

Debatte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **100 (2013)**

Heft 10: **Junge Denkmäler = De jeunes monuments = New monuments**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



In der Pfingstweidstrasse in Zürich verkehrt das Tram auf Eigentrassee und hat eine massive Verbreiterung dieser Ausfallstrasse ausgelöst, Zäune sperren den Gleisraum ab.
Bild: Andrea Helbling.



In Bern verkehrt das Tram auch auf Neubaustrecken im Mischverkehr und teilt die Fahrbahn mit Autos und Fussgängern. Bild: Hansueli Trachsel, Tram Bern West

Tramplanung ist Städtebau

Neue Tramlinien in Zürich und Bern – gegensätzliche Philosophien

Das Tram und die Stadt, das sind siamesische Zwillinge. Das schienengebundene Verkehrsmittel ist überall nahe am Geschehen, es fügt sich, dank ausgeklügelter Steuerungssysteme, in den vielfältigen Stadtverkehr ein und kommt auch in Fussgängerzonen zu, denen es die Menschenmengen zuführt, gemächlich, aber störungsfrei voran. Dank seiner relativen Langsamkeit, der gefahrlosen Fortbewegung und der dichten Folge der Haltestellen erschliesst und belebt das Tram – im Gegensatz zur schnelleren S-Bahn – nicht nur ferne Endpunkte, sondern den Stadtraum selbst, die Strassen und Plätze, in denen es unterwegs ist. Das Tram ist ein Freund der Stadt.

In den letzten Jahren hat das Tram sein vertrautes Territorium in der Innenstadt verlassen, um Vorstadtquartiere und Agglomerationsräume zu erschliessen: Prominenteste Beispiele sind das Tram Bern West (2010) und die Glattalbahn im Kanton Zürich. Im Juni 2013 präsentierten Bern und Zürich neue Pläne: Das «Tram Region Bern» soll ab 2020 die Vororte Köniz im Süden und Ostermündigen im Nordosten verbinden; im Raum Zürich sind neue Linien in die Aussenquartiere geplant, und die Limmattalbahn erschliesst die westlichen Vororte bis ins aargauische Spreitenbach und weiter nach Baden. Vom Tram in der Agglomeration erhofft man sich deren Zusammenwachsen zu einem dichteren, städtischen Raum, und es besteht kein Zweifel, dass die neue Bahn im Glattal schon jetzt enorme Impulse auf die Bautätigkeit ausübt. Diese unbestritten positive Wertung verschleiern aber einen Grundwiderspruch, der die Planung neuer Tramlinien prägt: Die Bahnbetreiber und ihre Ingenieure verlangen schnelle Fahrt und planen das Tram im Idealfall isoliert und unbeeinträchtigt vom übrigen Verkehr, wie eine U- oder S-Bahn. Damit gefährden sie den öffentlichen Raum.

Wie verschieden die Planung und Gestaltung neuer Tramlinien ausfallen kann, zeigt der Vergleich

zwischen den Städten Zürich und Bern. In Zürich gilt der Grundsatz, dass das Tram auf neuen Strecken ungehindert und schnell verkehren soll, ohne den motorisierten Individualverkehr zu beeinträchtigen und ohne von Fussgängern oder Autos behindert zu werden. Das Lösungswort für diesen doppelten Anspruch

In Zürich verlangen die Ingenieure schnelle Fahrt auf eigenem Trassee – damit zerstören sie den öffentlichen Raum.

heisst «Eigentrassee» und verspricht politischen Konsens – denn die autofreundlichen bürgerlichen Parteien wachen mit Argusaugen über die Kapazität der Durchgangsstrassen. Die Planer der Limmattalbahn in den Kantonen Zürich und Aargau verkünden daher stolz, die neue Bahn werde «auf über 90% der Strecke losgelöst vom Strassenverkehr auf einem eigenen Trassee» verkehren, ähnlich wie die Glattalbahn. Doch die Trennung und Entmischung der Verkehrsträger hat ihren Preis – nicht anders als die funktionale Entmischung der Stadt im grösseren Massstab: Das Tram auf dem Eigentrassee verstärkt die Trennwirkung der Verkehrsachsen und zerstört gewachsene Strassenräume. Denn für das Eigentrassee werden Strassen verbreitert;

Vorgärten und Alleebäume verschwinden, Abschränkungen und Zäune begleiten die Schnellfahrstrecken, Tunnels und Flyovers entflechten die Knoten des Verkehrs. Das Tram wird so aus dem Körper der Stadt herausgelöst, und es entstehen breite Verkehrswüsten, die nur noch an wenigen Stellen überquert werden können.

Nirgends sind die verheerenden Wirkungen deutlicher zu sehen als an der Zürcher Pfingstweidstrasse, die für das 2012 eröffnete Tram massiv verbreitert wurde: Das Resultat ist eine enorme, leblose Asphaltfläche mit sechs Spuren für den Autoverkehr, begleitet von den seitlichen Abschränkungen der Tramlinie. Die jeweils andere Strassenseite erscheint unerreichbar fern. Eine Brücke und wenige, von Ampeln kontrollierte Fussgängerstreifen sind die einzigen Querungsmöglichkeiten. Städtisches Leben, Flanieren und Einkaufen kann man sich in dieser massstabslosen Welt des Verkehrs nur schwer vorstellen. Das Tram als Freund der Stadt?

Dass es auch anders geht, zeigt die Stadt Bern mit dem 2010 eingeweihten Tram Bern West, dessen zwei Linien nach Bümpliz und Brünnen führen. Hier verkehrt das Tram im Mischverkehr. Es rollt scheinbar ohne Eile durch schmale Strassen, teilt sich die Fahrbahn mit den Autos und lässt beidseitig Raum für breite Trottoirs und Ladenvorplätze, für Alleebäume und private

In Bern ist das neue Tram Teil des Quartiers, der Stadt. Nicht Trennschneise, sondern Verbindung.

Vorgärten. Kaum irgendwo wurde der Strassenraum für das Tram verbreitert; mancherorts ist er zugunsten der Trottoirs sogar schmaler geworden. Die Plätze sind sorgsam und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet; an den Haltestellen warten die Autos brav, bis sich die Tramtüren schliessen und die Reise für alle weitergeht. Von den 6.8 Kilometern Neubaustrecke des Trams Bern West sind nur zwei Kilometer Eigentrassee: Im Bereich der Autobahn, entlang von Parks und grünen Wiesen fährt das Tram mit hohem Tempo – an Orten also, wo das städtische Gefüge ohnehin lockerer ist und auch die Haltestellen weiter ausein-

anderliegen. Das Tram ist hier Teil des Quartiers, der Stadt. Kein Verkehrshindernis für Fussgänger, keine Trennschneise, sondern eine Verbindung.

Die Philosophie hinter dieser stadtfreundlichen Tramplanung hat einen Namen: Das «Berne Modell» der Verkehrsplanung, in den 1990er Jahren unter dem Kreis-Oberingenieur Fritz Kobi entwickelt, kommt überall im Kanton bei der Sanierung von problematischen Verkehrsräumen zur Anwendung. Es sichert eine ganzheitliche Betrachtung des Strassenraums von Fassade zu Fassade, berücksichtigt die Bedürfnisse von Fussgängern, Velofahrern und Ladenbesitzern und setzt eine aktive Partizipation der betroffenen Bevölkerung voraus. Das paradigmatische und erfolgreiche Musterbeispiel dieser Philosophie ist der Umbau der Seftigenstrasse in Wabern (1996), wo das separate Tramtrasse aufgehoben und dem Raum des Langsamverkehrs zugeschlagen wurde, während der motorisierte Verkehr seither die Fahrbahn mit dem Tram teilt (dieses wurde dadurch übrigens nicht langsamer). Nach den gleichen Grundsätzen werden nun auch die neuen Linien des Trams Region Bern geplant.

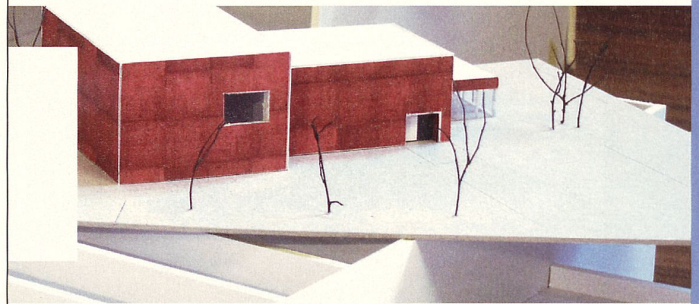
Warum geht das Gleiche nicht auch in Zürich? Wer setzt sich hier für die Qualität des öffentlichen Raums an den neuen Tramlinien ein? Warum hat das gebaute Resultat an der Zürcher Pfingstweidstrasse unter den Architektinnen und Architekten keine Diskussion ausgelöst? Das Tram gilt als Freund der Stadt. Seine Planer leben in einer Welt ohne natürliche Feinde und planen daher scheinbar autonom ihre schnellen Trassees. Es wäre an der Zeit, sie in eine Debatte einzubinden, die den Raum der Stadt ins Zentrum stellt. Warum nicht von Bern lernen? — *Daniel Kurz*

Literatur:

Tram Bern West AG, Dossier Tram Bern West. Stadträume gestalten, Bern 2012. Zu bestellen oder heruntergeladen bei Tram Bern West.

n|w

Fachhochschule Nordwestschweiz
Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik



Architektur studieren in der Region Basel

Informationsanlass
Bachelor- und Masterstudium

Mittwoch 6. November 2013, 16:00 – 18:00 Uhr
Studieninformation und Apéro

Institut Architektur FHNW
Gründenstrasse 40, CH-4132 Muttenz, 5. OG
Tel +41 61 467 42 72
www.fhnw.ch/habg/iarch
architektur.habg@fhnw.ch

werk,
bauen + wohnen

Architektur finden

Im Baugedächtnis Schweiz sind alle Ausgaben seit 1914 digitalisiert und kostenlos über unsere Webseite zugänglich.
→ www.wbw.ch/arch

