

PROJEKTVERANTWORTLICH
Verkehrsbetriebe Zürich
8048 Zürich

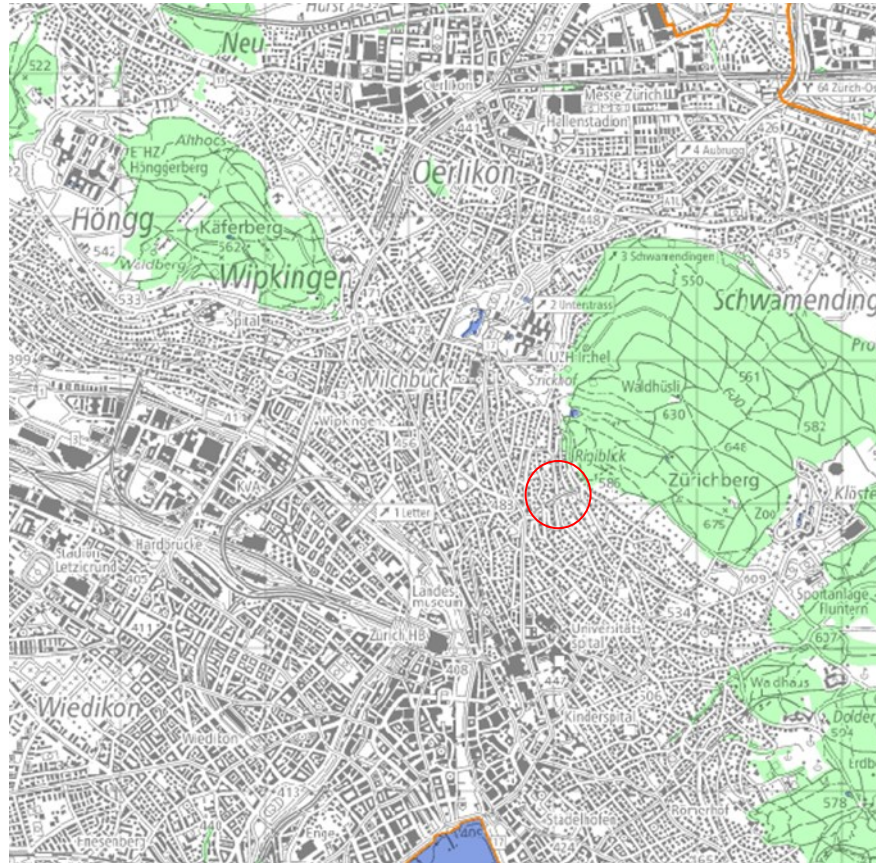
Ort, Datum
Zürich, 15.10.2024

Unterschrift
Michael Fink, Leiter Instandhaltung Tram

PROJEKTLEITUNG
Verkehrsbetriebe Zürich
8048 Zürich

Ort, Datum
Zürich, 15.10.2024

Unterschrift
(Christian Gsell / Projektleiter)



Kanton: Zürich

Gemeinde: Stadt Zürich

Plangenehmigungsprojekt



Infrastruktur
Bauprojektmanagement

Verkehrsbetriebe Zürich
Luggwegstrasse 65
Postfach 8048 Zürich
www.vbz.ch

VBZ HST Hadlaubstrasse

Schrägaufzug

Technischer Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Schrägaufzug Haltestelle Hadlaubstrasse.....	2
2.1	Technischer Beschrieb	2
2.2	Installation.....	4

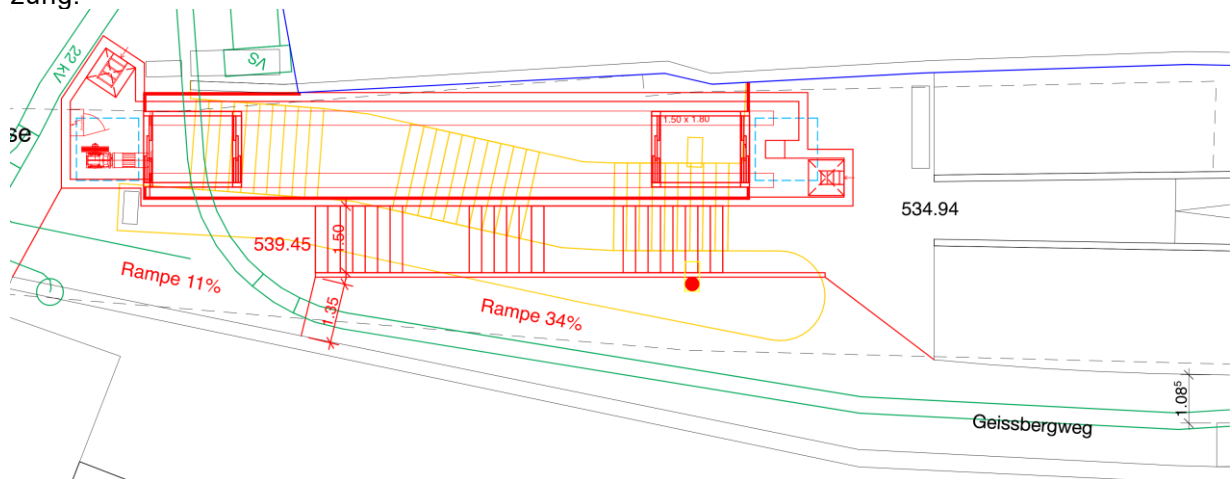
1 Einleitung

Da die beiden Projektbestandteile Fahrzeuersatz Seilbahn Rigiblick und Umbau Hadlaubstrasse zeitmässig versetzt umgesetzt werden sollen, wurde vorgängig mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das Vorgehen dahingehend festgelegt, wonach die Gesuchseingabe sowohl den Fahrzeuersatz als auch den Umbau Hadlaubstrasse umfassen soll, das Gesuch aber in zwei Phasen unterteilt wird. Phase I bezieht sich auf den Fahrzeuersatz inkl. Anpassung der Steuerung und brandschutztechnische Anpassungen Stationen und die Phase II auf den Umbau der Hadlaubstrasse mit dem geplanten Lift. Der nachfolgende technische Bericht zur Haltestelle Hadlaubstrasse ist folglich als Übersichtsbericht zu verstehen und wird für die Phase II noch detaillierter ausgearbeitet.

2 Schrägaufzug Haltestelle Hadlaubstrasse

2.1 Technischer Beschrieb

Für die Lösung Schrägaufzug wird die bestehende Treppenanlage der Station abgebrochen. An ihrem Ort wird ein offener Liftkanal entlang der bestehenden Stützmauer neu erstellt. Die gestraffte Treppe wird entlang des Liftkanals neu gebaut. Der Zugang für die Benutzer erfolgt jeweils stirnseitig in die Liftkabine, so dass der Weg komplett parallel zur Treppe verläuft. Treppe und Liftkanal können nicht zwischen die bestehenden Teilstützen des Brückenpfeilers 1 eingesetzt werden. So wird der Pfeilerkopf neu auf einen angepassten Stützenquerschnitt im Bereich der Treppe und einen Betonrahmen über dem Liftkanal abgestellt. Um den Liftkanal schützt eine Umhüllung vor unbefugtem Zutritt, Vandalismus und Verschmutzung.

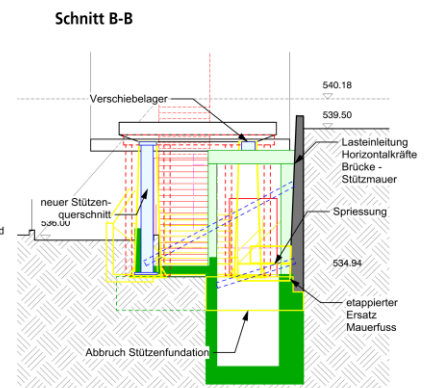
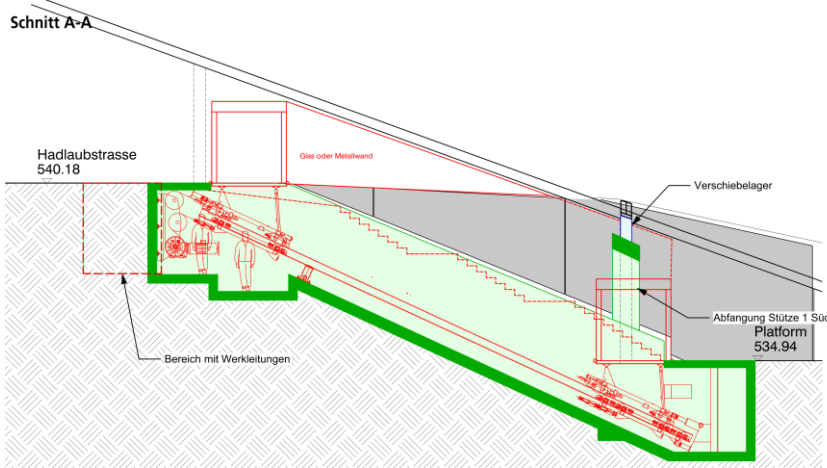
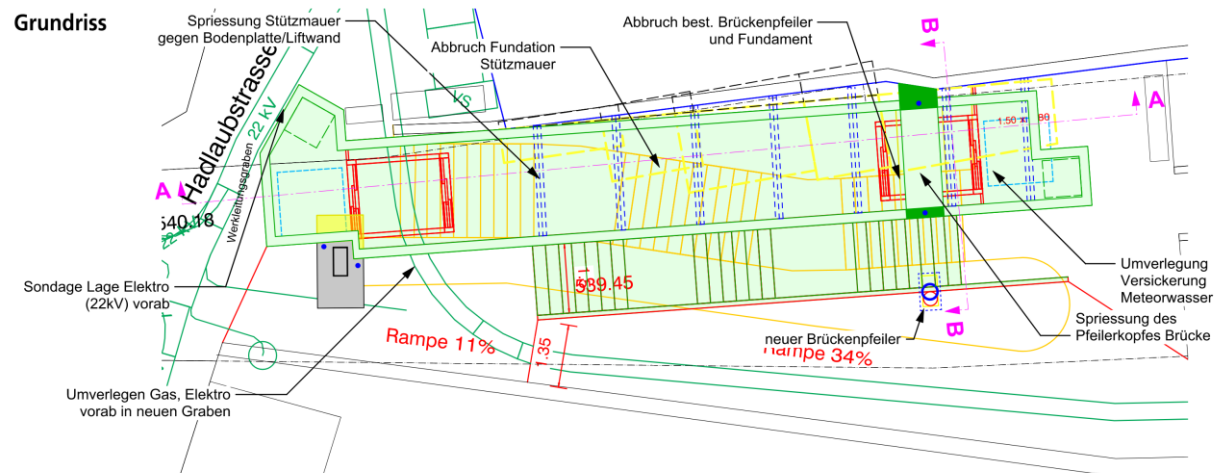


Vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen an der Station sind die vorab zu sondierenden Werkleitungen (hier: Strom, Gas, Telekommunikation) voraussichtlich in einem neuen Graben um den Eingriffssperimeter zu verlegen. Das bestehende Fundament Brückenpfeiler 2 ist durch zwei Mikropfähle so zu ertüchtigen, dass es zum Bau des Liftkanals teilweise abgebrochen werden kann, während der Bahnbetrieb weiterlaufen kann.

Der Kopf von Brückenpfeiler 1 ist auf eine Spriesskonstruktion abzustellen, bevor der Abbruch von Pfeilern und Fundamenten erfolgen kann.

Die Baugrube entlang des Liftschachts kann mit lokal eingesetzter Grabensicherung gesichert werden. Die Treppenanlage wird zuerst gebaut, damit die Stützmauer im Bauzustand gegen sie abgespriesst werden kann. Im Fussbereich wird die Stützmauer etappenweise abgebrochen und als Teil von Liftkanalwand und Bodenplatte neu erstellt. Nach Fertigstellung des Liftkanals wird der Pfeilerkopf 1 auf den neuen Stützenquerschnitt und den Betonrahmen über der Talposition der Liftkabine abgestellt. Um die Horizontalkräfte aus der Brückenkonstruktion aufnehmen zu können, wird der Betonrahmen in der Stützmauer verankert.

Die Rampe des Geissbergwegs wird neu modelliert, dabei wird die Steigung lokal von 30% auf 34% erhöht.



2.2 Installation

Der Baubereich befindet sich ausschliesslich auf öffentlichen Grund. Für die Bauinstallation können der südliche Platz und die blaue Zonen-Parkplätze in der Rigistrasse genutzt werden. Falls mehr Platz benötigt wird, können weitere blaue Zonen-Parkplätze in der unmittelbaren Nähe genutzt werden.

