

MUT ZUR TANGENTE

Die Tramlinie «Tangente Nord» soll nicht in Zürichs Zentrum führen, sondern entferntere Quartiere verbinden. Bei Kreuzungspunkten der Tangenten mit radialen Verkehrswegen besteht ein grosses Entwicklungspotenzial.

TEXT – MANUEL PESTALOZZI*



Die westliche Endstation der geplanten Tangente Nord befindet sich neben der Bahnstrecke durchs Furttal nach Baden AG.

BILD: VERKEHRSBETRIEBE ZÜRICH

► STÖRENDE TOPOGRAPHIE

Verkehrstangenten, die am Zentrum vorbeiführen, haben in Schweizer Städten ein diskretes Dasein. Für prominente, prachtvoll angelegte Ringstrassen entlang ehemaliger Befestigungsanlagen oder für repräsentative tangentielle Verbindungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen sind Zürich, Genf oder Basel zu klein. Und die Kanalisierung des Durchgangsverkehrs – wie einst durch Zürichs lärmige Westtangente – fördert die Stadtentwicklung nicht. Doch jetzt erwacht in der Schweiz die Idee

von tangentialen Verbindungen, welche die Lebensqualität erhöhen, zu neuem Leben – ausgerechnet in Zürich, das von seiner Topographie her das Anlegen von Tangenten oft schwierig macht. Im Zentrum der Überlegungen steht der öffentliche Verkehr (ÖV) und insbesondere das Tram.

VISION ÖV-RINGSYSTEM

Die Tangente Nord soll nördlich des Limmattals mit dem See und der Altstadt verlaufen. Der geplante Streckenverlauf beginnt im Quartier Affoltern und verläuft am

Rand des Furt- und des Glatttals bis zum S-Bahnhof Stettbach. «Zürich-Nord hat enormes Potenzial und strahlt weit über die Stadtgrenzen in den Kanton hinaus», sagte anlässlich der Projektpräsentation Regierungsrätin Carmen Walker Späh, die auch Präsidentin des Verkehrsrats des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) ist. Es ist deshalb sinnvoll, die Tramtangente Nord genauer zu prüfen.

Das Projekt ist integraler Bestandteil der ZVV-Strategie 2025–2029 sowie der VBZ-Netzentwicklungsstrategie auf Basis des

VERKEHR

Ohne Verkehr kann ein Siedlungsgebiet nicht existieren. Er stellt die Erreichbarkeit und mit ihr die Versorgung und den Austausch mit der «restlichen Welt» sicher. Damit ist der Vergleich von Verkehrswegen mit Lebensadern gerechtfertigt. Die Verkehrserschliessung von Gebieten ist oft eine Pionierleistung; die Strassen- und Bahntrassen kommen zuerst, dann werden bei ihnen Häuser gebaut. Somit ist die

Verkehrsplanung ein eminent wichtiges politisches Instrument, welches die Zukunft der baulichen Entwicklung massgebend lenkt. Das gilt auch für neue Verkehrswege in bestehenden Siedlungsgebieten; häufig bewirken sie tiefeschürfende Veränderungen. Verkehr ist einerseits dynamisch, er erzeugt Bewegung. Andererseits kommt er nicht ohne Stillstand aus – schliesslich müssen Waren und Personen um-

geschlagen werden. Und gerade nicht verwendete Fahrzeuge brauchen Abstellplätze. Verkehrsfragen sind deshalb immer Fragen der Dimensionierung und der Dosierung. Was ist genug, was ausreichend, was zu viel? Wann werden die Lebensadern zu dicken Schlingen, welche Quartiere zu «strangulieren» drohen? Diese Fragen müssen stets neu diskutiert werden.



Der S-Bahnhof Stettbach an der Grenze von Dübendorf und Zürich zeigt das Potenzial eines Kreuzungspunkts in der Peripherie auf.

BILD: MANUEL PESTALOZZI

«Zukunftsbilds ÖV 2050». Dieses Bild sieht die Integration von Tangenten in ein verifiables ÖV-Ringsystem vor. Die Zukunftsvision wurde der Öffentlichkeit 2021 vorgestellt. Sie sieht zwei ÖV-Ringsysteme für eine durchgehende «Trammetro» innerhalb der Stadt Zürich vor, welche das Zentrum entlasten und die Peripherie aufwerten soll. Der äussere, noch sehr abstrakt und bruchstückhaft wirkende Ring bestehe neben der erwähnten Tangente Affoltern-Stettbach aus einem Hönggerbergtunnel, der Tramverbindung Altstetten–Wiedikon-Enge sowie einem Seetunnel zwischen Enge und Stadelhofen, wie von Silvan Weber, Leiter Marktentwicklung und Projektleiter Zukunftsbild ÖV 2050/Netzentwicklungsstrategie 2040 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) zu erfahren ist. Der innere Ring besteht aus der Verbindung zwischen Irchel, Hardbrücke, Albisriederplatz und Enge. Hinzu kommt ein «Ostring», eine Tangentialverbindung zwischen Stadelhofen, Hochschulgebiet, Irchel und Oerlikon, die weitestgehend bestehende Infrastrukturen nutzen kann.

ENTFLECHTUNG DER VERKEHRSWEGE

Der Zürichsee und die Hügelkette mit Zürich-, Käfer- und Hönggerberg bilden für diese Pläne erhebliche Hindernisse. «An diesen Orten können auch unterirdische Tramstrecken in Betracht gezogen werden», erklärt Silvan Weber und meint, dies sei das einzige taugliche Mittel für eine Entflechtung der Verkehrswege. «Verschiedene Untersuchungen haben aufgezeigt, dass Alternativen wie etwa urbane Seilbahnen ein zu geringes Potenzial im dicht vernetzten und leistungsfähigen Tram- und Busnetz haben, wenn nicht die Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen zwei stark verkehrserzeugenden Orten im Vordergrund steht», sagt er. Deshalb soll der äussere Ring zwischen Affoltern und Altstetten mehrheitlich als Tunnel und Viadukt geplant werden.

Erkennbar ist, dass bei diesem Zukunftsbild noch vieles offen bleibt – mitunter auch die konkrete Streckenführung. Diese ist derzeit Bestandteil der Netzentwicklungsstrategie 2040 und wird erst in den nachgelagerten Machbarkeitsstudien vertieft. «Daher

lässt sich derzeit noch nicht festhalten, wo, unabhängig vom Strassenniveau, gefahren werden soll», verdeutlicht Silvan Weber den aktuellen Planungsstand, «diese Fragestellung muss jeweils in Bezug auf den Gesamtverkehr und städtebaulich untersucht werden.» Klar scheint aber das bevorzugte Verkehrsmittel: das Tram. Es soll sich, wenn immer möglich, auf einer eigenen Trasse fortbewegen. «Das Tram ist sehr leistungsfähig und kann pro Fahrzeug – und somit auch pro Stunde oder Tag – wesentlich mehr Fahrgäste befördern als ein Bus», begründet Silvan Weber die Wahl. Wegen der separaten Trasse ist es in den Hauptverkehrszeiten auch deutlich zuverlässiger unterwegs und bietet eine relativ hohe Fahrgeschwindigkeit, zumal für Trams offenbar nicht das für Zürich angekündigte generelle Tempolimit von 30 Stundenkilometern gelten soll.

DAS STÄDTEBAULICHE POTENZIAL

Tangentiale Verkehrswege eröffnen im Städtebau neue Potenziale. Sie können ein Gegengewicht zum Stadtzentrum bilden, ▶

*Ireen und Daniel Enz – Inhaber
Zoller Partner AG, Wil / Wattwil:*

« Bei **W&W** beziehen wir innovative Lösungen und einen professionellen Support. »



W&W Immo Informatik AG
Affoltern am Albis • Bern • St. Gallen

w w i m m o . c h

**LADEINFRASTRUKTUR.
SCHLÜSSELFERTIG.
SERVICE & ABRECHNUNG.**

**Wir machen Sie mobil für
die elektrische Zukunft**



✉ sales@plugnroll.com

**Jetzt anschliessen
plugnroll.com**

ROBUST SORGLOS VERNETZT SKALIERBAR DRAB
ROBUST ZUKUNFTSSICHER R
ROBUST ZUKUNFTSSICHER ROBU
ROBUST VERNETZT ROBUST SKALIER
ROBUST ZUKUNFTSSICHER R

STRECKENVERLAUF DER GEPLANTEN TANGENTE NORD IN ZÜRICH

Quelle: Verkehrsbetriebe Zürich



insbesondere dort, wo sich die Tangenten mit den Ausfallsachsen kreuzen. An solchen Kreuzungspunkten sieht Zürichs Zukunftsbild ÖV 2050 sogenannte Mobilitätshubs vor. Sie sind umschrieben als Schnittstellen einer vielfältigen Mobilität der Zukunft. In ihnen soll eine flexible Feinverteilung des Verkehrs in die Quartiere stattfinden, beispielsweise durch die Koordination der Nutzung von automatisierten Fahrzeugen. In die Planung fließen aktuell Erkenntnisse aus zwei Pilotprojekten, ZüriMobil und Piki, ein, die mit digitalen Buchungen funktionieren. «Mobility-as-a-Service ist ein zentraler Baustein, um der Bevölkerung einen einfachen, hürdenfreien Zugang zu nachhaltiger Mobilität zu schaffen. Im Stadtraum wird sich das vor allem in einer stärkeren Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen an zentralen Umsteigepunkten widerspiegeln», erklärt Silvan Weber und kann auch schon erste Erkenntnisse vermitteln: «In Bezug auf bedarfsgesteuerte ÖV-An-

gebote hat man mittlerweile erkannt, dass im dichten urbanen Raum Tram- und Buslinien Vorteile gegenüber vollflexiblen und künftig automatisierten Kleinfahrzeugflotten haben und diese eher in Gebieten und zu Zeiten mit niedriger Nachfrage zur Anwendung gelangen sollten.»

Ein neues Bild der Stadt konkretisiert sich durch solche Ausführungen noch nicht. Vielleicht ist das den verantwortlichen Stellen ganz recht. Schliesslich sind zahlreiche technische, rechtliche Details der Visionen und Strategien und wohl auch ihre politische Verträglichkeit noch offen. «Derzeit laufen verschiedene Planungen in der Stadt Zürich, die noch nicht abgeschlossen sind», präzisiert Silvan Weber aus Sicht des Verkehrsplaners den aktuellen Stand. «Einerseits erarbeitet die Stadt Zürich die Fachstrategie Stadtraum und Mobilität, welche die zentrale städtische Mobilitätsstrategie Stadtverkehr 2025 ablöst. Andererseits prüfen die Städte Zürich, Basel und Bern ge-

meinsam eine Städtepartnerschaft zu Mobility-as-a-Service, in welcher nicht nur eine gemeinsame, multimodale Mobilitätsplattform entwickelt werden soll, sondern auch das physische Pendant, der Mobilitätshub, als Konzept weiterentwickelt werden soll.» Das Konzept der Tangenten, die sich zu Ringen verdichten, wird bei diesen Überlegungen eine Rolle spielen. Ihr mögliches Potenzial und das architektonische Erscheinungsbild lässt sich heute am ehesten beim Bahnhof Stettbach erkennen – eine Umsteigestelle zwischen der S-Bahn, VBZ Tram- und Buslinien und der schon heute tangential ausserhalb des Stadtterritoriums geführten Glattalbahn zum Flughafen. ■



*MANUEL
PESTALOZZI

Der Autor ist dipl. Arch. ETHZ und Journalist BR SFJ, er betreibt die Einzelfirma Bau-Auslese Manuel Pestalozzi (bau-auslese.ch).