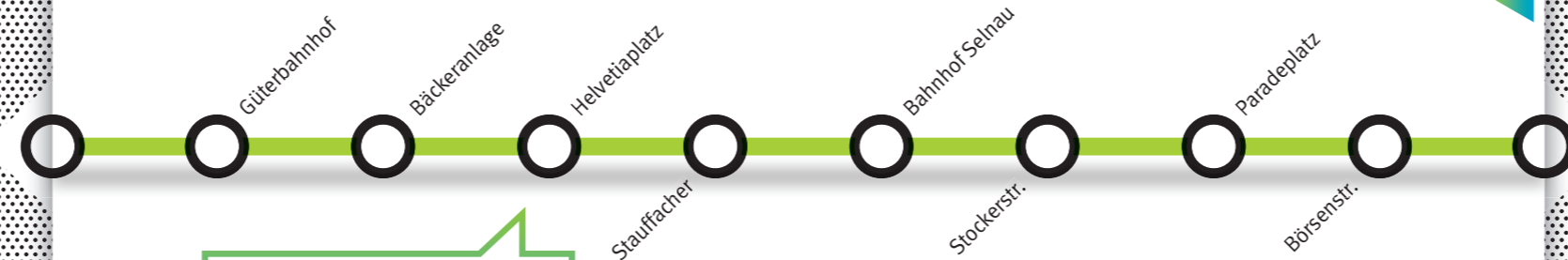


AN FORMAT GEWONNEN: DIE NEUE LINIE 8.



«Das Herzstück für den weiteren ÖV-Ausbau in der Stadt Zürich ist gebaut. Mit dem Tram über die Hardbrücke entsteht die erste Tangentiale zur Entlastung der Innenstadt.»

ANDRES TÜRLE, STADTRAT

8

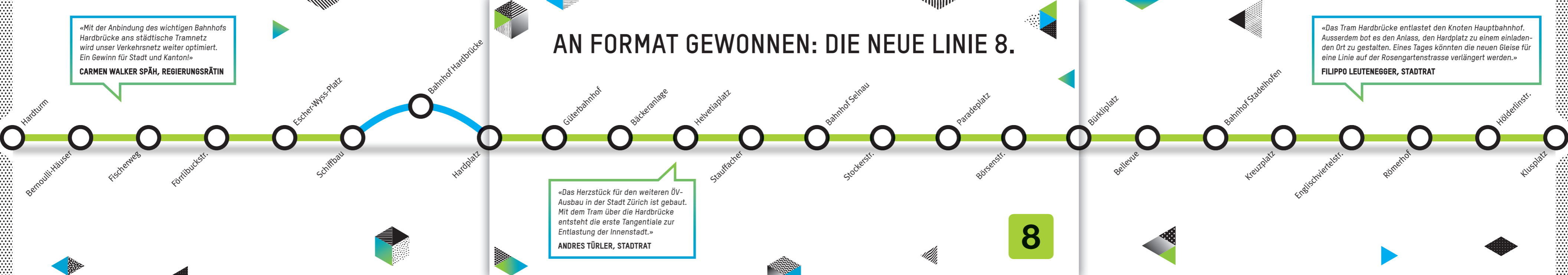
AN FORMAT GEWONNEN: DIE NEUE LINIE 8.

«Mit der Anbindung des wichtigen Bahnhofs Hardbrücke ans städtische Tramnetz wird unser Verkehrsnetz weiter optimiert. Ein Gewinn für Stadt und Kanton!»
CARMEN WALKER SPÄH, REGIERUNGSRÄTIN

«Das Tram Hardbrücke entlastet den Knoten Hauptbahnhof. Ausserdem bot es den Anlass, den Hardplatz zu einem einladenden Ort zu gestalten. Eines Tages könnten die neuen Gleise für eine Linie auf der Rosengartenstrasse verlängert werden.»
FILIPPO LEUTENEGER, STADTRAT

«Das Herzstück für den weiteren ÖV-Ausbau in der Stadt Zürich ist gebaut. Mit dem Tram über die Hardbrücke entsteht die erste Tangentiale zur Entlastung der Innenstadt.»
ANDRES TÜRLE, STADTRAT

8



VORTEILE DER TRAM- VERBINDUNG HARDBRÜCKE

- Stärkung der tangentialen ÖV-Achse und Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten
- Anschluss vom Zug ans Tramnetz beim Bahnhof Hardbrücke
- Neue, direktere Reisewege ohne Umweg über den Hauptbahnhof
- Arbeitsplätze in Zürich-West werden noch besser erschlossen
- Vom Paradeplatz und Stauffacher führt eine direkte Linie via Hardbrücke ins Hardturm-Quartier

WERDEGANG EINES NEUEN STRECKENABSCHNITTS

- 2000** Eintrag im Regionalen Richtplan der Stadt Zürich
- 2006** Teil der Netzentwicklungsstudie für das VBZ-Netz 2025
- 2007** Eintrag im Kantonalen Richtplan Verkehr
- 2009** Aufnahme in ZW-Strategie 2011–2014
- 2013** Bundesamt für Verkehr erteilt die Baubewilligung
- 2014** Kantonale Abstimmung: 66% Ja-Stimmen zur Tramverbindung Hardbrücke
- 2015** Beginn der Bauarbeiten
- 2017** Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017

GUT AUFEGGLEIST

Die Statik und das Alter der Brücke verlangten nach einem Gleissystem, welches das Brückentragwerk nicht zu sehr belastet und leichter als übliche Konstruktionen ausfällt. Mit dem «Edilon Sedra»-System wurden die Gleise in Tröge verbaut anstatt fest verschraubt auf die Betonbrückenplatten aufgesetzt. Diese Bauweise erleichtert auch die zukünftige Instandhaltung. Das Gleissystem ist zudem weniger hoch, wodurch weniger Asphalt und Beton notwendig sind, was Gewicht spart.



Ein Projekt von
Stadt und Kanton Zürich

PLATZ FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMENDEN

- + Für den motorisierten Individualverkehr verbleiben auf der Hardbrücke dank kombinierter Bus- und Trampuren gleich viele Fahrspuren wie vorher.
- + Dank zusätzlichen Verkehrssteuerungen kann der Verkehr flüssig gehalten werden.
- + Die neue Pflingstweidrampe ist dem Tram sowie dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. Die Ein- und Ausfahrt für den motorisierten Individualverkehr führt über die Geroldrampe.
- + Auf der Brücke bestehen breite, vom motorisierten Verkehr abgetrennte und beleuchtete kombinierte Geh- und Radwege.

MEHR ZUM THEMA: www.vbz.ch/8

DIE TRAMVERBINDUNG HARDBRÜCKE IN ZAHLEN

Für die Tramverbindung Hardbrücke wurde einiges an Material verbaut:

- 1550 Tonnen Stahl
- 4,7 Kilometer Tramschienen
- 4500 m³ Beton
- 9000 m³ Kiesmaterialien
- 1400 Tonnen Gussasphalt
- 6000 Tonnen Walzasphalt
- 950 000 Pflastersteine

Kosten: 130 Mio. Franken

- Kanton Zürich: 76 Mio. Franken
- Bund: 46 Mio. Franken
- Stadt Zürich: 8 Mio. Franken



EIN ORT ZUM VERWEILEN

Der Hardplatz bietet sich als Quartiertreffpunkt an. Die Stadt hat die Chance ergriffen, den ganzen Platz neu zu gestalten – künftig werden auf der Ostseite Bäume an heissen Sommertagen Schatten spenden.

Unter der Brücke hält ein «Convenience Store» Waren des täglichen Bedarfs bereit. Ausserdem lädt ein Café zum Verweilen ein. Zusätzlich steht eine öffentliche WC-Anlage zur Benützung bereit.

ATTRAKTIVER BAHNHOF HARDBRÜCKE

Die kombinierte Tram- und Bushaltestelle mit grosszügigem Dach erlaubt bequemes Umsteigen im Trockenen in das Tram der Linie 8 und in die Busse. Zwei zusätzliche Plattformen mit Treppenabgängen zum Mittelperron des SBB-Bahnhofs sorgen für einen verbesserten Personenfluss und unterstützen die Verteilung der Fahrgäste.

Die SBB haben auf dem Mittelperron mehr Platz geschaffen und das Dach Richtung Zürich HB verlängert. Mit dem erhöhten Perron ist ein stufenfreies Ein- und Aussteigen möglich.