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

Artikel: Frei von Verkehrssklaverei!
Autor: Maurer, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-650998

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: 03.07.2025

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

Ic 17 44 1f

-8. Feb. 1963

BAUEN LEBEN WOHNEN

ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH

REDAKTION: HANS OTT VERLAG: CICERO-VERLAG DRUCK: GENOSSENSCHAFTSDRUCKEREI ZÜRICH FRÜHLING 1962/NR. 47

Frei von Verkehrssklaverei!

Nichts kann in den großen Städten der Gegenwart so radikal von der Verkehrssklaverei befreien, wie die Ausnützung der zweiten Ebene für den Massenverkehr. Das gilt erstklassig und höchstwertig für die Stadt Zürich. In ihr, einer typisch gewachsenen, jetzt aber von der Dynamik des motorisierten Verkehrs tyrannisierten Stadt, kann nur durch den technischen Kaiserschnitt für die Oeffnung der zweiten Verkehrsebene Ordnung geschaffen werden. Die unterirdischen Linien der **T-Bahn** machen die ganze Innenstadt, die Schaffhauserstraße bis nach der Unterführung beim Bahnhof Oerlikon, den Bucheggplatz sowie das Hochschul- und Spitalviertel **tramfrei.** Für die Fußgänger werden großzügige Fußgänger-Unterführungen mit Rolltreppen erstellt.

Weil aber die wirtschaftlichen und finanziellen Tatsachen und Ueberlegungen in den bisherigen Diskussionen pro und kontra Zürcher T-Bahn viel zuwenig beleuchtet wurden, stellen wir unserer konsequent befürwortenden sachlichen Orientierung über das T-Bahn-Projekt absichtlich die ungemein interessanten wirtschaftlich-finanziellen Ueberlegungen des Leiters des Zürcher Generalverkehrsplanbüros an die Spitze. In unserem Bild vom Streckennetz der T-Bahn zeigen die dicken Linien die unterirdischen Routen. Die Wiedergabe unserer photographischen Aufnahme vom Stoßverkehr an der Kreuzung Bahnhof-/Uraniastraße bedarf keines Kommentars; man denke sich einfach das Tram von der Straße weg und supponiere die Fußgänger-Unterführung!

BWL.

Wirtschaftliche Ueberlegungen

Von Architekt J. Maurer,
Leiter des Büros für den Generalverkehrsplan der Stadt Zürich

Zwei Gruppen, die von gegensätzlichen Annahmen ausgehen, bekämpfen das Tiefbahnprojekt.

Die erste Gruppe behauptet, daß Investitionen für Verkehrsverbesserungen auf städtischem Gebiet in der Größenordnung der Tiefbahnvorlage weder finanziell noch bautechnisch tragbar seien. Zudem seien umfangreiche Verkehrsverbesserungen auf Stadtgebiet gesamtplanerisch falsch. Verkehrsverbesserungen seien ein Wachstumsreiz für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Dies widerspreche der regionalplanerischen Absicht, die Nebenkerne, wie zum Beispiel Wetzikon, Bülach usw., zu fördern und den Hauptkern zu bremsen.

Die zweite Gruppe erklärt, daß die vorgesehenen Investitionen zu klein seien. Im gesamten müsse mehr für den Verkehr aufgewendet werden. In diesen Rahmen gehört die Forderung nach einem vollständigen U-Bahn-Netz, das etwa das Zwei- bis Dreifache der Tiefbahnvorlage kosten würde.

In diesem Artikel werden nur wirtschaftliche Fragen im Zusammenhang mit Verkehrsinvestitionen besprochen. Die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Wirtschaft sind kompliziert. Es wäre vermessen, diese Zusammenhänge im Rahmen eines knappen Artikels aufzeigen zu wollen. Zudem ist das wirtschaftliche Denken bei innerstädtischen Verkehrsbauten in Europa — im Gegensatz zu den USA — wenig entwickelt. Es bestehen bis heute keine einigermaßen gültigen Normen für das Bewerten der verschiedenen Daten. Der Zweck dieses Artikels ist daher, einige Grundzüge zu skizzieren.

Gesamtwirtschaftliches

Das Gebiet der Politischen Gemeinde Zürich wird so betrachtet, als wenn das Gesamte einer einzigen *Fabrik* gleichen würde. Die Stadt wird als Produktionszentrum mit einer Gesamtrechnung angenommen. Diese Modellvorstellung ist ein Hilfsmittel. Die so erzielten Ergebnisse dürfen sicher nicht unbesehen übernommen werden. Sie sind wertvolle Daten, zusammen mit anderen.

Die Transportvorgänge innerhalb der Stadt sind den Transportvorgängen innerhalb einer Fabrik gleichgesetzt. Sie werden zu Kostenfaktoren. Wir beschäftigen uns hier nur mit den Personentransporten, die Gütertransporte werden weggelassen. Die Kosten der Transporte gliedern sich in

a) Transportmittelkosten
b) Zeitkosten.

Die Transportmittelkosten umfassen alle Aufwendungen, die für den Betrieb der Transportmittel, seien diese Trams, Busse, Autos, Taxis usw., erbracht werden müssen.

Die Zeitkosten enhalten alle Beträge, die für die unproduktive Transportzeit der Leute verrechnet werden müssen. Der Ansatz für den Stundenlohn wird bestimmt entweder anhand des mittleren Stundenlohnes oder, wahrscheinlich richtiger, durch die Division des Volkseinkommens durch die jährliche Arbeitsstundenzahl aller Beteiligten.

Währenddem die Transportmittelkosten unbestreitbar in wirtschaftliche Ueberlegungen einbezogen werden müssen, wird manchmal die Berechtigung der Zeitkosten bestritten. Mir scheint dies nicht begründet. Wenn ein Unternehmer für seine berufliche Tätigkeit Verkehrsmittel benützen muß, so ist die aufgewendete Zeit für ihn ein Kostenfaktor. Wenn ein Angestellter die Arbeitszeitverkürzung durch verlängerte Transportzeiten verliert, so ist die für ihn «freie» Zeit gleichgeblieben. Die Beanspruchung des Menschen während der Benutzung der Verkehrsmittel ist nicht kleiner als während der Arbeitszeit. Für ihn zählt diejenige Stundenzahl, die er für Arbeit und Transport verwenden muß.

Eine Verkehrsinvestition ist gesamtwirtschaftlich gesehen dann sinnvoll, wenn die Ermäßigung der Kosten höher ist, als die Verzinsung des investierten Kapitals und die Abschreibung der Anlagen in angemessener Frist zusammen ausmachen. Diese Art des Bewertens ist Voraussetzung für die weitere Untersuchung, darf jedoch nicht als einziges Kriterium verwendet werden. Auch andere Bereiche benötigen Verbesserungen; die im ganzen zur Verfügung stehenden Investitionsmöglichkeiten sind beschränkt usw. Die weiteren Untersuchungen ändern das Gesamtbild in unserem Falle nicht, doch zwingen sie die Verkehrsplaner, Werke zu projektieren, deren *Teile* voll benützbar sind. Das bedeutet, daß ein Projekt nur dann ausgeführt werden darf, wenn eine stufenweise Durchführung möglich ist.

Stufenweise Durchführung bedeutet, daß das Ganze nicht in ein starres Programm gepreßt ist, das auf Jahrzehnte hinaus stur innegehalten werden muß, weil die Investition erst nach Vollendung des ganzen Werkes nützlich wird. Anpassungen, die möglicherweise wegen nicht vorauszusehender Ereignisse wünschbar sind, können vorgenommen werden.

Eine Untersuchung ergab, daß im Jahre 1960 die totalen Kosten aller Verkehrsmittel pro Jahr, bezogen auf das Gebiet der Politischen Gemeinde Zürich, etwa 170 bis 200 Millionen Franken betrugen. Die Zeitkosten bei einem Ansatz von drei Franken pro Stunde (dieser Ansatz wäre nach amerikanischen Grundsätzen höher anzunehmen) dürften sich in der Höhe von 200 bis 260 Millionen Franken pro Jahr bewegt haben. Zusammen erreichten die Personentransportkosten einen Betrag in der Größenordnung von rund 400 bis 450 Millionen Franken pro Jahr.

Diese Kosten werden in den kommenden 15 bis 30 Jahren je nach den Investitionen, die wir vornehmen werden, ganz erheblich ansteigen. Bei einer Verzinsung des Investitionskapitals von 3,5 bis 4 Prozent und einer Abschreibung auf 20 bis 40 Jahre ergeben sich jährliche Belastungen in der Höhe von etwa 5 bis 8 Prozent der Investitionssumme.

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

Gesamtwirtschaftlich gesehen zeigt sich, daß einigermaßen vernünftige Verkehrsinvestitionen, auch wenn sie viel kosten, äußerst wirtschaftlich sind. Bereits eine Reduktion der Personentransportkosten (Zeit- und 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 finanziellen Angelegenheiten einer Gemeinde befaßt hat, weiß, daß es schwierig ist, ein klares Bild über die wirkliche Struktur der Einnahmen und Ausgaben zu erhalten.

Stadtrat Adolf Maurer, Vorstand des Finanzamtes, hat im Gemeinderat erklärt, daß die Aufwendungen für die Tiefbahn tragbar seien. Die in weiten Kreisen vorhandene, pessimistische Beurteilung der zukünftigen Entwicklung der Gemeindefinanzen ist kaum berechtigt. Einige Gründe dafür sind folgende:

Generelle Struktur der Ausgaben

Die Ausgaben der Stadt Zürich lassen sich in vier grobe Kategorien einteilen, in die Bauausgaben, die Gehälter, die Sozialausgaben und das Uebrige. Der allgemein steigende Wohlstand hat den prozentualen Anteil der Sozialausgaben an 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, schweizerischen Bauaufwendungen von rund 2,7 Milliarden im Jahre 1950 (auf Preisstand 1960 berechnet) auf rund 6,1 Milliarden im Jahre 1960. Der prozentuale Anteil am Volkseinkommen stieg von 12 Prozent bis 13 Prozent im Jahre 1950 auf rund 17 Prozent bis 18 Prozent im Jahre 1960.

Belastung der städtischen Rechnung durch Hoch- und Tiefbauten

Die Belastung der städtischen Rechnung durch die Verkehrsbauten weicht wesentlich von derjenigen durch andere Bauaufgaben ab. Die Tiefbahnanlagen können nach bahnrechtlichen Grundsätzen abgeschrieben werden und nicht gemäß den Regeln für den Außerordentlichen Verkehr. Die Expreßstraßen 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 Grundsätzen verzinst und amortisiert, allfällige Defizite 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 gesehen, daß in Zukunft eintretende Ereignisse, die heute nicht vorausgesehen werden können, durch entsprechende Anpassungen aufgefangen werden können.

Beim Hochbau zeichnet sich in den kommenden Jahren eine gewisse Verlagerung ab. Das Schwergewicht verschiebt sich auf die Spitalbauten. Die Beiträge, die die Stadt an die Spitalbauten erhält, liegen oft um ein Mehrfaches über denjenigen für andere Bauten.

Bis heute hat die Stadt zahlreiche Aufgaben, die die ganze Region betreffen, auf eigene Rechnung übernommen. Als Beispiel seien die Gewerbeschulen und zahlreiche kulturelle Einrichtungen erwähnt. Wahrscheinlich muß hier ein gewisser Ausgleich gefunden werden.

Zukünftige Entwicklung der städtischen Finanzen

Ueber die zukünftige Entwicklung der städtischen Einnahmen genaueres auszusagen, ist kaum möglich. Die Meinungen weichen auch hier weit voneinander ab. Sicher besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen *Ertragslage* aller in Zürich arbeitenden Personen und Unternehmen und den städtischen Einnahmen.

Je höher die Einkommen, je höher die Steuern.

Die zu Beginn erwähnte Gruppe, die unter anderem gegen die Tiefbahnvorlage ist, weil damit die wirtschaftliche Tätigkeit der ganzen Stadt zu Lasten der Nebenzentren aktiviert werde, hat darin recht, daß der Zusammenhang zwischen den verkehrlichen Verhältnissen und der wirtschaftlichen Tätigkeit nachgewiesen ist. Wachsende wirtschaftliche Tätigkeit in einer Stadt hat 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 städtischen Finanzen besser aussehen, wenn vernünftige Verkehrsinvestitionen unterlassen werden. Die Einnahmen stehen in einem Zusammenhang mit den steuerbaren Einkommen. Die steuerbaren Einkommen hängen vom wirtschaftlichen Erfolg ab. Und der wirtschaftliche Erfolg, im besonderen der inneren Stadtteile, ist entscheidend mit der verkehrlichen Lage verbunden. Der Kreis schließt sich.

Der optimale wirtschaftliche Erfolg wird dann erreicht, wenn weder über- noch unterinvestiert wird.

Die eingangs erwähnten zwei Gruppen repräsentieren geradezu typisch die beiden Extreme. Beiden ist bewußt, daß Verkehr und Wirtschaft zusammenhängen. Die einen nehmen das deutliche Bremsen der wirtschaftlichen Entwicklung in Kauf, und die anderen scheinen die Grenzen des nach heutigen Erkenntnissen Möglichen zu überschreiten, indem sie neben den hohen Investitionen sogenannte «starre Systeme» vorschlagen, deren Teile allein keine Verbesserung bringen.

Das Projekt der Tiefbahn entspricht den Anforderungen, die von einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise her abgeleitet werden. Die 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 Randgebiete der Stadt durch den Bau der Tiefbahn 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, Affoltern und Schwamendingen zu Vororten und später zu Quartieren der Stadt Zürich 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 Stampfenbach- 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 Schwamendingen 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 Vororte Zürichs hinzu (Dübendorf, Wallisellen, Opfikon/Glattbrugg, Kloten, Rümlang, Regensdorf). Auch hierauf gilt es von allem Anfang an gebührend Rücksicht zu nehmen.

Vor allem sind es Schwamendingen mit Mattenhof und Hirzenbach, deren Verkehrsnachfrage den Gedanken an die Weiterführung 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 freiwerdenden Busse selbstverständlich auf anderen neuen Linien eingesetzt werden können, auf denen ein Trambetrieb nicht in Frage kommt.

Die heutigen Pläne

Vorgesehen sind nun in der heutigen Vorlage die unterirdische Führung der Tiefbahn via Berninaplatz — Querstraße und via Hofwiesenstraße sowie die Weiterführung der schienengebundenen Verkehrsbedienung *in Richtung Schwamendingen* — Mattenhof/Hirzenbach.

Dabei soll die Strecke nach Oerlikon-Ost — Seebach bis nördlich des Bahnhofs Oerlikon als *Tiefbahnstrecke* 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 Anfang der Dübendorfstraße in Betracht; der letzte Abschnitt kann dann auf der nochmals umzubauenden Dübendorfstraße auf eigenem 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 totlaufenden Tramlinien 9 und 10 unter dem Strickhofareal hindurch nach dem Gebiet der heutigen Straßenkreuzung bei der Hirschwiesenpost weitergeführt und dort an den Schienenstrang der gegenwärtigen Linien 7, 14 und 22 angeschlossen werden sollen.

Zentralstation Hirschwiese

Dadurch, daß an derselben Stelle die neue Tiefbahnstrecke nach Schwamendingen abzweigt, entsteht bei der Hirschwiesen-Post ein eigentlicher *«Zentralbahnhof Milchbuck»*. Dieser neue Knotenpunkt der VBZ vermittelt völlig freizügig Linienverknüpfungen innerhalb des gesamten Liniennetzes auf beiden Flanken des Milchbucks. Aufs lebhafteste 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 bequemste 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 entsprechenden Zeitverlust von einer oder zwei Minuten spielt dabei im Vergleich mit den sonstigen Verkehrserleichterungen keine Rolle.

Bessere Busverbindungen

Die *«Zentralstation Hirschwiese»* ermöglicht noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung in Zürich 11. Durch die ständige Erweiterung der schienenfreien Verkehrsbedingungen in Zürich-Nord ist im Verlaufe der Jahre zwischen Limmattal und den im Glattal liegenden Stadtteilen ein höchst kompliziertes und unübersichtliches Netz von Autobus- und Trolleybuslinien entstanden, das vom Standpunkte des Publikums wie der VBZ selber aus als sehr unzweckmäßig angesehen werden muß. Man denke nur an die vielen Umsteigestellen dieses Netzes wie Seilbahn Rigiviertel, Schaffhauser- und Bucheggplatz, Haltestellen Milchbuck und Irchel!

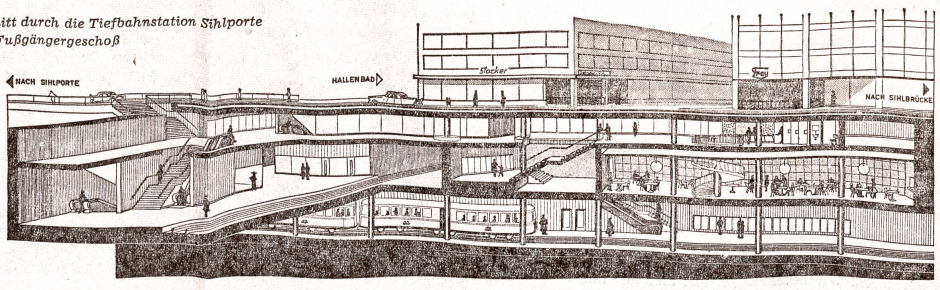
Dieses Netz kann nunmehr aufs wirksamste vereinfacht werden, indem auch ein großer Teil der wichtigsten Autobus- und Trolleybuslinien nach der großen Tiefbahnstation Hirschwiese geführt wird. Damit entsteht hier *eine eigentliche Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr ennet dem Milchbuck*, und es leuchtet sicher ohne weiteres ein, daß Zürich 11 damit endlich in jeder Richtung aufs zweckmäßigste an das Tiefbahn-, Tram- und Busnetz aller übrigen Stadtteile angeschlossen wird. Diese Reorganisation der Verkehrsbedienung bringt außer zahlreichen neuen Direktverbindungen und anderen Verbindungen mit einem Minimum an Wagenwechseln auch sehr spürbare Fahrzeitverkürzungen. *Zeitersparnisse* von fünf, sechs und sieben Minuten zwischen Hauptbahnhof oder Pfauen auf der einen Seite, Oerlikon — Seebach, Affoltern und Schwamendingen auf der andern Seite sind nicht zu verachten!

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

Altstetten und die T-Bahn

pd. Der nördliche Teil des Stadtkreises 9 — Altstetten — ist mit der Innenstadt heute durch nicht weniger als fünf Linien und Linienstränge öffentlicher Verkehrsmittel verbunden. Es sind, um sie vorwegzunehmen und uns nachher weiter nicht mehr mit ihnen zu beschäftigen, einmal die SBB — Linie Altstetten — Hauptbahnhof und sodann vier Strecken der VBZ. Vier? Wir werden sehen.

Gewissermaßen die Stammverbindung zwischen Altstetten und der City besteht aus der durch die Badenerstraße verlaufenden Tramlinie 2, zu der sich, das Quartier in seinem südlichen Teil gerade noch streifend, die Linie 3 nach Albisrieden gesellt. Die zweite Hauptverbindung stellt die Trolleybuslinie 31 Hauptbahnhof — Hardplatz — Farbhof (— Schlieren) in der Hohlstraße dar. Die dritte Verbindung vermittelt die freilich etwas umwegreiche Autobuslinie 67 Girhalden — Albisrieden — Goldbrunnenplatz (— Paradeplatz), und die vierte endlich wird gebildet durch die Kombination der Tramlinie 12 vom «Escher Wyß» nach dem Hardturm und die Einsatz-Buslinie 78 nach dem Grünauquartier.

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 täglich 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

Schnitt durch die Tiefbahnstation Sihlporte mit Fußgängergeschoß