

Wo ein Tram fährt, entsteht Stadt

Peter Anderegg fordert ein Tram bis zum Bahnhof Dübendorf. Denn Dübendorf wird seiner Ansicht nach erst dann wirklich städtisch sein, wenn es mit dem Tram erschlossen ist.

Von **Peter Anderegg***

Fast unmerklich wächst die Stadt. Und sie tut dies zunehmend auf Schienen – und zwar auf Tramschienen. Ich meine damit nicht die politische Stadt Zürich, sondern den Grossraum Zürich mit der Kernstadt Zürich und seinen umliegenden Trabantenstädten wie zum Beispiel Dübendorf – ein Stadtraum von insgesamt 800 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Wir sprechen zwar oft von der Stadt, meinen aber nur den Kern, ohne zu merken, dass wir längst ein Teil dieser Stadt geworden sind. Und dabei macht vielen Menschen das Wort Stadt Angst, statt sie neugierig zu machen. Stadt wird im sogenannten Speckgürtel um die Stadt mit Beton gleichgesetzt, auch wenn unsere Gemeinden oft unwirtlicher sind als Quartiere in der Kernstadt und im Verkehr zu ersticken drohen. Sofern wir dieses Wachsen der Stadt aber nicht passiv geschehen lassen, sondern aktiv am Stadtraum, dem städtischen Lebensraum mitarbeiten, eröffnet sich uns eine riesige Chance, diesen Raum optimal mitzugestalten. Und zwar nachhaltig im klassischen, volkswirtschaftlichen Sinn: sozial gut durchmischt, wirtschaftlich prosperierend und ökologisch vorbildlich. So, wie eben Städte früher gebaut wurden.

Und dabei hilft uns die Renaissance der

Strassenbahnen oder wie hier im mittleren Glattal die Glattalbahn. Seit an dieser Bahn gebaut wird, verändert sich das Stadtbild rasend schnell: Hochstehender Wohn- und Arbeitsraum entsteht, hervorragend erschlossen durch die Stadtbahn, verbunden mit einer Aufwertung der sie umgebenden Landschaft.

Am 14. Dezember wird die zweite Etappe zum Flughafen Zürich eröffnet und im Dezember 2010 die dritte und vorläufig letzte Etappe zum Bahnhof Stettbach. Dieser Bahnhof wird dann eine der grössten Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs im Kantons Zürich sein. Und darum ist es auch wichtig, dass dort hochstehende Architektur entsteht. Denn dort, wo das Tram fährt, entsteht neuer, vorbildlich gebauter Stadtraum.

Nehmen Sie sich die Zeit für eine Tramfahrt durch die Stadt Zürich, für eine Fahrt mit der Glattalbahn zum Flughafen oder für eine Stadtwanderung zum Glattpark. Die Veränderung des Raums wird durch die Glattalbahn weit mehr geprägt als durch viele Entscheide in den kommunalen Parlamenten und Exekutiven rund um die Stadt Zürich. Eigentlich schade, dass dort dieser faszinierende Prozess nicht mit mehr Engagement begleitet wird, weil man meint, die Erde kreise um das eigene Gemeindezentrum. Einblicke in europäische Grossstädte, die nun wieder in Strassenbahnen investieren, zeigen, wie der Strassen- und Stadtraum aufgewertet wird: Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fahrrad und Fussgänger teilen sich den Platz unter Alleebläumen. Dabei wird auch festgestellt, dass im Unterschied zu Buslinien schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel eine weit grössere Aufwertung des städtischen Lebensraumes

bewirken. Das wird nicht anders sein beim im Bau befindlichen Tram Zürich-West und der Glattalbahn.

Und darum ist es äusserst wichtig, dass nach der Fertigstellung der dritten Etappe im Glattal weitere Schienen gelegt werden: Tram-7-Verlängerung über die Zürichstrasse zum Bahnhof Dübendorf, Ringbahn Hardwald –, zumindest vom Giessen bis zum Bahnhof Dübendorf (bis die Entwicklungsstrategie auf dem Militärflugplatz Dübendorf klar ist) und eine Tramverlängerung der Linie 9 vom Altried via Ueberlandstrasse zum Bahnhof Dübendorf. Damit sich der Grossraum Zürich so entwickelt, wie sich eine Stadt entwickeln soll: ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltig. Und dass letztlich zusammenwächst, was eigentlich zusammen gehört – zu einer heterogenen Grossstadt Zürich, in der es verschiedene Quartiere mit je ihrer eigenen Ausstrahlung gibt.

Eine Strassenbahn oder eine Stadtbahn ist der Motor dazu und gleichzeitig das Rückgrat. Freuen wir uns auf die Glattalbahn, und freuen wir uns auf die Stadt. Und vergessen wir nicht: Die Wertschöpfung entlang von Stadt- und Strassenbahnen ist erfahrungsgemäss riesig: Bei der Glattalbahn schätzt man diese auf einen Faktor fünfzehn; das heisst, die in den Bau investierten 600 Millionen Franken werden private Investitionen von rund 10 Milliarden Franken auslösen.

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