

Langfristiger Bahnausbau im Korridor Glattal - Vierspuriger Ausbau Zürich - Wetzikon für die S-Bahn 2G



Langfristier Bahnausbau im Korridor Glattal

Ausgangslage

Um einer weiteren Nachfragesteigerung auf dem Netz der Zürcher S-Bahn gerecht zu werden, planen die SBB gemeinsam mit dem ZVV die S-Bahn 2. Generation (2G). Mit ihrer Realisierung soll die Transportleistung auf dem Netz verdoppelt werden. Um das geplante Angebot umsetzen zu können, werden verschiedene Infrastrukturausbauten notwendig. Eine davon ist der vierspurige Ausbau zwischen Uster und Dübendorf. In dieser Masterarbeit wird eine Streckenführung für die zwei neuen Gleise dieser Strecke erarbeitet.

Vorgehen

In einem ersten Schritt wird ein geeigneter Korridor für die neue Strecke gesucht. Dabei werden verschiedene Korridorvarianten evaluiert. Dies wird mit Hilfe einer Nutzwertanalyse und einer gezielten Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen der jeweiligen Korridore durchgeführt. Unter anderem wird dabei auch eine Direktverbindung aus dem Zürcher Oberland an den Flughafen Zürich überprüft. Nachfrageschätzungen aufgrund von Bevölkerungsprognosen und Elastizitäten zeigen jedoch, dass es sinnvoller ist, die Kapazität nach Zürich zu erhöhen, da die Nachfrage dieser Relation ungleich grösser ist, als diejenige an den Flughafen.

Für den geeignetsten Korridor wird in einem zweiten Schritt eine Streckenführung erarbeitet. Diese ist in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt.

Resultat

Mit der ermittelten Streckenführung erhalten Volketswil und Wangen einen S-Bahn Anschluss. Im Einzugsgebiet des neuen Bahnhofs Volketswil leben 7'500 Personen. Er befindet sich somit in einer dichtbesiedelten Umgebung. Ausserdem hat die Umgebung des Bahnhofs das Potential, sich zum Zentrum zu entwickeln, da sich dort bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein Busknoten und ein Einkaufszentrum befinden.

Der Bahnhof Wangen befindet sich direkt neben dem Flugplatz Dübendorf. Auf dessen Gebiet dürfte in den nächsten Jahren eine dynamische Entwicklung stattfinden. In Kombination mit der Glattalbahn, die mit dem neuen Bahnhof verknüpft wird, kann dieses Gebiet somit optimal erschlossen werden.

Fazit

Durch die neue Strecke kann nicht nur die Kapazität im Korridor Glattal gesteigert werden, sondern es wird durch die Erschliessung von Volketswil und Wangen ein zusätzlicher Mehrwert für die Region geschaffen.



Abbildung 2: Strecke zwischen Uster und Volketswil

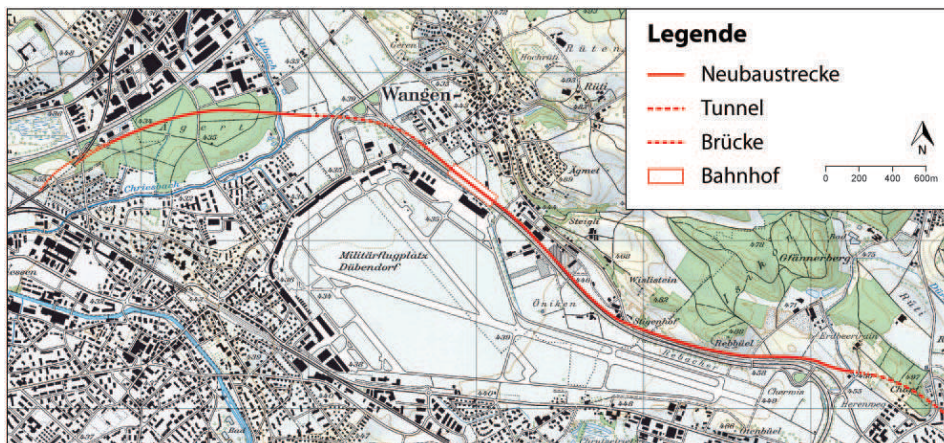


Abbildung 2: Streckenführung Volketswil und dem Föhrlibucktunnel

Beitrag IVT

Betreuung, Unterlagen, Literatur

Angewendete Methoden/Verfahren
Korridorstudie, Nachfrageschätzung mit Elastizitäten, Nutzwertanalyse

Kontakt

Conrad Naef
Breitenmattstr. 67
8635 Dürnten

cnaef@student.ethz.ch
+41 55 240 13 20

Betreuung

Martin Sojka
Institut für Transportsysteme (IVT), ETH
Zürich

martin.sojka@ivt.baug.ethz.ch
+41 44 633 21 63