

Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben
Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben
Band: - (1962)
Heft: 47

Artikel: Altstetten und die T-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-651029>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

Für genauere Zahlen sind auch die Unterhaltskosten, die Personalkosten aller Beteiligten, zum Beispiel auch der Polizei, sowie die durch Unfälle verursachten Schäden zu berücksichtigen.

Gesamtwirtschaftlich gesehen zeigt sich, daß einigermaßen vernünftige Verkehrsinvestitionen, auch wenn sie viel kosten, äußerst wirtschaftlich sind. Bereits eine Reduktion der Personentransportkosten (Zeit- und Transportmittelkosten) um wenige Prozent rechtfertigt große Investitionen.

Die Finanzen der Stadt Zürich

Gesamtwirtschaftlich mag eine Investition sinnvoll sein, doch wenn diejenige Stelle, die sie bezahlen muß, nicht genügend Geld hat, so nützen noch so einleuchtende Gesamtüberlegungen wenig.

Große Verkehrsinvestitionen mögen für Zürich richtig sein; wenn die Stadtkasse sie nicht bezahlen kann, so sind sie trotzdem undurchführbar.

Jedermann, der sich näher mit den finanziellen Angelegenheiten einer Gemeinde befaßt hat, weiß, daß es schwierig ist, ein klares Bild über die wirkliche Struktur der Einnahmen und Ausgaben zu erhalten.

Stadtrat Adolf Maurer, Vorstand des Finanzamtes, hat im Gemeinderat erklärt, daß die Aufwendungen für die Tiefbahn tragbar seien. Die in weiten Kreisen vorhandene, pessimistische Beurteilung der zukünftigen Entwicklung der Gemeindefinanzen ist kaum berechtigt. Einige Gründe dafür sind folgende:

Generelle Struktur der Ausgaben

Die Ausgaben der Stadt Zürich lassen sich in vier grobe Kategorien einteilen, in die Bauausgaben, die Gehälter, die Sozialausgaben und das Uebrige. Der allgemein steigende Wohlstand hat den prozentualen Anteil der Sozialausgaben an den Gesamtausgaben von Jahr zu Jahr vermindert. Die absolute Zahl ist nicht gesunken. Wir treffen ähnliche Erscheinungen in den privaten Haushaltungen, wo sich die Zusammensetzung der Ausgaben mit steigendem Einkommen ändert. Typisch für Länder mit steigendem Volkseinkommen ist nun, daß

der Anteil der Bauwirtschaft am Volkseinkommen auch prozentual steigt.

So erhöht sich die gesamten, schweizerischen Bauaufwendungen von rund 2,7 Milliarden im Jahre 1950 (auf Preisstand 1960 berechnet) auf rund 6,1 Milliarden im Jahre 1960. Der prozentuale Anteil am Volkseinkommen stieg von 12 Prozent bis 13 Prozent im Jahre 1950 auf rund 17 Prozent bis 18 Prozent im Jahre 1960.

Belastung der städtischen Rechnung durch Hoch- und Tiefbauten

Die Belastung der städtischen Rechnung durch die Verkehrsbauten weicht wesentlich von derjenigen durch andere Bauaufgaben ab. Die Tiefbahnanlagen können nach bahnrechtlichen Grundsätzen abgeschrieben werden und nicht gemäß den Regeln für den Außerordentlichen Verkehr. Die Expresstraßen werden zu 80 Prozent bis 90 Prozent von Bund und Kanton bezahlt. An die innerstädtischen Hauptstraßen erhält die Stadt Beiträge des Kantons von 20 Prozent bis 30 Prozent; die Parkhäuser sollen nach der städtischen Vorlage nicht über die normale Rechnung abgewickelt werden. Die notwendigen Summen werden über den Kapitalverkehr aufgebracht, nach normalen Grundsätzen verzinst und amortisiert, allfällige Defizite werden durch die Parkingmetergebühren gedeckt.

Das ganze Programm der Verkehrsinvestitionen ist so aufgebaut, daß es in kleinere Teilbauten, die in sich schon wirksame Verbesserungen bringen, aufgeteilt ist. Dies bedeutet vom finanziellen Standpunkt aus gesehen, daß in Zukunft eintretende Ereignisse, die heute nicht vorausgesehen werden können, durch entsprechende Anpassungen aufgefangen werden können.

Beim Hochbau zeichnet sich in den kommenden Jahren eine gewisse Verlagerung ab. Das Schwergewicht verschiebt sich auf die Spitalbauten. Die Beiträge, die die Stadt an die Spitalbauten erhält, liegen oft um ein Mehrfaches über denjenigen für andere Bauten.

Bis heute hat die Stadt zahlreiche Aufgaben, die die ganze Region betreffen, auf eigene Rechnung übernommen. Als Beispiel seien die Gewerbeschulen und zahlreiche kulturelle Einrichtungen erwähnt. Wahrscheinlich muß hier ein gewisser Ausgleich gefunden werden.

Zukünftige Entwicklung der städtischen Finanzen

Über die zukünftige Entwicklung der städtischen Einnahmen genaueres auszusagen, ist kaum möglich. Die Meinungen weichen auch hier weit voneinander ab. Sicher besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Ertragslage aller in Zürich

arbeitenden Personen und Unternehmen und den städtischen Einnahmen.

Je höher die Einkommen, je höher die Steuern.

Die zu Beginn erwähnte Gruppe, die unter anderem gegen die Tiefbahnvorlage ist, weil damit die wirtschaftliche Tätigkeit der ganzen Stadt zu Lasten der Nebenzentren aktiviert werde, hat darin recht, daß der Zusammenhang zwischen den verkehrlichen Verhältnissen und der wirtschaftlichen Tätigkeit nachgewiesen ist. Wachsende wirtschaftliche Tätigkeit in einer Stadt hat Verkehrsverbesserungen zur Voraussetzung. Heute scheinen sich diese Zusammenhänge noch viel enger und schärfer abzuzeichnen. Wenn wir nur entfernt ähnliche Entwicklungstendenzen, wie sie die amerikanischen Städte hatten, erleben werden, dann bedeutet «das Bauen» oder «nicht Bauen» von Verkehrswerken

eine wirtschaftliche Existenzfrage

für einen großen Teil aller in Zürich Tätigen. Es fragt sich, ob langfristig gesehen die städtischen Finanzen besser aussehen, wenn vernünftige Verkehrsinvestitionen unterlassen werden. Die Einnahmen stehen in einem Zusammenhang mit den steuerbaren Einkommen.

Die T-Bahn und Zürich 11

AK. Außer der allgemeinen Erleichterung und Beschleunigung des Massenverkehrs in der City, die sich selbstverständlich bis in die Außenquartiere hinaus bemerkbar machen werden, erfahren aber einzelne Randgebiete der Stadt durch den Bau der Tiefbahn besonders tiefgehende Verbesserungen ihrer eigenen Verkehrserschließung durch die VBZ.

Zu diesen Stadtteilen gehört in erster Linie der Kreis 11. Vor allem sollen dessen Verbindungen mit den im Limmatt liegenden Quartieren und in erster Linie mit dem Geschäftszentrum auf ganz neue Grundlagen gestellt werden.

Bauliche Entwicklung und Verkehrsbedienug im Kreis 11

Die Entwicklung der früher selbständigen Glattalgemeinden Oerlikon, Seebach, Affoltern und Schwamendingen zu Vororten und später zu Quartieren der Stadt Zürich vollzog sich ursprünglich vor allem in der Hauptrichtung Milchbuck — Oerlikon — Seebach. Auf dieser Achse entstand denn auch schon sehr früh die erste Tramverbindung vom heutigen Central aus bis in die Nähe der heutigen Nordgrenze der Stadt. Später schloß sich dieser Stammstrecke im Zug von Stampfenbach- und Schaffhauerstraße die zweite Linie in der Hofwiesenstraße an.

Aber Zürich 11 begann mehr und mehr «in die Breite zu gehen». Zwar konnte den ersten Etappen der Entwicklung von Schwamendingen einerseits, Affoltern andererseits mit der Entwicklung immer neuer Buslinien noch einigermaßen entsprochen werden. Aber die «Bevölkerungsexplosion» im Hirzenbach überstieg mehr und mehr die Möglichkeit eines schienenfreien Massentransportmittels. Auch in Affoltern werden die Verhältnisse immer prekärer.

Zu diesen Entwicklungen innerhalb der Stadtgrenzen treten neue Schübe der Bautätigkeit und Besiedelung in den benachbarten Gebieten der nunmehrigen direkten Vororte Zürichs hinzu (Dübendorf, Wallisellen, Opfikon/Glattbrugg, Kloten, Rümlang, Regensdorf). Auch hierauf gilt es von allem Anfang an gebührend Rücksicht zu nehmen.

Vor allem sind es Schwamendingen mit Mattenhof und Hirzenbach, deren Verkehrsnachfrage den Gedanken an die Weiterführung der Schiene nahelegt. Davon war vor Jahren schon einmal die Rede; aber der «Tramgedanke» war damals noch nicht reif und trat hinter dem Busbetrieb zurück.

Gesegneter Rückstand!

Heute können wir über diese Verzögerung nur froh sein. Nach dem damaligen Stande der Betriebslehre kommunaler Verkehrsunternehmungen wäre höchst wahrscheinlich eine Lösung entstanden, die uns schon heute nicht mehr befriedigen würde. Wir brauchen

men. Die steuerbaren Einkommen hängen vom wirtschaftlichen Erfolg ab. Und der wirtschaftliche Erfolg, im besonderen der inneren Stadtteile, ist entscheidend mit der verkehrlichen Lage verbunden. Der Kreis schließt sich.

Der optimale wirtschaftliche Erfolg wird dann erreicht, wenn weder über- noch unterinvestiert wird.

Die eingangs erwähnten zwei Gruppen repräsentieren geradezu typisch die beiden Extreme. Beiden ist bewußt, daß Verkehr und Wirtschaft zusammenhängen. Die einen nehmen das deutliche Bremsen der wirtschaftlichen Entwicklung in Kauf, und die anderen scheinen die Grenzen des nach heutigen Erkenntnissen Möglichen zu überschreiten, indem sie neben den hohen Investitionen sogenannte «starre Systeme» vorschlagen, deren Teile allein keine Verbesserung bringen.

Das Projekt der Tiefbahn entspricht den Anforderungen, die von einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise her abgeleitet werden. Die Größenordnung scheint tragbar, Teilbauten nützen sofort, Anpassungen an veränderte wirtschaftliche Verhältnisse in Zukunft sind möglich.

Die T-Bahn und Zürich 11

die bisherigen «Versäumnisse» in der Verkehrserschließung von Zürich 11 aber auch deswegen nicht zu bereuen, weil eine Betriebsumstellung heute noch verhältnismäßig leicht möglich ist. Beim Uebergang zur schienengebundenen Verkehrsbedienug dieser Quartiere müssen keine festen Anlagen abgeschrieben werden, weil die freizulassenden Busse selbstverständlich auf anderen neuen Linien eingesetzt werden können, auf denen ein Trambetrieb nicht in Frage kommt.

Die heutigen Pläne

Vorgesehen sind nun in der heutigen Vorlage die unterirdische Führung der Tiefbahn via Berninaplatz — Querstraße und via Hofwiesenstraße sowie die Weiterführung der schienengebundenen Verkehrsbedienug in Richtung Schwamendingen — Mattenhof/Hirzenbach.

Dabei soll die Strecke nach Oerlikon-Ost — Seebach bis nördlich des Bahnhofes Oerlikon als Tiefbahnstrecke ausgebildet werden, jene durch die Hofwiesenstraße bis außerhalb des Bucheggplatzes. Für die neue Tiefbahnstrecke Richtung Schwamendingen aber kommt von Anfang an nur die unterirdische Führung bis außerhalb des «Hirschen» bzw. bis an den Anfang der Dübendorferstraße in Betracht; der letzte Abschnitt kann dann auf der nochmals umzubauenden Dübendorferstraße auf eigenem Bahnkörper wieder an der Oberfläche angeordnet werden.

Einen entscheidenden Fortschritt hat die Planung der künftigen Verkehrsbedienug von Zürich 11 mit der wertvollen Neuerung erzielt, indem die jetzt am Irchel tolaufenden Tramlinien 9 und 10 unter dem Strichhofareal hindurch nach dem Gebiet der heutigen Straßenkreuzung bei der Hirschwiesen-

post weitergeführt und dort an den Schienenstrang der gegenwärtigen Linien 7, 14 und 22 angeschlossen werden sollen.

Zentralstation Hirschwiese

Dadurch, daß an derselben Stelle die neue Tiefbahnstrecke nach Schwamendingen abzweigt, entsteht bei der Hirschwiesen-Post ein eigentlicher «Zentralbahnhof Milchbuck». Dieser neue Knotenpunkt der VBZ vermittelt völlig freizügig Linienverknüpfungen innerhalb des gesamten Liniennetzes auf beiden Flanken des Milchbucks. Auf lebhafteste zu begrüßen ist dabei die neue Verbindung von Obersträß nach Oerlikon-Seebach. Endlich wird es möglich sein, vom Pfauen, von Universität, Kantonsspital und ETH aus via Seilbahn Rigi viertel, Irchel und Hirschwiese aufs bequemste und rascheste nach dem gesamten Einzugsgebiet der heutigen Tramlinien 7 und 14 jenseits des Milchbucks zu gelangen. Ebenso bequem aber erreicht man von den genannten Ausgangspunkten aus das Siedlungsgebiet Schwamendingen. Der kleine Umweg via Hirschwiese mit dem entsprechenden Zeitverlust von einer oder zwei Minuten spielt dabei im Vergleich mit den sonstigen Verkehrsvereinfachungen keine Rolle.

Bessere Busverbindungen

Die «Zentralstation Hirschwiese» ermöglicht noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienug in Zürich 11. Durch die ständige Erweiterung der schienenfreien Verkehrsbedingungen in Zürich-Nord ist im Verlaufe der Jahre zwischen Limmatt und den im Glattal liegenden Stadtteilen ein höchst kompliziertes und unübersichtliches Netz von Autobus- und Trolleybuslinien entstanden, das vom Standpunkte des Publikums wie der VBZ selbst aus sehr unzuverlässig angesehen werden muß. Man denke nur an die vielen Umsteigestellen dieses Netzes wie Seilbahn Rigi viertel, Schaffhauer- und Bucheggplatz, Haltestellen Milchbuck und Irchel!

Dieses Netz kann nunmehr aufs wirksamste vereinfacht werden, indem auch ein großer Teil der wichtigsten Autobus- und Trolleybuslinien nach der großen Tiefbahnstation Hirschwiese geführt wird. Damit entsteht hier eine eigentliche Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr ennet dem Milchbuck, und es leuchtet sicher ohne weiteres ein, daß Zürich 11 damit endlich in jeder Richtung aufs zweckmäßigste an das Tiefbahn-, Tram- und Busnetz aller übrigen Stadtteile angeschlossen wird. Diese Reorganisation der Verkehrsbedienug bringt außer zahlreichen neuen Direktverbindungen und anderen Verbindungen mit einem Minimum an Wagenwechseln auch sehr spürbare Fahrzeitverkürzungen. Zeitersparnisse von fünf, sechs und sieben Minuten zwischen Hauptbahnhof oder Pfauen auf der einen Seite, Oerlikon — Seebach, Affoltern und Schwamendingen auf der anderen Seite sind nicht zu verachten!

Nach allem hat der Stadtkreis 11 vom Bau der T-Bahn eine sehr wesentliche Verbesserung seiner Verkehrsbedienug zu erwarten.

Altstetten und die T-Bahn

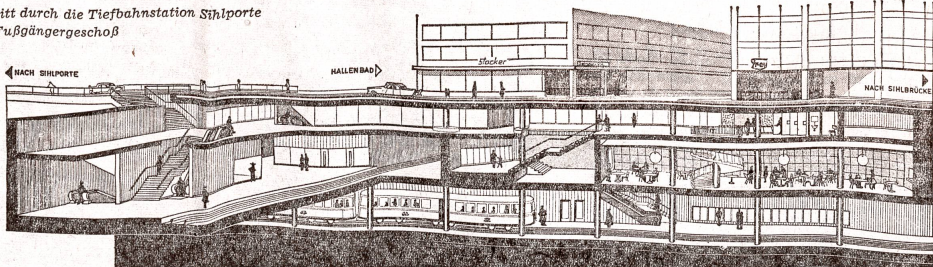
pd. Der nördliche Teil des Stadtkreises 9 — Altstetten — ist mit der Innenstadt heute durch nicht weniger als fünf Linien und Liniennetze öffentlicher Verkehrsmittel verbunden. Es sind, um sie vorwegzunehmen und uns nachher weiter nicht mehr mit ihnen zu beschäftigen, einmal die SBB — Linie Altstetten — Hauptbahnhof und sodann vier Strecken der VBZ. Vier? Wir werden sehen.

Gewissermaßen die Stammverbindung zwischen Altstetten und der City besteht aus der durch die Badenerstraße verlaufenden Tramlinie 2, zu der sich, das Quartier in seinem südlichen Teil gerade noch streifend, die Linie 3 nach Albisrieden gesellt. Die zweite Hauptverbindung stellt die Trolleybuslinie 31 Hauptbahnhof — Hardplatz — Farbhof (— Schlieren) in der Holzstraße dar. Die dritte Verbindung vermittelt die freilich etwas umwegreiche Autobuslinie 67 Giralden — Al-

bisrieden — Goldbrunnenplatz (— Paradeplatz), und die vierte endlich wird gebildet durch die Kombination der Tramlinie 12 vom «Escher Wyß» nach dem Hardtum und die Einsatz-Buslinie 78 nach dem Grünaquartier.

Ist so Altstetten im Grunde sehr gut mit Verkehrslinien der VBZ versorgt, so mag sich die Frage erheben, was denn das Quartier von der Tiefbahn an weiteren Verbesserungen seiner Verbindungen mit den übrigen Stadtteilen zu erwarten habe. Es ist nicht wenig! Gerade die Bevölkerung Altstettens erlebt täglich die sattem bekannte allgemeine Verkehrsrisere in der westlichen City und ihren Randgebieten links der Sihl. Im Zug der Straßenbahnlinien 2 und 3 liegen die Engpässe Stauffacher, Sihlbrücke und Sihlporte bzw. Kasernenstraße — Geßnerbrücke — Löwenplatz — Hauptbahnhof. Der Betrieb

Schnitt durch die Tiefbahnstation Sihlporte mit Fußgängergergeschoß



der Trolleybuslinie 31 hinwiederum stockt zu Stoßzeiten — zu jenen Stunden, da die Berufstätigen auf sie angewiesen sind — sozusagen auf der gesamten Strecke zwischen Langstraße und Bahnhofplatz.

Wahrhaftig Grund genug auch für die Bevölkerung von Altstetten, sich nach einer leistungsfähigeren, rascheren und nicht zuletzt zuverlässigeren Verkehrsbedienungs zu sehnen!

Die Tiefbahn bringt die Erfüllung dieser Wünsche. Von der SBB — Ueberführung an der Badenerstraße bzw. vom Tramdepot Kalkbreite hinweg in den Untergrund verlegt, werden die heutigen Tramlinien 2 und 3 auf dem gesamten Gebiete der Innenstadt einer sehr wesentlichen Beschleunigung ihrer Betriebsabwicklung teilhaftig und von allen Störungen durch den Straßenverkehr befreit. Schon dies allein ist für Altstetten ein bedeutender Gewinn an *Verkehrskomfort*. Diese Verkehrsverbesserungen werden unter praktisch vollumfänglicher Aufrechterhaltung aller Verkehrsverbindungen Altstettens mit den übrigen Teilen der Stadt erreicht, die seine Bevölkerung schon beim heutigen Betrieb der VBZ genießt; auf diesen Sachverhalt nachdrücklich aufmerksam zu machen, scheint deswegen gerechtfertigt, weil die von gewisser Seite so hartnäckig verfochtene «richtige» Untergrundbahn die betreffenden Verbindungen zum größten Teil brutal auseinanderreißen würde.

Nutzlos vertane Zeit

Die genügend durchlittene Verkehrskalamität in der Stadt Zürich wird gemeinhin als Aergernis empfunden. Die qualvolle Enghnis, welche dem Benutzer privater und öffentlicher Verkehrsmittel den Atem raubt, äußert sich in erster Linie als persönliches Mißbehagen. Verzögerungen und Stockungen werden als die zeitfressenden Folgen des baulichen und verkehrlichen Aufschwunges mit Duldermiese hingenommen. Uebersehen wird dabei, daß die Verkehrsmisere mehr als eine Quelle der Verärgerung, nämlich eine Quelle der Millionenverluste ist.

Die roten Zahlen schlagen zunächst bei den Verkehrsbetrieben zu Buch. Im Jahresmittel halten die öffentlichen Verkehrsmittel einen Anteil von etwa zwei Dritteln des gesamten innerstädtischen Verkehrs. An jedem Werktag benützen über eine halbe Million Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel. Im allabendlichen Spitzenverkehr zwischen 17 und 19 Uhr sind 100 000 Fahrgäste zu befördern. Pro arbeitenden Zürcher entfallen im Tagesdurchschnitt etwa zwei Fahrten mit Tram oder Bus.

Als Folge der enormen Verkehrsbehinderung in der Innenstadt sinken die Verkehrsgeschwindigkeiten von Tram und Bus bis auf einen Drittel der Geschwindigkeitsmittel, welche in den Außenquartieren erzielt werden. Mit sieben bis zehn Stundenkilometern Durchschnittsgeschwindigkeit im Viereck Hauptbahnhof — Stauffacher — Paradeplatz — Bellevue wird das Tempo des eiligen Fußgängers nur noch schwach übertroffen. Wegen der Verlängerung der Fahrzeiten in der Innenstadt müssen auf sämtliche Linien Zusatzkurse eingelegt werden. Nur so kann wenigstens das frühere Platzangebot in den Spitzenzeiten aufrechterhalten werden. Die hierfür notwendigen unproduktiven Mehraufwendungen bewegen sich bei den Verkehrsbetrieben auf eine Million Franken im Jahr hin.

Wesentlich teurer kommt die Verlangsamung des Verkehrsflusses die betroffenen Fahrgäste zu stehen. Wenn nur angenommen

Doch die Tiefbahn verbessert nicht nur die schienengebundene Verkehrsbedienungs Altstettens. Gerade für Altstetten ist es vielmehr von erheblicher Bedeutung, daß die durch die Tiefbahn angestrebte Entlastung der Straßen und Plätze auch dem schienenfreien Betrieb der VBZ zugutekommt. Wer die Zustände auf der Trolleybuslinie 31 kennt, dem ist es sofort klar, was es für diese Linie bedeuten wird, wenn einmal von der schlimmen Ecke Militärstraße/Kasernenstraße an über Löwenplatz — Hauptbahnhof — Central — Seilergraben — Pfauen jeder Tramtrieb verschwunden sein wird!

Vorbei sein wird die Zeit, da der Reisende mitten in der Hetze des Berufsverkehrs oft zehn Minuten und mehr auf seinen Trolleybus warten muß, um dann nach langer Geduldprobe gleich drei oder gar vier Busse dicht hintereinander auftauchen zu sehen — der erste hoffnungslos überfüllt, die nachfolgenden halb leer und daher ihre Aufgabe nur sehr mangelhaft erfüllend.

Kurzum, mit sämtlichen anderen Stadtteilen ist auch Altstetten am Zustandekommen der Tiefbahn aufs lebhafteste interessiert. Und nicht zu vergessen: es wird deren Vorteile zu allererst erfahren! Es ist ja bekannt, daß die erste Etappe dieses großen Werkes die Tunnelstrecken von der Kalkbreite bis und mit Bahnhofplatz einerseits, bis und mit Pelikanplatz andererseits umfassen wird! Aus diesem Grunde können auch die Altstetter Stimmberechtigten der Tiefbahn-Vorlage aus Ueberzeugung zustimmen.

würde, daß sich jede Fahrt zufolge der Verkehrsbehinderung um eine Minute verlängert, gingen annähernd zehntausend Fahrgaststunden im Tag an den Moloch Verkehr verloren. Auf 250 Arbeitstage jährlich berechnet entstände ein Verlust von etwa zweieinhalb Millionen Fahrgaststunden.

Diese zweieinhalb Millionen Stunden, die wir uns übervorsichtig errechnet haben, sind *nutzlos vertane Zeit*. Sie gehen den betroffenen Fahrgästen, und das sind die meisten von uns, von der arbeitsfreien Zeit ab. Der Effekt der Arbeitszeitverkürzung wird teilweise wieder aufgehoben. Den Millionen Stunden in Zeitverlust entspricht ein Vielfaches an Millionen verlorener Franken.

Das Netz der Zürcher Tiefbahn ist so angelegt, daß sich der Verkehr in den Zonen hoher Verkehrsbehinderung inskünftig unterirdisch und damit unbehindert abwickelt. Die Minuten Fahrzeit, die auf kurzen Strecken eingespart werden, summieren sich bei einer Fahrt durch die ganze Innenstadt oder in den Kreis 11 zu hübschen Zeitgewinnen von fünf bis zehn Minuten. Für wichtige Verkehrsströme schafft die Zürcher Tiefbahn sogar neue zeitsparende Verbindungen.

Wer den nordöstlichen Tiefbahnast vom Kreis 11 über Irchel — Rigiplatz benützt, erfreut sich einer direkten Linie zum Kunsthaus — Bellevue oder einer Abkürzung von der ETH zum Central. In der Hirschwiese entsteht ein neuer vierarmiger Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs mit direkten Tunnels in die City und Oststadt, nach Oerlikon und Schwamendingen.

Die Tiefbahn befreit die Benutzer der privaten und der öffentlichen Verkehrsmittel von der gegenseitigen Behinderung.

Die Tiefbahn gibt jedem Verkehrsteilnehmer die Zeit zurück, welche er heute unnützlich verschwenden muß. Der so Besenkte kann die gewonnene Zeit nach seiner Wahl als Arbeitszeitverkürzung oder als Arbeitszeitgewinn verwenden, sofern er der Tiefbahn mit seinem Ja zum Durchbruch verhilft.

Dr. Rolf Egli, Rechtsanwalt

die Innenstadt vor dem Ersticken im Verkehr bewahren kann.»

Diese Sätze dürfen im Sinne des vorliegenden Artikels deswegen als unverfängliches neutrales Urteil angeführt werden, weil Prof. Lambert am Zustandekommen und an der Verwirklichung des tatsächlichen heutigen Projektes in keiner Weise interessiert war und ist. Schon sie, diese Sätze, liefern infolgedessen den eindeutigen Beweis, daß Zürich mit seiner gegenwärtigen T-Bahnvorlage auf dem guten Wege ist.

Eine zweite ausländische Stimme von Gewicht ist jene des ebenfalls international bekannten Fachmanns Dr. Ing. F. Lehner, Vorstandsmittglied der Straßenbahnen Hennover (nicht zu verwechseln mit Direktor Kremer vom gleichen Unternehmen, der seinerzeit Mitglied der Expertengruppe 1 für den Zürcher Generalverkehrsplan war). Durch einen größeren Beitrag Lehnens zu dem Werk «Grundlagen der Straßenverkehrsplanung in Stadt und Land» von J. W. Korte, erfährt man eine große Anzahl wertvoller Einzelheiten über das gerade auf ihn selbst zurückgehende Prinzip der modernen Tiefbahn, wie es sich heute in zahlreichen Städten vor allem Deutschlands durchzusetzen beginnt.

Nachdem man in Fachkreisen schon vor längerer Zeit erkannt hatte, daß ein Ausweg aus der wachsenden großstädtischen Verkehrsnot nur durch ein Ausweichen des öffentlichen Verkehrs in die sogenannte *Zweite Ebene* gefunden werden könne, dachte man zunächst einfach daran, die bestehenden Straßenbahnanlagen mit ihren Strecken und Stationen genau in ihrer bisherigen Form in die Tiefe zu verlegen. Der Zürcher braucht sich also nur vorzustellen, daß beispielsweise die komplizierten Tramhaltestellen Bellevue, Central oder Schaffhauserplatz tel quel um einen Stock tiefergelegt würden, wonach eine Decke über ihnen zu erstellen wäre, die die neue, nunmehr tramfreie Platzfläche bilden würde.

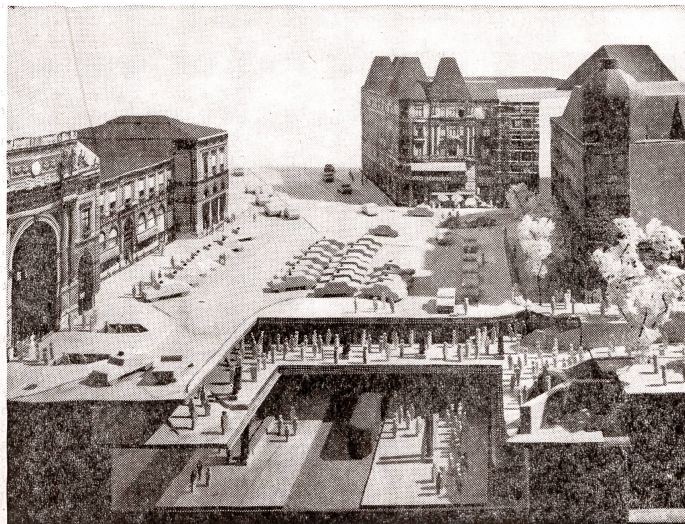
Man muß sich nun bloß darüber Rechenschaft geben, daß die verschiedenen Tramzüge aus ihren Tunnel heraus in diese unterirdischen Stationen mit ihren Weichen und Kreuzungen einfahren würden, und man gelangt sofort zur Einsicht, daß auf diese Weise ein höchst gefährlicher Betriebszustand eintrete. Die Wagenführer hätten ja vor der Einfahrt in die Haltestellen nur ganz ungenügenden Ueberblick über die jeweilige Verkehrslage. Vor allem würden sie die aus anderen Tunnel herannahenden Züge viel zu spät erblicken, um rechtzeitig auf ihr Erscheinen zu reagieren, und man darf füglich behaupten, daß ein Zusammenstoß nach dem

andern die Folge wäre. Vor allem kritisch wären natürlich die eigentlichen Gleisüber-schneidungen.

Diese Ueberlegungen stellte auch Dr. Lehner an, als er für seine eigene Stadt die erste «unterirdische Schnellstraßenbahn» zu unterverhandeln begann. Und er sah sich rasch zu der Frage veranlaßt: «Ist es richtig, eine U-Strassenbahn in der Weise zu planen, daß einfach das oberirdische Netz mit allen Kreuzungen, Abzweigungen, Ueberschneidungen usw. in die zweite Ebene projiziert wird?» Die Antwort war rasch gefunden. Sie lautete: «Der Verfasser ist auf Grund seiner Studien zu der Ansicht gelangt, daß, von einfachen Fällen abgesehen, die U-Strassenbahn (nicht also etwa die eigentliche U-Bahn!) nur dann ein brauchbares und leistungsfähiges Instrument der innerstädtischen Verkehrsbedienungs werden wird, wenn wir uns von dem im Straßenbahnmäßigen verhafteten Denken loslösen und ihre Linienführung und ihre Netzgestaltung nach u-bahnmäßigen Gesichtspunkten ausrichten. Nur eine in «U-Bahnmanier» entworfene U-Strassenbahn, bei der auf niveaugleiche Kreuzungen und niveaugleiche Abzweigungen und Zusammenführungen verzichtet wird, kann die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit erreichen, die angestrebt werden muß. Diese Ansicht wird durch das Studium der Planungen anderer Städte bestätigt.»

Nun entspricht das Projekt für die Zürcher Tiefbahn bzw. für deren erste Etappe allerdings nicht in allen Punkten diesem Maximalprogramm Lehnens. Wohl gibt es darin mindestens im Endzustand keine eigentlichen Kreuzungen mehr, an deren Stelle sogenannte Ueberwerfungen treten, und damit sind immerhin die gerade im Tunnelbetrieb weitaus gefährlichsten Betriebspunkte ausgeschaltet. Dagegen gibt es noch Weichen zwecks Gabelung und Zusammenführung verschiedener Linien. Da diese Stellen aber durch Signale geschützt werden können, liegt darin kein Argument gegen das derzeitige Projekt als solches. Und zwar um so weniger, als es sich um eine politisch nicht verständliche Konzession an das verwöhnte Zürcher Publikum handelt, das von seinen VBZ ein Maximum an Direktverbindungen verlangt, wie sie eben nur möglich sind, wenn die Züge von einer Strecke auf die andere übergehen können.

Alles in allem aber darf füglich auch in diesem Zusammenhang festgestellt werden, daß sich Zürich mit seiner derzeitigen Tiefbahnvorlage auf dem guten Wege zu einer zukunftsgerichteten öffentlichen Verkehrsbedienungs befindet. P. T. B.



Dieses Bild vermittelt die Einsicht auf neugestaltete Verkehrsebenen des Zürcher Hauptbahnhofplatzes, wie sie sich nach dem Umbau im Zuge der Erstellung der T-Bahn ergeben werden. Auf dem heutigen ebenerdigen Straßenniveau werden dann auf den Kreuzungen nur noch Autos verkehren. Für die zu Fuß Gehenden steht die darunter liegende Fußgängererebene zur Verfügung, da kann man dann, je nach Lust und Laune, eilig schreiten oder es gemächlich nehmen. Die Fußgängererebene ist mit Rolltreppen und Rollbändern bequem zu erreichen. Mit Kiosks, Schnell-Verpflegungsmöglichkeiten, Einrichtungen für öffentliche Dienste (PTT), Billetverkaufsstellen, Läden und Vitrinen wird die moderne Fußgänger-Unterführung in gediegener Art und Weise nützlich gemacht. Durch T-Bahnsperrn und über Rolltreppen kommen die Passagiere von der Fußgänger-Unterführung zur T-Bahnstation, welche komfortabel ausgestattet wird. Im Spitzenverkehr ist Sperrbedienungs möglich, dadurch können, wie bei der U-Bahn, sämtliche Türen zum Einsteigen und Aussteigen benützt werden. Wenn's soweit sein wird, können die Zürcher auch zum neuen Bahnhofplatz sagen: Was lange währte — wurde endlich gut! BWL.

Die Tiefbahn macht Zürich frei von der Verkehrssklaverei!

Ausländische Fachleute zur Zürcher T-Bahn

Stimmen der Fachwelt über das Prinzip der Tiefbahn — wohlverstanden nicht über seine praktische Anwendung in dieser oder jener Stadt — liegen heute in so großer Zahl vor, daß wir wenigstens zwei solche Außereurungen hier im Auszug wiedergeben wollen.

In seiner seinerzeitigen «gutachtlichen Äußerung über die Vorschläge zu unterirdischen Schnellstraßenbahnen von Zürich» schrieb der Stuttgarter Professor Dr. W. Lambert am Schluß: «Eine Verewigung des heutigen Zustandes Straßenbahn stellt keine moderne Lösung des Verkehrsproblems dar. Es muß zur Gesunderhaltung des Stadtorganismus ein öffentliches Verkehrsmittel eingesetzt werden, das den Verkehrsbedürfnissen einer mittleren Großstadt entspricht und das ohne jede Einschränkung auch in Zukunft funktionsfähig bleibt; das heißt es ist mit ei-

ner angemessenen Reisegeschwindigkeit unabhängig vom übrigen Verkehr zu führen, muß Direktverbindungen von der Innenstadt nach wichtigen Außenbezirken herstellen und kurze Haltestellenabstände sowie eine geringe Tiefenlage unter dem Pflaster aufweisen. Dieses Verkehrsmittel sollte sämtlichen Verkehrsbedürfnissen in der Innenstadt möglichst weitgehend allein genügen, so daß diese im Endausbau zumindest vom Schienenverkehr vollständig frei wird. Mit dieser Maßnahme soll auch den Kraftfahrzeugen, ohne die eine Stadt heute ebenfalls nicht mehr leben könnte, wieder eine ausreichende Bewegungsfreiheit gegeben werden. Zu bedenken ist dabei aber immer, daß, selbst wenn die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs einen außerordentlichen Umfang annehmen sollte, letzten Endes das funktionsfähige gebliebene Massenverkehrsmittel immer noch