Ein Tram für Palermo : der Ingenieur Willy Hüsler hat ein neues Tramnetz geplant

Autor(en): **Capol, Jan**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **9 (1996)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-120390

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Im Gegensatz zu anderen Städten Italiens werden die Busspuren in Palermo respektiert. Doch nur die Hälfte der 600 Busse sind einsatzbereit

Bild: Willy Hüsler

Ein Tram für Palermo

Palermo bekommt ein neues Tramnetz – geplant vom Zürcher Ingenieur Willy Hüsler. Die seit langem geplante U-Bahn ist somit vorerst weg vom Tisch.

1993 wählte Palermo Leoluca Orlando zum Bürgermeister. Er war als Kopf des Antimafia-Bündnisses «la rete» bekannt geworden. Zu Orlandos ersten Geschäften gehörte, den Finanzierungsantrag für eine neue U-Bahn-Linie nach Rom zu schicken. Er tat es nicht. Das Projekt war nach Ansicht Orlandos und seiner neuen Stadtregierung zu stark mit der Mafia verhängt. Doch die Zustände des öffentlichen Verkehrs in der Stadt sind desolat. Von den etwa 600 Bussen der Stadtbetriebe sind nur 300 einsatzbereit, es fehlen Ersatzteile. Wenn keine U-Bahn, was dann? Willy Hüsler hat in einer vergleichenden Studie gezeigt, dass ein Tramnetz für Palermo vorteilhafter ist als die U-Bahn.

Warum keine U-Bahn

Die U-Bahn in Palermo hätte aus einer einzigen Durchmesserlinie bestanden. Der Aufwand, den Tunnel auszuheben, wäre beträchtlich. Und wie in Rom und Neapel: wer in Palermo ein Loch gräbt, stösst mit Garantie auf archäologische Kostbarkeiten; Rettungsgrabungen werden damit zu einem wesentlichen Kostenfaktor. Von den Stationen der U-Bahn-Linie aus hätten Busse die Feinverteilung in die Stadt übernommen. Das hiesse eine schnelle Linie durch die Stadtmitte und für den Rest der Stadt den gleichen, schlecht funktionierenden Busverkehr wie bisher. Die hohen Investitionskosten für die U-Bahn brächten also im Betrieb verhältnismässig wenige Vorteile. Ein neues Tramnetz könnte hingegen bei geringeren Investitionen den Grossteil der Stadt mit einem Einzugsbereich der Haltestellen von 300 m erschliessen; das entspricht dem Standard des Zürcher Trams. Die barocken Alleen und die Strassendurchbrüche aus der faschistischen Ära ermöglichen, die Tramschienen mit ihren starren Kurvenradien in die äusserst dicht gebaute Stadt zu legen.

Warum ein Tram

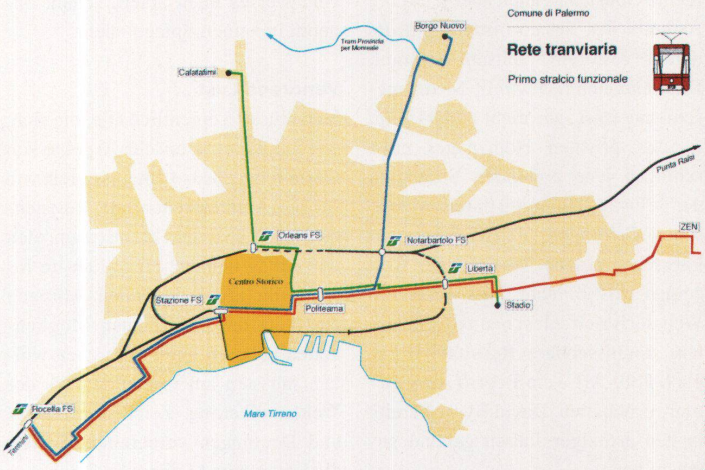
Das Tram bietet Vorteile gegenüber dem Bus einerseits und der U-Bahn andererseits. Gegenüber dem Bus: Das Tramnetz braucht weniger Personal, ein Tramchauffeur fährt mit dreimal mehr Passagieren als ein Buschauffeur, und ein Bus ist zwar billiger als ein Tramwagen, dafür bleibt ein Tram etwa 30 Jahre, ein Bus nur acht Jahre in Betrieb. Gegenüber der U-Bahn: Die U-Bahn scheint nur das schnellere Transportmittel zu sein, ist es aber nicht. Dem Vorteil der hohen Reisegeschwindigkeit stehen die Nachteile weit auseinanderliegender Haltestellen und langer Fusswege in den Stationen selber gegenüber. Und ein Tramnetz ist baulich besser etappierbar als eine U-Bahn-Linie.

Wiederaufbau von Tramnetzen

Nachdem in den sechziger und siebziger Jahren viele Städte ihr Tramnetz abgebrochen haben, bauen sie heute wieder ein neues. Paris z. B. hat bereits seine erste Linie, die im Norden die Endstationen der Metro verbindet, Genf baut ihr übriggebliebenes Linienfragment wieder aus. Und in Ulm und Bologna soll das Tram bald wieder fahren – geplant von Willy Hüsler. Den Zürcher Willy Hüsler traf der Palermer Stadtrat Gianni Silvestrini an einem Kongress zum öffentlichen Verkehr in Bologna. Silvestrini konnte mit Hüslers neben der Stadt- auch die Provinzregierung von den Vorzügen eines Tramnetztes überzeugen. Ein Joker dabei ist, dass vermutlich Teile der neuen Tramwagen in Palermo selbst hergestellt werden können. Wenn alles gut geht, ist 1997 Baubeginn und im Jahr 2000 soll das Tram durch die Strassen Palermos fahren.

Jan Capol

Das zukünftige Tramnetz von Palermo. Schwarz die bestehenden Eisenbahnlinien, in Farbe die neuen Tramlinien



Plan: Willy Hüsler