

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 Bau-dichte 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 Bahnhofs Stettbach ist daher zwingend. Die kurzfristigen Massnahmen sind auf den nächsten Fahrplanwechsel 2010/11 umzusetzen und sie beinhalten viertelstündliche stau-freie 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).*



Gossauer Klasse beim Museumsbesuch im Rahmen der Medienkunde. BILD ZVG

## 420 Besucher in den ersten 100 Tagen

Seit rund 100 Tagen ist das Buchdruckmuseum im Zeughaus Uster geöffnet. Die erste Zwischenbilanz fällt positiv aus.

**Uster.** – Seit Juni haben 420 Gäste die Druck- und Setzwerkstätte des Buchdruckmuseums im Zeughaus besucht, sei es während der regulären Öffnungszeiten am Mittwoch oder an besonderen Führungen. Richtig lebendig, so teilt die Betreiberin des Museums, der Verein Graphos, mit, sei es jeweils in den Räumen der schwarzen Kunst des Buchdrucks, wenn Oberstufenklassen im Rahmen des Ausbildungsfachs Medienkunde in die vergangene Zeit des Buchdrucks eintauchen dürfen. Aufmerksam und mit viel Spass setzen und drucken die Teenager ihre eigenen Texte. Ganz offensichtlich sei es für sie ein besonderes Erlebnis, nicht vor einem Monitor zu sitzen, sondern ihren Namen mit Bleiletern wie einst Johannes Gutenberg aus einem Setzkasten im Winkelhaken zu einer Handsatzzeile zusammensetzen

oder an der Setzmaschine auf der Klaviatur eine Zeile zu tippen und zu giessen.

Weitere Führungen wurden mit Studenten, Wirtschaftsleuten aus Uster, ehemaligen Wehrmännern, Delegationen aus Wirtschaft, Bildung und Kultur sowie einem lokalen Dorfverein durchgeführt. Einen besonderen Akzent setzte im Juni und August die bunte Werkausstellung des Künstlers Roberto Lauro. Das Buchdruckmuseum durfte vor der Ausstellung, die Hunderte ins Zeughaus lockte, die prächtigen, grossformatigen Lithografien für die kolossalen Kunstbücher über das «Feuer-vogel»-Ballett von Igor Strawinsky drucken. Ein leidiger Punkt seien weiterhin die Finanzen, schreiben die Verantwortlichen von Graphos. Die Investitionen für Elektrizität, Wasser- und Abwasserleitungen, Revision der Setzmaschinen, Reparatur des Umschmelzofens, Transport von Maschinen, Mietzins, Verbrauchsmaterial und für vieles anderes mehr würden schwer auf die Buchhaltung drücken. Einnahmen aus den Führungen, den Besuchen und den Mitgliederbeiträgen seien deshalb äusserst willkommen. (gau)

ANZEIGE



SCHUBERTIADÉ  
ZÜRICH

## Romantische Liebeslieder

4. OKTOBER 2009, 17H, LIEDERABEND

Zürcher VokalQuartett, Judith Polgar und Satoko Kato Klavier

## Schwanengesang

15. NOVEMBER 2009, 17H, LIEDERABEND

Christoph Homberger Tenor Christoph Keller Klavier

## Winterreise

22. NOVEMBER 2009, 17H, LIEDERABEND

Christian Jott Jenny Tenor Judith Polgar Klavier

Tages-Anzeiger

Stadt Zürich  
Kulturkultur  
FACHVERBUND KULTUR  
KANTON ZÜRICH

AMT FÜR IDEEN

MIGROS  
kulturpräsent

Tabak-Libelli

ALTE KIRCHE WITIKON

Kontakt & Reservation: 044 383 44 55,  
antrag@amt-fuer-ideen.ch oder Musikhaus Jecklin  
Mehr Infos: www.schubertiade-zuerich.ch