

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 45

**Artikel:** Die Zürcher Verkehrssanierung  
**Autor:** Marti, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-62736>

#### 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:** 03.02.2026

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

## Die Zürcher Verkehrssanierung

DK 651.711.4.001.1

Durch die Beschlüsse der stadträtlichen und gemeinde-  
rälichen Kommissionen ist die Lösung der zürcherischen  
Verkehrsplanung weitgehend vorbestimmt worden. Die Haupt-  
entscheidung ist mit der Anerkennung des Prinzips der im  
Stadtinnern in den Untergrund verwiesenen Strassenbahnen  
gefällt worden. Ein Netzteil von etwa 12 km Länge soll unter-  
grundbahnhähnlich als sogenannte Schnellstrassenbahn pro-  
jektiert werden. Dieses Vorgehen beruht auf den Empfehlun-  
gen des Gutachtens *Pirath-Feuchtinger*<sup>1)</sup>, welches vorschlug,  
den ganzen Stadtteil, d. h. die *beidseits* der Limmat liegenden  
Altstadt- und Cityteile, von den Strassenbahnen zu befreien,  
wodurch die Limmatbrücken für den individuellen Verkehr  
frei würden. Gleichzeitig wurde Pirath-Feuchtingers Antrag  
genehmigt, zuerst die öffentlichen Verkehrsmittel studieren  
zu lassen und erst dann das Detailstudium der Verkehrs-  
knotenpunkte aufzunehmen.

Aus diesen Entschlüssen folgt:

1. Die Strassenbahn als Massentransportmittel ist beizubehalten (S. 681);
2. Die heutigen Fahrzeuge bestimmen den Verkehr im Untergrund (S. 682);
3. Die Haltestellenfolge in der Innenstadt muss dem Untergrundnetz angepasst werden (S. 683);
4. Das System der Fahrgastbedienung wird nicht grundsätzlich verändert werden können (S. 683).

Wir wollen uns hier nicht nur mit diesen vier Punkten auseinandersetzen, sondern noch folgende Fragen erörtern, die uns von hauptsächlicher Bedeutung zu sein scheinen. Fragen, die von den Experten angeschnitten, von den Behörden bis jetzt aber nicht aufgegriffen worden sind:

1. Die Fussgängerwege der Stadt (S. 684);
2. Fahrbahnen für Radfahrer (S. 684);
3. Platzgestaltung von Hauptknotenpunkten (S. 684);
4. Stadtentwicklung (S. 686).

Uns Planern wird der Vorwurf gemacht, wir könnten nur kritisieren und hätten dabei keine besseren Vorschläge zur Hand. Es sei doch eine dringende Notwendigkeit, für die heutigen Verkehrskalamitäten Lösungen zu suchen, und es gehe nicht an, Utopien nachzujagen. Man müsse mit den vorhandenen Mitteln rechnen, den finanziellen, rechtlichen und politischen. Zu diesen in der Presse oder in Diskussionen, offen oder verdeckt vorgetragenen Vorwürfen ist Stellung zu beziehen, bevor auf die Einzelheiten der beabsichtigten Verkehrssanierung eingetreten wird.

Es ist in Zürich offenbar nicht mehr erlaubt, zu kritisieren. Von einem Kritiker verlangt man — wenn er überhaupt Bau-, Verkehrs- oder Stadtplanungsfragen aufwerfen darf — sofort ein Rezept oder besser noch eine Lösung. Welcher Kunst- oder Musikkritiker muss ähnliches liefern? Muss er die Violine, das Cello, die Oboe, das Horn und die Flöte beherrschen, wenn er dem Orchesterkonzert im Auftrage der Presse kritisch folgen will, oder muss der Kritiker gar selbst aufs Podium steigen, um besser zu dirigieren, als der Dirigent es tat? Es führte zur Lächerlichkeit, wollte man diesen Gedanken weiterspinnen, daher verlassen wir ihn und wehren uns nicht weiter für unser Recht. Wenn die Kritik aufhört, setzt die Diktatur ein, die, in technischen Belangen milder bezeichnet, Technokratie heißt. Wer ein offenes Wort wagt, wird überfahren und zurechtgewiesen; eine Antwort aber auf gestellte Fragen wird nicht erteilt. Diese Behauptung zu beweisen ist nicht schwer, denn auf Aufsätze in der Tages- oder Fachpresse erhält der Kritiker die Antworten nicht mehr.

Zuzugeben ist: weit in die Zukunft weisende Lösungen liefern keine greifbaren Resultate für die heutigen Verkehrskalamitäten. Wenn man etwa von Untergrundbahnen redet, die erst in Jahrzehnten gebaut werden können, so ist der Bei-

trag an die Auflösung heutiger Verkehrsknäuel gleich Null. Wie gross aber ist der Beitrag zur Lösung der heutigen Misere, wenn die Massnahmen — wie vorgeschlagen — nur halbe sind? Diese Frage gipfelt in der Behauptung, die stadträtliche und gemeinderätliche Kommission seien bei ihren Beratungen auf halbem Wege stehen geblieben. Das ist in der Folge zu be- weisen. Hier soll nur darauf aufmerksam gemacht werden, dass auch die behördlichen Entschlüsse für den Moment keine Entlastungen bringen. Bis die ersten Strassenbahnen nach ihrem Vorschlag im Untergrund zirkulieren, wird mindestens ein Jahrzehnt vergehen, denn die wahre Opposition erwächst erst dann, wenn konkrete Vorschläge etwa zur Aufhebung von Strassenbahnhaltstellen oder zur Aufhebung von Linien vorliegen — und dann wird man sich erst bewusst werden, dass etwas nicht stimmt.

In der Zwischenzeit aber stauen sich die Fahrzeuge. Chaotische Zustände werden — wie jetzt schon — periodisch eintreten. Wohl oder übel werden polizeiliche Verkehrsmassnahmen zu ergreifen sein, denen man bisher ängstlich aus dem Wege ging. Die Kritiker sehen hier wohl etwas klarer als die Behörden. Sie fordern für den Augenblick das *volle Ausschöpfen der polizeilichen Möglichkeiten*, damit Zeit gewonnen wird, die Baumassnahmen gründlich zu studieren. Die Verkehrssanierung Zürichs ist ja erst mit der Ableferung der beiden Gutachten, d. h. vor etwa anderthalb Jahren so richtig ins Rollen geraten; man hatte sich jahrzentelang gegen Studien auf breiterer Basis gewehrt, und nun will man durch übereilte Entschlüsse verlorene Zeit aufholen. Richtig wäre, gründlich nachzudenken! Mit harten polizeilichen Verkehrsmassnahmen könnte man — wenn man nur wollte — wenigstens etwas Zeit gewinnen. Die Verkehrsgutachten deuten diesen Weg an. Warum wird er nicht beschritten? Wenn doch Strassenbahn, Automobile, Pferdefuhrwerke, Fahrräder und Fussgänger auf gleicher Ebene und gleichzeitig nicht mehr aneinander vorbeikommen und eine durchgehende zweite Ebene noch fehlt, warum wird die Lösung für den Augenblick nicht mit polizeilichen Mitteln und Uebereinkunft über die Regelung der Arbeitszeit gesucht? Park- und Fahrverbote, Parkingmeter, Einbahnstrassen, grüne Welle, Zubringerdienstregelungen, die englische Arbeitszeit, die zeitliche Staffelung der Arbeitsstunden und manche andere Massnahme könnten in Diskussion gesetzt und ergriffen werden, aber eben, sie werden — weil unbequem — im grossen Bogen umgangen, obwohl sie schon lange von einsichtigen Leuten gefordert werden.

Man müsse auch mit den vorhandenen Mitteln rechnen: Mittel in Franken und Rappen, Mittel rechtlicher Art, Mittel im Bereich der Kompetenzverteilung, Mittel im Sinne von Verkehrsmitteln (Fahrzeuge, Schienen) und schliesslich auch mit den Personen, welche die Mittel einsetzen. Hier sind wir wohl am schwierigsten Punkte überhaupt angelangt. Es erübrigts sich, im einzelnen auf dieses oder jenes einzutreten. Es handelt sich wohl um eine Frage des Bekenntnisses oder um eine Glaubensfrage. Entweder bejaht man die Zukunft und glaubt an Möglichkeiten oder man verzagt vor unabänderlich erscheinenden Gegebenheiten. Der Zukunftsgläubige ist überzeugt, bessere als die heutigen Mittel zu finden; der Verzagende schiebt die vorhandenen hin und her, setzt ein, was er hat — so gut er es kann. Ihm ist der Spatz in der Hand lieber als die Taube auf dem Dach und dabei bemerkt er den Truthahn hinter dem Zaune nicht.

### 1. Die Strassenbahn ist beizubehalten

Beide Zürcher Gutachten halten an der Strassenbahn als Massentransportmittel fest. Das System, das sich allmählich und durch ständige Ergänzungen vom Rösslitram bis zum Grossraumwagen entwickelt hat, soll nun durch teilweise Verlegung in den Untergrund für die Zukunft dauernd verankert werden. Dieser Entschluss ist eigentlich nicht erstaunlich, denn jedermann weiß, dass die Strassenbahnen gemäss Ge-

<sup>1)</sup> Mit Plänen auszugsweise wiedergegeben in SBZ 1955, Nr. 34 und 35, S. 513 und 523.

schäftsbericht 1955 noch mit insgesamt 52,6 Millionen Franken zu Buche stehen. Fahrzeuge, Schienen, Fahrleitung und Depots mit Werkstätten sind es, die, gut unterhalten, grosse, noch nicht abgeschriebene Werte darstellen. Kleinere Städte schaffen die Strassenbahnen ab. St. Gallen, Winterthur und Biel zum Beispiel entfernen die Schienen aus den Strassen, und auch in manchen ausländischen Städten sieht man es ein, dass die Strassenbahn überlebt ist. Nun kann man — und hier wird richtig argumentiert — Zürich nicht mit den genannten Städten vergleichen. Die Grössenordnung der Stadt und der vorhandene, im Stadtinnern viel zu knappe Verkehrsraum lassen diese Lösung nicht zu. Für lauter schienefreie Fahrzeuge ist, wie auch von den Gutachtern nachgewiesen wird, auf ebener Erde kaum Raum da.

In diesem Zusammenhang sind die Schlussfolgerungen von Gemeinderat Dr. E. Bieri, dem ersten Präsidenten der gemeinderätlichen Kommission, bedeutungsvoll. Einen in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 26. und 27. 10. 1956 erschienenen Aufsatz, der als «Zwischenbilanz in der Zürcher Verkehrsdiskussion» betitelt war, schliesst er wie folgt: «Die Idee einer totalen Umstellung auf Bus ist von den Behörden, in Uebereinstimmung mit den Gutachten, nicht weiter verfolgt worden. Sollten sich aber die Widerstände gegen die Anlage eines eigenen Trasses für die Strassenbahn mehren und gar in einer Verwerfung des Baukredites kulminieren, so müsste die Umstellung auf Busbetrieb als ernsthafte Alternative neu in Erwägung gezogen werden. Sie würde aber nur dann die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhalten und steigern, wenn in der Hauptbelastungszone — in der Innenstadt und nach dem Kreis 11 — das Strassennetz massiv ausgebaut würde.»

Ohne diese Massnahmen würde die Verstopfung der Strassen noch zunehmen. Man könnte den öffentlichen (in diesem Fall schienefreien) Verkehrsmitteln ebenerdig auch keine separate, vortrittsberechtigte Fahrbahn mehr zuweisen, sie hätten mit dem übrigen Verkehr gemeinsame Wege und müssten folglich die gleiche Geschwindigkeit wie dieser annehmen, was aber einer bevorzugten Stellung dieser öffentlichen Dienste widerspreche und daher abgelehnt werden müsse. Für den Bau einer richtigen Untergrundbahn sei Zürich noch zu klein. All diese an und für sich nicht ohne weiteres abzulehnenden Argumente führten zum Kompromiss, die Strassenbahn in der Innenstadt abzusenken. Nun ist es hier wohl nötig, beide Gutachten miteinander zu vergleichen. Während Kremer-Leibbrand<sup>2)</sup> sich darauf beschränken, eine möglichst kurze (2,4 km lange) Strecke unter Pflaster zu legen, versorgen Pirath-Feuchtinger gleich 12 km (von insgesamt 60 km) in unterirdische Tunnel. Kremer-Leibbrand befolgen das Prinzip, das etwa in Hannover angewandt wird, wo die Schienen, wenn immer möglich, auf separate Streifen verlegt werden und nur im eigentlichen Stadtherz tauchen. Vorhandene Verkehrsbeziehungen bleiben bei diesem System erhalten, die Strassenbahn behält ihren grossen Vorzug, die Fahrgäste möglichst nahe an ihr Ziel bringen zu können. Das jetzt für Zürich ausgewählte System sieht schlank geführte Tunnel quer durch die Stadt vor, wobei bisherige Linien und Haltestellen aufgegeben und andere Beziehungen gesucht werden müssen. Das ist mit aller Deutlichkeit herauszuheben. Als Beispiel diene etwa die Halte- und Umsteigestelle Bellevue, die in die Gegend zwischen Wasserkirche und Bellevue-block verlegt werden müsste (Bild 1).

Es ist auch darauf hinzuweisen, dass wichtige Aeste des heutigen Netzes aufgehoben sein werden. Vor allem ist es der Strang Zürichberg-Bellevue-Paradeplatz-Enge, der gemäss Projekt Pirath-Feuchtinger fallen gelassen werden müsste, ein Strang, an dem, ausser dem Bankenzentrum, das Kongresshaus, das Theater, das Schauspielhaus, die höheren Schulen für Knaben und Mädchen, das Kunstmuseum, die Hochschulen, das Kantonsspital und nicht zuletzt auch Kinos und Gaststätten liegen. Ausserdem ist doch sehr zu beachten, dass die Bahnhöfe Enge und Stadelhofen, die von den Seebewohnern als Einsteigestationen benutzt werden, auch an diesem Strange liegen. Bis jetzt hat die breitere Öffentlichkeit noch nicht erfahren, wie die geopferten Verbindungen durch andere Verkehrsmittel wieder hergestellt werden und ob es überhaupt möglich ist, für sie einen geeigneten Ersatz zu finden.

<sup>2)</sup> Ihr Gutachten ist mit Plänen auszugsweise wiedergegeben in SBZ 1955, Nr. 37 und 40, S. 550 und 576.

Solange Fragen solcher Tragweite nicht abgeklärt sind, darf man diesem Projekt nicht zustimmen. Wenn die öffentliche Kritik verstummen soll, so müssen konkrete Antworten auf diese präzis gestellten Fragen erteilt werden.

Die hier aufgedeckten Mängel des Entwurfes Pirath-Feuchtinger werden noch durch viele andere ergänzt, auf die im einzelnen hinzuweisen, Sache der Verkehrsbetriebe gewesen wäre. Im Entwurf fehlt z. B. für grosse Teile der Stadt eine direkte Verbindung zum Bahnhof. Die Zürichbergbewohner müssten, wenn sie zum Hauptbahnhof fahren wollten, kurz vor Erreichen des Ziels umsteigen und eine Haltestelle weit ein anderes Tram benützen. Nach Oerlikon ist nur eine unterirdische Linie vorgesehen, die im Gebiete der Regensbergstrasse an die Oberfläche kommt. Dicht bewohnte Quartiere zwischen Walchebrücke-Nordbrücke und Milchbuck wären somit ohne direkte Tramverbindung zur Stadt.

Von besonderer Bedeutung ist, dass die Strassenbahnen, dort, wo sie nicht abgesenkt werden können, als Verkehrshindernis weiter bestehen werden. Die Ausfallstrassen sind also nach wie vor mit Trams belastet. Zwar sagt man uns, es sei beabsichtigt, alle Linien im Laufe der Zeit in den Untergrund zu verlegen; das was jetzt projektiert werde, sei nur der Anfang einer echten Untergrundbahn. Das nun ist der eigentliche Stein des Anstoßes. Eine als normale Strassenbahn seit Jahrzehnten funktionierende Anlage wird teilweise abgesenkt; sie soll im Untergrund als U-Bahn funktionieren und im Obergrund ebenfalls klappen, und schliesslich soll sie im Endausbau zur regulären U-Bahn werden. Dabei unterscheidet sich der U-Bahnbetrieb durch wesentliche Merkmale sehr vom Trambetrieb. Erstens sind U-Bahnen normalspurig mit gedrungenen Fahrzeugen und Stromabnahme von separater Schiene, zweitens sind sie sehr schnell, drittens werden die Fahrkarten nicht in den Zügen, sondern an Schaltern verteilt, viertens können die Schienen nicht betreten und überschritten werden, wodurch die Umsteigerelationen erschwert werden. Es gäbe auch noch andere, weniger gravierende Punkte, auf die wir heute nicht näher eintreten wollen. Die hier hervorgehobenen sind für die Projektierung einer U-Bahn aber wesentlich. Die heutige Planung vernachlässigt sie, weil die Trams beibehalten werden sollen.

## 2. Die heutigen Fahrzeuge im Untergrund

Die Zürcher Trams sind schmalspurig, hoch und mit Stromabnehmer am Fahrdraht. Die Tunnels müssen diesem Wagenprofil entsprechen. Wenn die Röhren einem späteren normalspurigen Fahrzeug dienen sollen, müssen sie breiter als heute nötig gebaut werden. Weil die späteren Fahrzeuge niedrig sind, wird dann oben ein ungenutzter Hohlraum be-

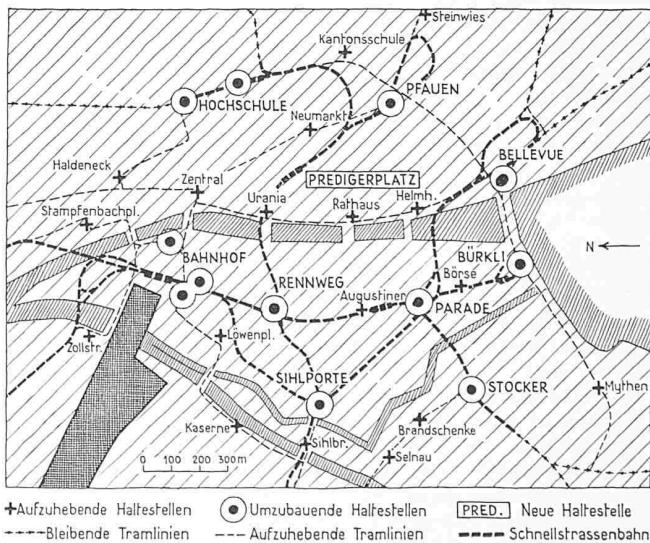


Bild 2. Veränderungen des Strassenbahnlinien- und Haltestellennetzes in der Zürcher Innenstadt gemäss Vorschlag Pirath/Feuchtinger. Wegen der Absenkung der Schienen in den engen Citystrassen müssen heute vorhandene direkte Verkehrsbeziehungen, z. B. Zürichberg-Bahnhof, geopfert werden. Das Bellevue wird als Hauptumsteigestation ausgeschaltet. Das Central wird überhaupt tramfrei, ebenso Limmatquai, Seilergraben, Rämistrasse, Alpenquai, Stockerstrasse, Kasernenquai, Stampfenbach- und Weinbergstrasse.

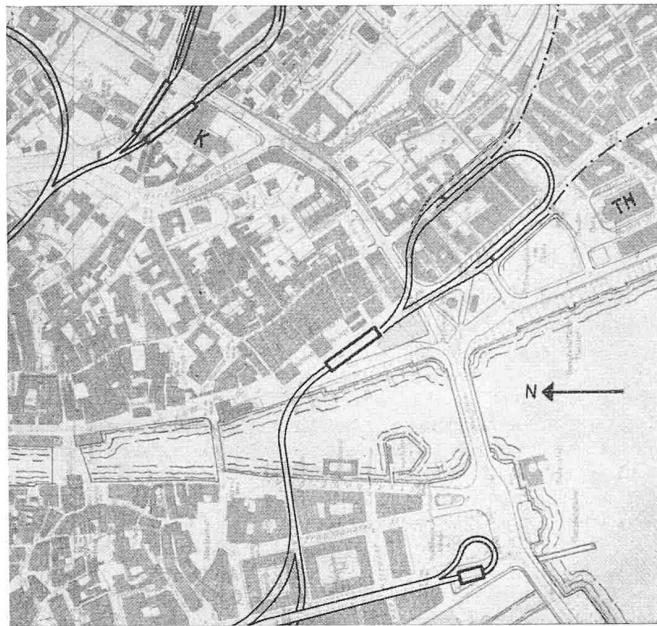


Bild 1. Die nach Vorschlag Pirath-Feuchtinger in den Untergrund verlegte und nordwärts verschobene Haltestelle Bellevue. TH = Theater, K = Kunsthaus, Masstab 1 : 10 000. Auffallend ist die Aufhebung der Haltestellen Theater und Stadelhofen. Die Axen Zürichberg-Paradeplatz und Hochschule-Kunsthaus-Kongresshaus-Enge werden nicht mehr mit der Strassenbahn bedient. Die Fussgänger- und Radfahrerwege und die Autofahrbahnen sind nicht studiert, obwohl das Bellevue ein zentraler Verkehrsknoten ist.

stehen bleiben. Das mag noch angehen, wenn die daraus entstehenden Mehrkosten verantwortbar sind. Diese sind aber nicht ausgewiesen. Und der Fahrgäst muss für alle Zeiten tiefer hinabsteigen, als nötig.

Die Fahrgeschwindigkeiten müssen mit dem Haltestellenabstand und dem Fahrgästefluss im Fahrzeug in Einklang stehen. Wer heute bei kleiner Fahrgeschwindigkeit und oft recht grossem Haltestellenabstand den Fahrgästefluss beobachtet, stellt fest, dass das Peter-Witt-System in dieser Hinsicht mangelfhaft ist. In Stosszeiten reicht die zwischen den Stationen zur Verfügung stehende Fahrzeit für das Durchschleusen der Passagiere nicht aus. Solange der Fahrgästefluss nicht beschleunigt werden kann, ist es sinnlos, die Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge zu erhöhen, es sei denn, man vergrössere den Haltestellenabstand ebenfalls, damit die Fahrzeit verlängert werde. Das ist aber eine eminent wichtige städtebauliche Angelegenheit, denn es ist nicht gleichgültig, wo die Haltestellen liegen und wie sie von den Trottoirs aus erreichbar sind.

Der Umsteigerverkehr im Untergrund erfordert gute, sicher angelegte und bequem benutzbare Wege für die Passagiere. Das Ueberschreiten der Gleise ist verboten. Beim vorhandenen Wagenmaterial mit den nach rechts öffnenden Türen müssten die unterirdischen Umsteigestationen kompliziert gebaut werden. Aus diesem Grunde studiert man jetzt den notwendig scheinenden Umbau der Strassenbahnwagen. Es sollen nach links zu öffnende Türen eingebaut werden. Diesen Entschluss könnte man noch verstehen, wenn der Wagengrundriss für eine solche Massnahme geeignet wäre. Bekanntlich sind die zürcherischen Trams vorne und hinten zugespitzt. Bei den Motorwagen sind die vordern und hintern Türen in diesen Abschrägungen angeordnet. Bewegliche Trittbretter, die beim Öffnen der Türen heruntergeklappt werden, sollen es den Passagieren ermöglichen, die Traminsel zu betreten. Schon bei Haltestellen mit geraden Inseln, besonders aber bei konvexen, entsteht ein so grosser Abstand zwischen Inselrand und Trittbrett, dass man diesen nicht mit einem Schritt überwinden kann, sondern auf die Fahrbahn hinunterschreiten muss, damit man einsteigen kann. Auch für die Behebung dieses — von den Verantwortlichen zugegebenen — Mangels sollen Korrekturen an den Fahrzeugen vorgenommen werden. Man spricht auch davon, die Perrons im Untergrund überhaupt wegzulassen, was ich aber als gefährlich ablehnen würde.

### 3. Haltestellen der Innenstadt

Mit der beabsichtigten Untergrundlegung von 12 km Strassenbahn wird das heutige Haltestellennetz sehr stark verändert. Das wird Kämpfe absetzen. Man erinnert sich noch gut daran, wie heftig seinerzeit gestritten worden war, als man eine einzige Haltestelle im Seilergraben aufheben wollte. Die Strassenbahnhaltestelle wurde zwar beseitigt, dafür musste aber eine Trolleybushaltestelle als Ersatz eingeführt werden, sonst hätten sich die Leute nicht beruhigt. Wenn wir das vorgeschlagene Untergrundnetz im Stadtinnern nun von dieser Seite näher betrachten, ist festzustellen, dass gemäss dem veröffentlichten Entwurf Pirath-Feuchtinger folgende Tramhaltestellen aufgehoben werden müssen: Neumarkt, Central, Haldeneck, Stampfenbachplatz, Uraniabrücke, Rathaus, Helmhaus, Börse, Augustinergasse, Zollstrasse, Löwenplatz, Kaserne, Sihlbrücke, Selnau und Brandschenkestrasse.

Folgende Haltestellen werden zu verlegen sein: Pfauen, Bellevue, Bahnhof, Rennweg, Paradeplatz und Sihlporte. Neu geschaffen wird nur eine Haltestelle am *Predigerplatz* (Bild 2). Der Sturm der Empörung wird erst dann einsetzen, wenn die Details bekanntgegeben werden. Die meisten Leute sind sich heute überhaupt nicht bewusst, was geschehen soll. Das Problem ist zu komplex, als dass man es als Laie noch einigermassen überblicken könnte. Wenn aber beispielsweise nur davon die Rede ist, die an und für sich notwendige Entfernung der Strassenbahn aus dem Limmat- oder Alpenquai durchzuführen, geraten die Betroffenen in Entsetzen, weil man ihnen die liebgewordenen Verkehrsverbindungen nehmen will, ohne dafür gleichwertigen Ersatz zu liefern. Wenn nun Rathaus, Börsenstrasse, Augustinergasse und Central als Haltestellen aufgehoben werden, so ist ein wesentlicher Teil der Geschäftsstadt auf längere Anmarschwege angewiesen. Dieser Punkt wäre doch mindestens einer grundsätzlichen Diskussion wert, und es wäre auch angezeigt, die Lösung des sich stellenden Problems zu zeigen. Mit den Unterpfasterstrecken und den aufzuhebenden Linien und Haltestellen wären die Busersatzlinien und die neuen Haltestellen bekanntzugeben, damit Klarheit über die beabsichtigten Massnahmen besteht.

### 4. Die unveränderte Fahrgästbedienung

Über das System der Fahrgästkontrolle, über den Fahrgästefluss und die Verteilung der Fahrkarten, über Taxen und Personalaufwand und andere den Trambetrieb sehr stark beeinflussende Einzelheiten wird gegenwärtig verwaltungintern beraten, in der Öffentlichkeit aber noch nicht diskutiert. Man bemüht sich, Vorschläge für ein neues Kontrollsysteem auszuarbeiten, muss dabei aber immer von der Voraussetzung ausgehen, dass  $\frac{4}{5}$  des heutigen Netzes — wenigstens vorderhand — oberirdisch bleibt, so dass es nicht möglich ist, an ein System zu denken, bei welchem die Fahrgäste durch eine Schranke hindurchgehen müssten und die Fahrkarte außerhalb der Fahrzeuge bezahlen könnten. Man wird das zeitraubende, umständliche und für die Passagiere unbedeckte System mit dem Fahrgästefluss im Wageninnern beibehalten müssen. Bei richtigen U-Bahnen mit Abfertigung an Schranken fällt die Kontrolle der Passagiere während der Fahrt weg. Der Grossraumwagen, der heute über 120 Passagiere aufnimmt, soll, wie man vernimmt, allmählich durch ein noch grösseres Gelenktram (die Studien dafür sind eingeleitet worden) ersetzt werden, welches in der Lage sein wird, 150 Passagiere aufzunehmen. Immer mehr Massen sind zu befördern, immer grösser die Fahrzeuge und immer unbedeckter für den Menschen.

Die bisher bekannt gewordenen Entschlüsse über den Massenverkehr der Zukunft lassen erkennen, dass man bestrebt war, einen «tragbaren» Kompromiss zu finden. Die Vorteile des Trams sollen mit den Vorteilen der U-Bahn kombiniert werden. Es ist aber zu befürchten, dass die Nachteile beider Systeme überwiegen werden. Wenn die städtebaulichen Vorteile gross sind, müssen auch wir — wohl oder übel — zustimmen, doch fehlen uns bis heute schlüssige Beweise dafür.

### Städtebauliche Grundfragen

Wir haben uns bis jetzt nur mit den Problemen befasst, die von den Kommissionen durch ihre Beschlüsse aufgerollt worden sind. Nun darf aber nicht übersehen werden, dass verschiedene städtebauliche Grundfragen nicht behandelt worden

sind, die unbedingt in der Rangfolge den öffentlichen Verkehrsmitteln gleichzustellen gewesen wären.

### 1. Fussgängerwege

Von allen Verkehrsteilnehmern gebührt dem Fussgänger in der Innstadt die grösste Sorge. Jeder von uns ist vom Augenblick an, da er sein Fahrzeug verlässt, Fussgänger. Nur als solcher kann man in Geschäfte, Büros, Kaffeehäuser, Kinos usw. eintreten, und doch vermisst man bei der Zürcherischen Verkehrsplanung gerade die Behandlung dieser wichtigen Sparte. Vor allem sind es die Uebergänge über Fahrbahnen, die nicht aus dem Zusammenhang gerissen und separat behandelt werden sollten. Fussgängerüber- oder -unterführungen sind, wie die Erfahrungen beweisen, meistens nicht sehr beliebt. Ueberführungen entstellen das Stadtbild und sind relativ hoch anzulegen, Unterführungen werden selbst dann, wenn sie richtig liegen, offenbar aus psychologischen Gründen gemieden. Dort, wo Unterführungen zur Erreichung von Untergrundstationen anzulegen sind, muss in den Trottoirs genügend Raum vorhanden sein, sie so zu plazieren, dass man sie leicht auffindet. Wenn nun heute von der Untergrundlegung der Strassenbahn in der Innenstadt die Rede ist, und wenn dieser Entschluss in die Tat umgesetzt werden soll, so ist es erforderlich, die Fussgängerwege als ganzes, zusammenhängendes Netz gleichzeitig mit ins Studium einzubeziehen, und zwar nicht nur die im Untergrund befindlichen Perrons und Treppen, sondern vor allem die Lage der Ein- und Ausgänge und ihre Beziehungen zu den Trottoirs. Die engen Strassen und ihre verhältnismässig schmalen Trottoirs in der Zürcher City lassen nun aber nicht ohne weiteres zu, Ein- und Ausgänge zu Untergrundstationen beliebig zu verteilen. Für viele ist der Raum kaum vorhanden. Als Fussgänger setzt man, wenn man die heutigen Verhältnisse kennt, seine Bedenken und fordert die gebührende Planung der Fussgängerwege. Was bis jetzt auf diesem Gebiete geleistet worden ist, vermag nicht zu überzeugen. Der Fussgänger wird auf Umwege verwiesen, mit Abschränkungen wird dafür gesorgt, dass Abkürzungen unmöglich werden. Gelegentlich sind die Fussgängerstreifen auch so angeordnet worden, dass öffentliche Fahrzeuge darauf halten müssen. Wenn nun, wie durch Aufhebung, Verlegung oder Schaffung von neuen Haltestellen, völlig veränderte Relationen entstehen, dann ist die Gelegenheit wahrzunehmen, die es erlaubt, ein gut funktionierendes Fussgängerwegnetz zu planen, das vermutlich Rückwirkungen auf die Lage von Stationen und Eingängen haben wird. In diesem Zusammenhang ist es bestimmt nicht von der Hand zu weisen, dass es ein dringendes Erfordernis ist, solche Punkte zu studieren, die heute schon für den Fussgänger gefährlich sind. Ausserdem — und das ist ein Hauptanliegen der Stadtplaner — werden wir dafür besorgt sein müssen, dass Fussgängerräume, die dem Verkehr geopfert werden müssen, rechtzeitig durch neue ersetzt werden; doch davon später.

### 2. Radfahrer

Mit den Radfahrern als Verkehrsteilnehmern wird wohl noch lange Zeit zu rechnen sein. Besonders beim See, bei der Sihlporte und im Bereich des Hauptbahnhofes bilden sie — hauptsächlich in den Sommermonaten — einen wesentlichen Bestandteil des Verkehrs. In deutschen und holländischen Städten kann festgestellt werden, mit welcher Sorgfalt Radfahrerwege an den Verkehrsrennpunkten angelegt werden. Dürfen wir die Radfahrer in unserer Stadt völlig ignorieren oder sind sie bewusst mit den Automobilen auf die gleichen Fahrbahnen zu verweisen? Diese hier gestellte Frage wäre mindestens einer grundsätzlichen Erörterung wert. Tauchrampen für Autos können nämlich mit Neigung von 6 % und mehr versehen werden. Für Radfahrer ist eine so stark geneigte Fahrbahn viel zu steil. Die älteren Radfahrer steigen ab und stossen das Rad, oder sie schwanken auf der Fahrbahn hin und her<sup>3)</sup>. Nun ist es aber nicht möglich, die Radfahrer von unseren Hauptstrassen und Verkehrsrennpunkten zu entfernen. Alle von ihnen bevorzugten Wege verknüpfen sich aus topographischen Gründen in den Hauptknotenpunkten eng mit den übrigen Fahrbahnen und sind dort kaum von diesen lösbar. Grundsätzlich müsste man sich also Klarheit verschaffen, wie man in Zukunft operieren will. Eine allzu

starke Vernachlässigung oder Behinderung der Radfahrer ist m. E. nicht zulässig, weil es doch im Interesse der Volksgesundheit und der Volkswirtschaft liegt, dass möglichst viele Leute das Fahrrad benutzen. Der Radfahrer beansprucht auch relativ wenig Verkehrsraum und ist beweglich. Das sind Vorteile, die manchen Trambenutzer veranlassen, bei schönem Wetter das Rad zu besteigen.

### 3. Platzgestaltung von Hauptknotenpunkten

Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass sich die beiden Gutachten in einem Punkte sehr stark voneinander unterscheiden. Kremer-Leibbrand haben mit ihren Vorschlägen nachgewiesen, was für Folgen für Central-, Bellevue-, Bürkli-, Bahnhof-, Sihlporte- und Heimplatz (Pfauen) zu erwarten sind. Diese Gutachter weisen jede Fahrbahn mit ihrer Breite aus und der Platzbedarf für den Verkehr ist präzis abgegrenzt. Man könnte also theoretisch auf Grund ihrer Vorschläge Baulinien ziehen und die Bebauung studieren lassen. Im Gutachten Pirath-Feuchtinger sind diese Plätze nur mit weissen Kreisen eingefasst worden. Die Empfehlung dieser Gutachtergruppe lautet, man solle zuerst die grundsätzlichen Entschlüsse über die zukünftige Gestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel fassen, das Studium zu ihrer Lösung in die Wege leiten, das Liniennetz mit Haltestellen abklären lassen und erst dann die Platzgestaltung drannehmen. Wir schrieben schon, dass beide Verfahren, rein technisch gesehen, gangbar wären, dass es aber in psychologischer Hinsicht sehr wesentlich sei, welches von beiden in der Schweiz zur Anwendung gelange. Bei uns müsse, vorab im Kreise der Verwaltung und mit der interessierten Technikerschaft, abgeklärt werden, welches sich nun im Falle Zürichs eignen werde. Behördlicherseits hat man sich auf das zweite Verfahren geeinigt und gleichzeitig auch die Vorschläge des Gutachtens Pirath-Feuchtinger gewählt. Das Studium des Strassenbahnnetzes ist bereits in die Wege geleitet worden. In absehbarer Zeit werden Resultate vorliegen, die in technischer Hinsicht durchdacht sein werden, jedenfalls in tramverkehrstechnischer Hinsicht. Die übrigen Belange: Auto, Radfahrer, Fussgänger, Baulinien und vor allem die städtebaulich-ästhetischen sind mit diesem Entschluss hinausgeschoben worden. Das wäre vielleicht nicht schlimm, wenn man Zeit genug hätte oder die Bebauung im Bereiche der Verkehrsknoten sperren könnte. Das ist aber nicht möglich. Gerade jetzt erleben wir, wie an den Verkehrsrennpunkten Bauvorhaben grössten Ausmassen verwirklicht werden, die die zukünftige Platzgestaltung heute schon endgültig festlegen. An der Sihlporte wird die letzte noch nicht ausgebaute Platzwand mit einem Hochhaus versehen, am Paradeplatz wird der Bankverein neu gebaut, am Heimplatz entsteht der Kunsthauserweiterungsbau, am Bellevueplatz wird neben dem Kino Urban ein grosser Neubau erstellt; all diese Bauten wachsen, obwohl doch beide Gutachten deutlich nachweisen, wie gefährlich es ist, Bau- und Verkehrsfragen an den Brennpunkten voneinander zu trennen. Es darf auch nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Lösung von technischen Bauwerken im Untergrund ihre Rückwirkungen auf oberirdische Platzanlagen haben werden. Wenn dieses nun in die Wege geleitete Verfahren durchgeführt wird, so können die städtebaulichen Auswirkungen im einzelnen erst dann aufgedeckt werden, wenn Detailprojekte für die Untergrundanlagen weitgehend festgelegt sind. Die städtebaulichen Auswirkungen aber können von enormer Tragweite sein. Als Beispiele dafür möchten wir den *Bellevueplatz* und den *Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof* herausheben. Die Studien Pirath-Feuchtinger ergeben, dass die Haltestelle Bellevue gegen die Wasserkirche vorgerückt werden müsste. Die baulichen Veränderungen werden vor allem durch die Entfernung des Bellevueblocks gekennzeichnet sein (das gleiche Kennzeichen weist das Projekt Kremer-Leibbrand übrigens auch auf). Als Städteplaner möchte man nun aber nicht nur wissen, wie die zukünftige Gestalt des veränderten Platzes sein wird, sondern vor allem, wie der Platz als Ganzes gelöst werden soll, wo die Fahrbahnen für Autos und Fahrräder und die Fussgängerwege liegen und wie die Entflechtung des heutigen Knotens durch richtungsgrenzte und kreuzungsfreie Bauwerke vorgenommen werden soll. Als Stadtbewohner aber wird man wissen wollen, was für Verkehrsbeziehungen aufgegeben und welche dafür neu geschaffen werden sollen. Gerade dieser Punkt ist für den Städter äusserst wichtig. Am

<sup>3)</sup> Beim internationalen Wettbewerb für die Gestaltung der Domumgebung in Köln wurden für Radfahrerwege höchstens 3,5 % Neigung zugelassen.

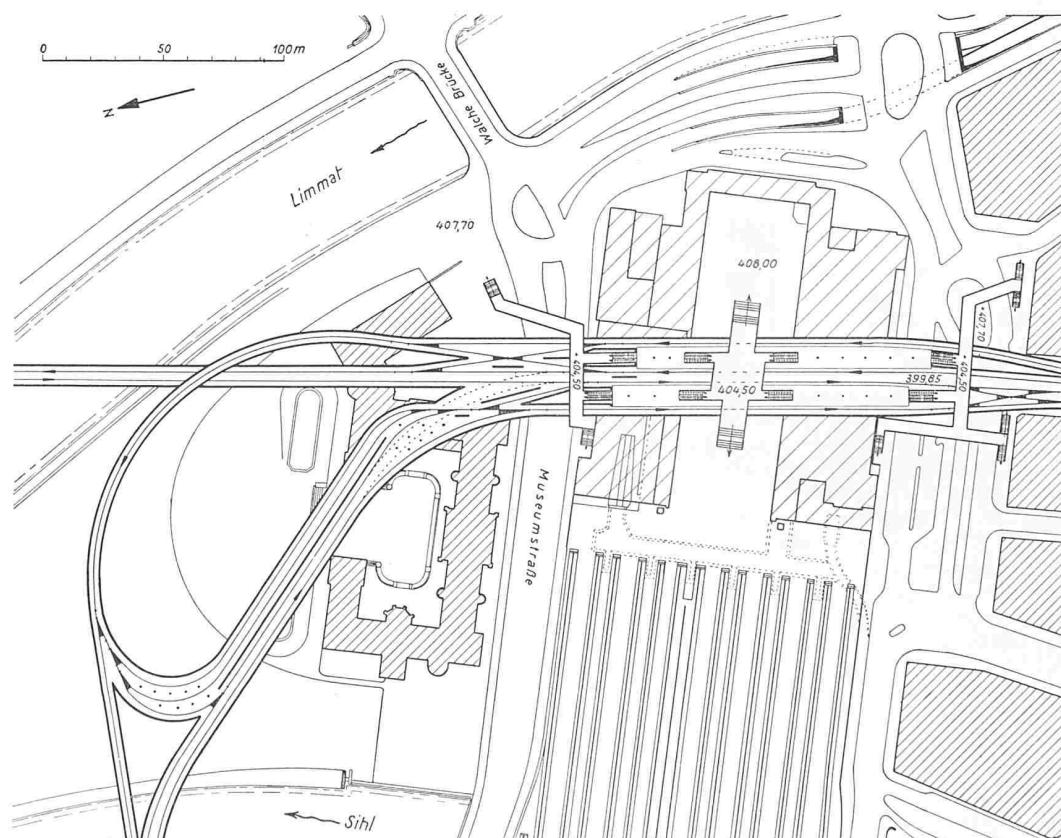
Bellevue kreuzen sich heute nämlich sieben reguläre Tramlinien, dazu kommen in den Stosszeiten noch etliche Einsatzlinien. Das Bellevue ist somit Hauptumsteigestation. Vom Bellevue bestehen heute direkte Tramverbindungen zu den meisten Teilen der Stadt, was im Hinblick auf die Lage von Theater und Kinos nicht zu vernachlässigen ist. Vom Bellevue aus spielen die Verbindungen zum rechten Seeufer. Ueber das Bellevue führen alle Relationen zwischen den beiden Ufern und von der Forch zur Innenstadt. Dazu sind die Axe Bahnhofsgegend - rechtes Seeufer und die längs der Limmat ausgebildete Hauptader des Limmatquais schlechterdings nicht anders als über das Bellevue denkbar. Ferner ist der Zürichberg mit Hochschulviertel, Kantonsschule, Töchterschule, Schauspielhaus, Kunstmuseum und Kantonsspital fast nur über die Rämistrasse an den links der Limmat liegenden Stadtteil gebunden. Durchgangsstrassen vom rechten und linken Ufer führen über den Platz und last not least dürfen wir den Bellevueplatz mit seinen schönen Beziehungen zum See auch als Hauptfussgängerplatz ansprechen. Können wir nun angesichts dieser überragenden Bedeutung dieses Hauptknotens ein einziges Detail herausgreifen, dieses lösen und ihm alle andern Belange unterordnen? Der Entwurf Kremer-Leibbrand, der oft mit unsachlichen Methoden bekämpft wird, deckt alle Beziehungen gleichzeitig auf und gerät gerade deshalb in Verdruß.

Wie gefährlich das eingeschlagene Verfahren ist, kann heute noch gar nicht abgeschätzt werden. In den Tageszeitungen häufen sich die Kritiken, an Versammlungen kündet dumpfes Rollen eines nahenden Gewitters die Auseinandersetzung auf politischer Ebene an. Warum wählte man das Verfahren, bei welchem uns bruchstückweise bekanntgegeben werden soll, was doch als *untrennbares Ganzes zusammengehört*?

Am Bahnhof stehen ähnliche Hauptfragen der Stadtplanung zur Diskussion; auf die Fahrverbindung und auf die Strassen- und Platzgestaltungen wollen wir hier aber im einzelnen nicht mehr eintreten, sondern nur untersuchen, wie sich die Haupthaltestelle Hauptbahnhof (bestimmt die wichtigste des ganzen Netzes) in Beziehung zum Bahnhofgebäude bringen liesse. Diskussionsweise wurde bekannt, dass das in den Vorschlägen Pirath-Feuchtinger enthaltene Umsteigekreuz Urania-Bahnhofstrasse in das, oder präziser ausgedrückt, unter das Bahnhofgebäude verschoben werden soll, um die Verkehrsbeziehungen verschiedener Stadtteile zum Bahnhof gegenüber dem heftig angegriffenen Vorschlag

Pirath-Feuchtinger zu verbessern. Nehmen wir nun an, es sei richtig, die Strassenbahn in den Untergrund zu legen, nehmen wir ferner an, es sei auch folgerichtig durchdacht, das Linienkreuz ins Untergeschoss des Bahnhofgebäudes beim Eingang an der Limmatseite etwa dort, wo sich heute die Gepäckabfertigung befindet, einzubauen. Was für Folgen wären von einem solchen Entschluss zu erwarten? Heute sind drei getrennte und stark frequentierte Haltestellen «Hauptbahnhof» vorhanden, die sehr weit auseinander liegen, nämlich die erste im Bereich der unteren Bahnhofstrasse beim Hotel Gotthard, die zweite beim Bahnhofausgang vor dem Hotel Schweizerhof und die dritte zwischen Bahnhofkopf und Limmat (zwischen den Aesten der Unterführung) gelegen. Jede der drei Haltestellen wird von mehreren Linien bedient, jede erfüllt ihre bestimmte Funktion. Besonders wichtig aber ist, dass heute der enorme Fussgängerverkehr von und zu den Strassenbahnen, von diesen zu den Eisenbahnzügen und umgekehrt und vom Bahnhof zur Stadt auf sehr viele Wege verteilt ist. In den Flutstunden des Verkehrs herrscht auf allen Trottoirs, Verkehrsinseln, Fussgängerstreifen und bei den Bahnhofausgängen ein äusserst reger, ziemlich gleichmässiger Betrieb, der noch leidlich funktioniert, weil er in viele Aeste aufgelöst ist. Wenn auch einige Umsteigebeziehungen am Bahnhof wegen der dreigeteilten Haltestellen etwas erschwert sind, so kann doch jetzt kein Bedürfnis nachgewiesen werden, die Stationen zusammenzufassen. Die vorgesehene Zusammenfassung erfolgt nur wegen den Entschlüssen, das Linienetz in den Untergrund zu verlegen und die heutigen Verkehrsbeziehungen nicht aufzugeben. Acht sehr stark benutzte Linien, von denen etliche mit zwei Anhängern in Sechs-Minutenfolge befahren werden, und Einsatzkurse in den Hauptverkehrszeiten sollen nun auf einen einzigen unterirdischen «Punkt» konzentriert werden, was doch zur Folge haben wird, dass sämtliche Fussgängerwege auf diesen gleichen Punkt ausgerichtet werden müssen. Er liegt dort, wo sich heute die Gepäckabfertigung im Bahnhof befindet, zwischen den Bahnhofbuffets 1. und 2. Klasse. Sicher ist, dass die Gepäckabfertigung, die nebenbei bemerkt, eine spezielle Auto- und Fuhrwerkzufahrt im Bahnhofgebäude besitzt, verlegt, mindestens aber stark umgebaut werden müsste. Wohin wollte man sie legen? Der Fussgängerstrom von den Zügen, der sich heute hauptsächlich Richtung Hotel Schweizerhof ergiesst, würde grösstenteils zur Tramstation umgelenkt, er würde bei den Schaltern des Handgepäcks und bei den Billettausgabestellen vorbei! Wer die heutigen Zustände, vor allem an Sams-

Bild 3. Hauptumsteigestation Hauptbahnhof gemäss Vorschlag Pirath-Feuchtinger im Untergrund des Aufnahmegebäudes, Massstab 1:3000. Diese im Schwerpunkt des heute schon überlasteten Kopfbaues eingebaute Haltestelle und Hauptumsteigestation beansprucht oberirdischen Raum für die Zugangsstreppen, der heute von der Gepäckabfertigung und von den Handgepäckschaltern belegt ist. Die 8,15 m unter der Oberfläche angeordneten Tramperrons geraten in Konflikt mit dem im SBB-Projekt 1954 immer noch vorgesehenen Tiefperron der rechtsufrigen Seebahn. Grundlegende Veränderungen des Kopfbaues ziehen die Ueberprüfung der Bahnhoffrage nach sich. Die Verkehrs- und Stadtplanung Zürichs und seiner Umgebung ist ohne Koordination dieser Studien mit dem Bahnhofumbau nicht mehr möglich.



tagnachmittagen kennt, wird sich die Frage vorlegen dürfen, wie sich die vor den Schaltern wartenden Schlangen mit den zu den Strassenbahnen oder Zügen hastenden Kolonnen vertragen werden. Bestimmt ruft eine zusätzliche Belastung des heute schon an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit stehenden Bahnhofgebäudes einem radikalen Umbau, wenn nicht gar einem Neubau dieses alten Gebäudes. Ich glaube, bevor die Stadt Zürich irgendeinen Anspruch darauf erhebt, den Untergrund des Bahnhofgebäudes für sich in Anspruch zu nehmen, wäre es mindestens angezeigt, die Frage des Bahnhofs Zürich zu erörtern. Oder will man städtischerseits einen Umbauvorschlag ausarbeiten, diesen den Kanton und den SBB vorlegen und die Verhandlungen auf einen späteren Zeitpunkt verschieben? Die Öffentlichkeit hat jedenfalls das Recht zu erfahren, wie operiert werden soll, denn bis jetzt gilt das Gutachten Frohne, welches feststellt, der heutige Bahnhofsbau genüge größenmässig auch für die Zukunft. Wenn zusätzliche Anforderungen an ihn gestellt werden — und das wäre gemäss den städtischerseits betriebenen Studien der Fall, indem die Längsaxe des Gebäudes für einen Hauptverkehrsstrom von Fußgängern beansprucht würde — ist der Nachweis erforderlich, dass der Umbau möglich sein wird, beansprucht der unterirdische Bau doch auch den Raum, der von den SBB für die Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn vorgesehen ist.

Es dürfte sich wohl auch von selbst verstehen, dass die Zugänge zur unterirdischen Hauptbahnhofhaltestelle nicht nur auf die Hauptstrassen, sondern auch auf die Brücken verteilt werden müssten, weil die rechts der Limmat liegenden Gebiete — praktisch tramfrei — ebenfalls zum Bahnhof orientiert wären.

Die Verlegung dieser Haupthaltestelle in den Untergrund des Hauptbahnhofgebäudes deckt sehr deutlich auf, dass es gar nicht mehr möglich ist, den Zürcher Verkehr auf Zürcher Boden allein zu sanieren. Das Problem ist zu gross geworden. Es ist auch unmöglich, die Bundesbahnen aus dem Betrachtungskreis auszuschliessen. Die immer wieder auftauchende, allem übergeordnete Frage des zürcherischen Hauptbahnhofes müsste als Kernproblem der Stadt- und Verkehrsplanung zuerst gelöst sein, bevor die sekundären städtischen Anlagen detailliert studiert werden können.

#### 4. Stadtentwicklung

Die beiden Gutachtergruppen waren beauftragt worden, den Verkehr für sich zu studieren. Dieses Vorgehen ist durchaus vertretbar, wenn die städtebaulichen Hauptfragen anschliessend mit gleicher Gründlichkeit behandelt werden. Hier sind nun solche Hauptfragen darzulegen, und es ist zu untersuchen, ob sie jetzt von den Verantwortlichen studiert und richtig beantwortet werden. Die wichtigste Frage ist wohl die, ob für die Stadtentwicklung vorgesorgt wird. Die flächenmässige, die räumliche und die bauliche Entwicklung stehen hier nun nacheinander zur Diskussion, ja es wird sogar so sein, dass man sie kaum voneinander trennen kann und dass man sie immer wieder mit dem Verkehr gemeinsam zu betrachten verpflichtet ist.

Die Flächenausdehnung der Stadt hat den durch die politischen Grenzen gegebenen Rahmen bereits gesprengt. Ein Umkreis von Meilen über Dübendorf, Regensdorf, Spreitenbach, Birmensdorf, Adliswil bis Thalwil ist durch die eingetretene Entwicklung bereits in den Einzugsbereich der Stadt geraten; den Beweis für diese Behauptung liefert ein Blick auf die neuesten Landeskarten oder der Augenschein im Gelände. Eine umständliche Beweisführung sei uns hier erspart. Nun ist es angesichts dieser Tatsache höchst sonderbar, dass die Betrachtungen über die Zürcher Verkehrsanierung an der Stadtgrenze aufhören sollen. Die Gutachtergruppe Kremer-Leibbrand tat das nicht, sondern schlug ihr S-Bahn-Kreuz vor, welches die Aufgabe übernehmen sollte, die Landschaft zu bedienen. Es darf füglich behauptet werden, dass von allen Expertenvorschlägen gerade dieser seiner verblüffenden Einfachheit und Wirksamkeit wegen sehr einleuchtend war. Die Kommissionen aber haben ihn ohne ausreichende Begründung ungebührlich weit in die Zukunft gerückt; es besteht sogar die Gefahr, dass er überhaupt ausgeschaltet werden soll.

Die Erweiterung der Zürcher Geschäftsstadt kann aus topographischen Gründen fast nur in Richtung Limmattal erfolgen. Der Sprung über die Sihl ist längst vollzogen. An der

Sihlporte wird heute die letzte Baulücke geschlossen, Reserven östlich der Sihl sind höchstens noch längs der Löwenstrasse vorhanden. In Aussersihl, Schmiede-Wiedikon und an der Langstrasse sind grösste Bauvorhaben verwirklicht worden oder im Bau, die Badenerstrasse und die Lagerstrasse haben sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Als eigentliche Reserve für die Cityerweiterung ist das Kasernenareal mit seinem Umgelände zu bezeichnen. Die Kommissionen haben sich nun auf den Vorschlag Pirath-Feuchtinger festgelegt, den längs der Sihl zufälligerweise noch vorhandenen Raum für einen Expressway, eine möglichst schlank geführte Stadt-durchfahrtsstrasse zu verwenden, die beim Platzspitz mit den Autobahnen Zürich—Genf und Zürich—St. Gallen verbunden werden soll. Diese Schnellfahrstrasse zerschneidet die zukünftige City, selbst dann, wenn sie gemäss Vorschlag der Experten grösstenteils in den Untergrund oder in Einschnitte verlegt werden soll. Wenn eine solche Schnellfahrstrasse auch für den Verkehr von der City zu den Aussenquartieren dienen soll, muss sie genügend Anschlüsse besitzen, die in Form von Tauchrampen den oberirdischen Strassenraum aufspalten und trennen. Das Sihlufer wäre somit als Verkehrsmaschine anzusprechen und könnte nicht mehr in den Verkehrsraum der Geschäfts- und Bürostadt einbezogen werden. Diese würde richtig entzweigeschnitten, ihre logische, ungehinderte Weiterentwicklung wäre gefährdet. Ein Entschluss solcher Tragweite muss unbedingt im grossen Zusammenhang gesehen werden und ist erst dann zu fassen, wenn städtebauliche Hauptfragen beantwortet worden sind.

Als die Gutachten seinerzeit in Auftrag gegeben wurden, war von den Schweizerischen Autobahnen noch nicht die Rede gewesen. Seit zwei Jahren ist nun aber die eidgenössische Planungskommission am Werk. Sie beschloss — wie man vernimmt — die Ost-West-Autobahn nach Zürich hineinzuführen und zwar zum zentralen Punkt am Platzspitz, der als Karussell ausgebildet und mit einem kreuzungsfreien Brückenbauwerk versehen werden soll. Es wurde also nachträglich ein wesentliches Element eingefügt, welches den Gutachtern vorher nicht unterbreitet worden war. Im Stadtteil Schwamendingen soll die Autobahn von der Aubrücke an bis zum Milchbucksattel im Zuge der Ueberlandstrasse liegen, weil dort Baulinienabstände von 42 m vorhanden sind. Dieser Entschluss würde den neuen Stadtteil im Glatttal schwer schädigen, denn auf die Länge von rd. 2,5 km würde ihm eine grausame Wunde geschlagen. H. W. Thommen publizierte in der SBZ<sup>4)</sup> eine Möglichkeit, die Autobahn bis zum Hallenstadion zu führen; von dort könnte der Milchbucksattel mittels geneigtem Tunnel erreicht werden. Diese gleich wirksame Lösung wäre wohl teurer als der Ausbau der Ueberlandstrasse, der Stadtkreis 11 aber würde kaum von ihr verletzt. Wenn doch Baumassnahmen grössten Ausmasses von unserer Generation in die Wege zu leiten sind, so wollen wir die Lösungen so suchen, dass sie städtebaulich verantwortet werden können. Autobahnen sind nun einmal von so einschneidendem Wirkung auf den Stadtkörper, dass wir sie nicht den Weg des geringsten Widerstandes folgend dorthin legen dürfen, wo zufälligerweise noch etwas Platz zwischen den Bauten vorhanden ist.

Mit grösster Besorgnis verfolgt der Zürcher die Verkehrs-entwicklung am See. Die Topographie zeichnet die Seefeuere und mit ihnen die Verkehrsbrennpunkte Bellevue und Bürkliplatz als Raum für die Abwicklung des Automobilverkehrs vor. Das Gutachten Kremer-Leibbrand deckt auch deutlich genug auf, welches die räumlichen Anforderungen sind, die an die Quaanlagen gestellt werden. Auch bei der Verwirklichung des Gutachtens Pirath-Feuchtinger werden sich die Auswirkungen im gleichen Rahmen bewegen, wenn sie auch in den Einzelheiten anders ausfallen werden. Sicher ist, dass Räume, die heute noch der Erholung dienen, morgen für den Fahrverkehr zu verwenden sein werden. Man wird also vor die wohl wichtigste städtebauliche Hauptfrage gestellt, ob man diese Räume einfach opfern will oder ob man nicht heute schon beginnen muss, dem See im Sinne des Entwurfes «Seepark» neuen Erholungsraum abzuringen, wie das unsere Väter mit damals noch bescheidenen Mitteln taten. Bürklis Leistung sollte uns heute wegweisend sein, damit unsere Nachfolger dereinst nicht eine vom sanierten Verkehr zerstörte Stadt zu sanieren haben werden.

Hans Marti

<sup>4)</sup> SBZ 1956, Nr. 7, S. 100.