

Tram-Tangentiallinie in Zürich eröffnet

In Zürich ging am 10. Dezember 2017 die 700 Meter lange Tram-Neubaustrecke über die Hardbrücke in Betrieb. In den Wochen und Monaten vor dem Fahrplanwechsel hatten zahlreiche Testfahrten stattgefunden, auch mit historischen Fahrzeugen und – in der Nacht auf den 5. Dezember – mit zwei Forchbahn-Zügen.

Streckenverlauf

Der neue Abschnitt beginnt auf der Südseite des SBB-Gleisfelds am Hardplatz, der bisherigen Endstation der Tramlinie 8. Der ganze Platz wurde neu gestaltet; statt einer doppelten ist nun noch eine einfache Wendeschleife vorhanden, die nicht mehr fahrplanmässig genutzt wird. Die beiden Tramgleise führen in engen Radien auf die Brückenrampe, wobei das Gleis in Richtung Hardplatz die beiden Fahrstreifen des Individualverkehrs quert. Lichtsignale regeln dort und an den weiteren Konfliktpunkten den Verkehr.

Auf der Brücke selbst liegen beide Gleise durchgehend in Seitenlage und teilen sich einen separaten Fahrstreifen mit dem Trolleybus. In die betonierten Fahrbahnstreifen sind die Schienen ohne Spurhalter in Stahltröge nach dem System Edilon-Sedra eingelassen. Die gewichtsarme Bauweise schont bei geringer Bauhöhe die Brücke und gewährleistet auch eine Schalldämmung. Zudem ermöglicht sie zukünftig das zerstörungsfreie Auswechseln der in die Fahrbahn eingelassenen Schienen.

Mitten auf der Brücke wird, direkt über dem S-Bahnhof Hardbrücke, die einzige Zwischenhaltestelle der Neubaustrecke erreicht. An den 70 Meter langen Haltekanten können bei Bedarf je ein Tram und ein Gelenkbus hintereinander anhalten. Die Randsteine sind als Sonderbord so gestaltet, dass der Wagenboden eines Niederflurtrams oder -busses höhengleich mit der Haltekante liegt; dabei wird bei Bussen auf das einseitige Absenken (Kneeling) verzichtet.

Einen erheblichen Konfliktpunkt an den Haltekanten stellen die über das Trottoir führenden Radstreifen dar, wobei sich die Planer

des Gefahrenpotentials durchaus bewusst waren. Entlang der Haltekanten sind LED-Leuchten im Boden eingelassen, die je nach Situation in Längs- oder Querrichtung sowie in verschiedenen Farben leuchten, was die gefährliche Situation entschärfen soll.

Nach der Haltestelle wendet sich das Gleis in Fahrtrichtung Escher-Wyss-Platz nach links und quert alle vier Fahrstreifen des Individualverkehrs. Sodann führen die beiden Gleise über eine dem Tram vorbehaltene Rampe unter die Brücke zum doppelspurigen Gleisdreieck vor der Haltestelle Schiffbau, die direkt unter der 1350 Meter langen Hardbrücke liegt und Bestandteil des im Dezember 2011 eröffneten Trams Zürich-West ist (siehe SER 2/2013, S. 159 – 161).

Eine vollständige Entflechtung der Verkehrsarten wäre nur mit einer Führung der Tramgleise unter den SBB-Gleisen hindurch möglich gewesen. Dies hätte wegen des geringeren Höhenunterschieds auch bessere Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Tram erlaubt. Dem Vernehmen nach stand einer solchen Planung der Grundwasserstrom entgegen; zudem wäre das Projekt wohl kaum finanzierbar gewesen.

Denkbar wäre auch eine – allerdings extrem steile – Führung des Tramgleises ab der Haltestelle Hardbrücke in Richtung Escher-Wyss-Platz in der Achse der bestehenden Fussgängerrampe gewesen, womit sich auf der Brücke die Querung der vier Fahrstreifen erübrigt hätte und man auf die zusätzlichen Fahrstreifen für Abbieger von der Geroldrampe in Richtung Hardplatz hätte verzichten können. Zumindest für den links-grün dominierten Zürcher Stadtrat kommt indes die Reduktion des Verkehrsflusses auf der Brücke selbst sicher nicht ungelegen.

Nutzung

Befahren wird die Neubaustrecke von der verlängerten Linie 8 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die nun vom Hardplatz über die Hardbrücke und via Escher-Wyss-Platz zum Hardturm führt. Mit dem kurzen Neubauabschnitt gibt es erstmals eine Tramverbindung über

Knapper Fahrzeugbestand

Wegen der langen Verzögerung bei der Bestellung der neuen Tramgeneration entsteht bei den VBZ mit der Inbetriebnahme der neuen Tramverbindung über die Hardbrücke ein Rollmaterialmangel. Mit der Verlängerung der Linie 2 nach Schlieren wird sich die Situation ab August 2019 noch verschärfen, bis voraussichtlich gegen Ende 2019 die ersten Flexity-Trams in Zürich eintreffen. Um bis dahin den Bedarf zu decken, werden Fahrzeuge aus der Reserve in den Liniendienst verschoben. Die VBZ reagieren zudem mit Massnahmen bei der Instandhaltung und Revisionen sowie mit einem Verzicht auf Extra- und Ausbildungsfahrten während der Hauptverkehrszeit auf den Engpass. Der Kauf von auswärtigen Gebrauchtfahrzeugen wurde verworfen, da er sich „technisch und wirtschaftlich nicht rechtfertigen“ liess. (vbz/mr)

das SBB-Gleisfeld, das sich vom Hauptbahnhof her weitläufig in nordwestlicher Richtung durch die halbe Stadt erstreckt. Das führt zu einer besseren Netzstruktur mit neuen Umsteigebeziehungen und entlastet zugleich den Hauptbahnhof.

Die Hardbrücke selbst entstand zwischen 1969 und 1972. Sie war Bestandteil eines grosszügig angelegten Verkehrsplans in Richtung einer autogerechten Stadt. Dementsprechend waren auf dem knapp vier Kilometer langen Abschnitt von der Autobahnausfahrt beim Tierspital bis kurz vor dem Albisriederplatz weder eine niveaugleiche Strassenkreuzung noch ein Fussgängerstreifen oder ein Lichtsignal vorhanden. Das trug dazu bei, dass die mitten durch die Stadt führende „Westtangente“ mit täglich 70 000 Motorfahrzeugen zur meistbefahrenen Strasse der Schweiz heranwuchs. Im Jahr 2000 wurde die Tramstrecke über die Brücke in den kantonalen Richtplan eingetragen. Seit der 2011 beendeten umfassenden Brückensanierung ist in beiden Richtungen je eine fast durchgehende Busspur vorhanden.



Links: Die Tramlinie 8 endet nicht mehr am Hardplatz, sondern führt über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz und weiter bis Hardturm. Am anderen Liniende fahren die Trams nicht mehr über das Kunsthaus, sondern via Kreuzplatz zum Klugplatz. Die Linie 15 endet dafür bereits am Bahnhof Stadelhofen (Grafik: VBZ).

Rechts: Umsteiger zwischen S-Bahn und Tram müssen am Bahnhof Hardbrücke viele Treppenstufen bewältigen. Zwar gibt es Aufzüge, doch reicht deren Kapazität nur für einen Bruchteil der Pendlermassen (Foto: J. Lüthard).



Am 18. Oktober 2017 befuhren die historischen Tramwagen Ce 2/2 2, Ce 4/4 321 und Be 2/2 1009 (nicht sichtbar) probenhalber den Neubaubauabschnitt (Foto: U. Nötzli).

Im öffentlichen Verkehr nutzen bislang täglich etwa 55 000 Fahrgäste den Knoten Zürich Hardbrücke. Er wird von acht S-Bahn-Linien und zwei HVZ-Linien, am Wochenende zudem von fünf Nacht-S-Bahn-Linien bedient. Stadtseitig erfolgte bis anhin die Erschliessung mit den beiden Trolleybuslinien 33 und 72 sowie der HVZ-Buslinie 83 und am Wochenende mit zwei Nachtbuslinien. Diese Anbindung war dem Ansturm während der Pendlerzeiten schon lange kaum mehr gewachsen.

Der Bahnhof Hardbrücke befindet sich am Südrand eines stark boomenden ehemaligen Industriegebiets. Prognosen gehen bereits in wenigen Jahren von 80 000 bis 90 000 Fahrgästen pro Tag aus. Die neue Tramverbindung soll dazu beitragen, dieses Aufkommen zu bewältigen.

Es gibt Ideen, das Tramnetz nach 2030 vom Hardplatz in Richtung Südwesten sowie vom Escher-Wyss-Platz nach Nordosten zu verlängern, um so eine durchgehende Tram-Tangentiale vom Albisriederplatz bis zum Bucheggplatz zu schaffen.

Teurer Bahnhofumbau

Die S-Bahn-Station Zürich Hardbrücke sieht mit ihren grosszügigen Dachkonstruktionen beeindruckend aus. Aber was ist mit dem insgesamt 37,5 Millionen Franken teuren Umbau für die Benutzer besser geworden? Entstanden sind mit dem vielen Geld zwei neue Treppen von den Tramhaltekanten auf der Brücke zum auf 55 cm erhöhten S-Bahn-Mittelperron, wo die Züge von/nach Oerlikon halten, sowie längere Perrondächer bei der Tram-/Bushaltestelle Hardbrücke und bei den S-Bahn-Perrons auf Seite Hauptbahnhof.

Auf den beiden Aussenperrons (Züge von/nach Altstetten und Limmattal) muss noch immer je eine Treppe, die zu jeder der beiden Haltekanten auf der Brücke führt, genügen; dabei sind bis zu 62 Stufen zu überwinden, was fast vier Stockwerken entspricht. Auch die neuen Treppen zum Mittelperron weisen um die 40 Stufen auf. Für all diese Relationen bestehen zwar seit jeher insgesamt sechs Lifte, die aber nur bescheidene Personennengen befördern können. Nur die westlichen drei Lifte erschliessen auch die unterirdische Bahnhofhalle.

Der S-Bahnhof Zürich Hardbrücke war nie für die heute üblichen und in Zukunft weiter zunehmenden Pendlerfrequenzen gedacht; die Perrons sind bereits jetzt viel zu schmal. Schwer nachvollziehbar ist, warum man nicht zumindest auf dem Mittelperron die bestehenden Treppen durch je eine „bergwärts“ führende Rolltreppe ersetzt hat, um den Pendlermassen das Umsteigen etwas zu erleichtern. Immerhin liegt der Bahnhof bezüglich Fahrgastfrequenzen schweizweit an elfter Position, weit vor Kantonshauptstädten wie Chur (27 000 Personen) oder Neuchâtel (33 000). Und in Zürich HB wurden alleine im neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse 57 Rolltreppen eingebaut. (lüt)



Kosten

Das Gesamtbudget für das Tram Hardbrücke beläuft sich auf 101,2 Millionen Franken. Dazu kommen weitere 28,4 Millionen für die Anpassungen im Bereich der Bus-/Tramhaltestelle Hardbrücke und deren Verknüpfung mit dem gleichnamigen S-Bahnhof. Beide Projekte finanzierte der Bund zu 35 %. Der Kanton beteiligte sich zu 61,5 % an der Tramstrecke und zu 50 % am Bahnhof; der Kredit von 76,4 Millionen Franken wurde im Herbst 2014 in einer Volksabstimmung genehmigt. Die restlichen 3,5 % (Tram) beziehungsweise 15 % (Bahnhof) übernahm die Stadt Zürich. Die extrem hohen Kosten sind der baulichen Komplexität und der Erstellung unter laufendem Betrieb geschuldet. Bei der Eröffnung verkündete Stadtrat Filippo Leutenegger, die tatsächlichen Kosten lägen um ein Fünftel niedriger als budgetiert.

Weitere 9 Millionen Franken investierten die SBB in den Umbau des Mittelperrons im S-Bahnhof Hardbrücke: Dieser wurde auf 55 cm erhöht und erhielt ein längeres Dach, damit sich die Reisenden besser auf dem Perron verteilen. (lüt)

Vom neu gestalteten Hardplatz gelangen die Trams über eine Rampe auf die über das SBB-Gleisfeld führende Hardbrücke. Unter der Brücke befindet sich der im Kastentext rechts erwähnte Avec-Laden (Foto: J. Lüthard, 5. Oktober 2017).

Einkaufen von früh bis spät

Am Hardplatz, unter der Hardbrücke und neben der Trolleybushaltestelle der Linie 31 hat die Stadt Zürich mit Investitionen von 2,67 Millionen Franken neue Geschäftsräumlichkeiten gebaut, die nun von einem „Convenience Store“ genutzt werden. Es ist sicher löblich, dass die Stadt das Niemandsland unter dem Brückenkopf etwas aufwertet. Allerdings hat der Avec-Laden an 365 Tagen im Jahr täglich von 6 – 23 Uhr geöffnet, wogegen sich die Gewerkschaft Unia wehrt. Die Stadt will generell an „Terminals des öffentlichen Verkehrs“, die mehr als 15 000 Fahrgäste pro Tag aufweisen, die Ladenöffnungszeiten lockern; bislang sind solche Ausnahmen nur an Bahnhöfen und Tankstellen zulässig. In Zürich gäbe es etliche Haltestellen, die den Wert problemlos erreichen, zum Beispiel Albisriederplatz, Bellevue, Schwamendingerplatz, Stauffacher oder Sternen Oerlikon; allerdings gehören die Lokalitäten um diese Plätze nicht der Stadt. Am Hardplatz dagegen wird die Zahl der umsteigenden Fahrgäste mit der neuen Durchbindung der Tramlinie zurückgehen. Die Verkaufsfläche der Läden, die von den Sonderöffnungszeiten profitieren, darf 200 Quadratmeter nicht überschreiten. (lüt/mr)

