

ÖV-Tangente Zürich West

Projektierung einer ÖV-Achse zwischen Altstetten und dem Raum Affoltern/Oerlikon

Dominik Angehrn, Fabian Angehrn, Renato Hemund

Ausgangslage

Die Stadt Zürich wächst vor allem in den Aussenquartieren in einem rasanten Tempo. Insbesondere die Räume Altstetten, Affoltern und Oerlikon sind Schwerpunkte dieser Entwicklung und generieren somit auch grosse Pendlerströme. Problematisch ist auch die Situation des ETH-Standortes Höggerberg, wo der Ausbau der ÖV-Verbindungen mit dem Wachstum nicht mehr Schritt halten kann. Einen mittel- bis längerfristigen Lösungsansatz stellt die Nordwesttangente dar.

Die Bestvariante

Aus einem vorangegangenen Variantenstudium mit anschliessender Nutzwertanalyse ging eine Bestvariante hervor, die im Rahmen dieser Arbeit trassiert wurde. Die Personenverkehrsanlagen der Haltestellen waren neu zu dimensionieren.

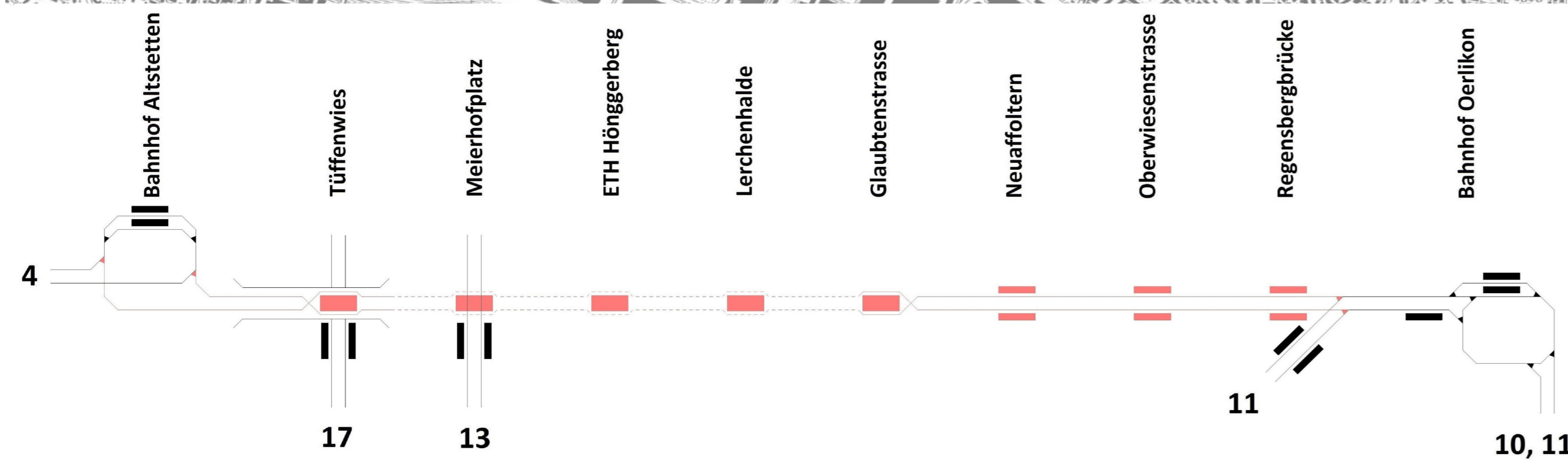
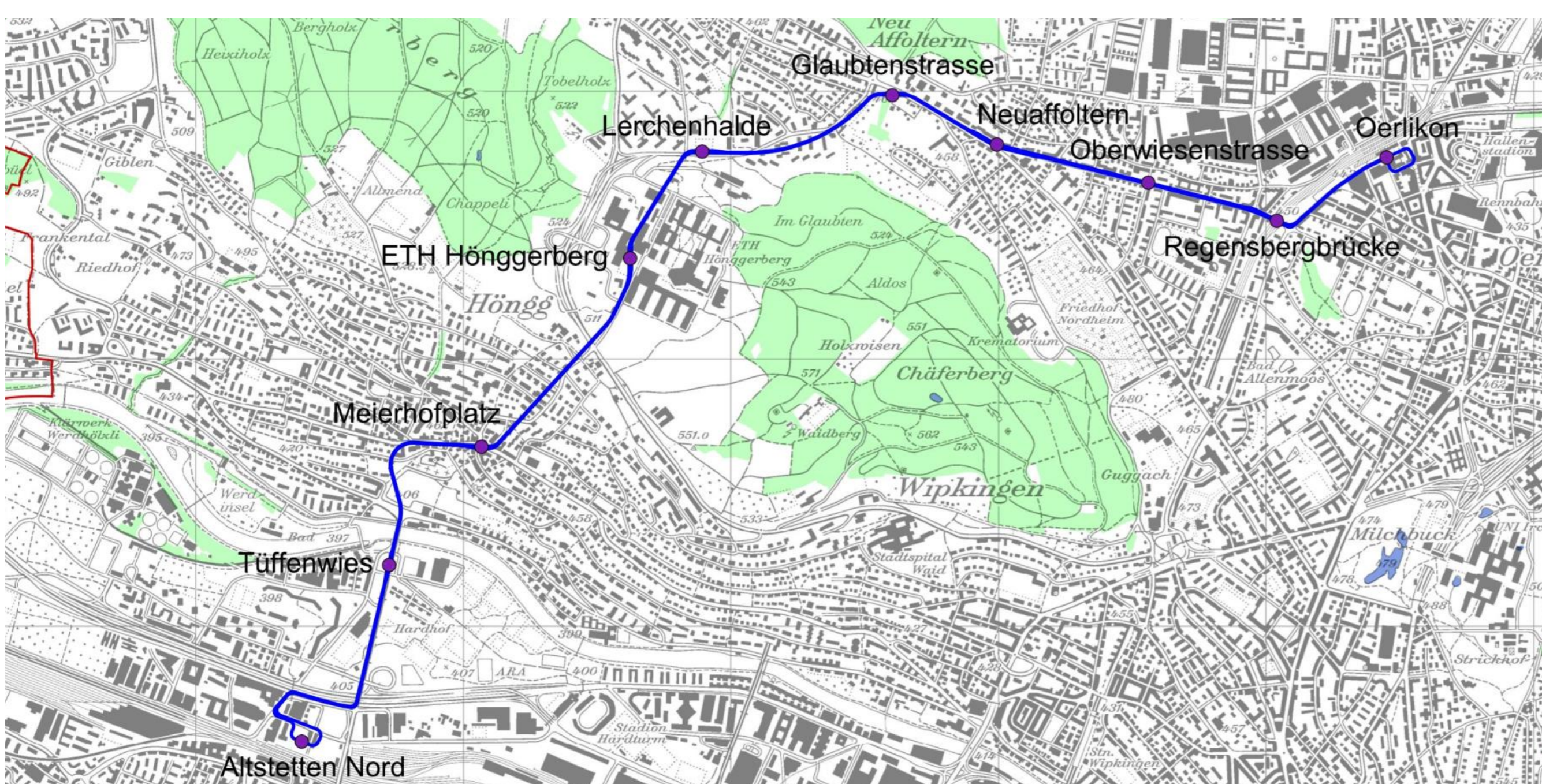


Bild 1: Streckenverlauf und -topologie

Die neue Tramtangente führt vom Bahnhof Oerlikon Süd über die Regensberg- und die Wehntaler- bis zur Glaubtenstrasse, wo sich das nördliche Tunnelportal befindet. Die Haltestellen Lerchenhalde, ETH Hönggerberg und Meierhofplatz werden, in Tiefen von bis zu 30 m, unterirdisch erschlossen. Nach der Tunnelausfahrt bei der Winzerhalde führt die Linie über die Europabrücke bis zur Endhaltestelle der heutigen Tramlinie 4 beim Bahnhof Altstetten Nord.

Streckenkennwerte

Länge	Oerlikon - Altstetten	6.1 km	Davon je 2.7 km im Tunnel
	Altstetten - Oerlikon	6.5 km	
Trassenbetriebsform	Eigentrasse	7.3 km	
	Mischverkehr	5.3 km	
Fahrzeit	Oerlikon - Altstetten	16.7 min	
	Altstetten - Oerlikon	15.7 min	
Anzahl Haltestellen		10	Davon 3 unterirdisch
Kosten		320 Mio. CHF	

Konzept Europabrücke

Rund 24'000 Fahrzeuge befahren die Europabrücke täglich. Es ist somit ausgeschlossen, die Brücke im Mischbetrieb zu befahren. Die optimale Lösung stellt ein baulich getrenntes Eigentrasse in Mittellage dar, um die Kapazität für den MIV zu erhalten. Dafür werden die Fahrspuren auf Kosten des Trottoirs nach aussen verschoben. Ersatz bietet seitlich eine neue Fussgängerbrücke.

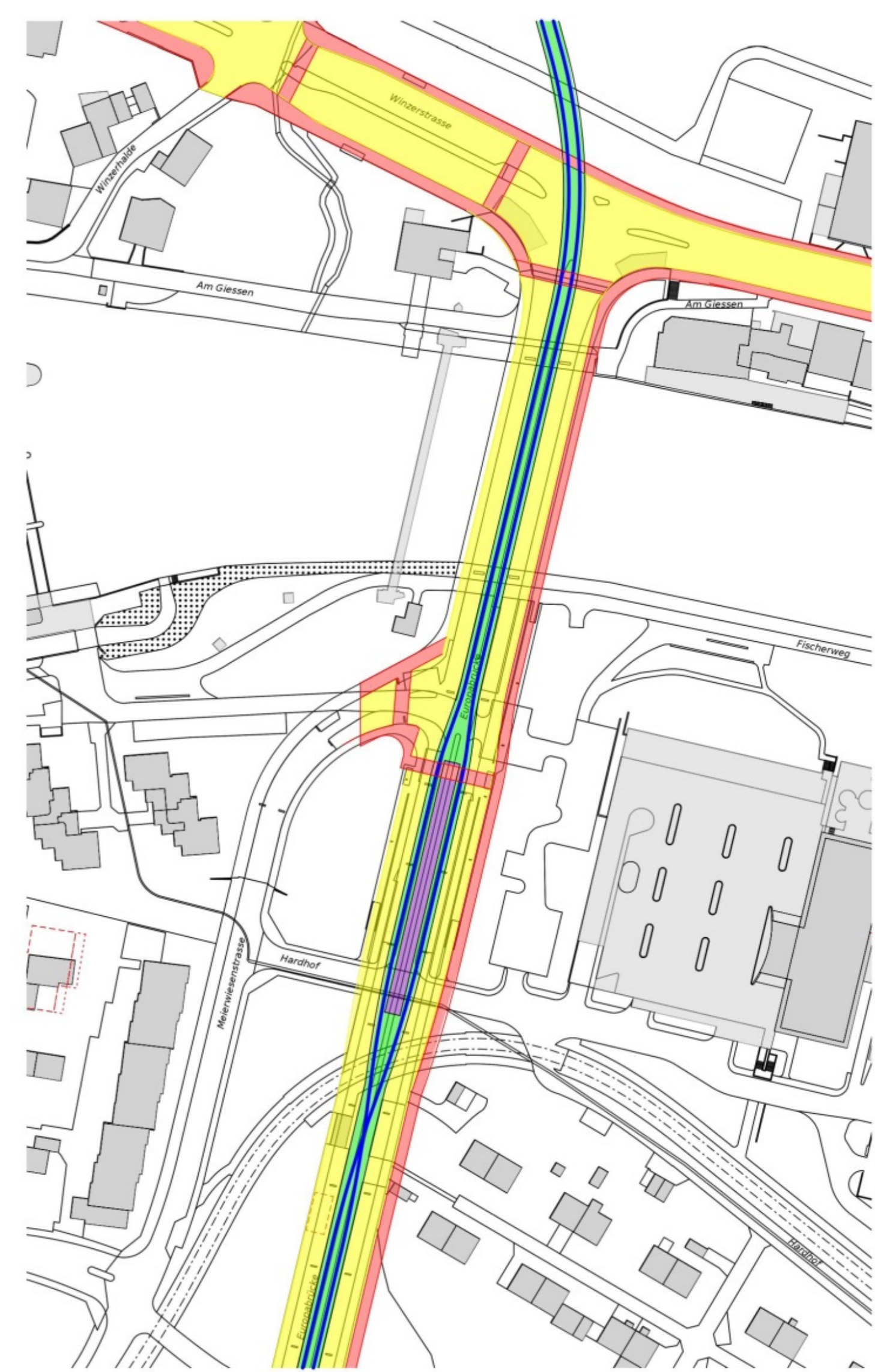


Bild 2: Konzept Europabrücke

Fazit

Die projektierte ÖV-Tangente West wird als eine realistische und zukunftsorientierte Lösung erachtet: Der Tunnel wird kurz gehalten, was die Kosten in einem angemessenen Rahmen hält. Die geschätzte Fahrzeit weist gegenüber der bestehenden 80er-Buslinie eine Verkürzung von rund 9 Minuten auf.