

# Mit dem Tram über die Bahn

Ab 2016 sollen Trams auf der Hardbrücke verkehren – das entsprechende Projekt kostet 100 Millionen Franken



So soll der Tramführer ab 2016 vom Hardplatz her an der neuen Haltestelle Bahnhof Hardbrücke vorfahren.

VISUALISIERUNG VBZ

Über die Hardbrücke soll ein Tram fahren. Der Zeitplan des auf 100 Millionen Franken budgetierten Projekts sieht vor, dass dies ab Dezember 2016 der Fall ist. Die Neubaustrecke dient vor allem auch der guten Erschliessung des Bahnhofs Hardbrücke.

*Reto Scherrer*

Die Hardbrücke wird künftig nicht nur Autos, Lastwagen, Trolleybussen, Velos und Fussgängern das Überqueren des Gleisfeldes vor dem Zürcher Hauptbahnhof ermöglichen. Ab Dezember 2016 soll auch ein Tram vom Stadtkreis 4 über die Brücke in den Kreis 5 gelangen. Am Dienstag haben Stadt und Kanton

das entsprechende Projekt vorgestellt.

## Zweite Ausbautetappe

Dieser Ausbau des Tramnetzes entspricht dem in der Netzstudie 2025 skizzierten Vorhaben. Das Tram Hardbrücke stellt dabei nach dem bald fertiggestellten Tram Zürich-West die zweite Ausbautetappe dar. Mit dem kürzlich in einer Volksabstimmung thematisierten Tram auf der Rosengartenstrasse hat das aber nichts zu tun, wie Regierungsrat Ernst Stocker betonte. Es beweise jedoch, dass «etwas läuft im öffentlichen Verkehr in unserem Kanton».

Das zeige sich auch daran, dass der Bahnhof Hardbrücke zunehmend zu einem zentralen Punkt in der Verkehrslandschaft werde. Schon heute zähle er «zu den 15 meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz». Deshalb soll er nun

besser an den innerstädtischen Verkehr angeschlossen und auch baulich erweitert werden. Letzteres Vorhaben – die Kosten werden auf 30 Millionen Franken geschätzt – müsse indes mit den SBB genauer erörtert werden.

Mehr als das Dreifache kostet die Tramstrecke über die Hardbrücke, die Hardplatz und Escher-Wyss-Platz verbinden soll: 100 Millionen Franken. Hier erhoffe man sich einen Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes, meint Stocker. Dieser dürfte sich etwa in der Höhe von 30 bis 40 Prozent bewegen. Den Rest teilen sich Kanton und Stadt nach einem noch zu bestimmenden Schlüssel. Voraussichtlich 2013 oder 2014 werden die entsprechenden Kreditvorlagen an die Urne gelangen.

Trotz den hohen Summen ist auch Stadtrat Andres Türler überzeugt, dass die neue Tramstrecke das Geld wert ist.

Sie bilde die erste Tangentialverbindung mit einer wirklich hohen Kapazität und ermögliche so den Pendlern viele neue Verkehrswege, ohne stets den Umweg über den Hauptbahnhof in Kauf nehmen zu müssen.

**Hardbrücke bereits verstärkt**

Während der nun laufenden Sanierung der Hardbrücke werden bereits erste Vorbereitungen für das Tram-Projekt einbezogen. So werden laut dem Gesamtprojektleiter René Guertner für rund 2 Millionen Franken Verstär-

kungsmassnahmen an der Brücke vorgenommen. Das sei wesentlich günstiger, als später nachzurüsten.

Guertner rechnet, mit dem Bau der 700 Meter langen Strecke Anfang 2015 beginnen zu können. Dann werden die Gleise vom Hardplatz her auf der Busspur bis zum Bahnhof Hardbrücke geführt, wo sie über die Rampe Pflingstweidstrasse Anschluss ans Tram Zürich-West erhalten. Dabei queren die Trams zweimal die vierspurige Brücke. Dazu werden Lichtsignalanlagen errichtet,

wobei es aber laut Regierungsrat Stocker «zu keiner Einschränkung der Kapazität für Autos kommen wird».

Diese werden sich ohnehin umgewöhnen müssen: Da die Rampe an der Pflingstweidstrasse den Trams vorbehalten ist, wird der motorisierte Individualverkehr über die Geroldrampe geführt. Dort wird auch links abbiegen möglich sein. Die neuen Gleise soll derweil die Linie 8 nutzen, die vom Hardplatz über den Escher-Wyss-Platz zur Endhaltestelle Werdhölzli verlängert wird.

**Linienführung des Trams Hardbrücke**



Tramlinien: ■ 4 Bahnhof Tiefenbrunnen–Bahnhof Altstetten Nord ■ 8 Klusplatz–Werdhölzli ■ 13 Albisgütli–Frankental

QUELLE: TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH

250 Meter

NZZ-INFOGRAFIK / tcf.