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:** 03.11.2025

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

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

Gesamtwirtschaftlich gesehen zeigt sich, daß einigermaßen vernünftige Verkehrsinve-stitionen, 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 finan-ziellen Angelegenheiten einer Gemeinde befaßt hat, weiß, daß es schwierig ist, ein kla-res Bild über die wirkliche Struktur der Ein-nahmen 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, pes-simistische 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 erhöhten sich die gesamten, schweize-

rischen Bauaufwendungen von rund 2,7 Mil-liarden im Jahre 1950 (auf Preisstand 1960 berechnet) auf rund 6,1 Milliarden im Jahre 1960. Der prozentuale Anteil am Volksein-kommen 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 bahn-rechtlichen Grundsätzen abgeschrieben werden und nicht gemäß den Regeln für den Außerordentlichen Verkehr. Die Expreßstra-ßen 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 stadträtlichen Vorlage nicht über die normale Rechnung abgewickelt werden. Die notwendigen Summen werden über den Kapitalverkehr aufgebracht, nach normalen Grundsät-zen verzinst und amortisiert, allfällige Defi-zite 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 ge-schen, daß in Zukunft eintretende Ereignisse, die heute nicht vorausgesehen werden kön-nen, durch entsprechende Anpassungen aufgefangen werden können.

Beim Hochbau zeichnet sich in den kom-Beim Hotchau zeichnet sich in den Röm-menden 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 Bau-

Bis heute hat die Stadt zahlreiche Aufga-ben, die die ganze Region betreffen, auf eigene Rechnung übernommen. Als Beispiel seien die Gewerbeschulen und zahlreiche kul-turelle Einrichtungen erwähnt. Wahrschein-lich muß hier ein gewisser Ausgleich gefun-

### Zukünftige Entwicklung der städtischen Finanzen

Ueber die zukünftige Entwicklung der städtischen Einnahmen genaueres auszusagen, ist kaum möglich. Die Meinungen weiauch hier weit voneinander ab. Sicher besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Ertragslage aller in Zü-

Die zu Beginn erwähnte Gruppe, die unter anderem gegen die Tiefbahnvorlage ist, weil damit die wirtschaftliche Tätigkeit der gan-zen Stadt zu Lasten der Nebenzentren aktiviert werde, hat darin recht, daß der Zusam-menhang 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 städ-tischen Finanzen besser aussehen, wenn ver-nünftige Verkehrsinvestitionen unterlassen nünftige Verkehrsinvestitionen unterlassen werden. Die Einnahmen stehen in einem Zusammenhang mit den steuerbaren Einkom-

rich arbeitenden Personen und Unternehmen und den städtischen Einnahmen. 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 Ex-treme. 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 soge-nannte «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 Größenordung scheint tragbar, Teilbauten nützen sofort, Anpassungen an veränderte wirtschaftliche Verhältnisse in Zukunft sind möglich.

# 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 Rand-gebiete der Stadt durch den Bau der Tief-bahn 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 Limmattal liegenden Quartieren und in erster Linie mit dem Geschäftszentrum auf ganz neue Grundlagen gestellt werden.

### Bauliche Entwicklung und Verkehrsbedienung im Kreis 11

Die Entwicklung der früher selbständigen Glattalgemeinden Oerlikon, Seebach, Affol-tern und Schwamendingen zu Vororten und später zu Quartieren der Stadt Zürich vollspäter zu Quartieren der Stadt Zurich 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 Stamp-fenbach- und Schaffhauserstraße 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 Schwa-mendingen einerseits, Affoltern anderseits mit der Entwicklung immer neuer Buslinien noch einigermaßen entsprochen werden. Aber die «Bevölkerungsexplosion» im Hirzenbach übersteigt 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 Votorte Zürichs hinzu (Dübendorf, Wallisellen, Opfi-kon/Glattbrugg, Kloten, Rümlang, Regens-dorf). Auch hierauf gilt es von allem Anlang an gebührend Rücksicht zu nehmen.

Vor allem sind es Schwamendingen mit Mattenhof und Hirzenbach, deren Verkehrs-nachfrage den Gedanken an die Weiterfüh-rung 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

die bisherigen «Versäumnisse» in der Verkehrseinschließung von Zürich 11 aber auch deswegen nicht zu bereuen, weil eine Betriebsumstellung heute noch verhältnismäßig leicht möglich ist. Beim Uebergang zur schienengebundenen Verkehrsbedienung dieser Quartiere müssen keine festen Anlagen abgeschrieben werden, weil die freiwerden-den 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 Hof-wiesenstraße 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 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 aubernati des «filischen» bzw. bis an den Anfang der Dübendorfstraße in Betracht; der letzte Abschnitt kann dann auf der nochmals umzubauenden Dübendorfstraße auf eige-nem 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 Strick-hofareal hindurch nach dem Gebiet der heutigen Straßenkreuzung bei der Hirschwiesenpost weitergeführt und dort an den Schienen strang 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 inner-halb des gesamten Liniennetzes auf beiden Flanken des Milchbucks. Aufs lebhafteste zu Flanken des Milenbucks. Aufs lebnatteste zu begrüßen ist dabei die neue Verbindung von Oberstraß nach Oerlikon-Seebach. Endlich wird es möglich sein, vom Pfauen, von Universität, Kantonsspital und ETH aus via Seilbahn Rigiviertel, Irchel und Hirschwiese aufs beguemste 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 entspre-chenden Zeitverlust von einer oder zwei Minuten spielt dabei im Vergleich mit den son-stigen 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 schienenfreien Verkehrsbedingungen in Zürich-Nord ist im Verlaufe der Jahre zwischen Limmattal und den im Glattal liegen-den Stadtteilen ein höchst kompliziertes und unübersichtliches Netz von Autobus- und Trolleybuslinien entstanden, das vom Stand-punkte des Publikums wie der VBZ selber aus als sehr unzweckmäßig angesehen werden muß. Man denke nur an die vielen Um-steigestellen dieses Netzes wie Seilbahn Rigi-viertel, Schaffhauser- 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 ent-steht 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 Tief-bahn-, Tram- und Busnetz aller übrigen Stadtteile angeschlossen wird. Diese Reorga-nisation der Verkehrsbedienung bringt außer zahlreichen neuen Direktverbindungen und anderen Verbindungen mit einem Minimum an Wagenwechseln auch sehr spürbare Fahr-zeitverkürzungen. Zeitersparnisse von fünf, sechs und sieben Minuten zwischen Haupt-bahnhof oder Pfauen auf der einen Seite, Oerlikon — Seebach, Affoltern und Schwa-mendingen 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 er-

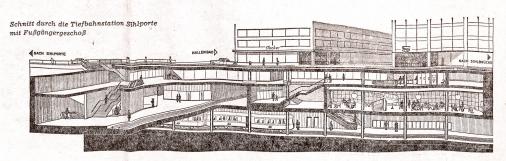
### Altstetten und die T-Bahn

pd. Der nördliche Teil des Stadtkreises 9-Altstetten — ist mit der Innenstadt heute durch nicht weniger als fünf Linien und Li-nienstränge 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 Tramdurch die Badenerstraße verlaufenden Tram-linie 2, zu der sich, das Quartier in seinem südlichen Teil gerade noch streifend, die Linie 3 nach Albisrieden gesellt. Die zweite Haupt-verbindung stellt die Trolleybuslinie 31 Hauptbahnhof — Hardplatz — Farbhof (— Schlieren) in der Hohlstraße dar. Die dritte Verbindung verwicht die fertilisk between Verbindung vermittelt die freilich etwas um-wegreiche Autobuslinie 67 Girhalden — Al-

Goldbrunnenplatz (- Paradebisrieden platz), und die vierte endlich wird gebildet durch die Kombination der Tramhnie 12 vom «Escher Wyß» nach dem Hardturm und die Einsatz-Buslinie 78 nach dem Grünauguar-

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 täg-lich die sattsam bekannte allgemeine Verkehrsmisere 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



der Trolleybuslinie 31 hinwiederum stockt zu Stoßzeiten - zu jenen Stunden, da die Bezu jehrn betraten, at die Den rufstätigen auf sie angewiesen sind — sozu-sagen 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-letzt zuverlässigeren Verkehrsbedienung zu

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 Altsetten ein bedeu-tender Gewinn an Verkehrskomfort. Diese Verkehrsverbesserungen werden unter praktisch vollumfänglicher Aufrechterhaltung al-Verkehrsverbindungen Altstettens mit den übrigen Teilen der Stadt erreicht, die seine Bevölkerung schon beim heutigen Be-trieb der VBZ genießt; auf diesen Sachver-halt 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.

Doch die Tiefbahn verbessert nicht nur die schienengebundene Verkehrsbedienung Alt-stettens. 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 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 Trolley-hus warten muß, um dann nach langer Gebus warten muß, um dann nach langer Geduldsprobe gleich drei oder gar vier Busse dicht hintereinander auftauchen zu sehen der erste hoffnungslos überfüllt, die nachfol-genden halb leer und daher ihre Aufgabe nur sehr mangelhaft erfüllend.

Kurzum, mit sämtlichen anderen Stadttei-n ist auch Altstetten am Zustandekommen r Tiefbahn aufs lebhafteste interessiert. Und nicht zu vergessen: es wird deren Vor-teile 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 anderseits umfassen wird! Aus diesem Grunde können auch die Altstetter Stimmberechtigten der Tiefbahn-Vorlage aus Ueberzeugung zustimmen.

### Nutzlos vertane Zeit

Die genügend durchlittene Verkehrskala-mität in der Stadt Zürich wird gemeinhin als Aergernis empfunden. Die qualvolle Engnis, welche dem Benützer privater und öffentlicher Verkehrsmittel den Atem raubt, äußert sich in erster Linie als persönliches Mißbehagen. Verzögerungen und Stockungen werden als die zeitfressenden Folgen des bauli-chen und verkehrlichen Aufschwunges mit Duldermiene hingenommen. Uebersehen Duldermiene 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 Fahr-gäste die öffentlichen Verkehrsmittel. Im allabendlichen Spitzenverkehr zwischen 17 und 19 Uhr sind 100 000 Fahrgäste zu befördern. Pro arbeitenden Zürcher entfallen im Tages-durchschnitt etwa zwei Fahrten mit Tram oder Bus.

Als Folge der enormen Verkehrsbehinde-rung in der Innenstadt sinken die Verkehrs-geschwindigkeiten von Tram und Bus bis auf einen Drittel der Geschwindigkeitsmittel, welche in den Außenquartieren erzielt wer-den. Mit sieben bis zehn Stundenkilometern Durchschnittsgeschwindigkeit im Viereck Hauptbahnhof — Stauffacher — Parade-platz — Bellevue wird das Tempo des eilige 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 Spitzenzeiten aufrechterhalten werden. Die hiefür notwendigen unproduktiven Mehraufwendungen bewegen sich bei den Verkehrs-betrieben auf eine Million Franken im Jahr

Wesentlich teurer kommt die Verlangsa-mung des Verkehrsflusses die betroffenen Fahrgäste zu stehen. Wenn nur angenommen

würde, daß sich jede Fahrt zufolge der Verkehrsbehinderung um eine Minute v gert, gingen annähernd zehntausend gaststunden im Tag an den Moloch Verkehr verloren. Auf 250 Arbeitstage jährlich be-rechnet entstünde ein Verlust von etwa zweineinhalb Millionen Fahrgaststunden.

Diese zweineinhalb Millionen Stunden, die wir uns übervorsichtig errechnet haben, sind nutzlos vertane Zeit. Sie gehen den betroffe-nen 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 unter-irdisch und damit unbehindert abwickelt. Die Minuten Fahrzeit, die auf kurzen Strekken 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, er-freut 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 Benützer der privaten und der öffentlichen Verkehrsmitte von der gegenseitigen Behinderung.

Die Tiefbahn gibt jedem Verkehrsteilnehmer die Zeit zurück, welche er heute unnütz mer die Zeit Zurück, werlei er leute tilmuz verschwenden muß. Der so Beschenkte kann die gewonnene Zeit nach seiner Wahl als Ar-beitszeitverkürzung oder als Arbeitszeitge-winn verwenden, sofern er der Tiefbahn mit seinem Ja zum Durchbruch verhilft.

Dr. Rolf Egli, Rechtsanwalt

Diese Sätze dürfen im Sinne des vorliegenden Artikels deswegen als unverfängli-ches neutrales Urteil angeführt werden, weil Prof. Lambert am Zustandekommen und an der Verwirklichung des tatsächlichen heuti-gen 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 Ge wicht ist jene des ebenfalls international be-kannten Fachmanns Dr. Ing. F. Lehner, Vor-standsmitglied der Straßenbahnen Hannover (nicht zu verwechseln mit Direktor Kremer vom gleichen Unternehmen, der seinerzeit Mitglied der Expertengruppe 1 für den Zürcher Generalverkehrsplan war). Durch einen größeren Beitrag Lehners zu dem Werk «Grundlagen der Straßenverkehrsplanung in Stadt und Land» von J. W. Korte, erfährt man eine große Anzahl wertvoller Einzel-heiten über das gerade auf ihn selbst zurückgehende Prinzip der modernen Tiefbahn, wie es sich heute in zahlreichen Städten vor al-lem Deutschlands durchzusetzen beginnt.

Nachdem man in Fachkreisen schon vor längerer Zeit erkannt hatte, daß ein Ausweg aus der wachsenden großstädtischen Ver-kehrsnot 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 Decke über ihnen zu erstellen wäre, die die neue, nunmehr tramfreie Platzfläche bilden würde. einen Stock tiefergelegt würden, wonach eine

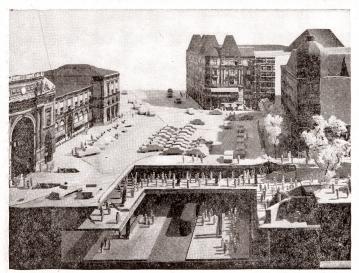
Man muß sich nun bloß darüber Rechenschaft geben, daß die verschiedenen Tram-züge aus ihren Tunnel heraus in diese unterirdischen Stationen mit ihren Weichen und Kreuzungen einfahren würden, und man ge-langt sofort zur Einsicht, daß auf diese Weise ein höchst gefährlicher Betriebszustand ein-träte. Die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

die Innenstadt vor dem Ersticken im Verkehr bewahren kann.» und die Folge wäre. Vor allem kritisch wären natürlich die eigentlichen Gleisüberschneidungen.

Diese Ueberlegungen stellte auch Dr. Lehner an, als er für seine eigene Stadt die erste «unterirdische Schnellstraßenbahn» zu ent-werfen 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 Ant-wort 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 wer-den 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 niveau-gleiche Kreuzungen und niveaugleiche Abzweigungen und Zusammenführungen ver-zichtet wird, kann die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit erreichen, die angestrebt werden muß. Diese Ansicht wird durch das Studium der Planungen anderer Städte be-

Nun entspricht das Projekt für die Zürcher Tiefbahn bzw. für deren erste Etappe aller-dings nicht in allen Punkten diesem Maxidings nicht in allen Funkten diesem Maxi-malprogramm Lehners. Wohl gibt es darin mindestens im Endzustand keine eigentlichen Kreuzungen mehr, an deren Stelle soge-nannte Ueberwerfungen treten, und damit sind immerhin die gerade im Tunnelbetrieb weitaus gefährlichsten Betriebspunkte aus-geschaltet. Dezegan gibt es web. Weisben geschaltet. Dagegen gibt es noch Weichen zwecks Gabelung und Zusammenführung ver-schiedener 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 unver-ständliche Konzession an das verwöhnte Zür-cher 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 zukunftsgerechten öffentlichen Verkehrsbedienung befindet.



Dieses Bild vermittelt die Einsicht auf neugestaltete Verkehrsebenen des Zürcher Hauptbahnhof-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 Fußgängerebene zur Verfügung,
da kann man dann, je nach Lust und Laune, eitig schreiten oder es gemütlich nehmen. Die Fußgängerebene ist mit Rolltreppen und Rollbändern bequem zu erreichen. Mit Kiosks, SchnellVerpflegungsmöglichkeiten, Einrichtungen für öffentliche Dienste (PTI), Billettverkaufsstellen,
Läden und Vitrinen wird die moderne Fußgänger-Unterführung in gediegener Au und Weise
nützlich gemacht. Durch T-Bahnsperren und über Rolltreppen kommen die Passagiere von der Fußgänger-Unterführung zur T-Bahnstation, welche komfortabel ausgestattet wird. Im Spitzenverkehr ist Sperrenbedienung 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.

## 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 Aeußerungen hier im Auszug wiedergeben wollen.

In seiner seinerzeitigen «gutachtlichen In seiner seinerzeitigen «gutachtichen Aeußerung über die Vorschläge zu unterirdischen Schnellstraßenbahnnetzen 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 Stadtorga-nismus ein öffentliches Verkehrsmittel einge-setzt 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 vollstandig iret wird. Mit deser manname 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 einwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs einer wird wird wird wird werden wieden. nen außerordentlichen Umfang annehmen sollte, letzten Endes das funktionsfähig ge-bliebene Massenverkehrsmittel immer noch

Die Tiefbahn macht Zürich frei von der Verkehrssklaverei!