

**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 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:** 08.02.2026

**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 Transportmittelpunkten) 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 Stadt kasse sie nicht bezahlen kann, so sind sie trotzdem durchführbar.

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 dem Gesamtausgaben von Jahr zu Jahr vermindert. Die absolute Zahl ist nicht gesunken. Wir treffen ähnliche Errscheinungen 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 erhöhten 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 Verkehrsgebäude weicht wesentlich von denjenigen durch andere Bauaufgaben ab. Die Tiefbahnanlagen können nach baurechtlichen Grundsätzen abgeschrieben werden und nicht gemäß den Regeln für den Außerordentlichen Verkehr. Die Expreßstrafen 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 Parkmietgebühren 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 genauer auszusagen, ist kaum möglich. Die Meinungen weichen auch hier weit voneinander ab. Sicher besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Ertragslage aller in Zü-

rich 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 Verkehrsbeserungen 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 aussiehen, wenn vernünftige Verkehrsinvestitionen unterlassen werden. Die Einnahmen stehen in einem Zusammenhang mit den steuerbaren Einkom-

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, Teilebauten nützen sofort, Anpassungen an veränderte wirtschaftliche Verhältnisse in Zukunft sind möglich.

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 Hirschwiese-Post ein eigentlicher «Zentralbahnhof Milchbuck». Dieser neue Knotenpunkt der VBZ vermittelt völlig freiüig Linienverknüpfungen innerhalb des gesamten Liniennetzes auf beiden Flanken des Milchbucks. Aufs lebhafteste zu begrüßen ist dabei die neue Verbindung von Oberstrasse nach Oerlikon-Seebach. Endlich wird es möglich sein, vom Pfauen, von Universität, Kantonsspital und ETH aus via Seebahn Riggiviertel, Irchel und Hirschwiese aufs bequemste und raschste 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 Verkehrserleichterungen keine Rolle.

#### Bessere Busverbindungen

Die «Zentralstation Hirschwiese» ermöglicht noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung in Zürich 11. Durch die ständige Erweiterung der schienefreien Verkehrsbedingungen in Zürich-Nord ist im Verlaufe der Jahre zwischen Limmat 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 selber aus als sehr unzweckmäßig angesehen werden muß. Man denke nur an die vielen Umsteigestellen dieses Netzes wie Seebahn Riggiviertel, Schaffhauser- und Bucheggplatz, Haltestellen Milchbuck und Irchel!

Dieses Netz kann nunmehr aufs wirkliche 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 netzt dem Milchbuck, und es leuchtet sicher ohne weiteres ein, daß Zürich 11 damit endlich in jeder Richtung auf zweckmäßigste an das Tiefbahn-, Tram- und Busnetz aller übrigen Stadtteile angeschlossen wird. Diese Reorganisation der Verkehrsbedienung bringt außerreichenden neuen Direktverbindungen und anderen Verbindungen mit einem Minimum an Wagenwechseln auch sehr spürbare Fahrzeitverkürzungen. Zeitsparnisse von fünf, sechs und sieben Minuten zwischen Hauptbahnhof oder Pfauen auf der einen Seite, Oerlikon — Seebach, Affoltern und Schwamendingen auf der andern Seite sind nicht zu verachten!

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

die bisherigen «Versäumnisse» in der Verkehrs einschließung von Zürich 11 aber auch deswegen nicht zu bereuen, weil eine Betriebsumstellung heute noch verhältnismäßig leicht möglich ist. Beim Übergang zur schienengebundenen Verkehrsbedienung dieser Quartiere müssen keine festen Anlagen abgeschrieben werden, weil die freiwerdenden 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 Verkehrsbedienung in Richtung Schwamendingen — Mattenhof/Hirzenbach.

Dabei soll die Strecke nach Oerlikon-Ost — Seebach bis nördlich des Bahnhofs Oerlikon als Tiefbahnstrecke ausgebaut 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 Dübendorfstraße in Betracht; der letzte Abschnitt kann dann auf der nochmals umzubauenden Dübendorfstraße auf eigenen Bahnkörper wieder an der Oberfläche angeordnet werden.

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

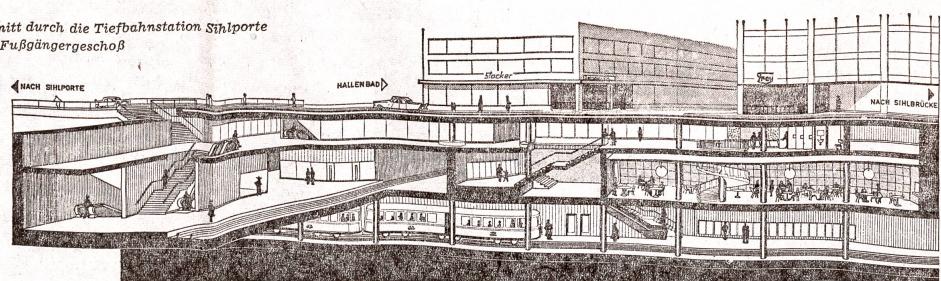
## Altstetten und die T-Bahn

pd. Der nördliche Teil des Stadtkreises 9 — Altstetten — ist mit der Innenstadt heute durch nicht weniger als fünf Linien und Linienstränge 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 — Farbholz (— Schülippen) in der Hohstrasse 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 Hardturm 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! Genauso die Bevölkerung Altstettens erlebt täglich die sattsam bekannte allgemeine Verkehrsmisserei in der westlichen City und ihren Randgebieten links der Sihl. Im Zug der Straßenbahnenlinien 2 und 3 liegen die Engpässe Stauffacher, Sihlbrücke und Sihlponte bzw. Kasernenstraße — Geßnerbrücke — Löwenplatz — Hauptbahnhof. Der Betrieb



der Trolleybuslinie 31 hinwiederum stockt zu Stoßzeiten — zu jenen Stunden, da die Befruchtungen 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 zu zuletzt zuverlässigeren Verkehrsbedienung 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 Verkehrscomfort. 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 vorflöchtene «richtige» Untergrundbahn die betreffenden Verbindungen zum größten Teil brutal auseinanderreißen würde.

Doch die Tiefbahn verbessert nicht nur die schienengebundene Verkehrsbedienung Altstettens. Gerade für Altstetten ist es vielmehr von erheblicher Bedeutung, daß die durch die Tiefbahn angestrebte Entlastung der Straßen und Plätze auch dem schienefreien 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 Trambetrieb 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 Geduldspause gleich drei oder gar vier Busse dicht hintereinander auftauchen zu sehen — der erste hoffnungslos überfüllt, die nachfolgenden halb leer und daher ihre Aufgabe nur schwer mangelhaft erfüllt.

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 Pelliplatz anderseits umfassen wird! Aus diesem Grunde können auch die Altstetter Stimmberechtigten der Tiefbahn-Vorlage aus Ueberzeugung zustimmen.

die Innenstadt vor dem Ersticken im Verkehr bewahren kann."

Diese Sätze dürfen im Sinne des vorliegenden Artikels deswegen als unverfälschtes 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 in folgedessen 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, Vorstandmitglied der Straßenbahnen Hannover (nicht zu verwechseln mit Direktor Kremer von gleichen Unternehmen, der seinerzeit Mitglied der Expertengruppe 1 für den Zürcher Generalverkehrsplan war). Durch einen größeren Beitrag Lehnners 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 von altem Deutschland 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 könnte, 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.

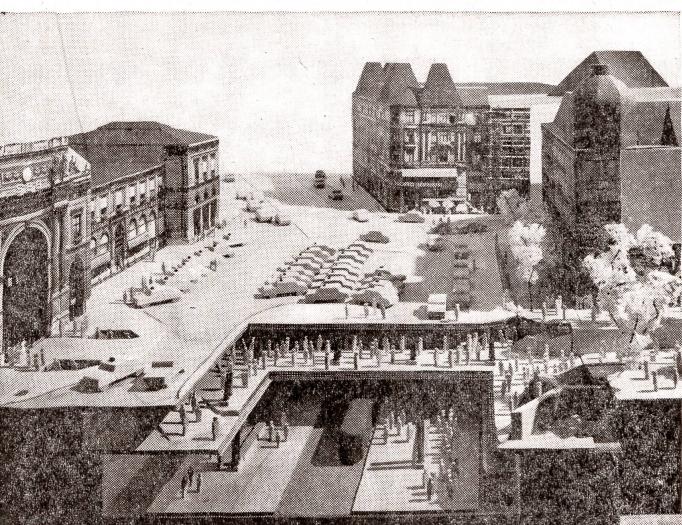
Man muß sich nun bloß darüber Rechenschaft geben, daß die verschiedenen Tramzüge aus ihrem Tunnel heraus in diese unterirdischen Stationen mit ihren Weichen und Kreuzungen einfahren würden, und man geht sofort zur Einsicht, daß auf diese Weise ein höchst gefährlicher Betriebszustand entsteht. Die Wagenführer hätten ja vor der Einfahrt in die Haltestellen nur ganz ungenügenden Überblick über die jeweilige Verkehrslage. Vor allem würden sie die aus dem 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 Gleisübersehungen.

Diese Überlegungen stellte auch Dr. Lehner an, als er für seine eigene Stadt die erste «unterirdische Schnellstraßenbahn» zu entwerfen 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 Verkehrsbedienung werden wird, wenn wir uns von dem im Straßenbahnmäßigen verhafteten Denken lösen und ihre Linienführung und ihre Netzentwicklung nach u-bahnähnlichen 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 Lehnners. Wohl gibt es darin mindestens im Endzustand keine eigentlichen Kreuzungen mehr, an deren Stelle sogenannte Überwerfungen 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 unverständliche Konzession an das verwöhnte Zürcher Publikum handelt, das von seinem 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 Verkehrsbedienung befindet. P. T. B.



Dieses Bild vermittelt die Einsicht auf neugestaltete Verkehrsebenen des Zürcher Hauptbahnhofplatzes, wie sie sich nach dem Umbau im Zuge der Errichtung 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 Fußgängerebene zur Verfügung, da kann man dann, je nach Lust und Laune, eilig schreiten oder es gemütlich nehmen. Die Fußgängerebene ist mit Rolltreppen und Rollbändern bequem zu erreichen. Mit Kiosks, Schnellverpflegungsmöglichkeiten, Einrichtungen für öffentliche Dienste (PTT), Billettverkaufsstellen, Läden und Vitrinen wird die moderne Fußgänger-Unterführung in gediegener Art und Weise nützlich gemacht. Durch T-Bahnsperrern und über Rolltreppen kommen die Passagiere von der Fußgänger-Unterführung zur T-Bahnstation, welche komfortabel ausgestattet wird. Im Spitzerverkehr ist Sperrenbedienung möglich, dadurch können, wie bei der U-Bahn, sämtliche Türen zum Einsteigen und Aussteigen benutzt werden. Wenn's soweit sein wird, können die Zürcher auch zum neuen Bahnhofplatz sagen: Was lange währt — wurde endlich gut! BWL.

## Ausländische Fachleute zur Zürcher T-Bahn

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

In seiner seinerzeitigen «gutachtlichen Auseinandersetzung 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 Haltstellenabstände 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 einer außerordentlichen Umfang annehmen sollte, letzten Endes das funktionsfähige gebliebene Massenverkehrsmittel immer noch

## Die Tiefbahn macht Zürich frei von der Verkehrssklaverei!