

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 20 (2007)
Heft: 3

Artikel: Das trojanische Tram : Zürcher Verkehrserschliessung
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123153>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

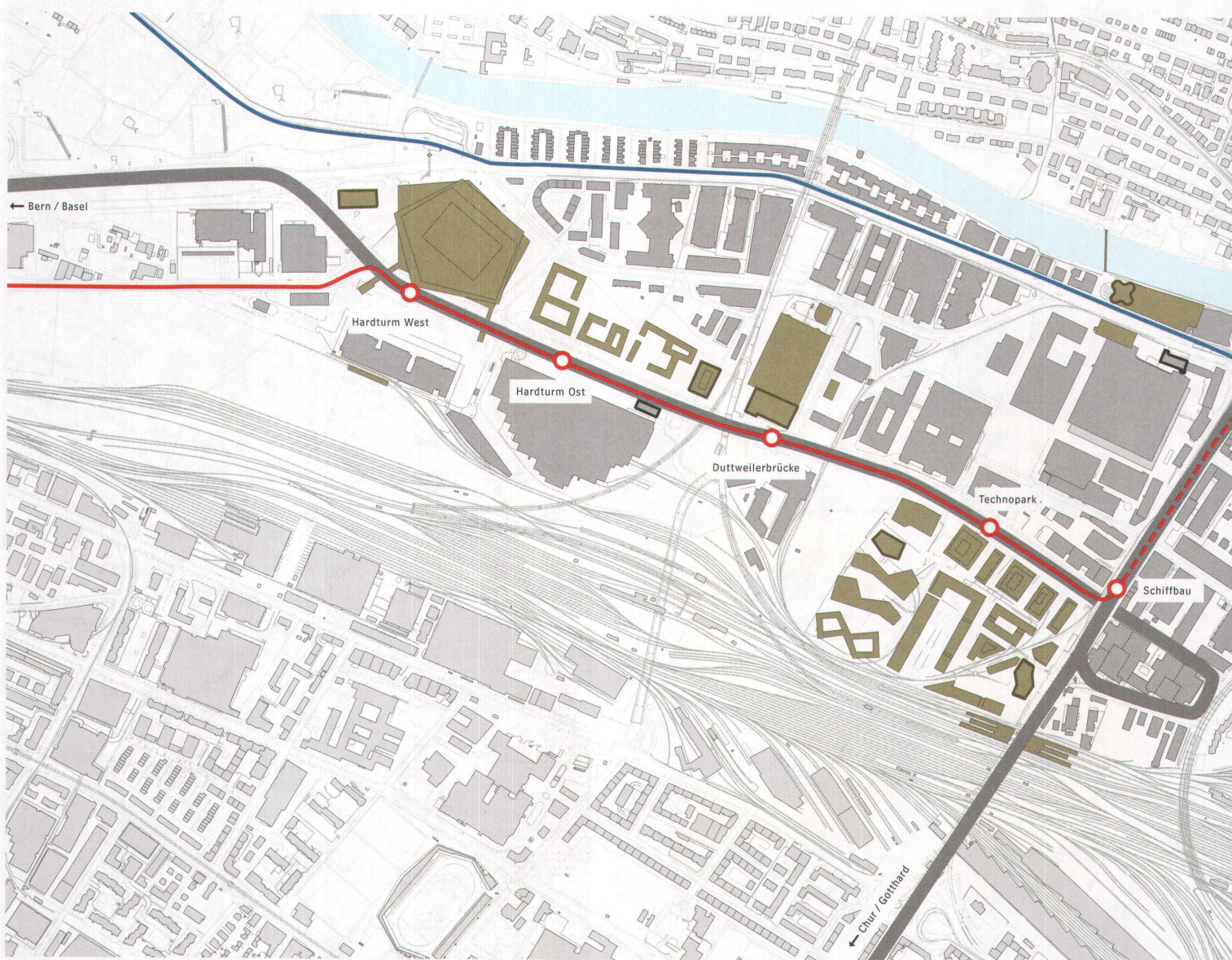
Das trojanische Tram

Text: Benedikt Loderer

Im Juni stimmen die Zürcher über eine auf den ersten Blick grüne Vorlage ab: den Bau des 'Tram Zürich West' vom Hauptbahnhof nach Altstetten. Bei genauerem Hinsehen ist es ein Etikettenschwindel. Wer Ja zum Tram sagt, sagt Ja zur Autobahn. Das ist Stadtzerstörung auf Vorrat.

• Ist es nicht erstaunlich, dass Hochparterre gegen ein Tram antritt? Ertönte nicht in diesem Heft mit besonderer Inbrunst das Hohelied des öffentlichen Verkehrs? Ist die Redaktion, in der nur die Volontärin ein Auto hat, einer Gehirnwäsche erlegen? Wird Hochparterre weich? Weit davon entfernt: Kassandras Kinder erheben ihre Stimme und warnen vor dem trojanischen Tram.

Eigentlich ist das Ganze ein weiteres Kapitel in einer Fortsetzungsgeschichte: Es war einmal das Ypsilon. Das war ein riesiges Knäuelbauwerk, das die drei Autobahnen, die in Zürich zusammentreffen, verknüpfen sollte. Die von Bern aus dem Westen, die von Winterthur aus dem Osten und die von Chur aus dem Süden trafen beim Platzspitz hinter dem Landesmuseum zusammen. Denn damals, um 1960, wollte man die Autobahnen möglichst nahe an die Stadtmitte heranführen. Die Planer glaubten, damit die städtischen Verkehrsprobleme mit Bundesgeld lösen zu können. Genau dieser Irrglaube ist heute noch wach und bewegt Stadt und Kanton Zürich zum Projekt der SN 1.4.1. Das ist jener Abschnitt der A1, der von Westen kommt und beim Platzspitz an den geplanten Stadttunnel angeschlossen werden soll. Anders herum: Das Ypsilon kommt wieder, diesmal als Krüppel (HP 6-7/03). Die drei Autobahnen



Plan: Geomatik + Vermessung Stadt Zürich, Bearbeitung Hochparterre

treffen nun auf der Hardbrücke zusammen. Statt kreuzungsfrei und fliessend wird der Verkehr, von Lichtsignalen gesteuert, zähflüssig und stockend weitergehen; Hardbrücke und Rosengartenstrasse werden zusätzlich belastet, nicht entlastet. Es ist der alte, vorsätzliche Stadtmörderplan: Eine Autobahn soll Zürich West durchschneiden.

Ein Tram für Euro 2008

Was hat das mit einem Tram zu tun? Die Stadt Zürich plant das Tram 18 vom Hauptbahnhof nach Altstetten. Unterdessen heisst die Linie 'Tram Zürich West'. Das Projekt gabs früher schon, aber zur Kenntnis nahm man es erst, als die Hysterie um das Stadion Hardturm der Meili, Peter Architekten auf ihrem Höhepunkt war. Damals war das Tram 18 fussballrettend und stadtprestigebewahrend notwendig, damit Zürich an der Fussball-Europameisterschaft von 2008 mitspielen können würde. Unterdessen löst der Neubau des Letzigrund-Stadions dieses Problem, man könnte also wieder mit dem ruhigen Denken beginnen. Das geht aber nicht. Warum? Wegen dem Bundesgeld.

Die Zwangsehe von Tram und Autobahn

Das Tramprojekt leidet an einem politischen Konstruktionsfehler; es ist mit einem Autobahnprojekt verheiratet. Die Pfingstweidstrasse in Zürich West soll zur Autobahn dritter Klasse ausgebaut werden. Dies gemeinsam mit der neuen Tramlinie, die ebenfalls diesen Strassenraum benutzt. Das ist vernünftig, denn lieber eine gemeinsame Baustelle als zwei hintereinander im Abstand von vielleicht zehn Jahren. Leider ist aber weder das Tram noch die Autobahn vernünftig, ergo das Ganze ein Missgriff. Es geht um Mitgiftjägerei. Nur durch die Zwangsehe von Tram und Autobahn, behaupten die Drahtzieher, kommt die Braut zu ihrer Mitgift, nur so lässt sich das Bundesgeld locker machen. Für die Gesamtkosten des Trams rechnen die Planer ohne Teuerung mit 150 Millionen Franken. Davon versprechen sie sich 75 Millionen vom Bund, die aus dem Agglomerationsfonds stammen sollen. Dafür allerdings muss der Baubeginn im Jahr 2008 erfolgen, sonst muss Zürich warten, bis zur nächsten Geldverteilung. Wie viel Geld dann noch im Agglotopf vorhanden ist, weiss noch niemand. Die Mitgift der Braut hat ein Verfallsdatum, sie ist nur bis Ende 2008 eine Erbtochter. Doch der rechtzeitige Baubeginn ist heute schon illusorisch, da Einsprachen das Projekt verzögern. Das alles wissen die Tram-Erfinder, doch Bundesgeld blendet und macht blind.

Stadterstörung auf Vorrat

In einer Studie hat das renommierte Beratungsunternehmen für Immobilien Wüest & Partner die Zukunft von Zürich West untersucht: «Entwicklungsperspektiven Quartier Pfingstweidstrasse, Zürich West (Januar 2007)». Diese Leute haben sich schon früher mit Zürich West beschäftigt und 2003 die Potenziale für den Wohnungsbau untersucht. Die Beilage zu Hochparterre 3/04 fasste im Titel die damalige Erkenntnis zusammen: «Mehr Wohnungen für Zürich West». Das war keine weltfremde Forderung, sondern nur die Konsequenz des offiziellen Ziels der Planung: die lebendige und durchmischte Stadt. Unterdessen werden diese Wohnungen in Zürich West wirklich geplant und gebaut. Wüest & Partner analysierten und zählten zusammen. Sie schätzten, dass «bis 2015 ein Anstieg der Einwohnerzahlen im Quartier (Pfingstweidstrasse) von derzeit rund 750 auf 5400 und damit eine Ver-

siebenfachung erfolgt (bis 2025 auf 7000)». Die Arbeitsplätze nehmen von 4900 um das Dreifache auf 14 200 zu, bis 2025 auf 18 600. Noch ein Auszug aus Wüest & Partner: «Das neue Quartier (Pfingstweidstrasse) hat mit seinen rund 20 000 Personen, die voraussichtlich im Jahr 2015 hier wohnen und arbeiten werden, die Dimension einer kleinen Stadt.» Diese Stadt soll nun durch eine Autobahn zerschnitten und zerstört werden!

Das ist Stadterstörung auf Vorrat. Bisher hat man die bestehende Stadt geschädigt, stellvertretend sei nur der Freudenbergplatz in Bern genannt. Solche Planungsverbrechen muss man später mit einem übermässigen finanziellen und technischen Aufwand beheben. Die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen ist nur ein Beispiel. Und alle Rosengartenstrassen der Schweiz warten auf die Einsicht der Behörden. Während man der ersten Generation der Planer noch zugutehalten muss, dass sie die stadterstörerischen Folgen ihres Tuns nicht ganz voraussehen konnten, sind die heutigen darüber im Bild. Doch die vorsätzliche Stadterstörung ist leider nicht strafbar.

Erschleichen des Volkswillens

Leider muss nun, wer die Autobahn nicht will, das Tram stoppen. Offiziell stimmt der Stadtzürcher Souverän am 17. Juni 2007 darüber ab, ob das 'Tram Zürich West' gebaut werden soll oder nicht. Doch wer Ja sagt, sagt damit auch Ja zur Autobahn. Über die darf das Volk nicht abstimmen, weil das Nationalstrassengesetz es entmündigt hat. Die Einheit der Materie ist gröblich, aber rechtskonform verletzt. Man kann nur «Ja» zum Tram sagen, «Nein» zur Autobahn hingegen nicht. Unter dem Deckmantel des öffentlichen Verkehrs wird uns eine Autobahn untergejubelt. Das trojanische Tram ist das vergiftete Geschenk, das sich die Zürcher selbst machen sollen. Doch im Bauch des Trams fahren die Stadterstörer mit. Sie steigen an der Station 'Erschleichung des Volkswillens' aus und beginnen mit dem Bau der stadterstörerischen Autobahn, die sie an der Urne nie durchgebracht hätten.

Eine Denkpause ist nötig

Selbst die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) geben zu, dass der vorhandene Bus für die Erschliessung des Quartiers vorerst genügt. Sie haben in ihrem Konzessionsgesuch auch errechnet, dass der Betriebsverlust jährlich zwischen 3 und 5 Millionen Franken beträgt. Dazu kommt noch 1 Million Unterhalt. Statt der erwarteten 23 500 Fahrgäste pro Tag werden es nur 12 200 sein, was den Betriebsverlust noch einmal anschwellen lässt. Anders herum: Das Geld für den öffentlichen Verkehr wird am falschen Ort eingesetzt. Doch Bundesgeld blendet und macht blind. Ist die Zwangsehe von Tram und Autobahn an der Urne geschieden worden, so gewinnt man eine Denkpause. Das 'Tram Zürich West' ist nicht dringlich; man hat Zeit, es zu verbessern. Vielleicht gelingt es sogar, den Bahnhof Hardbrücke vernünftig zu erschliessen. Das Projekt SN 1.4.1 wird beerdigt, die Pfingstweidstrasse wird zum Boulevard statt zur Autobahn umgebaut. Auf diesem Boulevard hat ein Tram seinen Platz. Denkt man noch etwas weiter, so kommt man dahin, wo Hochparterre schon im Mai 2002 angelangt war: Reisst die Hardbrücke ab! Wer heute Ja sagt zum 'Tram Zürich West', der stimmt gegen die lebendige, durchmischte Stadt, macht sich der Beteiligung an der Stadterstörung schuldig. Lässt man das trojanische Tram in die Stadt, wird es Zürich West ruinieren. •

Zürich West mit Tram und Autobahn

Wer Tangente sagt, sagt auch Autobahn durchs Quartier. Hier werden 2015 20 000 Leute wohnen und arbeiten. Die Autobahn ist Stadterstörung auf Vorrat.

- geplante Tramlinie 18, neu 4
- bestehende Tramlinie 4, neu 10
- geplante Lage der Autobahn
- Gebäude in Planung
- Hochhäuser in Planung
- bestehende Gebäude des Areals
- bestehende Hochhäuser des Areals

