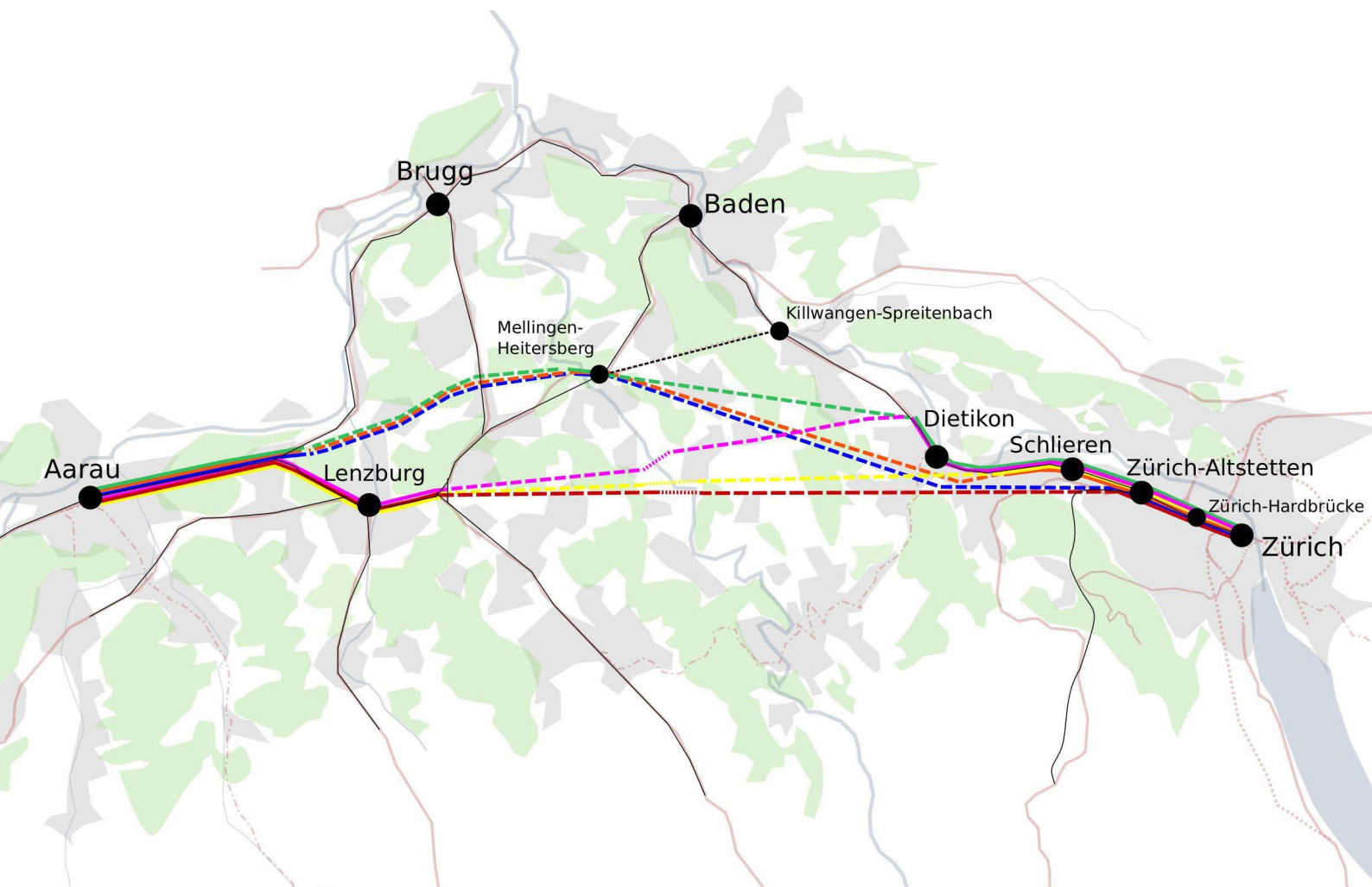


Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur im Limmattal

Variantenuntersuchung für eine zusätzliche Doppelspur Zürich - Mittelland



Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur im Limmattal

Ausgangslage

Das Limmattal ist eine der dicht-besiedeltsten Regionen der Schweiz und gleichzeitig eine wichtige Verkehrsachse, welche die Region Zürich mit dem Mittelland verbindet. Zudem hat das Limmattal eine wichtige Erholungsfunktion für die dort ansässige Bevölkerung. Im Kontext dieser sich überlagernden Raumansprüche und des zu erwarteten Bevölkerungswachstums soll aufgrund von Kapazitätsengpässen die Bahninfrastruktur um eine Doppelspur erweitert werden. Für diese neue Doppelspur wurden unter Berücksichtigung von raumplanerischen und verkehrlichen Anforderungen mögliche Linienführungen ausgearbeitet und bewertet. Zusätzlich wurde die Möglichkeit eines Fernverkehrshalts im Limmattal geprüft.

Linienführungsvarianten

Anschliessend an eine Korridorstudie wurden 12 Varianten der Linienführung erarbeitet. Die Varianten unterscheiden sich in erster Linie bezüglich der Standorte ihrer Tunnelportale. Im Limmattal wurden die Portalstandorte Dietikon, Schlieren und Zürich Altstetten untersucht. Als Westportalstandorte standen Mellingen-Heitersberg oder Lenzburg Gexi zur Auswahl. Die Bewertung auf Grundlage interdisziplinärer Kriterien hat gezeigt, dass die Linienführung von Altstetten via Mellingen-Heitersberg nach Aarau die höchsten Kosten, aber auch die meisten Vorteile bringt. Im Vergleich zu einer Linienführung im Sinne eines "Heitersberg II" kann pro Intercity-Zug eine Reduktion der Reisezeit um 5 Minuten erzielt werden.

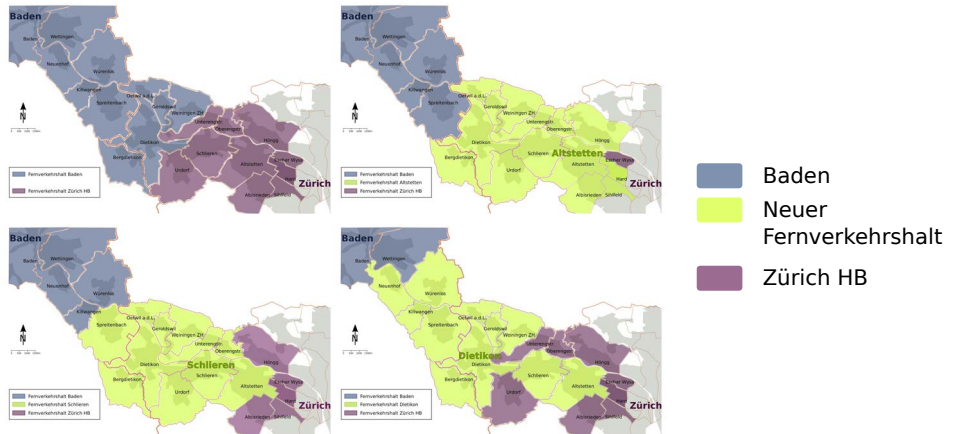


Abbildung 1: Wahl des Fernverkehrsbahnhofs auf Grundlage der Reisezeit

Fernverkehrshalt

Im Hinblick auf die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen der Gemeinden ist ein Halt nur in Dietikon, Schlieren oder Altstetten zu rechtfertigen. Diese Standorte wurden bezüglich Verkehrsnachfrage, verkehrsplanerischen Spielräumen, Erreichbarkeit (vgl. Abb. 1), Entwicklungsmöglichkeiten und dem Übereinstimmen mit der gewünschten räumlichen Entwicklung untersucht. Es hat sich gezeigt, dass ein Fernverkehrshalt in Altstetten den grössten Nutzen für die Bevölkerung bringt. Ein Halt in Dietikon würde jedoch der gewünschten räumlichen Entwicklung besser entsprechen. Ein Fernverkehrshalt in Schlieren hingegen ist nicht zu empfehlen. Ein solcher würde jeweils ein Kompromiss darstellen, wodurch die gewünschten Effekte nicht ausreichend zum Tragen kämen.

Erkenntnisse

Die Auswertung hat ergeben, dass ein Tunnelportal im Limmattal in Altstetten platziert werden sollte. Dementsprechend wird auch empfohlen, den Fernverkehrshalt in Altstetten zu realisieren. Ein zusätzli-

cher Halt eines Interregio-Zuges in Dietikon ist in Erwägung zu ziehen. Bezüglich des Westportals konnte keine abschliessende Aussage formuliert werden. Diese Fragestellung muss in einem grösseren Kontext zu beantwortet werden.

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme ETH Zürich

Lehrstuhl für öffentliche Transportsysteme
Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Masterarbeit FS 2014

Verfasst von:

Irene Reiser
Überlandstrasse 210
8600 Dübendorf

ireiser@student.ethz.ch

Betreuung

Dr.-Ing. Dirk Bruckmann, Institut für
Verkehrsplanung und Transportsysteme
ETH Zürich, Schweiz

dirk.bruckmann@ivt.baug.ethz.ch
www.ivt.ethz.ch

Telefon: +41 44 633 20 70