

ÖV Tangente Zürich West

Tommaso Ackermann, Sara Tatti, Michel Varonier, Micaela Venzi

Übersicht

Ausgangslage

Die Aussenquartiere der Stadt Zürich - unter anderem Altstetten, Oerlikon und Affoltern, - haben in den letzten Jahrzehnten einen starken Zuwachs erfahren. Eine Ursache dieser Entwicklung ist auf die gute Erschliessung des öffentlichen Verkehrsnetzes zurückzuführen, insbesondere der S-Bahn, welche starke Impulse erzeugt.

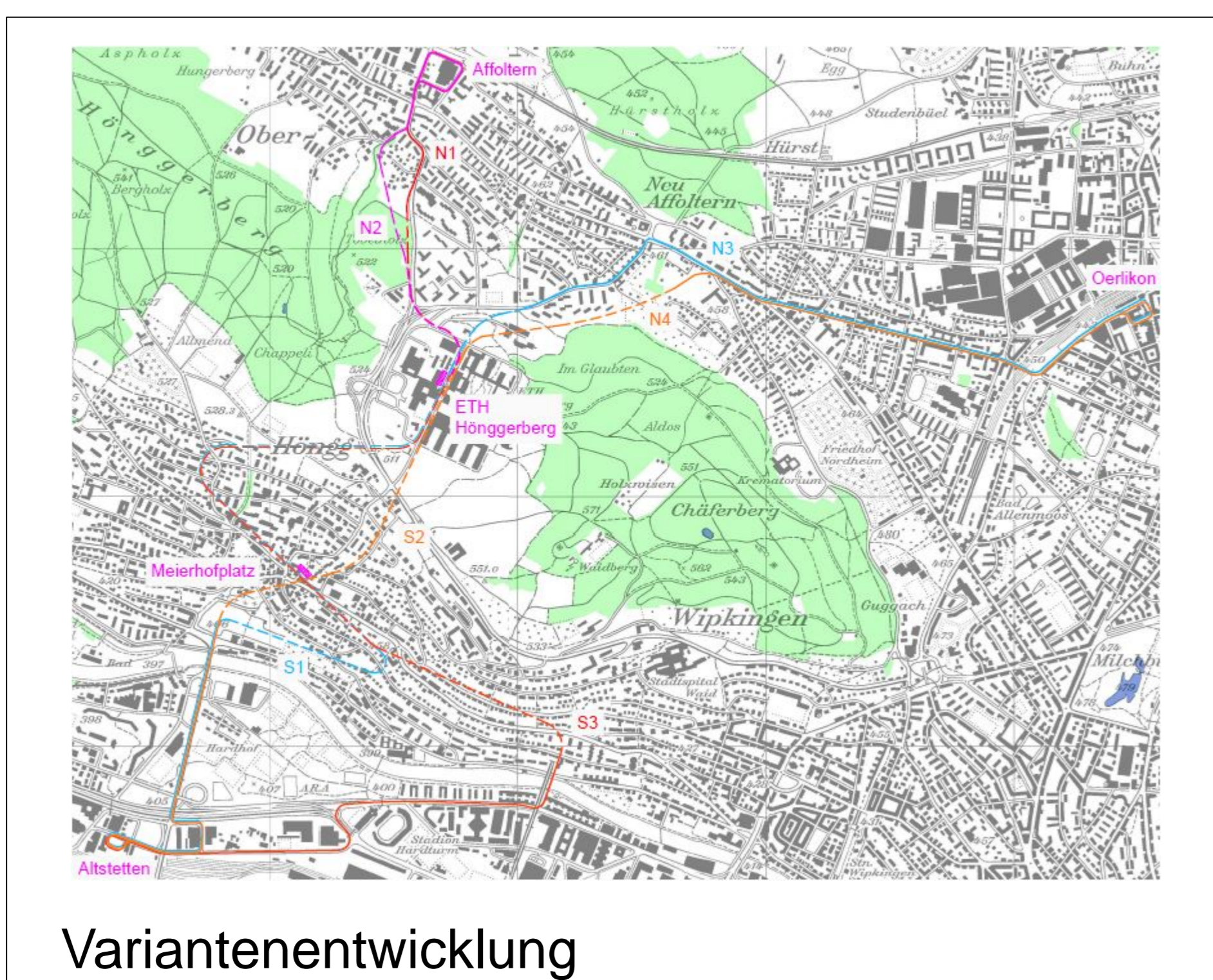
Darüber hinaus kommt der laufende Ausbau des ETH-Standortes Höggerberg hinzu, welcher die Anzahl der Wege von und nach Höggerberg erhöhen wird.

Ziele

Ziel dieser Bachelorarbeit ist die Untersuchung einer durchführbaren Erschliessung zwischen Altstetten und dem Raum Affoltern/Oerlikon, wobei eine mögliche Verknüpfung zu der ETH Höggerberg berücksichtigt wird.

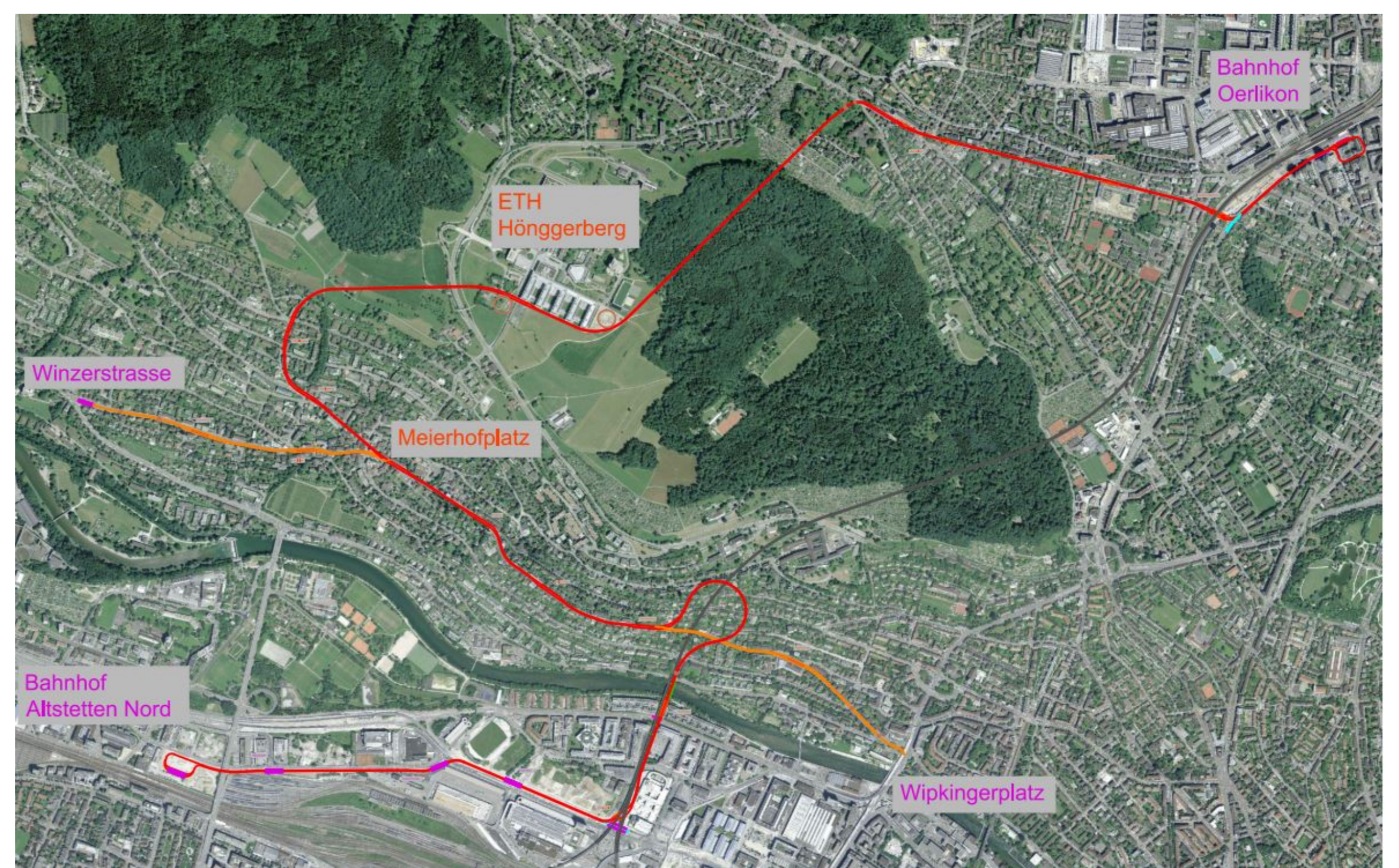
Variantenentwicklung

Zu Beginn der Arbeit wurde die Trassierung in einen nördlichen und in einen südlichen Bereich geteilt. Die Linienführungen wurden, um den technischen Bedingungen zu entsprechen, sowohl für das Tram als auch für den Trolleybus entworfen. Aus der Kombination von Nord und Süd Varianten werden 10 Grobtrassierungen entstehen. Mittels einer Nutzwertanalyse wurde die Bestvariante eruiert: S2 und N3 (siehe Bild unten)



Bestvariante

Wir haben uns aber, dem Wunsch des Bauherrn folgend, für eine andere Variante als Bestvariante entschieden: die mehr oder wenig die S3 und N4 Variante folgt (mit dem Tram). Die Bestvariante ist unten auf dem Bild ersichtlich.



Übersicht der Tramtangente (rot) und der Linie 13 (Orange)

Südlich der Limmat und nördlich von Neuaffoltern verläuft die Trassierung überirdisch. Die Tramtangente ist weiter unterirdisch mit der Linie 13 angeschlossen und wird kapillar mit vielen Haltestellen an der Erdoberfläche erschlossen. Unter anderem die zwei Wichtigsten: Meierhofplatz und ETH-Höggerberg.

Kosten

Die sämtliche Kosten, einschliesslich das Eingraben der Linie 13, werden auf 533 Mio CHF geschätzt.

Fazit

Diese Tramtangente würde die heutige Kapazitätslücke der Buslinie 80 auslösen und der Knoten von Meierhofplatz entlasten. Ausserdem ist die Strecke so geplant, dass diese fast ausschliesslich auf eigenem Trasse verläuft. Unsere Trassierung stellt also keine bedeutende Störung für den individuellen Verkehr dar. Für alle diese Gründe sehen wir eine Vertiefung unserer Tramtangente als notwendig.