



BILDER BEAT MARTI

**Wie Pizzastücke** werden die Gleisplatten ausgeschnitten und vom Kran auf einen Lastwagen gehievt.

## Neue Gleise, ohne viel Staub aufzuwirbeln

Beim Gleisschlag auf der Baustelle am Zürichberg kommt eine neue Methode zum Einsatz: Statt Beton zu zertrümmern, werden grosse Stücke ausgefräst.

Von **Daniel Zumoberhaus**

**Zürich.** – Rund drei Jahrzehnte mussten die Gleise beim Toblerplatz die Lasten der Trams tragen – auf der ansteigenden Strecke hinauf zum Zoo. Nun haben sie ausgedient und werden durch elastischere ersetzt, die Erschütterungen auffangen können. Schneidmaschinen mit riesigen Diamantfräseblättern fressen sich seit kurzem längs und quer in die Gleisplatte an der Krähbühlstrasse und zerlegen die Spur in Einzelteile. Die bis zu vier Meter langen ausgefrästen Gleise werden wie Pizzastücke ausgeschnitten, von einem Baukran angehoben und auf den Lastwagen verladen. Acht Tonnen wiegt ein solches Element. Jeden Montag werden so Gleise inklusive Unterlage auf einer Strecke von bis zu 200 Metern demontiert.

### Weniger Lärm und Dreck

«Aus Rücksicht auf die Anwohner kommt dieses Verfahren zum Einsatz, das Lärm und Staub auf ein Minimum beschränkt», sagte Projektleiter Röne Rüegg vom Tiefbauamt der Stadt Zürich gestern auf der Baustelle.

Bis anhin mussten Arbeiter mit schweren Presslufthämmern die Unterlage aufreissen und die Gleise freilegen. «Ganz ohne Lärm und Staub geht es auch mit der neuen Methode nicht, aber die Emissionen werden deutlich reduziert.» Zudem gibt es deutlich weniger Erschütterungen im Umfeld der Baustelle: «Wir haben bis anhin noch keine Klagen von geschlossenen Türrahmen oder heruntergefallenen Bildern erhalten», sagt Bauleiter Harry Weber. Solche Reklamationen seien bei Gleiserneuerungen nach der alten Methode fast täglich der Fall gewesen.

### Hohe logistische Anforderungen

Am Wochenende muss die 1,2 Kilometer lange Strecke aus Rücksicht auf den Zoo und dessen Besucher für den Tramverkehr befahrbar sein. Deshalb müssen die Arbeitsabläufe exakt eingehalten werden, damit die während der Woche verlegten

Gleise jeden Samstag pünktlich ab 5 Uhr wieder befahrbar sind. Dies stellt hohe Anforderungen an Timing und Logistik. Zusätzlich zum ohnehin engen Fahrplan habe das zu Beginn der Arbeiten zu Schwierigkeiten geführt, sagt Weber, inzwischen klappe aber das Zusammenspiel.

Nachdem am Montag der Laster jeweils die Gleisplatten zur fachgerechten Entsorgung abtransportiert, gräbt der Bagger einen Aushub von rund 20 Zentimetern. Dort wird Kies eingefüllt. Jeweils am Mittwoch verlegen die Arbeiter die neuen Gleisstücke von 18 Meter Länge und richten sie. Am Donnerstag wird der Unterbeton gegossen, und am Wochenende kommen die Gleise erstmals zum Einsatz. Am Montag darauf werden sie definitiv verschweisst, nochmals gerichtet und befestigt. Anschliessend untergiessen die Bauarbeiter die Schienen mit Asphalt und betonieren zum Schluss bis wenige Zentimeter unterhalb des Niveaus der Strasse.

In Zukunft sollen auf allen Baustellen in der Stadt Gleise nach der neuen Methode ersetzt werden – so auch in zwei Jahren im Seefeld.

Wegen der Arbeiten an der längsten Gleisbaustelle fahren von Montag bis Freitag Ersatzbusse an Stelle der Trams. Quasi als Entschädigung für diese Unannehmlichkeit werden die Zoo-besucher direkt vor den Eingang chauffiert. Am Wochenende und an Feiertagen verkehren die Trams der Linien 5 und 6 fahrplanmässig. Ende September soll der Gleisschlag beendet sein. Dann kann man auf komplett neuen Gleisen zum Zoo reisen.



**Riesige** Diamantfräseblätter kommen zum Einsatz.