

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

Artikel: Nutzlos vertane Zeit
Autor: Egli, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-651030>

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: 07.02.2026

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

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 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 Altstetten 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.

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 bedeutet 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 sehr 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 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 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.

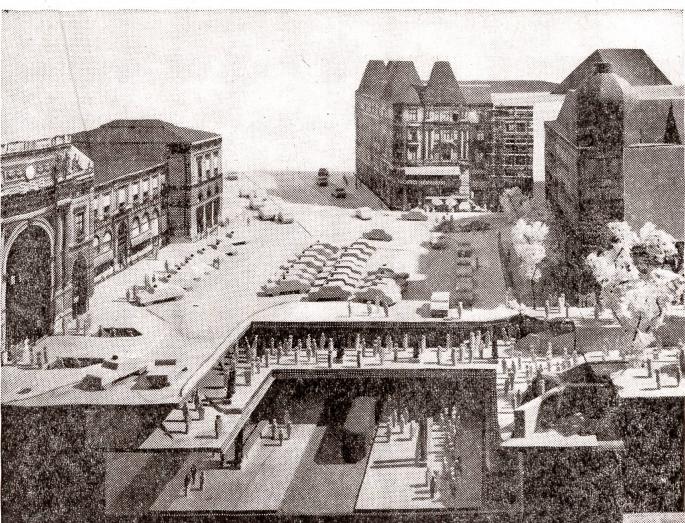
Man muß sich nun bloß darüber Rechenschaft geben, daß die verschiedenen Tramzüge aus ihrem Tunnel heraus in diese unterirdischen Stationen mit ihren Weichen und Kreuzungen einfahren würden, und man gelangt sofort zur Einsicht, daß auf diese Weise ein höchst gefährlicher Betriebszustand eintritt. Die 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 Verkehrsgebiete 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, 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.

Die Tiefbahn macht Zürich frei von der Verkehrssklaverei!

Nutzlos vertane Zeit

Die genügend durchlittene Verkehrskalimat in der Stadt Zürich wird gemeinhin als Aergernis empfunden. Die qualvolle Engnis, 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 verkehrslichen Aufschwunges mit Duldern 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 Spitzverkehr 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 Verkehrs geschwindigkeiten von Tram und Bus bis auf einen Drittel der Geschwindigkeitsmittel, welche in den Außenquartieren erzielt werden. Mit sieben zu 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 sämtlichen Linien Zusatzkurse eingelegt werden. Nur so kann wenigstens das frühere Platzangebot in den Spitzzeiten aufrechterhalten werden. Die hiefür notwendigen unproduktiven Mehraufwendungen bewegen sich bei den Verkehrs betrieben auf eine Million Franken im Jahr hin.

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

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

Die Tiefbahn gibt jedem Verkehrsteilnehmer die Zeit zurück, welche er heute unnutz verschwendet muß. Der so Beschenekte 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

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 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 Schlüsse: «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-