Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: 8

Rubrik: Meinungen : Zürichs Tram gehört unter den Boden

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: 07.01.2026

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

ZÜRICHS TRAM GEHÖRT UNTER DEN BODEN

Soll das Tram in der Zürcher Innenstadt unter den Boden verlegt werden? Der Vorschlag von Verkehrsprofessor Ulrich Weidmann im Hochparterre vom Juli und der Städtebau-Stammtisch im Architekturforum haben ein grosses Echo ausgelöst. Die «Neue Zürcher Zeitung» und das Newsnetz des «Tages-Anzeigers» stellten das Konzept vor. Die Leserreaktionen im Hochparterre, auf www.hochparterre.ch und in der NZZ waren rege, eine Flut von rund 220 Beiträgen lösten die beiden «Tages Anzeiger»-online-Berichte aus. Die Auswertung zeigt ein überraschendes Bild: Die Zustimmung – oder das Wohlwollen – ist rund doppelt so gross wie die Ablehnung. Die wichtigsten Reaktionen aus allen Quellen sind hier, teilweise gekürzt, zusammengefasst. **WH**

Zustimmend: EIN UNTERIRDISCHES TRAM IST SCHNELLER UND GUT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Solange ich für die Fahrt zu meinem Arbeitsplatz vom Kreis 7 nach Leutschenbach mit dem Auto 20 Minuten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (dreimal umsteigen) 46 Minuten brauche, läuft in dieser Stadt etwas schief. Gemütlich ist das Tram für Leute mit Zeit, aber manche Menschen müssen in dieser Stadt auch arbeiten. **Lilian Forster**

Hört mal endlich auf, in Zürich «Füdlibürger» zu sein. In der City gehören die Trams unter die Erde. Sogar Lausanne bringt das fertig. **Maurice Gattoni**

Der neue Richtplan des Kantons sieht eine massive Verdichtung im Hochschulgebiet vor, mit riesigen Erweiterungsbauten für ETH, Uni und Spital. Wenn man die Verdichtung will, ist eine Alternative, wie sie Weidmann vorschlägt, zwingend und relativ schnell umzusetzen. **Markus Fischer**

Der öV in Zürich hat zwar ein dichtes Netz und einen dichten Fahrplan, aber zwei grosse Mängel: Geschwindigkeit und Kapazität. Die langen Reisezeiten durch die Innenstadt sind ein schlechter Witz, auch wenn dies den öV-verliebten Zürchern gar nicht auffällt. **Hans Schmid**

Ich würde eher rasche Verbindungen in die entfernten Aussenquartiere schätzen. Warum bringt man das Thema U-Bahn nicht wieder in die Diskussion? München verfolgt ein ähnliches System. U-Bahn und Strassenbahn als Partner im öffentlichen Verkehr. **Peter Studer**

Es ist ja süss, vom See zum HB zu schaukeln, besonders noch im Stossverkehr, aber solche Hauptplätze müssten in drei bis fünf Minuten miteinander verbunden werden für die, die halt «nur durch» müssen. **Martin Cesna**

Zürich braucht zusätzlich zum Tramsystem ein U-Bahnsystem mit drei wichtigen Linien und weniger Haltestellen. Tram und S-Bahn sind zur Stosszeit heute schon hoffnungslos überfüllt. Wird nichts unternommen, steuern wir auf einen Verkehrskollaps zu. **Dani Hofstetter**

Ich denke an München: Die U-Bahn geniesse ich sehr. Schnell, nicht sichtbar und dennoch ...schwupps ist man angekommen. Tolle Idee! **Alain Froidevaux**

Wenn das heutige System so toll ist: Wieso brauche ich dann eine Stunde vom Wohn- zum Arbeitsort (innerhalb Zone 10)? Neue Linien gehören unter die Erde. **Derek Richter**

Damit würde in den Bereichen Bahnhofstrasse, Limmatquai und Bellevue endlich Platz geschaffen für richtige Fussgängerzonen mit Strassencafés, welche ich in unserer Stadt schon lange vermisse! **David Rüegg**

Paradeplatz, Bellevue, Bahnhofstrasse sind keine Fussgängerbereiche, sondern Rangierbahnhöfe. Oberleitungen, Gleise, Bordsteine, unansehnlich, gefährlich, das Tram dafür unendlich langsam. Ab mit dem Tram in den Untergrund. **Carsten Redlich**

Argumente, wie «ich möchte als Trambenutzer nicht unter den Boden», kann ich verstehen, wenn ich als Tourist eine Stadt anschauen möchte. Wer aber in der Innenstadt Tag für Tag möglichst effizient von A nach B will, dem ist mit einer Tieferlegung auf jeden Fall geholfen. **Peter Schuler**

Weshalb immer mit 1973 vergleichen?! Eine neue Generation ist gekommen und die Stadt hat sich stark entwickelt. Dieser Plan ist genial und ein bisschen mehr Treppenlaufen tut uns eh gut. **Cedric Nägeli**

Vor 38 Jahren wurde der Bau einer U-Bahn in Zürich abgelehnt, das war ein grosser Fehler. Ob die Trams nun unter- oder oberirdisch fahren, spielt keine grosse Rolle. Langsam bleiben sie trotzdem. **Christoph Bless**

Dann doch gleich eine richtige U-Bahn, schnelle Wagen mit vielen Türen. Ebenerdige Haltestellen in Ehren, aber manchmal ist das Bimmeltram und der gestaute Bus einfach nicht fähig, viele Leute schnell zu bewegen. **Peter Kunze**

Ablehnend: DER MENSCH GEHÖRT NICHT UNTER DIE ERDE UND DIE AUTOS DÜRFEN NICHT MEHR PLATZ KRIEGEN

Wie rückständig!! Wir sind doch keine Maulwürfe. Wir leben im einundzwanzigsten Jahrhundert. Baut eine Hochbahn. Das kommt erst noch viel günstiger. **Thomas Meyer**

Wenn die Stadt für Fussgänger attraktiv sein soll, so müssen die Tramhaltestellen leicht erreichbar sein und nicht im Untergrund und erst noch mit viel grösseren Haltestellenabständen. Lasst die Trams durch die Bahnhofstrasse ruckeln und schaut zu, dass sie ausserhalb zügig vorwärts kommen. **Manfred Furrer**

Es wäre sehr schade, wenn die Stadt Zürich eines seiner schönsten Stadtobjekte in die Erde verbannen würde. Das Tram auf der Strassenebene gibt einem das Gefühl, Teil des Stadtlebens zu sein. **Faruk Murat**

Ein Unter-den-Boden-Legen des Trams wäre für mich Grund genug, auf das Tram in der City zu verzichten und vermehrt die Füsse zu nutzen (was ich heute in der Innenstadt schon mache). **Hans Botticelli**

Bezüglich Sicherheit mag ich es wirklich nicht, spätabends an einer verlassenen U-Bahn-Station aussteigen zu müssen und mich durch den Untergrund mit beschränkten Ausgängen ins Freie zu begeben. **Anna Bauer**

So eine blöde Idee: Oder wie VBZ-Direktor Schoch es formuliert: «Unsere Fahrgäste schätzen sichere und leicht zugängliche Haltestellen.» Dem kann ich voll zustimmen. **Marianne Aubert**

Ich weiss Diskussionen zu schätzen – aber nicht solche, bei denen man nach 30 Sekunden erkennen kann, dass Sie chancenlos sind. Das Tram ist darum günstig, weil es oberirdisch ist

und auf Schienen fährt und der benötigte Platz relativ gering ist. Bei der Planung ist es recht einfach, es zu erweitern und zu ergänzen. Das sehen wir aktuell am Tram Zürich West, welches in drei Jahren geplant und gebaut wurde. Oberirdisch versteht sich. Peter Müller

Ich halte von der Idee nichts. Dann kommen einfach wieder die Autos und die Verstopfungen beginnen von Neuem. Jeder Platzgewinn schafft neuen Verkehr, davon legen die chronisch verstopften Autobahnen Zeugnis ab. Das Problem ist ein anderes. Es gibt hier zu viele Menschen auf zu wenig Raum. Rita Degen

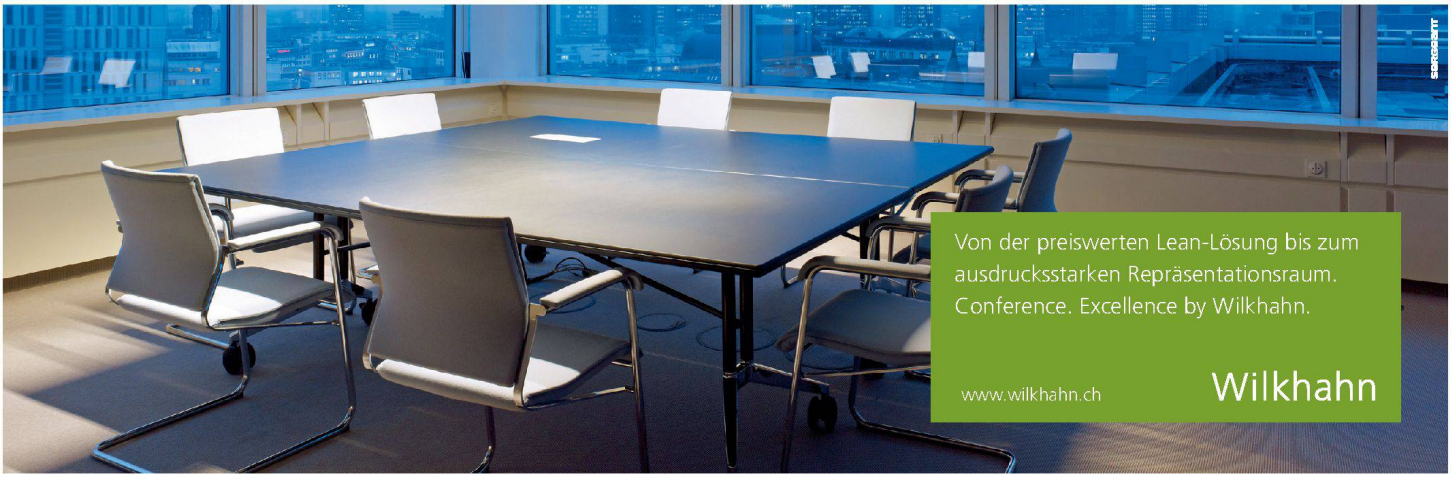
Man sollte halt nicht immer alle Tramlinien über den Parade- oder Bahnhofplatz führen, sondern auch aussen herum – das entlastet auch. Walter Ulrich

Die ominösen 40–50 Minuten, die man heute benötigt, um mit dem Tram von einem Stadtrand zum anderen zu gelangen, sind erstens fiktiv (weil ich für eine solche Strecke die S-Bahn nehme) und würden sich zweitens mit dem weidmannschen Tunnelsystem lediglich um vielleicht 5 bis maximal 10 Minuten verkürzen. Ein Zeitgewinn, der durch die unterirdische Erschliessung und die geringere Anzahl von Haltestellen wieder verloren ginge. Daniel Engler

Das Tram ist der Paternoster des öffentlichen Verkehrs in der Kernstadt. Zusteigen, ein paar hundert Meter fahren und wieder aussteigen. Das ist die Qualität des Trams, eine Qualität, die eine städtische Metro niemals erreicht, da die unterirdischen Zugangswege weit und im Verhältnis umständlich sind. Thomas Jung

Zuerst sollte man die Autos aus der Stadt verbannen. Falls dann immer noch Platzmangel auf den städtischen Strassen herrscht, kann man sich über ein allfälliges U-Tram unterhalten. Die autofreie Stadt-Variante würde aber viel weniger kosten und hätte einen extrem viel grösseren Nutzen. Hans Reiser

LAUTSPRECHER

DER LETZTE STREICH

Hans Rutschmann ist Architekt und Nationalrat der SVP, ein netter Schweizer vom Land, kein «Polteri». Immer wieder hat er seit 2004 der Raumplanung und der Energie parlamentarische Vorstösse gewidmet. Auch kluge und vernünftige. Nun gelang ihm ein Coup. Der Nationalrat stimmte seiner Motion zu, dass der «Bundesrat beauftragt wird, das Beschwerderecht von Organisationen bei Vorhaben und Projekten, welche die Energiepolitik betreffen, aufzuheben». So sollen Wasserkraft, Sonne und Wind ungebremst als Alternative zum Ausstieg aus der Atomkraft ausgebaut werden können.
Der Ständerat wird den Coup ablehnen. Denn er wird drei Punkte bedenken. Erstens hat das von Rutschmann normalerweise heilig gesprochene Schweizer Volk mit 66 Prozent die Umweltverbände in ihrem Beschwerderecht bestärkt. Die Verbände sind ja selbst nicht Gesetz; sie sorgen dafür, dass im Fall der Fälle Gesetze auch angewendet werden. Über neun Beschwerden urteilten die Richter letztes und dieses Jahr – in allen neun Fällen erhielten WWF, Pro Natura & Co. recht.
Zweitens wäre der Umbau der letzten Bäche nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Fünf Prozent des wegfallenden Atomstroms liesse sich allenfalls noch holen – es sei denn, man fahre die grossen Bagger auf und baue ganze Täler wie das Oberwallis oder die Surselva in Stromlandschaften um.
Drittens kann der Ständerat dem Architekten Rutschmann den Schlüssel zu seinem Kummer über die Stromlücke zurückgeben. Mit zahllosen Einfamilienhäusern im ländlich sittlichen Stil hat er dazu beigetragen, dass in der Schweiz der Flächenkonsum pro Kopf seit 1980 um einen Drittel von 30 auf 54 Quadratmeter gestiegen und der Energiekonsum pro Kopf explodiert ist, wegen der Pendlerei mit Auto oder Zug.
Also – nicht Bergtäler müssen zugeschwemmt werden, weil es keine Atomkraft mehr geben wird, sondern die Lebensformen müssen vernünftiger werden: Weniger Fläche pro Kopf und neue Häuser nur dort, wo sie keine lange Pendlerei brauchen. Und möge Hans Rutschmann nur noch Häuser bauen, die mehr Energie produzieren, als sie verbrauchen. Köbi Gantenbein