

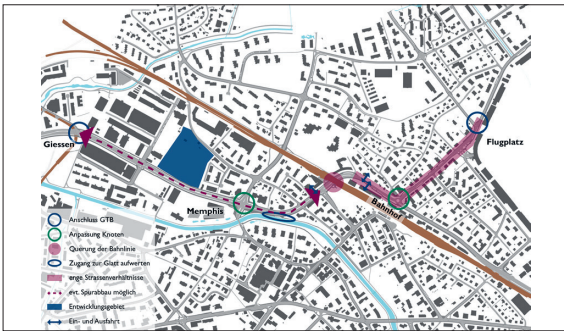


Eliane Niggli

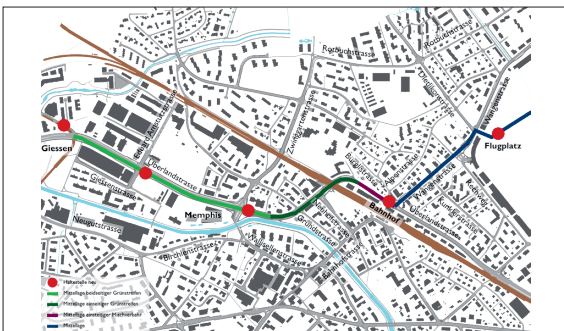
Diplomandin	Eliane Niggli
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Expertin	Dr. Ulrike Huwer, Basler & Hofmann AG, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung

Betriebs- und Gestaltungskonzept Verlängerung Glattalbahn, Dübendorf

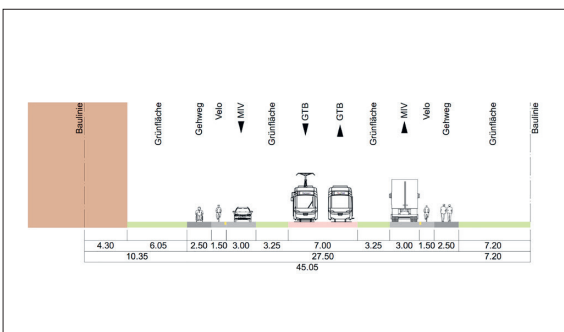
Die Glattalbahn schafft neue Verbindungen



Analysefazit



Linienführung mit Übersicht Trasseelage



Schnitt Überlandstrasse

Ausgangslage: Das Glattal ist in einer starken Entwicklungsphase. Durch die Umnutzung des Flugplatzes zu einem Innovationspark befindet sich auch Dübendorf in einem starken Wandel. Zur Abwicklung des Neuverkehrs dieser Projekte muss der ÖV in Dübendorf weiterentwickelt werden. Dafür bietet die Weiterführung der Glattalbahn vom Knoten Giessen bis zum Innovationspark eine optimale Chance.

Ziel der Arbeit: Ziel dieser Arbeit ist die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Weiterführung der Glattalbahn bis zum Innovationspark. Aufgrund der vorgegebenen Linienführung soll im Konzept die Lage des Trassees bestimmt werden. Bei der Planung müssen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Das Konzept soll als Grundlage für weitere Projektierungen dienen.

Ergebnis: Die Analyse von bestehenden Planungen und die Begehung vor Ort haben gezeigt, dass sich die Strassenabschnitte deutlich voneinander unterscheiden. An der Überlandstrasse gibt es eine Fläche mit grossem Entwicklungspotenzial. Im westlichen Abschnitt ist der Strassenraum sehr breit, beim Bahnhof und in der Wangenstrasse hingegen eher eng. Wichtige Planungseckpunkte sind die Querung der Bahnlinie, der Anschluss an das bestehende Trassee am Knoten Giessen, die Einfahrt in den Innovationspark und der Bereich beim Bahnhof. Der Bereich um den Bahnhof wurde als zentraler Punkt für die Planung gesehen. Um die Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn zu gewährleisten, wird hier eine Haltestelle benötigt, die in den engen Strassenraum integriert werden muss. Ebenfalls berücksichtigt werden müssen die Zufahrt zu einem Privatgrundstück und die Zufahrt ins öffentliche Parkhaus beim Bahnhof. Mittels Varianten von Regelquerschnitten wurden für die ganze Strecke alternative Trasseelagen geprüft. Diese wurden mit spezifischen Kriterien für jeden Abschnitt bewertet, um die Bestvariante festzulegen. Im Abschnitt des Bahnhofs wurde die Mittellage mit Mischverkehr in Richtung Giessen gewählt. Im restlichen Perimeter wird eine Mittellage geplant. Da durch die Glattalbahn mit einem Rückgang des MIV zu rechnen ist, kann die Überlandstrasse auf einen MIV-Fahrstreifen pro Richtung reduziert werden. Einzig an den Knotenpunkten müssen Abbiegestreifen erstellt werden, um den Verkehr leistungsfähig abwickeln zu können. Der Veloverkehr wird durchgängig auf Velostreifen geführt. Die bestehenden Querungsstellen für die Fussgänger bleiben erhalten. Am Knoten Memphis wird die bisherige Unterführung neu durch eine oberirdische Querung ersetzt.