

Die zukünftige U-Bahn von Zürich

Autor(en): **Künzi, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 51

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84710>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Ausführung

Die sinnvolle Organisation und eine menschliche Gestaltung des Zentrums City Süd ist für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Stadt und der Region von ausserordentlich grosser Bedeutung. Deshalb ist es notwendig, Planung und Projektierung im übergeordneten öffentlichen Interesse durchzuführen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Planungsrichtlinien kann die Projektierung des nördlichen Quartiers getrennt erfolgen. Liegt ein bereinigtes und generell genehmigtes Projekt der architektonischen Gesamtgestaltung vor, so kann die Ausführung der Gruppen Einkauf I, Freizeit und Kunstgewerbeschule, Theater, Ausstellung usw. in Etappen vorgenommen werden.

Für die Projektierung der architektonischen Gesamtgestaltung wird vorgeschlagen, entweder Projektierungsaufträge an 3 bis 4 Architekten oder Architektengruppen zu erteilen oder einen beschränkten Wettbewerb unter 4 bis 6 eingeladenen Architekten durchzuführen.

Der interessanteste Fussgängerweg ist die Verbindung vom Hallenbad zur Neumarktstrasse. Er beginnt beim Vorplatz Hallenbad, auf dem sich ausser gärtnerischen Anlagen, insbesondere den hängenden Gärten gegenüber dem Hallenbad, ein Brunnen mit Wasserspielen und das Stadtsymbol «Le temps» befindet, sowie Eingänge zum Einkaufszentrum I, führt vorbei an den Aufzügen zu den Ausstellungen und zur Fussgängerebene, vorbei an der Galerie am Plastikhof, der Boutiquenfront entlang über den Theatervorplatz mit der grossen Aufgangsrampe, einerseits am Marktplatz vorbei, andererseits zum öffentlichen Verkehrszentrum und zur Neumarktstrasse. Dieser Hauptdurchgangssachse entsprechen zwei Querverbindungen. Die erste kommt vom Einkaufszentrum I, führt über den Vorplatz Hallenbad zum Einkaufszentrum II. Die zweite kommt vom Marktplatz und führt an der grossen Aufgangsrampe beim Theater und dem öffentlichen Verkehrszentrum vorbei zum südlichen Einkaufs- und Ausstellungsquartier.

Nutzung

Die gesamte Fläche des Planungsgebietes beträgt rund 81 800 m²
Anteil privater Parzellen 40 500 m²
Anteil städtischer Parzellen 41 300 m²

Die zukünftige U-Bahn von Zürich

Von Prof. Dr. H. Künzi, Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich

Einleitung

Grosse öffentliche Aufgaben können sich heute nicht mehr auf das Gebiet einer Stadt, einer Gemeinde oder eines Kantons beschränken, sondern müssen sich nach Gegebenheiten und Bedürfnissen richten. Das führt zwangsläufig zu einem regionalen Denken, worin politische Grenzen nur noch untergeordnete Bedeutung aufweisen. Das Problem des öffentlichen Verkehrs in und um Zürich stellte erstmals eine grössere Aufgabe solcher Art dar. Deshalb entschlossen sich 1963 Stadt und Kanton Zürich sowie die SBB, gemeinsam einen umfassenden Transportplan für die Region Zürich auszuarbeiten, ausgerichtet auf den Zeitpunkt, an dem die Schweiz 10 Mio Einwohner zählen wird. Dies wird gemäss Rechnung der Statistiker zwischen den Jahren 2020 und 2040 der Fall sein. In Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro konnte dieser Plan im Jahre 1965 vorgelegt werden. In der Folge wurde 1966 eine sog. *Behörden-delegation* ins Leben gerufen, um die Verantwortung für die Planung eines der grössten Bauwerke unseres Jahrhunderts in sinnvoller Weise auf die drei Ebenen Stadt,

Zur Durchführung der Silbergasse und der Werkhofstrasse muss die Stadt von den Vereinigten Drahtwerken gemäss Alignement noch erwerben rund 3 000 m²

Dadurch verändern sich die Anteile wie folgt:

Anteil privater Parzellen 37 500 m²
Anteil städtischer Parzellen 44 300 m²

Nach bisher gültigem Alignements- und Zonenplan kann auf den privaten Parzellen eine durchschnittliche AZ von 1,5 bis 1,6 erreicht werden.

Mit diesem Planungsvorschlag erhöht sich die AZ der privaten Parzellen auf 2,0 bis 2,1 und zwar gerechnet auf der Grundlage der heutigen Parzellengrössen ohne Abzug für Verkehrs- und Parkierungsflächen.

Im nördlichen Quartier sind folgende *Freiflächen und Grünflächen* vorgesehen:

Vorplatz Hallenbad	rd. 3 400 m ²
Plastikhof	» 1 600 m ²
Vorplatz Theater	» 2 700 m ²
Grosser Platz (Markt)	» 7 300 m ²
Zentrum öffentlicher Verkehr	» 5 000 m ²
Fussgängerebene	» 7 800 m ²
	rd. 27 800 m ²

Weitere Dachgärten und private Gärten rd. 8 000 m²

Für den ruhenden privaten Verkehr sind folgende *Parkierungsflächen* vorgesehen:

a) im nördlichen Quartier	
Parkhalle Einkauf I für	104 Pw
Parkhalle Zentrum für	571 Pw
(Theater und Saalgebäude)	
Parkhalle Markt für	152 Pw
Parkierungsstreifen für	60 Pw
b) im südlichen Quartier	
Parkhalle für	274 Pw
Parkplätze für	224 Pw
	Total für 1385 Pw

Für die Berechnung der Parkierungsflächen wurde nur ein Untergeschoss in Anrechnung gebracht, dessen Boden über dem Grundwasserspiegel liegen würde. Wenn die vorgeschlagenen Parkhallen im ersten Untergeschoss durch ein zweites Untergeschoss ergänzt werden, so kann eine zusätzliche Parkierungsfläche für rd. 750 Pw erstellt werden.

DK 625.42

Kanton und SBB zu verteilen. Jede Instanz stellte drei Mitglieder in dieses Gremium. Gleichzeitig liess sich damit eine enge Zusammenarbeit auf allen Stufen der Politik und Verwaltung verwirklichen.

Die Delegation hat im wesentlichen folgende Aufgaben:

- Abklärung der Rechtsfragen, namentlich mit Bezug auf Rechtsträgerschaft eines U-Bahn-Unternehmens, gesetzgeberische Massnahmen, Sicherung des Trasses der U-Bahn und Bauausführung;
- Ausarbeitung von Vorschlägen für die Finanzierung des Baues einer U-Bahn-Linie von Kloten über das Zentrum von Zürich nach Dietikon sowie Förderung und Abklärung der Finanzierungsmöglichkeiten der Bauten der SBB für die Verbesserung des Personennahverkehrs in der weiteren Region, namentlich des Baues der neuen Linie aus dem Raume Dübendorf/Dietlikon; Ermittlung der Kosten und der Wirtschaftlichkeit;

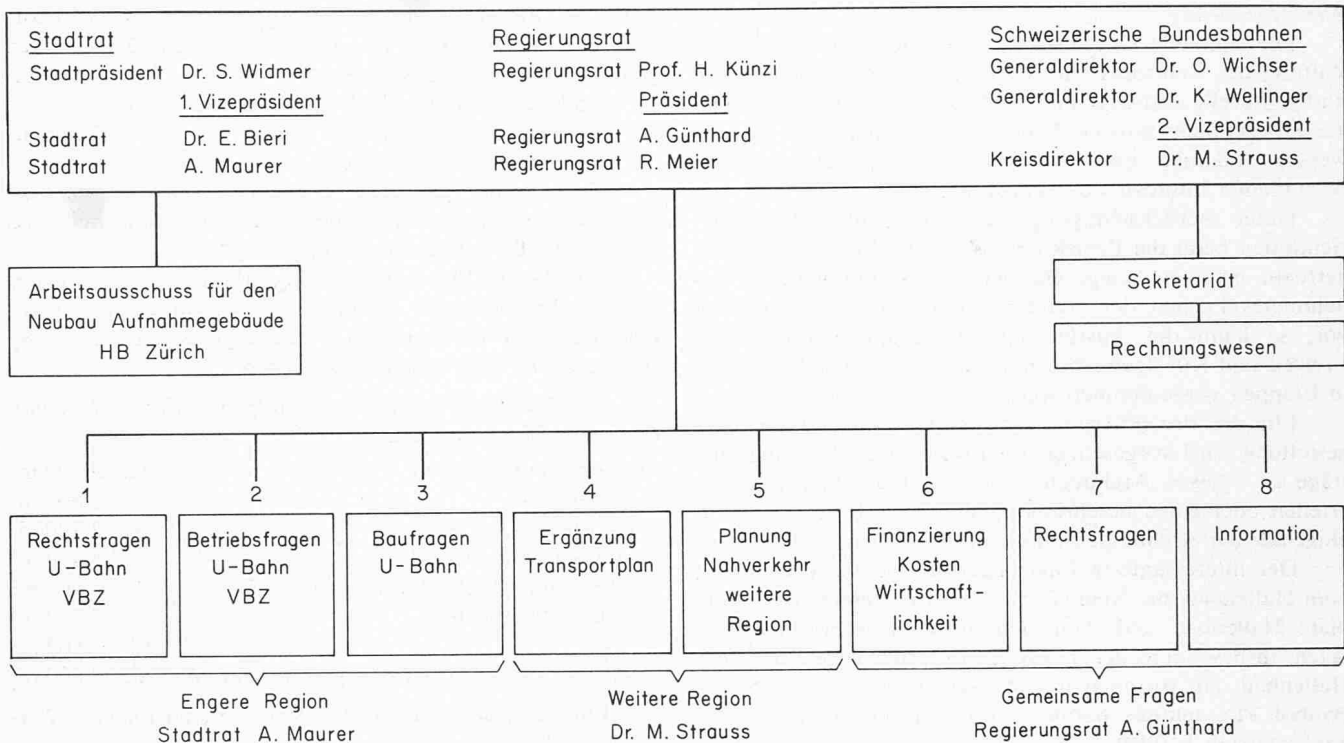


Bild 1. Die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich

- c) Abklärung der Baufragen der U-Bahn sowie der Betriebsfragen U-Bahn/Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich;
- d) Ergänzung des bestehenden Transportplanes für die weitere Region Zürich;
- e) Planung des Nahverkehrs der Eisenbahnen in der weiteren Region Zürich (Betriebskonzept, Ausbau);
- f) Information der Behörden in der Öffentlichkeit.

Zur Verwirklichung all dieser Aufgaben hat die Behördendelegation acht Arbeitsgruppen zur Bearbeitung besonderer Probleme gebildet (Bild 1). Für die umfassende Planung verfügt die Delegation über einen Kredit von 4,5 Mio Fr.

Grundsätzliches zur Untergrundbahn

Aus dem Transportplan sowie auf Grund weiterer Erhebungen kann man heute ein recht genaues Bild über die zukünftige U-Bahn entwerfen. Das Planungsgebiet geht von zwei Regionen aus, nämlich der erweiterten Region, umfassend die Endpunkte der Nahverkehrslinie der SBB, d. h. ein Gebiet begrenzt durch Zug, Ziegelbrücke, Rapperswil, Winterthur, Eglisau, Koblenz, Brugg, samt ihren Einzugsbereichen mit einer Fläche von rund 2800 km². Innerhalb dieses Gebietes befindet sich die engere Region oder das Metropolitangebiet, das die Stadt mit 43 Gemeinden umfasst. Ihm kommt eine Fläche von etwa 400 km² zu. Für die Erschliessung des Metropolitangebotes spielt die U-Bahn die zentrale Rolle. Berechnungen haben ergeben, dass über 3,5 Mio Personenfahrten pro Tag in der Zukunft stadtgebunden sein werden, davon rund 55 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln, in der City bis 90 %. Man unterscheidet einen Grobverteiler und einen Mittelverteiler. In der weiteren Region ausserhalb des Metropolitangebotes übernehmen die SBB die Rolle des Grobvertailers, und zwar vorwiegend durch Nahverkehrszüge als S-Bahnen, die nach starrem oder rhythmischem Fahrplan verkehren. An der Grenze des Metropolitangebotes liegen Kontaktbahnhöfe zur U-Bahn; von diesen Punkten aus fährt die S-Bahn ohne Halt bis zum Stadtzentrum. Die Erschliessung des Metropolitangebotes (Mittelverteiler) übernimmt die neue

U-Bahn, wodurch das Strassenbahnnetz allmählich abgebaut wird. Die Aufgabe des Feinverteilers lösen vor allem Buslinien.

Das Metropolitangebiet wird durch drei U-Bahn-Linien erschlossen, die sich in den Aussengebieten aufspalten und in den Cityschwerpunkten Hauptbahnhof und Stauffacher und zusätzlich am Hirschwiesen- und Limmatplatz kreuzen.

Neben der Durchmesserlinie Kloten/Flughafen—Oerlikon—Hirschwiesen—Hauptbahnhof—Stauffacher—Schlieren—Dietikon mit Abzweigung nach Schwamendingen sind noch zwei weitere solche mit Verlängerungen bzw. Abzweigungen vorgesehen. Die Stammlinie soll eine Abzweigung Oerlikon—Furttal und eine Verlängerung von Schwamendingen über Wallisellen nach Dietlikon/Dübendorf erhalten. Die weiteren Linien sind: Austauschbahnhof Hirschwiesen—Limmatplatz—Langstrasse—Stauffacher—Paradeplatz—Bellevue—Forch mit Abzweigung nach Tiefenbrunnen sowie Unterengstringen—Höngg—Limmatplatz—Hauptbahnhof—Paradeplatz—Enge—Thalwil.

Die Maximalgeschwindigkeit beläuft sich auf 80 km/h. Die Haltezeit auf den Stationen beträgt 20 bis 40 s. An den Endstationen, zum Beispiel dem Flughafen, sind Wartezeiten von mindestens 6 min vorgesehen. Die U-Bahn wird vollautomatisch verkehren, doch wird ein Zugführer auf jeden Fall mitfahren, um den Zug abzufertigen und um bei Ausfall der Automatik das Fahren zu übernehmen.

Auf dem stark belasteten Abschnitt wird von Anfang an ein Dreiminutenbetrieb nötig sein; später wird sich die Zugfolge auf zwei Minuten verdichten. Natürlich wird die Frequenz in den Aussengebieten entsprechend den Aufspaltungen kleiner. Technisch gesehen liegt die dichtmögliche Zugfolge bei rund 70 s. In London hat man eine maximale Zugfolge von 75 s erreicht.

Ähnlich wie heute bei der Strassenbahn wird die Passagierabfertigung durch Fahrkarten-Automaten erfolgen, so dass auch die U-Bahn mit sehr wenig Personal auskommen wird. Ihre Kapazität ist trotzdem sehr gross; bereits heute würde die U-Bahn, wenn sie bestünde, täglich 170 000 bis

200 000 Passagiere befördern. Für die Beförderung dieser Passagierzahl durch die Linie Kloten—Dietikon wären nach vorsichtigen Berechnungen lediglich 70 Mann Fahr- und 45 Mann Aufsichtspersonal nötig. Der heutige Tram- und Busbetrieb auf den entsprechenden Strecken benötigt ungefähr 200 Mann.

Für die erste Etappe Flughafen Kloten bis Sihlporte (Bild 2) rechnet man mit einer Bauzeit von 7 bis 8 Jahren und für die gesamte Durchmesserlinie gut zehn Jahre, sofern die Finanzen und die Baukapazität vorhanden sein werden.

Geologische Verhältnisse: Im Glattal findet sich bis Oerlikon ein sehr wechselhafter, eher schlechter Untergrund mit hochliegendem Grundwasserspiegel; von Oerlikon bis zum Central Sandstein und Mergel, der meist standfest und nicht wasserführend ist. Sihlraum, Badenerstrasse und Limmattal weisen hauptsächlich gutes Kies auf, mit teilweise hochliegendem Grundwasser. Von Kloten bis zum Hauptbahnhof wird die U-Bahn mit Ausnahme eines kurzen Stückes in Oerlikon und den Stationszugängen entlang der SBB über Tag gebaut. Dasselbe gilt ab Farbhof bis Dietikon. In der relativ breiten Badenerstrasse und im Sihlraum ist der Tagbau nicht zu umgehen.

Der heutige Planungsstand

Was die Betriebsfragen anbelangt, hat die *Arbeitsgruppe 2* unlängst das Pflichtenheft für das Rollmaterial gemeinsam mit der Industrie bereinigt. Ebenfalls laufen die Verhandlungen im Zusammenhang mit der Signalisation und der Automation des Fahrbetriebes. Das Studienbüro der VBZ erstellt zurzeit das zugehörige Pflichtenheft. Auch für die Stromversorgung sind die grundlegenden Untersuchungen (Spannung, Speisung) abgeschlossen.

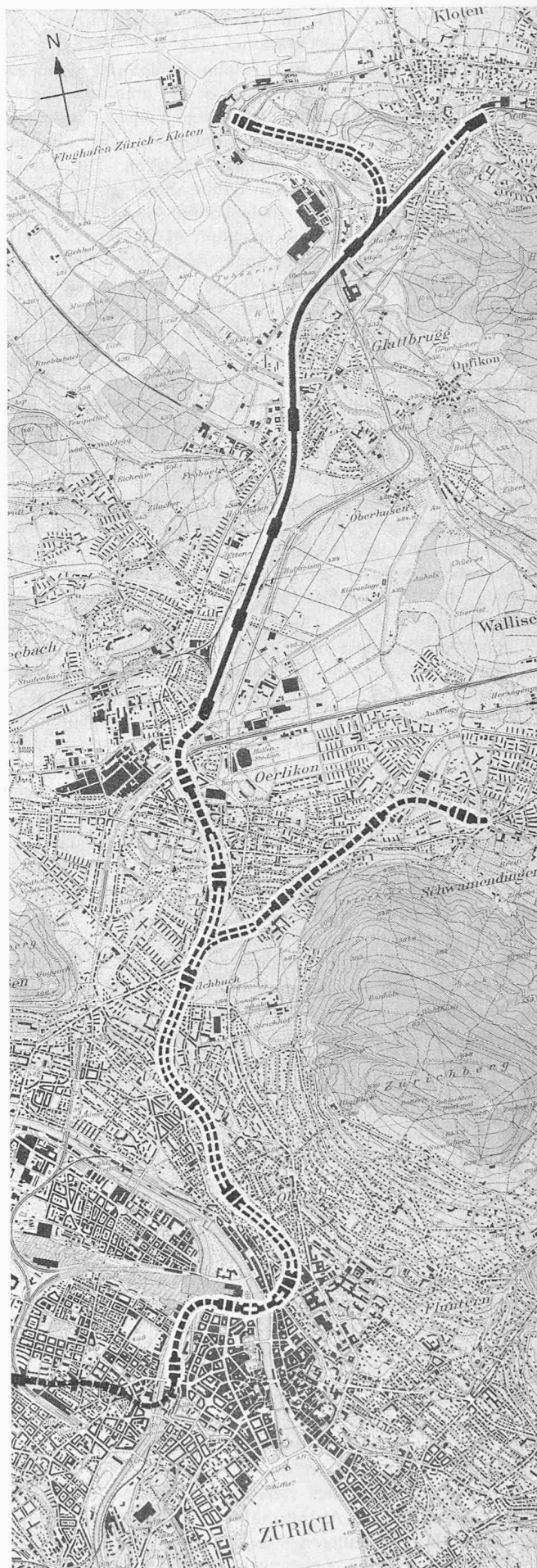
Eine zentrale Stellung kommt dem Betriebsbahnhof zu. Seine unmittelbaren Betriebsaufgaben umfassen u. a. das Ausfahren der Züge in das Netz, das Abstellen von Zügen in betriebsschwachen Stunden, die Wartungstätigkeiten usw. Als Standort hat man sich für Opfikon entschieden. Zurzeit sind Untersuchungen über die Landesreservierung im Gange. Weiter ist ein Architekturbüro mit dem generellen Kostenvoranschlag und der Untersuchung der zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten zu beauftragen.

Die Fragen der Trassierung sind grösstenteils bereinigt.

Von grosser Tragweite und Bedeutung ist die durchgeführte Verkehrserhebung. Es handelt sich dabei um genaue Kenntnisse des bestehenden Betriebsgeschehens, das auf Grund statistischer Erhebungen zu analysieren ist. Die im Gang befindliche Computerauswertung wird auch Ergebnisse und Prognosen für die Zukunft liefern.

Die *Arbeitsgruppe 2* beschäftigt sich sodann mit dem Ergänzungsnetz von Tram und Bus zum U-Bahn-Netz. Auch hier ist das Grobkonzept bereinigt, und die geographische und funktionelle Zuteilung der Aufgaben kann im wesentlichen als abgeschlossen bezeichnet werden.

Mit grossem Aufwand und Einsatz verfolgt die *Arbeitsgruppe* ferner Betriebsplanung- und Betriebsablaufstudien. Dabei handelt es sich im wesentlichen um die Ermittlung der technischen Elemente im Hinblick auf einen optimalen Betriebsablauf und um eine Simulation des zu erwartenden Betriebes. Eine umfassende Programmierarbeit ist in die Wege geleitet worden, wobei sich eine fruchtbare Zusam-



Rechts: Bild 2. Der U-Bahn-Ast Sihlporte-Zürich HB - Kloten (und Schwamendingen)

- Strecke zu ebener Erde mit Station
- - - - Tunnel im Tagbau erstellt, mit Station
- · · · · Tunnel bergmännisch gebaut, mit Station

Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 6.10.70

menarbeit mit der ETH im Hinblick auf die Erstellung eines Traktions-Rechenprogrammes ergab.

Mit den Baufragen der U-Bahn beschäftigt sich die *Arbeitsgruppe 3*. Sie bearbeitet zurzeit die architektonische Ausgestaltung der Bahnhöfe. Besonderes Gewicht legte sie in letzter Zeit auf das Studium der Geologie im Bereich der Linienführung Kloten—Zürich—Dietikon. Die Frage der Lüftung der U-Bahn wurde dahin abgeklärt, dass sich eine Ventilation erübrigt. Auch konnte die Gruppe die Methoden des Tunnelbaues erschöpfend abklären. Zahlreiche Kollisionspunkte, unter anderem im Raume Central, beim projektierten Postbahnhof in Müllingen, bei der Unterführung Binzmühlestrasse, im Sihlraum, an mehreren Abschnitten der Badenerstrasse entlang der SBB-Linie in Schlieren, beim Schäflibach in Dietikon sowie bei der geplanten Glattalstrasse in Opfikon, sind bearbeitet.

Für die Kreuzung SBB/U-Bahn in Dietikon wird ein Projekt ausgearbeitet. Der Zugang zur U-Bahn beim Lindenplatz/Altstetten ist ebenfalls projektiert. Der Bau des Kirchgemeindehauses Aussersihl ist begonnen worden und damit auch der Tunnel der U-Bahn auf diesem Grundstück.

Die Arbeitsgruppe koordiniert die geplanten U-Bahn-Arbeiten bei Bauten, die zurzeit in Ausführung begriffen sind, so beim Schaffhauserplatz, bei der Fussgängerunterführung am Berninaplatz und bei der Kanalisation in Oerlikon.

Das Ausführungsprojekt für die U-Bahn im Abschnitt der N 1.4.4 ist in Arbeit. Ebenfalls studiert wird die Weiterführung der U-Bahn von Schwamendingen nach Wallisellen, die Linienführung für den Anschluss von Spreitenbach, ferner die Linienführung der U-Bahn zweite Etappe beim Bellevue und am Limmatplatz.

Die Ergänzung des Transportplanes ist Aufgabe der *Arbeitsgruppe 4*. Hier beschäftigt man sich mit den Belastungsplänen für den öffentlichen und privaten Verkehr.

Weil die Transportplanung weit über das Gebiet des Kantons Zürich hinausreicht, hat diese Arbeitsgruppe Kontakte mit den Nachbarkantonen aufgenommen.

Mit SBB-Problemen befasst sich die *Arbeitsgruppe 5*. Näheres hierüber wird im folgenden Aufsatz «Ein Schnellbahnnetz rund um Zürich» mitgeteilt.

Die *Arbeitsgruppe 6* studiert die heiklen Probleme der Finanzierung, der Kosten und der Wirtschaftlichkeit. Erst seit kurzem besteht hinreichende Klarheit über die Gröszenordnung der erforderlichen Investitionen. Für den ersten Strang der U-Bahn von Kloten nach Dietikon lauten die neuen Kostenschätzungen auf rund 1 Mrd Fr.

Die Baukosten der U-Bahn können diesem Unternehmen nur zum kleineren Teil angelastet werden, weil sich sonst wirtschaftlich wie politisch untragbare Benützer tarife ergeben würden. Ein wesentlicher Teil, jedenfalls der gesamte Rohbau, wird von der öffentlichen Hand à fonds perdu zu übernehmen sein, während die U-Bahn wenn möglich die eisenbahntechnische Ausrüstung, d. h. alle unmittelbar dem Betrieb dienenden Anlageteile, amortisieren und verzinsen sollte. Wieweit dies möglich ist, werden die künftigen Schätzungen über die Betriebsrechnung zeigen müssen. Nachdem der Rohbau von der öffentlichen Hand unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, wäre für die Tarif- und Betriebspolitik der U-Bahn Eigenwirtschaftlichkeit in dem Sinne anzustreben, dass grundsätzlich kosten deckende Tarife erhoben werden. Dabei stellt sich die Frage der besonderen Abgeltung der aus Sozialtarifen entstehenden Mehrbelastung.

Allgemein finden Leistungen der öffentlichen Hand an die U-Bahn vor allem darin ihre Rechtfertigung, dass

das öffentliche Verkehrsmittel wegen der weitgehenden Belegung der oberirdischen Strecken durch den Strassenverkehr unterirdisch geführt werden muss und daher mit sehr hohen zusätzlichen Kosten belastet wird. Im wesentlichen wird die Stadt Zürich mit Hilfe der unmittelbar beteiligten Vorortsgemeinden die Baukosten der U-Bahn, soweit sie nicht dem Betrieb angelastet werden können, zu bestreiten haben. Für die Kapitalausstattung dieses Unternehmens und für die spätere Betriebsfinanzierung wird der Kreis der Lastenträger indessen wesentlich weiter zu ziehen sein und einen Grossteil der Agglomerationsgemeinden umfassen müssen.

Die *Arbeitsgruppe 7*, die sich mit den Rechtsfragen beschäftigen muss, konnte ihre Arbeit noch nicht endgültig abschliessen. Zur Ergänzung und zur Beschleunigung wurde vor wenigen Wochen eine zusätzliche Expertengruppe gebildet. Die dringlichste Aufgabe der Arbeitsgruppe 7 und der erwähnten Expertenkommission besteht darin, die erforderlichen Rechtsgrundlagen für den öffentlichen Verkehr auszuarbeiten. Es geht dabei um die Erarbeitung einer Sofortlösung, die die notwendigen Grundlagen für die kommende Abstimmung im Jahre 1971 liefert, und um eine langfristige Lösung, die sich mit den verschiedenen Organisationsformen der Trägerschaft der künftigen U-Bahn auseinandersetzt. Folgende Möglichkeiten haben sich dabei herauskristallisiert:

- a) Die Stadt Zürich tritt als Rechtsträger auf, und die U-Bahn wird den VBZ eingegliedert;
- b) Ein selbständiges Gesamtunternehmen als «Verkehrsbetriebe der Region Zürich»;
- c) Bildung eines Zweckverbandes;
- d) Bildung einer besonderen «Personentransport-Gemeinde»;
- e) Gründung einer eigenen U-Bahn-Gesellschaft.

Es wird nun die Aufgabe der erwähnten Expertenkommission sein, aus diesem umfangreichen Katalog die beste Lösung zu treffen.

Die *Arbeitsgruppe 8* hat ein Modell erstellen lassen, das die Situation im Gebiet Hauptbahnhof—Central (Grösse 5 × 2 m) darstellt, sowie einen Film über den Regionalverkehr Zürich. Die *Arbeitsgruppe 8* war für die Ausarbeitung eines Netzplanes verantwortlich.

Ausführendes Organ der Behördendelegation ist das U-Bahn-Büro, das administrativ dem städtischen Tiefbauamt angegliedert ist, seine Aufträge aber von jener erhält und sie auch zu deren Lasten ausführt.

Schlussbetrachtungen

Die Zürcher U-Bahn ist eines der grössten Projekte, das Kanton und Stadt Zürich je zu bewältigen hatten. Wir stehen heute vor dem Abschluss einer gewaltigen Planung. Noch sind allerdings nicht alle offenen Fragen bis ins letzte beantwortet. Es ist aber zu hoffen, dass 1971 zum sogenannten Entscheidungsjahr wird. Die Zusammenarbeit zwischen Behörden und privaten Planungsbüros funktioniert gut. Als äusserst ertragreich hat sich zudem der Aufbau der Behördendelegation erwiesen. Diese Organisation ist für unser Land völlig neuartig, und bereits haben sich Interessenten aus anderen Kantonen gemeldet, um das zürcherische Vorbild kennenzulernen.

Sollte das Zürcher Volk, wie zu hoffen ist, die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen, so beginnt anschliessend die zweite Phase des U-Bahn-Projektes, nämlich die Verwirklichung, die mindestens zwei Jahrzehnte dauern und ebenfalls einen gewaltigen Apparat in technischer und betrieblicher Sicht erfordern wird.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. Hans Künzi, Regierungsrat, 8002 Zürich, Stockerstrasse 44.