Inbetriebnahme Durchmesserlinie

Zürich Oerlikon – Bahnhofsausbau – Gleise 7+8 / Zugang Ost

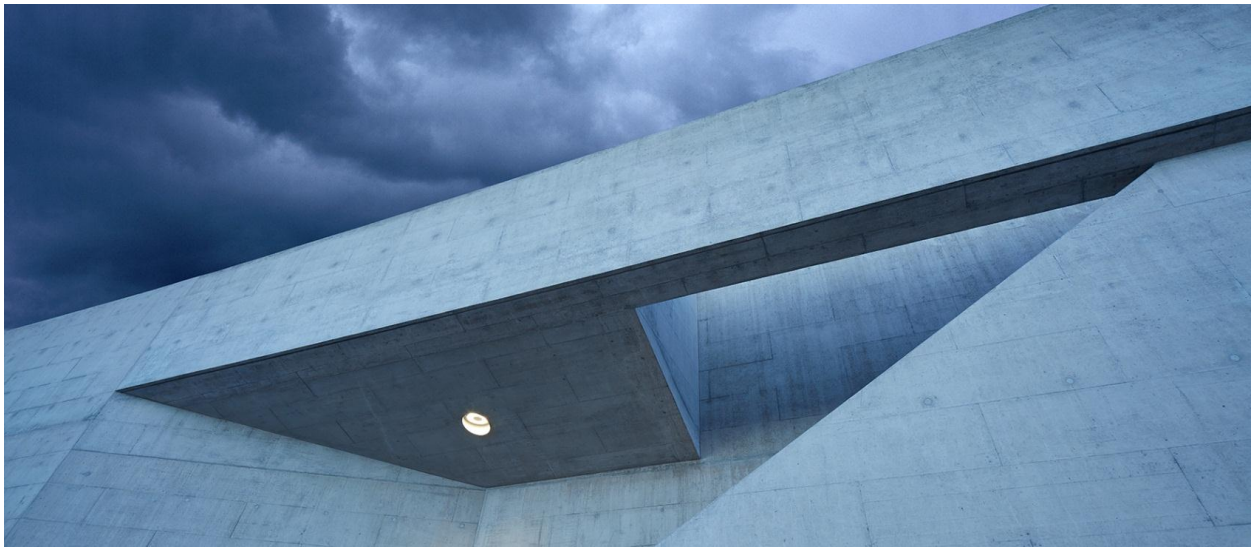
Aus der Studie des Kantons Zürich Amt für öffentlichen Verkehr "Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich" resultierte der Bedarf einer Durchmesserlinie (DML) Zürich Altstetten - Zürich HB - Zürich Oerlikon. Die DML ist seit 2007 im Bau und wurde am 13. Dezember 2015 in Betrieb genommen werden. Bestandteil dieses Projektes ist u.a. die Erstellung von grossen Bahnviadukten im Gleisfeld vom Hauptbahnhof Zürich sowie die Anbindung der bestehenden Gleisanlagen in Oerlikon. Mit der Erweiterung des Bahnhofs Zürich um den Bahnhof Löwenstrasse werden verschiedene S-Bahnangebote sowie Teile des Fernverkehrs neu geführt. Diese Angebotserweiterungen bedingen eine Neuordnung der Gleisbelegung im Bahnhof Oerlikon mit der Ergänzung um die Gleise 7 und 8. In dem Zusammenhang wurden die neue Brücke Gleise 7+8 über die Schaffhauserstrasse sowie die angrenzenden Stützmauer Friesstrasse erstellt.

Auf der Grundlage des städtischen Entwicklungsrichtplans 2000 für den Bahnhof Oerlikon wurde im Herbst 2007 ein Leitbildverfahren gestartet mit dem Ziel, die städtebauliche Weiterentwicklung des östlichen Bahnhofgebiets mit den darin enthaltenen Schlüsselprojekten aufzuzeigen. Der Raum Schaffhauserstrasse soll so verändert werden, dass die Stadtteile Leutschenbach und Seebach ebenfalls gut an den Bahnhof angebunden werden können. Auslöser des vorliegenden Projektes ist die Umsetzung des angepassten "Entwicklungsrichtplans 2009 Bahnhof Oerlikon" in Bezug auf die Aufweitung der Unterführung Schaffhauserstrasse mit dem Zweck, einen gut gestalteten Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof und den Tram- und Bushaltestellen zu

Basierend auf dem positiven Volksentscheid vom 28. November 2010 wird in einem Gemeinschaftsprojekt der SBB und der Stadt Zürich der Raum Schaffhauserstrasse im Rahmen der Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon erfolgen. Es handelt sich um ein städtisches Projekt, dass durch die SBB ausgeführt wird. Die Arbeiten umfassen den Abbruch und den Neubau der Brücke Gleis 3-6 als Aufweitung der Schaffhauserstrasse für den späteren Endzustand.

Bahnhof Oerlikon, Visualisierung Vorplatz PU Ost

Bahnhof Oerlikon, September 2015



Bahnhof Oerlikon, Detailaufnahme

Zürich Altstetten – Letzigraben- und Kohlendreieckbrücke

Im Rahmen der Studie „Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich“, welche die SBB ge-meinsam mit Kanton und Stadt Zürich ausgearbeitet hatten, resultierte als strategische Stoss-richtung eine Durchmesserlinie von Wiedikon und Altstetten über einen zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof (Bahnhof Löwenstrasse) in Zürich HB nach Oerlikon. Das Projekt wird in 2 Ausbaustufen realisiert. In einem ersten Ausbauschritt wird die linksufrige Seelinie von Wiedikon her an den Bahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel angeschlossen. In einem weiteren Ausbauschritt wird die Durchmesserlinie nach Westen angebunden, mit dem Ziel der Inbetrieb-nahme am 13. Dezember 2015.

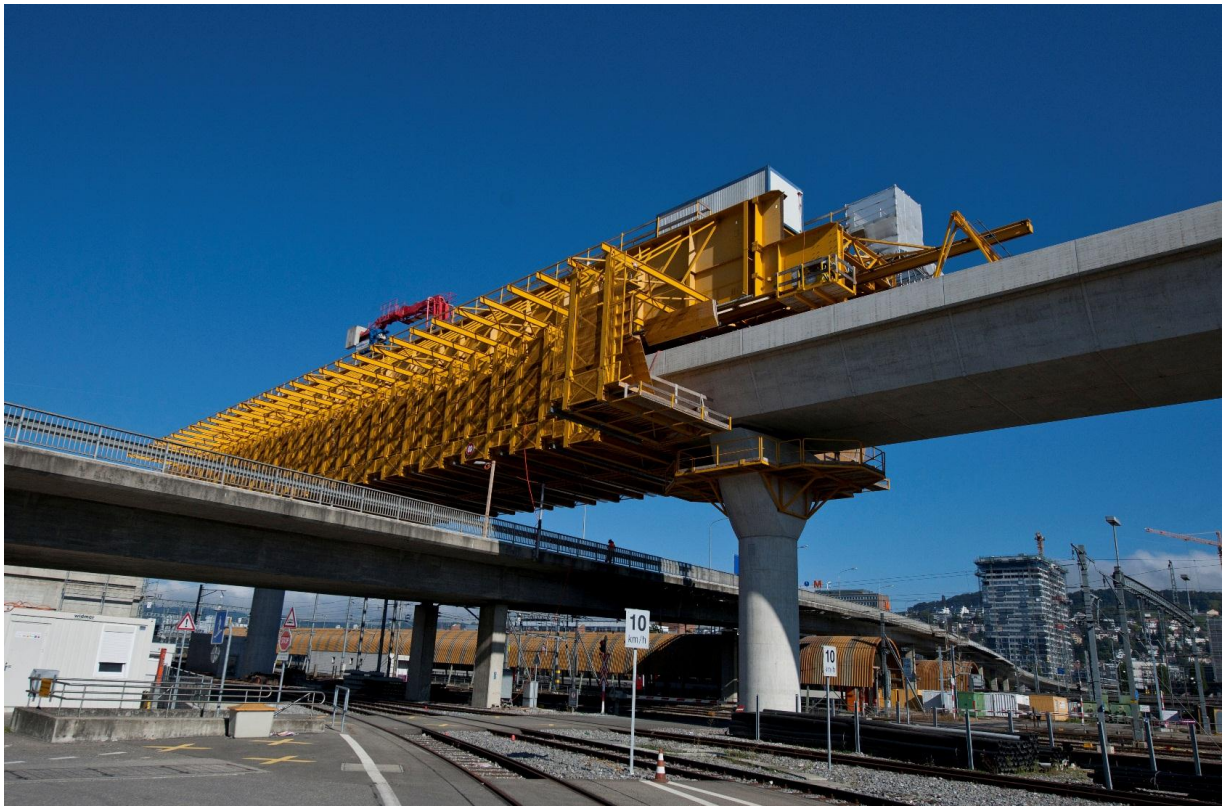
Das gesamte Projekt ist in 4 Abschnitte aufgeteilt:

- Abschnitt 1: Altstetten / Wiedikon – Langstrasse
- Abschnitt 2: Bahnhof Löwenstrasse, Langstrasse – Südwesttrakt
- Abschnitt 3: Weinbergtunnel, Südwesttrakt – Portal Oerlikon
- Abschnitt 4: Einbindung Oerlikon

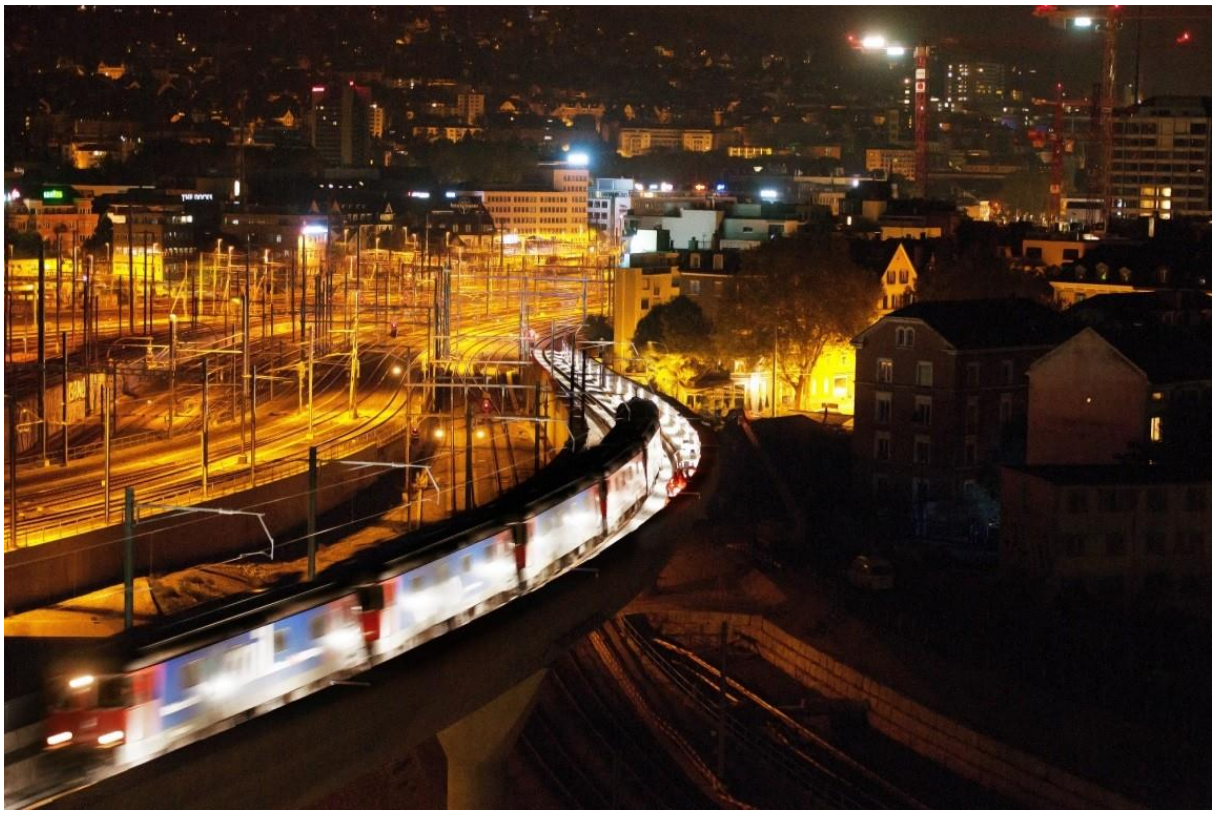
Abschnitt 1 - Letzigrabenbrücke

Die eingleisige Letzigrabenbrücke setzt sich aus einer 1156.2 m langen Brücke und zwei beidseitig angeschlossenen Rampenbauwerken von 220 m Länge (Rampe West) resp. 202 m Länge (Rampe Ost) zusammen. Die voll vorgespannte Brücke, welche als Balkenbrücke mit Durchlaufträgerwirkung ausgebildet ist, besteht aus 24 Feldern mit Spannweiten zwischen 35 und 60 m. Der Brückenquerschnitt besteht aus einem Trogquerschnitt mit einer variablen Gesamthöhe von 3.7 – 3.2 m. Die runden Pfeiler weiten sich am Pfeilerkopf in eine abgekröpfte, ovalförmige Lagerbank aus, auf welcher jeweils zwei Lager platziert sind. In der Brückenmitte wird die schwimmend gelagerte Brücke mit zwei Portalrahmen und allenfalls dem jeweils benachbarten Pfeiler in Längsrichtung stabilisiert. Die Pfeiler sowie die Portalrahmen werden mittels Ortsbetonpfählen fundiert.

Die Rampe West als Hohlkasten-Profil ausgebildet, besteht aus bis zu 9 m hohen Stützmauern mit einer Fundamentplatte, die auf Pfahlfundationen gründet. Die Rampe Ost ebenfalls als Hohlkasten-Profil ausgebildet, besteht aus bis zu 7 m hohen Stützmauern mit einer flach fundierten Fundamentplatte.



Lehrgerüst Letzigrabenbrücke



Nachtaufnahme Letzigrabenbrücke

Abschnitt 1 - Kohlendreieckbrücke

Die eingleisige Kohlendreieckbrücke setzt sich aus einer Brücke von 401 396 m Länge und zwei beidseits angeschlossenen Rampenbauwerken von 210 m Länge (Rampe West) resp. 148 m Länge (Rampe Ost) zusammen.

Die voll vorgespannte Brücke, welche als Balkenbrücke mit Durchlaufträgerwirkung ausgebildet ist, besteht aus 8 Feldern mit Spannweiten zwischen 40 und 62 m. Der Brückenquerschnitt besteht aus einem Trogquerschnitt mit einer Gesamthöhe von 3.7 m. Die runden Pfeiler weiten sich am Pfeilerkopf in eine abgekröpfte, ovalförmige Lagerbank aus, auf welcher jeweils zwei Lager platziert sind. Die Pfeiler werden mittels Ortsbetonpfählen fundiert.

Die Rampen als Hohlkasten-Profil ausgebildet, bestehen aus bis zu 8 m hohen Stützmauern mit einer gemeinsamen Fundamentplatte, die flach fundiert ist.

Kohlendreieckbrücke