

«Wo ein Tram fährt, entsteht Stadt»

Das war 2008 der Titel meines Tribüne-Artikel im Tages Anzeiger zum Thema. Dieses Motto zog sich durch die Vorträge am Forum der SVWG (Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft) am 28. Januar 2026 in Bern zum Thema **«Neue Mittelverteiler zur Stärkung des öV in der Schweiz?»** *Nutzenpotentiale, Machbarkeit und Kostenperspektiven für Light Rail, Metro und Tram.*

Widar von Arx, Leiter Kompetenzzentrum Mobilität an der Hochschule Luzern, skizzierte in seiner Begrüssung den Rahmen der Tagung. Systemfragen, Finanzierung und Praxisbeispiele sollen die Relevanz von Mittelverteilern beleuchten und deren Wechselwirkung auf die Siedlungsentwicklung. Ob diese Strassenbahnen nun Stadtbahnen, Trams, Metro, Light Rail, o.ä. genannt werden, ist sekundär – auch wenn die Bezeichnungen gewisse Funktionen betonen. Aber es sind keine S-Bahnen, die im Netz der Normalspurbahnen verkehren, mit hoher Geschwindigkeit und grossen Haltestellenabständen.

Das Fragezeichen des Tagungstitels stand allerdings nicht lange im Raum.

Als Einstieg diente die ETH-Studie «Verkehr 2045», die Michael Nold – CO-Autor zusammen mit Ulrich Weidmann – vorstellte. Mittelverteiler wie Strassenbahnen geniessen einen hohen Stellenwert in dieser Studie. 50 km neue Traminien sollen geprüft werden, fast 40 km davon sogar priorisiert. Dazu zählen in Zürich auch die Nordtangente und die Glattalbahnverlängerung von Dübendorf Giessen, Bahnhof Dübendorf, Innovationspark zum Bahnhof Dietlikon.

Vor- und Nachteile der verschiedenen Transportmittel werden in der Studie beleuchtet. Eine Zahl in seiner Präsentation verblüffte mich: So unterscheidet sich die Perronauslastung von S-Bahnhöfen zwischen Stadt und Land teilweise bis zu einem Faktor 50. Könnten da Mittelverteiler wie beispielsweise Expresstrams eine effektivere Lösung sein? Die Metro spielt eine eher kleinere Rolle in unseren urbanen Räumen. Ihre Erstellungskosten sind rund zehnmal höher als bei einer Strassenbahn.



Claudio Büchel, Leiter Angebot bei der VBG, stieg ein mit der Definition von «Light Rail»,



einem Überbegriff für Mittelverteiler. Und von diesen gibt es einen regelrechten «Lightrail-Regenbogen». Um es dann einzugrenzen auf Strassenbahnen, wie wir sie kennen im Grossraum Zürich: Die Zürcher Trams, die Glattal- und Limmatalbahn (Tram 10, 12, 20) oder die Forchbahn als Expresslinie. Die Vorteile sind sichtbar: die Zeit von Tür-zu-Tür, die effiziente Flächennutzung und die städtebauliche Integration – eben: «Wo ein Tram fährt, entsteht Stadt». Der Bau der Glattalbahn für 555 Millionen Franken löste Hochbauprojekte von 15.5 Milliarden Franken aus, das 27-fache des Trambaus.

Und er benutzte den schönen Begriff des «Walking accelerator». Zufussgehende nutzen das Tram als Beschleunigung. Die beiden ergänzen sich und dominieren den städtischen Verkehr. In der Stadt Zürich sind sie mit 70% Verkehrsanteil die wichtigsten Verkehrsteilnehmer – öV 40%, Fussgänger 30%. Und weil es Strassenbahnen sind, verkehren sie mehrheitlich auf Strassenniveau ... man steigt schnell ein und aus und ist mitten in der Stadt.

Wilfried Anreiter, Abteilungsleiter Gesamtmobilität im Amt für Mobilität des Kanton Zürich, demonstrierte am jüngsten Stadtbahnbau, der Limmattalbahn, welchen ungeheuren Schub dies in diesem Stadtraum auslöste und immer noch tut. Daraus abgeleitet, auch mit der Erfahrung im Glattal, erläuterte er die Perspektiven mit der Tramtangente Nord und der erwähnten Glattalbahnverlängerung. Auch die Limmattalbahn wurde als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gebaut, um den Modal-Split zugunsten des öV zu erhöhen – was offensichtlich auch passiert. Mit 90% Eigentrassee ist sie seit Dezember 2020 unabhängig vom übrigen Verkehr auf einer Strecke von gut 13 Kilometer unterwegs. Der Handlungsbedarf beim Mittelverteiler in Zürichs Norden ist bekannt, Tangentiallinien sollen die Flaschenhälse entlasten. Das heisst auch, diese Trams als eigenständiges Transportmittel zu sehen und nicht nur als Zubringer zu den S-Bahn-Hubs, die entlastet werden sollen.



Und damit komme ich zum Schlüsselwort Agglomerationsprogramme und deren Finanzierung, auf welche der Direktor des VöV, Ueli Stückelberger, zu sprechen kam. Wie erwähnt, erhalten Tramprojekte einen hohen Stellenwert in der ETH-Studie. Im Unterschied zu S-Bahnbauten, die zu 100% aus dem BIF (Bahnhofinfrastrukturfonds) finanziert werden, sind Tramlinien über die Agglomerationsprogramme nur mit 30-40% vom Bund finanziert. Den Hauptteil zahlen die Kantone. Das ist ein Fehlanreiz, weil Kantone dann lieber einen S-Bahnausbau wünschen, auch wenn eine Strassenbahn die optimalere Lösung wäre. Er schlägt daher vor, den Bundesanteil für öV-Projekte in den Agglomerationsprogrammen zu erhöhen. Konkret: Mit mehr Mitteln aus dem NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) würden für Tram-Projekte mit 70-80% vom Bund finanziert. Aus Sicht der Verkehrs- und Siedlungsplanung, aber auch finanziell, gelängen so oft bessere öV-Verbindungen.

Der Fokus meines Betrags lag auf dem Metropolitanraum Zürich. Alle Beiträge sind unter [Präsentationen SVWG](#) finden.

Abschliessend ein Zitat aus dem Buch «SBB – was nun?» des Politikwissenschafters Matthias Finger, das zum Tagungsthema in der kleinräumigen Schweiz passt.
„Denn in Tat und Wahrheit wächst die Schweiz zu einer einzigen grossen Metropolitanregion zusammen, mit einem «Central Park» in der Mitte: den Alpen. Zwei «Metrolinien» – Gottthard und Lötschberg – führen bereits unter dem Park durch.“

Peter Anderegg