

Nutzlos vertane Zeit

Autor(en): **Egli, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1962)**

Heft 47

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651030>

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.

der Trolleybuslinie 31 hinwiederum stockt zu Stoßzeiten — zu jenen Stunden, da die Berufstätigen auf sie angewiesen sind — sozusagen auf der gesamten Strecke zwischen Langstraße und Bahnhofplatz.

Wahrhaftig Grund genug auch für die Bevölkerung von Altstetten, sich nach einer leistungsfähigeren, rascheren und nicht zuletzt zuverlässigeren Verkehrsbedienungs zu sehnen!

Die Tiefbahn bringt die Erfüllung dieser Wünsche. Von der SBB — Ueberführung an der Badenerstraße bzw. vom Tramdepot Kalkbreite hinweg in den Untergrund verlegt, werden die heutigen Tramlinien 2 und 3 auf dem gesamten Gebiete der Innenstadt einer sehr wesentlichen Beschleunigung ihrer Betriebsabwicklung teilhaftig und von allen Störungen durch den Straßenverkehr befreit. Schon dies allein ist für Altstetten ein bedeutender Gewinn an *Verkehrskomfort*. Diese Verkehrsverbesserungen werden unter praktisch vollumfänglicher Aufrechterhaltung aller Verkehrsverbindungen Altstettens mit den übrigen Teilen der Stadt erreicht, die seine Bevölkerung schon beim heutigen Betrieb der VBZ genießt; auf diesen Sachverhalt nachdrücklich aufmerksam zu machen, scheint deswegen gerechtfertigt, weil die von gewisser Seite so hartnäckig verfochtene «richtige» Untergrundbahn die betreffenden Verbindungen zum größten Teil brutal auseinanderreißen würde.

Nutzlos vertane Zeit

Die genügend durchlittene Verkehrskalamität in der Stadt Zürich wird gemeinhin als Aergernis empfunden. Die qualvolle Enghnis, welche dem Benutzer privater und öffentlicher Verkehrsmittel den Atem raubt, äußert sich in erster Linie als persönliches Mißbehagen. Verzögerungen und Stockungen werden als die zeitfressenden Folgen des baulichen und verkehrlichen Aufschwunges mit Duldermiese hingenommen. Uebersehen wird dabei, daß die Verkehrsmisere mehr als eine Quelle der Verärgerung, nämlich eine Quelle der Millionenverluste ist.

Die roten Zahlen schlagen zunächst bei den Verkehrsbetrieben zu Buch. Im Jahresmittel halten die öffentlichen Verkehrsmittel einen Anteil von etwa zwei Dritteln des gesamten innerstädtischen Verkehrs. An jedem Werktag benützen über eine halbe Million Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel. Im allabendlichen Spitzenverkehr zwischen 17 und 19 Uhr sind 100 000 Fahrgäste zu befördern. Pro arbeitenden Zürcher entfallen im Tagesdurchschnitt etwa zwei Fahrten mit Tram oder Bus.

Als Folge der enormen Verkehrsbehinderung in der Innenstadt sinken die Verkehrsgeschwindigkeiten von Tram und Bus bis auf einen Drittel der Geschwindigkeitsmittel, welche in den Außenquartieren erzielt werden. Mit sieben bis zehn Stundenkilometern Durchschnittsgeschwindigkeit im Viereck Hauptbahnhof — Stauffacher — Paradeplatz — Bellevue wird das Tempo des eiligen Fußgängers nur noch schwach übertroffen. Wegen der Verlängerung der Fahrzeiten in der Innenstadt müssen auf sämtliche Linien Zusatzkurse eingelegt werden. Nur so kann wenigstens das frühere Platzangebot in den Spitzenzeiten aufrechterhalten werden. Die hierfür notwendigen unproduktiven Mehraufwendungen bewegen sich bei den Verkehrsbetrieben auf eine Million Franken im Jahr hin.

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

Doch die Tiefbahn verbessert nicht nur die schienengebundene Verkehrsbedienungs Altstettens. Gerade für Altstetten ist es vielmehr von erheblicher Bedeutung, daß die durch die Tiefbahn angestrebte Entlastung der Straßen und Plätze auch dem schienenfreien Betrieb der VBZ zugutekommt. Wer die Zustände auf der Trolleybuslinie 31 kennt, dem ist es sofort klar, was es für diese Linie bedeuten wird, wenn einmal von der schlimmen Ecke Militärstraße/Kasernenstraße an über Löwenplatz — Hauptbahnhof — Central — Seilergraben — Pfauen jeder Trambetrieb verschwunden sein wird!

Vorbei sein wird die Zeit, da der Reisende mitten in der Hetze des Berufsverkehrs oft zehn Minuten und mehr auf seinen Trolleybus warten muß, um dann nach langer Geduldprobe gleich drei oder gar vier Busse dicht hintereinander auftauchen zu sehen — der erste hoffnungslos überfüllt, die nachfolgenden halb leer und daher ihre Aufgabe nur sehr mangelhaft erfüllend.

Kurzum, mit sämtlichen anderen Stadtteilen ist auch Altstetten am Zustandekommen der Tiefbahn aufs lebhafteste interessiert. Und nicht zu vergessen: es wird deren Vorteile zu allererst erfahren! Es ist ja bekannt, daß die erste Etappe dieses großen Werkes die Tunnelstrecken von der Kalkbreite bis und mit Bahnhofplatz einerseits, bis und mit Pelikanplatz andererseits umfassen wird! Aus diesem Grunde können auch die Altstetter Stimmberechtigten der Tiefbahn-Vorlage aus Ueberzeugung zustimmen.

würde, daß sich jede Fahrt zufolge der Verkehrsbehinderung um eine Minute verlängert, gingen annähernd zehntausend Fahrgaststunden im Tag an den Moloch Verkehr verloren. Auf 250 Arbeitstage jährlich berechnet entstände ein Verlust von etwa zweieinhalb Millionen Fahrgaststunden.

Diese zweieinhalb Millionen Stunden, die wir uns übervorsichtig errechnet haben, sind *nutzlos vertane Zeit*. Sie gehen den betroffenen Fahrgästen, und das sind die meisten von uns, von der arbeitsfreien Zeit ab. Der Effekt der Arbeitszeitverkürzung wird teilweise wieder aufgehoben. Den Millionen Stunden in Zeitverlust entspricht ein Vielfaches an Millionen verlorener Franken.

Das Netz der Zürcher Tiefbahn ist so angelegt, daß sich der Verkehr in den Zonen hoher Verkehrsbehinderung inskünftig unterirdisch und damit unbehindert abwickelt. Die Minuten Fahrzeit, die auf kurzen Strecken eingespart werden, summieren sich bei einer Fahrt durch die ganze Innenstadt oder in den Kreis 11 zu hübschen Zeitgewinnen von fünf bis zehn Minuten. Für wichtige Verkehrsströme schafft die Zürcher Tiefbahn sogar neue zeitsparende Verbindungen.

Wer den nordöstlichen Tiefbahnast vom Kreis 11 über Irchel — Rigiplatz benützt, erfreut sich einer direkten Linie zum Kunsthaus — Bellevue oder einer Abkürzung von der ETH zum Central. In der Hirschwiese entsteht ein neuer vierarmiger Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs mit direkten Tunnels in die City und Oststadt, nach Oerlikon und Schwamendingen.

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

Die Tiefbahn gibt jedem Verkehrsteilnehmer die Zeit zurück, welche er heute unnützlich verschwenden muß. Der so Besenkte kann die gewonnene Zeit nach seiner Wahl als Arbeitszeitverkürzung oder als Arbeitszeitgewinn verwenden, sofern er der Tiefbahn mit seinem Ja zum Durchbruch verhilft.

Dr. Rolf Egli, Rechtsanwalt

Ausländische Fachleute zur Zürcher T-Bahn

Stimmen der Fachwelt über das Prinzip der Tiefbahn — wohlverstanden nicht über seine praktische Anwendung in dieser oder jener Stadt — liegen heute in so großer Zahl vor, daß wir wenigstens zwei solche Äußerungen hier im Auszug wiedergeben wollen.

In seiner seinerzeitigen «gutachtlichen Äußerung über die Vorschläge zu unterirdischen Schnellstraßenbahnen von Zürich» schrieb der Stuttgarter Professor Dr. W. Lambert am Schluß: «Eine Verewigung des heutigen Zustandes Straßenbahn stellt keine moderne Lösung des Verkehrsproblems dar. Es muß zur Gesunderhaltung des Stadtorganismus ein öffentliches Verkehrsmittel eingesetzt werden, das den Verkehrsbedürfnissen einer mittleren Großstadt entspricht und das ohne jede Einschränkung auch in Zukunft funktionsfähig bleibt; das heißt es ist mit ei-

ner angemessenen Reisegeschwindigkeit unabhängig vom übrigen Verkehr zu führen, muß Direktverbindungen von der Innenstadt nach wichtigen Außenbezirken herstellen und kurze Haltestellenabstände sowie eine geringe Tiefenlage unter dem Pflaster aufweisen. Dieses Verkehrsmittel sollte sämtlichen Verkehrsbedürfnissen in der Innenstadt möglichst weitgehend allein genügen, so daß diese im Endausbau zumindest vom Schienenverkehr vollständig frei wird. Mit dieser Maßnahme soll auch den Kraftfahrzeugen, ohne die eine Stadt heute ebenfalls nicht mehr leben könnte, wieder eine ausreichende Bewegungsfreiheit gegeben werden. Zu bedenken ist dabei aber immer, daß selbst wenn die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs einen außerordentlichen Umfang annehmen sollte, letzten Endes das funktionsfähige gebliebene Massenverkehrsmittel immer noch

die Innenstadt vor dem Ersticken im Verkehr bewahren kann.»

Diese Sätze dürfen im Sinne des vorliegenden Artikels deswegen als unverfängliches neutrales Urteil angeführt werden, weil Prof. Lambert am Zustandekommen und an der Verwirklichung des tatsächlichen heutigen Projektes in keiner Weise interessiert war und ist. Schon sie, diese Sätze, liefern infolgedessen den eindeutigen Beweis, daß Zürich mit seiner gegenwärtigen T-Bahnvorlage auf dem guten Wege ist.

Eine zweite ausländische Stimme von Gewicht ist jene des ebenfalls international bekannten Fachmanns Dr. Ing. F. Lehner, Vorstandsmittglied der Straßenbahnen Hennover (nicht zu verwechseln mit Direktor Kremer vom gleichen Unternehmen, der seinerzeit Mitglied der Expertengruppe 1 für den Zürcher Generalverkehrsplan war). Durch einen größeren Beitrag Lehnens zu dem Werk «Grundlagen der Straßenverkehrsplanung in Stadt und Land» von J. W. Korte, erfährt man eine große Anzahl wertvoller Einzelheiten über das gerade auf ihn selbst zurückgehende Prinzip der modernen Tiefbahn, wie es sich heute in zahlreichen Städten vor allem Deutschlands durchzusetzen beginnt.

Nachdem man in Fachkreisen schon vor längerer Zeit erkannt hatte, daß ein Ausweg aus der wachsenden großstädtischen Verkehrsnot nur durch ein Ausweichen des öffentlichen Verkehrs in die sogenannte *Zweite Ebene* gefunden werden könne, dachte man zunächst einfach daran, die bestehenden Straßenbahnanlagen mit ihren Strecken und Stationen genau in ihrer bisherigen Form in die Tiefe zu verlegen. Der Zürcher braucht sich also nur vorzustellen, daß beispielsweise die komplizierten Tramhaltestellen Bellevue, Central oder Schaffhauserplatz tel quel um einen Stock tiefergelegt würden, wonach eine Decke über ihnen zu erstellen wäre, die die neue, nunmehr tramfreie Platzfläche bilden würde.

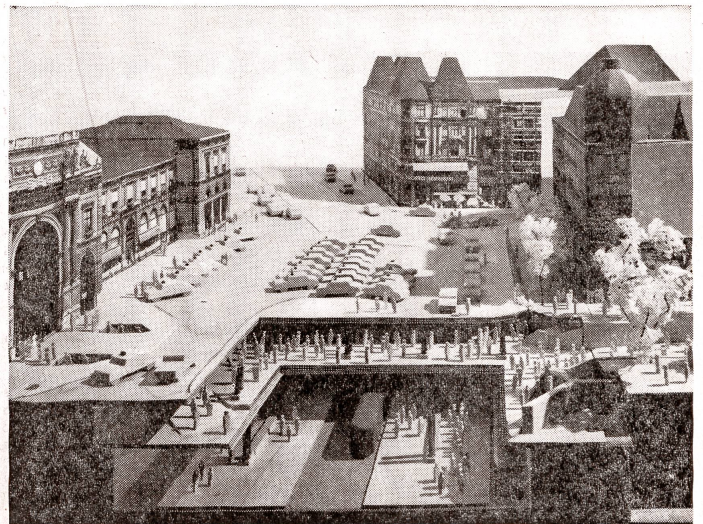
Man muß sich nun bloß darüber Rechenschaft geben, daß die verschiedenen Tramzüge aus ihren Tunnel heraus in diese unterirdischen Stationen mit ihren Weichen und Kreuzungen einfahren würden, und man gelangt sofort zur Einsicht, daß auf diese Weise ein höchst gefährlicher Betriebszustand eintrete. Die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

andern die Folge wäre. Vor allem kritisch wären natürlich die eigentlichen Gleisüber-schneidungen.

Diese Ueberlegungen stellte auch Dr. Lehner an, als er für seine eigene Stadt die erste «unterirdische Schnellstraßenbahn» zu unterverlegen begann. Und er sah sich rasch zu der Frage veranlaßt: «Ist es richtig, eine U-Strassenbahn in der Weise zu planen, daß einfach das oberirdische Netz mit allen Kreuzungen, Abzweigungen, Ueberschneidungen usw. in die zweite Ebene projiziert wird?» Die Antwort war rasch gefunden. Sie lautete: «Der Verfasser ist auf Grund seiner Studien zu der Ansicht gelangt, daß, von einfachen Fällen abgesehen, die U-Strassenbahn (nicht also etwa die eigentliche U-Bahn!) nur dann ein brauchbares und leistungsfähiges Instrument der innerstädtischen Verkehrsbedienungs werden wird, wenn wir uns von dem im Straßenbahnmäßigen verhafteten Denken loslösen und ihre Linienführung und ihre Netzgestaltung nach u-bahnmäßigen Gesichtspunkten ausrichten. Nur eine in «U-Bahnmanier» entworfene U-Strassenbahn, bei der auf niveaugleiche Kreuzungen und niveaugleiche Abzweigungen und Zusammenführungen verzichtet wird, kann die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit erreichen, die angestrebt werden muß. Diese Ansicht wird durch das Studium der Planungen anderer Städte bestätigt.»

Nun entspricht das Projekt für die Zürcher Tiefbahn bzw. für deren erste Etappe allerdings nicht in allen Punkten diesem Maximalprogramm Lehnens. Wohl gibt es darin mindestens im Endzustand keine eigentlichen Kreuzungen mehr, an deren Stelle sogenannte Ueberwerfungen treten, und damit sind immerhin die gerade im Tunnelbetrieb weitaus gefährlichsten Betriebspunkte ausgeschaltet. Dagegen gibt es noch Weichen zwecks Gabelung und Zusammenführung verschiedener Linien. Da diese Stellen aber durch Signale geschützt werden können, liegt darin kein Argument gegen das derzeitige Projekt als solches. Und zwar um so weniger, als es sich um eine politisch nicht verständliche Konzession an das verwöhnte Zürcher Publikum handelt, das von seinen VBZ ein Maximum an Direktverbindungen verlangt, wie sie eben nur möglich sind, wenn die Züge von einer Strecke auf die andere übergehen können.

Alles in allem aber darf füglich auch in diesem Zusammenhang festgestellt werden, daß sich Zürich mit seiner derzeitigen Tiefbahnvorlage auf dem guten Wege zu einer zukunftsgerichteten öffentlichen Verkehrsbedienungs befindet. P. T. B.



Dieses Bild vermittelt die Einsicht auf neugestaltete Verkehrsebenen des Zürcher Hauptbahnhofplatzes, wie sie sich nach dem Umbau im Zuge der Erstellung der T-Bahn ergeben werden. Auf dem heutigen ebenerdigen Straßenniveau werden dann auf den Kreuzungen nur noch Autos verkehren. Für die zu Fuß Gehenden steht die darunter liegende Fußgängererebene zur Verfügung, da kann man dann, je nach Lust und Laune, eilig schreiten oder es gemächlich nehmen. Die Fußgängererebene ist mit Rolltreppen und Rollbändern bequem zu erreichen. Mit Kiosks, Schnell-Verpflegungsmöglichkeiten, Einrichtungen für öffentliche Dienste (PTT), Billetverkaufsstellen, Läden und Vitrinen wird die moderne Fußgänger-Unterführung in gediegener Art und Weise nützlich gemacht. Durch T-Bahnsperrern und über Rolltreppen kommen die Passagiere von der Fußgänger-Unterführung zur T-Bahnstation, welche komfortabel ausgestattet wird. Im Spitzenverkehr ist Sperrbedienungs möglich, dadurch können, wie bei der U-Bahn, sämtliche Türen zum Einsteigen und Aussteigen benützt werden. Wenn's soweit sein wird, können die Zürcher auch zum neuen Bahnhofplatz sagen: Was lange währte — wurde endlich gut! BWL.

Die Tiefbahn macht Zürich frei von der Verkehrssklaverei!