

Obacht: Deutsches Tram in der Stadt

Die VBZ testen ein Flexity-Tram aus Augsburg. Zum dritten Mal gibt es in Zürich ein öffentliches Probefahren.

Von Jürg Rohrer

In sechs Jahren brauchen die Verkehrsbetriebe Zürich etwa 60 neue Trams, weil dann die erste Generation des Trams 2000 40 Jahre alt ist und ausgemustert wird. Anders als die Cobra soll das neue Tram keine Sonderanfertigung sein, sondern ein existierendes, bewährtes Produkt - angepasst an die Zürcher Verhältnisse.

Probefahrten gab es im März 2009 bereits mit einem Tango-Tram aus Basel, hergestellt von der Thurgauer Firma Stadler, und vor drei Monaten mit einem Combino-Tram aus Bern, ein Produkt der Firma Siemens. Ab kommenden Montag verkehrt auf der Linie 11 ein Flexity-Tram der Firma Bombardier. Bombardier ist ein kanadischer Weltkonzern mit Niederlassungen in Oerlikon, Winterthur und Villeneuve VD. Er hat von der SBB soeben den Milliardenauftrag für die 59 neuen Doppelstockzüge erhalten und stellte auch das Cobra-Tram her, dessen 88. und letztes Exemplar am Freitag in Zürich eingetroffen ist (TA vom 29. Mai).

Anders als die Cobra ist das Modell Flexity ein Fahrzeug, das in alle Welt verkauft wird; laut Firmenangaben sind bereits über 1200 Fahrzeuge im Einsatz,



Für zwei Wochen aus Bayern zu Besuch: Das Tram Flexity. Für Zürich käme jedoch eine überarbeitete Version infrage.

unter anderem auch in Genf. Das Genfer Tram käme in Zürich aber nicht um die Kurven, weshalb die VBZ eines in Augsburg ausleihen mussten, wo die Gleisradien mit Zürich vergleichbar sind.

Auf der gestrigen Schnupperfahrt für die Medien gefiel vor allem, wie ruhig das Tram fährt im Vergleich zur Cobra. Kein Wunder: Flexity ist doppelt gefedert, was allerdings Kästen erfordert, die im Fahrgastraum an den Wänden bis zu den Fenstern reichen. Die Räder sind bei beiden Tramtypen gleich gross, doch hat Flexity eine konventionelle, durchgehende Achse, während die Räder der Cobra einzeln aufgehängt sind. Flexity fährt deshalb ruhiger, dafür quietscht die Cobra nicht in den Kurven. Das Flexity-Tram hat einen durchgehend niedrigen Boden ohne Stufen, der über den Fahrwerken nur leicht

erhöht ist. Mit 2,30 Metern ist das Tram 10 Zentimeter schmäler als die Cobra, mit 40 Metern aber 4 Meter länger. Die Sitze sind in Fahrtrichtung angeordnet, was die Zürcher begeistern wird, denn sie schauen sich in den Viererköjen der Cobra ja höchst ungern ins Gesicht.

Das Publikum ist gefragt

Vom 7. bis 18. Juni ist das Tram aus Augsburg unterwegs, ausgenommen Samstag und Sonntag. Wie schon bei den früheren Testfahrten verteilen die VBZ Fragebogen und hoffen auf viele Reaktionen im Internet (www.vbz.ch). Sie wollen wissen, was den Fahrgästen wichtig ist, ob sie etwa auf 100 Prozent Niederflur bestehen, oder ob der Boden um der Laufruhe willen über den Rädern erhöht sein darf wie beim Tango-

Tram. Den bisherigen Umfragen zufolge spielt das für die Zürcher keine Rolle. Tango und Combino erhielten fast gleich gute Noten. Eine Umfrage in Basel jedoch zeigte das Gegenteil: Dort ziehen die Leute wegen des durchgehend tiefen Bodens den Combino vor, weshalb die Basler Verkehrsbetriebe den geplanten Kauf der Tangos gestoppt haben und die Beschaffung nochmals aufschreiben.

Die Ausschreibung der neuen Trams für Zürich erfolgt im Sommer 2011 in Absprache mit dem kantonalen Verkehrsverbund. Er muss die Lieferung schliesslich bezahlen. Während eine Cobra noch für 3,1 und 3,4 Millionen Franken zu haben war, bewegen sich die Trampreise heute um 4,5 Millionen Franken. Weitere Testfahrten sind nicht vorgesehen.



Schmäler als die Cobra, mit 40 Metern aber länger. Fotos: Reto Oeschger

Initiativen für Familien und Alte

Die EVP hat dem Stadtrat gestern zwei Volksinitiativen übergeben, die laut einer Mitteilung der Partei je rund 3500 Menschen unterschrieben haben. Mit den Initiativen «Familiengerechte Stadt Zürich» und «Seniorengerechte Stadt Zürich» fordert die EVP den Stadtrat auf, sich für einen höheren Familienanteil und mehr Angebote für Senioren einzusetzen.

So sollen in allen Quartieren familienfreundliche Siedlungen mit bezahlbaren Wohnungen und einer kinderger-

rechten Umgebung entstehen. Der Stadtrat müsse so dem Abwanderungstrend von Familien in die Agglomeration entgegenwirken und sich gegen eine «Yuppie-Geisterstadt» wehren. Die teuren Mieten führten auch dazu, dass viele ältere Menschen gezwungen werden, ihr Quartier und ihr soziales Netz zu verlassen. Auch hier soll der Stadtrat Gegenmassnahmen treffen. Daneben müsse er mehr Altersheimplätze, Alterswohnungen und betreute Einrichtungen schaffen. (gg)

Ehre für das Indianermuseum

Die Schweizerische Unesco-Kommission hat den Klangraum «Sounding Museum» im Indianermuseum als Beitrag zum Internationalen Jahr für Annäherung der Kulturen anerkannt. Die Museumsbesucher können ab heute im Klangraum in die Welt der Inuit am Polarkreis, der Kwakwaka'wakw (Kwakwaka) an der pazifischen Nordküste Kanadas sowie der Hopi und Navajo im Südwesten der USA eintauchen. Indianer und Inuit verwendeten ursprünglich keine Schriftsprachen. Die Aufnahme

und Weitergabe von Informationen basierte im Wesentlichen auf akustischer Kommunikation und oraler Überlieferung. Hören war häufig überlebenswichtig, denn das Gehör versagt weder bei Dunkelheit noch im Schlaf. In der heutigen hochtechnologisierten Welt werden viele Daten elektronisch übermittelt, ohne die Notwendigkeit zu hören. Bis zum 15. November läuft im Indianermuseum an der Seefeldstrasse 317 auch noch die Sonderausstellung über Glasperlen. (bg)

Nun ist in Zürich autofreies Wohnen möglich

Wohngebäude dürfen in Zukunft ohne Parkplätze gebaut werden. Gestern hat der Gemeinderat der neuen Verordnung zugestimmt.

Von Georg Gindely

Von einer «klugen Mobilitätsstrategie» sprach die SP, von einem «Paradebeispiel links-grüner Verhinderungspolitik» die FDP. Der Rat debattierte gestern über die neue Parkplatzverordnung und stimmte ihr mit 73:47 zu. Ja sagten SP, Grüne, Grünliberale, AL, EVP und SD. Dagegen waren SVP, CVP und FDP.

Die wichtigsten Änderungen: Neu schreibt die Verordnung vor, dass Bauherren im Grundsatz pro 120 Quadratmeter Wohnfläche einen Parkplatz erstellen müssen. Bis jetzt lag dieser Wert bei 100 Quadratmetern. Die Anpassung ist eine Folge des steigenden Bedarfs an Wohnraum. Die Maximalpflichtzahl von Parkplätzen ist in den meisten Stadtkreisen leicht reduziert worden. Vor allem aber können sich Bauherren von der Pflicht befreien, bei Wohnhäu-

sern eine bestimmte Zahl von Parkplätzen zu erstellen, wenn sie Bedingungen erfüllen. So müssen sie zum Beispiel ein Mobilitätskonzept vorlegen.

«Autofreies Wohnen wird endlich möglich», jubilierte Markus Knauss im Namen der Grünen. Guido Trevisan von den Grünliberalen sprach von einem «wichtigen Schritt in die richtige Richtung». Autofreies Wohnen solle weiter gefördert werden. Von einer zweckmässigen Lösung im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie sprach Christian Traber von der CVP. Seine Partei sprach sich aber dafür aus, die Maximalpflichtzahl an Parkplätzen in der Innenstadt zu erhöhen und dafür in den Aussenquartieren zu verkleinern. Der Antrag scheiterte - genauso wie fast alle Änderungsanträge von SVP und FDP.

«Bevormundung von Bürgern»

Laut Mauro Tuena (SVP) ist die Regelung ein «unnötiger Eingriff ins private Eigentum». Der Staat dürfe keine obere Maximalbegrenzung privater Parkplätze vorschreiben. FDP-Gemeinderat Michael Baumer sprach von einer Bevormundung von Bürgern und Investo-

ren. Übermässig einschränkende Parkplatzvorgaben zwängen sie zu «einem unnatürlichen Verkehrsverhalten».

Veloabstellplätze sind Pflicht

Die Parkplatzverordnung, die nur für private und nicht für öffentliche Parkplätze gilt, kommt bei Neubauten und grösseren Umbauvorhaben zur Anwendung. Die Verordnung schreibt neu auch vor, dass für Behinderte ein angemessener Anteil an Pflichtparkplätzen eingeplant werden muss. Zudem ist die Erstellung von Abstellplätzen für Velos und Motorräder Pflicht. Diese müssen gedeckt und mit einer Sicherung gegen Diebstähle versehen sein. Das sei eine Überreglementierung, kritisierten SVP, FDP, GLP und Teile der AL. Nach längerer Diskussion entschied der Gemeinderat eine Textänderung; Die Sicherung muss nun «zweckmässig» sein.

Gescheitert ist die vom Stadtrat geplante Einführung des Fahrtenmodells, wie es zum Beispiel im Sihcity bereits zur Anwendung kommt. Es sei technokratisch und zu wenig transparent, kritisierte Markus Knauss (Grüne). Einzig die SP stimmte dafür.

Privatmuseum im Honeggergut

Im Honeggergut schräg vis-à-vis der Roten Fabrik in Wollishofen kommt es zu Veränderungen: Die renovationsbedürftige Villa aus dem Jahr 1850 mit Seegrundstück und Bootshaus wird komplett erneuert. Danach soll es im Innern des Hauses drei Wohnungen im gehobenen Preissegment geben, wie Urs Fankhauser vom Zürcher Architekturbüro Wanner + Fankhauser sagt, das für die Renovation zuständig ist. Im Garten ist ein kleines, nicht öffentliches Privatmuseum für japanische Kunst geplant, wo die neue Eigentümerin des Anwesens private Sammlerstücke unterbringen will. Im Remisengebäude werden im Weiteren Ateliers für junge Künstler eingerichtet. Laut Fankhauser soll der Umbau bereits im Spätherbst starten, sofern es nicht zu Rekursen kommt.

Um die Schutzwürdigkeit des Honeggerguts gab es vor drei Jahren eine Auseinandersetzung. Der Stadtrat hatte die Villa an der Seestrasse unter Denkmalschutz gestellt. Die Besitzerin, eine Erbgemeinschaft, focht den Entscheid an, weil sie anstelle der Remise einen Neubau plante. Doch die Baurekurskommission stützte den Entscheid des Stadtrates und sprach nur dem Gebäudeinneren keine Schutzwürdigkeit zu. Darauf bot die Erbgemeinschaft das Gut mit einer Grundstücksfläche von 2185 Quadratmetern für acht Millionen Franken zum Verkauf an. Laut Fankhauser werden die Vorschriften der Unterschutzstellung beim Umbau vollumfänglich eingehalten. (mth)

«Hofsänger sind keine Weicheier!»

Heute findet der Abschluss des 3. Zürcher Hofgesangs statt. Für Erfinder Andreas Diethelm liegt der Schlüssel des guten Zusammenlebens im Innenhof.

Herr Diethelm, heute ist die Dornier der diesjährigen Hofgesänge. Welche Bilanz ziehen Sie?

Seit Mai haben 80 Chöre in 130 Auftritten städtische Innenhöfe erklingen lassen, Bewohner überrascht und erfreut. Das Wetter war meist unwirsch, aber die Chöre haben sich nicht beirren lassen, 300 trotzdem beim Auftakt einhalb Stunden lang dem Regen. Hofsänger sind keine Weicheier!

Sie haben den Hofgesang 2006 ins Leben gerufen und alle zwei Jahre wiederholt. Was bewegt Sie dazu?

Die Nachbarn sind sich in der Stadt sehr nahe, sie hören einander beim Zappen durch die TV-Programme und beim Duschen zu, ohne sich zu kennen. Jahrdertlang waren Innenhöfe soziale Räume, wo Gewerbe und Private Arbeiten verrichteten und man sich zwangsläufig traf. Wir möchten die Innenhöfe wieder als Orte der Begegnung empfehlen, sie sind der Boden für eine gute Nachbarschaft. Ein Viertel unserer Stadt besteht schliesslich aus Höfen.

Haben die Hofgesänge eigentlich bereits zu Lärmklagen geführt?

Gott oder der gesunde Menschenverstand behüte! Die Chöre singen a cappella gegen den Parkierverkehr an. Ganz im Gegenteil ergaben sich viele wunderbare Geschichten. Als ein Chor Mendelssohns «Lieder im Freien zu singen» anstimmte, begann es so stark zu stürmen, dass er im Treppenhaus weitersingen musste. Später grillierten Bewohner und Sänger Würste in der Waschküche. Es hat sich gar eine Fangemeinde gebildet, die von Hof zu Hof pilgert, um die Orte und ihre Akustik zu erleben.

Werden Chöre die Innenhöfe auch in Zukunft besingen?

Daran zweifle ich nicht. Leider hat uns die Präsidialabteilung der Stadt die finanzielle Unterstützung gestrichen, obwohl wir Integration vom Schönsten betreiben. Aber wir sind voll entschlossen, weiterzumachen. (Interview: mom)

Heute 19-24 Uhr letzter Hofgesang im Zeughaushof. www.hofgesang.ch.

Reklame AQ1506ztgA/P

JA zu unserem Landesmuseum

JA ZUR ERWEITERUNG: Endlich mehr Platz für spannende Ausstellungen und die vielen Besucher von überall her.

jazumlandmuseum.ch Postfach, 8040 Zürich