

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

Artikel: Zürichs neues Tram fährt flink unter dem Boden : das Tram hat in der Limatstadt seine Zukunft, doch es muss schneller werden. Kein Problem, wenn es unterirdisch fährt
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287108>

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: 11.01.2026

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

HOCHPARTERRE 6-7/2011

18/19//TITELGESCHICHTE

ZÜRICH'S NEUES TRAM FÄHRT...





...FLINK UNTER DEM BODEN

Der Zürcher Nahverkehr muss schneller werden und mehr Menschen transportieren. «Kein Problem», sagt ETH-Professor Ulrich Weidmann, «wenn das Tram im Zentrum unterirdisch fährt.»

Text und Pläne: Werner Huber, Illustrationen: Philipp Schaerer

Zürich, Limmatplatz. Alle Passagiere sind eingestiegen, die Türen schliessen sich, der Tramchauffeur beschleunigt: 50 Kilometer pro Stunde zeigt der Tacho. Das Tram taucht in den Untergrund, verlangsamt seine Fahrt und schwenkt nach rechts. «Nächster Halt: Sihlquai/Hauptbahnhof», klingt es aus dem Lautsprecher. Nach kurzem Zwischenhalt geht es weiter, quer unter den Gleisen des Hauptbahnhofs hindurch. Für die Autobahn war dieser Tunnel geplant, mit dem Bau der Durchmesserlinie der SBB wurde er im Rohbau vollendet. Nun fährt das Tram in der einen Röhre, Autos benutzen die andere und entlasten den Bahnhofplatz. «Nächster Halt: Le-Corbusier-Platz/Hauptbahnhof»; über uns liegt die Europaallee. Der Redaktor sitzt mit Ulrich Weidmann, ETH-Professor für Verkehrssysteme, im Tram. Sie haben Zeit, denn sie sind längst pensioniert. Wir schreiben das Jahr 2045. Vor bald 35 Jahren stellten sie in einer Titelgeschichte im Hochparterre das schnelle Züri-Tram vor. Hätte der Redaktor damals gedacht, dass er dereinst durch Zürchs Untergrund kurven wird? Leise gehofft hat er. «Klack», die Türen sind zu und die Fahrt geht weiter. Das Tram taucht tiefer in den Untergrund und unterquert in einer langen Linkskurve die Sihl und den Tunnel der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU). Ob es denn in dreissig Jahren noch Trams geben werde, fragten die Kolleginnen und Kollegen damals an der Redaktionssitzung. Selbstverständlich, davon war er überzeugt.

ZÜRICH SAGTE ZWEIMAL NEIN Die ersten Pläne für ein unterirdisches Tram in Zürich entstanden rund hundert Jahre vor dieser fiktiven Fahrt, als das Tram zu einem Hindernis für den stark wachsenden Autoverkehr wurde. Der Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich von 1953 sah den massiven Ausbau des innerstädtischen Strassennetzes vor, vernachlässigte aber auch das Schienennetz nicht. Die Ingenieure Kurt Leibbrand und Philipp Kremer schlugen den Bau eines S-Bahn-Netzes und eines in der Innenstadt unterirdisch geführten Trams vor. Den Bau einer richtigen U-Bahn erachteten sie allerdings als nicht finanzierbar.

Die Stadt nahm diesen Vorschlag auf und die Verkehrsbetriebe Zürich VBZ entwickelten daraus das Projekt für eine Tiefbahn: Auf 12,3 Kilometern sollten die Tramlinien der Innenstadt unter den Boden verlegt werden. «Schach dem Verkehrs-Chaos», propagierten die Befürworter. «Nein zum Kellertram», lästerten die Gegner. Dass das Tram von der Strasse verschwinden sollte, war keine Frage. Aber welche Bahn sollte im Untergrund verkehren? Für die Gegner war die Tiefbahn bloss eine halbe Lösung: Sie wollten eine richtige U-Bahn. Anders als heute war das Züri-Tram kein Sympathieträger, sondern ein rückständiges Verkehrsmittel aus dem 19. Jahrhundert. Am 1. April 1962 lehnten die Zürcher die Vorlage ab.

Gut zehn Jahre später lag ein neues Projekt vor: eine S-Bahn für den Kanton und eine U-Bahn mit drei Linien für die Stadt. Doch als die Vorlage im Mai 1973 zur Abstimmung kam, hatten sich die Zeiten geändert: Zukunftsskepsis hatte die Wachstumseuphorie verdrängt. Die S-Bahn galt zwar als sinnvoll, das U-Bahn-Projekt schien aber eine Nummer zu gross für Zürich. Die kombinierte Vorlage scheiterte.

Die VBZ setzten fortan aufs Tram. Sie bauten zwar keine neuen Linien, machten das Netz aber leistungsfähiger. Wo möglich erhielt das Tram ein eigenes Trasse und an den Ampeln Vorfahrt. Schon in den Sechzigerjahren begannen die VBZ, mit den «Mirages» auf Tramzüge mit Gelenkwagen

umzustellen und forcierten dies mit dem «Tram 2000» weiter. Mit dem zunehmenden Umweltbewusstsein bot sich in den Achtzigerjahren der öffentliche Nahverkehr als Alternative zum Auto an, das Tram wurde zu einem Sympathieträger. Zürich ist inzwischen eine Musterstadt des öffentlichen Verkehrs und Fachleute aus der ganzen Welt reisen an, um das System zu studieren. Mit der Eröffnung der S-Bahn 1990 übersprang die Erfolgsgeschichte die Stadt-, später auch die Kantonsgrenzen.

2045: DONNERSTAG, 15. JUNI, 14.59 UHR Tief im Untergrund rollt das Tram. «Nächster Halt: Bahnhofplatz/Hauptbahnhof. Die Linie 13 fährt weiter nach Stadelhofen – Forch – Esslingen», teilt die Lautsprecherstimme mit und der Wagen bremst. Die beiden älteren Herren steigen aber aus – nicht mehr wieselflink mit ihren gut achtzig Jahren, aber noch immer rüstig. Treppe oder Rolltreppe? Sie entscheiden sich doch fürs Bequeme und schweben ein Geschoss nach oben, vom dritten ins zweite Untergeschoss unter dem Bahnhofplatz. Sie bewundern die Leistung der Ingenieure: Eine zweigeschossige Station haben sie hier unter dem siebzehnjährigen Shop-Ville und neben der fünfzigjährigen SZU-Station gebaut. Welches Glück, dass das Globus-Provisorium so lange stehen geblieben war: An seiner Stelle erschloss ein grosser Schacht den Untergrund, bevor darüber ein Neubau entstand. Ein «Tram 5000» der neusten Generation gleitet heran und öffnet seine Türen. Der Fahrkomfort ist unvergleichlich – beinahe lautlos und vor allem ohne Rumpeln rollt der Tramzug auf den neu entwickelten Mikrofahrgestellten, dank denen der Innenraum frei von jeglichen Radkästen gestaltet werden konnte. «Nächster Halt: Löwenplatz», sagt der Lautsprecher. «Wir bleiben noch sitzen», beschliessen die Pensionäre.

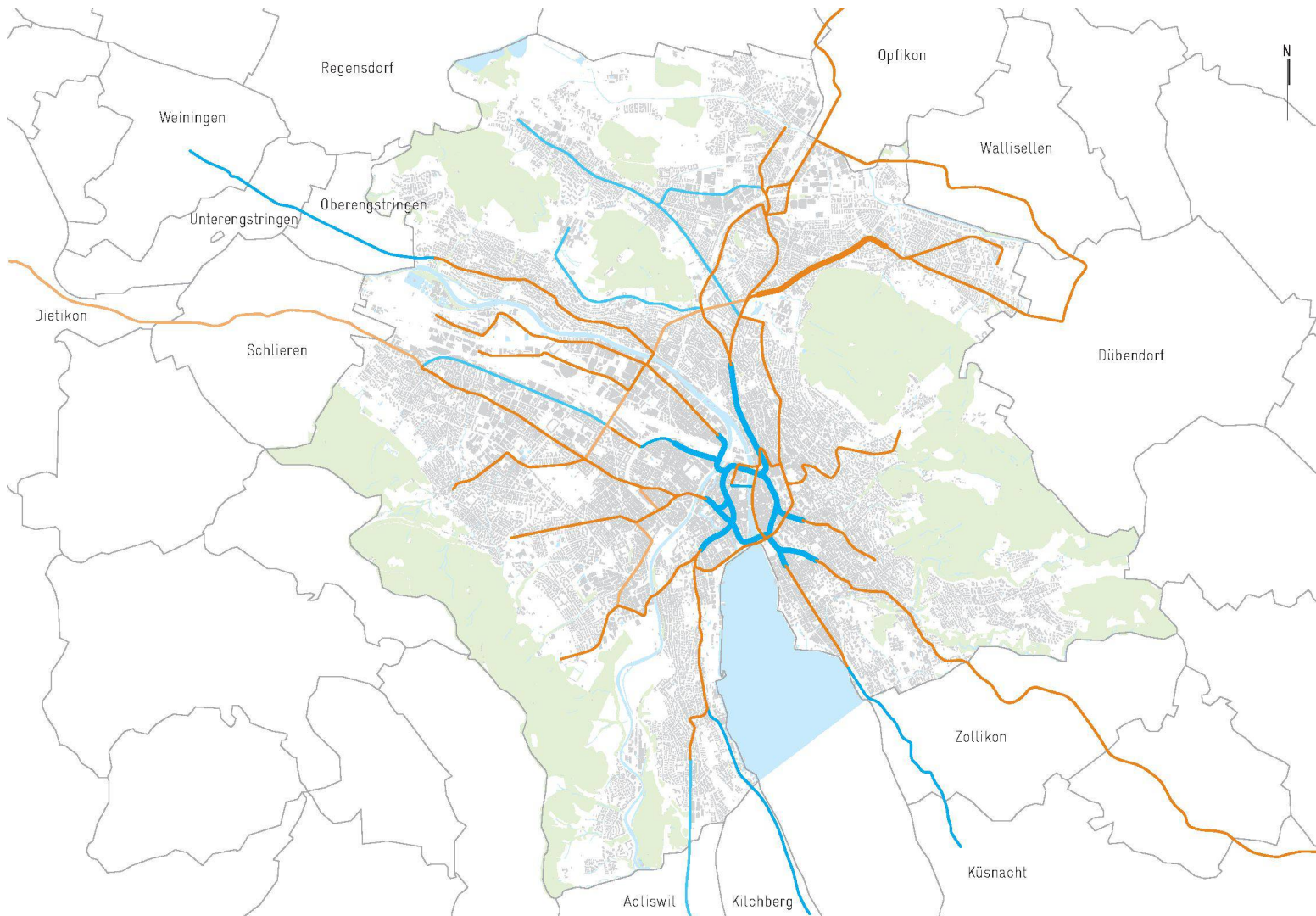
DIE S-BAHN IST VOLL, DAS TRAM LANGSAM «Die S-Bahn wird die erwünschte Auflockerung der Grossstadt sehr stark fördern. Neue Siedlungsgebiete im Limmat-, Glatt- und Sihltal, an beiden Seeufern und am Uetliberg werden erschlossen», hatten Kremer und Leibbrand 1953 geschrieben. «Auflockerung der Grossstadt» heisst heute «Zersiedelung» und ist längst ein Problem. Seit den Neunzigerjahren ist auch der Gegenstand zu beobachten: Die Stadt wird ein attraktiver Lebensraum und Zürich wächst – im Zentrum, an den Rändern und im inneren Agglomerationsgürtel. Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Metropolitanraum Zürich »

OBERIRDISCHES TRAMNETZ

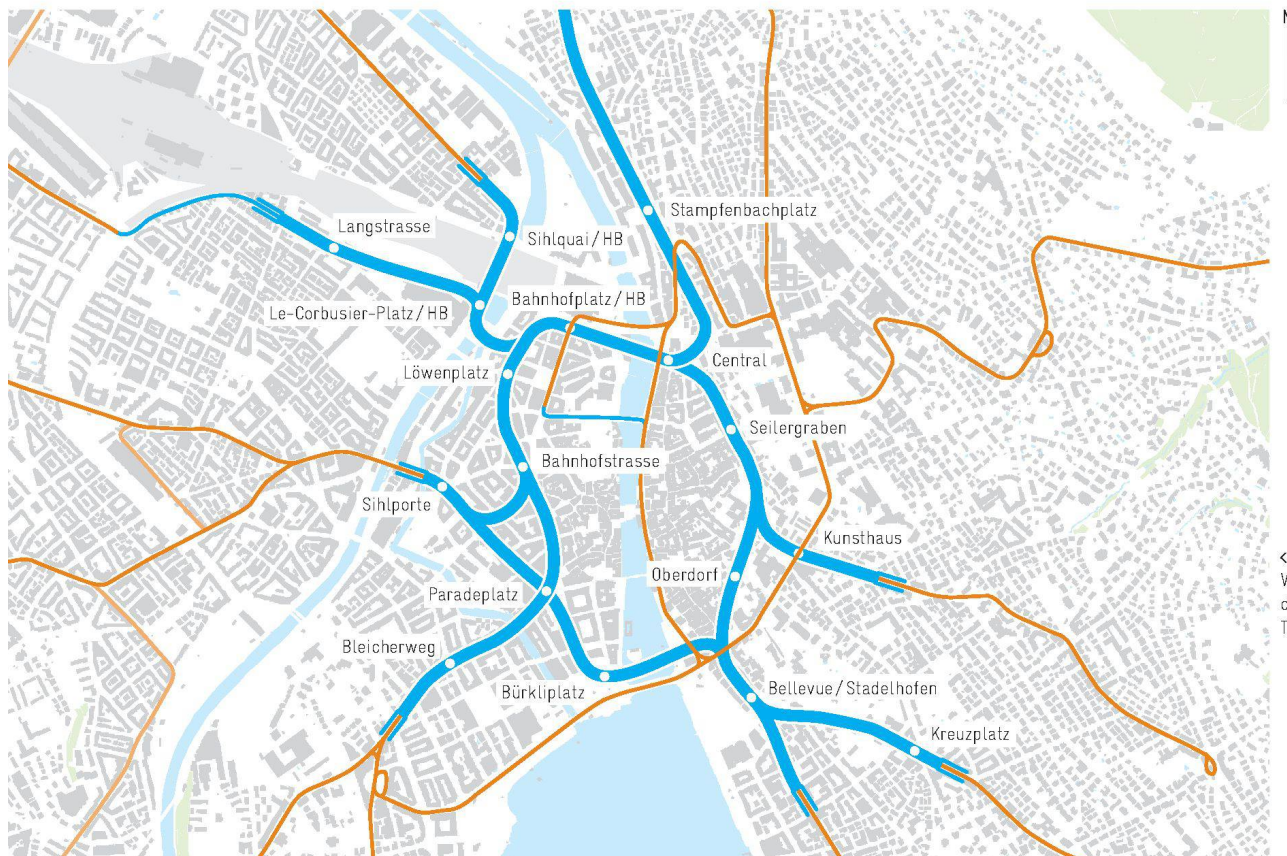
- Linien bestehend 2011
- Ausbau gemäss Konzept VBZ 2025
- Ausbau gemäss Konzept Weidmann 2045
- weitere Ausbauten

UNTERIRDISCHES TRAMNETZ

- Linien bestehend 2011
- Netz gemäss Konzept Weidmann 2045



^Das Tramnetz und der mögliche Ausbau in der Stadt Zürich und ihrer Agglomeration.



<Das Kernstück von Weidmanns Vorschlag: die unterirdischen Tramlinien in der Innenstadt.



^In flotter Fahrt durch Zürichs Unterwelt: Das Central bleibt ein grosser Knotenpunkt.

» ist die S-Bahn. Allein zwischen 2001 und 2009 stieg die Anzahl der Fahrgäste um fast 35 Prozent von täglich 289 000 auf 386 000 (gemessen an der Stadtgrenze), bis 2030 rechnet der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit einer Verdopplung. Zu Stosszeiten sind die Züge schon heute überfüllt. In der Stadt wird sich das Problem verschärfen, denn die S-Bahn verbindet nicht nur die Kernstadt mit dem Umland, sie ist auch ein wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel. In Zürich fehlt ein Verkehrsmittel zwischen dem Grobverteiler S-Bahn und den Feinverteilern Tram und Bus. Die Folge: Die Kapazität des teuren, auf längere Distanzen angelegten S-Bahn-Systems muss auf die Anforderungen des Zentrums dimensioniert werden. Der ZVV denkt darüber nach, ein inneres S-Bahn-System über das bestehende Netz zu legen. Im engeren Raum Zürich würden in rascher Folge zusätzliche Züge verkehren. Sie wären einstöckig, hätten mehr Türen und kürzere Haltezeiten. «Man muss sich das wie eine U-Bahn vorstellen», sagte ZVV-Direktor Franz Kagerbauer im April in der «Neuen Zürcher Zeitung». Dem Grobverteiler S-Bahn wird ein Mittelverteiler überlagert. Wer allerdings von der S-Bahn aufs Tram umsteigt, hat die gewonnene Zeit bald wieder verloren. Die Fahrt vom Hauptbahnhof nach Höngg dauert länger als die Anfahrt aus Winterthur oder Baden, das Stadtquartier Affoltern ist noch immer nicht ans Tramnetz angeschlossen und die Forchbahn wendet weiterhin am Stadelhofen. Wer morgens mit dem Vierer vom Central Richtung Bahnhofquai fährt, bleibt regelmässig auf der Brücke stehen. Wer nur gelegentlich das Tram benützt, geniesst die Fahrt durch die Stadt, die vor den Fenstern vorbeizieht. Wer täglich zur Arbeit fährt, hat den Eindruck, es gehe immer langsamer vorwärts. Dieser Eindruck täuscht nicht, wie VBZ-Direktor Guido Schoch im März am Kongress «Stadt und Verkehr» darlegte: Seit 1998 hat sich die Fahrzeit aller Tramlinien um 21 Minuten erhöht. Das klingt – bei zwölf Linien – nach wenig, doch aufs Jahr hochgerechnet sind das 32 000 Stunden, die 8 Millionen Franken kosten. Um 8000 Personen pro Stunde zu transportieren, braucht ein Tram gerade mal eine Fahrspur. Möchte man die gleiche Anzahl mit Autos befördern, wären zehn Fahrspuren nötig. Dieses Bild wird immer wieder zitiert, um die Effizienz des Trams darzustellen. Das ist aber nur eine Seite der Medaille. Nicht nur das Auto, sondern auch das Tram braucht viel Platz. Am Bahnhofplatz stehen zu Stosszeiten die Züge dicht an dicht auf einer viergleisigen Strecke, von der sie in die verschiedenen Haltestellen abzweigen. Der Stadtraum ist eine Verkehrsmaschine, an der nicht allein das böse Auto, sondern auch das gute Tram seinen Anteil hat.

2045: DONNERSTAG, 15. JUNI, 15.02 UHR Über uns die Stadt, vor uns die Station: «Nächster Halt: Bahnhofstrasse». Ulrich Weidmann und der Alt-Redaktor verlassen den Untergrund und betreten Zürichs noch immer teuerstes Pflaster. Als Hochparterre im Sommer 2011 den Vorschlag für das schnelle und unterirdische Tram präsentierte, schien er kaum jemandem realistisch. Denn die Idee brach mit einem fast vierzigjährigen Tabu des Zürcher Nahverkehrs: unter dem Boden. Das war jahrzehntelang undenkbar! Auch eine Bahnhofstrasse ohne Tram schien damals unvorstellbar. Heute, 2045, fährt das Tram nur noch auf einem kurzen Stück oberirdisch, ansonsten gehört die Strasse den Flaneuren. Der Professor und der Redaktor schlendern die Bahnhofstrasse hoch zum Paradeplatz. Auch der ist belebt wie nie zuvor, seit er nicht mehr viergleisiger Trambahnhof, sondern städtischer Platz ist. «Sprüngli» hat grosszügig herausgestuhlt und Konkurrent «Hüfli» im Credit-Suisse-Haus vis-à-vis tut es ihm gleich. Die Pensionäre genehmigen sich einen Café und können sich ein paar Bemerkungen über die aktuelle Mode nicht verkneifen. Das Tramwarthäuschen steht nun übrigens am Escher-Wyss-Platz unter der Hardbrücke und ist Kunst. Die Herren tauchen ab und besteigen den Vierer Richtung Zollikon.

EIN VIERECK IST DAS HERZSTÜCK «Hätten wir in den Sechzigerjahren die Tiefbahn gebaut, dann hätten wir heute ein gutes, angemessenes System», sagt Ulrich Weidmann. Er sagt das nicht in der Zukunft von 2045, sondern heute, 2011. Das U-Bahn-Projekt von 1973 mit drei Linien sei hingegen überdimensioniert gewesen. Die Linie 1 Dietikon – Flughafen »

Expertenmeinungen SKEPTISCH BIS ÜBERZEUGT

«Mit dem Projekt Netzentwicklungsstrategie 2030 arbeiten die VBZ in eine ähnliche Richtung, wenn auch etwas weniger visionär. Unsere Fahrgäste schätzen aber sichere und leicht zugängliche Haltestellen auf der Strassenebene, das heisst die Zahl unterirdischer Haltestellen muss minimiert werden.» Guido Schoch, Direktor Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

«Ein kategorisches Nein zur Tieflegung. Eine räumliche Trennung in unten und oben führt zwangsweise zu einer Verminderung der Attraktivität. Natürlich führe das Tram schneller. Aber die längeren Anmarschwege würden dies mehr als kompensieren. Zürich braucht auch in der Innenstadt neue Tramachsen. Aber bitte auf den Strassen. Und auf Kosten des Autos.» Paul Romann, Müller, Romann & Schuppisser, Verkehrsplanung, Raumentwicklung, Zürich

«Die Idee überzeugt, den Knoten Innenstadt mit einer visionären Lösung zu entlasten. Gemäss der Skizze besteht eine Chance, die Verkehrsführung beim Hauptbahnhof neu zu gestalten oder die Ausdehnung der Fussgängerbereiche zu ermöglichen.» Patrick Gmür, Direktor Amt für Städtebau der Stadt Zürich

«Pendler und Touristinnen in der visuell attraktiven Innenstadt in den Untergrund zu verbannen, ist ein grober Fehler, der in den Sechzigerjahren an der Urne abgelehnt wurde. Eine Beschleunigung des Trams muss oberirdisch erfolgen, etwa durch den Ausbau von Quai- und Bahnhofbrücke auf vier Gleise.» Richard Wolff, Stadtforscher, Inura Zürich Institut

«Die unterirdische Führung wichtiger Tramlinien im Stadtzentrum gibt dem öffentlichen Raum die Qualität zurück, die ihm durch die rücksichtslose Beanspruchung unserer schönsten Plätze und Strassenzüge durch den öV abhanden gekommen ist.» Hans Naef, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen (GSP), Zürich

«Der Vorschlag zielt am Problem vorbei: In der Innenstadt von Zürich haben wir relativ gute Verkehrsverhältnisse und auch bezüglich der urbanen Qualität des öffentlichen Raums wurde viel getan. Das Tunnelsystem könnte niemals die Kapazitäten des heutigen Netzes erreichen.» Willi Hüster, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung (IBV Hüster), Zürich

«Aktuell verlegt Karlsruhe gerade das Netz unterirdisch und ist damit ein gutes Beispiel dafür, dass es so auch funktionieren kann.» Marc-Christian Riebe, Gründer, CEO und Präsident der Location Group

«Bei der unterirdischen Führung stellt sich die Frage des grossen Platzbedarfs (Infrastruktur, Auf- und Abgänge) und der Kosten. Ausserdem ist auch das Tram Teil des öffentlichen Raums, und dies macht auch die Attraktivität des Feinverteilers aus.» François Aellen, Direktor Tiefbauamt Stadt Zürich

» wäre noch sinnvoll gewesen, die beiden anderen aber wären kaum zu finanzieren gewesen. Das alte Tiefbahnprojekt war ebenfalls zu umfangreich und zu kompliziert. «Man kann auch nicht einfach das oberirdische Tramnetz unter die Erde verlegen», betont Ulrich Weidmann. Vielmehr müsse man nun die Chance nutzen, ein Netz zu entwickeln, das den heutigen Ansprüchen genüge.

Weidmanns aktuelles Konzept für ein unterirdisches Netz beruht auf dem Viereck Central – Hauptbahnhof – Bahnhofstrasse / Sihlporte und Bellevue / Stadelhofen. Dieses System garantiert gute Verbindungen in alle Richtungen und die gebündelten Linien im Zentrum nutzen die Infrastruktur effizient. So liegt der Knoten Bellevue nicht genau beim heutigen Tramrondell, sondern näher beim Bahnhof Stadelhofen und ist von diesem aus direkt zugänglich. Besser erschlossen wird auch das neue Stadtquartier Europaallee mit dem Le-Corbusier-Platz. Der brach liegende Stadttunnel quer unter dem Hauptbahnhof siehe HP 4/11 gewährleistet hier eine ideale Verbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5 sowohl für das Tram als auch für den lokalen Autoverkehr.

Ulrich Weidmanns Konzept ist kein Projekt, es ist eine Skizze. Absichtlich sind die Tunnelstrecken fett eingezeichnet, denn die genaue Lage ist nicht fixiert und wird letztlich von zahlreichen Randbedingungen festgelegt. Seit 1960 ist es im Zürcher Untergrund enger geworden: Beim Hauptbahnhof liegen mehrere Bahnhöfe im Untergrund und beim Central überkreuzen sich die S-Bahn-Linie Richtung Stadelhofen und der neue Weinbergstunnel Richtung Oerlikon. «Die Lage der Tunnelleingänge habe ich hingegen genauer überlegt und bewusst gewählt», sagt Ulrich Weidmann: so nahe an der Innenstadt wie möglich und so weit draussen wie nötig, damit das System am besten wirkt. Die einzige längere Tunnelstrecke ausserhalb des Stadtkerns führt Richtung Schaffhauserplatz, um die Verbindung nach Zürich Nord deutlich zu beschleunigen und die Strecken in der Schaffhauser- und in der Weinbergstrasse zu ersetzen.

2045: DONNERSTAG, 15. JUNI, 15.46 UHR Der Bürkliplatz ist über unseren Köpfen schon vorbeigezogen, in flotter Fahrt unterquert das Tram die Limmat. «Nächster Halt: Bellevue/Stadelhofen». Dies ist neben dem Hauptbahnhof der zweitwichtigste Knoten des unterirdischen Tramnetzes. Es zählt sich aus, dass man die Station trotz beträchtlichem Aufwand nahe an die S-Bahn gerückt hat. Viele Passagiere, die früher am Stadelhoferplatz ausgestiegen sind, bleiben nun jedoch sitzen: Die Forchbahn hat man nämlich ins Tramnetz integriert. Sie fährt als Linie 13 via Höngg nach Engstringen und weiter nach Weiningen. Technisch war dies problemlos möglich, schon immer hatte sie die VBZ-Gleise benützt. Am meisten Emotionen schürte die Farbe der Züge. Es brauchte lange Verhandlungen, an deren Ende als Kompromiss eine seltsame Kombination aus crème-rot und blau-weiss stand, die niemanden wirklich glücklich macht. Der Redaktor und der Professor schmunzeln: War die Farbgebung nicht schon anno '06 bei der Glattalbahn das Thema? Aussteigen oder sitzen bleiben? Sie steigen aus, wechseln den Perron und nehmen den Vierer Richtung Altstetten.

SCHNELLER AN DIE STADTGRENZE UND DARÜBER HINAUS Die Tunnelstrecken in der Innenstadt sind das Herzstück des schnellen Trams für die grosse Stadt. Dieser spektakuläre Teil ist die Basis für wichtige Veränderungen an der Oberfläche. Bereits heute binden die Glattalbahn und in einigen Jahren auch die Limmattalbahn die Agglomerationsgemeinden an die Stadt. Ulrich Weidmann schlägt vor, weitere Tramlinien über die Stadtgrenzen hinaus zu verlängern: Die Linie 13 könnte auch Ober- und Unterengstringen und Weiningen direkt an die Stadt anschliessen. Beidseits des Sees würden Zollikon und Küsnacht sowie Kilchberg mit der Stadt vernetzt, wodurch die S-Bahn entlastet würde. Solche Verlängerungen machen aber nur Sinn, wenn das Stadtzentrum oder das andere Ende der Stadt innert nützlicher Frist erreicht werden kann. Rund 25 Minuten dauert heute die Fahrt von der Endstation Frankental bis an die Bahnhofstrasse. «Für Verbindungen innerhalb der Stadt muss man heute stets dreissig bis

vierzig Minuten rechnen, bisweilen bis zu fünfzig Minuten», sagt Ulrich Weidmann. In der gleichen Zeit ist man vom Hauptbahnhof aus längst in Aarau, Olten oder sogar Luzern.

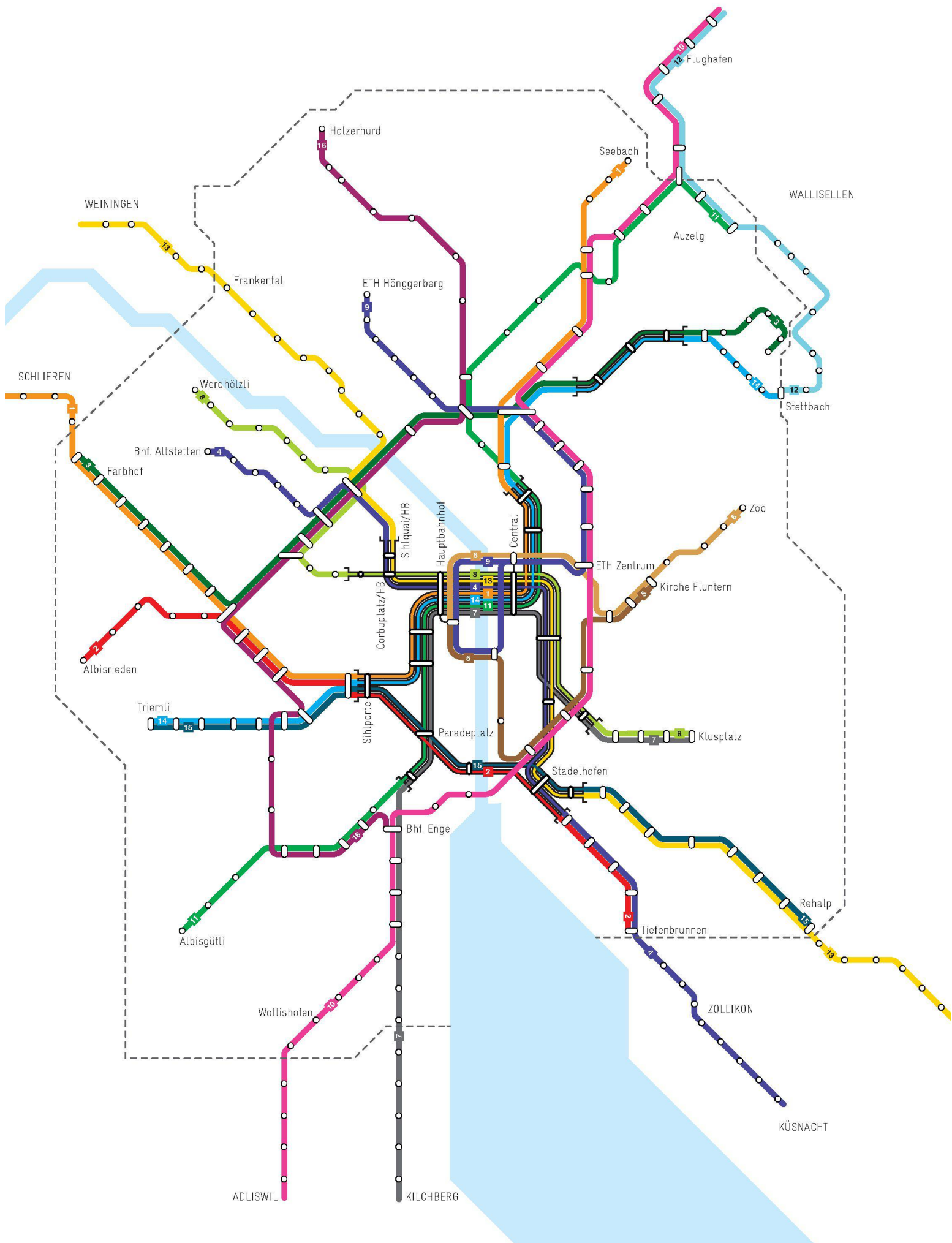
Neben den Tunnelstrecken und den Linienverlängerungen ist die Beschleunigung der bestehenden Strecken ein weiteres, wichtiges Element für ein schnelles Tram. Vor allem auf den langen Abschnitten soll das Tram ein eigenes, gut gesichertes Trasse erhalten, Haltestellen sollen zusammengelegt, einzelne auch aufgehoben werden, damit die Fahrzeiten kürzer werden. Helmhaus, Werd, Guggachstrasse, Börsenstrasse, Laubiweg, Letzi-Strasse, Wildbachstrasse – wer an diesen und manch anderen Haltestellen ein- und aussteigt, schätzt sie. Für alle anderen machen sie die Tramfahrt zu einem langsamen «Stop-and-Go». Trotz aller Beschleunigung soll das Tram aber weiterhin ein Tram bleiben und nicht zu einer Stadtbahn werden, wie etwa in Stuttgart. Dort sind die Fahrzeuge zwar schnell, doch das baulich gesicherte Trasse und die Haltestellen sind zu einem Fremdkörper im Stadtbild geworden. In Zürich bleibt eine Tramhaltestelle eine Tramhaltestelle und das Trasse wird den Stadtraum nicht zerschneiden.

2045: DONNERSTAG, 15. JUNI, 15.53 UHR Die Haltestelle «Oberdorf» liegt hinter uns, «Nächster Halt: Central». Die beiden Pensionäre beenden ihre Spritzfahrt durch den Untergrund. Eine Idylle ist auch das neue Central nicht, aber es hat Platz! Der Autoverkehr muss nicht mehr kreiselförmig um die Haltestellen kurven, die Velofahrer haben ihre eigenen, gefahrlosen Wege und die Fussgänger verlieren sich nicht mehr zwischen Trottoirkanten und Tramgleisen. Mittendrin steht die alte Kanzel als Denkmal für die unbekannte Politesse, die hier jahrzehntlang den Verkehr regelte. Die Linien 6 und 10 fahren noch auf der Strasse; auf ihnen verdienen die Cobra-Trams ihr Gnadengeld. Der ETH-Professor und der Hochparterre-Redaktor schlendern Richtung Bahnhofbrücke. Links feiert «Miglobus» die Eröffnung des neuen Warenhauses auf dem früheren Papierwerdareal. Der Redaktor kennt die Hintergründe, er hat das Buch zum Bau geschrieben. Ziel der beiden älteren Herren ist der Bahnhofplatz, Zürichs neuer Empfangssalon. Verschwunden sind die Tramwartehallen, der riesige doppelspurige Verkehrskreislauf und die viergleisige Schienenanlage. Noch zwei Tramlinien verkehren auf den beiden Gleisen, die in die Bahnhofstrasse münden. Der Autoverkehr hat sich dank Stadttunnel und straffer Verkehrsführung auf knapp ein Viertel reduziert, der Platz ist als Begegnungszone eingerichtet. Boulevardcafés beleben ihn, zweimal wöchentlich gibt es einen Markt. Das Wasserbecken zu Füssen Alfred Eschers hat wieder seine ursprüngliche Grösse erhalten, Kinder plantschen am Rand. Der pensionierte Redaktor und der emeritierte Professor verabschieden sich und gehen zufrieden ihrer Wege.

DIE BAUZEIT IST LANG, DIE KOSTEN SIND RELATIV «Heute greifen sich die Leute an den Kopf, wenn man verlangt, das Tram unter die Erde zu verlegen», meint Ulrich Weidmann und er rechnet vor: «Der politische Prozess, um die Zustimmung für ein solches Projekt zu gewinnen, und »

LINIENNETZ TRAM 2045

- 1 _ Dietikon–Sihlporte–HB–Milchbuck–Seebach
 - 2 _ Altbisrieden–Sihlporte–Bellevue–Tiefenbrunnen
 - 3 _ Altstetten–Hardbrücke–Milchbuck–Hirzenbach
 - 4 _ Bhf. Altstetten–HB–Bellevue–Zollikon–Küsnacht
 - 5 _ HB–Limmatau–Bellevue–Kirche Fluntern
 - 6 _ HB–Central–ETH Zentrum–Zoo
 - 7 _ Kilchberg–Enge–HB–Kunsthaus–Klusplatz
 - 8 _ Werdhölzli–Hardbrücke–HB–Kunsthaus–Klusplatz
 - 9 _ ETH Hönggerberg–Milchbuck–ETH Zentrum–HB
 - 10 _ Adliswil–Bellevue–Milchbuck–Flughafen
 - 11 _ Altbisgütli–Paradeplatz–HB–Bucheggplatz–Auzelg
 - 12 _ Flughafen–Wallisellen–Stettbach
 - 13 _ Weiningen–Höngg–HB–Bellevue–Rehalp–Forch
 - 14 _ Triemli–Sihlporte–HB–Milchbuck–Stettbach
 - 15 _ Triemli–Sihlporte–Bellevue–Rehalp
 - 16 _ Bahnhof Enge–Hardbrücke–Affoltern
- _ Tramlinie oberirdisch
 — _ Tramlinie unterirdisch



» 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 Plästerli 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!



www.rs-schreinerei.ch