Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **23 (2010)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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

›› unbefriedigend; gerade im lang gestreckten Limmattal muss man auf eine hohe Geschwindigkeit hinarbeiten.

Was wäre denn der richtige Weg? Sinnvoll und realistisch wäre ein Quantensprung innerhalb des bestehenden Systems. Für Zürich könnte dies eine Unterteilung des Tramnetzes in zwei Geschwindigkeitsklassen bedeuten. Die Hauptschwäche ist die Ost-West-Richtung. Da würde ein «Upgrade» auf der Achse Seefeld–Stadelhofen–Innenstadt–Schlieren–Dietikon viel bringen. Man könnte die bestehenden Tramlinien zur Schnellverbindung ausbauen, die teilweise unterirdisch und an der Oberfläche vom übrigen Verkehr getrennt verläuft. Spurweite, Stromsystem und auch die Fahrzeuge wären dieselben, wie beim normalen Tram, die Beförderungsgeschwindigkeit müsste aber auf 25 bis 30 Kilometer pro Stunde statt der heutigen 15 bis 17 gebracht werden. Damit liessen sich die schnellen Tramlinien schrittweise aus dem bestehenden Netz herausentwickeln.

So wie es Brüssel oder Antwerpen mit der «Pré-Métro» gemacht haben? Ja genau. Damit liesse sich der Bau auch etappieren, denn dies ist zentral. Man könnte die Tunnels durchaus so dimensionieren, dass darin zu einem späteren Zeitpunkt auch 2,6 Meter breite U-Bahnen verkehren könnten. Brüssel hat auf diese Art schrittweise ein U-Bahn-Netz aufgebaut.

WETTSTREIT DER IDEEN **Wie lange würde ein solcher Aufbau dauern?** Das sind lange Prozesse, nicht nur wegen der Planung und des Baus an sich. Es bräuchte allein ein halbes Jahrzehnt, um eine Planungskultur zu entwickeln, die mit diesen Dimensionen umgehen kann.

Kann die Metro in Lausanne ein Katalysator sein? Vielleicht, denn die Lausanner Metro ist tatsächlich beeindruckend. Keine zwei Jahre nach der Eröffnung hat sie sich als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs etabliert. Und kämpft teilweise schon mit Kapazitätsproblemen.

Sie schlagen in Zürich unterirdische Lösungen fürs Tram vor und wollen den Verkehrsknoten Hauptbahnhof aufknüpfen. Sie betrachten die Stadtbahn Limmattal und kritisieren in den Medien das Konzept Bahn 2030 des Bundes. Wollen Sie provozieren? Ja, im Sinne von «provocare», nämlich zum Wettstreit der Ideen aufrufen. Nein, im Sinne einer destruktiven Kritik. In der Verkehrs- und Raumplanung sind nämlich zahlreiche hochqualifizierte und engagierte Menschen tätig. Ich nutze einfach mein Privileg, dass ich mir mit meiner Freiheit auch andere Zukünfte ausdenken und diese kommunizieren darf. Hoffentlich zum Nutzen einer zukunftsorientierten Entwicklung von Stadt und Verkehr. Die U-Bahn-Diskussion auf «Tages-Anzeiger online» hat mich jedenfalls eine gewisse Offenheit gegenüber dem Thema spüren lassen, gerade bei der jüngeren Generation.

«ESCHER, DER ENGEL & DIE FIBONACCI-ZAHLEN»: EIN FILM ÜBER DEN HAUPTBAHNHOF ZÜRICH

Die Geschichte des Zürcher Hauptbahnhofs, die Hintergründe sowie der Aus- und Weiterbau sind das Thema in einem Film von Samir. Hochparterre und Samirs «Dschoint Ventschr»-Filmproduktion präsentieren den Film an einer Matinee mit anschliessendem Gespräch.

› Datum: Sonntag, 30. Mai 2010, 11 Uhr
› Ort: Filmpodium Studio 4, Nüschelerstrasse 11, Zürich
› Gesprächsteilnehmer: Samir, Autor und Produzent; Patrick Gmür, Direktor Amt für Städtebau, Zürich; Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme, ETH Zürich; anschliessend Apéro
› Billette im normalen Vorverkauf

U-BAHN IN ZÜRICH: TRÄUME, PROJEKTE, ABSTIMMUNGSKAMPF

Eine U-Bahn gebaut hat Zürich nie, darüber diskutiert aber schon, vor allem in den Fünfziger- und Sechzigerjahren. Die Sonderausstellung des Trammuseums Zürich dokumentiert dieses weitgehend in Vergessenheit geratene Kapitel der Zürcher Verkehrsgeschichte.

› Datum: 30. April bis 31. Oktober 2010
› Ort: Trammuseum Zürich, Forchstrasse 260, Zürich
› Öffnungszeiten: Mi–Fr 14–17 Uhr, Sa/So 13–17 Uhr
› Zahlreiche Referate im Juni und Juli, z. B. am 8. Juli von Ulrich Weidmann zum Thema: «Wie eine U-Bahn die Verkehrssituation in Zürich verändern würde»
› www.tram-museum.ch

MEHR IM NETZ

Der Trailer zu Samirs Film, Fernsehbeiträge, der Bau der S-Bahn und der Durchmesserlinie sowie eine Idee für eine Ring-U-Bahn um Zürich
› www.hochparterre.ch/links

Fassaden | Holz/Metall-Systeme | Fenster und Türen | Briefkästen und Fertigteile | Sonnenenergie-Systeme | Beratung und Service

Schweizer

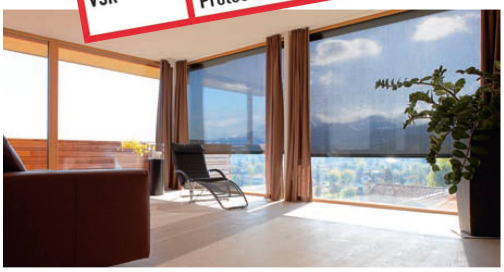
Ein Glücksfaktor, der lange währt.
Sonnenkollektoren von Schweizer nutzen die Energiequelle der Zukunft.

Ästhetisch, flexibel in der Anwendung, unabhängig von anderen Energiesystemen: Mit Sonnenkollektoren von Schweizer treffen Sie die richtige Wahl. Unsere Sonnenkollektoren passen zu jedem Architekturstil und glänzen mit hervorragendem Energieertrag und erstklassiger Qualität. Mehr Infos unter www.schweizer-metallbau.ch oder Telefon 044 763 61 11.

Ernst Schweizer AG, Metallbau, CH-8908 Hedingen, Telefon +41 44 763 61 11
info@schweizer-metallbau.ch, www.schweizer-metallbau.ch

90 JAHRE Bauen für Mensch und Umwelt

Altstätten, 9. Juli:
Hier lässt es sich schöner wohnen.



Schützen Sie sich vor unnötiger Sonneneinstrahlung und nutzen Sie die Sonne zum Energiesparen. Am besten mit unserer neuen, windresistenten Fassadenmarkise Solozip, die sich speziell für grossflächige Fenster eignet. Interessiert? Rufen Sie uns einfach an.

Griesser Storen und Rolladen – automatisch gut.

Griesser AG. Schweizer Qualität seit 1882.
Tänikonerstrasse 3, 8355 Aadorf, Infoline 0848 841 258
info@griesser.ch, www.griesser.ch

GRIESSER
STOREN UND ROLLADEN