

Nahverkehrsbahnhof Stadelhofen

Integration des Metrotrams in den Bahnhof Stadelhofen

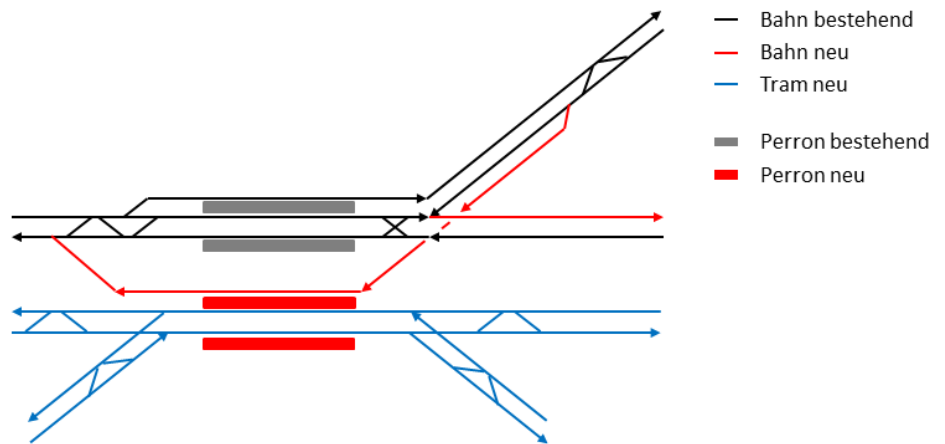


Nahverkehrsbahnhof Stadelhofen – Integration des Metrotrams in den Bahnhof Stadelhofen

Ziel

Der Bahnhof Stadelhofen ist ein sehr wichtiger Bahnhof im Zürcher S-Bahn-System. Die Kapazitätsgrenze ist heute nahezu erreicht, gleichzeitig sind weitere Ergänzungen im S-Bahn-System geplant. Um das zusätzliche Angebot effizient abwickeln zu können, ist ein viertes Bahngleis notwendig. Das innerstädtische Nahverkehrssystem ist ebenfalls nahe an der Kapazitätsgrenze. Einen dichteren Fahrplan zu fahren ist im Speziellen im Stadtzentrum nicht möglich. An den grossen Knoten wie Hauptbahnhof, Central oder Bellevue ist die Situation besonders prekär. Die eng getakteten Tramlinien kreuzen mit Fussgängerströmen und Strassen, was nicht selten zu Konflikten und gefährlichen Situationen führt.

Im Rahmen der Vision des Metro/trams Zürich wird zur Entschärfung der jetzigen Situation und zur Erhöhung der Kapazität eine Tieferlegung einiger Tramlinien vorgeschlagen. So ist zwischen dem Bahnhof Stadelhofen und dem Bellevue ein unterirdischer Trambahnhof vorgesehen.



Variantenstudium

In dieser Bachelorarbeit werden mögliche Lagen für das vierte Bahngleis mit der Idee des Metro/trams kombiniert, um dadurch eine möglichst ganzheitliche Lösung für die bestehenden Konflikte im Bereich Bahnhof Stadelhofen – Bellevue zu finden. Dies erfolgt unter Berücksichtigung von Randbedingungen aus bereits vorliegenden Studien für S-Bahn und Metro/tram.

Die Varianten werden so umfassend und ganzheitlich wie möglich ausgewertet. Dabei lässt sich keine eindeutige Bestvariante feststellen. Aufgrund der Zielsetzung der Arbeit, eine bessere Umsteigebeziehung zwischen Bahn und Tram zu schaffen, wird die Variante «kombinierter S-Bahn-/Tram-Tiefenbahnhof» weiter verfolgt und vertieft untersucht.

Kostenschätzung

Aufgrund einer groben Kostenschätzung ist im Bahnhofbereich mit Investitionen von rund CHF 200 Mio. zu rechnen. Allerdings ist diese sehr vereinfacht und kann – je nach Abgrenzung des Projekts – stark abweichen. Die Kosten teilen sich etwa wie folgt auf: 60 % Tiefbauarbeiten, 10 % Bahntechnik, 30 % Planung und Reserve.

Institut für Verkehrsplanung
und Transportsysteme
ETH Zürich

Bachelorarbeit HS 2014

Leitung:
Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Betreuung:
Patrick Braess

Verfasser:
Tobias Oberholzer
obtobias@student.ethz.ch