

Tram Zürich West / Medienorientierung vom 11. Juli 2003

Referat von Thomas Portmann / Direktor Verkehrsbetriebe Zürich VBZ

Die Führung und Lage der neuen Tramlinie

Basierend auf dem Vorprojekt und verschiedenen Studien, welche u.a. durch den ‚Runden Tisch Verkehr Zürich West‘ angeregt wurden, hat der Stadtrat nach Abwägung der Sachverhalte sich für folgende Tramlagen und Linienführung festgelegt:

- **Hardstrasse**

Der Stadtrat hält an der Tramführung zwischen den Brückenpfeilern fest. Eine von Anstössern geforderte Führung in Seitenlage wäre insgesamt klar nachteilig.

Eine Studie hat ergeben, dass die Hardstrasse mit Individualverkehr, Anlieferung, Tram, Industriegleis und Langsamverkehr sehr stark ausgenutzt ist. Eine Tramführung ausserhalb der Brückenpfeilern könnte zwar eine Freifläche unter der Brücke ermöglichen, dies aber nur zulasten der beiden Seitenbereiche. Hier ergäben sich zwei enge Strassenschluchten, die Anlieferung würde stark beeinträchtigt und teilweise sogar verunmöglicht. Die Querung der Hardstrasse für Fussgängerinnen und Fussgänger müsste aus Sicherheitsgründen stark beschränkt werden, und für attraktive Boulevardcafés an den Häuserfronten wäre kein Platz mehr.

- **Anbindung des Trams an den Bahnhof Hardbrücke**

Der ‚Runde Tisch Verkehr Zürich West‘ forderte, dass der Bahnhof Hardbrücke besser an das Tram Zürich West angebunden werde. Die VBZ haben dieses Begehren technisch und gestalterisch überprüfen lassen. Es wurden neue Linienführungen, zum Beispiel dem Letten-Viadukt entlang zum Bahnhof Hardbrücke oder solche durch das Maag-Areal geprüft. Keine erwies sich als sinnvoll machbar. Einzig eine Blockumfahrung entlang der Geroldrampe oder eine Stichlinie von der Hard-/Pfungstweidstrasse zum Bahnhof und wieder zurück wäre technisch machbar. Bei deren Bewertung ist jedoch Folgendes zu beachten:

- Beide Varianten würde der grossen Mehrheit der durchfahrenden Fahrgäste einen kaum verständlichen Umweg und Zeitverlust bringen. Zudem würden sie den finan-

ziellen Rahmen klar sprengen. Ein allfällig späterer Bau als eigenständiges Modul bzw. Projekt bleibt jedoch offen.

- Für die Anbindung des Quartiers an den Bahnhof Hardbrücke wollen die VBZ den Bus 74 einführen, der vom Bahnhof via Schiffbau-, Giesserei- und Förrlibuckstrasse zum Stadion führt. Dessen Finanzierung ist jedoch noch nicht gesichert.
- Längerfristig soll die Tramlinie 8 vom Hardplatz über den Escher Wyss-Platz zum Werdhölzli geführt werden. Damit würde der Bahnhof Hardbrücke optimal angeschlossen.
- Eine Verbesserung der Anbindung des Quartiers kann auch mit einem attraktiven ‚Bahnhofplatz‘ erreicht werden. Die rund 250 Meter Umsteigeweg vom Bahnhof zur Tramhaltestelle sind dann – ähnlich wie zum Beispiel die Strecke vom Bahnhof Stadelhofen zum Bellevue – zumutbar.

Aus diesen Gründen wird an der Linienführung des Trams Zürich West gemäss Vorprojekt festgehalten. Im Rahmen der vorgesehenen Aufwertung des Bahnhofs Hardbrücke wird die Stadt den Bahnhofvorplatz bis zur Pfingstweidstrasse attraktiver gestalten.

- Pfingstweidstrasse

Der Stadtrat unterstützt die durchgehende Führung des Trams in der Seitenlage Nord. Sie erlaubt gegenüber einem Trasse in Mittellage eine bessere Anbindung des Stadions, bietet verkehrstechnische und gestalterische Vorteile und wahrt eine höhere Unabhängigkeit vom Entscheid über den Umbau der Pfingstweidstrasse.

Die Begründungen:

- Tramhaltestellen auf der Nordseite liegen für die Mehrheit der potenziellen Fahrgäste günstiger und sind zudem attraktiver, weil sie besser zugänglich und in die Umgebung integrierbar sind.
- Befürchtungen der Grundeigentümer auf der Nordseite, sie könnten wegen der Seitenlage keine direkte Arealerschliessung ab der Pfingstweidstrasse erhalten, sind unbegründet. Ab einer Nationalstrasse sind solche Erschliessungen ohnehin nicht zugelassen.

- Ein Tram in Seitenlage lässt für den Umbau und die Ausgestaltung der Pfingstweidstrasse deutlich mehr Optionen offen:
 - Eine allfällige Ausbauvariante ‚Light‘ zwischen Knoten Duttweilerstrasse und Hardstrasse
 - Anschlussmöglichkeit einer Tunnelverbindung ab Knoten Duttweilerstrasse Richtung Zürich Nord
 - Im Bereich des Stadions ist die Tramhaltestelle in Mittellage nicht sinnvoll. Bei grossem Andrang wären die Haltestellen zu schmal und die stadtauswärts führenden Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr müssten gesperrt werden.
 - Die vom ‚Runden Tisch Verkehr Zürich West‘ geforderte Mischvariante, Stadion bis Duttweilerstrasse in Seitenlage Nord, Duttweilerstrasse bis Hardstrasse in Mittellage würde nebst den geschilderten Nachteilen der Mittellage wegen der nötigen Verswenkung beim Knoten Duttweilerstrasse zu einem massiven Kapazitätsverlust auf der Pfingstweidstrasse führen.
- Aargauerstrasse

Detaillierte Studien für die Erschliessung des Stadions und eine gestalterische Überprüfung haben gezeigt, dass in Verbindung mit einer zusätzlichen Haltestelle eingangs der Aargauerstrasse eine durchgehende Trassierung des Trams südlich der Strasse klare Vorteile bringt.

Für die Tramwendeschleufe beim Bahnhof Altstetten Nord wird zurzeit im Auftrag von SBB und Stadt eine städtebauliche Studie für das Areal nördlich des Bahnhofs Altstetten erarbeitet. Diese hat zum Ziel, auf dem überbaubaren Areal die optimale Anordnung für eine Tramwendeschleufe, eine Car-Umsteigeanlage, einen Stadtplatz sowie eine sinnvolle Nutzung für die SBB zu finden. Für das Tram besteht dabei das Ziel, frühzeitig einen projektierbaren Raum auszuscheiden und so die verschiedenen Projektvorhaben auf dem Areal so weit wie möglich zu entkoppeln.

Mit diesen Massnahmen und Entscheiden wird der Planungsfächer weiter geschlossen. Dies ist für die weitere Projektierungsarbeit und hinsichtlich des gesteckten Terminzieles absolut notwendig.