

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 60 (1973)
Heft: 1: Israel

Sonstiges

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: 29.03.2025

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

Statt Verkehrslösung: Verkehrsauslösung

Das Zürcher U-Bahn-Projekt

von Ruedi Jost

«Die städtische Strassenbahn kann den heutigen verkehrstechnischen Anforderungen zweifelsohne nicht mehr genügen», so argumentierten schon 1949 die ersten Zürcher U-Bahn-Pioniere für ihr Projekt. Diese «einzige Lösung für das Raum- und Verkehrsproblem unserer Stadt auf lange Sicht» sah sage und schreibe eine Gesamtlänge von fast 108 Kilometern vor. Acht Stammlinien sollten alle über die City von Kloten bis Adliswil/Thalwil, von Altstätten/Weiningen bis Küsnacht, von Altstetten bis zum Zoo und von Sellenbüren bis Rehalp führen. Dazu waren noch zwei Ringlinien vorgesehen.

Die städtischen und kantonalen Behörden aber konnten sich für das Projekt nicht erwärmen. Indessen blieb auch die Stadt nicht untätig. Ihre Planung führte schliesslich zum Projekt der Tiefbahn oder des «Keller-Trams», wie es von den Gegnern genannt wurde. Es sah mehr als 21 Kilometer Tunnelstrecken und eine Gesamtlänge von 32 Kilometern vor. Doch wurde die Tiefbahn am 1. April 1962 mit 53 893 gegen 34 307 Stimmen abgelehnt.

Seither spricht man wieder von der U-Bahn. Seither wird die U-Bahn geplant. Schon ein Jahr nach dem Tiefbahn-Debakel im März 1963 wurde die entscheidende Weiche gestellt. Das mit den Planungsarbeiten beauftragte Studienbüro konnte seine Arbeiten schon im Dezember 1964 abschliessen.

Man fragt sich natürlich, wieso erst 1973 über die U-Bahn abgestimmt wird, wenn doch schon Anfang der sechziger Jahre alles vorentschieden und abgeklärt war.

Einmal ist eine U-Bahn, die ja vornehmlich Arbeitsplätze mit Arbeitsplätzen verbindet, erst dann sinnvoll, wenn sie mit einer S-Bahn verknüpft ist. Die S-Bahn erst bringt die Anschlüsse der Wohnorte mit den Arbeitsplätzen. Dies bedurfte der Abstimmung mit der SBB und

dem Kanton. Der Kantonsrat hat diese Angelegenheit im Frühling 1972 mit dem Regionalverkehrsgesetz geregelt.

Dann konnten die Behörden natürlich auch noch die Zeit für sich arbeiten lassen. Denn je prekärer die Verkehrsverhältnisse werden, je weniger Alternativen bestehen und je weiter die Arbeiten für die einzige Lösung fortgeschritten sind, um so eher erwarten sie Zustimmung des widerspenstigen Souveräns.

Aber nicht nur technische und politische Sachzwänge drängten auf die U-Bahn hin. Der Zwang zur U-Bahn kommt noch viel stärker aus dem wirtschaftlichen Bereich, denn die U-Bahn vermöchte eine eigentliche neue Wachstumsquelle auszulösen. Die Erklärung dazu liefert das Gutachten über die «Veränderung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze in der Stadt Zürich».

Hier werden die möglichen Kapazitätsausweitungen minutiös berechnet: Würden entlang der U-Bahn-Linie im Stadtgebiet insgesamt zehn Kilometer für eine erhöhte Ausnutzung freigegeben, so ständen drei Möglichkeiten offen.

Erstens eine Dimensionierung auf eine mittlere Bandbreite von 400 Metern. Dadurch könnten je nach Ausnutzung 200 000 bis 400 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zweitens eine Dimensionierung auf 600 Meter würde die Voraussetzung für 300 000 bis 600 000 Arbeitsplätze schaffen. Drittens ergäbe schliesslich die Dimensionierung einer mittleren Bandbreite von 800 Metern die Basis für 400 000 bis 800 000 neue Arbeitsplätze.

Neue Arbeitsplätze stellen jedoch einen eigentlichen Wachstums-Multiplikator dar. Der Nationalökonom Dr. Angelo Rossi spricht von einem eigentlichen Arbeitsplatz-Einwohner-Substitutionsprozess. Dieser weist vier Kausalbeziehungen auf.

Rossi erklärt diesen Prozess so: «Nehmen wir an, dass eine Firma ihren Sitz nach Zürich verlegen will. Die Firma besteht aus 50 Arbeitsplätzen. Dafür benötigt sie Raum im Ausmass von 25 Wohnzimmern. Wenn wir von der Annahme ausgehen – die der Situation von 1960 entspricht –, als jedes Zimmer mit 0,8 Personen belegt war, so können wir feststellen, dass die Transformation von 25 bewohnten Zimmern in 50 Arbeitsplätze eine Verdrängung von ungefähr 20 Personen bedeutet.

Folgen wir im Diagramm der Kausalbeziehung 1, so bemerken wir, dass die Verdrängung städtischer Einwohner eine Immigrationswelle in die Vororte verursacht. Diese Immigration ist jedoch kleiner als die Zahl der verdrängten städtischen Einwohner. Ein Teil dieser Einwohner findet auch in der Agglomeration keine Wohnung mehr. Es handelt sich normalerweise um alte Leute, die nicht mehr erwerbsfähig sind und nur relativ kleine Einkommen aufweisen; sie sind darum ständig auf der Jagd nach günstigen Wohnorten. Nehmen wir an, dass von den 20 Personen, die ihren Wohnsitz verlegen müssen, ein Viertel aus der Agglomeration zieht, während die übrigen drei Viertel in die Vororte ziehen.

Da jedoch der Arbeitsmarkt in der ganzen Agglomeration in einer gespannten Situation steckt, verursacht der Zuwachs der Arbeits-

Permanente Stuhlausstellung in Bern

Das Bild zeigt einen Ausschnitt aus der von der Firma Meer & Kaufmann AG in Bern ausgebauten Dauerausstellung von Stuhltypen für verschiedene Anwendungen.

Photo: Hans Schlegel, Bern

