

# Ein Tramnetz für Zürich-Nord

Autor(en): **Romann, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **5 (1992)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119590>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Ein Tramnetz für Zürich-Nord

Die Luftschadstoffe im Nordteil des Wasserkopfs Zürich (dazu HP 12/91) liegen hoch über den Grenzwerten der Luft-Reinhalte-Verordnung (LRV). Zürich-Nord, das ist die Stadt nördlich des Milchbuck und die mit der Stadt zusammengewachsenen Nachbargemeinden. Der Modalsplit (Anteil des öffentlichen am Gesamtverkehr) dagegen ist sehr tief: Obwohl seit Mai 1990 sechs S-Bahnlinien die Region erschliessen, benützt nur ein Viertel aller Pendler den öffentlichen Verkehr. Zum Vergleich: In der Stadt Zürich sind es 50, in der engsten City gar 70 Prozent.

## Weiter ein Wachstumsgebiet

Und Zürich-Nord wird weiter wachsen. Heute wohnen knapp 140 000 Einwohner in diesem Gebiet (neben dem Nordteil der Stadt die Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon-Glattbrugg und Kloten). Zudem gibt es hier 88 000 Arbeitsplätze. Werden alle eingezonten Areale überbaut und alle möglichen Verdichtungen realisiert, kann sich die Zahl der Einwohner um ein Drittel erhöhen, während bei den Arbeitsplätzen

## Überblick über Planskizzen

Im Kanton Zürich soll mit der Revision der überkommunalen Richtpläne begonnen werden. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Zürich Paul Romann, dem Verfasser dieses Artikels, den Auftrag erteilt zu untersuchen, wie die Stadt nördlich des Milchbuck und die angrenzenden Agglomerationsgemeinden mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden können. Beim vorliegenden Konzept handelt es sich um erste Planskizzen, die im Lauf des politischen Entscheidungsprozesses noch Änderungen erfahren werden. In Absprache mit dem Stadtplanungsamt Zürich bringt «Hochparterre» einen ersten Überblick.

gar eine Verdoppelung denkbar ist. Das entspräche einem Verhältnis Arbeitsplätze zu Einwohnern nahe bei 1:1 – ein sehr ungünstiges Verhältnis. Denn für eine ausgeglichene Pendlerbilanz wären pro Arbeitsplatz zwei Einwohner nötig.

Das bedeutet: Die Zahl der Zupendler wird nochmals massiv ansteigen. Werden diese zusätzlichen Pendler anreisen? Wie heute grösstenteils mit dem Auto? Das liegt nicht drin, weder das Strassennetz noch die Luft könnten die Flut bewältigen. Im Gegenteil: Wenn die Luftreinhalteverordnung eingehalten werden soll, ist eine massive Reduktion des Autoverkehrs unumgänglich.

## Fünffach mehr öffentlicher Verkehr

Eine Reduktion des Strassenverkehrs auf die Hälfte bei einer gleichzeitigen Verdoppelung der Zahl der Fahrten bedeutet für den öffentlichen Verkehr – der einzigen Alternative zum Auto – eine Steigerung der Leistungsfähigkeit um etwa den Faktor fünf bis sechs! Der Modalsplit läge dann nahe bei 80 Prozent.

Hohe Ziele. Wie sind sie zu erreichen? Der öffentliche Verkehr in Zürich-Nord stützt sich heute auf die S-Bahn als Grobverteiler. Hier ist die Leistungsgrenze noch lange nicht erreicht. Bedeutend weniger positiv ist die Situation beim Feinverteiler. Von der City her führen zwar fünf Tramlinien über den Milchbuck, aber sie enden – mit Ausnahme des 1986 in Betrieb genommenen Schwamendingertrams – lange vor dem heutigen Siedlungsrand. Ganze Quartiere wie Zürich-Affoltern, aber auch die Agglomerationsgemeinden sind nur mit dem Bus erschlossen. Das Nebeneinander von Tram und Bus bewirkt, dass innerhalb von Zürich-Nord viel

umgestiegen werden muss – und Umsteigen macht den öffentlichen Verkehr sehr unattraktiv.

Die prekäre Situation hat auch der Stadtrat erkannt. «... die Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel steht schon heute hinter den Bedürfnissen zurück», heisst es in einem Protokoll vom Oktober 1990. Erste Konsequenzen aus dieser Feststellung: Erste Trassesicherungen für ein zukünftiges öffentliches Verkehrsmittel in Oerlikon. Solche Trassesicherungen an neuralgischen Punkten genügen natürlich nicht. Was es braucht, ist ein Konzept für die Feinerschliessung der ganzen Nordstadt, eines Siedlungsbereichs von der Grösse der Stadt Lausanne. Die Revision des regionalen Richtplans bot Gelegenheit, ein solches Konzept erarbeiten zu lassen.

## Alles spricht fürs Tram

Zukünftiger Träger des öffentlichen Verkehrs in Zürich-Nord soll das Tram sein. Es hat gegenüber dem Bus oder dem Monorail, die beide ebenfalls untersucht wurden, gewaltige Vorteile.

- So liegt seine Leistungsfähigkeit mit 13 000 Reisenden pro Stunde wesentlich über derjenigen des Monorails (9000) oder des (Gelenk-)Busses mit 7500. Die Leistungsfähigkeit ist angesichts der zu erwartenden Aufgaben des öffentlichen Verkehrs in Zürich-Nord ein entscheidendes Kriterium.
- Wichtig ist aber auch die Einheit des Verkehrssystems. Nur die Erschliessung mit einem einzigen Feinverteiler kann das Umsteigen auf ein Minimum reduzieren. Da das Tram bereits besteht, ist es für den Weiterausbau prädestiniert.
- Um Rückwärtsfahrten zu vermeiden, müssen sämtliche S-

Bahnhöfe ans Tramnetz angeschlossen sein.

- Das Netz soll eine hohe Dichte haben, damit zwischen den Tramlinien wenn immer möglich nicht noch zusätzliche Buslinien nötig sind. Andererseits braucht das Tram aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ein beträchtliches Einzugsgebiet.

## Klar definiertes Netz

Wenn das bestehende Tramnetz nach diesen Kriterien ergänzt wird, ist auch seine künftige Struktur bereits weitgehend definiert. Der Verlauf der Achsen steht grundsätzlich fest, muss aber in zahlreichen Details noch genau bestimmt werden.

Diese Detailplanung kann nicht auf der Ebene der Richtplanung stattfinden. Trotzdem wurden zur Abklärung der grundsätzlichen Machbarkeit von allen kritischen Bereichen Detailskizzen im Massstab 1:500 erstellt. Sie zeigen, dass das vorgesehene Netz (siehe Plan) nirgends auf grundsätzliche Hindernisse stösst.

Die neuen Tramachsen verlaufen weitgehend in den bestehenden Hauptstrassen. Diese oft vierspürigen Achsen werden dadurch schmaler, dem Privatverkehr steht weniger Raum zur Verfügung. Wie das Schwamendingertram gezeigt hat, führt dies nicht zu neuen Verkehrsproblemen, sondern im Gegenteil zur Beruhigung in den Wohnquartieren. Die Reduktion des Strassenraums stützt auch die aus der miserablen Luftqualität abgeleitete Forderung nach einer Reduktion der gefahrenen Auto-Kilometer.

Das Tramnetz Zürich-Nord soll keine Planungsübung bleiben, sondern es soll gebaut werden. Deshalb darf es nicht «gegen den Strich» geplant sein. Es muss Ideen und Wünsche aus der Be-

# Zürich-Nord wächst. Nur: Zürich-Nord wächst nicht nur, Zürich-Nord ist auch ein Sanierungsgebiet.

völkerung und von den Gemeinden aufnehmen. Ein Beispiel dafür ist die «Tangentallinie» von Dübendorf via Wallisellen, Opfikon-Glattbrugg an den Flughafen. Sie kann eine offensichtliche Lücke im S-Bahnnetz schliessen. Diese Idee geht auf die Initiative der Gemeinden zurück.

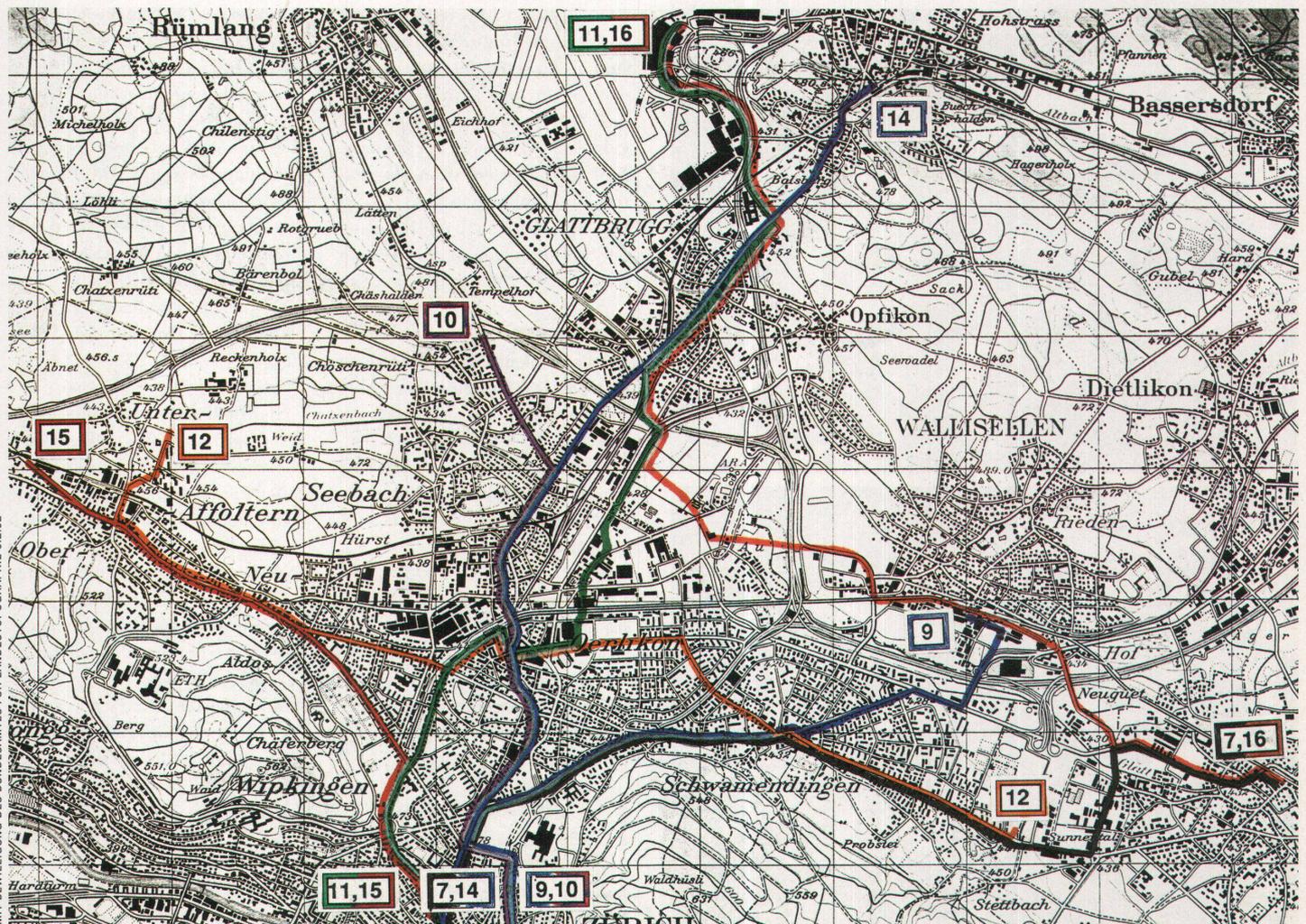
## Wie gross sind die Chancen?

Wie stehen die Chancen, ein solches Netz zu realisieren? Heute sicher besser denn je. Der Zürcher Verkehrs-Verbund macht den Bau von Tramlinien über die

Gemeindegrenzen hinaus möglich, die Schadstoffbelastung der Luft verlangt geradezu nach einem umweltgerechten Verkehrsmittel. Ohne leistungsfähigen öffentlichen Verkehr sind all die Bauvorhaben und die damit verbundene gewaltige Zunahme der Arbeitsplätze gar nicht denkbar. Und die Finanzierung? Der Bau von 26 Kilometern Tramtrasse ist teuer, mit 300 bis 500 Millionen Franken muss gerechnet werden. Die Realisierung wird sich allerdings über Jahrzehnte hinziehen. Die jährlich anfallenden Tran-

chen sind folglich nicht so gewaltig. Mit dem kantonalen Verkehrsfonds ist die ideale Finanzierungsquelle vorhanden. Denkbar ist aber auch eine neue Art der Finanzierung. Da die Zahl der Auto-Pendler so oder so abnehmen muss, sind heute bereits mehr als genug Parkplätze vorhanden. Das bedeutet, dass bei zukünftigen Bürobauten gar keine Parkplätze mehr gebaut werden dürfen. Die Bauherren sparen Geld – warum diese Summen nicht für den Ausbau des Tramnetzes einsetzen? PAUL ROMANN ■

Ein Tramnetz mit rund 26 km Neubautrecke soll die bestehenden wie auch die noch überbaubaren Areale (HP 12/91) der Nordstadt von Zürich mit den Agglomerationsgemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon-Glattbrugg und Teilen von Kloten (Flughafen) als Feinverteiler erschliessen. Bei der hier dargestellten Linienverknüpfung (Liniennummern in Kästchen) handelt es sich um eine mögliche Variante.



MIT BEWILLIGUNG DES BUNDESAMTES FÜR LANDESTOPOGRAPHIE 6.2.92