

Monorail : das Tram im Hochparterre

Autor(en): **Romann, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 7

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119025>

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.

DER APERO

Monorail – das Tram im H

Wieder einmal spukt das Monorail durch die Planerwelt. Wie auch schon ist Bewährtes veraltet und nur noch Neues gut genug. Im Norden Zürichs soll das Oberhauserriet («HP» 3/89) überbaut und mit einem Monorail erschlossen werden. Für die Industriezone Hochbort in Stettbach/Dübendorf gibt es ähnliche Pläne. Doch nicht nur die Weltstadt Zürich sucht Neues, auch die Kleinstadt Olten will im Strom der Zeit mit-schwimmen: Die Rede ist von einer Ringlinie um die Altstadt und einer Stichlinie Richtung Egerkingen.

Monorail: Einschienenbahn, so die wörtliche Übersetzung. Eine Bahn mit einer Schiene, doch mit was für einer! Während das Tram, geführt durch zwei stählerne Rillen im Asphalt, allenfalls unvorsichtigen Velofahrern zum Verhängnis wird, ist das Monorail auf ebener Erde nicht denkbar. Seine eine «Schiene», ein Stahlträger mit einem Querschnitt von 60 auf 60 Zentimetern, liesse sich kaum überklettern, Überfahren gibt es nicht. Die Konstruktion des Monorails bedingt das Ausweichen in die dritte Dimension, in die Höhe, ins Hochparterre. Aufständern nennen es die Ingenieure. Je nach Monorailtyp alle 18 bis 25 Meter eine Stütze, darauf der Hohlträger der Fahrbahn. Eine Hochbahn also.

Hässlich. In gewachsenen Siedlungen sicher. Aber in Neubaugebieten mit ihren mächtigen, meist nichts als voluminösen Dienstleistungs- und Industriebauten? Im Oberhauserriet oder im Hochbort? Hier wird es doch ohnehin nie ein Ortsbild geben. Doch muss das scheinbar Unvermeidliche – die Unfähigkeit, neue Städte nicht nur zu bauen, sondern auch zu gestalten – zum wirklich Unmöglichen werden? Zum Beispiel, indem der Strassenraum mit Bahnen und Bähnchen vollgehängt wird?

Mehr oder weniger emotionale Argumente. Argumente, die vielleicht nicht mehr stichhaltig sind, wenn wir das Monorail seinen möglichen Konkurrenten, allen voran dem Tram, gegenüberstellen. Vergleichen wir die beiden Systeme. Was kann das Monorail besser als das Tram? Die Tabelle zeigt es: eigentlich nichts.



FOTO: LUCHI BEGGIOLA, FOTOMONTAGE: IP

Wenn aufgrund der technischen Parameter (siehe Tabelle) recht wenig für das Monorail spricht, so gibt es andererseits aus planerischer Sicht doch einige Argumente zugunsten konventioneller Verkehrsmittel, zugunsten von Tram oder Bus. Hier deren vier:

1. Das Monorail ist zum Inseldasein verurteilt. Während die konventionellen Träger des öffentlichen Verkehrs – S-Bahn, Tram, Bus – netzartig durch die ganze Stadt, durch die ganze Agglomeration führen, Quartiere, Stadtteile und Satellitenstädte miteinander verbinden, muss das Monorail auf eine einzelne Überbauung, auf ein Quartier, auf eine Insel eben, beschränkt bleiben. Trotz der Kapazität und dem technischen Aufwand eines Hochleistungsverkehrsmittels erfüllt das Monorail damit allenfalls die Aufgabe eines kleinen Quartierbusses. Jedes neue stadtfremde Verkehrsmittel ist

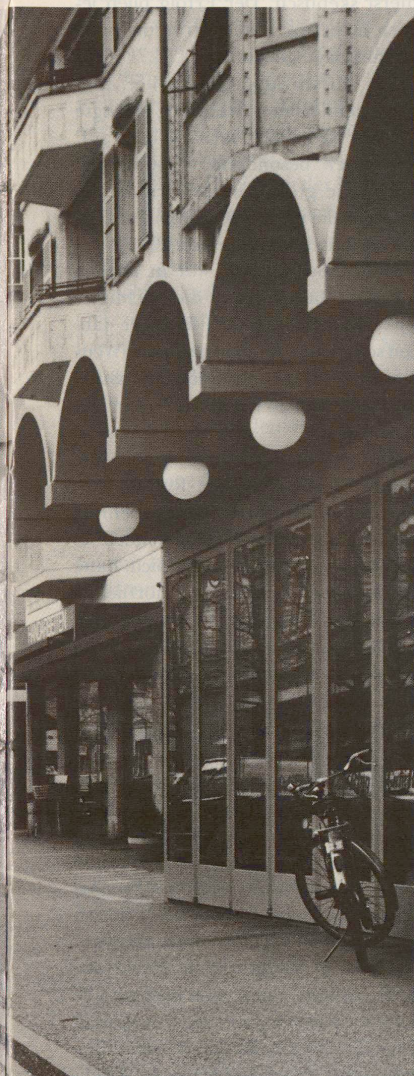
vorerst ein Fremdkörper. Es lässt sich nicht mit dem bestehenden öffentlichen Verkehr vernetzen. Nicht vernetzen aber heisst für den Fahrgast: umsteigen. Umsteigen wiederum ist der Erzfeind jeder Attraktivität. Das gilt natürlich nicht nur für das Monorail.

Warum haben die Zürcher 1973 die U-Bahn abgelehnt, wären aber schon damals nicht gegen eine S-Bahn – Ausbau der Eisenbahn also – gewesen? Weil die U-Bahn ein neues, ein artfremdes System gewesen wäre, verurteilt zum Inseldasein, genau wie das Monorail.

Die Monorailprojekte erinnern fatal an eine der schrecklichsten Erbsünden der Planer: an das Reissbrettdenken. Ob Einfamilienhaus, ob Wohnblock oder Arealüberbauung – immer ist das Reissbrett gleich gross. Nur der Massstab ändert. Und immer hört die Welt am Rand des Reissbretts auf. Es ist, als

Ein Fremdkörper in der gewachsenen Siedlungsstruktur: So massiv würde ein Monorail die historische Altstadt von Olten beeinträchtigen und durch das Ausweichen in die dritte Dimension erst noch mehr Verkehrsraum auf der Strasse schaffen.

ochparterre



hätte Magellan mit seiner Weltumseglung nie bewiesen, dass die Welt keine Scheibe ist und damit keine Ränder besitzt, sondern dass alles zusammenhängt, nahtlos ineinander übergeht.

2. Der Fahrgast ist König. So will es ein Leitspruch des öffentlichen Verkehrs. Die Fahrt im zweiten Obergeschoss mag tatsächlich königlich sein. Wenigstens nach dem Einsteigen und vor dem Aussteigen. Mühsam aber ist das Erreichen der luftigen Stationen und Haltestellen. Selbst wenn Rolltreppen und Lifte den Einsatz von Muskelkraft vermindern: Der Zeitbedarf für diese Höhentouren darf nicht unterschätzt werden. Auch damit sinkt die Attraktivität.

3. Indem das Monorail den Boden verlässt, vergrössert es den Raum, der dem Verkehr zur Verfügung steht. Mehr Verkehrsraum aber – das ist heute beinahe schon eine Binsenweis-

heit – bedeutet mehr Verkehr. Soll das Verkehrsvolumen nicht vergrössert werden, so müsste der Strassenraum massiv umgenutzt werden. Mehr zugunsten der Fussgänger, mehr Grünraum. Die Erfahrung lehrt, dass solche Programme allenfalls vor Abstimmungen aktuell sind, später aber sang- und klanglos in den Schubladen verschwinden. Warum eigentlich? Weil ganze Heerscharen von Automobilisten vor den Städten nur darauf warten, dass einige Überdrüssige endlich umsteigen – z. B. auf das neue Monorail – und ihnen den Parkplatz und den Platz auf der Strasse überlassen.

4. Das Monorail hängt in der Luft, im Strassenraum zwischen den Fassaden. Gewachsene Strassenräume werden dadurch zerstört. Planer und Designer werden hier einwerfen, der klassische Strassenraum sei überholt. Wirklich? Betrachten wir die Pläne der Retortenstadt im Oberhauserriet: Boulevards sollen die Hauptachsen bilden, Strassenräume also.

An dieser Stelle reichen sich die Argumente gegen Monorails und andere «Exoten» die Hand: Sollen sie ihrem Inseldasein entrinnen, sollen sie – wie jedes brauchbare öffentliche Verkehrsmittel – Stadtteile und Quartiere miteinander verbinden, so müssen sie die Gettos der Neubaugebiete verlassen und in gewachsene Stadtteile hineinfahren. Hier aber sind sie städtebaulich unerwünscht, ja unmöglich...

Die ganze Monoraildiskussion zeigt letztlich nur eines: das Ende der Weisheit der Planer und Politiker. Weil niemand mehr weiterweiss, begibt man sich ins Reich der Utopie. Vage Versprechen sollen vertuschen, aus welcher Hilflosigkeit heraus hier geplant, gehandelt, gebaut wird, dass die Städtebauer am Ende ihres Lateins sind...

Zum Beispiel Olten: Jedem Planer, der sich nur einmal in dieser Stadt umgesehen hat, muss klar sein: Diese Verkehrsprobleme lassen sich nur lösen durch einen radikalen Abbau der Kapazität des Strassennetzes in und ausserhalb der Stadt. Mehr Raum für den Fussgänger, ohne dem Auto Ersatz anzubieten. Erst wenn die Wartezeiten noch länger, die Staus noch ausgedehnter werden, beginnen die Leute umzusteigen, der Durchgangsverkehr auf die vorhandenen Umfahrungsachsen auszuweichen. Sich eine Lösung zu erhoffen, indem man auf den Strassen neuen Platz schafft, das Stadtbild durch Hochbahnen zerstört, ist – bescheiden ausgedrückt – etwas naiv.

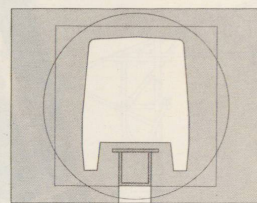
Ähnliche Hilflosigkeit herrscht in den geplanten Grosszentren der Dienstleistungsindustrie. Weil selbst über ein dichtes Netz von Hochleistungsstrassen kaum noch 20 bis 30 Prozent der Pendler und Besucher innert nützlicher Frist herangekarrt werden können, muss der öffentliche Verkehr erhalten, müssen neue, «attraktive» Systeme die nur noch dem Profit dienenden Stadtbaupläne versüssen, die Diskussion von den neugeschaffenen Problemen ablenken. Ablenken von der ökologischen und städtebaulichen und letztlich eben auch menschlichen Katastrophe solcher Planungen hin zum Disneyland zum Beispiel eines Monorails.

Versuche, die gute alte Eisenbahn, welche auf Rädern über zwei Schienen fährt, durch irgendwelches exotisches Gerät zu ersetzen, sind so alt wie die Eisenbahn selber. Immer blieb es bei den Versuchen. Wohl erhielt diese oder jene Stadt eine Linie mit einem fremdartigen Verkehrsmittel. Manchen gedieh es sogar zur Attraktion wie etwa die Hochbahn in der bundesdeutschen Stadt Wuppertal.

Wen und wo man auch fragt, unvoreingenommene Fachleute, die nicht einseitig mit der Industrie verquickt sind, sagen immer wieder dasselbe: Keines dieser Systeme habe eine Zukunft. Schon gar keines, das in irgendeiner Form auf Kleinkabinen aufbaut. Selbst im innovationsfreudigen Frankreich zeichnet sich ein Sieg des Trams gegenüber futuristischen Bähnchen ab. Zwar rühmt die Herstellerfirma Matra ihr Val (Véhicule automatique léger) – das durchaus erfolgreich in Lille verkehrt – über allen Klee, aber das vor kurzem eingeweihte Tram von Grenoble erfreut sich eben doch unverhohlener Popularität. Einen Beweis dafür liefert die Stadt Strasbourg, welche sich vor zwei Jahren zwar für das «Val» entschied, diesen Frühling aber auf das billigere und für die Passagiere eindeutig attraktivere Tram umschwenkte.

So wird es eben wohl bleiben, wie es ist: Die Hauptlasten im Alltag haben die gute alte Eisenbahn und das Tram zu bewältigen. Für Sonderwünsche, in Ausstellungen, wenn es gilt, eine Verbindung entlang einer einzelnen Achse herzustellen, oder einfach, wenn eine Attraktion gesucht ist, werden die Exoten zum Zug kommen. Zu Recht, denn dafür sind sie geeignet, hier sollen sie auch eingesetzt werden.

PAUL ROMANN



Vergleich Tram– Monorail

| Zürcher Tram «Tram 2000» | Monorail MR III* |
|-----------------------------|---------------------|
|-----------------------------|---------------------|

| | | |
|--------------------------|---------|---------|
| Max. Fahrgeschwindigkeit | 65 km/h | 50 km/h |
|--------------------------|---------|---------|

| | | |
|-----------------------------|----|----|
| Anzahl Züge (Std. und Rtg.) | 40 | 50 |
|-----------------------------|----|----|

| | | |
|-----------------------|-----|-----|
| Anzahl Passagiere/Zug | 240 | 200 |
|-----------------------|-----|-----|

| | | |
|--------------------------------|--------|--------|
| Max. Förderleistung in Pass./h | 10 000 | 10 000 |
|--------------------------------|--------|--------|

| | | |
|------------------------|------|------|
| Minimaler Kurvenradius | 16 m | 25 m |
|------------------------|------|------|

| | | |
|-------------------|------|-----|
| Maximale Steigung | 7–8% | 10% |
|-------------------|------|-----|

*Neuestes Modell von Habegger/
Von Roll

Eröffnet mit einem Säugertest,
dann lange im Dienst der
Militärmaschine, heute schliesslich
geputzter Abstellraum – und
morgen?