

Konzentration der Tramhaltestellen am HB Zürich

Mögliche Lösungen für eine Vereinfachung der heutigen Situation

1 Ist-Situation

Die heutige Situation am Hauptbahnhof Zürich präsentiert sich für Fussgänger und öV-Benutzer sehr unübersichtlich. Die neun Tramlinien 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13, 14 und 17 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) erschliessen über vier Tramhaltestellen (Sihlquai/HB, Bahnhofquai/HB, Bahnhofstrasse/HB und Bahnhofplatz/HB) den Hauptbahnhof. Diese Situation ist historisch gewachsen und bildet demzufolge keinen geplanten und projektierten Idealzustand dar. Verschiedene negative Auswirkungen, insbesondere die vielen Halte auf kurzer Distanz, welche die Fahrzeit verlängern, und die vor allem für ortsunkundige unübersichtliche Situation, veranlassen eine Überprüfung des Ist-Zustandes. Dabei konsumieren die vielen Tramhaltestellen grosse Flächen an einer städtebaulichen sehr wertvollen Lage.

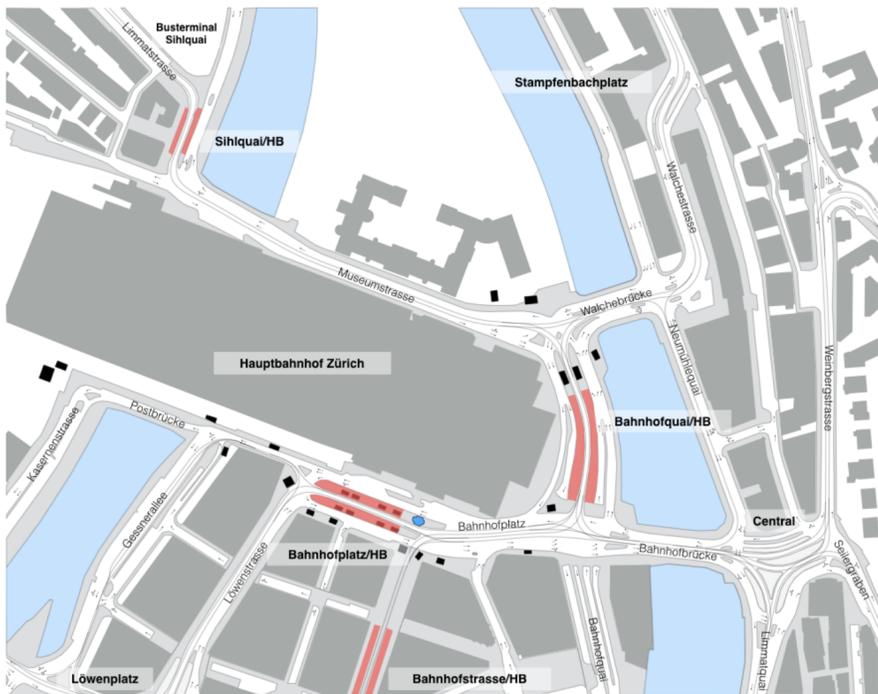


Abb. 1 Ist-Situation

2 Vorgehen

Die vorliegende Arbeit analysiert die heutige Situation im Detail und definiert Stärken und Schwächen. Aufgrund dessen werden fünf Varianten entwickelt, wobei der Fokus auf die Umgestaltung des Bahnhofquais gelegt wird. Dies aus dem Grund, dass alle Tramlinien welche an der Haltestelle Bahnhofquai/HB halten zusätzlich noch an mindestens einer Erschliessungshaltestelle des HB Zürich halten. Die Varianten werden in einem weiteren Schritt untereinander und mit der Ist-Situation verglichen und rangiert. Der Vergleich wird anhand den sieben in der unterstehenden Tabelle erklärten Kriterien durchgeführt.

Bewertungskriterium	Beschreibung
Kosten	Baukosten für den Abbruch und Neubau der Gleisstrecken inklusive Umbau der notwendigen Flächen.
Umsteigebeziehungen Tramlinien	Alle mögliche und sinnvolle Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Tramlinien.
Erschliessung Hauptbahnhof	Summe aller kürzesten Erschliessungsdistanz pro Tramlinie und Gleisgruppe (Gleis 3-18, 31-34 und 41-44).
Fahrzeit	Fahrzeit aller Tramlinien zwischen den Haltestellen Museum für Gestaltung, Stampfenbachplatz, Central, Rennweg und Löwenplatz. Dabei wird eine konstante Geschwindigkeit von 4.5 m/s und eine konstante Haltezeit von 40 s verwendet.
Restriktionen MIV	Anzahl Gleisübergänge der Fahrstreifen pro Tramlinie und Richtung und Anzahl und Länge der gestrichene MIV-Spuren.
Restriktionen Veloverkehr	Anzahl Gleisübergänge pro Velospur pro Tramlinie und Richtung.
Städtebaulicher Aspekt	Gewonnene oder verlorene Platzfläche im Projektperimeter.

Abb. 2 Zielsystem

3 Bestvariante

Die Bestvariante sieht anstelle von vier nur noch zwei Haltestellen für die Erschliessung des HB Zürich vor. Neben der bereits existierende Haltestelle Sihlquai/HB, welche die Passage Sihlquai im Nord-Westen des Hauptbahnhofes erschliesst wird die Haltestelle Bahnhofplatz/HB im Süd-Osten des HB Zürich um- und zu einer Grosshaltestelle ausgebaut. Durch diese Umstellungen wird zum einen weniger Platz gebraucht und zum anderen viel Fahrzeit gespart. Dabei wird zusätzlich die umgebaute Haltestelle neu von acht der neun Tramlinien bedient, welche den Hauptbahnhof Zürich erschliessen. Die neue Haltestelle wird im Vergleich zur alten Lage in Richtung Hauptbahnhof verschoben, so dass Fussgänger ohne Überquerung von Fahrstreifen hindernisfrei und ebenerdig vom Hauptbahnhof zur Haltestelle gelangen. Jedoch wird zu Gunsten eines Fahrstreifens die einte Haltekante in die Bahnhofstrasse verschoben.

Alle diese Umverlagerungen bedingen jedoch etliche kleinere bis grössere Anpassungen an der Umgebung. Zum Beispiel wird die Unterführung an der Kreuzung Bahnhofquai/Bahnhofplatz für den Durchgangsverkehr aufgelöst. Als zweite grosse Modifikation wird die Linienführung der Tramlinie 4 so geändert, dass der motorisierte Individualverkehr weniger behindert wird. Ausserdem kann erreicht werden, dass am Bahnhofquai einen repräsentativen Platz von der Grösse eines Drittels des Sechseläuteplatzes erstellt werden kann. Dieser lässt eine Vielzahl an Benutzungsmöglichkeiten zu.

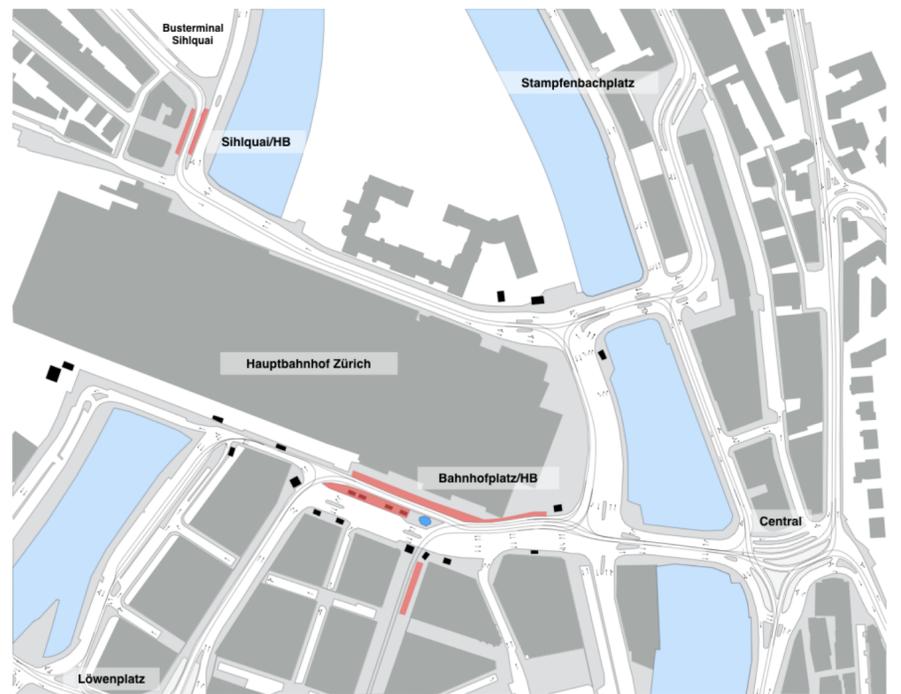


Abb. 3 Bestvariante

4 Fazit

Das die heutige Situation für Fussgänger öV-Benutzer und Velofahrer viel Verbesserungspotential hat, ist allen klar. Die hier vorgestellte Bestvariante ist einen Schritt um dieses auszuschöpfen. Dabei werden grosse Verbesserungen im Bereich der Fahrzeit der Tramlinien sowie für die öV-Benutzer erreicht. Der motorisierte Individualverkehr sowie der Veloverkehr müssen hingegen negative Auswirkungen in Kauf nehmen. Genau hier müssten Vertiefungen des Projekts ansetzen. Dabei sollen weiträumige Verlagerungen von MIV-Beziehungen und Velomassnahmen in Betracht gezogen werden.