

Bau der Tramlinie nach Zürich-West droht sich zu verzögern

TA
10.6.05

Die neue Verbindung in das Boomquartier löst Kosten von 150 bis 168 Millionen Franken aus. Das sind bis zu 32 Millionen mehr als geplant. Die Regierung hat Vorbehalte zum Zeitplan.

Von **Roger Keller**

Zürich. – Die Stadt Zürich treibt das Projekt für die neue Tramverbindung vom Escher-Wyss-Platz via Zürich-West und Hardturm-Stadion bis zum Bahnhof Altstetten mit Hochdruck voran. Daran ändert laut FDP-Stadtrat Andres Türlér auch ein gestern Donnerstag publizierter Bericht des Regierungsrates zu einem Postulat aus dem Kantonsrat nichts: «Ich habe ein gutes Gefühl, dass es eine für alle tragbare Lösung gibt», sagte der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe auf Anfrage, «beim Zeitplan müssen wir noch kreative Lösungen finden.» Die Stadt will die neue Linie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 in Betrieb nehmen.

Im Bericht auf das Postulat der kantonsrätlichen Verkehrskommission meldet der Regierungsrat seine Vorbehalte zur Finanzierbarkeit und zum Zeitplan des Projektes an. So bestätigt er, dass der Kanton maximal 90 Millionen Franken beisteuern werde, weil der Nutzen der neuen Linie «auf der qualitativen und städtebaulichen Seite» liege und das neue Angebot von der

Nachfrage her trotz grosser Bautätigkeit erst um 2015 nötig wäre. Türlér dagegen stellt sich auf den Standpunkt, eine gute Erschliessung müsse möglichst rasch bereitgestellt werden, jedenfalls bevor das boomende Quartier im Verkehr ertrinke.

Ein Fragezeichen macht die Regierung aber auch wegen ihres Sparprogramms Haushaltsgleichgewicht 2006: Dieses sehe geringere Einlagen in den Verkehrsfonds vor. Ebenso sollen dabei alle noch nicht beschlossenen Investitionen überprüft werden: Dies könne zu einer Verzögerung der Eröffnung der Linie «um mehrere Jahre führen». Ursprünglich wollte die Stadt das Tram schon auf die Fussball-EM 2008 in Betrieb nehmen, die nun aber nicht im Hardturm-Stadion stattfinden wird.

Gesamtpaket ist grösser geworden

Zur Zurückhaltung des Kantons dürften auch die gestiegenen Kosten beigetragen haben. Ging man beim Vorprojekt noch von 136 Millionen aus, betragen diese laut dem Bericht nun 150 bis 168 Millionen Franken. Der Vergleich der beiden Zahlen ist jedoch trügerisch, weil das Projektpaket inzwischen grösser geworden ist.

So sind laut VBZ-Gesamtprojektleiter René Guertner 19 Millionen Franken für einen Umbau des Escher-Wyss-Platzes hinzugekommen. Damit streben die VBZ eine bessere Trennung der einzelnen Verkehrsträger und mehr Komfort für die Fahrgäste beim Umsteigen an. Hinzu kommen 5 Millionen für einen neuen An-

schluss des Tramdepots, 9,5 Millionen für neue Werkleitungen, 1,8 Millionen für Lärmschutzfenster an der Limmatstrasse, 3,5 Millionen für die seit 2001 aufgelaufene Teuerung sowie weitere Kosten für die Verlegung eines SBB-Industriegeleises und eine zweite Tramhaltestelle beim geplanten neuen Fussballstadion Hardturm.

Die Tramlinie allein lässt sich nach neuestem Stand hingegen günstiger bauen: Das Vorprojekt würde nun statt 136 nur noch 125 Millionen kosten, und die VBZ hoffen, die Tramlinie gar für 107 Millionen Franken bauen zu können. Mit den Zusatzkosten von 43 Millionen ergäbe dies die erwähnten 150 Millionen Franken. Wer davon wie viel bewilligen und bezahlen muss, ist noch offen. Anzunehmen ist, dass ein Teil der Strassenrechnung belastet wird und andere Ausgaben wie die Werkleitungen gebunden sind. Sie fallen in die Kompetenz des Stadtrates und erfordern keinen Parlaments- oder Volksbeschluss.

63 Einsprachen zum Auflageprojekt

Inzwischen ist auch das Planaufgabeverfahren für die neue Tramlinie Zürich-West und die neue Pfingstweidstrasse abgeschlossen (nachdem die VBZ die Infrastrukturkonzession schon im November erhalten haben). Laut Davide Demicheli, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr in Bern, sind während der Projektauflage 63 Einsprachen eingegangen. Er rechnet nicht damit, dass die Einsprachen noch dieses Jahr behandelt werden können.