


Mobilitätsplan Hochschulgebiet Zürich

Dokumente zu den Kapiteln 1, 2 und 4

Report**Author(s):**

Weidmann, Ulrich; Axhausen, Kay W. ; Spacek, Peter; Alt, Bernhard; Anderhub, Gabriel; Dorbritz, Robert; Frei, Andreas; Laube, Marc; Scherer, Milena; Weis, Claude

Publication date:

2008-07

Permanent link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-a-005652330>

Rights / license:

In Copyright - Non-Commercial Use Permitted

Originally published in:

Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung 512



Dokumente zu den Kapiteln 1, 2 und 4

Mobilitätsplan Hochschulgebiet Zürich

Prof. Dr. Ulrich Weidmann
Prof. Dr. Kay W. Axhausen
Prof. Peter Spacek
Bernhard Alt
Gabriel Anderhub
Robert Dorbritz
Andreas Frei
Marc Laube
Milena Scherer
Claude Weis

Juli 2008

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Kurzfassung	2
1 Rahmenbedingungen	3
A 1 Auszüge aus dem Masterplan Hochschulgebiet	3
2 Nutzungsanalyse und -szenarien	6
A 2 Zuordnung der ETH-Departemente auf die Gebäude	6
4 Angebotsanalyse und -szenarien	8
A 3 Darstellungen zur Angebotsanalyse ÖV	9
Übersicht und Erschliessung des Hochschulgebietes	9
Reisezeitentfernungen mit Bus und Tram nach Gebieten	10
Anbindung des Hochschulgebiets an die Bahnhöfe	12
Reisezeiten per S-Bahn	13
Tagesganglinie Tram 10	14
Auslastung Pendelbus ETH-Zentrum – ETH Hönggerberg	15
Auslastung der Tramlinien	17
A 4 Geplante Angebotsveränderungen im ÖV	21
VBZ-Linienkonzept 2025: Auswirkungen auf das Hochschulgebiet	22
VBZ-Linienkonzept 2025: Etappen-Karten	23
Szenarien Bus + Tram im Hochschulgebiet	29
Geplante Angebotsverbesserungen S-Bahn Zürich	32
Fernverkehr: Zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte (ZEB)	33
Reisezeitverkürzungen Fernverkehr	34
HGV-Anschlüsse	34
Flugverkehr	35
Zeithorizonte der geplanten Nutzungen im Hochschulgebiet	36

Mobilitätsplan Hochschulgebiet Zürich: Dokumente zu den Kapiteln 1, 2 und 4

Autoren :

Prof. Dr. U. Weidmann
Gabriel Anderhub
Robert Dorbritz
Andreas Frei
Milena Scherer

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT)
ETH Zürich
Wolfgang-Pauli-Strasse 15
8093 Zürich

Telefon: +41 44 633 31 05

Telefax: +41 44 633 10 57

{weidmann,anderhub,dorbritz,frei,scherer}@ivt.baug.ethz.ch

<http://www.ivt.ethz.ch>

Juli 2008

Kurzfassung

Die folgenden Abbildungen und Dokumente sind während den Arbeiten am Mobilitätsplan Hochschulgebiet am IVT entstanden oder wurden für die Arbeiten aus verschiedenen Quellen zusammengetragen. Sie bieten gegenüber dem Hauptbericht zusätzliche Informationen, sind aber für das Verständnis des Hauptberichts nicht erforderlich.

Hauptbericht

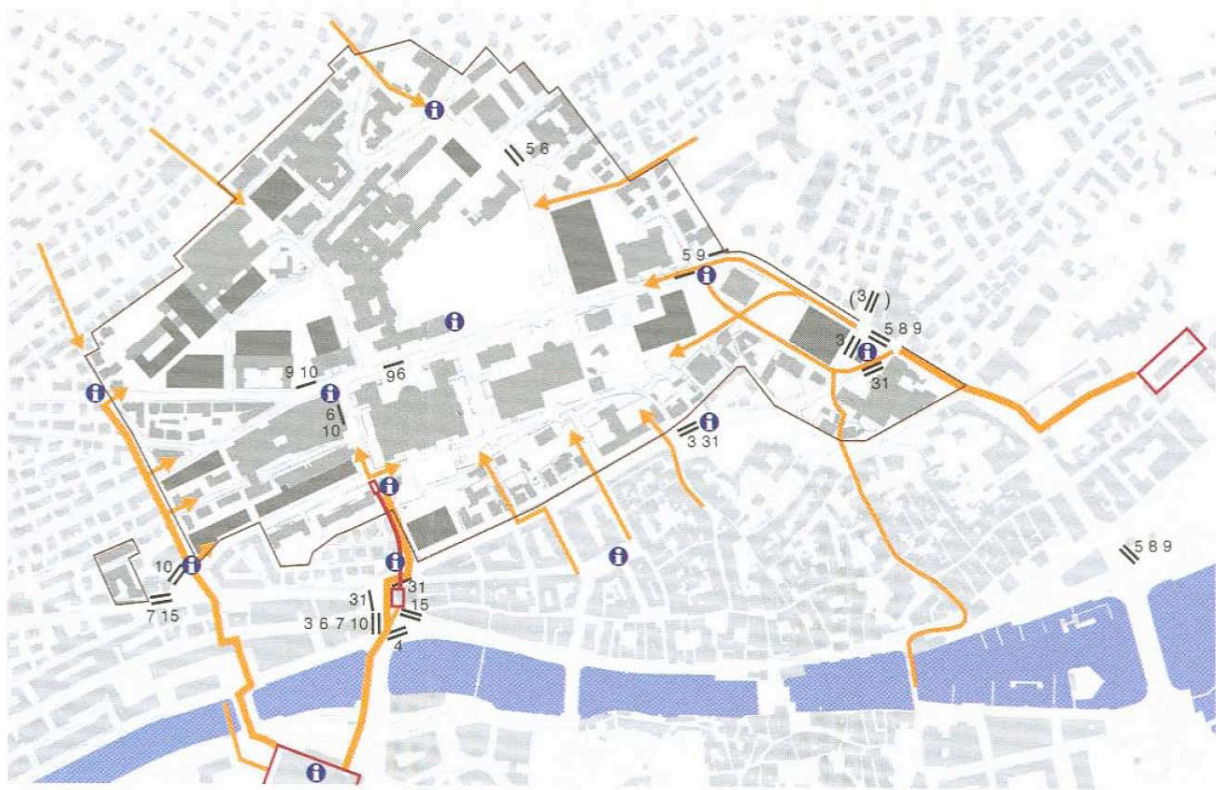
Weidmann, U., K.W. Axhausen, P. Spacek, B. Alt, G. Anderhub, R. Dorbritz, A. Frei, M. Laube, M. Scherer, C. Weis (2008): Mobilitätsplan Hochschulgebiet Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich.

Der Hauptbericht ist ab Sommer 2008 als Institutsbericht am IVT erhältlich.

1 Rahmenbedingungen

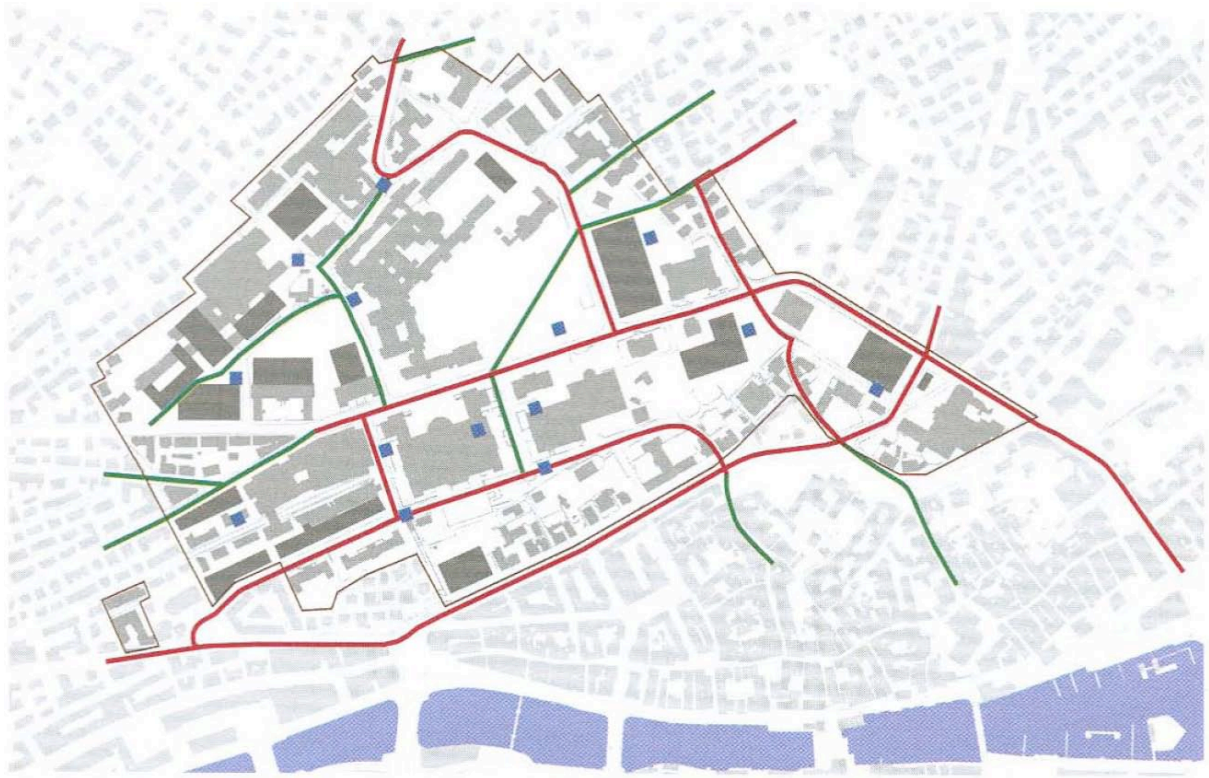
A 1 Auszüge aus dem Masterplan Hochschulgebiet

Abbildung 1 Auszüge aus dem Masterplan Hochschulgebiet



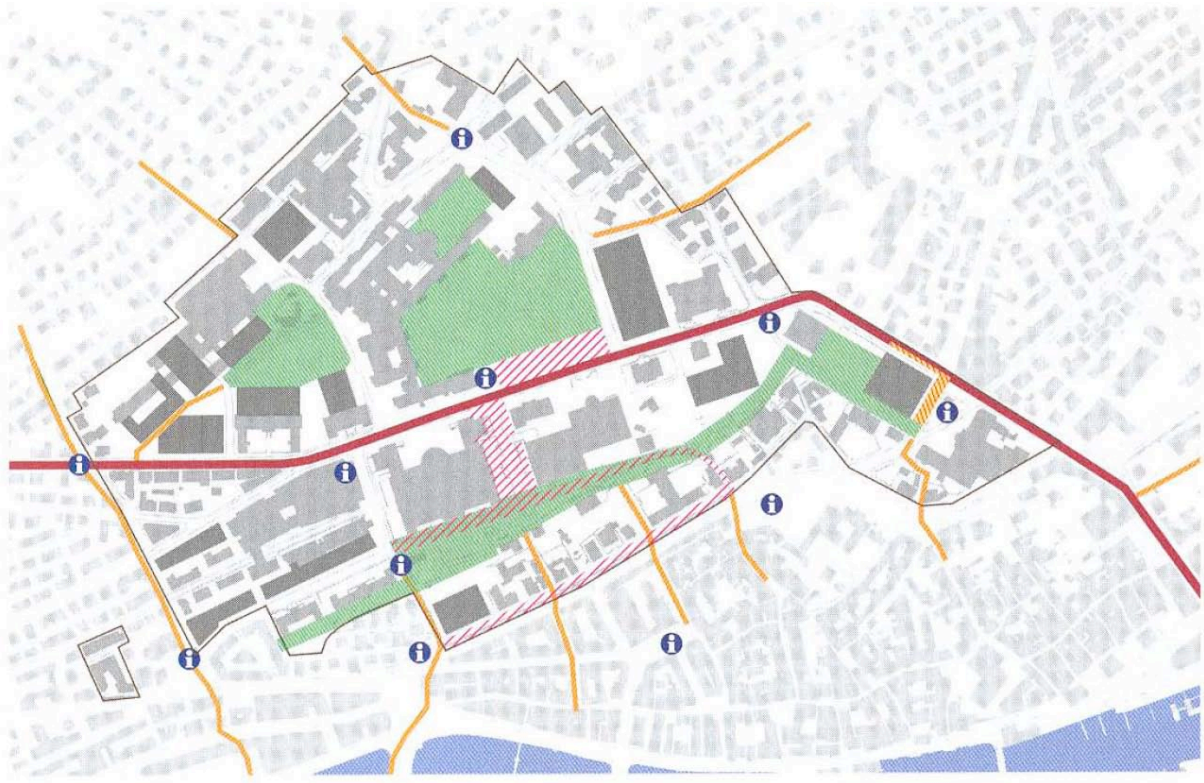
Öffentlichen Verkehr/wichtige Fussverbindungen

- Hauptbahnhof, S-Bahnhof Stadelhofen
- Polybahn
- Fusswegverbindungen in das Hochschulquartier
- Tramhaltestellen im Planungsgebiet
- Option Tramhaltestellen
- i Informationspunkte



Velorouten, mögliche Haupt-Fahrradabstellplätze

- Velorouten bestehend/bewahren
- Velorouten geplant
- Mögliche Haupt-Fahrradabstellplätze



Strassen- und Fussgängerverbindungen

-  Rami-/Universitätstrasse
-  Fusswege
-  Fussgängerbereich
-  Grünräume
-  Informationspunkte
-  Handlungsspielraum für Verkehrsführung;
Heimplatz offen lassen

Quelle: Stadt Zürich, 2006

2 Nutzungsanalyse und -szenarien

A 2 Zuordnung der ETH-Departemente auf die Gebäude

Tabelle 1 Zuordnung der Departemente auf Gebäude, 2006

Departement	Gebäude (2006)	Vollzeit- arbeitskraft	Köpfe	Hauptnutz- fläche
AGRL	LFW, LFV, LFO, CNB, SOL	301	423	37'165
Dienste, Rektorat, Planung etc.	HG	1'098	1'366	70'059
ERDW	NW, CHN, CAB, HAD, HPP, LEB	238	316	12'502
GESS	HG, Seilergraben und weitere kleine Standorte	176	259	6'022
INFK	CAB, IFW, RZ	293	353	7'753
ITET	ET ^x	450	509	18'554
MATH	HG, LEO	183	207	3'789
MAVT	CLA, ML, CNB	452	552	24'944
MTEC	KPL, ZUE, WEH	163	234	4'341
UWIS	CHN	333	476	15'348
Total Zentrum		3'687	4'695	200'477
ARCH	HIL, HIF, HIR, HIO, HIP	282	529	11'980
BAUG	HIL, HIF, HPV	433	531	25'276
BIOL	HCI, HPT, HPM, HPK, I*	523	695	17'481
CHAB	HCI, I*	622	791	36'773
MATL	HCI	187	246	9'165
PHYS	HPT, HPF, HPZ, HPK, HPV	452	526	23'696
Sonstige**		14	21	97'066
Total		6'200	8'034	421'914

*Universität Irchel, grün = Höggerberg, rot = neue Gebäude

**Sonstiges beinhaltet Vermietete Flächen, Allgemeine Lehrflächen und weitere Flächen, die nicht den Departementen zugeordnet werden können.

Quelle: Gespräch mit Herrn Kühne (ETH Immobilien) vom 22.11.06

Tabelle 2 Zuordnung der Departemente auf Gebäude 2006 und 2012

Departement	2006	2012
AGRL	LFW, LFV, LFO, CNB, SOL	LFW, LFV, LFO, CNB, SOL
Dienste, Rektorat, Planung etc.	HG	HG
ERDW	NW, CHN, CAB, HAD, HPP, LEB	NO, NW
GESS	HG, Seilergraben und weitere kleine Standorte	HG, CAB und evtl. ZUE
INFK	CAB, IFW, RZ	VAW
ITET	ET ^x	ET ^x
MATH	HG, LEO	HG
MAVT	CLA, ML, CNB	CLA, ML, CNB
MTEC	KPL, ZUE, WEH	LEE
UWIS	CHN	CHN
CHAB	HCI, I*	HCI, I*, HIT
ARCH	HIL, HIF, HIR, HIO, HIP	HIL, HIF, HIR, HIO, HIP, HIT
BAUG	HIL, HIF, HPV	HIL, HIF, HPV
BIOL	HCI, HPT, HPM, HPK, I*	HCI, HPT, HPM, HPK, I*, HPL, (HIT)
MATL	HCI	HCI
PHYS	HPT, HPF, HPZ, HPK, HPV	HPT, HPF, HPZ, HPK, HPV, HIT
Sonstige**		
Total		

*Universität Irchel, grün = Höggerberg, rot = neue Gebäude

**Sonstiges beinhaltet Vermietete Flächen, Allgemeine Lehrflächen und weitere Flächen, die nicht den Departementen zugeordnet werden können.

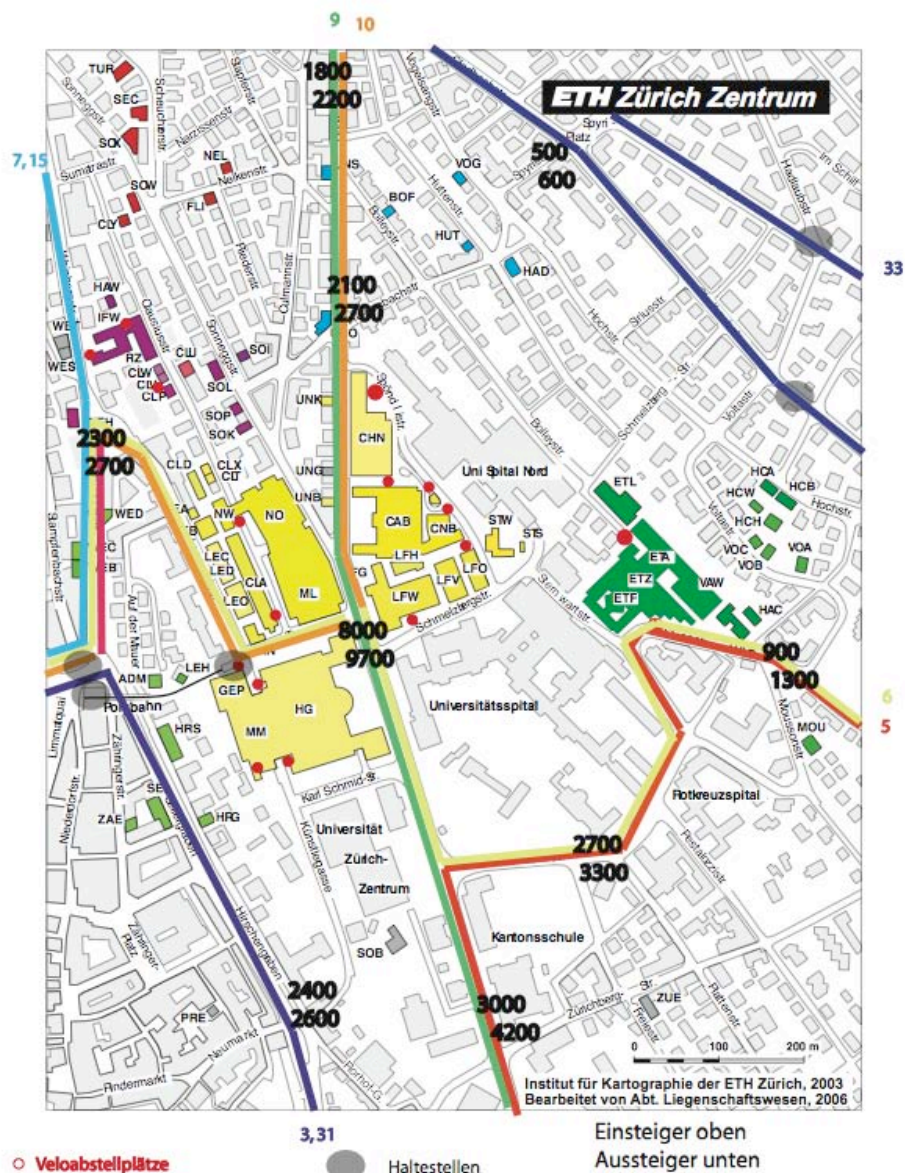
Quelle: Gespräch mit Herrn Kühne (ETH Immobilien) vom 22.11.06

4 Angebotsanalyse und -szenarien

A 3 Darstellungen zur Angebotsanalyse ÖV

Übersicht und Erschliessung des Hochschulgebietes

Abbildung 2 Übersicht und Erschliessung des Hochschulgebietes mit Liniennetz der VBZ

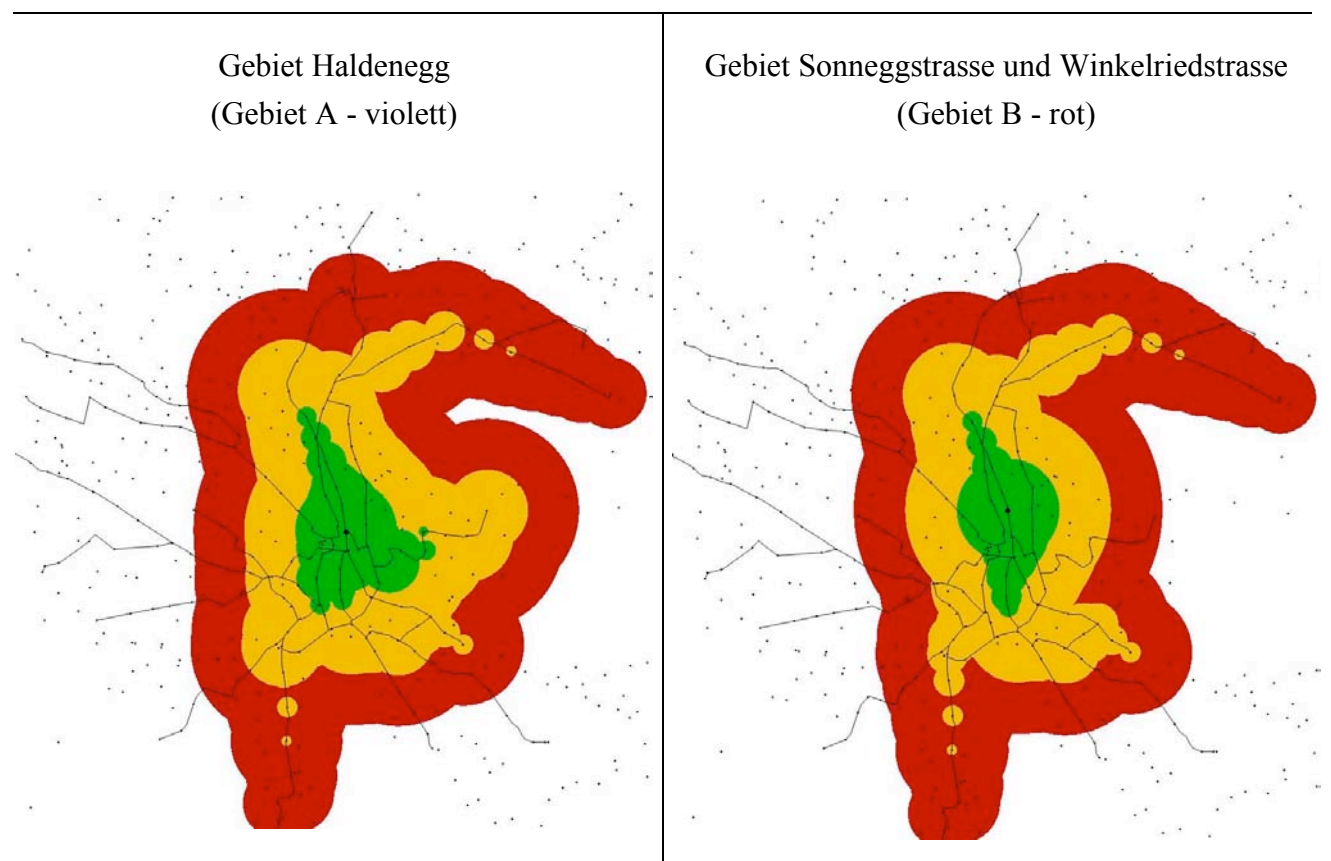


Quelle: Karte abgerufen unter www.ethz.ch/about/location

Reisezeitentfernungen mit Bus und Tram nach Gebieten

Die unten dargestellten Abbildungen wurden mit Hilfe des Programms Visum 9.3 (PTV AG) erstellt. Dargestellt sind die Reisezeitentfernungen stufenweise (zehn Minuten) nach den einzelnen Gebieten. Besonders die Gebäude im Komplex F weisen eine viel bessere Erreichbarkeit auf als alle anderen Komplexe. Weiterhin fällt auf, dass Gebiet E innerhalb von 30 Minuten von einem annähernd kreisförmigen Gebiet rund um Zürich erreicht werden kann. Allerdings reicht der Einzugsradius (30 Minuten) entlang der linken Seeuferseite nicht so weit wie der des Gebietes A und B. Gebiet D kann besonders gut von der rechten Seeuferseite erreicht werden, die linke Seeuferseite ist mit dem ÖV aber mehr als dreissig Reisezzeitminuten entfernt.

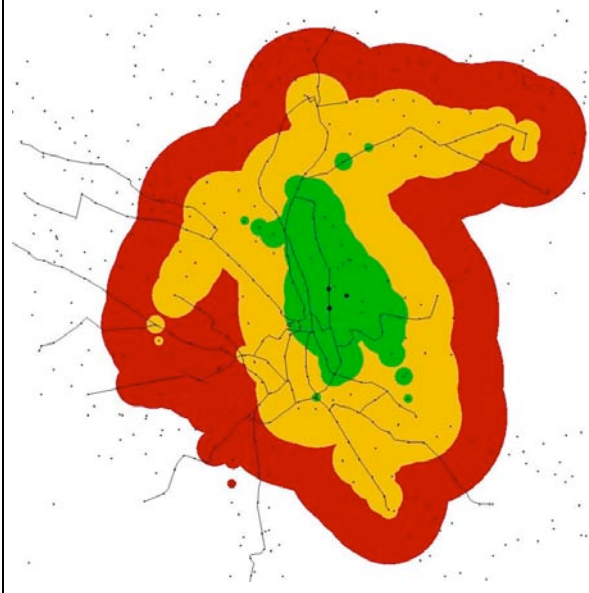
Abbildung 3: Reisezeitentfernungen mit Bus und Tram nach Gebieten; in Klammern Gebietsbezeichnung und -farbe gemäss Abbildung 2 (Quelle: ÖV-Modell des Kantons Zürich)



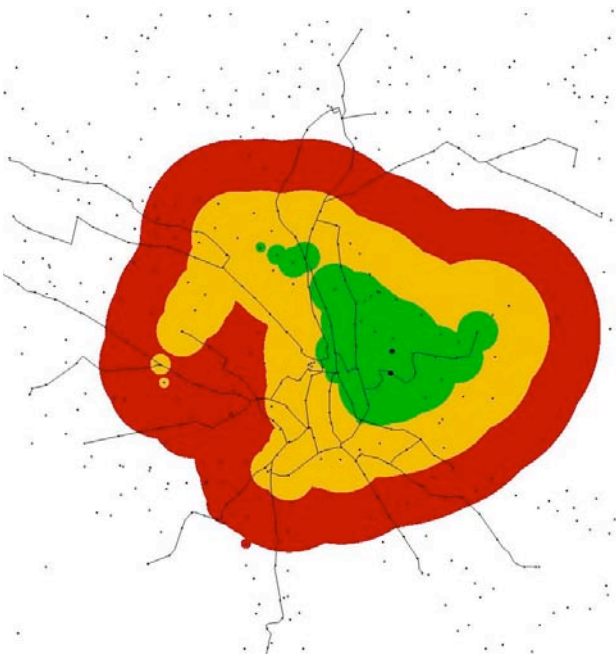
Gebiet ETH/Universitätsspital und Haldenegg
(Gebiet C - gelb)



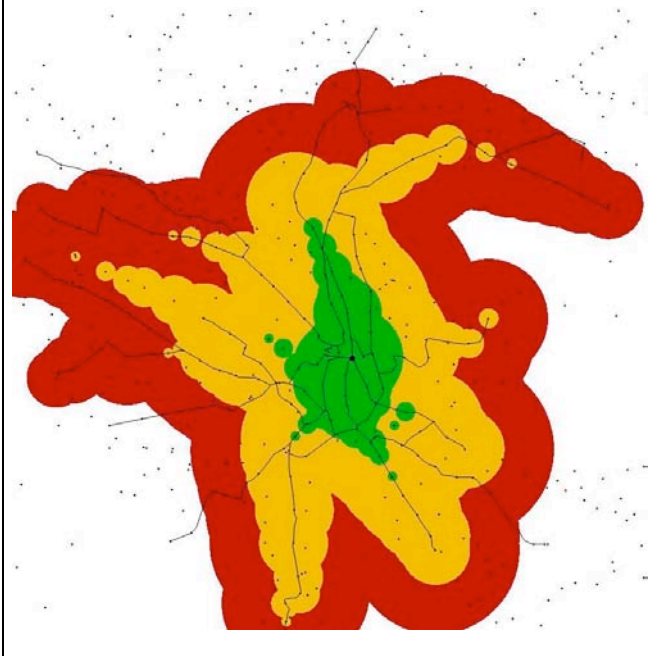
Gebiet Winkelriedstrasse, Haldenbach, Spiriplatz
(Gebiet D - türkis)



Gebiet Voltastrasse und Hinterbergstrasse
(Gebiet E - grün)



Gebiet Central
(Gebiet F - hellgrün)



Anbindung des Hochschulgebiets an die Bahnhöfe

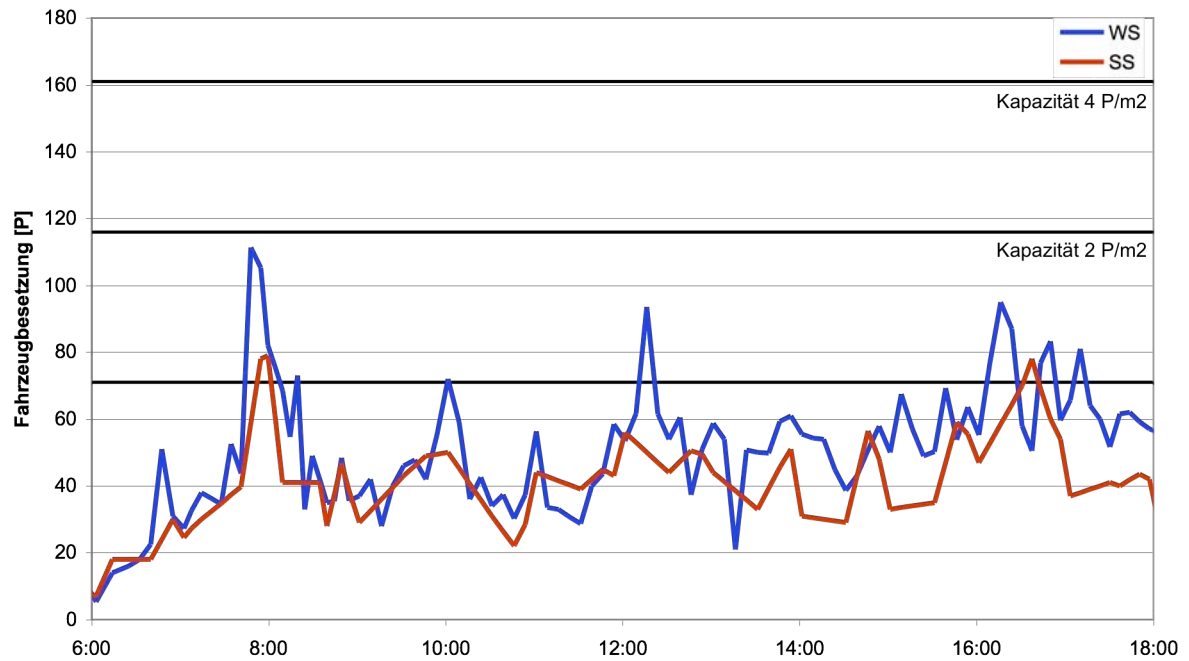
Tabelle 3 Zugangsdauer von den Bahnhöfen zu den Hochschul-Teilgebieten in Minuten

Gebiet (siehe Abbildung 2)	Zürich HB	Zürich Stadelhofen
Rot	4	8
Violett	5	10
Gelb	5	7
Türkis	7	12
Grün	10	9
Hellgrün	1	7

Quelle: Fahrplan SBB laut Information unter www.zvv.ch am 04.09.2006)

Tagesganglinie Tram 10

Abbildung 5 Besetzung Linie 10 Bahnhof Oerlikon - HB (werktags)



Quelle: Daten VBZ

Auslastung Pendelbus ETH-Zentrum – ETH Hönggerberg

Abbildung 6 Besetzung Pendelbus Richtung ETH Zentrum WS

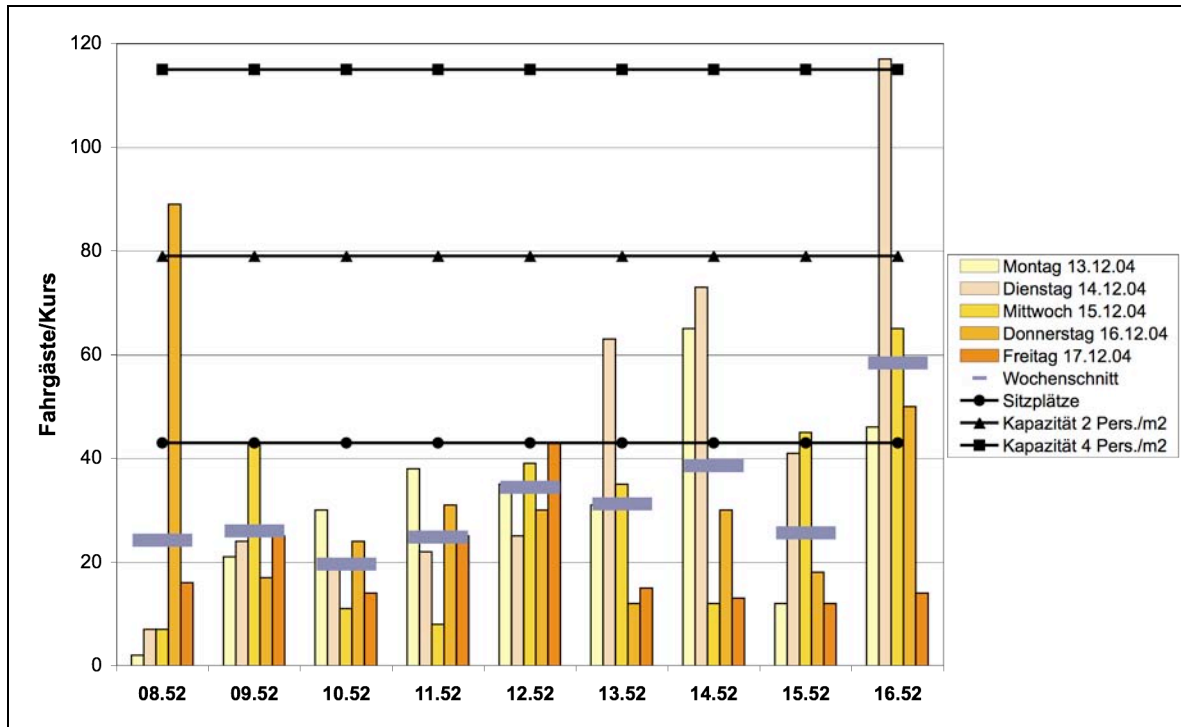
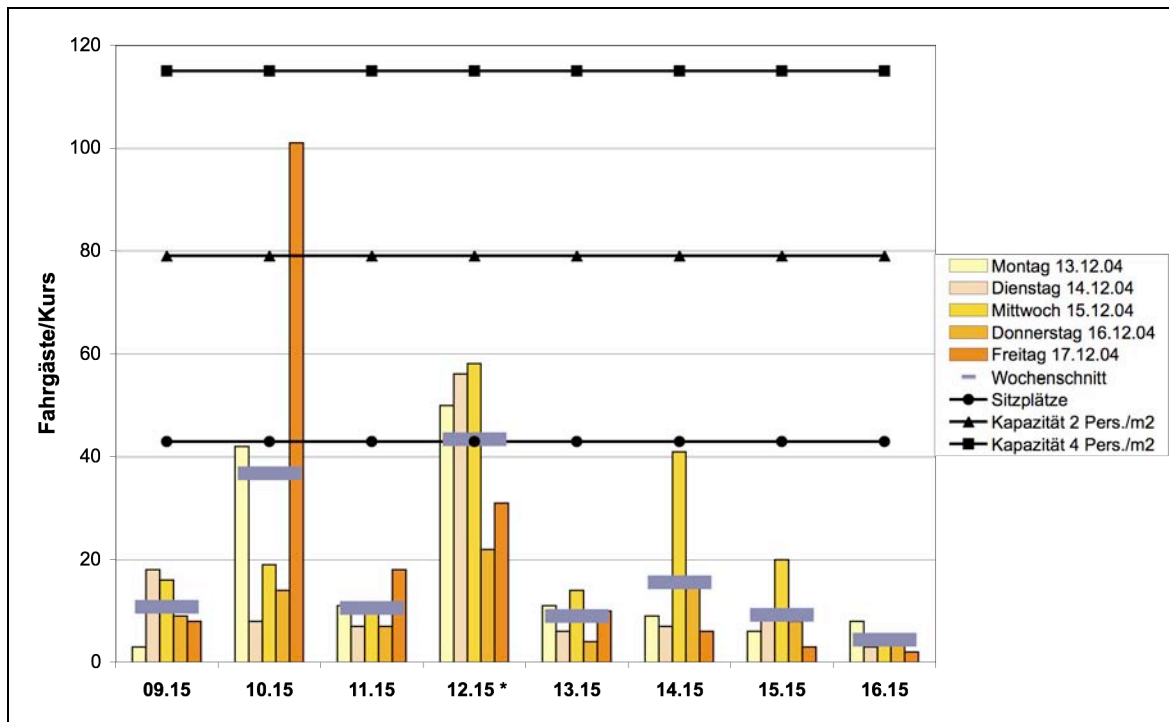


Abbildung 7 Besetzung Pendelbus Richtung ETH Hönggerberg WS



Quelle: VBZ

Abbildung 8 Besetzung Pendelbus Richtung ETH Höggerberg SS

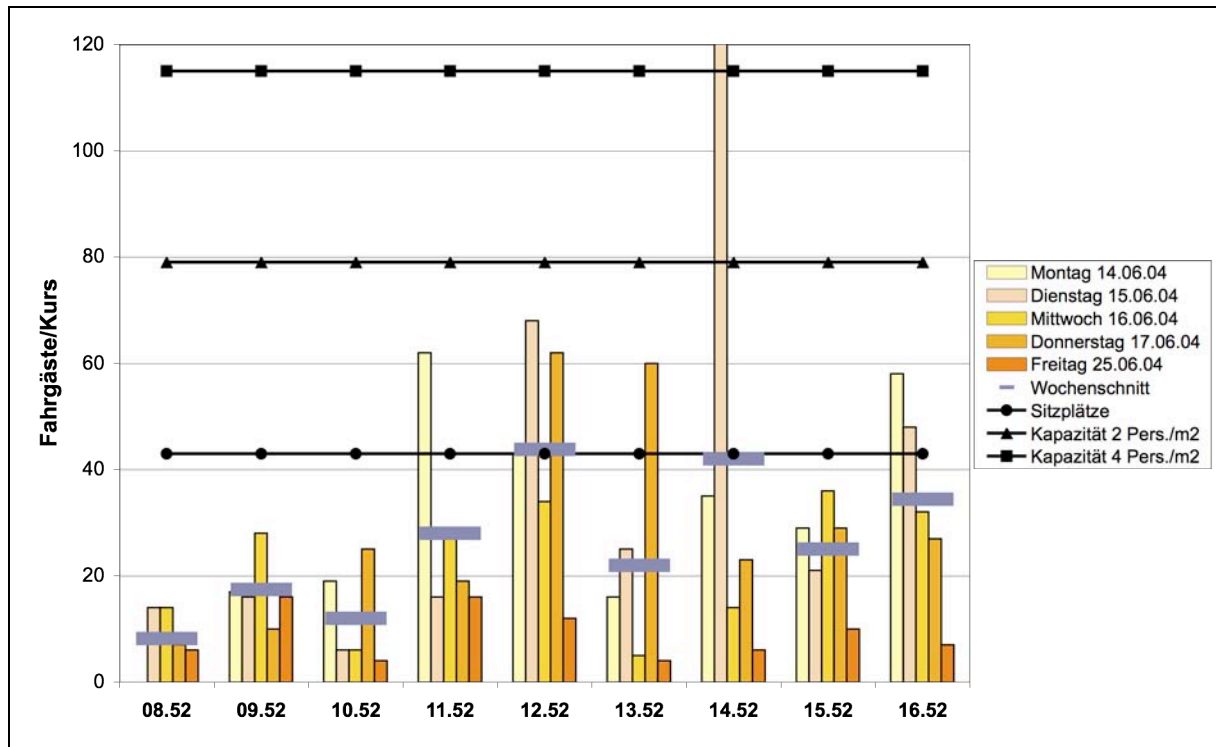
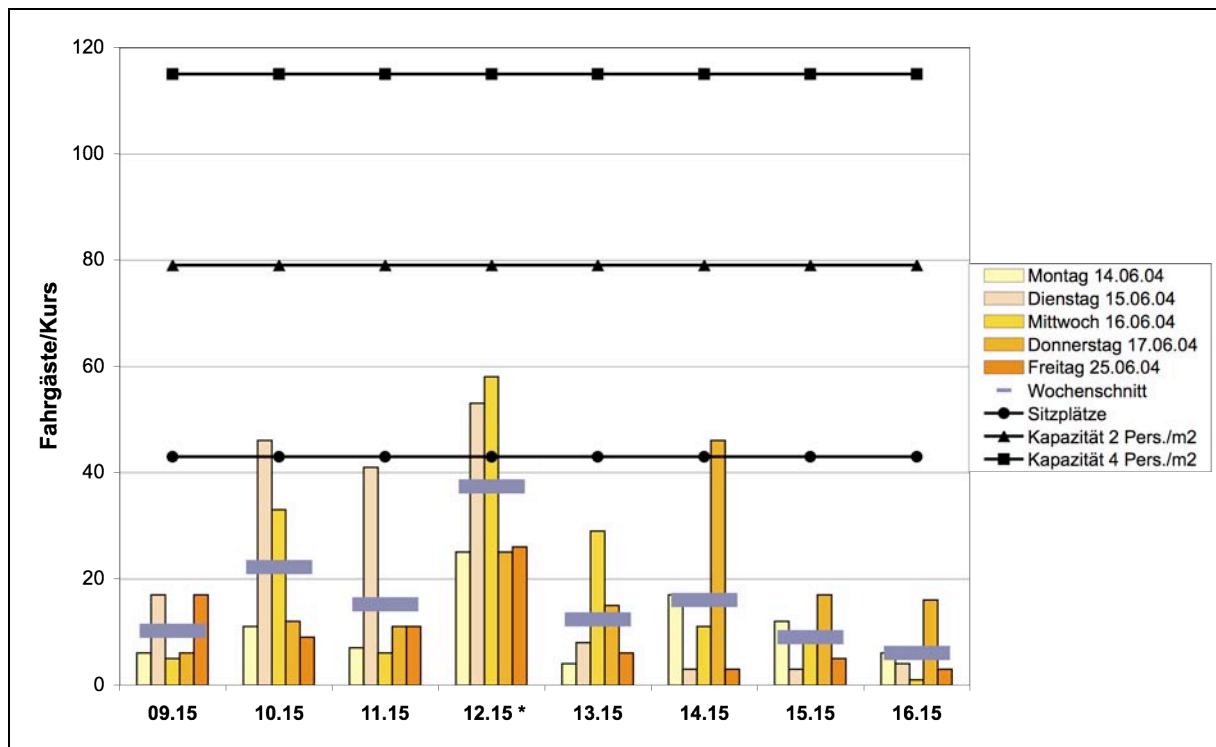


Abbildung 9 Besetzung Pendelbus Richtung ETH Zentrum SS



Quelle: VBZ

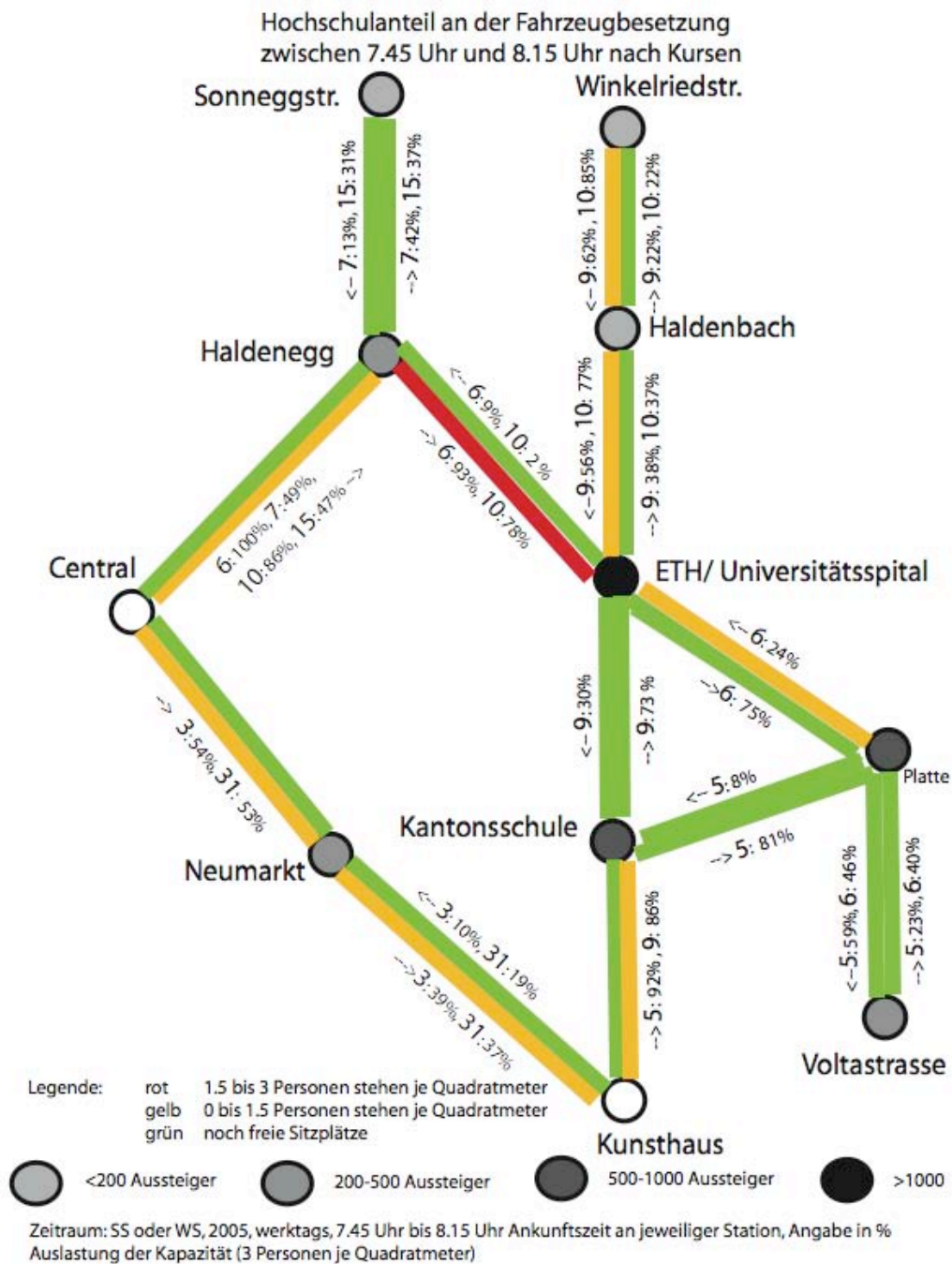
Auslastung der Tramlinien

Tabelle 4 Vergleich der Linien am stärksten belasteten Querschnitt

Linie	Max. durchschn. Tagesnachfrage [P]	Max. Besetzung und Stehplatzdichte [P]	Querschnitt	Zeit	Anteil der Kurse mit belegten Sitzplätzen (7-10.30)	Durchschn. Besetzung und Stehplatzdichte (7-10.30)
3.1	8'949 (WS)	150 (2.0 P/m ²)	Central-Neumarkt	7.51 Uhr	48%	82 (0 P/m ²)
3.2	8'547 (WS)	147 (2.0 P/m ²)	Neumarkt-Central	16.20 Uhr	3 %	55 (0 P/m ²)
5.1	3'583 (WS)	101 (0.7 P/m ²)	Kantonsschule-Kunsthhaus	16.05 Uhr	0 %	18 (0 P/m ²)
5.2	4'954 (WS)	102 (0.7 P/m ²)	Kunsthhaus-Kantonsschule	7.58 Uhr	20%	61 (0 P/m ²)
6.1	5'338 (WS)	123 (2.3 P/m ²)	ETH/Spital-Haldenegg	17.13 Uhr	0%	27 (0 P/m ²)
6.2	6'849 (SS)	164 (4.1 P/m ²)	Haldenegg-ETH/Spital	8.03 Uhr	68%	93 (1 P/m ²)
9.1	5'097 (SS)	155 (2.2 P/m ²)	Winkelriedstr.-Haldenbach	8.04 Uhr	46%	85 (0 P/m ²)
9.2	5'275 (SS)	114 (0.9 P/m ²)	Haldenbach-Winkelriedstr.	16.02 Uhr	k.A.	k.A.
10.1	6'126 (WS)	129 (2.6 P/m ²)	ETH/Spital-Haldenegg	16.16 Uhr	0 %	25 (0 P/m ²)
10.2	6'696 (WS)	160 (4.0 P/m ²)	Haldenegg-ETH/Spital	8.03 Uhr	32 %	66 (0 P/m ²)
31.1	3'468 (WS)	60 (0.9 P/m ²)	Central-Neumarkt	7.30 Uhr	20 %	33 (0 P/m ²)
31.2	3'188 (SS)	50 (0.4 P/m ²)	Neumarkt-Central	16.05 Uhr	0 %	19 (0 P/m ²)

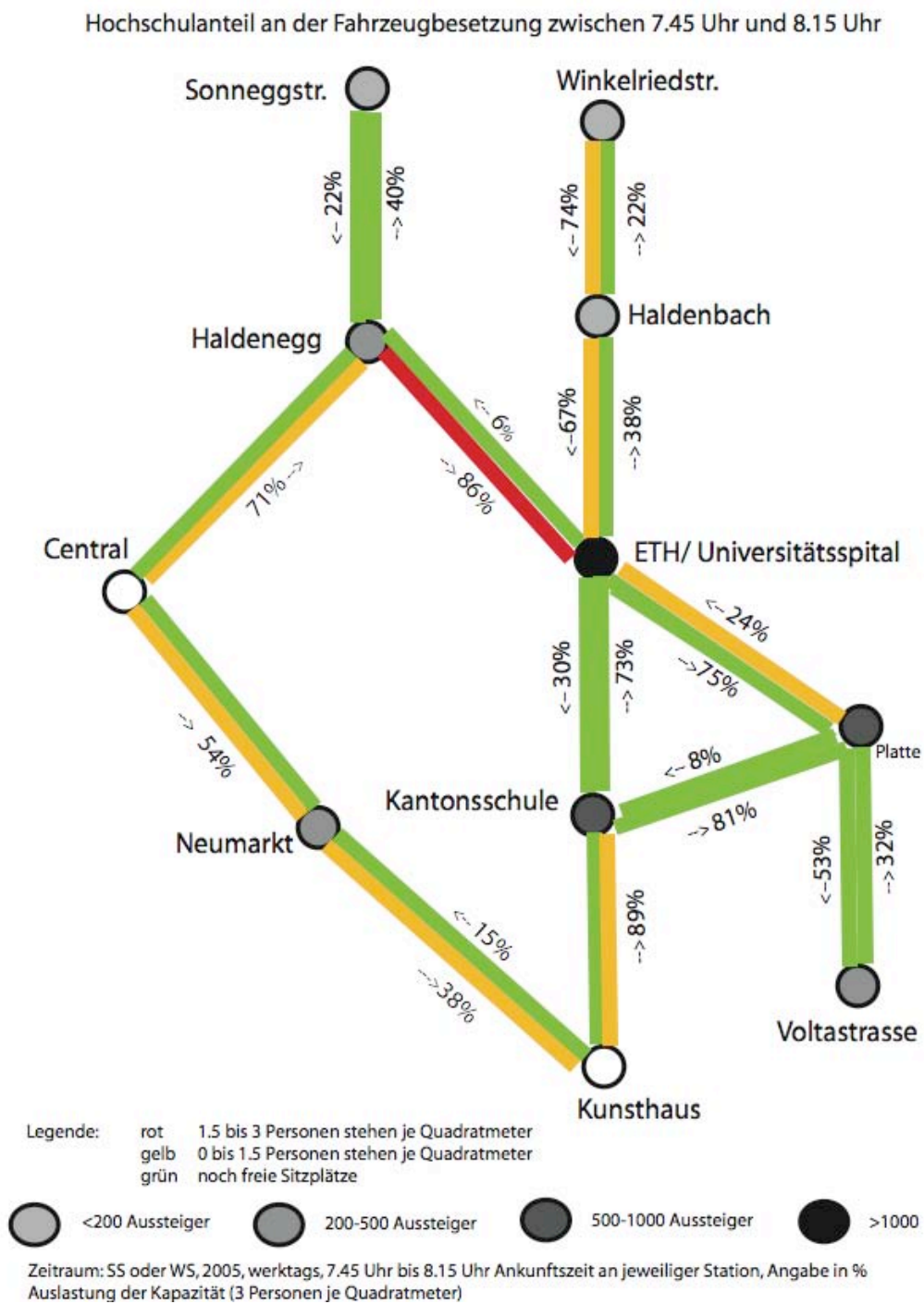
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 10 Hochschulanteil im Semester (werktags, 2005, 7.45 Uhr bis 8.15 Uhr)



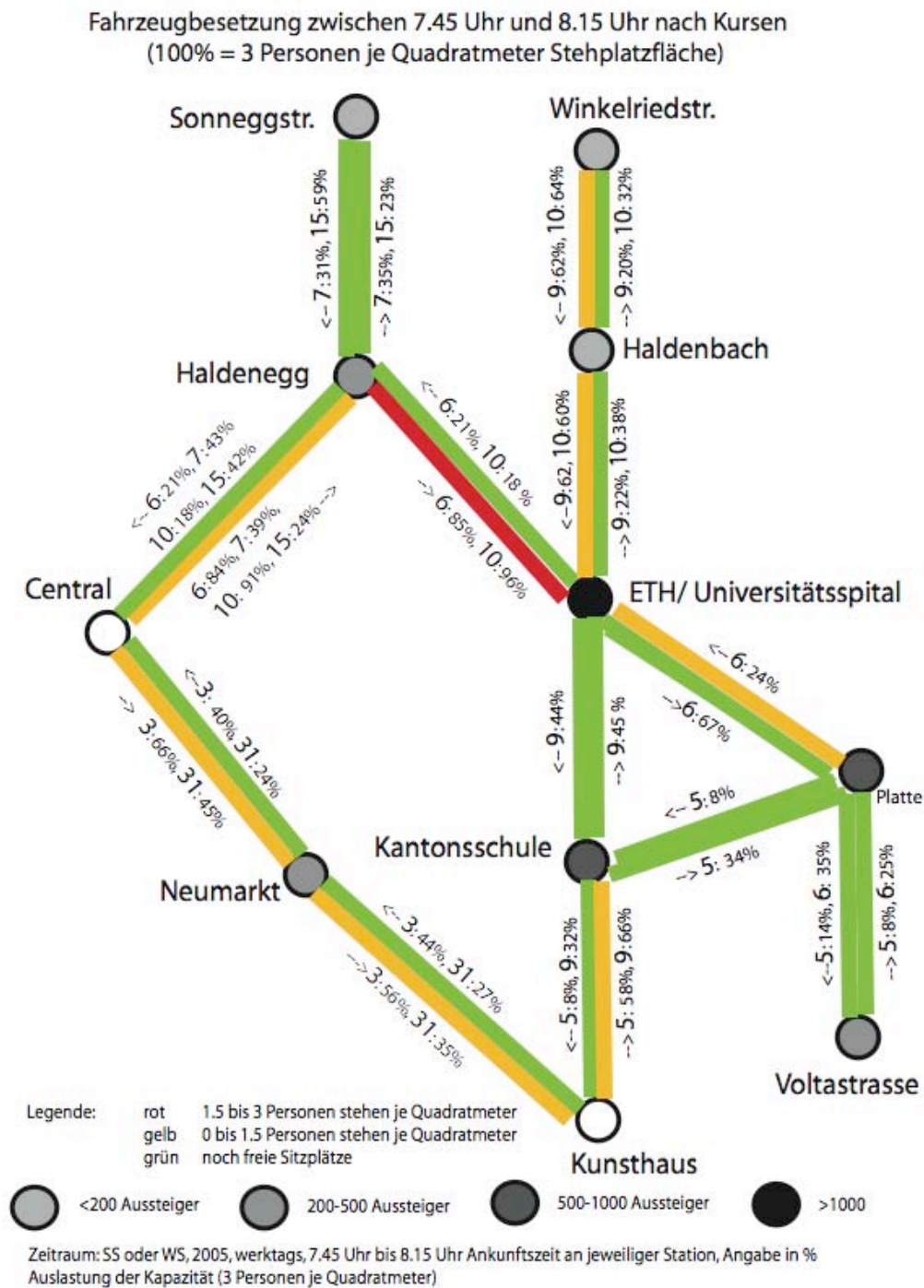
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 11 Hochschulanteil im Semester kumuliert (werktags, 2005, 7.45 Uhr bis 8.15 Uhr)



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 12 Auslastung der Linien im Hochschulgebiet (Semester, werktags, 2005, 7.45 bis 8.15 Uhr)



Quelle: Eigene Darstellung

A 4 Geplante Angebotsveränderungen im ÖV

VBZ-Linienkonzept 2025: Auswirkungen auf das Hochschulgebiet

Tabelle 5 Linienveränderungen und Auswirkungen nach Etappen

	Geplante Linienveränderungen	Auswirkungen und Potentiale für das Hochschulgebiet
1. Etappe (2010)	Verlängerung Linie 5 bis Laubegg	Neue Direktverbindungen von Platte – Kunsthaus nach Sihlcity, Saalsporthalle (SZU: Sihltalbahn), Laubegg
	Verlängerung Linie 10 bis Flughafen	Neue Direktverbindungen von Flughafen, Opfikon, Glattbrugg und Oerlikon-Nord nach ETH/Unispital
	Verlängerung Linie 10 bis Werdhölzli	Neue Direktverbindungen: von Haldenegg und ETH/Unispital nach Limmatplatz – Escher-Wyss-Platz – Werdhölzli
2. Etappe (2015)	Tram 8: Kreuzplatz statt Kunsthaus	Direktverbindungen Kunsthaus – Bhf Selnau / Helvetia-platz entfallen; Reduktion d. Anzahl Linien zwischen Kunsthaus – Klusplatz und Kunsthaus – Bellevue / City
	Tram 10 nur noch bis HB	Direktverbindungen von Haldenegg und ETH/Unispital nach Limmatplatz – Escher-Wyss-Platz – Werdhölzli entfallen
3. Etappe (2020)	Linie 10 bis Bucheggplatz (statt Flughafen)	Später Weiterführung bis Hönggerberg möglich (-> HB und ETH als Direktverbindung!) Verbindung der Hochschulgebiete Zentrum, Irchel, (Hönggerberg) -> Fahrplan anpassbar z.B. Semester/Ferienfahrplan...
	Linie 9 bis Flughafen (statt Hirzenbach)	Das Gebiet Hirzenbach ist vom Hsq nicht mehr direkt erschlossen. (Flughafen: vorher Tram 10 -> dadurch kaum Auswirkung auf Hsq)
4. Etappe (2025)	Bus 31 nur noch bis HB statt bis Hegibachplatz	Direktverbindungen in die Gebiete Langstrasse, Hohlstrasse, Altstetten und Schlieren entfallen. Nur noch Tram 3 von Kunstplatz / Neumarkt nach HB (-> ev. Kapazitätsengpass?)
	Tramtangente Süd: Verlängerung und Durchbindung Linie 5 und 17	Neue Direktverbindungen ab südöstlichem Campusgebiet in die Gebiete Brunau und Binz
	Aufhebung Tram 15	Verminderung der Anzahl Linien von Haldenegg / Sonneggstrasse Richtung Bucheggplatz und Stadelhofen

VBZ-Linienkonzept 2025: Etappen-Karten

Die im Linienkonzept 2025 geplanten Veränderungen sind für die Linien, welche das Hochschulgebiet tangieren, im Folgenden auf Karten eingezeichnet. Als Hintergrundkarte dient die VBZ-Netzgrafik.

Abbildung 13 Legende für die nachfolgenden Abbildungen

Legende







-  Neue Direktverbindungen ab Hochschulgebiet
 -  Eine zusätzliche (zu bestehenden) Direktverbindungen
 -  Direktverbindung entfällt
 -  Eine von mehreren Direktverbindungen entfällt
 -  Weiterer Verlauf der betroffenen Linien
 -  Hochschulgebiet
-

Abbildung 14 Neu geplante und entfallende Direktlinien zum Hochschulgebiet (1. Etappe)

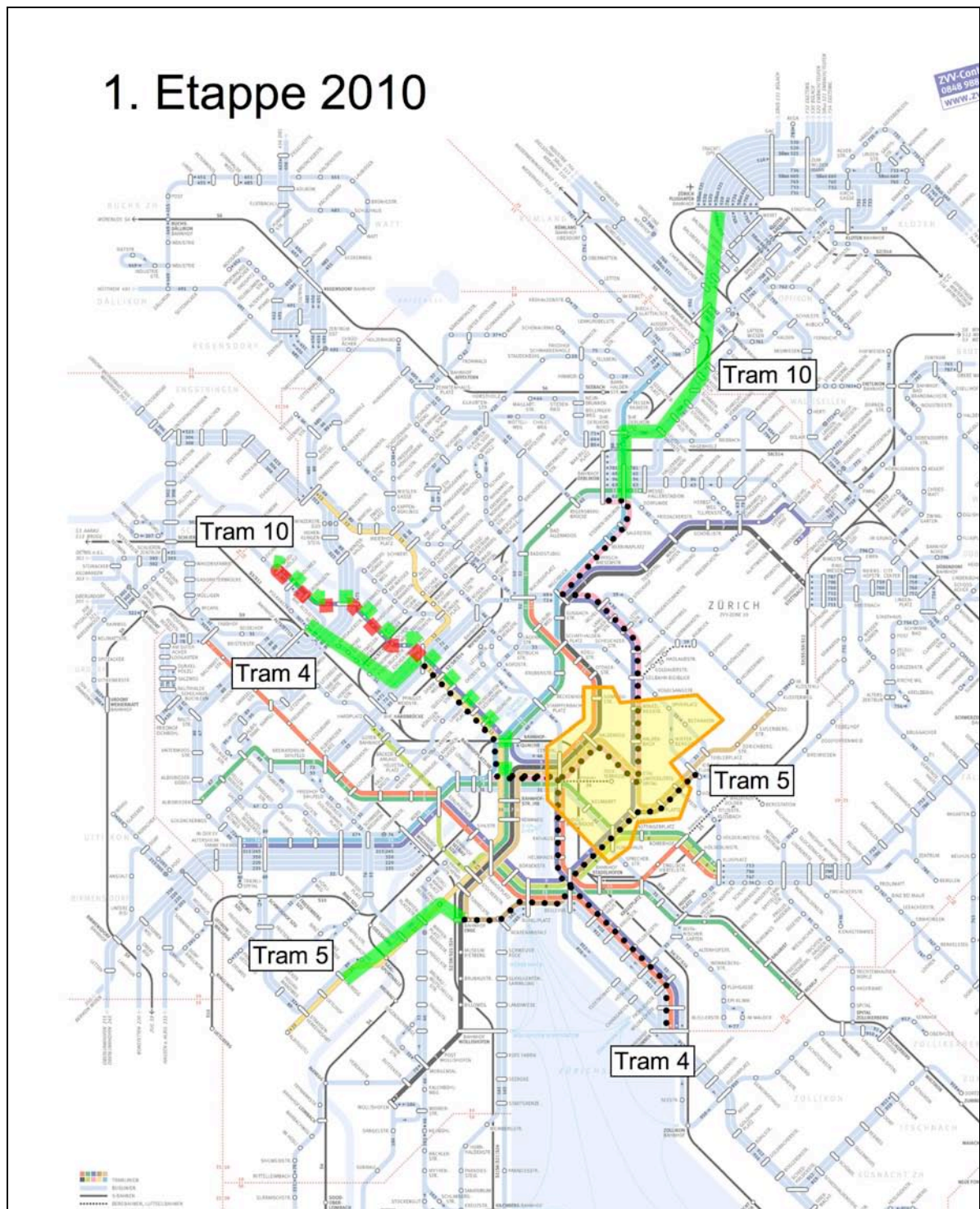


Abbildung 15 Neu geplante und entfallende Direktlinien zum Hochschulgebiet (2. Etappe)

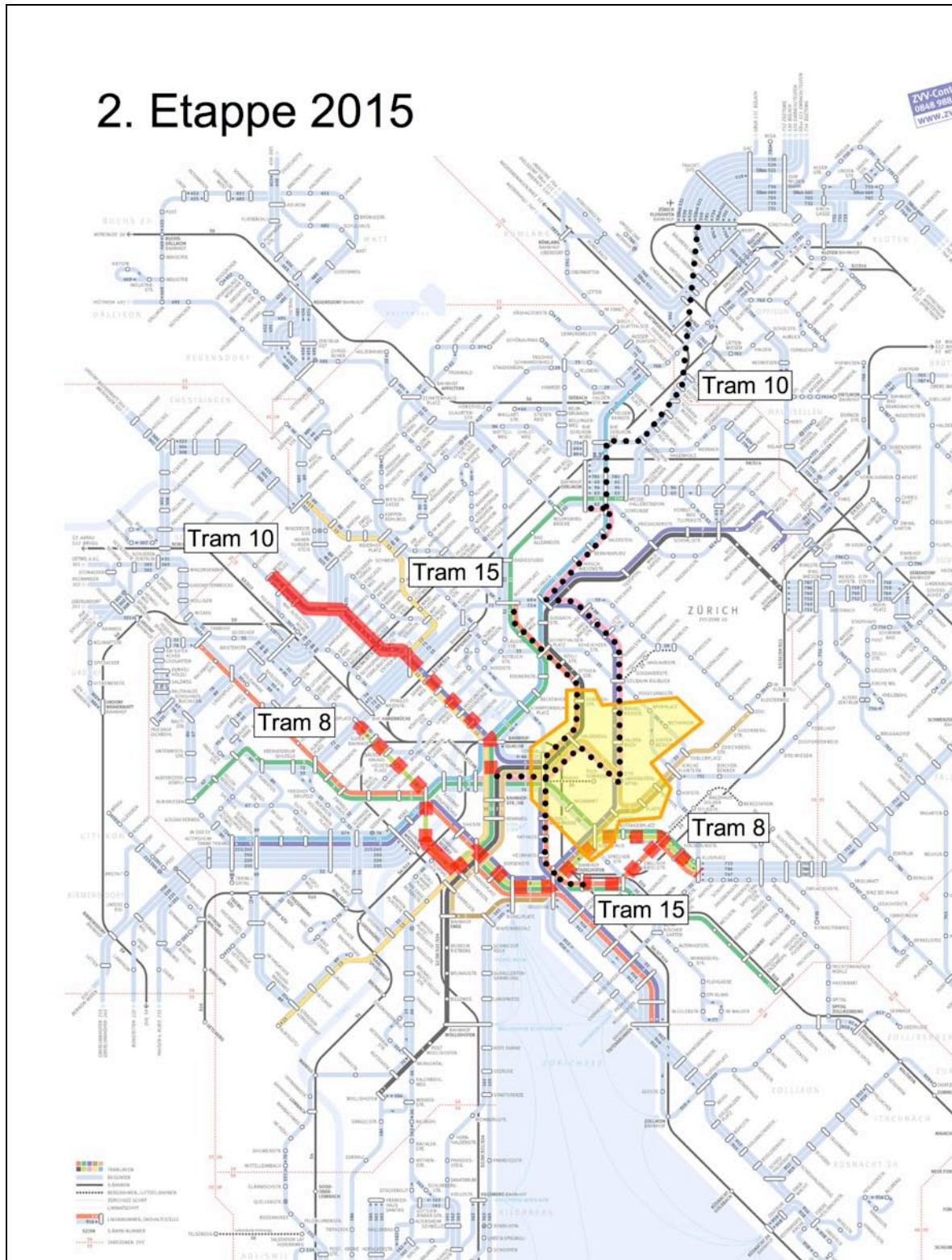


Abbildung 16 Neu geplante und entfallende Direktlinien zum Hochschulgebiet (3. Etappe)

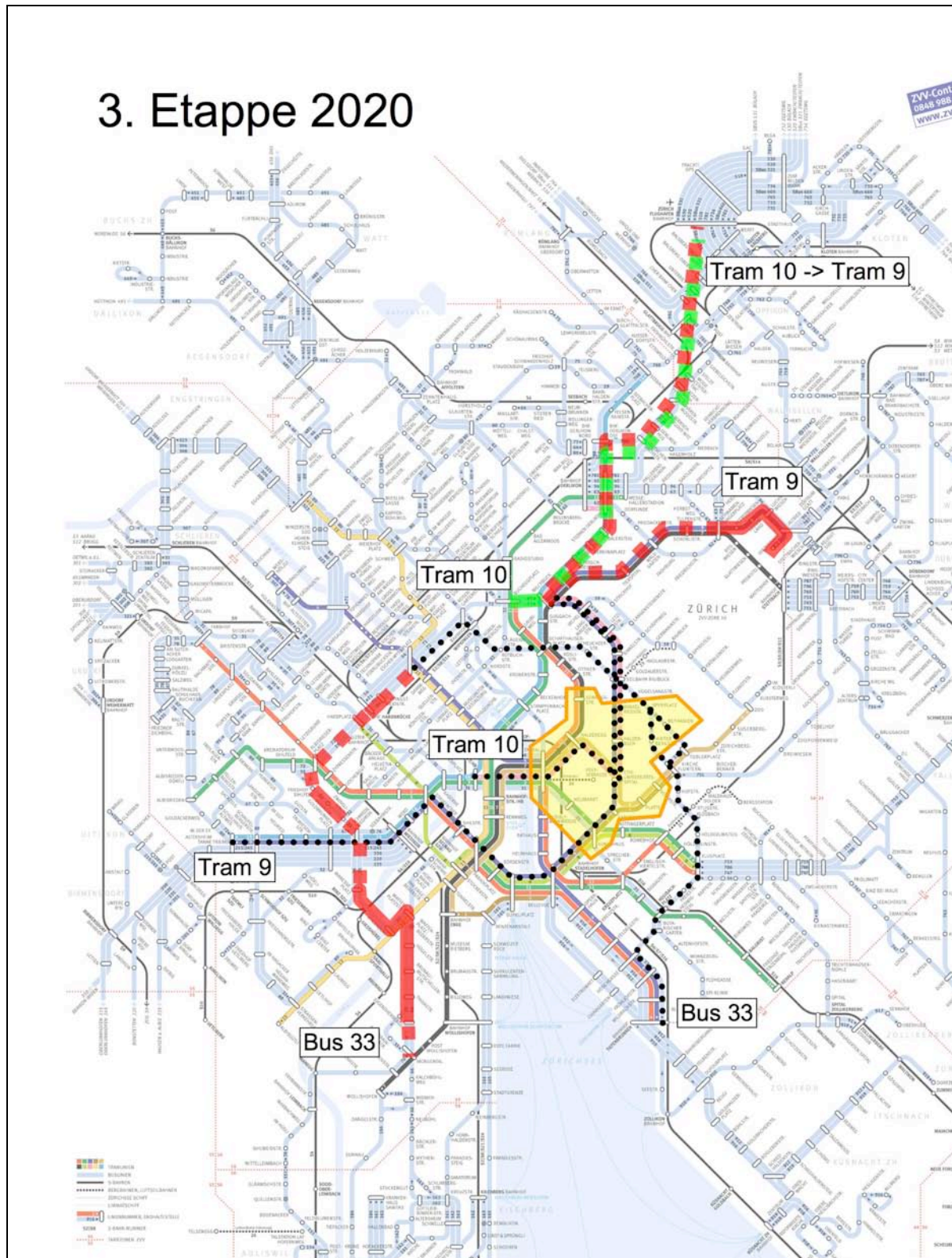


Abbildung 17 Neu geplante und entfallende Direktlinien zum Hochschulgebiet (4. Etappe)

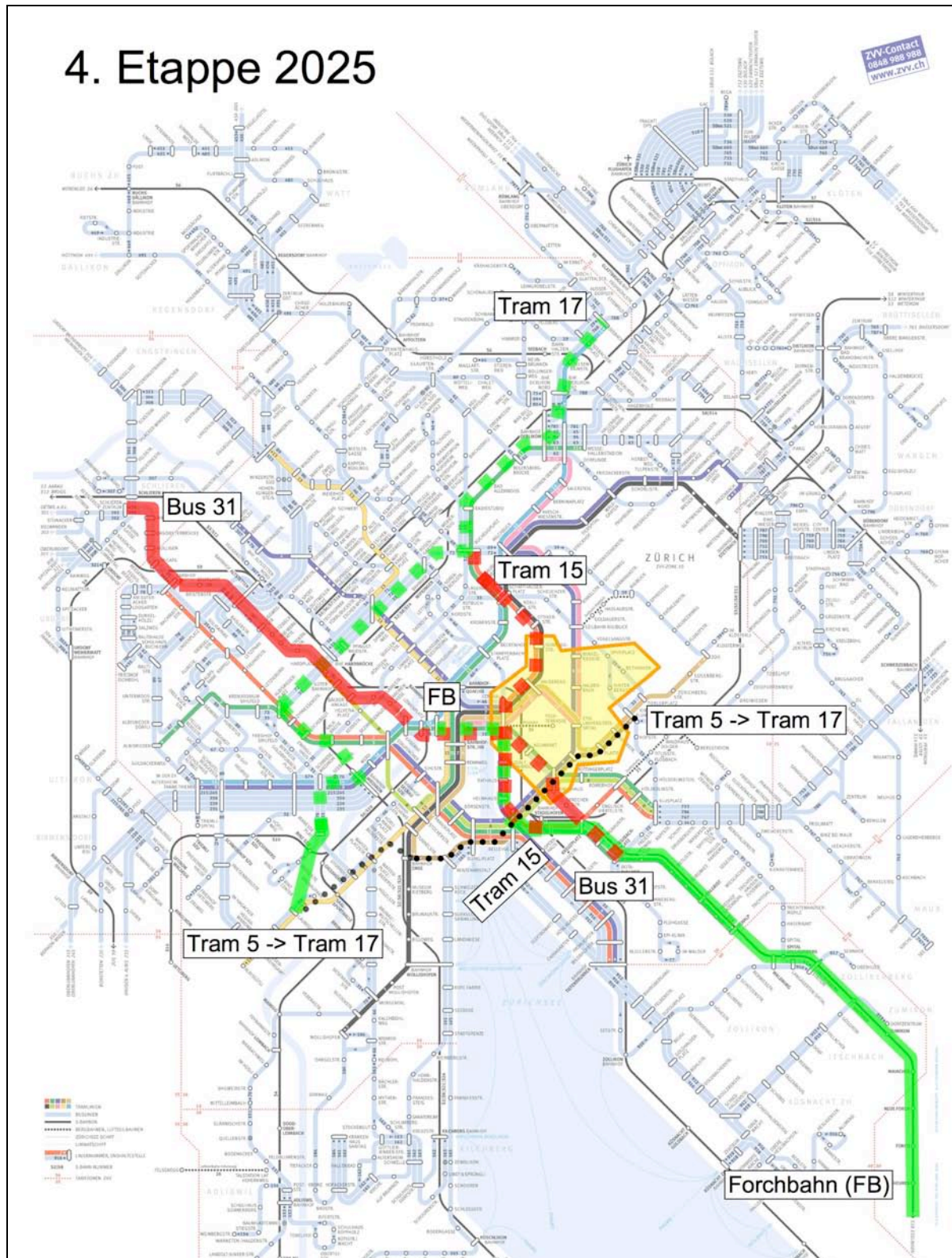
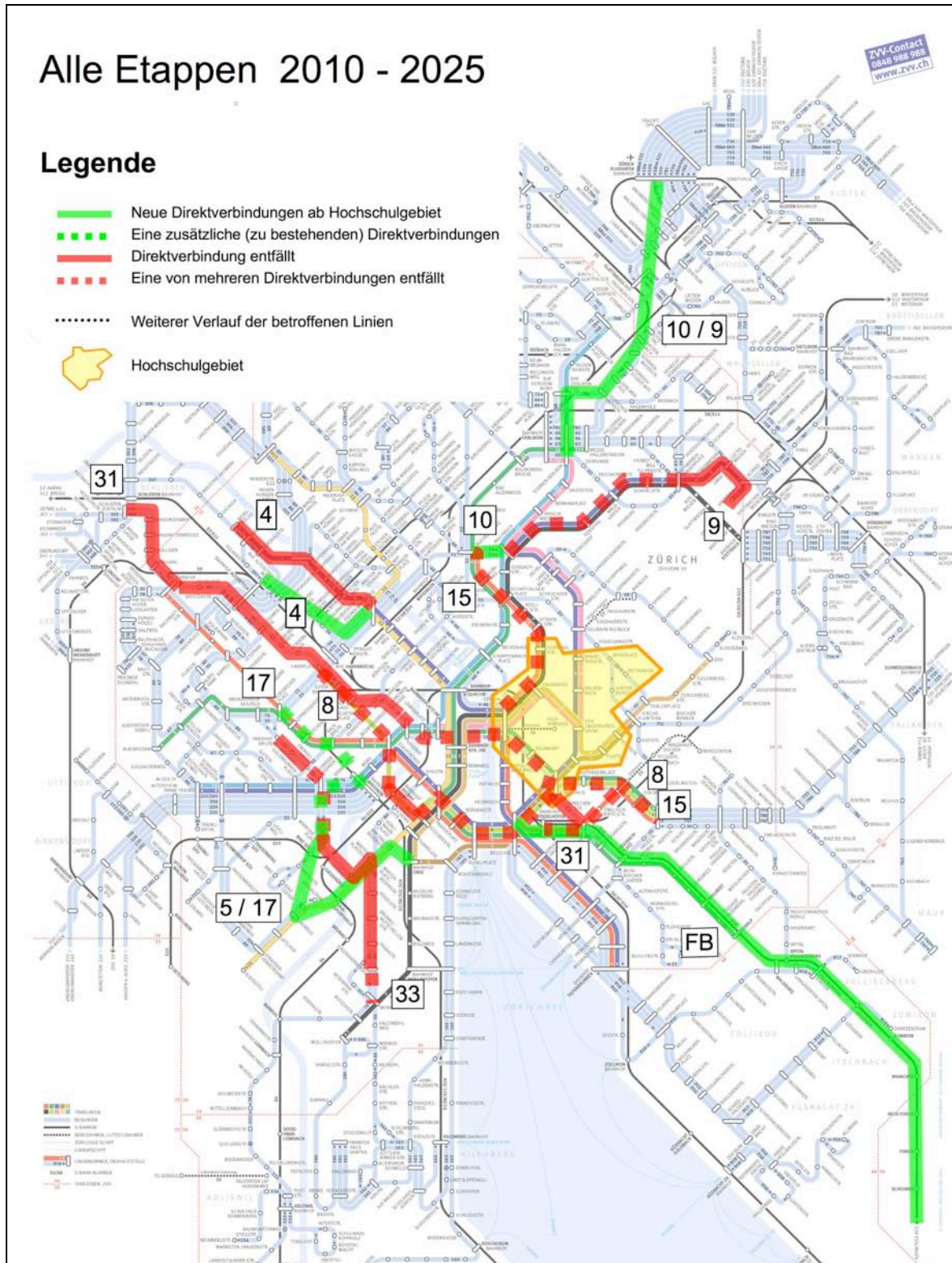
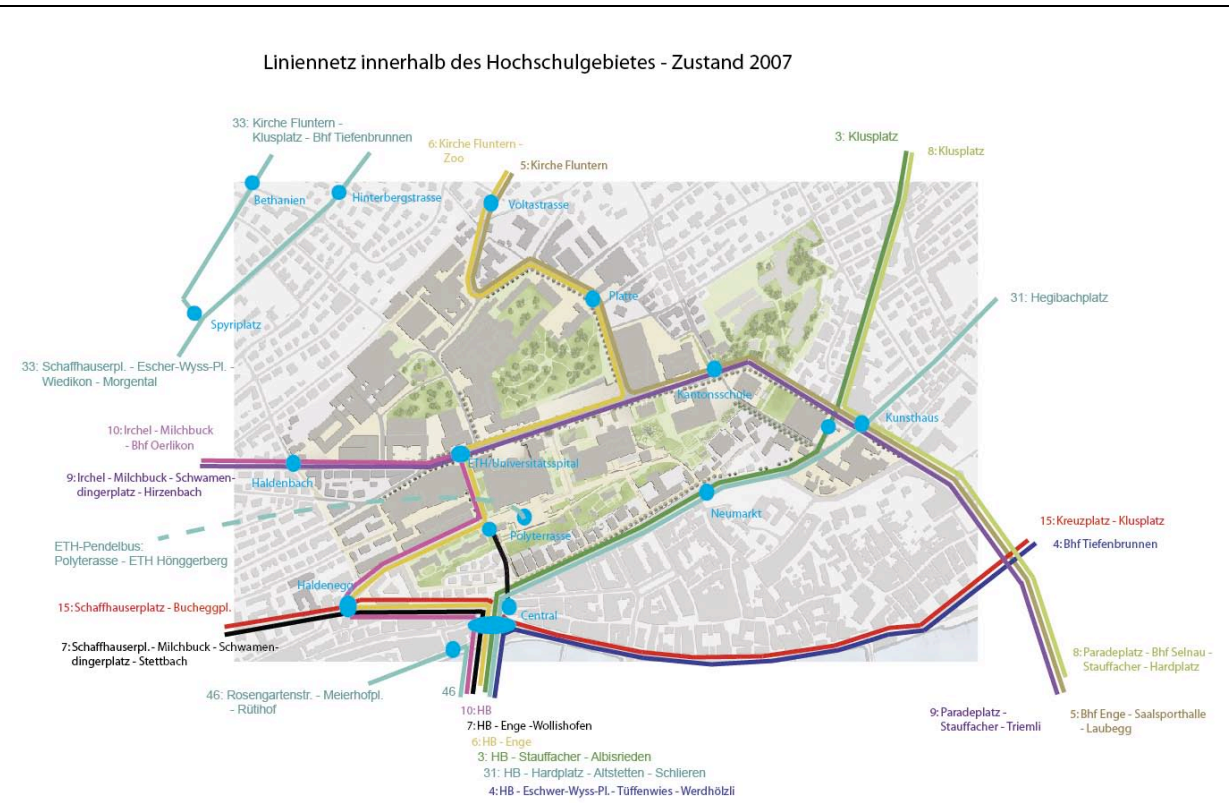


Abbildung 18 Neu geplante und entfallende Direktlinien zum Hochschulgebiet (alle Etappen)



Szenarien Bus + Tram im Hochschulgebiet

Abbildung 19 Zustand 2007



Quelle: VBZ-Linienkonzept 2025, Karte: Masterplan

Abbildung 20 Szenario A

Liniennetz innerhalb des Hochschulgebietes - Szenario A

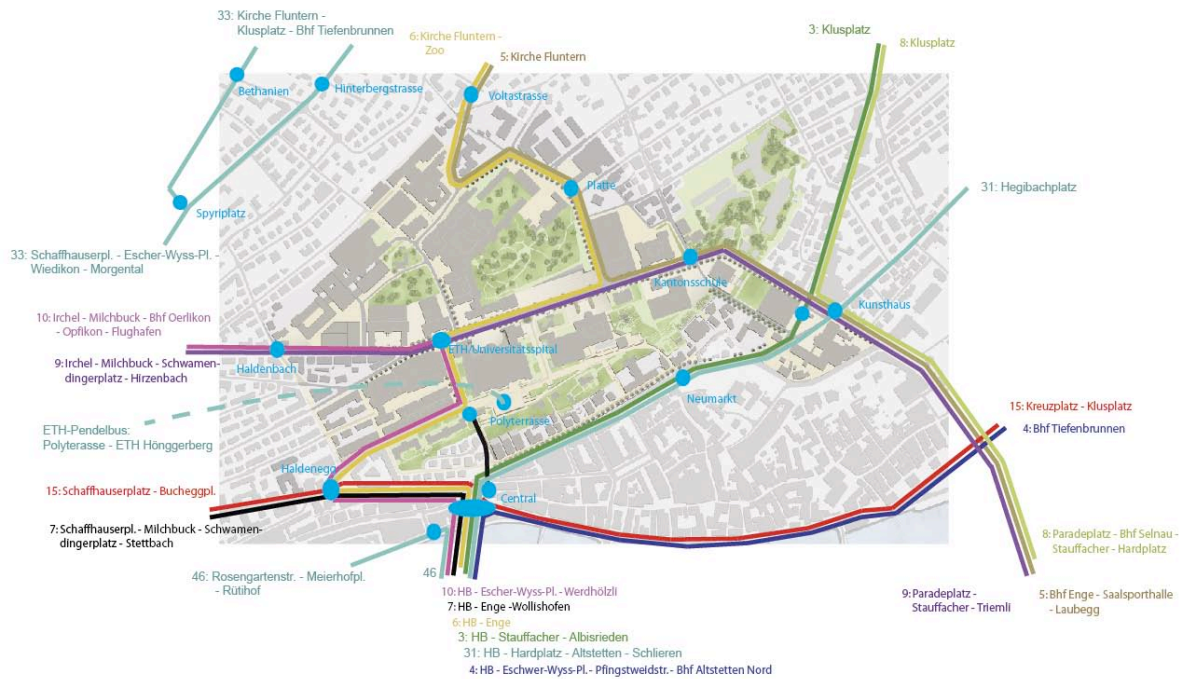


Abbildung 21 Szenario B

Liniennetz innerhalb des Hochschulgebietes - Szenario B

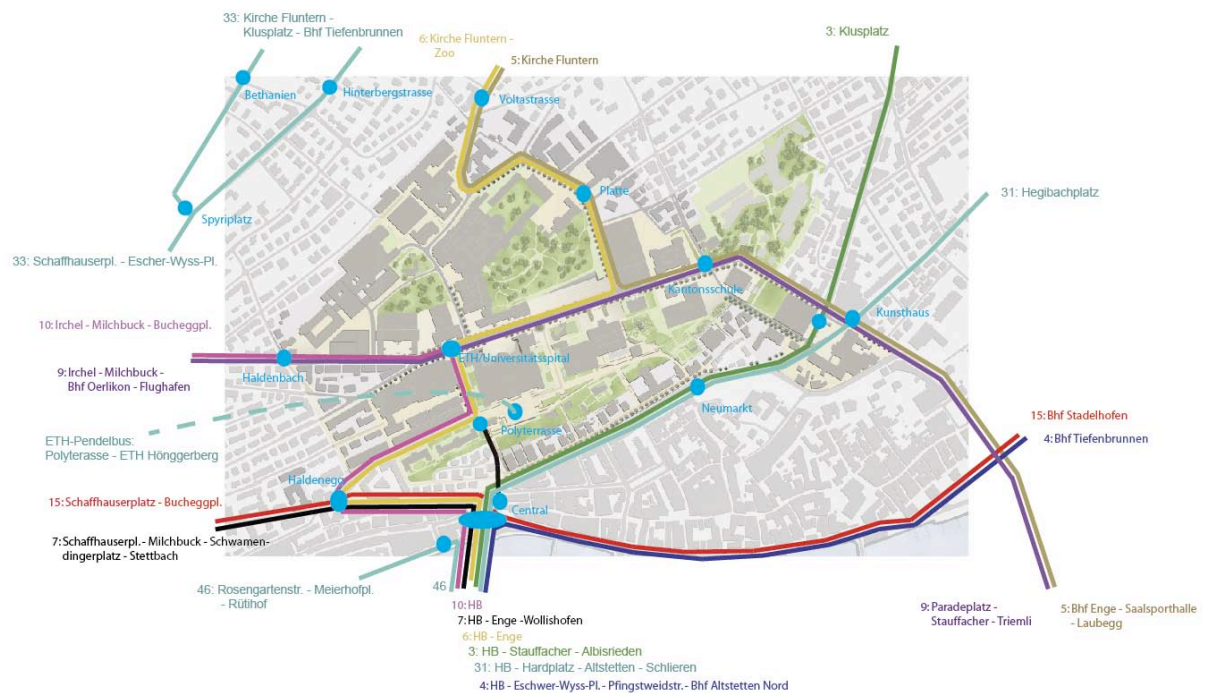


Abbildung 22 Szenario C

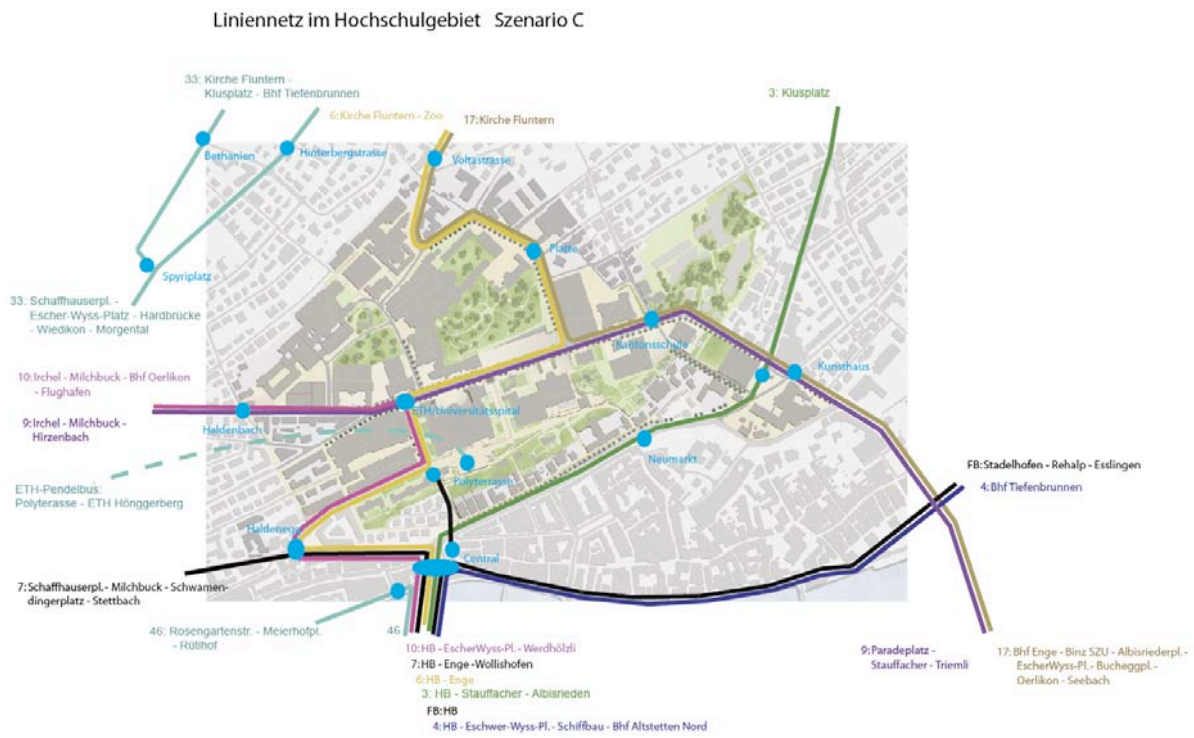
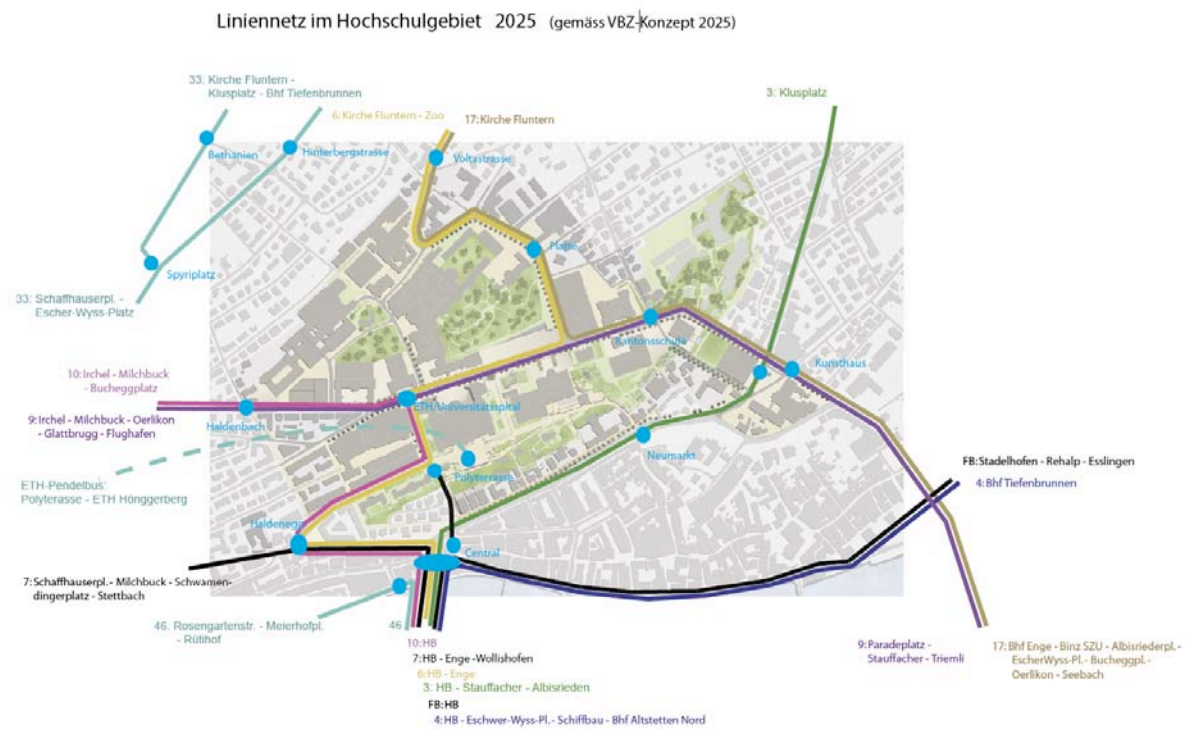
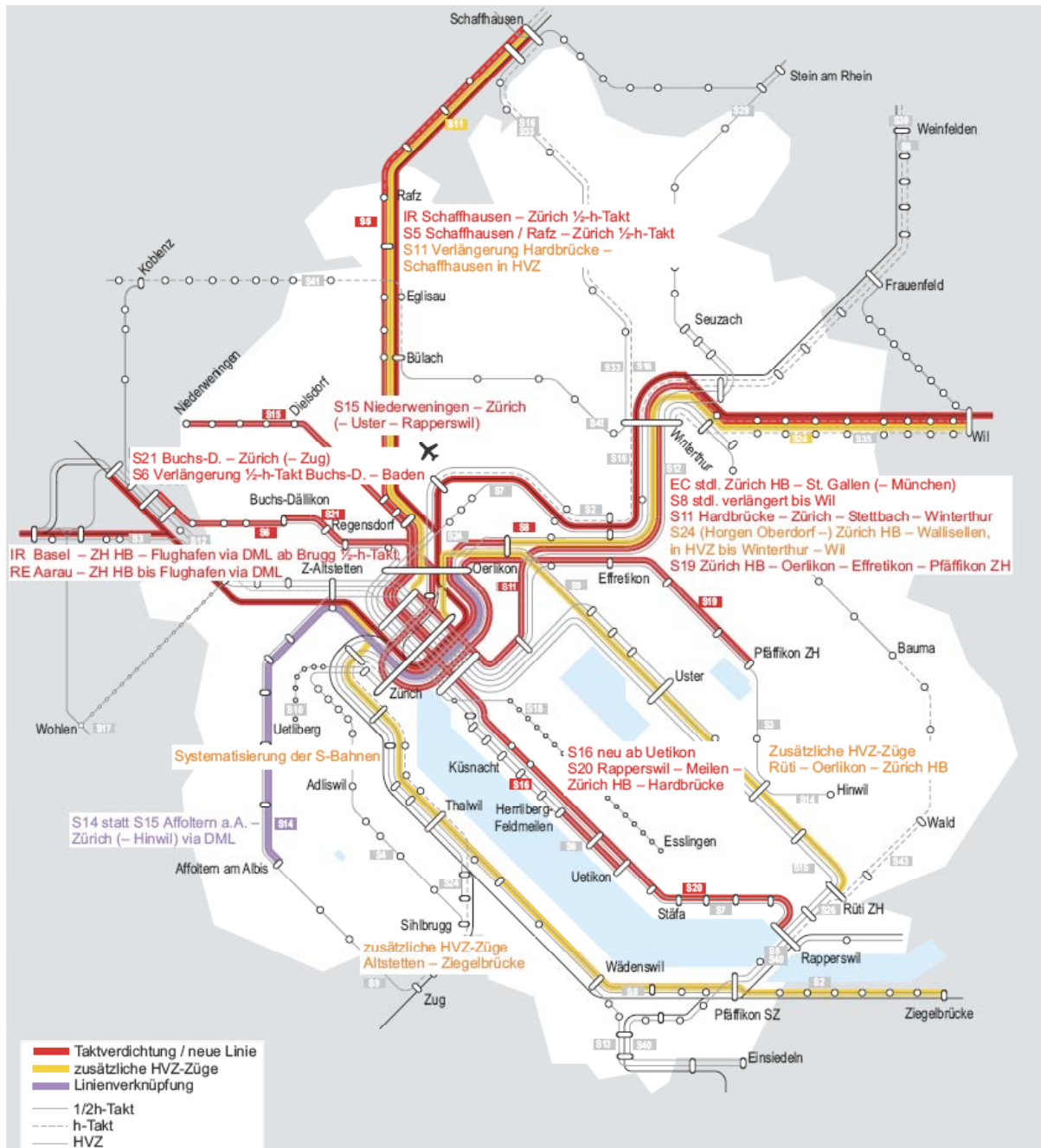


Abbildung 23 Umsetzung aller Etapen (geplanter Endzustand 2025)



Geplante Angebotsverbesserungen S-Bahn Zürich

Abbildung 24 Angebotsverbesserungen vierte Teilergänzung, inkl. DML (Quelle: ZVV und SBB 2005)

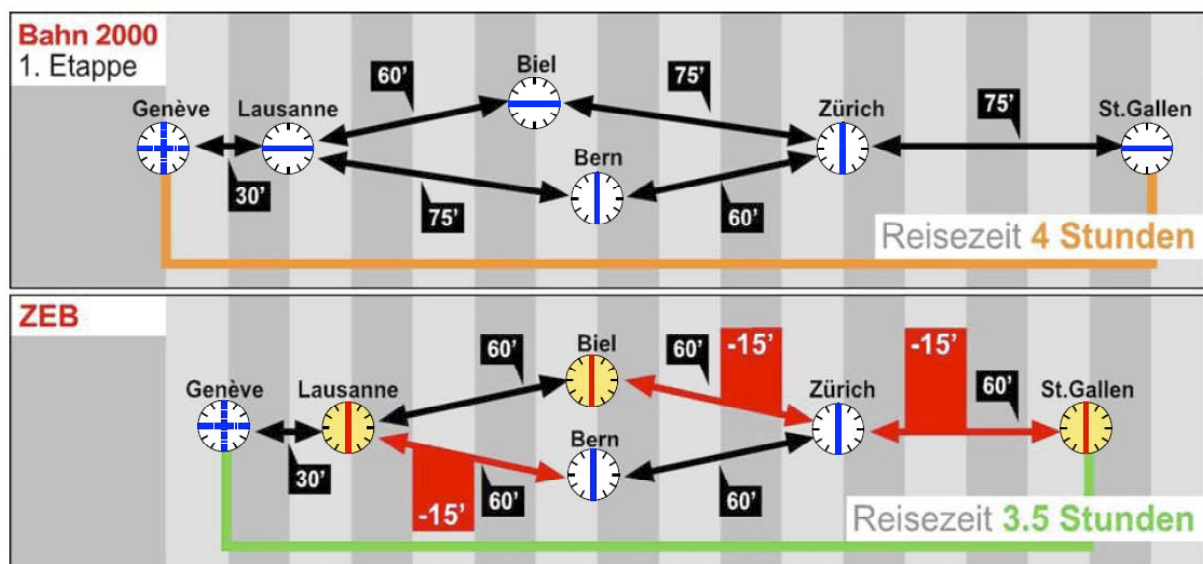


Quelle: SBB und ZVV (2005)

Fernverkehr: Zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte (ZEB)

Mit dem Kernangebot ZEB werden hauptsächlich Reisezeitverkürzungen und Kapazitätsausbauten auf der Ost-West-Achse St.Gallen – Zürich – Bern – Genf angestrebt. Das heute bestehende Knotensystem soll damit weiter verbessert werden. So werden künftig auch die Bahnhöfe St. Gallen, Biel und Lausanne zu Knoten, wo sich die Züge zur vollen und halben Stunde treffen (siehe folgende Abbildung). Das Angebot und die entsprechende Infrastruktur soll etappenweise bis 2030 umgesetzt werden.

Abbildung 25 Grundidee von ZEB: Verkürzen der Reisezeit auf der Ost-West-Achse



Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV)

Ausserhalb der oben dargestellten Ost-West-Achse sind im Rahmen des ZEB-Kernangebots nur geringe Angebotsverbesserungen vorgesehen. Aus vielen Regionen kommt deshalb Forderung, dass auch diese berücksichtigt werden sollen. Die Einwände sind dabei nicht gegen das Kernangebot gerichtet, sondern es wird von verschiedenen Seiten eine Aufstockung des Fonds-Budgets verlangt.

Reisezeitverkürzungen Fernverkehr

Tabelle 6 Vergleich der Reisezeiten im Fernverkehr 2006 – 2030 (ZEB)

Fernverkehrsverbindungen von und nach Zürich HB

Stadt	Fahrplan 2006 (www.sbb.ch)				ZEB			Veränderungen		
	Reisezeit [min]	Anzahl Umsteigen	Takt [min]	Bemerkungen	Reisezeit [min]	Anzahl Umsteigen	Takt [min]	Zeitersparnis [min]	Differenz Anzahl Umsteigen	Verdichtung (Faktor)
Basel SBB	52	0	40 *	Dauer: 52/64min	49	0	30	3	0	1.33
Bern HB	58	0	30		54	0	30	4	0	1
Chur HB	75	0	45 *	Dauer: 75/91min	76	0	45 *	-1	0	1
Genf HB	163	0.25	30		146	0	30	17	0.25	1
Lausanne HB	128	0.25	30	115	0.5	30	13	-0.25	1	
Lugano HB	174	0.5	60	109	0	60	65	0.5	1	
Luzern HB	49	0	30	49	0	30	0	0	1	
Schaffhausen HB	40	0	60	weitere wenig attraktive Verbindungen vorhanden	37	0	30	3	0	2
St. Gallen HB	65	0	40 *	Dauer: 65/74min	57	0	30	8	0	1.33

*: Die Ziele werden innerhalb einer Stunde von unterschiedlich schnellen Zügen bedient, wobei die Züge in Zürich ca. eine halbe Stunde versetzt fahren.

Am Zielbahnhof kommen die Züge also in unregelmässigen Zeitabständen an. Hier wird der grösste Zeitabstand zwischen zwei Fahrten erwähnt (gerundet auf 5min)

Bei der Reisezeit wird jeweils die schnellere Verbindung angegeben. (Ab einem beliebigen Zeitpunkt ist man in jedem Fall in maximal "Reisezeit + Takt" Minuten am Ziel)

klare Verbesserung des Angebots

Verschlechterung des Angebots

Quelle: überarbeitet aus BAV

HGV-Anschlüsse

Tabelle 7 HGV-Anschlüsse: Investitionen, Fahrzeitreduktionen und Baujahre

Korridor	Investitionen z.L. HGV-A ¹	Fahrzeitreduktion ²	Baujahre
Ostschweiz – München / Ulm	325 Mio. CHF	50 – 60 Minuten	2008 – 2013
Nordostschweiz – Stuttgart	190 Mio. CHF	10 – 60 Minuten	2009 – 2013
Nordwestschweiz – Paris / Lyon	165 Mio. CHF	30 – 75 Min.	2006 – 2012
Espace Mittelland – Paris	170 Mio. CHF	15 – 60 Min.	2006 – 2013
Genf – Paris	205 Mio. CHF	25 – 35 Min.	2006 – 2012
Bauaufsicht und Reserve	35 Mio. CHF		
Total	1090 Mio. CHF	10 – 75 Min.	2006 – 2013

Quelle: Standbericht HGV-Anschlüsse, BAV

Flugverkehr

Tabelle 8 Nachfrageprognose für den Flughafen Zürich aus der Studie zur künftigen Nachfrage im Schweizer Flugverkehr (

Jahr	Mio. Passagiere	Zunahme (Faktor)	Flugbewegungen	Zunahme (Faktor)
2004	17.1		266,700	
2020	31.9	1.87	401,900	1.51
2030	39.9	2.33	450,500	1.69

Quelle: NZZ Online, 27.10.2005

Es ist zu beachten, dass in der erwähnten Studie nur die Nachfrage prognostiziert wurde und die bestehende Infrastruktur nicht ausreicht um diese abzuwickeln. Zudem ist es eine politische Frage, ob die nachgefragte Mobilität auch wirklich befriedigt werden soll.

Zeithorizonte der geplanten Nutzungen im Hochschulgebiet

Tabelle 9 Zeithorizonte der geplanten Nutzungen im Hochschulgebiet laut Masterplan

Masterplan Neubauten

Projektname / Abkürzung	Erläuterung	Zeithorizont	Flächengewinn HNF (m ²)	Bemerkungen
Kunsthhaus	Neubau Kunsthhaus	2010-2015	12,600	
oberer Leonhardbau	ETH	2010-2015	3,400	
Haldenbachtrakt	USZ	2015-2020	4,900	
Gloriabau	Uni: Sport, Lehre, Forschung	2015-2020	21,400	
Kronenbau	Uni	2020-2025	16,200	
Panorama	unterird. Ausstellungsraum	2020-2025	4,800	
Diverse ETH-Bauten	unterer Leonhardbau	2020-2030	5,400	
	Sonneggbau	2020-2030	3,700	
	Hirschengrabenbau (ev. Bibliothek)	2020-2030	800	
Spöndli-Bauten	ETH/USZ: Spöndlibau, Aufstockungen CAB+LFW, Schmelzbergbau	Nach 2030	21,000	
Platte-Hochhaus	USZ: soll zum Haupt-eingang für USZ werden	Nach 2030	8,700	

Masterplan Strassen+Plätze

Projekt	Erläuterung	Zeithorizont		
Bildungs- und Kulturmeile	Rämi- und Universitäts- strasse (v.a. Langsamverkehr)	2010-2030		
Heimplatz		2010-2015		
Gloriastrasse		2015-2020		
Hochschul-Terrasse Strassengestaltung	Kantonsschul-, Karl Schmid-, Tanenstr., Künstlergasse, Hirschengraben, Polysteig	2015-2030		
Plaza mit Parking	230-290 Parkplätze als 1:1 Ersatz heutiger verteilter Parkplätze	2020-2025		

Quelle: Masterplan

(gelb eingefärbt sind die Projekte, welche in der Abbildung 51 des Hauptberichts eingezeichnet sind)