

Erwartungen der öffentlichen Hand und von Investoren an neue Nahverkehrssysteme Fallstudien Glattal- und Limmattalbahn



Erwartungen der öffentlichen Hand und von Investoren an neue Nahverkehrssysteme - Fallstudien Glattal- und Limmattalbahn

Ziele

Die Ziele der Masterarbeit gliedern sich auf zwei verschiedenen Ebenen. Erstens sollen die Rollen der öffentlichen Hand und von Investoren im Umfeld der beiden Fallstudien Glattal- und Limmattalbahn beleuchtet werden. Zweitens geht es darum, ausgehend von den Gegebenheiten und Erfahrungen mit der Glattalbahn Schlussfolgerungen für eine realistische Entwicklung im Einzugsbereich der Limmattalbahn zu ziehen. Dies zielt auf eine Abschätzung der Chancen und Grenzen der Limmattalbahn hinsichtlich der Erwartungen der Akteure ab.

Methodik

Um die Erwartungen an die Glattalbahn resp. Limmattalbahn zu eruieren, wurde die Methodik des Experteninterviews gewählt. Geeignete Vertreter der beiden Projekte wurden nach den Erwartungen und Auswirkungen befragt.

Fallstudien

Die Glattalbahn ist ein Verkehrsinfrastrukturprojekt im Glattal, welches die Stadt Zürich mit den Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten sowie mit dem Flughafen verbindet. Es wurde in drei Etappen zwischen 2006 und 2010 in Betrieb genommen. Der Linienführung entlang sind verschiedene grosse Entwicklungsareale zu finden.

Die Limmattalbahn ist ein Infrastrukturprojekt, welches voraussichtlich im Jahre 2020 ihren Betrieb aufnehmen soll. Als Entlastung des Verkehrs im Limmattal soll sie als neues Rückgrat im öffentlichen Verkehr dienen und die Gemeinden Spreitenbach, Dietikon und Schlieren mit Altstetten in der Stadt Zürich verbinden.

Erwartungen

Bei der Glattalbahn als Tangentiallinie am Stadtrand entlang steht vor allem die Verbindung der wirtschaftlich eng miteinander zusammenarbeitenden Gemeinden des Glattals im Vordergrund. Die Glattalbahn als städtebauliches Projekt soll die Urbanisierung fördern und räumliche Entwicklung anregen. Die Erwartungen der öffentlichen Hand sind dabei eher qualitativer Art, die Glattalbahn wird als Identifikationsträger verstanden und soll sich wie ein roter Faden mit hohen gestalterischen Ansprüchen durch das mit grossen Potentialen verbundene Glattal ziehen. Die mitunter durch die Bahn ausgelöste Entwicklungsdynamik hat dann schliesslich alle Erwartungen übertroffen.

Für die im Jahre 2020 geplante Limmattalbahn werden die durchaus positiven Erfahrungen der Glattalbahn sehr stark in die eigenen Erwartungen miteinbezogen. So geht man auch im Limmattal von einem neuerlichen Schub Raumentwicklung aus. Diesem soll in einem ersten Schritt der Bau von neuen Wohnungen meist im Hochpreissegment vorausgehen und in einem zweiten Schritt das Ansiedeln von Gewerbe und Gastronomie folgen. Die Erwartungen gehen allerdings weiter, sodass hier auch eine Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung sowie ein erhöhtes Steuererwerb auf kommunaler Ebene erwartet werden.

Bei den Investoren steht in erster Linie die Renditeorientierung im Vordergrund. Die Stadtbahnen erhöhen dank der besseren Erreichbarkeit gewisser Gebiete nicht nur die Attraktivität und die Sicherheit bei der Standortwahl, sie können auch der ausschlaggebende Grund für eine Umnutzung oder Umstrukturierung sein.

Rückschlüsse

Aufgrund folgender Faktoren ist eine ähnlich rasante räumliche Entwicklung im Limmattal wie im Glattal anzuzweifeln:

Die Entwicklungsdynamik im Glattal mit dem Flughafen als wichtiger Wachstumsmotor und vielen grossflächigen Entwicklungsflächen, welche fast die Hälfte des kantonalen Raumentwicklungspotential ausmachen, kann nicht mit dem Limmattal verglichen werden. Verstärkt wird diese Dynamik durch den momentan feststellbaren Trend grosser Firmen, welche ihre Standorte in der Innenstadt aufgeben und sich neu an einem neuen Standort konzentrieren wollen, welche sich meist in grossflächigen Entwicklungsgebieten vor allem in Zürich Nord befinden. Die Glattalbahn als Tangentiallinie verbindet diese Entwicklungsgebiete am Stadtrand optimal miteinander. Zudem ist die Wohn- und Arbeitsdichte der beiden Regionen sehr verschieden, das Limmattal ist eher ein Wohngebiet, während das Glattal eine sehr hohe Arbeitsdichte aufweist. Das Regionaldenken sowie die Identifikation der Gemeinden untereinander ist im Limmattal noch zu wenig ausgeprägt.

Auftraggeber:

IVT Zürich

Angewendete Methoden/Verfahren:

Experteninterviews mit geeigneten Vertretern

Kontakt:

Michael Strub, Tiefenwaag 20, 5420 Ehrendingen

mistrub@student.ethz.ch

+41 76 421 20 16 mobil

+41 56 222 20 16 Telefon