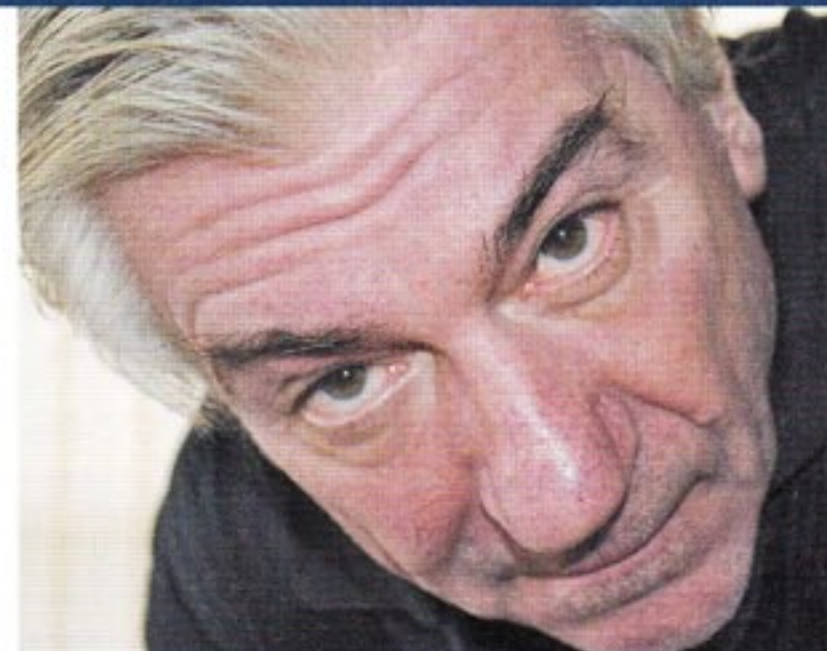


«WICK ZUR STRASSENLAGE»

Blödstrassenbahn



Unter allen Verkehrsmitteln stellt die Strassenbahn so ziemlich die unfortschrittlichste Fortbewegung dar, welche man sich angesichts des Bevölkerungswachstums und der knapper werdenden Landressourcen vorstellen kann. Ein Schienenfahrzeug, das sich entweder die Strasse mit dem flexiblen Motorfahrzeugverkehr teilen muss oder in engen Räumen spezielle Trassees und Überführungen verlangt, ist definitiv von gestern – seit es Busse gibt, die ebenfalls elektrisch fahren, pro Einheit mindestens zwei Drittel der Kapazitäten einer Tramkomposition bewältigen können und im Notfall einen wesentlich kürzeren Bremsweg haben. Unsere Grossstädte Zürich, Basel und Bern haben damit Erfahrung. Im Schnitt alle 15 bis 20 Jahre müssen die Gleise ersetzt werden, mit allen Konsequenzen: Baustellen, Lärm, Feinstaub, Verkehrspuff und so weiter. Ein Schienenvehikel gehört allein deshalb in Innenstädte nicht hinein. Man kann es durch umweltfreundlichere Trolleybusse, welche inzwischen auch als Hybride der Carrosserie Hess in Bellach laufen (und ein Exportschlager sind) ersetzen, um den nicht grösser werdenden Verkehrsraum bes-



Zürich muss alle acht Jahre Tramschienen ersetzen...

ser zu nutzen. Kommt dazu, dass die leiser gewordenen Trams inzwischen im Raum Zürich zu einer echten Grösse in Sachen Unfallproblematik geworden sind, da die Fussgänger glauben, weniger auf den Verkehr achten zu müssen und stattdessen selbst beim Überqueren eines Knotenpunkts eher das iPhone konsultieren als den Verkehr zu beachten.

Das hindert den Zürcher Kantonsrat nicht, mit grosser Mehrheit einer neuen Strassenbahn aus Zürich hinaus Richtung Spreitenbach zuzustimmen mit der Option, später weiter in die Region Baden-Wettingen schienenmässig vorzustossen – grossmehrheitlich zu Lasten der Strassenkapazitäten, denn viele Landressourcen gibt es nicht mehr ausser auf dem überdimensionierten SBB-Rangierbahnhof in Dietikon/Spreitenbach – auf einem Areal, auf welchem man leicht 10'000 Menschen ansiedeln könnte, würde man es der Baulandnachfrage entsprechend endlich vernünftig bewirtschaften statt es unnötigerweise für die SBB freizuhalten. Eine landfressende und die Kapazitäten des Strassenverkehrs reduzierende Strassenbahn im Raum des bevölkerungsmässig überbordenden unteren Limmattals ist jedenfalls die schlechteste aller möglichen Optionen, zumal es parallel dazu ja die S-Bahn gibt.

Nicht genug damit: Nachdem sich die Stadtzürcher jahrelang mit grossen Behinderungen wegen der Sanierung der Hardbrücke zu-

rechtfinden mussten, gibt es dort zwei Jahre später erneut eine Baustelle, weil die Tram-Welthauptstadt auf der Brücke Gleise für eine verlängerte Tramlinie installiert. Koordination? Wichtiger scheint zu sein, die Bauunternehmer ständig bestens auszulasten, damit diese weiterwachsen können.

Und noch nicht genug damit: Kürzlich konnte man erfahren, dass die neueste Tramgeneration – «Cobra» seit 2006 – sich als Schienenfresser erweist und bereits nach acht (!) Jahren neue Geleise verlangt. Das erklärt, wieso Zürich seit einiger Zeit eine einzige Baustelle ist, von wegen Lebensqualität. Immer noch nicht genug damit: Gemäss «NZZ am Sonntag» hat die Stadt den Kauf von 70 neuen Tramkompositionen ausgeschrieben, wiederum in der schienenfressenden Niederflurkonfiguration. Der Verschleiss steht nicht im Anforderungsprofil der VBZ. Mutmasslicher Favorit soll Bombardier sein, während die Basel-Land Transport (BLT) auf den teils niederflurigen Tango der Stadler Rail setzt und «den geringen Verschleiss an Rädern und Geleisen lobt, insbesondere auf Weichen und in Kurven». Aber punkto Strassenbahn macht der Stadt Zürich niemand etwas vor...

Blödsinn: Umweltschädlich, kostspielig und der hochgelobten Lebensqualität sehr abträglich! Wann endlich wehrt sich jemand gegen die Strassenbahnlobby?

Jürg Wick



...dabei gibt es längst Hybrid-Trolleybusse mit genügend Kapazitäten.