



---

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

## Bericht über die Stadtführung in Zürich

(Uniexkursion in der Schweiz – 26.04.09 -01.05.09)

Von:

Ralitsa Dimova      0827168

Johannes Kehrer      0726729

Sara Foremniak      0726727

## **Zürich**

Nach dem Nachmittag in Vorarlberg stand am Abend des ersten Tages noch eine kurze Führung durch die Altstadt von Zürich am Programm. Herr Schneebeli, der uns ein paar Tage später noch die Glattalbahnen präsentierte, empfing die Gruppe auf der Polyterrasse, vor der ETH (Eidgenössische Technische Hochschule) Zürich.



ETH Polyterrasse



Aufsicht auf die Stadt von der Polyterrasse

Von der sogenannten Polyterrasse ließ sich die Stadt von den Ufern des Zürichsees bis zum Hauptbahnhof gut überblicken.

Auf den ersten Blick war kaum zu glauben, dass diese Stadt 380.000 Einwohner hat und im Ballungsraum (oder besser in der Agglomeration) über 1,1 Millionen Menschen leben. Die Stadt ist größte Stadt und Hauptstadt der Schweiz und – wie wir aus den lokalen Zeitungen amüsiert entnehmen – bis vor kurzem auch die „lebenswerteste Stadt der Welt“. Seit 2009 liegt Zürich nur noch auf Platz zwei, der Platz an der Sonne wurde an Wien verloren.

Auf der Polyterrasse bot Herr Schneebeli noch einen kurzen Abriss der Zürich' er Geschichte, um gut gerüstet in den Stadtkern aufzubrechen.

## ***Vom Römerlager zur Finanzmetropole***

Die Wurzeln der Stadt gehen zurück bis zur Besiedelung durch die Römer. Turicum, eine Zollstation und ein Kastell der Römer bilden den Ursprung. Die Lage an der Mündung der Limmat in den Zürichsee einerseits und eingeklemt zwischen Zürichberg und Uetliberg andererseits bot einen idealen Handelsstützpunkt. Auch der Name Turicum veränderte sich nur (mehr oder weniger) geringfügig zu Zürich. Nach etlichen Wechseln der Verbündeten und der Zugehörigkeit zum heiligen römischen Reich schloss sich Zürich 1351 der Eidgenossenschaft, der heutigen Schweiz, an.

Im sechzehnten Jahrhundert erregte die Stadt weiteres Aufsehen in dem sie dem Kirchenreformer Ulrich Zwingli und seinen Thesen Nährboden bot. Ab 1519 sprach man von Zürich sogar vom „reformierten Rom an der Limmat“. In den laufenden Jahrhunderten wuchs die Stadt kontinuierlich aber langsam, zu größerer Bedeutung – vor allem im Handels- und Bankenwesen – kam sie aber erst im neunzehnten Jahrhundert. Durch die sich ansiedelnden Textilindustrien kam es zum – bis ca. 1970 andauernden – Bauboom, der Zürich in eine Großstadt internationaler Bedeutung verwandelte. Vor allem durch Eingemeindungen der finanziell schwächeren Vororte verdoppelte sich die Einwohnerzahl. Die Visionen von einer Millionenstadt Zürich wurden aber nie Realität, da die Randgemeinden mittlerweile nicht mehr finanziell auf die Stadt Zürich angewiesen sind.

Zürich gilt seit jeher als sozialdemokratisch regierte und sehr liberale Stadt, deren freizügige Suchtgiftpolitik in den Achtzigern zu etlichen Unruhen und einem schlechten Ruf führte.



Polybahn

Weiter ging es mit der Polybahn, einer seit 1889 in Betrieb befindlichen Standseilbahn, die via Brücke und Hausdurchfahrt unmittelbaren Zugang zum Herzen der Stadt bietet. Das Zentrum verbreitete kleinstädtisches Flair, in krassem Gegensatz zu den Prunkbauten Wiens. Jedoch auch an der Limmat gab es einige Perlen an historischen Bauwerken (bei langsam einbrechender Dämmerung) zu bewundern. Allen voran die Fraumünsterkirche, die Kirche mit dem größten Turmzifferblatt Europas (stattliche 8,7 Meter Durchmesser), die vor allem aber für ihre von Chagall geschaffenen Fenster im Hauptschiff bekannt ist. Die Quaibrücke, über die wir die Limmat querten, das Stadthaus, die Reste des römischen Kastells und Freimünster führten uns schließlich wieder Richtung Hauptbahnhof, von wo wir den Weg in unser Quartier (in diesem Fall „Herberge“, nicht „Viertel“) antraten. Herr Schneebeli verabschiedete sich an diesem Punkt von uns, ließ es sich aber nicht nehmen uns weitere Informationen über Zürich ein paar Tage später persönlich schriftlich zu übergeben. Der Hauptbahnhof präsentierte sich am frühen Abend, ebenso wie bei unserer Ankunft, als geschäftiger Knotenpunkt des Öffentlichen Verkehrs.



Turmzifferblatt der Fraumünsterkirche



Limmat

### ***Verkehr in Zürich***

Über den Motorisierten Individualverkehr im Stadtkern gibt es (gottseidank) nicht allzu viel zu sagen, fährt die Stadtregierung doch schon seit Jahrzehnten eine rigorose Pro-ÖV Politik, die jegliches Schaffen von Parkraum in Straßenzügen (Parkhäuser ausgenommen) verbietet und die Altstadt somit sukzessive autofrei gestaltet. Die Autobahnumfahrungen und –anbindungen der Stadt stoßen jedoch an die Grenzen der Leistungsfähigkeit und so sind Projekte wie der Uetlibergtunnel (Westumfahrung) in Bau und weitere wie der Gubristtunnel und der umstrittene Stadttunnel, der die ganze Innenstadt unterqueren soll, in Bau bzw. Planung.



Hand in Hand mit der radikalen Parkraumpolitik geht eine stetige Verbesserung des innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrs. Die Verkehrsbetriebe Zürich betreiben in der Stadt insgesamt 13 Straßenbahnlinien, 7 O-Buslinien und weitere 18 Autobuslinien. Als eine der wenigen europäischen Hauptstädte verfügt Zürich über kein Ubahnnetz. Einige Überlegung in diese Richtung wurden wegen übermäßigen finanziellen Aufwandes auf Eis gelegt. Doch auch ohne Ubahn wird Zürich von Einheimischen scherzhaft als „Schweizer Käse“ bezeichnet, was auf den vielen Tunnels, sei es in Betrieb – in Bau – oder in Planung, liegt. Das liegt auch daran, dass die Stadt, an die Hänge der umliegenden Hügel gebaut, schwer zu erschließen ist. So ist einer der Hauptäste des Straßenbahnnetzes, vom Hauptbahnhof zum Universitätscampus, eine der steilsten Adhäsionsstraßenbahnen der Welt. Das Straßenbahnnetz wurde in den letzten Jahren großzügig erweitert, insbesondere in Richtung Norden, wo die bereits erwähnte Glattalbahn neue Stadtentwicklungsgebiete erschließt.



Glattalbahn

Sie bietet auch eine weitere Anbindung an den größten Flughafen der Schweiz, Flughafen Zürich-Kloten. Dieser verfügt über drei Start- und Landepisten, zwei unabhängige Terminals (mit einer Standseilbahn verbunden) und einen in

dieser Vielfältigkeit für Flughäfen untypischen Gewerbebereich. So setzt der Flughafen nur etwa ein Drittel mit dem Flugbetrieb um, zwei Drittel lukriert er aus den Shoppingcenters. Grund dafür ist allerdings auch die exzellente Anbindung an Autobahn und vor allem an das SBB-Schienennetz, sodass mit Fernverkehrszügen und Schnellbahnen ein extrem dichtes Intervall zum Hauptbahnhof gefahren werden kann. Diese Situation wird sogar noch verbessert, durch das Riesenprojekt der Durchstichlinie, deren Tunnelbaustelle wir später in der Woche noch besichtigen durften.



Hauptbahnhof Zürich

Der Hauptbahnhof Zürich, größter und meistfrequenter Bahnhof der Schweiz, ist das unumstrittene Zentrum für den öffentlichen Verkehr in Zürich. Er dient als Umsteigemöglichkeit vom Fernverkehr in den Nahverkehr, aber auch als Verknüpfungspunkt zwischen Regionalzug, Schnellbahn, Straßenbahn und Bus. Von den sechzehn Bahnsteiggleisen werden diverse Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Frankreich, Italien und Deutschland angeboten. Außerdem schafft man dichteste Intervalle im



innerschweizerischen Fernverkehr (20-Minuten-Takt bis Bern), was den Kopfbahnhof sogar an die Grenzen seiner Kapazität bringt.

Schnellbahnen, von 10 Bahnsteiggleisen abgefertigt, versorgen in manchmal geradezu U-bahn-ähnlichen Intervallen die diversen Vororte der Stadt. Auch sie platzen aus allen Nähten, werden durch die Fertigstellung der Durchstichlinie allerdings eine erhebliche Steigerung der Leistungsfähigkeit erfahren.

Insgesamt gilt Zürich als sehr verkehrshungrige Stadt, die Bewohner legen eine (nicht nur für Schweizer Verhältnisse) außergewöhnlich große Distanz pro Tag zurück. Der Modal Split kann sich allerdings sehen lassen; so entfallen nur 28% auf den MIV, 35% auf Fuß und Rad und stattliche 37% auf den Öffentlichen Nahverkehr. Tendenziell ist der MIV-Verkehr am Sinken, vor allem im Stadtzentrum ist sein Anteil schon jetzt noch weit geringer.

Von dem eingerüsteten Hauptbahnhof, der tatsächlich aus allen Nähten zu platzen schien, ging es mit der Straßenbahn durch die Bahnhofstraße, eine Fußgänger, die ausschließlich mit der Straßenbahn befahrbar ist, weiter in Richtung Jugendherberge.