

Historischer Akt an der Pfingstweidstrasse



Stadtrat Andres Türlér und VBZ-Projektleiter René Guertner (r.) packen bei der bedeutsamen Schienenlegung gerne mit an. Bild: key

Zum ersten Mal seit 23 Jahren wurden gestern in der Stadt Zürich wieder Tram-schienen verlegt. Das ist der Anfang einer neuen Ära.

ZÜRICH – Es war ein historischer Moment, als sich gestern der Kran mit dem drei Tonnen schweren Schienenstück langsam auf die Pfingstweidstrasse senkte: Zum ersten Mal seit 23 Jahren wurden in der Stadt Zürich wieder neue Tramgleise verlegt. Vorerst handelt es sich um vier Schienenstücke von je 18 Metern Länge. Sie markie-

ren den Auftakt zum Streckenbau für das künftige Tram nach Zürich West. Läuft weiterhin alles nach Plan, so soll dieser bis Mitte 2011 vollendet sein. Und wenn das gelingt, verkehren ab Dezember 2011 die Trams über eine Distanz von 3,2 Kilometern an sieben Haltestellen vorbei vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten.

«Wir sind auf Kurs, zeitlich, aber auch finanziell», sagte Stadtrat Andres Türlér, Vorsteher der Industriellen Betriebe. 150 Millionen sind für die neue Tramlinie veranschlagt, die Hälfte davon bezahlt der Bund aus seinem Infrastrukturfonds. Er habe die Bau-

arbeiten zu guten Konditionen vergeben können, sagte Türlér. «Darum ist es sogar wahrscheinlich, dass wir mit der Schlussrechnung deutlich unter den vorgesehenen 150 Millionen liegen werden.»

Dem Stadtrat stand die Freude förmlich ins Gesicht geschrieben, als er – ausgerüstet mit Schutzhelm und Leuchtweste – mithelfen durfte, die Gleise millimetergenau auf die Sockel zu setzen. Ein «verrückter Moment» sei das, sagte er. «Seit ich dieses Amt vor acht Jahren übernommen habe, arbeiten wir mit Hochdruck an diesem Projekt.» Das Verlegen der ersten

Schiene sei ein markanter Punkt im Planungs- und Bauprozess.

Noch wird die Freude aber etwas getrübt: Vor Bundesgericht sind zwei Einsprachen gegen die Tramlinie und den gleichzeitigen Umbau der Pfingstweidstrasse hängig. René Guertner, Leiter Netzerweiterung bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), räumt diesen aber keine Chancen ein. «Mit bösen Überraschungen ist nicht zu rechnen.» Denn bereits im Januar hat das Bundesgericht diesen Einsprachen die aufschiebende Wirkung entzogen. Den definitiven Entscheid erwartet Guertner nach den Sommerferien.

Das Tram Zürich West ist aus der Sicht von Stadtrat Türler für das aufstrebende Quartier ein grosser Ge-

winn. In den kommenden Jahren würden dort 7000 Einwohner zuziehen, daneben entstünden rund 30000 Studien- und Arbeitsplätze. Den entsprechenden Mehrverkehr will Türler gleich «von Anfang an» auf die öffentlichen Verkehrsmittel lenken. Aus städtebaulicher Sicht sei es daher sinnvoll, das Tramnetz jetzt zu erweitern.

Zürich West: Erst der Anfang

Aber auch für die Zukunft ist Türler voller Tatendrang: Dass es vom Netzausbau in Schwamendingen bis zum Tram Zürich West 23 Jahre gedauert hat, bedeute nicht, dass noch einmal so viel Zeit verstreiche, bis die Stadt das nächste Projekt in Angriff nimmt, sagt er. Im Gegenteil: Das Tram Zü-

rich West sei bloss die erste Etappe einer grösseren Netzerweiterung. Diese ist nötig, weil die VBZ-Zürli-Linie bereits heute 45 Prozent mehr Fahrgäste befördern als noch vor 25 Jahren – auf fast gleich grossem Netz. Vor allem die stark wachsenden Quartiere im Norden, Süden und Westen der Stadt will Türler direkt miteinander verbinden, damit Reisende nicht mehr über den Hauptbahnhof verkehren müssen.

So sind etwa die Pläne für das «Tram Hardbrücke» schon ziemlich weit gediehen. Diese Linie soll den Hardplatz mit dem Bahnhof Hardbrücke verbinden, und diesen so besser ins Tramnetz integrieren. Der Spatenstich ist für das Jahr 2014 geplant. (awe)