

Vorentscheid für die Tramlinie 18

Der Stadtrat will die neue Tramlinie durch Zürich-West bis zur Fussball-EM 2008 in Betrieb nehmen. Die Linienführung hat er jetzt festgelegt.

Von **Jürg Rohrer**

Zürich-West, das heisst der Kreis 5 nordwestlich der Hardbrücke, wird im Jahr 2010 voraussichtlich 6000 Einwohner und 33 000 Arbeitsplätze haben – doppelt so viele wie heute. Für die Erschliessung ist eine neue Tramlinie zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Altstetten geplant, die ab Escher-Wyss-Platz über die Pfingstweid- und die Aargauerstrasse führt und vermutlich die Nummer 18 trägt. Die Planung ist allerdings kompliziert, da sie mit mehreren Strassenbauprojekten verknüpft ist, insbesondere der städtischen Nationalstrasse SN 1.4.1., die über Pfingstweidstrasse und Sihlquai zum Hauptbahnhof führen soll.

Um die Planung zu vereinfachen und zu beschleunigen, hat der Stadtrat kürzlich einige Grundsatzentscheide gefällt:

■ **Hardstrasse:** Die Tramgleise kommen zwischen die Brückenpfeiler zu liegen, was die Anlieferung auf beiden Seiten der Strasse gewährleistet. Anstösser wollen das Tram auf der Seite, damit unter der Brücke Freiraum entsteht. Auf eine Zusatzschleife zum Bahnhof Hardbrücke will der Stadtrat aus technischen und finanziellen Gründen verzichten.

■ **Pfingstweidstrasse:** Das Tram wird durchgehend auf der nördlichen, limmatnahen Strassenseite geführt, was weniger Probleme mit dem Autoverkehr und einen besseren Anschluss ans neue Stadion bringt. Grundeigentümer möchten ein Trasse in der Strassenmitte, damit ihre Zufahrt nicht beeinträchtigt wird.

■ **Aargauerstrasse:** Das Gleistrasse liegt durchgehend auf der südlichen Strassenseite, was beim Stadion eine zweite Haltestelle mit Massenabfertigung ermöglicht.

■ **Bahnhof Altstetten:** Für das Areal der Tramwendeschleife nördlich der SBB-Gleise ist eine städtebauliche Studie in Bearbeitung. Zur Diskussion steht auch, den Carparkplatz vom Hauptbahnhof hierher zu verlegen.

Stadtrat Andres Türlers, der Vorsteher der Industriellen Betriebe, sagte gestern an einer Medien- und Quartierorientierung, diese Lösung sei der einzige Weg, um das Tram Zürich-West bis zur Fussball-Europameisterschaft im Juni 2008 auf die Schiene zu bringen. Der Vorteil dieser Gleisführung liege insbesondere darin,

dass sie für den Umbau der Pflingstweidstrasse mehr Optionen offen lasse.

Stadt und Kanton wollen keine vierspurige SN 1.4.1., sondern eine Version «light» mit einem Waidhaldetunnel zwischen Kreuzung Pflingstweid-/Duttweilerstrasse (Toni-Knoten) und Bucheggplatz. Ein solches Projekt wird zurzeit erarbeitet. Vorteil: keine Rampen auf die Hardbrücke, weniger Verkehrsmenge. Nachteil: erst in 20 Jahren betriebsbereit, und der Bund zahlt nichts. Der Bund wiederum hat die Planung der Nationalstrasse etappiert und projektiert vorerst nur bis zum Toni-Kno-

ten. Als Sparmassnahme wurde der Baubeginn von 2007 auf 2009 verschoben.

Der Kanton zahlt

Wie geht es nun mit dem Tram weiter? Türlers Fahrplan: Ende 2004 definitives Projekt für das Plangenehmigungsverfahren, Baubeginn Mitte 2006, Eröffnung Juni 2008. Die 3 Kilometer lange Neubaustrecke kostet 136 Millionen Franken (plus/minus 20 Prozent), was der Kantonsrat noch bewilligen muss. 90 Millionen jedenfalls hat der Regierungsrat schon bereitgestellt.

Die geplante Strecke für das Tram Zürich-West

