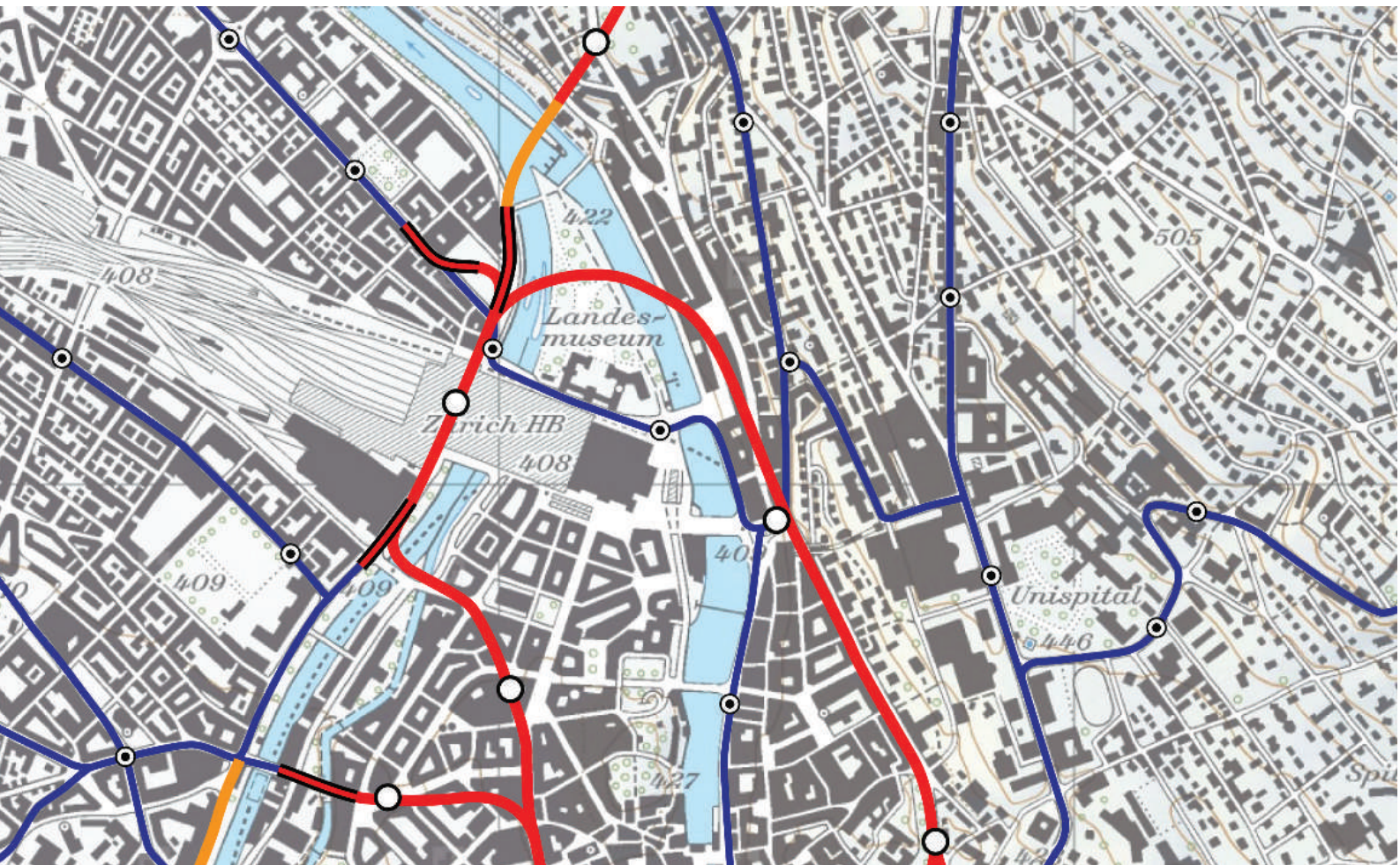


## Metro/tram Zürich Alternative Streckenführung in der Innenstadt und Gestaltungspotentiale des Stadtraums





# Metro/tram Zürich

## Alternative Streckenführung in der Innenstadt und Gestaltungspotentiale des Stadtraums

### Ausgangslage

Das Tram von Zürich stösst heute an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Zudem wird für die Stadt Zürich ein weiteres Bevölkerungswachstum erwartet, weshalb die Weiterentwicklung des Trams zu einer Stadtbahn geprüft werden soll. Neben der Leistungssteigerung wird auch eine attraktive Neugestaltung des öffentlichen Raums angestrebt. Deshalb werden in der Innenstadt verschiedene Varianten für die Streckenführung geprüft.

### Stadtbahnsysteme im Vergleich

Die Analyse verschiedener bestehender Stadtbahnsysteme zeigt, dass die Flächen, welche durch die unterirdische Führung der Stadtbahnen freigeworden sind, unterschiedlich genutzt werden: Während einige Städte diesen Raum heute für den motorisierten Individualverkehr nutzen, verwenden andere solche Flächen für die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt.

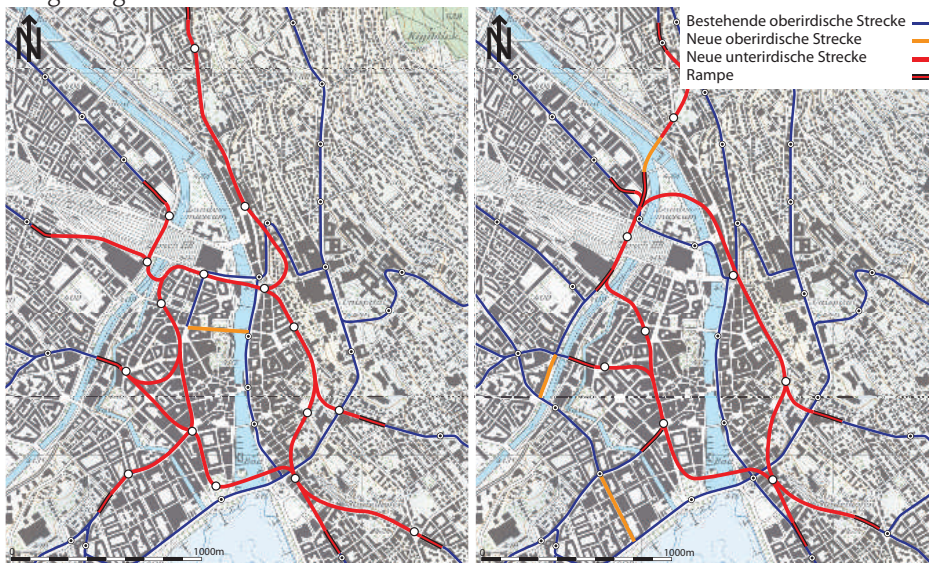


Abbildung 1: Streckenführungen der Variante IVT (links) und der Variante 2b (rechts)

### Entwicklung alternativer Streckenführungen

Die vorhandenen Infrastrukturen und die topographische Situation schränken den Handlungsspielraum für alternative Streckenführungen stark ein. Aus diesem Grund wird bei allen vier neu entworfenen Varianten der Hauptbahnhof westlich der Sihl angeschlossen.

Abb. 1 zeigt die ursprünglich vorgeschlagene Streckenführung des IVTs, sowie die Variante 2b, welche zur weiteren Prüfung vorgeschlagen wird.

### Oberirdische Auswirkungen

Die Auswirkungen an der Oberfläche und auch die Neugestaltungspotentiale der geprüften Varianten unterscheiden sich wesentlich. Das Ausmass und die Lage der freigegebenen Flächen, sowie die neu zu erstellenden oberirdischen Strecken führen zu anderen Rahmenbedingungen für die Neugestaltung.

### Bewertung

Die Bewertung der Varianten erfolgt mittels der in Abb. 2 dargestellten sieben Kriterien. Die Variante 2b schneidet dabei geringfügig besser ab, als die bisher vorgeschlagene Streckenführung des IVTs.

Je nach Gewichtung der Anforderungen resultiert eine andere Bestvariante, was darauf schliessen lässt, dass die Präferenzen des Entscheidungsträgers für die Variantenwahl ausschlaggebend sind.

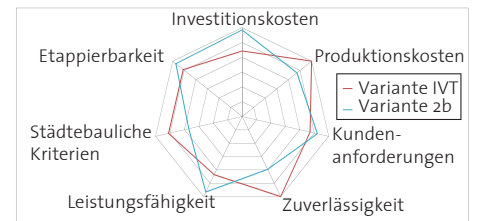


Abbildung 2: Bewertung von Variante IVT und Variante 2b

IVT Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme

Masterarbeit FS 2014  
Studiengang Raumentwicklung und  
Infrastruktursysteme MSc

Verfasser  
Christian Omlin  
Tonhallestrasse 36  
9500 Wil/SG

Leitung  
Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Betreuung  
Tobias Fumasoli