Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: 6-7

Werbung

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: 15.07.2025

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

» die Planung dauern wohl fünfzehn Jahre.» Weitere zwanzig Jahre veranschlagt er für die etappierte Realisierung des Grossprojekts. Die Kosten schätzt Weidmann grob auf 2 bis 2,5 Milliarden Franken für die insgesamt rund zehn Kilometer langen Tunnelstrecken. Können wir uns das überhaupt leisten, angesichts des Kampfs um Gelder für den Verkehr? «Verteilen wir die Gesamtkosten auf die Bauzeit, dann macht das 100 bis 125 Millionen Franken pro Jahr – das ist ein ähnlicher Rahmen wie bei der Glattalbahn», relativiert Weidmann die Kosten.

Ob sich Stadt und Kanton Zürich und der Bund ein solches Projekt leisten können – oder vielmehr leisten wollen –, ist eine politische Frage, ebenso die Finanzierung. Wenn jedoch das Bevölkerungswachstum weitergeht und wenn alle nicht nur von Verdichtung sprechen, sondern sie auch umsetzen, dann wird der öffentliche Verkehr nicht nur in der Agglomeration, sondern auch in der Kernstadt an seine Grenzen stossen. Eine spürbare Entspannung könne nur mit Entlastungsstrecken wie der «Untertunnelung des Hauptbahnhofs erreicht werden», zitierte der «Tages-Anzeiger» den Zürcher Stadtrat. Das war 1987, als die Zürcher S-Bahn noch im Bau war und man mit einer Verdoppelung der täglichen Frequenzen im Hauptbahnhof auf 300 000 Passagiere bis ins Jahr 2000 rechnete. Bis etwa 1992 könne das Tramnetz im Bereich Hauptbahnhof den Mehrverkehr von S-Bahn und Verkehrsverbund noch verkraften, konnte man da lesen.

Heute strömen täglich bis zu 350 000 Menschen durch den Zürcher Hauptbahnhof, mit der Eröffnung der Durchmesserlinie sollen es bis zu 500 000 werden. Bis 2025 wollen die VBZ die Forchbahn bis zum Hauptbahnhof verlängern und dafür die Bahnhofbrücke ausbauen. Der öffentliche Verkehr dominiert den Stadtraum immer mehr. Mit einem Pflästerli hier und einem dort will man das hundertjährige Tramnetz im Stadtzentrum für die Zukunft rüsten. Das reicht nicht. Der Vorschlag eines schnellen Trams für die grosse Stadt zeigt: Es geht auch anders!

29. JUNI 2011: STÄDTEBAU-STAMMTISCH

Ist das Konzept von Ulrich Weidmann für den Aus- und Umbau des Zürcher Tramnetzes ein wegweisender Vorschlag für die wachsende Stadt? Oder schiesst die Idee über das Ziel hinaus? Stammt sie gar aus der Mottenkiste des letzten Jahrhunderts – oder ist sie zu wenig radikal, um die Probleme zu lösen? Am Städtebau-Stammtisch diskutiert Hochparterre-Redaktor Werner Huber mit: Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme ETH Zürich, Patrick Gmür, Direktor Amt für Städtebau, Paul Romann, Verkehrsplaner, Müller, Romann & Schuppisser, Zürich.

› Mittwoch, 29. Juni 2011, 18.30 Uhr
› Architekturforum Zürich, Brauerstrasse 16, Zürich
› Anmeldung: www.veranstaltungen.hochparterre.ch

MEHR IM NETZ

Ein Beitrag des Schweizer Fernsehens vom Januar 1970 zur U-Bahn-Planung in Zürich, Informationen zum Tiefbahnprojekt von 1962 und eine Bildergalerie mit Plänen der Tiefbahn und der U-Bahn:
› www.links.hochparterre.ch

acousticpearls meets wallstreet –
textile Akustikpaneele an der Wandschiene wallstreet

www.adeco.ch adeco ag postfach ch-5465 mellikon fon +41/56 243 16 16 fax +41/56 243 16 11 info@adeco.ch

Der direkte Weg zu
Qualität, Leistung und Individualität.

Als Full-Service-Schreinerei für Küchen und Innenausbau verbinden wir moderne Produktionstechnologien und das Bedürfnis nach Individualität. Unser Anspruch: Wir möchten die Faszination anspruchsvoller Schreinerarbeit in allen Facetten und Details erlebbar machen. Als professioneller Umsetzungspartner unterstützen wir unsere Kunden deshalb in allen Phasen der Projektumsetzung. Wir sind jetzt für Sie da!

r|s

www.rs-schreinerei.ch

Für das flexible Planen im Team
...von überall und zeitgleich.

Die BIM-Server Technologie:
Live am zentralen Projektmodell planen. Unabhängig von Ort, Projekt und Teamgrösse.

BIMserver
THE NO.1

www.archicad-verbindet.ch

ARCHICAD

ID-C