der Carrosserie Hess AG in Bellach nämlich, einen vierachsigen Trolleybus, und erst noch mit Vierradtrieb (total vier Achsen, die vorderste und hinterste lenkbar, die beiden mittleren angetrieben). Das Hess-Konstrukt kommt bei den Kapazitäten nicht nur nahe an die Strassenbahn ran, sondern macht weniger Lärm und federt souverän. Unverständlich deshalb, dass man in der Zukunft ausschliesslich auf die Strassenbahn statt auf den viel günstigeren Oberleitungsbus setzen will. Ideologisch nur erklärbar damit, dass der Trolley in gewisser Weise ein Auto, nicht ein Schienenfahrzeug ist.

Jürg Wick