

Drunter und Drüber

Ein wirkliches Tangentialtram gibt es in Zürich noch nicht. Doch schrittweise ändert sich das. Die Linie 8 wird ab Dezember 2017 am Hardplatz nicht mehr umkehren, sondern über das Gleisfeld der SBB gleiten.

von Manuel Pestalozzi*

Die Hardbrücke durchquert einen bedeutenden Teil des Talbodens und mitunter auch die Limmat, der er zu verdanken ist. Als Strassen-Viadukt schafft sie seit den frühen 1970er-Jahren eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen den Quartieren Wipkingen und dem Kreis 4, der Kreis 5 findet über mehrere Rampen Anschluss. Die betongraue Hochstrasse durch das ehemalige Industriequartier war einst verhasst und gilt heute wieder als urban und fast schon sexy.

Schon immer benutzten Trolley- und Dieselbusse die tangentialen Verkehrsachsen. Ab 1982 konnten sie am neu errichteten Bahnhof Hardbrücke, beim Nordrand des Gleisfelds, Fahrgäste der Bahn übernehmen und in die westlichen Stadtteile weiterbefördern. Um diesen Kreuzungspunkt zweier Netze des öffentlichen Verkehrs haben sich in den letzten Jahren die grössten Hochhäuser der Stadt angesiedelt. Mit dem Bedeutungszuwachs der Gegend nahm auch die Zahl der Fahrgäste zu.

Stadt und Kanton Zürich sahen den Moment gekommen, diesen kleinen Hub auszubauen und die Hardbrücke mit Schienen zu versehen. Das Tram der Linie 8 wird fortan vom Hardplatz im Kreis 4 nach rechts in die Südrampe einbiegen und die Station Bahnhof Hardbrücke ansteuern. Es folgt eine Überquerung der Fahrbahn, anschliessend bringt es der Ersatzneubau einer Rampe zurück auf den Boden. Dort verschwindet das Tram unter die Hardbrücke und trifft auf schon bestehende Gleise, die es zum Escher Wyss-Platz leiten. Da es jetzt nach links abbiegt, in die Hardturmstrasse, wird es südlich des eigentlichen Platzes eine neue Haltestelle geben.

Die Stadt ist stolz auf die neue «entflechtete Verflechtung», die sie in diesem doppelgeschossigen Korridor demnächst den Nutzerinnen und Nutzern des öV bieten wird. Die direkte Verbindung zwischen Zürich-West und dem Raum Helvetiaplatz/Stauffacher sowie dem Paradeplatz wertet die neuen Quartiere in Zürich-West auf und lässt die benachbarten Zonen näherrücken. Für Passanten und auch den leichten Zweiradverkehr bedeutet das ausgebaute Brücken- und Rampenwerk einen Zuwachs an Aufenthaltsqualität. Die Stärkung des tangentialen Elements im städtischen Verkehrssystem kann in Zürich neue Entwicklungslinien erzeugen. Sie soll später mit dem Rosengartentram in Wipkingen eine Fortsetzung finden.

* Manuel Pestalozzi, dipl. Arch. ETHZ und Journalist BR SFJ, betreibt die Einzelfirma Bau-Auslese Manuel Pestalozzi (<http://bau-auslese.ch>) .

Die folgenden Aufnahmen stehen bei Interesse in hoher Auflösung zur Verfügung.
Download: <http://bau-auslese.ch/TravHardb.zip>



01_MPestalozzi_TravHardb
(4608x3456 Pixel)
Tramrampe nördlich des Bahnhofs
Hardbrücke



02_MPestalozzi_TravHardb
(4608x3456 Pixel)
Ergänzung der Geroldrampe für den
motorisierten Individualverkehr.