

Neue SBB-Haltestelle "Hardbrücke" in Zürich

Autor(en): **Stopper, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **100 (1982)**

Heft 20

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74811>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Sie hilft Fehlerquellen zu vermeiden oder stark zu reduzieren, sie hilft auch, in der Gestaltung das Wesentliche zu erfassen. Dies trifft besonders für das Bauen in der *Dritten Welt* zu. Das Umgehen mit *Systemen* bedeutet keinesfalls, dass wir unseren Formenreichtum aufgeben wollen, sondern dass wir ihn eher rationeller und abwechslungsreicher anwenden.

Adresse des Verfassers: *Josef Hidasi*, Dipl.-Ing. Architekt, Wölflinstrasse 16, D-7800 Freiburg i. Br.

Literaturverzeichnis

Brandstetter, K.: «DIN 18000 Modulordnung im Bauwesen», Erläuterung zur Norm; Deutsches Architektenblatt 18/1974
Ketterer, D., Labryga, F., Lejeune-Dirichlet, G. u. a.: «Untersuchungen zur Einführung einer Massordnung im Krankenhausbau»; Hrsg.: Institut für Krankenhausbau der TU Berlin, 1972
 Der Finanzminister informiert, Nr. 17: «Klinikbauprogramm Baden-Württemberg 1. Baustufe, Darstellung der Vorplanungsunterlagen»; Hsg.: Finanzministerium Baden-Württemberg, Stuttgart 1978
Godi, A.: «Raumstandards. Zusammenstellung von Grundrissen im M 1:100 der verbind-

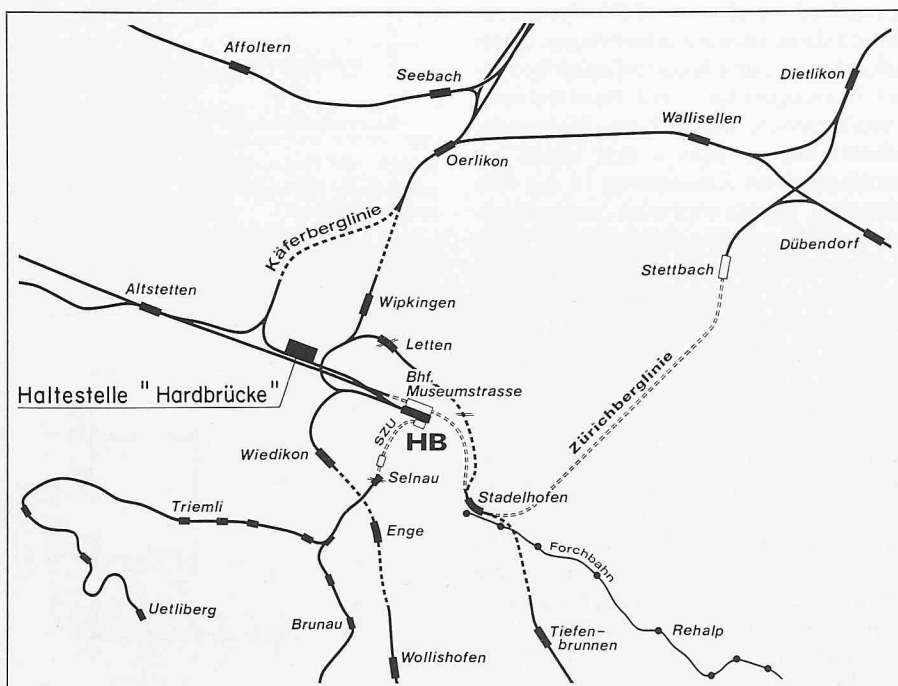
lichen bzw. empfohlenen Raumstandards»; Hrsg.: Planungsstelle für medizinische Universitätsbauten der Staatl. Hochbauverwaltung Baden-Württemberg, Freiburg 1981
Bussat, P.: «Die Modulordnung im Hochbau»; Hrsg.: BSA/FAS SIA Zentralstelle für Baurationalisierung, Verlag Karl Krämer, 1963
Schmid, Th., Testa, C.: «Bauen mit Systemen»; Artemis, Zürich 1969
Litz, H.: «Die Technik der modularen Masskoordination im Wohnungsbau: Die FKW Methode»; Hrsg.: Eidg. Forschungskommission Wohnungsbau, Schriftenreihe Wohnungsbau 29 d/f/i, 1975
Moscato, D.R.: «An economic theory of modular production»; Typoscript, 1972

Neue SBB-Haltestelle «Hardbrücke» in Zürich

Von Paul Stopper, Zürich

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nehmen am 23. Mai 1982, also auf den Zeitpunkt der Einführung des Taktfahrplanes, in Zürich die neue Käferberglinie mit der ebenfalls neuen Haltestelle «Hardbrücke» in Betrieb. Die Stadt Zürich war bei der Planung federführend und übernimmt auch zwei Drittel der Kosten.

Bild 1. Das Eisenbahnnetz in der Region Zürich mit den bestehenden und geplanten Linien. Die neue SBB-Haltestelle liegt an der Käferberglinie. Die Zürichberglinie wurde am 29. November 1981 vom Zürcher Volk bewilligt.



An der Käferberglinie

Eine zweite Doppelspur von Oerlikon nach Zürich HB

Die SBB realisierten in den letzten zwei Jahren die Einführung der «Käferberglinie» in den Zürcher Hauptbahnhof (Bild 1). Bereits vor zehn Jahren wurde das Kernstück dieser Linie, nämlich der doppelspurige Käferbergtunnel zwischen Zürich-Oerlikon und Zürich-Höngg inklusive Hardturmviadukt und eingleisiger Fortsetzung nach Altstetten gebaut. Bis 1979 endete die Bahnbrücke Richtung Hauptbahnhof in der freien Luft, weil zuerst der Rangierbahnhof Zürich ins Limmattal verlegt werden musste.

Im Hinblick auf die Einführung des Taktfahrplanes musste nun die neue Käferberglinie in den Hauptbahnhof eingeführt werden, weil die nötige Kapazitätserweiterung nur auf diese Weise geschaffen werden konnte, um die höhere Zugzahl aufnehmen zu können. Mit der Käferberglinie schuf man dadurch eine zweite Doppelspur zwischen Oerlikon und Hauptbahnhof.

Einmalige Gelegenheit für neue Haltestelle

Mit der Erstellung der Käferberglinie ergab sich für die Stadt Zürich die einmalige Gelegenheit, gleichzeitig an dieser Linie eine Haltestelle «Hardbrücke» zu verwirklichen. Damit wird für die Regionalzüge von *Bülach* und von *Kloten* eine ausgezeichnete Haltemöglichkeit mitten im Zürcher Industriegebiet geschaffen.

Das Industriequartier ist heute im Bereich der Hardbrücke für SBB-Benützer nicht genügend erschlossen. Diese können das Gebiet nur erreichen, wenn sie auf die Verkehrsbetriebe umsteigen oder zu Fuss in das Gebiet gelangen, z. B. von der Station Wipkingen her.

Untersuchungen der Stadt Zürich haben ergeben, dass in unmittelbarer Nähe der neuen Haltestelle mehr als 2000 Arbeitsplätze vorhanden sind und dass in einem Umkreis von 600 Metern sogar 5900 Einwohner wohnen. Die Haltestelle erschliesst also eine mittlere Kleinstadt.

Der Escher-Wyss-Platz mit seiner Arbeitsplatzkonzentration ist auch nicht weit von der neuen Haltestelle entfernt. Der Neubau der Zürcher Kantonalbank in der «Hard» z. B. wird durch die Haltestelle optimal erschlossen und bedient.

Wichtiger Umsteigepunkt SBB/VBZ

Die Haltestelle Hardbrücke hat im Konzept des öffentlichen Regionalverkehrs schon heute eine bedeutende Erschliessungsfunktion zu erfüllen. Diese Bedeutung wird mit der Einführung des S-Bahn-Systems - wie es die Stimmbürger des Kantons Zürich mit dem Kreditbeschluss für den Bau der Zürichberglinie beschlossen haben - noch zunehmen. Mit dem Bau des unterirdischen Bahnhofes Museumstrasse und der direkten - ebenfalls im Tunnel verlaufenden - Verbindung zum Bahnhof Stadelhofen und nach Tiefenbrunnen bzw. nach Stettbach/Dübendorf und nach Dietlikon/Winterthur wird die Bildung von Durchmesserlinien möglich.

Im Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs kommt der neuen Haltestelle auch die Bedeutung eines wichtigen Umsteigepunktes zwischen den SBB und den städtischen Verkehrsbetrieben

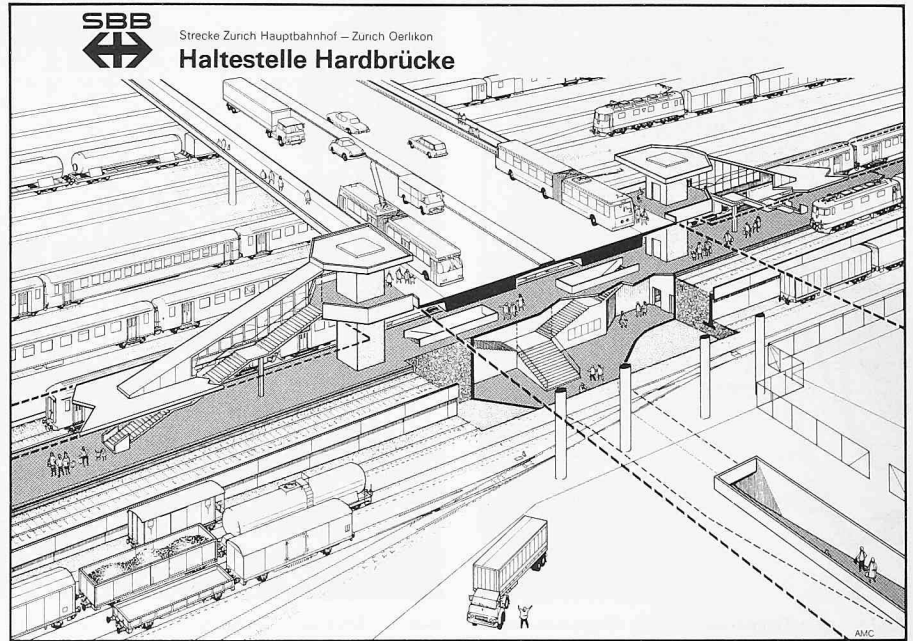


Bild 2. Schnittzeichnung durch die neue Haltestelle «Hardbrücke». Gut sichtbar sind die direkten Treppenaufgänge zu der ebenfalls neuen Bushaltestelle der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ). Dadurch kann ein optimal kurzes Umsteigen gewährleistet werden

Tabelle 1. Auszug aus dem Taktfahrplan 1982

Oerlikon	ab	vK	vB	vK	vB	vK	vB
Hardbrücke	an	9.01	9.31	10.01	10.31	11.01	11.31
Zürich HB	an	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06	11.36 usw.
		9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40
vK = von Kloten		vB = von Bülach					
Zürich HB	ab	nB	nK	nB	nK	nB	
Hardbrücke	ab	15.12	15.44	16.12	16.44	17.12	
Oerlikon	an	15.17	15.48	16.17	16.48	17.17 usw.	
		15.21	15.52	16.21	16.52	17.21	
nK = nach Kloten		nB = nach Bülach					

(VBZ) zu, denn an diesem Ort (auf der Hardbrücke) werden die beiden VBZ-Buslinien 33 und 72 ab 23. Mai ebenfalls eine neue Haltestelle erhalten (Bild 2). Damit können die wichtigen Querbeziehungen nach dem Hardplatz-Albisriederplatz hergestellt werden.

Die neue Anlage

Bedienung im Halbstundentakt

Die neue Haltestelle Hardbrücke wird tagsüber grundsätzlich im Halbstun-

Bild 3. Die Haltestelle «Hardbrücke» im Bauzustand April 1982. Die Treppenaufgänge zu den Bushaltestellen sind gänzlich überdeckt, um die Passagiere vor den Witterungseinflüssen zu schützen und um den Winterdienst zu vereinfachen

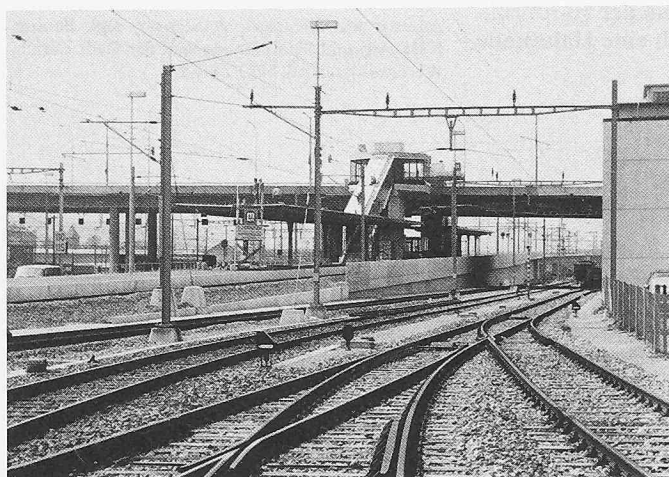


Bild 4. Blick in Richtung Zürich-Hauptbahnhof. Neuer Bahnperon mit dem Treppenaufgang





Bild 5. Der Treppenaufgang im Bauzustand April 1982. Die seitliche Einfassung ist bereits montiert



Bild 6. Blick auf die neue Haltestelle «Hardbrücke»

dentakt bedient, und zwar *in beiden Richtungen*. Dabei verkehren alle Regionalzüge (d. h. Züge mit Halt auf allen Stationen) von und nach Bülach sowie von und nach Opfikon/Kloten/Bassersdorf über die Käferberglinie und über die Haltestelle Hardbrücke.

Der Fahrplan ist in Tabelle 1 dargestellt. In den Berufsspitzenzeiten (morgens und abends) werden noch zusätzliche Züge eingeschoben, so dass in diesen Zeiten der Fahrplan stark verdichtet ist.

Kosten: 6,85 Mio Franken

Die Haltestelle verfügt über einen 6,5 Meter breiten und 320 Meter langen überdachten Mittelperron (Bild 3). Die auf die Hardbrücke führenden Treppenaufgänge sind ebenfalls überdacht, um die Passagiere vor der Unbill der Witterung zu schützen. Auf der Hardbrücke selbst (Strassenniveau) sind grössere Dächer vorhanden, die gleichzeitig als Buswartehallen dienen. Zusätzlich zum Aufgang auf die Hardbrücke verfügt die Haltestelle auch über eine Personenunterführung zur Hardstrasse (Niveau der übrigen Gleise). Damit kann eine optimale, fussgängerfreundliche Verbindung herge-

stellt werden. Die ganze Anlage ist behindertengerecht erstellt worden, denn auf die Hardbrücke und zur Unterführung sind Lifte vorhanden, und von der Unterführung auf die Hardstrasse ist eine Rampe eingebaut (Bilder 4 bis 6).

Die Kosten der ganzen Haltestelle belaufen sich auf insgesamt 6,85 Millionen Franken. Die *Stadt Zürich* übernimmt davon zwei Drittel, d. h. 4,5 Millionen Franken, und der *Kanton Zürich* richtet einen Beitrag von 2,3 Millionen Franken aus dem Finanzausgleichs-Sonderfonds aus.

Vorläufig noch Wunschtraum: Haltestelle auch für die Züge aus dem Limmattal

Die Haltestelle Hardbrücke liegt – wie erwähnt – an der Käferberglinie. Das bedeutet, dass nur die Züge von und nach Bülach sowie von und nach Kloten über diese Haltestelle verkehren können. Ein grosser Nachteil haftet der Haltestelle also noch an: Die Züge aus dem Limmattal können dort nicht halten. Das derzeitige Streckengleis von Altstetten führt wohl an der Hardbrücke vorbei, ohne jedoch eine Haltestelle aufzuweisen.

Es ist jedoch geplant, in naher Zukunft eine zweite Doppelspur von Altstetten bis in den Zürcher Hauptbahnhof zu führen, die den Regionalzügen vorbehalten sein wird. Im Zuge dieser neuen Doppelspur soll dann gleich neben der am 23. Mai zu eröffnenden Haltestelle auch eine Haltemöglichkeit für die Züge aus dem Limmattal geschaffen werden.

Die volle Wirkung und Bedeutung der neuen Haltestelle wird erst bei Inbetriebnahme der Haltestelle für die Limmattaler Züge zur Geltung kommen. Vielleicht ist dieses Bauwerk bis zur Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn ebenfalls erstellt.

Es ist zu hoffen, dass das *Gemeinschaftswerk zwischen SBB, Stadt und Kanton Zürich* auf regen Zuspruch der Bahnbenützer stossen wird, vor allem, dass viele neue Pendler auf die Bahn umsteigen werden. Die eigene Bahnhaltstelle direkt vor dem Fabrikort sollte dazu eigentlich geradezu animieren.

Adresse des Verfassers: P. Stopper, dipl. Bauing. ETH, Adjunkt Stadtplanungsamt der Stadt Zürich, Werdmühleplatz 3, 8023 Zürich.