

Ringbahn Hochwald: Vision oder bald Realität?

Die Erweiterung der Glattalbahn ist nicht mehr bloss Fiktion. Für die Entwicklung Ringbahn Hochwald existieren konkrete Vorstellungen: Der Bedarf wird ausgewiesen, mögliche Korridoren und Linien werden geplant.

■ ARND BÄRSCH,
OTTO HINTERMEISTER,
WINTERTHUR

In der letzten Ausgabe berichteten wir an dieser Stelle ausführlich über die geplante Stadtbahn Glattal, die schon bald zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Zürcher Agglomeration beitragen soll. Inzwischen ist das ehrgeizige Projekt dank eines positiven Bundesratsentscheides zum Infrastrukturkonzessionsgesuch (März 2001) auf dem besten Wege der Verwirklichung.

Im Raum Zürich Nord / Kloten kann die Stadtbahn nun bereits im Jahre 2005 unterwegs sein, bis dahin soll nämlich die erste Etappe zwischen Oerlikon und dem Flughafen mit einem Abzweiger ins Auzelg realisiert werden. Für das Jahr 2008 ist die Inbetriebnahme des zweiten Abschnitts vom Ambassador über Wallisellen, Glattzentrum, Hochbord zum Bahnhof Stettbach geplant.

Die Vision einer Erweiterung

Unser Bericht vom letzten Jahr befasste sich mit der Studie zur Stadtbahnverlängerung bis nach Bassersdorf und endete mit der (damals noch) kühnen Vision einer Erweiterung der Stadtbahn Glattal zur «Ringbahn Hardwald». Durch einen solchen «Ringschluss» soll auch die östlich an das Glattal angrenzende, ebenfalls dynamisch wachsende und schon jetzt mit erheblichen Verkehrsproblemen konfrontierte Region – namentlich die Gemeinden Bassersdorf, Wangen-Brüttisellen, Dietlikon und Teile der Stadt Dübendorf – vom neuen Verkehrsmittel profitieren.

TEAMVerkehr federführend

Weil derartig umfangreiche ÖV-Planungen durchaus nicht alltäglich sind und die Ringbahnidee

inzwischen deutlichere Konturen annehmen, wollen wir in der vorliegenden Ausgabe über den neuesten Stand informieren – nicht zuletzt auch deshalb, weil das TEAMverkehr Winterthur die Federführung für das ambitionöse Projekt übernehmen konnte.

Verkehrsprobleme auch östlich des Hardwaldes

Bassersdorf, Wangen-Brüttisellen, Dietlikon und die östlichen Quartiere Dübendorfs wachsen zu einer Stadt mit 50 000 Einwohnern und ca. 30 000 Arbeitsplätzen zusammen. Planungsvisionen zwischen Dübendorf und Bassersdorf (wie der Flugplatz Dü-

bendorf oder das Gebiet Eich südlich von Bassersdorf) lassen sogar noch ein wesentlich stärkeres Wachstum erwarten.

Die Verkehrsprobleme östlich des Hardwaldes sind dabei nicht minder gravierend als diejenigen der Achse Zürich-Flughafen auf der anderen Seite, was die zu den Hauptverkehrszeiten völlig überlasteten Strassen im Industriegebiet Dietlikon oder im Zentrum von Bassersdorf hinreichend bestätigen. Der öffentliche Verkehr erschliesst die Region nicht optimal. Sichtbar wird dies an noch heute fehlenden Direktverbindungen auf der Achse Dübendorf-Dietlikon-Bassers-

dorf sowie der ungenügenden An- und Verbindung bedeutender Wirtschafts- und Dienstleistungsstandorte wie dem Industriegebiet Dietlikon, dem Hochbord in Dübendorf und dem Glattzentrum. Die gute Erreichbarkeit mit dem Auto und die fehlenden ÖV-Verbindungen haben bisher nur Wenige in die öffentlichen Verkehrsmittel gelockt (ÖV-Anteil ca. zehn Prozent, Anteil MIV ca. 80 Prozent). Dass gerade im Einkaufs- und Freizeitverkehr erhebliche Umsteigepotentiale liegen, hat eine Studie der Regionalplanung Zürich und Umgebung nachgewiesen. Demnach wäre unter der Voraussetzung eines attraktiven ÖV-Angebotes eine Verdopplung seines Anteiles ohne weiteres möglich.

Gemeinden erkennen Handlungsbedarf

Die Gemeinde Bassersdorf hatte frühzeitig reagiert und bereits 1999 beim Winterthurer Büro TEAMverkehr und dem Büro S-ce, Simon - consulting+engineering eine Studie zur Verlängerung der Stadtbahn von Endpunkt im Industriegebiet Kloten-Grindel bis zum Bahnhof Bassersdorf in Auftrag gegeben. Damit sollten in erster Linie die starken Verkehrsströme in Richtung Kloten / Flughafen besser bewältigt werden, welche auf dem bestehenden Strassennetz bisweilen für chaotische Zustände sorgen. Für die Bestvariante – eine schnelle Direktverbindung zum Bahnhof – wurde der Eintrag in den kantonalen Richtplan beantragt und derzeit vom Amt für Verkehr geprüft.

Der Initiator Franz Zemp, Bassersdorf, der zusammen mit der Verkehrskommission bereits die neue Busverbin-





derung über Baltenswil nach Dietlikon erkämpfte, hat mit der Vision einer Ringbahn um den Hardwald bei seinen Gemeinderatskollegen von Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie bei der Stadt Dübendorf offene Türen eingerannt. Angesichts der beschriebenen Defizite bei den ÖV-Verbindungen bietet eine gute ÖV-Erschliessung erhebliche Entwicklungschancen für diese Teilregion.

Interessengemeinschaft gebildet

Diese Idee veranlasste die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und die Stadt Dübendorf eine Interessengemeinschaft «Ringbahn Hardwald» zu bilden, mit dem Ziel, ein Ringbahnsystem um den Hardwald genauer zu prüfen. Gemeinsam beauftragten sie das Planungsteam TEAMverkehr/S-ce, eine entsprechende Bedarfsnachweisstudie inkl. möglicher Korridorvarianten zu erarbeiten.

Die bereits bei den Studien zur Stadtbahnverlängerung nach Bassersdorf bewährte Zusammenarbeit mit Politikern, Vertretern kommunaler und kantonaler Ämter und den Verkehrsbetrieben (VBZ und VBG) war dabei selbstverständlich. So wurde sichergestellt, dass neben lokalen Entwicklungsideen auch übergeordnete Anforderungen und Planungen berücksichtigt werden, was angesichts

der Dimensionen des Projektes auch unbedingt erforderlich war.

1. Phase: Bedarfsnachweis und mögliche Korridore

Die Untersuchungen zur Ringbahn Hardwald gliederten sich in zwei wesentliche Phasen:

In der ersten Phase ging es darum, den Nachweis zu erbringen, dass für eine Stadtbahn längerfristig genügend Fahrgäste vorhanden sind und welche Korridore für eine Linienführung in Frage kämen. Der Bedarfsnachweis hat gezeigt, dass in der Region östlich des Hardwaldes genügend Potential für die ÖV-Erschliessung mit einer Stadtbahn vorhanden wäre. Je nach Korridorvariante ist mit 20 000 bis 25 000 Fahrgästen pro Tag zu rechnen – eine Grössenordnung, die für den Einsatz eines schienengebundenen Verkehrsmittels spricht.

Die regionalen Buslinien allein werden dieses Fahrgastaufkommen kaum bewältigen können, zumal deren zuverlässiger Betrieb vom übrigen Strassenverkehr zunehmend sehr stark behindert wird und ihnen der innovative Charakter einer Stadtbahn fehlt, um neue Kunden anzuziehen.

Sieben Varianten für den Korridor

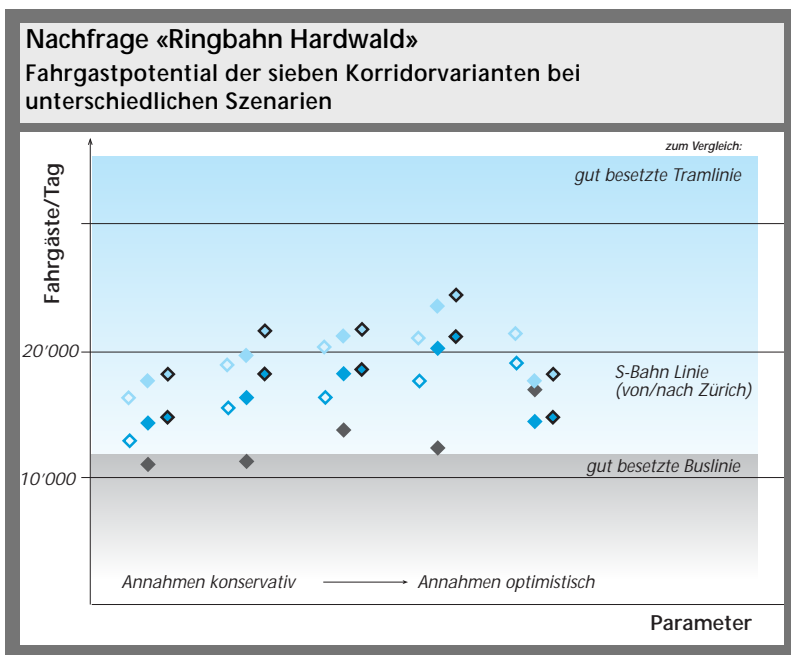
Als mögliche Korridore wurden zunächst sieben Varianten betrachtet:

Grundlagen

Grundlage für die Nachfrageschätzung war das mögliche Gesamtpotential (80%ige Ausnutzung) von Einwohnern und Arbeitsplätzen gemäss gültiger Bau- und Zonenordnung (BZO). Noch nicht im Zonenplan aufgeführte Entwicklungsgebiete, wie z.B. der Flugplatz Dübendorf, wurden anhand erster Planungsvisionen der Gemeinden berücksichtigt.

Zur Vereinfachung erfolgte die Berechnung des Verkehrsaufkommens nicht über bestehende Wunschlinien, sondern mit dem spezifischen Verkehrspotential (Wege pro Einwohner bzw. Arbeitsplatz und Tag) im gesamten Korridor. Aufgrund der grossen Schwankungen bei der Verkehrserzeugung von Arbeitsplätzen und der mit dem langen Planungshorizont verbundenen Unsicherheit über die künftige Verkehrsentwicklung allgemein, wurden sowohl für das spezifische Verkehrspotential als auch für den ÖV-Anteil verschiedene Szenarien gerechnet.

Eine Plausibilitätsüberprüfung zeigte, dass dieses vereinfachte Verfahren auf das Verkehrsaufkommen der Stadtbahnverlängerung Bassersdorf angewendet zu ähnlichen Ergebnissen führt wie die wesentlich detailliertere Berechnung in der entsprechenden Studie.



vom kürzesten Weg aus Bassersdorf über Dietlikon mit Ringschluss zur bisher geplanten Stadtbahn in Höhe Glattzentrum bis zur längsten Variante über Brüttsellen, Wangen und den Flugplatz Dübendorf zum Endpunkt Bahnhof Dübendorf.

Eine vereinfachte Bewertung nach den Kriterien Nachfrage, Entwicklungsoptionen, Machbarkeit und Kosten sollte eine Vorauswahl für die

weitere Bearbeitung ermöglichen. Obwohl sich die einzelnen Korridore diesbezüglich recht deutlich unterscheiden, haben die Gemeinden beschlossen, alle vorgeschlagenen Korridore für eine Trasseesuche weiter zu verfolgen. Der vorzeitige Ausschluss einzelner Varianten erschien aufgrund des langen Planungshorizontes noch verfrüht.

2. Phase: Trasseefestlegung

In der 2. Phase ging es um die konkrete Festlegung möglicher Trassees innerhalb der betrachteten Korridore sowie um deren erste grobe Bewertung sowohl nach technischen, ökonomischen als auch ökologischen Kriterien.

Dazu wurden die Varianten für eine Linienführung für die einzelnen Gemeindegebiete separat untersucht und in gemeindeinternen Arbeitsgruppen diskutiert.

Ziel dieser zweiten Phase ist, den Eintrag in den kantonalen Richtplan zu beantragen. Dieser Schritt ist wichtig, um einer Präjudizierung durch andere Bauvorhaben zuvorzukommen – gerade in einem Gebiet, dessen Siedlungsstrukturen sich durch die rege Bautätigkeit so dynamisch verändern und wo längst noch nicht alle Entwicklungsoptionen wahrgenommen wurden.

Der ambitionöse Terminplan sah vor, bis Ende 2001 die Arbeiten abzuschliessen und dem Kanton die Linienführung für einen Richtplaneintrag Anfang 2002 zu präsentieren.

Während bei der Diskussion über mögliche Korridore noch relativ schnell Einigkeit erzielt werden konnte, zeigte sich bei der Konkretisierung der Linienführung, dass der Teufel wie so oft im Detail steckt. Einerseits schränkten absehbare technische Schwierigkeiten – insbesondere im Zusammenhang mit der Querung von SBB- und Autobahntrassees sowie die hohe Besiedlungsdichte – den Handlungsspielraum bei der Festlegung geeigneter Linienführungen erheblich ein. Andererseits erschwerte der verständliche Wunsch der beteiligten Gemeindevertreter, eine für «ihr» Territorium möglichst optimale Trasseelage zu erstreiten, ein zügiges Vorwärtkommen. Im Verlaufe der Arbeiten wurden somit neben von den Planern vorgeschlagenen noch einige weitere Varianten ins Spiel gebracht und diskutiert. ■