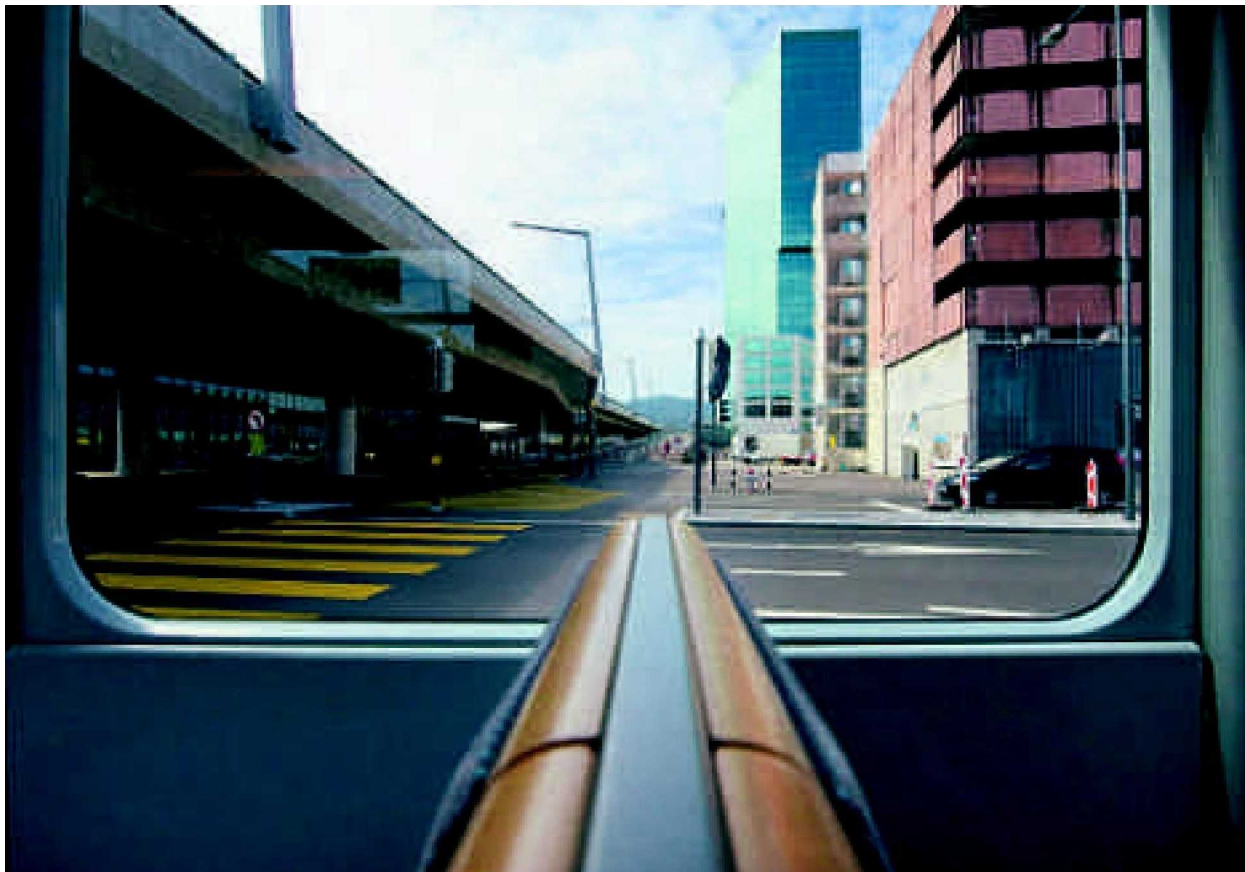


Mit dem Tram über die Nationalstrasse

Probefahrten mit dem Tram Zürich-West – Bau von Tram und Pfingstweidstrasse deutlich günstiger als geplant



Ein neuer Blick aus dem Tramfenster: Der Vierer fährt ab Dezember auch am Prime Tower vorbei.

CHRISTIAN BEUTLER / NZZ

300 Millionen Franken hätten der Ausbau der Pfingstweidstrasse und das Tram Zürich-West zusammen kosten sollen. Nun werden es noch etwa 230 Millionen sein. Die neue Tramlinie wird am 11. Dezember ihren Betrieb aufnehmen.

Adi Kälin

Eigentlich hätte alles ganz anders kommen sollen: In den sechziger Jahren plante der Bund, die Autobahnen mitten in Zürich in einem «Y» zu verbinden. Der Westast – vom Hauptbahnhof Richtung Limmattal – war als vierspurige Expressstrasse geplant. Erst 1986 wurde die Verbindung zur Natio-

nalstrasse III. Klasse abklassiert, zu einer «Gemischtverkehrsstrasse mit Zubringerfunktion», wie das offiziell heisst. Erst dadurch wurde es möglich, Auto-, Velo- und Tramverkehr auf der Achse Pfingstweidstrasse zu kombinieren. Das neue Tram Zürich-West, das am 11. Dezember in Betrieb geht, quert auf der Höhe des Hardturmstadions sogar die Nationalstrasse.

Drei Bahnhöfe verbunden

Auf der neuen Linie wird der Vierer im 7,5-Minuten-Takt verkehren. Er wird wie heute beim Bahnhof Tiefenbrunnen starten und über Hauptbahnhof und Escher-Wyss-Platz zur Neubaustrecke gelangen. Dort geht es weiter unter der Hardturmbrücke hindurch, rechts in die Pfingstweidstrasse hinein, beim Hard-

turm links in die Aargauerstrasse und weiter zum Bahnhof Altstetten. Das neue Teilstück sei zwar nur drei Kilometer lang, sagte der VBZ-Projektleiter René Guertner am Dienstag auf einer Testfahrt. Es handle sich aber um entscheidende drei Kilometer. Zum einen erleichtert die neue Tramlinie Pendlern aus dem Limmattal das Erreichen von Arbeitsplätzen in Zürich-West. Zum andern wird Zürich-West mit verschiedenen Zürcher Quartieren verbunden.

Die neue Tramlinie ist in relativ kurzer Zeit erstellt worden: 2007 haben Stadt und Kanton ihre Beiträge in je eigenen Volksabstimmungen bewilligt, im September 2008 fand der Spatenstich statt, und heute kann die Linie bereits befahren werden. Trotz der relativ kurzen Zeitspanne hat sich Zürich-West seit dem Beginn der Bauarbeiten drastisch verändert. Prime Tower und Mo-

bimo Tower säumen das Tramgleis, die Gleisbogenbrücke ist neu hinzugekommen, auf der Nordseite des Bahnhofs Altstetten wird am SBB-Projekt Westlink gearbeitet. 2005 lebten noch 3400 Personen in Zürich-West. 2025 sollen es um die 7500 sein. Und die Zahl der Arbeitsplätze dürfte sich in der gleichen Zeit von 21 800 auf 32 500 erhöhen. Die VBZ wollten diese Entwicklung nicht abwarten, sondern den neuen Einwohnern und Angestellten gleich von Anfang an ein gutes ÖV-Angebot machen.

«Lebensader» des Quartiers

Das neue Tram werde zu einer eigentlichen Lebensader von Zürich-West, sagte der zuständige Stadtrat Andres Türler. Und offenbar hat es die Entwicklung des neuen Stadtteils weiter beflügelt. Viele Investitionen seien nämlich erst ausgelöst worden, als man für den Bau des Trams grünes Licht erhalten habe. Das Tram Zürich-West ist übrigens nur ein erster Schritt. Es folgen die Tramlinie über die Hardbrücke und die neuen Linien die Rosengartenstras-

se hinauf. Bereits im November will man beim Bund ein «baufähiges Projekt» des Hardbrücken-Trams einreichen, erklärte René Guertner.

Deutlich günstiger

Ursprünglich rechnete man mit je 150 Millionen Franken für den Ausbau der Strasse und den Bau der neuen Tramlinie. Die Strassenbaukosten laufen über Kanton und Bund, an der Tramlinie wollte sich die Stadt mit rund 60, der Kanton mit 90 Millionen Franken beteiligen. Weil nun aber der Bund 75 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm beisteuert, halbieren sich die Beiträge von Stadt und Kanton. Zudem schliesst die Rechnung deutlich besser als vorgesehen: Statt gesamthaft 300 Millionen Franken werden es noch rund 230 Millionen sein.

Das hat, wie René Guertner erklärt, unter anderem damit zu tun, dass die Arbeiten günstiger als gedacht offeriert wurden, dass man Kosten sparen konnte beim Landerwerb und dass man das Projekt weiter optimieren konnte. Die

Zusammenarbeit mit allen Beteiligten sei zudem vorbildlich gewesen, sagt René Guertner.

Technisch hat die neue Strecke keine grossen Herausforderungen geboten, weil weder Brücken noch Tunnels erstellt werden mussten. Eher zu schaffen machte den Verantwortlichen der politische Widerstand, der sich am Ende auch in Form von Beschwerden äusserte. Das Tram war dabei weniger umstritten als der Ausbau der Strasse. Quartierbewohner befürchteten, dass damit die Autobahn mitten in die Stadt geführt werde. Tatsächlich wird die Strasse vor allem für grosszügige Fuss- und Velowege verbreitert.

Obwohl man theoretisch die neue Linie schon jetzt befahren könnte, wartet man bis im Dezember. Dies hat unter anderem damit zu tun, dass man nicht alle Fahrpläne neu drucken will. Zum ändern müssen noch umfangreiche Tests durchgeführt werden. So erwartet etwa das Bundesamt für Verkehr einen Bericht, ob die Sicherheit für Passanten unter der Hardbrücke gewährleistet werden kann.