

Mit dem Tram in den Westen

Gleich zwei Tramlinien plant die Stadt, um das Wachstumsgebiet in Zürichs Westen mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Die Linie 18 fährt in fünf Jahren, die Linie 1 später.

Von **Jürg Rohrer**

So richtig ran durften die Schienenleger letztmals 1986, als Schwamendingen – gegen seinen Willen – zwei Tramäste erhielt. 1998 kam in Oerlikon die kurze Verlängerung der Linie 11 bis zur Messe hinzu. Sonst jedoch wächst das Streckennetz der Zürcher Verkehrsbetriebe vornehmlich auf Pneus. Das wird sich ändern. Als erstes kommt die Glattalbahn, auch «schnelles Tram» genannt; ein Projekt des Kantons, aber anfangs von den VBZ betrieben. Die Eröffnung der ersten Etappe Hallenstadion–Auzelg ist für 2006 geplant.

In der Stadt konzentriert sich die Erweiterung des Schienennetzes auf Zürich-West. Bis 2010 wird sich hier die Einwohnerzahl auf über 6000 verdreifachen und die Zahl der Arbeitsplätze auf 33 000 verdoppeln. Wie weit die Planung fortgeschritten ist, steht in der neuen Ausgabe der VBZ-Zeitschrift «Regenbogen».

Eröffnung 2008

Die Linie 18 führt mittels durchs Boomgebiet im Kreis 5 mit Schiffbau, Puls 5, Technopark, Maag-Areal, Toni-Areal und neuem Stadion. Endstationen sind der Hauptbahnhof und der Bahnhof Altstetten. Die Linie 18 benützt zwischen HB und Escher-Wyss-Platz die bestehenden Gleise der Linien 4 und 13, dann gehts unter die Hardbrücke, über die Pflingstweidstrasse bis zum Stadion und über die Aargauerstrasse bis Bahnhof Altstetten.

Die Neubaustrecke ist 3,1 Kilometer lang und mit sieben Haltestellen bestückt. Rund 30 000 Fahrgäste täglich werden erwartet. Der Bau kostet etwa 136 Millionen

Franken, Geld, das aus dem kantonalen Verkehrsfonds stammt und vom Kantonsrat bewilligt werden muss. Im Grundsatz ist die neue Tramlinie unbestritten, sie ist jedoch abhängig von der Planung der Nationalstrasse SN 1.4.1 – des so genannten Westastes –, mit der sie sich die Pflingstweidstrasse teilen muss.

Ob das Tram in die Mitte der Pflingstweidstrasse gehört oder auf die Nordseite, ist immer noch in Diskussion. Gemäss Fahrplan wird das Projekt Ende 2004 dem Bundesamt für Verkehr zur Bewilligung vorgelegt. Ziel ist es, die Linie 18 rechtzeitig zur Fussball-Europameisterschaft 2008 in Betrieb zu nehmen. «Ehrgeizig, aber

nicht unmöglich», schreibt Projektmanager Roland Schilling.

Wiederkehr einer Legende

Entlang der anderen Seite des SBB-Gleisstrangs, in den Stadtkreisen 4 und 9, befinden sich ebenfalls Entwicklungsgebiete, wenn auch auf längere Sicht: Gleisüberbauung Lagerstrasse (ehemals Teil von Eurogate), Kaserne, Güterbahnhof (künftig Polizei- und Justizzentrum), Schlachthof, Letzipark. Auch hier vermuten die VBZ ein Potenzial von 30 000 Fahrgästen pro Tag, was die Trolleybusse der Linie 31, die heute hier verkehren, überfor-

dert. Deshalb sollen auf der Hohl- und auf der Lagerstrasse künftig Trams fahren mit Endstation beim Hauptbahnhof und auf der südlichen Seite des Bahnhofs Altstetten. Diese Linie erhält die Nummer 1, in Erinnerung an den 1er, der von 1900 bis 1935 zwischen Seefeld und Wollishofen und bis 1954 zwischen Burgwies und Hardplatz verkehrte. Für die knapp vier Kilometer lange Linie 1 wird zurzeit eine Studie erarbeitet, die unter anderem berücksichtigen muss, dass im Richtplan die Verlängerung der Linie 8 vom Hardplatz in den Kreis 5 eingezeichnet ist – über oder unter den SBB-Gleisen. Vor 2010 ist mit der Wiederkehr des 1ers nicht zu rechnen.

Neue Tramstrecken in Zürich-West

