

TRIBÜNE

S15 hält nicht in Dübendorf – dafür das Tram?

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal will nichts von Tramlinien nach Dübendorf wissen. Weil Dübendorf immer mehr mit Zürich zusammenwächst, fordert Peter Anderegg gerade dies.

Von **Peter Anderegg***

Ende 2005 reichten die SP Dübendorf und die Juso Glattal eine Petition mit mehr als 1400 Unterschriften ein mit der Forderung nach einem S-15-Halt am Bahnhof Dübendorf. Ins gleiche Horn stiessen die damals sechs Dübendorfer Kantonsrätinnen und -räte sowie der Dübendorfer Stadtrat. In einer Aussprache sicherte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zu, 2009 die Situation aufgrund der Erfahrungen zu überprüfen und zu entscheiden.

Das hat der ZVV getan. Fazit: Ein Halt der S 15 wird auch künftig nicht möglich sein. Gründe dagegen sind grosse und teure Infrastrukturanpassungen und Kapazitätsengpässe; vor allem aber zeigte eine Fahrplanrechnung, dass kein eigentlicher Viertelstundentakt erreicht würde. Bezüglich der Verbindungen zum Hauptbahnhof wird sich die Situation mit der Durchmesserlinie allerdings ab 2013/15 bessern, weil dann die S 14 praktisch gleich schnell wie die S 9 verkehrt.

ZVV-Nein ist auch eine Chance

Auch wenn ich das Aus für den S-15-Halt zunächst bedauere, zeigte für mich die Diskussion klar, welche «Schiene» die Stadt Dübendorf zur Verbesserung der Anbindung an die Stadt Zürich fahren und welche Forderungen wir an den ZVV stellen

sollten. Wenn wir das Verdikt des ZVV akzeptieren, dann muss umgekehrt akzeptiert und erkannt werden, dass wir zur Stadtlandschaft des Grossraums Zürich gehören. Und dann wird klar, dass diese Stadtlandschaft mit analog hoher Baudichte wie in der Stadt Zürich auch eine analog hohe Qualität beim Feinverteiler Tram und Bus bedingt – unter anderem auch als Zubringer zu S-Bahnhöfen. Diese Veränderungen und Entwicklungen der Raumstruktur schlagen sich auch im eben publizierten kantonalen Raumplanungsbericht 2009 nieder. Unter anderem wird dort «die Etablierung von Stadtbahnen als strukturierende Elemente in den Stadtlandschaften» postuliert.

Eine optimale Erreichung des Bahnhofstettbach ist daher zwingend. Die kurzfristigen Massnahmen sind auf den nächsten Fahrplanwechsel 2010/11 umzusetzen und sie beinhalten viertelstündliche staufreie Busverbindungen über die Zürich- und die Überlandstrasse während der ganzen Betriebszeit. Diese dienen als Vorläufer für einen späteren Trambetrieb. Das heisst aber auch, dass je nach Entwicklung eine Verdichtung des Fahrplans auf städtisches Niveau mit einem 7½-Minuten-Takt angezeigt ist und der Mittelverteiler Glattalbahn mit zusätzlichen Haltestellen im urbanen Gebiet zu einem Feinverteiler mutiert – ähnlich wie das bei der Tramlinie 10 der Fall ist.

Unsinnige Partikularinteressen

In diesem Licht besehen, erstaunt allerdings sehr, dass die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) vom 24. Juni die im Regionalen Richtplan Glattal eingetragenen Tramlinien wieder gestrichen hat. Begründet wurde dies einerseits damit, dass es keine

doppelten Einträge für eine Stadtbahn und ein Tram brauche, und andererseits, Teilstrecken seien bereits im kantonalen Verkehrsrichtplan festgelegt. So weit, so gut. Nur wurden damit auch Strecken gestrichen, die nun weder im kantonalen noch im regionalen Richtplan festgehalten sind. Damit ist aber eine sinnvolle, grenzüberschreitende Tramvernetzung in Zürich-Nord nicht mehr möglich.

Im Gegensatz zum Dübendorfer Stadtrat, der diese Raum- und Trasseesicherung als nicht mehr nötig erachtete, bemängelte die Stadt Zürich in der Vernehmlassung im Februar 2009 hingegen zu Recht die Streichung der eingetragenen Linien und beantragte, mindestens die Verlängerung der Tramlinie 9 beizubehalten. Dieses Vertreten von zufälligen Partikularinteressen durch die Gemeindepräsidenten innerhalb der Zürcher Planungsgruppen zeigt, dass es eine übergeordnete Sicht braucht. Darum habe ich zusammen mit der GLP und der FDP eine Anfrage im Kantonsrat eingereicht, die eine kantonale Stadtbahnstrategie thematisiert. Es ist aus verkehrspolitischen, raumplanerischen und städtebaulichen Gründen äusserst wichtig, den Raum für künftige Schienenkorridore jetzt zu sichern.

In diesem Lichte besehen, erachte ich das definitive Aus für einen S-15-Halt im Bahnhof Dübendorf als Chance, unsere Energie für eine optimale Bus- und spätere Trammerschliessung der Dübendorfer Stadtlandschaft einzusetzen.

**Peter Anderegg, Dübendorf, ist Maschineningenieur, Kantonsrat (SP) und Mitglied der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, Vizepräsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VÖV-ZH).*