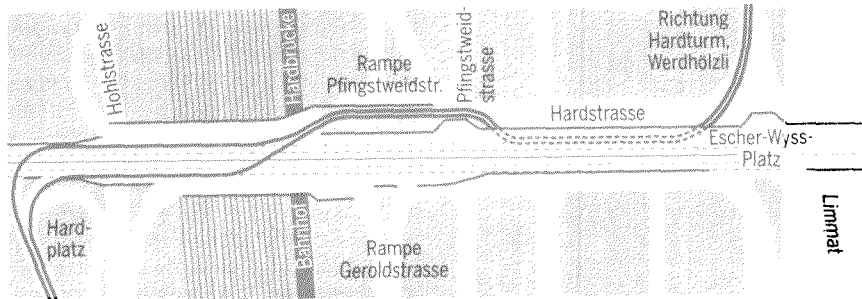


Mit dem Tram über die Hardbrücke

Das Tram auf und unter der Hardbrücke



TA - Grafik str/Quelle: VBZ

Stadt und Kanton wollen die Linie 8 für 100 Millionen Franken nach Zürich-West und Werdhölzli verlängern.

Von Jürg Rohrer

Zürich - Noch nie hat ein Tram in Zürich das Gleisfeld der SBB überquert; die direkte Verbindung der Stadtkreise 4 und 9 mit dem Kreis 5 ist den Bussen vorbehalten. Das soll sich ändern. Der kantonale Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker (SVP) und Stadtrat Andres Türlér (FDP) haben gestern erstmals das Projekt «Tramverbindung Hardbrücke» vorgestellt, das Stadt und Kanton gemeinsam entwickeln.

Grosser Ausbau des Tramnetzes

Das Tram Hardbrücke ist der zweite grosse Ausbauschnitt der Verkehrsbetriebe Zürich: Der erste ist das Tram Zürich-West, das im kommenden Dezember in Fahrt kommt; fünf Jahre später kommt das Tram Hardbrücke und nochmals fünf Jahre später - so ist es zumindest geplant - die Tramverbindung durch die Rosengartenstrasse. Über das Rosengarten-Tram gab es im letzten November eine Volksabstimmung: Linke und Grüne wollten dieses Projekt vorziehen und Ausweichrouten für den Autoverkehr verhindern. Das haben die Stimmberechtigten aber abgelehnt.

700 Meter misst die Neubaustrecke zwischen Hardplatz und Kreuzung

Pfingstweid-/Hardstrasse. Auf der Hardbrücke befinden sich die Geleise an beiden Rändern, wo auch die Trolleybusse fahren. Dazwischen sind vier Spuren für die Autos. In Hinblick auf die künftigen Trams wird die Hardbrücke schon jetzt in der laufenden Sanierung verstärkt. Um von der Hardbrücke wieder an den Boden zu kommen, benützen die Trams die Rampe zwischen Pfingstweidstrasse und Haltestelle Hardbrücke, die bisher von Autos befahren wurde. Diese Autos werden künftig erst unter der Brücke durchfahren und dann die Geroldrampe hochfahren. Oben hat es eine Lichtsignalanlage, die auch die Querung der Trams regelt, wenn sie in Richtung Escher-Wyss-Platz die Fahrbahn nach links zur Pfingstweidrampe queren.

Führt das zu Staus? Nein, sagte gestern der SVP-Regierungsrat. Diese Frage sei selbstverständlich vertieft abgeklärt worden. Das Tram quere nur alle 7,5 Minuten, und der Verkehr sei entsprechend mit Lichtsignalen gestaffelt. «Studien belegen, dass es durch das Tram auf der Hardbrücke zu keinen Einschränkungen der Kapazität für das Auto kommen wird.» Stocker betonte, dass der



Video - Virtuelle Fahrt

iPhone: Tagi-App auf TA+

Mobile: SMS mit Text Plus an 4488

Kanton von der Notwendigkeit des Trams Hardbrücke überzeugt sei, um erstens das zunehmende Verkehrsaufkommen mindestens zur Hälfte mit dem öffentlichen Verkehr abwickeln zu kön-

nen und um den S-Bahnhof Hardbrücke besser ans Tramnetz anzuschliessen. Dieser Bahnhof gehöre heute schon zu

den 15 meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Er sei besser frequentiert als beispielsweise der Bahnhof St. Gallen, und dennoch würden die SBB dort keine Verkaufsstelle betreiben.

Keine Zahnradbahn

Braucht das Tram für die Rampe Zahnräder? Dies verneinte Andres Türlér noch so gern. Die Pfingstweidrampe sei weniger steil als die Tramstrecke Strassenverkehrsamt-Albisgütli. Stadt und Kanton rechnen mit etwa 100 Millionen Franken für die Neubaustrecke. Sie erwarten einen Beitrag des Bundes aus dem Infrastrukturfonds wie schon beim Tram Zürich-West, wo der Bund von den 150 Millionen 75 übernommen hat. 2012 oder 2013 wird der städtische Beitrag vor das Volk kommen; er wird zwischen 10 und 15 Millionen Franken liegen.

Die Linie 17 kommt

Im Dezember nimmt das Tram Zürich-West den Betrieb auf: Die Linie 4 führt vom Escher-Wyss-Platz weiter zum Bahnhof Altstetten-Nord. Und wer fährt dann ins Werdhölzli? Geplant war die Linie 10, die ab HB verlängert worden wäre. Doch davon sind die VBZ abgekommen, weil der Zehner auch als Glattalbahn unterwegs ist mit zeitweise anderem Takt. Deshalb wird von Dezember 2011 bis Dezember 2016 die neue Tramlinie 17 eingerichtet, die nur zwischen HB und Werdhölzli verkehrt und die Farbe Rostbraun hat. Eine Linie 17 gab es noch nie. (jr)