

Neue Perspektive: Das 4er-Tram nähert sich der Fussgängerbrücke über die Pfingstweidstrasse. Die Strecke wird ab 11. Dezember fahrplanmässig befahren. Foto: Sophie Stieger

Im Westen viel Neues

Die Verkehrsbetriebe haben Zürichs Westen endlich erschlossen. Eine Probefahrt im neuen 4er-Tram von der altehrwürdigen Pestalozziwiese zum exotischen Vulkanplatz.

Von Peter Aeschlimann

Zürich - Es ist noch nicht lange her, da war diese Gegend eine «verbotene Stadt», «eine Wüste» wie die von Nevada. Das sagte Reiseleiter René Guertner gestern auf der Jungfernfahrt des neuen 4er-Trams, nachdem die Cobra den Escher-Wyss-Platz überquert hatte. Wie in einem «Vorort von Casablanca» sei man sich 1990 in Zürichs Westen vorgekommen, so der VBZ-Projektleiter. Er hätte auch Bümpliz sagen können, aber Casablanca tönt halt einfach besser.

Die Expedition ins neu erschlossene Territorium beginnt Punkt 10 Uhr. Bei

der Pestalozziwiese versammeln sich die Pioniere der Presse und inspizieren das Fahrzeug: ein Gelenkmotorwagen Be 5/6 mit einer rosaroten Nase. Diese wirbt für die ab dem 11. Dezember befahrene Strecke zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten.

Sobald die ersten Erinnerungsfotos geknipst sind, schliessen sich die Türen und mit einem Rumpel biegt die Komposition in die Bahnhofstrasse ein. Bei ruhigem Verkehr begrüsst der Kapitän die Abenteurer: «Wer zu den Ersten gehört, die eine Fahrt auf der Neubaustrecke miterleben dürfen, wird das mit

Stolz weitererzählen», sagt Stadtrat Andres Türlér (FDP). «Wurden alle Höhen, Breiten und Radien richtig berechnet? Bleibt das Tram irgendwo hängen?» Bis diese Fragen eindeutig geklärt seien, bleibe die Spannung bestehen, so der Vorsteher der Industriellen Betriebe.

Schwierige Überzeugungsarbeit

Auf Höhe Bahnhofquai, während sich Türlér über den Proviant hermacht (Kaffee und Gipfeli), übernimmt Reiseleiter Guertner. Die drei Kilometer, die vor uns lägen, seien keine technologische Herausforderung gewesen: Keinen Fels galt

es zu untertunneln, keinen Graben zu überbrücken. Schwieriger sei es gewesen, die Gegner der neuen Linie von deren Notwendigkeit zu überzeugen und den Ausbau mit der Sanierung der Hardbrücke zu koordinieren.

Vorbei am Limmatplatz, dieser alten Welt, in der ein 74-Meter-Hochhaus höchstens noch ein müdes Lächeln hervorzurufen vermag, zum Tor in die neue Welt, dem Escher-Wyss-Platz. Auf dem Vorplatz der Markthalle steht auch heute keine Menschenseele, die uns zuwinken und viel Glück wünschen könnte.

Glück, das wir gerne in Anspruch genommen hätten, denn ab jetzt folgt unbefahrenes Gebiet. Eine Dampfwalze steht Spalier, als sich die Cobra aufs Frischgleis begibt. Im Schatten der Hardbrücke, beidseits flankiert von Dutzenden parkierter Autos, dringt das Tram immer weiter vor. «Wir befinden uns auf einem kritischen Abschnitt», sagt René Guertner. Ein Raunen geht durch die Expeditionsgruppe. Ein paar Unerschrockene halten den Moment mit Kameras fest. Obwohl die Geometrie mehr zulassen würde, fahre man hier wegen der Säulen, der Fussgänger und der Autos maximal 30 Kilometer pro Stunde.

Beim Schiffbau ein stiller Gruss an die

Vorfahren zur See - dann endlich: Casablanca. Treffender wäre Casaverde, betrachtet man die Kreis-5-Landmarke: den majestätischen Prime Tower mit seiner im Sonnenlicht grün schimmernden Glasfassade. Daneben bringt eine Aufschrift auf dem Mobimo Tower bestens zum Ausdruck, was links und rechts von der Pfingstweidstrasse seit den frühen 90ern passiert: «Renaissance». Als der Technopark 1992 eröffnet wurde, sei der

Westen eine «eingezäunte Industrielandschaft» gewesen, die schon bessere Zeiten gesehen habe, sagt Technopark-Chef Heinz Specker. «Obwohl nur wenige an Zürich-West glaubten, herrschte bei uns schon damals Aufbruchstimmung.» Heute würden Interessierte aus aller Welt in dieses Mekka kommen, um Stadt- und Raumplanung zu studieren. «Dass sie dies künftig mit dem Tram tun können, sind die Tüpfelchen auf dem ÖV.»

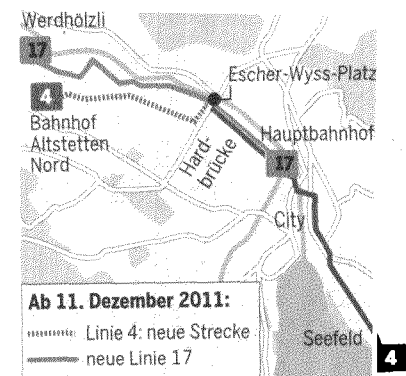
Weiter geht die Fahrt auf den Gleisen, welche Kapitän Türlener nun übermütig «pulsierende Lebensader» nennt. Vorbei an der Haltestelle Duttweilerbrücke, die bald schon Toni-Areal heissen soll. Der Gleisbogen wird zum Triumphbogen, ehe ein seltsames Ruinenfeld die Stimmung dämpft. «Leider fehlt hier das

Stadion», sagt Reiseleiter Guertner zerknirscht. Über den von Gras überwachsenen Resten des Hardturms hängt ein Werbeplakat: «Bestimmen Sie das Gesicht der Schweiz.» Über einen Neubau wird Ende 2012 abgestimmt.

Endlich am Ziel, entsteigen die Pioniere der Cobra. Der Boden auf dem Altstetter Vulkanplatz ist kiesig. Der Kapitän gibt Interviews. Einer sagt: «Hier sieht es doch aus wie in Bümpliz.»



Neues Tram Video der Probefahrt
iPhone: Tagi-App auf **TA+**
Mobile: SMS mit Text Plus an 4488



Ab 11. Dezember 2011:

--- Linie 4: neue Strecke
--- neue Linie 17

TA-Grafik ek

Finanzierung

Neue Tramhaltestellen kommen teuer

Hunderttausende Franken jährlich wird die Stadt dem Verkehrsverbund für die sieben neuen Haltestellen zahlen müssen.

Von Sarah Rügger

Zürich - Sieben neue Haltestellen werden für das Tram Zürich-West gebaut. Die heute 449 Haltestellen auf Stadtzürcher Boden kosten die Stadt rund 100 Millionen Franken jährlich: So hoch ist der Beitrag der Stadt an die Kostenunterdeckung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Der Beitrag berechnet sich unter anderem aus der Anzahl der Haltestellenabfahrten auf Stadtboden. Eine neue Haltestelle an der Gessner-

allee zum Beispiel würde dem Stadtrat zufolge 400 000 Franken pro Jahr zusätzlich kosten (TA von gestern).

«Massgebend bei der Berechnung sind die Steuerkraft der Gemeinden und deren Verkehrsangebot», sagt Beatrice Henes, Sprecherin des ZVV. Und das Verkehrsangebot werde eben aus den Haltestellenabfahrten ermittelt. Ausschlaggebend für die Höhe der Beiträge sei zudem das Verkehrsmittel: «Ein Tram kostet mehr als ein Bus.» Andreas Uhl, Sprecher der Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ), betont, dass nicht jede Station gleich teuer sei: «Da die Tramstation Gessnerallee von drei bis vier Linien passiert würde, ist diese teurer als etwa die Station Farbhof, die nur von der Linie 2 bedient wird.»

Wie sich das neue Tram Zürich-West

auf den Gemeindebeitrag an den ZVV auswirkt, ist laut Henes schwierig zu sagen. Zwar dürften wegen der sieben neuen Tramhaltestellen mehr Abfahrten registriert werden, was Mehrkosten bedeute. Aber gleichzeitig werde die Buslinie 54 eingestellt, die heute sieben Haltestellen anfährt. «Tramfahrten sind teurer, also könnte der Stadtzürcher Beitrag durchaus ansteigen», meint Henes. Allerdings hänge dieser mit der Kostenunterdeckung des ZVV und dem Angebotsausbau in anderen Gemeinden zusammen. Da der Kantonsrat den ZVV-Rahmenkredit und folglich die Kostenunterdeckung für 2012 noch nicht beschlossen hat und die Gemeindebeiträge für 2012 noch nicht berechnet sind, könnten zurzeit noch keine konkreten Zahlen genannt werden.