

Mit Vollgas zum Tram Zürich-West

Die neue Traminie in Zürich-West soll bereits Ende 2010 eröffnet werden. Zuvor aber müssen Kanton und Stadt noch den Kredit von 150 Millionen Franken bewilligen.

Von **Adi Kälin**

Zürich. – Der Kanton hat vor längerer Zeit beschlossen, dass Zürich-West weiter massiv wachsen soll. Deshalb wurde das Gebiet im Richtplan auch als «Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung» eingetragten. In den nächsten zehn Jahren dürfte sich die Zahl der Einwohner mehr als verdoppeln – von 3400 auf 7000 Personen. Bei den Arbeitsplätzen wird ein Entwicklungssprung von 21 800 auf 31 000 erwartet. Die zusätzlichen Verkehrsströme, die dadurch ausgelöst werden, seien nur durch ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot aufzufangen, heisst es in einer Pressemitteilung des Regierungsrats von gestern Donnerstag. Er stellt sich deshalb klar und deutlich hinter den Bau der neuen Traminie Zürich-West.

Stadtzürcher stimmen noch ab

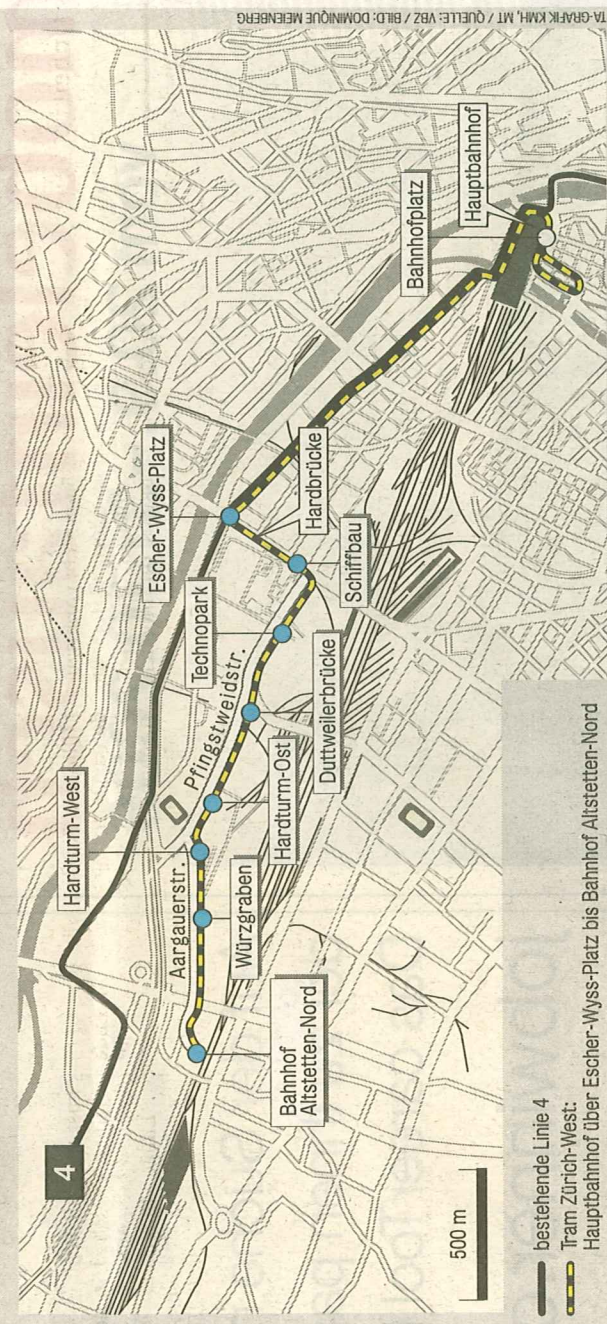
Ganz billig ist die Sache nicht zu haben. 150 Millionen Franken kostet die neue Linie vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten. Davon übernimmt der Kanton einen Anteil von 90 Millionen, die Stadt wird 59 Millionen zahlen und die SBB 1,1 Million (weil gleichzeitig ein Industriegebiet zu verlegen ist). Beim städtischen Beitrag handelt es sich gewissermassen um einen Bruttobetrag. 12,6 Millionen werden über die kantonale Baupauschale zurückerstattet. Über den städtischen Beitrag entscheiden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, beim Kanton übernimmt der Kantonsrat diese Funktion – ausser es wird das Referendum ergriffen. Unwahrscheinlich ist dies nicht, denn die neue Traminie hat nicht nur Freunde. Im Gemeinderat hatte die SVP vor kurzem eine Debatte lanciert und das Tram als unnötig bezeichnet. Man schaffe damit nur Überkapazitäten. Der zuständige Stadtrat Andres Türlér hielt heftig dagegen: «Ohne dieses Tram ersäuft ganz Zürich-West im Autoverkehr», sagte er. Im Moment läuft beim Bund das Plangenehmigungsverfahren für das Tramprojekt. In diesem Zusammenhang werden auch Rekurse von Quartierorganisationen behandelt.

Baubeginn schon 2008

Die Leute im Quartier stört weniger die neue Traminie als deren Verknüpfung mit dem Ausbau der Pfingstweidstrasse zu einem Teilstück des so genannten Westastes. Dieser Autobahnzubringer mitten durchs Quartier bringe zusätzlichen Verkehr und erhöhe die heute schon massive Luftbelastung noch weiter, wurde mehrmals geklagt. Es gibt aber auch Vorschläge für alternative Tramrouten, etwa die Ver-



Die geplante Strecke für das Tram Zürich-West



längerung des Achters über die Hardtbrücke oder die Weiterführung des Vierers nach Altstetten. Vermutlich sind die Quartierleute aber mit diesen Vorschlägen zu spät. Dominik Brühwiler, der Leiter Verkehrsplanung beim Zürcher Verkehrsverbund, erwartet bereits in diesem Jahr die Bewilligung des Bundes. Wenn alles rund läuft, wird im Jahr 2008 mit dem Bau begonnen, Ende 2010 soll die Linie in Betrieb genommen werden.

Das Tram Zürich-West wurde früher

auch als Stadiontram verkauft. Man brauche die neue Linie dringend, um die Besucherströme zum neuen Hardturmstadion zu transportieren, hiess es. Das war mit ein Grund, warum die Projektierung der Linie derart beschleunigt wurde. Die Bezeichnung sorgte aber auch für Missverständnisse. Manche waren der Ansicht, wenn das Stadion nicht im geplanten Tempo gebaut werde, brauche es auch das neue Tram nicht sofort. Die Entwicklungsprognosen von Zürich-West zeigen aber ein

anderes Bild: Auch ohne das neue Stadion ist das Tram Zürich-West nötig.

In seiner Mitteilung hält der Regierungsrat fest, dass die geplante Verkehrsentwicklung in Zürich-West dem kürzlich vorgestellten Gesamtverkehrskonzept entspreche (TA vom 22. September). In diesem Konzept steht unter anderem, dass der öffentliche Verkehr weiter zu stärken sei. Auf jeden Fall müsse er vom künftigen Verkehr mindestens die Hälfte übernehmen können.