Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 6 (1999)

Heft: 2

Buchbesprechung: Tramstadt : öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs [Hans-Rudolf Galliker]

Autor: Schilter, René

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

All diesen Einwänden zum Trotz ist Elfi Bendikats Buch ein zuverlässiges Werk, das sich auf die Auswertung vieler Quellen stützt und die Literatur souverän verarbeitet hat. Dank des Registers und der systematischen Gliederung ist es auch zum Nachschlagen geeignet, z. B. für jene, die sich für den Aufbau der beiden Stadtverwaltungen interessieren oder für die Einschränkungen ihrer Kompetenzen durch den übergeordneten Staat. Überhaupt handelt es sich bei Elfi Bendikats Studie in erster Linie um Verwaltungsgeschichte. Sie geht den Anfängen der öffentlichen Nahverkehrsplanung nach, dem Entstehen einer kommunalen Leistungsverwaltung oder den Konflikten mit den privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmungen (die es in beiden Hauptstädten gab). Am spannendsten ist das Buch dort, wo es die Wechselwirkungen zwischen der politischen Sphäre einerseits und der sozialen Topographie der beiden Städte andererseits zur Sprache bringt. Auf einmal versteht man, weshalb die Verbindungslinien zwischen armen und reichen, Wohn- und anderen Quartieren so und nicht anders verlaufen oder wie die Wohnungspolitik und die Verkehrspolitik zusammenhängen. Wer vor einem längeren Paris- oder Berlinaufenthalt steht oder wer sich besonders seriös auf eine Reise vorbereiten will, kann Bendikats Buch auch als Führer benutzen. Allerdings ist es zu schwer, um es bei Streifzügen im Metronetz oder bei Busfahrten in Berlin bei sich zu haben.

Christoph Maria Merki (Bern)

HANS-RUDOLF GALLIKER
TRAMSTADT
ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR UND STADTENTWICKLUNG AM BEISPIEL ZÜRICHS

CHRONOS, ZÜRICH 1997, 248 S., 120 ABB., FR. 48.–

Verfolgt man die Geschichte des Trams in Zürich, so wird klar, welche entscheidende Rolle dieses Verkehrsmittel für die Entwicklung der Stadt gespielt hat. Man kann die Stadt Zürich deshalb mit gutem Recht als «Tramstadt» bezeichnen. Hans-Rudolf Galliker beschreibt in seinem sorgfältig recherchierten und reich bebilderten Buch die Geschichte des Zürcher Trams und zeigt auf eindrückliche Art, wie eng der öffentliche Nahverkehr und die Stadtentwicklung in Zürich zusammenhängen.

Die Geschichte des Trams in Zürich beginnt mit der Planung einer Pferdebahn in den 1860er Jahren. Treibende Kraft war damals die wohlhabende Gemeinde Riesbach, die sich durch das Tram eine Steigerung ihrer Standortgunst erhoffte. Diese erste Tramlinie zwischen dem Stadtzentrum und Riesbach wurde 1881/82 eröffnet. Anfangs war das Pferdetram nur ein Luxusnahverkehrsmittel für die reicheren Schichten, an deren Bedürfnissen sich auch die Linienführung orientierte.

Ein Massenverkehrsmittel wurde das Tram erst um die Jahrhundertwende mit der elektrischen Strassenbahn. Zürich gehörte zusammen mit Genf zu den ersten Städten in der Schweiz, die bereits 1894 elektrische Strassenbahnen einführten. Der Durchbruch dieses Verkehrsmittels fiel in eine Zeit starken Wachstums der Städte und teils sich verschlechternder Lebensbedingungen in den Innenstädten. Das Tram als Massenverkehrsmittel ermöglichte das Wachstum an der Peripherie und die Entwicklung der Stadtkerne zu Dienstleistungszentren. Dieser Prozess dauerte in Zürich ca. 20 Jahre.

Nach dem Ersten Weltkrieg herrschte Wohnungsnot. Die Stadt Zürich forcierte den kommunalen und gemeinnützigen Wohnungsbau. Neben der Schaffung von neuen, gesunden Quartieren bildete auch die Sicherung breiter Grüngürtel als Naherholungsräume einen Teil des damaligen städteplanerischen Leitbildes. Der Ausbau des Tramnetzes (mit entsprechender Tarifgestaltung) wurde bewusst zur Umsetzung dieses Leitbildes eingesetzt.

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg wurde der motorisierte Individualverkehr immer wichtiger und in der Verkehrsplanung entsprechend berücksichtigt. Aber erst seit den 1950er Jahren nahm die Zahl der Automobile unaufhaltsam zu, gleichzeitig wuchsen die Siedlungen im städtischen Umland stark. Die städtische Verkehrsplanung und Verkehrspolitik der Nachkriegszeit war bis in die jüngste Zeit vom Versuch geprägt, das ansteigende Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen. Neben Plänen für einen massiven Ausbau des Strassennetzes entstand in den 60er Jahren die Idee, den öffentlichen Verkehr unter die Erde zu verlagern. Die Ablehnung der zwei Grossprojekte Tiefbahn und U-Bahn in Volksabstimmungen führte schliesslich dazu, dass am bestehenden System des öffentlichen Verkehrs in Zürich grundsätzlich festgehalten wurde. Das Netz wurde schrittweise ausgebaut und modernisiert. Das Tram selbst wurde durch geeignete Massnahmen (u. a. neue Linien, Fahrplanverbesserungen, neues Rollmaterial) attraktiver gemacht, erhielt seine heutige Bedeutung als modernes und umweltschonendes Verkehrsmittel.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass die Mobilität weiter zunehmen wird. Dieses Wachstum soll grösstenteils auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden. Es bestehen zur Zeit Pläne für insgesamt 18 neue oder erweiterte Tramachsen, teils für die Erschliessung von Gebieten jenseits der Stadtgrenze. Ob alle diese Pläne realisiert werden, ist fraglich. Sicher ist aber, dass in Kürze eine neue Tramgeneration auf Zürichs Strassen fahren wird: das Niederflurtram Cobra. Der mit diesem Typ verbundene verbesserte Komfort wird die Attraktivität des Trams in Zukunft noch vergrössern und mithelfen, dass viele EinwohnerInnen Zürichs ihre innerstädtischen Mobilitätsbedürfnisse auch weiterhin auf umweltgerechte Art mit dem blau-weissen Verkehrsmittel befriedigen werden.

René Schilter (Zürich)

PETER KREBS
VERKEHR WOHIN?
ZWISCHEN BAHN UND AUTOBAHN

UNIONSVERLAG, ZÜRICH 1996, 239 S., FR. 32.–

Ein Buch, das sich bequem während einer längeren Bahnfahrt lesen lasse, nennt Peter Krebs seinen 240seitigen Text, und er meint dies durchaus programmatisch: «Verkehr wohin?» ist ein Weissbuch für die Bahn und eine Abrechnung mit der schweizerischen Verkehrspolitik der letzten 30–40 Jahre.

Eindrücklich stellt der ehemalige «Revue Schweiz»-Redaktor den Teufelskreis dar, der dazu geführt hat, dass der öffentliche Verkehr immer mehr vom privaten verdrängt wurde. Der Anteil der Schiene ging in der Zeit zwischen 1950 und 1995 im Personentransport von 57% auf unter 20%, im Gütertransport von 71% auf 40% zurück. Zwei gegenläufige Spiralen treiben diese Verschiebung an: Güter und Reisende wechseln von der Schiene auf die Strasse, weil der Strassenverkehr zu billig ist. In der Folge verschlechtert sich die Ertragslage der Bahn, ihre Schuldenlast nimmt zu, Investitionen werden zurückgestellt, das Fahrplanangebot nicht ausgebaut. Damit ver-