

A N F R A G E von Peter Anderegg (SP, Dübendorf), Thomas Maier (GLP, Dübendorf) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf)

betreffend Verlängerung Tram 7 bis Bahnhof Dübendorf

In der Netzstudie 2025 der VBZ werden auch die Infrastrukturoptionen für die Stadtgrenzen überschreitenden ÖV-Korridore aufgezählt. Dabei sollen in den Richtplänen Raumsicherungen für eigene ÖV-Trassierungen festgelegt werden; für eine erste Phase für den Busbetrieb, bei entsprechender Nachfrage für den Trambetrieb. Der Korridor Bahnhof Stettbach - Dübendorf via Zürichstrasse ist eine dieser Optionen.

Aus folgenden Gründen sind wir der Auffassung, diese Raumsicherung und eine Verlängerung der VBZ-Tramlinie 7 müsste bereits jetzt ins Auge gefasst werden:

2010 wird der Mittelverteiler Glattalbahn vom Bahnhof Stettbach via Industrie Dübendorf und Wallisellen zum Flughafen fahren. Die Ringbahn Hardwald via Überlandstrasse und Bahnhof Dübendorf ist im kantonalen Richtplan eingetragen und wird je nach Entwicklung auf dem Dübendorfer Flugplatzgelände relativ schnell geplant werden müssen. Im ganzen Gebiet zwischen Stettbach, dem Dübendorfer Zentrum und dem Flugplatzgelände ist eine grosse Baudynamik festzustellen. Die Siedlungsdichte zwischen Stettbach und dem Zentrum Dübendorf entlang der Zürichstrasse ist sowohl im Wohn- wie Arbeitsbereich ähnlich hoch wie in Schwamendingen. Hinlänglich bekannt ist auch, dass schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel eine erwünschte urbane Entwicklung fördern. Zwischen Stettbach und Sonnental könnten zudem die Gleisanlagen der Glattalbahn mitbenutzt werden. Parallel zur Ringbahn Hardwald via Überlandstrasse würde eine Trammerschliessung zum Bahnhof Dübendorf via Zürichstrasse eine starke Aufwertung dieses Gebietes bewirken.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Entwicklung in diesem Gebiet bezüglich der ÖV-Erschliessung auf der Schiene?
2. Studien sind die Basis für die Planung, aber immer der Entwicklung anzupassen: Müssen daher Prioritäten im Infrastrukturbau verschoben oder zusätzliche gesetzt werden?
3. Der bald beginnende Bau der 3. Etappe Glattalbahn wirft die Frage auf: Wurde in diesem Zusammenhang an eine solche Tramverlängerung gedacht bzw. wie könnte die Linienführung für das Tram aussehen?
4. Abgesehen vom Mittelverteiler Glattalbahn wäre dies die erste Tramverlängerung über die Grenzen der Stadt Zürich hinaus. Wie kann einem allfälligen Konkurrenzgerangel zwischen VBZ und VBG begegnet werden?

Peter Anderegg
Thomas Maier
Heinz Jauch