

Schach dem



Verkehrs-Chaos

Die Tiefbahn bringt eine rasche und wirksame Verkehrssanierung!

Tiefbahn

Lieber Zürcher Stimmbürger

wir wenden uns an Sie, weil Sie als Fußgänger, als Tram- oder Buspassagier oder als Automobilist fast täglich das Opfer der unhaltbaren Verkehrsverhältnisse sind. Das Fazit aus der Verkehrsmisere heißt:

So kann es nicht mehr weitergehen!

Die Verstopfung der Straßen, die Verspätungen von Tram und Bus, das gefährvolle Überschreiten der Straßen und Plätze fordern dringend großzügig-sinnvolle Maßnahmen.

Wir zeigen Ihnen den Weg zur Gesundung unserer Verkehrsverhältnisse. Es geht uns darum, Ihnen als Stimmbürger, Steuerzahler und Verkehrsteilnehmer sachlich das klare Projekt einer Zürcher Tiefbahn zu schildern.

Wir wollen, daß Sie sich ein eigenes Urteil bilden und nicht der verlogenen Schlagwortpropaganda erliegen.

Was bringt die Tiefbahn?

Die Bahn verkehrt unterirdisch auf folgenden Strecken:

- Badener- und Birmensdorferstraße – Staufacher – Sihlporte – Löwenplatz – Hauptbahnhof
- Sihlporte – Talacker – Paradeplatz – Bellevue-Seefeldstraße und Forchstraße sowie Heimplatz
- Bahnhofquai – Central – Heimplatz – Hottingerstraße
- Central – Universität – Universitätstraße und Gloriastraße
- Löwenstraße – St. Peter – Paradeplatz – Bleicherweg

- Bahnhofquai – Limmatstraße
- Bahnhofquai – Schaffhauserplatz – Milchbuck – Oerlikon – Schaffhauser-/Binzmühlestraße
- Hirschwiese – Winterthurerstraße – Hirschen Schwamendingen – Dübendorfstraße
- Irchel – Hirschwiese
- Schaffhauserplatz – Bucheggplatz – Hofwiesenstraße

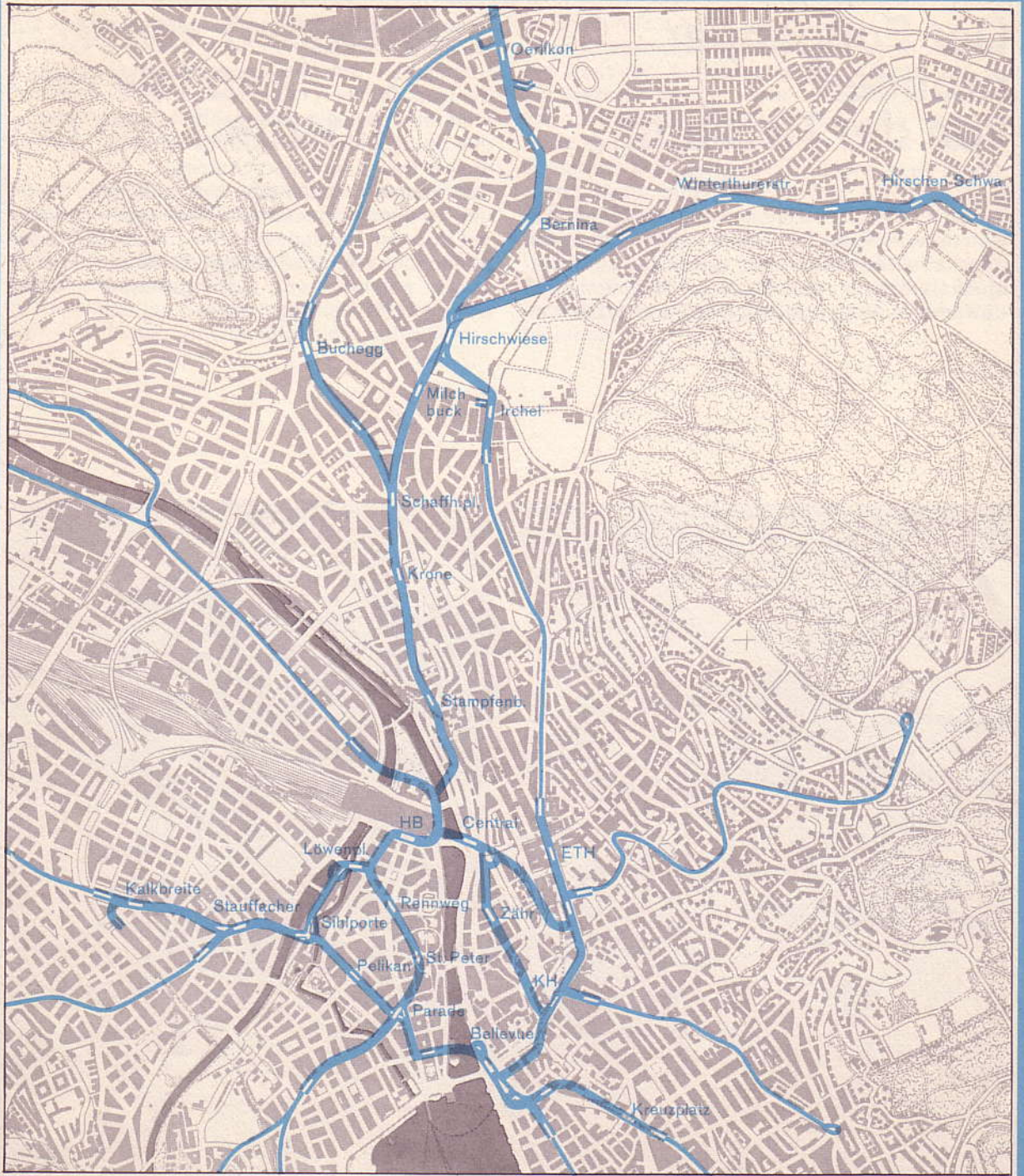
Die weitere Innenstadt, die Zufahrt nach dem Kreis 11 sowie das Zentrum von Oerlikon werden tramfrei.

Parallel zum Tiefbahnbau läuft das Ausbauprogramm der SBB, das der weiteren Region gute und rasche Verbindungen nach dem Zentrum bringt. Die Aufgaben der Bundesbahnen und jene der Tiefbahn sind sorgfältig aufeinander abgestimmt.

Tiefbahn und Ausbauprojekte der SBB zusammen sichern Zürich und den umliegenden Gemeinden eine vorzügliche öffentliche Verkehrsbedienug

ja

Tiefbahn



Gesamtplan der Zürcher Tiefbahn

ja

Motto: Es ist gefährlicher, im Stoßverkehr den Zürcher Bahnhofplatz zu überschreiten, als das Matterhorn zu bezwingen...

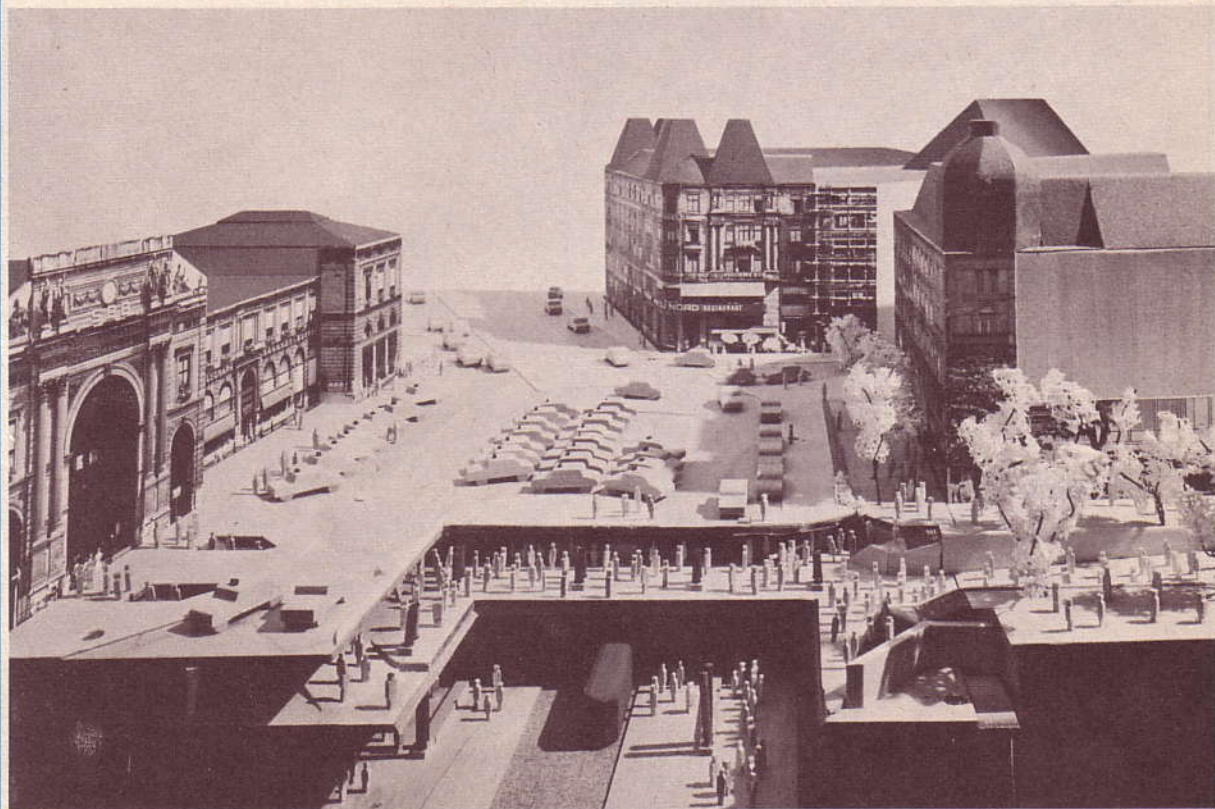
Tiefbahn

Der Fußgänger profitiert von der Tiefbahn

Zusammen mit der Tiefbahn werden unter allen wichtigen Plätzen der Stadt Fußgängerebenen geschaffen. Bereits mit der ersten Baustufe entstehen solche an den Stationen Hauptbahnhof, Löwenplatz, Sihlporte und Stauffacher. Die wei-

teren Baustufen bringen Fußgängeranlagen unter dem Paradeplatz, dem Bellevue, Central, Heimplatz, Schaffhauserplatz, Bucheggplatz, Zentrum Oerlikon und andernorts. Die Tiefbahn bietet eine einmalige Gelegenheit zu einer raschen und großzügigen Verwirklichung dringender Postulate des Fußgängerschutzes.

Rolltreppen und Rollteppiche, genügend große und modern ausgestattete Fußgängergeschosse mit Vitrinen, Ladengeschäften, Imbißbecken usw. ermöglichen dem Fußgänger, die Hauptverkehrspunkte gefahrlos und auf angenehme und bequeme Weise zu begehen.



Das Modell des zukünftigen Bahnhofplatzes mit Fußgängerebene und der Tiefbahnstation

Die Fußgängerebene unter dem Bahnhofplatz steht im Bauprogramm an erster Stelle. Ja zur Tiefbahn, heißt Ja zum Fußgängerschutz!

ja

Gute Botschaft für alle Tramfahrer:

Tiefbahn

Rascher, bequemer und sicherer mit der Tiefbahn

Für die Benützer des öffentlichen Verkehrsmittels sind folgende Vorteile der Tiefbahn augenfällig:

- Größeres Platzangebot, kein «Sardinenbüchsenfahren» mehr
- Regelmäßiger Fahrplan, weil die Tiefbahn die verkehrsdichten Innenstadgebiete unterfährt

- **Beträchtlich kürzere Fahrzeiten**
Nach Oerlikon/Schwamendingen verkürzen sich die heutigen fahrplanmäßigen Zeiten (die im Stoßverkehr häufig nicht eingehalten werden können) um etwa 40 Prozent. Gleich groß ist die Zeitersparnis auf den übrigen unterirdischen Strecken. Der Zeitgewinn kommt allen Stadtrandgebieten zugute

- Die Fahrgäste des volkreichsten Quartiers Schwamendingen fahren mit der Tiefbahn ohne Umsteigen direkt in die Innenstadt und nach Pfauen/Bellevue. Für Affoltern besteht die Möglichkeit eines späteren Anschlusses an das Tiefbahnnetz



Bequeme Rolltreppen . . .



. . . und modernes Rollmaterial

Die Tiefbahn bedient den Zürcher zuverlässig und bringt ihn schneller und bequemer in die Stadt, zur Arbeit und nach Hause

ja

Auf das haben alle Automobilisten schon lange gewartet:

Tiefbahn

Von Oerlikon bis Enge tramfrei

Die Bahn wird auf einer Länge von 21,15 km unter den Boden verlegt. Bereits in der ersten Bau- stufe, die 4½ Jahre nach Baubeginn beendet sein wird, werden das Außersihl bis zur Kalkbreite, die Birmensdorferstraße bis zum Bahnhof Wiedikon, der Stauffacher, die Sihlübergänge, die Sihlporte, die Kasernenstraße, der Löwenplatz und die Löwenstraße, Bahnhofplatz/Bahnhof- quai und die untere Bahnhofstraße von der Stra- ßenbahn frei sein. Das übrige Netz macht die ganze City, das Bellevue, den Kreuzplatz, das Spital- und Universitätsviertel, die Schaffhauser-

straße mit Schaffhauserplatz und dem Zentrum Oerlikon bis nach der Bahnunterführung, den Bucheggplatz und den Irchel tramfrei. Damit wer- den endlich die wichtigsten Knotenpunkte der Innenstadt saniert.

Auf allen diesen Straßen und Plätzen verkehrt kein Schienenfahrzeug mehr an der Oberfläche.

Weil die Tiefbahn auch die Feinverteilung über- nimmt, sind – im Gegensatz zur U-Bahn – keine zusätzlichen Buslinien, die den individuellen Ver- kehr erneut behindern würden und auch ihrer- seits wegen der gegenseitigen Störungen nicht regelmäßig verkehren könnten, mehr nötig.

Deshalb begrüßen die Automobilisten die Tief- bahn. Die beiden großen Automobilverbände, der TCS und der ACS, unterstützen grundsätzlich die Tiefbahn.



Endlich muß etwas Tapferes zur Zürcher Verkehrssanierung getan werden: die Tiefbahn ist der erste Schritt!

ja

Motto: Das Portemonnaie ist des Schweizer empfindlichster Körperteil

Tiefbahn

Kann die Stadt Zürich diese Kosten tragen?

Jede Verkehrssanierung kostet Geld. Umsonst kann man nichts haben. Nun wird versucht, mit dem Hinweis auf die Gesamtkosten der Tiefbahn von 543 Millionen Franken dem Steuerzahler das Gruseln beizubringen. Eine sachliche Betrachtung der Kosten und der Finanzierung ergibt jedoch folgendes:

- Die Kosten jeder Etappe der Tiefbahn verteilen sich auf 36 Jahre. Die erste, 4 km umfassende Baustufe belastet den städtischen Haushalt mit nur 7 Millionen Franken jährlich, bei einem Budget der Stadt von über 350 Millionen Franken.
- Die Kosten für Verzinsung und Tilgung der Bauten werden aus dem Ordentlichen Verkehr gedeckt, also nicht aus den Taxen der VBZ!

● Die Erstellung der Tiefbahn bringt weder für die Gesamtheit noch für den Einzelnen eine höhere steuerliche Belastung – weil die Kosten von den guten Gemeindefinanzen «verdaut» werden können. Der Steuerfuß muß nicht erhöht werden.

● Tatsache ist: Die Tiefbahn ist wesentlich billiger als eine U-Bahn. Das für Zürich gewählte System ermöglicht trotzdem, falls notwendig, später einen weiteren Ausbau und den Übergang auf U-Bahn-Betrieb.

● Die Finanzlage der Stadt Zürich ist heute so gut wie noch nie! 1961 konnten sämtliche außerordentlichen Bauten sofort hundertprozentig bezahlt werden. Darüber hinaus wurden die Schulden um 14,2 Millionen auf 53,4 Millionen Franken abgebaut. Das sind außergewöhnliche finanzielle Leistungen. Die Ausgangslage zur Inangriffnahme höchst dringlicher großzügiger, Luft ins Verkehrschaos bringender Verkehrsbauten ist denkbar günstig.



Die Stadt Zürich kann die Tiefbahnkosten gut «verdauen». Jede andere Verkehrssanierung würde mehr kosten als die einwandfrei projektierte Tiefbahn

ja

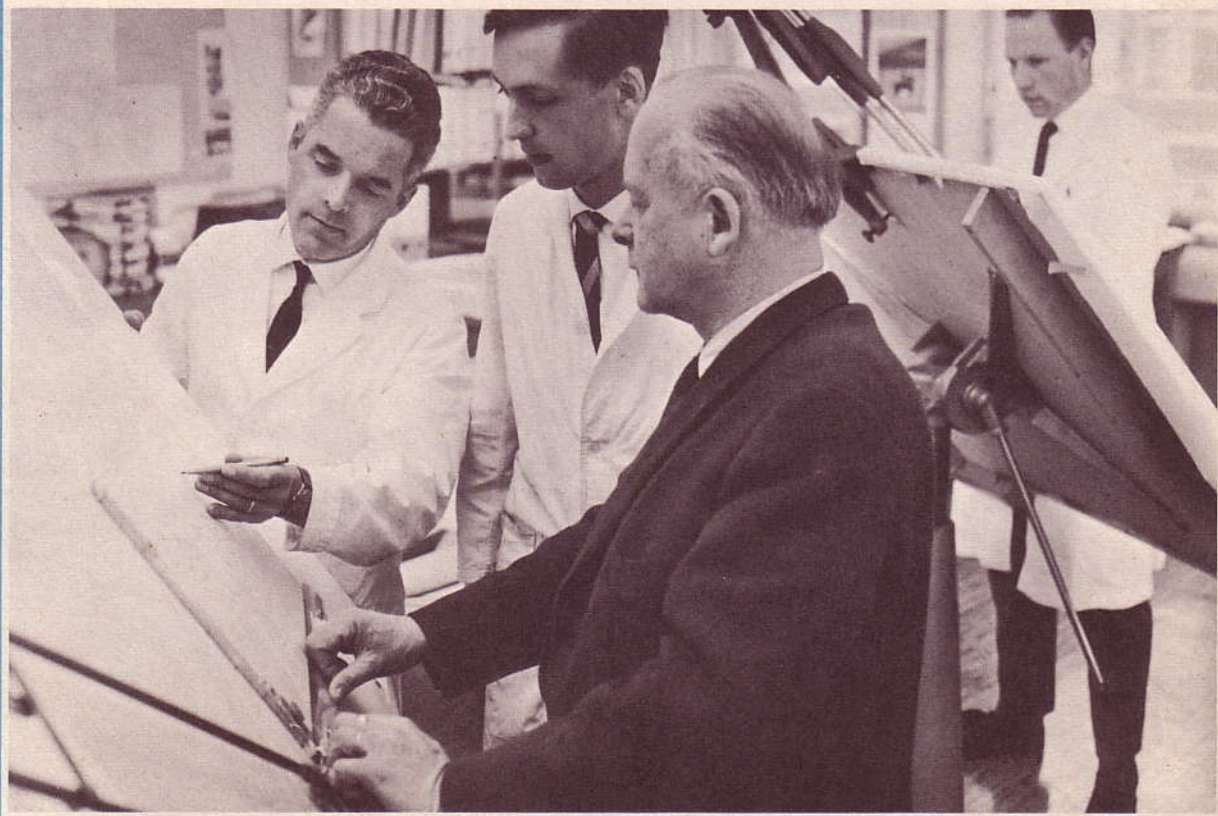
Motto: Viele Hunde sind des Hasen Tod

Tiefbahn

Sechs Jahre Planungsarbeit

Die Gegner einer Tiefbahn operieren mit demagogischen Schlagworten, falschen Zahlen und vielfach widerlegten Behauptungen. Diese Gegnerschaft ist kunterbunt zusammengewürfelt; es sind Autogegner, Tramgegner, sodann solche «Verkehrsfachleute», nach denen überhaupt nichts gebaut werden muß. Ferner gehören die-

jenigen angeblichen «Fachleute» dazu, denen die Vorlage zu weit, und jene, denen sie zu wenig weit geht und die eine für Zürich unrealistische U-Bahn – Kosten über eine Milliarde Franken –, phantasievolle SBB-Ringbahnen oder andere völlig in der Luft hängende «Pläne» propagieren! **Wenn man diesen «Verkehrsfachleuten» recht geben würde, bestünde die Gewähr, daß in den nächsten zehn Jahren überhaupt keine Verkehrssanierung zustande käme.**



Ausgewiesene Fachleute arbeiteten am Tiefbahnprojekt

Da kann die Antwort nicht schwer fallen: Das Ja zur Tiefbahn bedeutet das Ja zum sofortigen Beginn der Verkehrssanierung!

ja

Tiefbahn

Motto: Die Tiefbahn ist die U-Bahn für Zürich

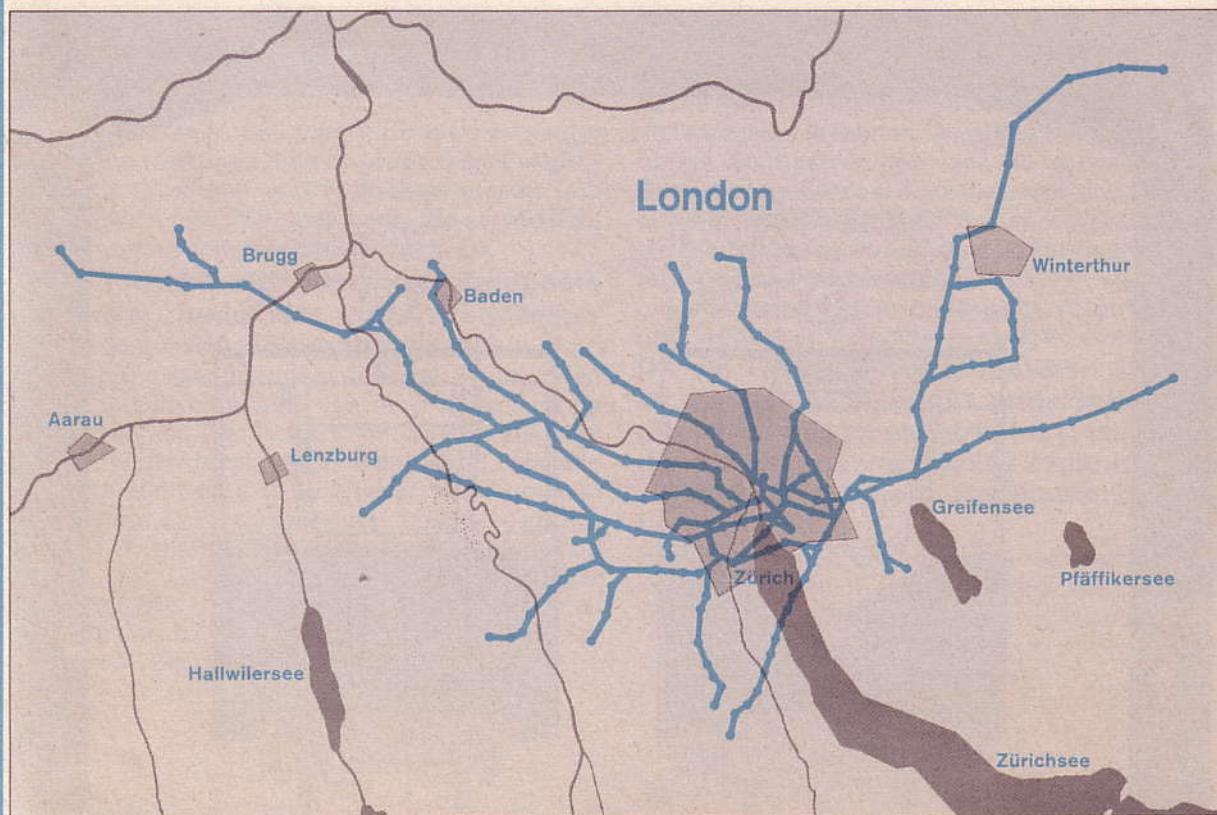
Warum Tiefbahn?

Die Tiefbahn-Befürworter sind keine grundsätzlichen Gegner einer U-Bahn. Was vorteilhaft ist für London, ist aber nicht unbedingt richtig für Zürich. Tiefbahn und U-Bahn wurden exakt studiert, seriös durchgerechnet und miteinander verglichen. Alle Fachleute kommen zu den gleichen, überzeugenden Schlußfolgerungen:

- Ein U-Bahn-Netz, das die Straßenbahn auch nur zur Hälfte ersetzt, kostet über eine Milliarde Franken.
- Eine U-Bahn braucht vollständig neues Rollmaterial für rund 160 Millionen Franken. Einrichtungen der Straßenbahn im Werte von etwa 51 Millionen Franken wären verloren.
- Die Reisezeiten sind bei der U-Bahn im gesam-

ten kaum kürzer als bei der Tiefbahn. Das allzu häufige Umsteigen bei der U-Bahn brächte große Zeitverluste und damit längere Reisezeiten.

- Die U-Bahn könnte nur wenige Strecken umfassen und würde daher – im Gegensatz zur Tiefbahn – sogar in der Innenstadt für die Feinverteilung ein umfangreiches Bus-Ergänzungsnetz benötigen.
- Die Tiefbahn bringt eine wesentlich stärkere Entlastung der Straßenoberfläche als die U-Bahn.
- Die Tiefbahn verspricht eine rasche durchgreifende Verkehrssanierung. Der Bahnhofplatz ist in kürzester Zeit tramfrei. Eine U-Bahn könnte als Netz erst nach jahrelanger Bauzeit funktionieren, erst wenn größere Strecken fertig gebaut wären.
- Die Tiefbahn kann später – wenn nötig – erweitert und ohne weiteres auf U-Bahn-Betrieb umgestellt werden. Das Tunnelprofil läßt alsdann den Einsatz breiterer Wagen zu.



Größenvergleich zwischen dem Londoner U-Bahnnetz (blaue Linien) und der Stadt Zürich

Die Tiefbahn verdient eindeutig den Vorzug. In späteren Jahren kann sie zur U-Bahn der Stadt Zürich ausgebaut werden!

ja

Tiefbahn

Was sagen die wirklichen Fachleute zur Tiefbahn?

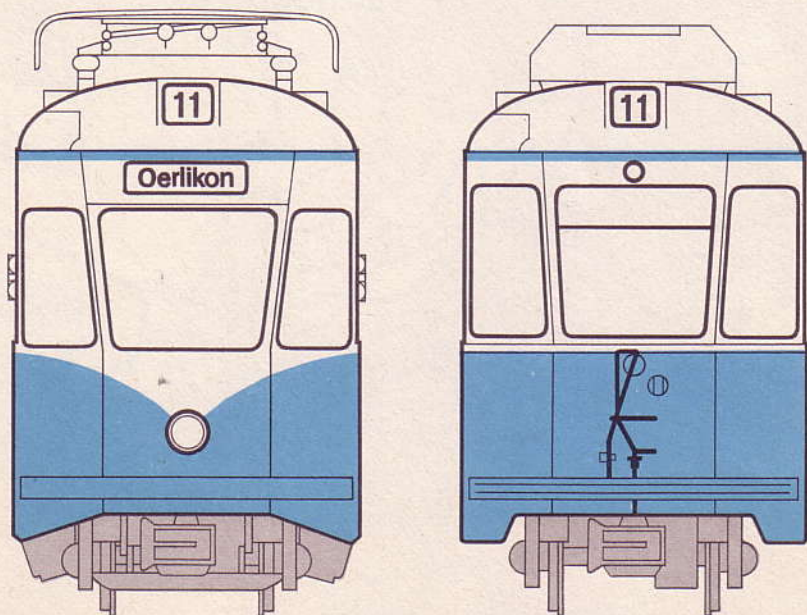
Die Technische Kommission für den Generalverkehrsplan, die aus anerkannten Ingenieuren und Architekten zusammengesetzt ist und als beratendes Organ bei der Zürcher Verkehrsplanung mitwirkt, schrieb über die Tiefbahn an den Stadtrat:

«Die Tiefbahn ist die erste und auf lange Sicht gesehen eine der wichtigsten Maßnahmen zur Sanierung des innerstädtischen Verkehrs.»

Professor Lambert, Stuttgart, einst selber ein Freund der U-Bahn, hat heute eine andere Meinung. Selbst für Stuttgart, das 50 Prozent mehr

Einwohner hat als Zürich, schlägt er heute eine Tiefbahn vor und lehnt eine U-Bahn, die nur wenige Strecken umfassen könnte, ab. Dr. ing. Raffaello Maestrelli, Azienda Municipale, Mailand, schreibt, daß die Untergrundbahn eine Stadt in bevorzugte und benachteiligte Zonen einteilt und wegen ihrer Beschränkung auf wenige Linien keine wirksame Entlastung der Straßenoberfläche bringt. «Es ist daher für alle großen und mittleren Städte unerlässlich, die Tiefbahn zu befürworten, und zwar für alle Linien, deren Belastung 35000 Personen pro Stunde und Richtung nicht erreicht.»

Am Projekt der Tiefbahn für die Stadt Zürich haben mitgewirkt: Arbeitsgemeinschaft Tiefbahn (C. Zschokke AG, Zürich, Locher & Cie. AG, Zürich, H. Hatt-Haller AG, Zürich), Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich, Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen der ETH, Zürich, Architekturbüro Dr. Steiger und weitere Spezialfirmen.



Das Tunnelprofil der Zürcher Tiefbahn

Der Zürcher Stimmbürger kann diesen Fachleuten vertrauen
Ihre anerkannten Fähigkeiten bürgen für ein gutes Tiefbahnprojekt

ja

Tiefbahn

Ein ernster Appell an die Stimmberechtigten

Die Tiefbahn bringt die erste und auf lange Sicht gesehene wirksamste Verkehrssanierung. Sie befreit die Innenstadt, die Hauptstraßen nach dem Kreis 11 und das Zentrum von Oerlikon vom Schienenverkehr. Sie schafft für die Fußgänger unter den wichtigen Plätzen großzügige Fußgängerunterführungen und Fußgängerebenen (mit Rolltreppen und Rollteppichen). Sie verwirklicht einen umfassenden Fußgängerschutz.

Die Tiefbahn befördert die Fahrgäste schneller, bequemer und zuverlässiger als jedes andere Verkehrsmittel.

Sie bringt gegenüber dem heutigen Trambetrieb eine Fahrzeitverkürzung von rund 40 Prozent im Durchschnitt. Die Tiefbahn hat den Vorteil, daß sie in Etappen gebaut werden kann, von denen jede für sich allein eine sofortige Verkehrsverbesserung bringt. Die erste Baustufe sichert eine gründliche Verkehrssanierung am Bahnhofplatz und macht das Gebiet um den Hauptbahnhof, die Löwenstraße, die Sihlporte, die Sihlbrücke, den Stauffacher und weitere Engpässe im Sihlraum und im Außersihl tramfrei.

Eine U-Bahn wäre für Zürich eine zu teure und unrealistische Lösung. Ein merkbarer Nutzen würde erst nach jahrzehntelanger Bauzeit und nur für die wenigen direkt an die vereinzelt U-Bahn-Äste angeschlossenen Quartiere eintreten. Das übrige Stadtgebiet wäre auf ein ausgedehntes Busnetz angewiesen, das einerseits die Straßenoberfläche weiter belasten und andererseits wegen der Verflechtungen mit dem Autoverkehr nicht reibungslos funktionieren könnte. Für weite Gebiete der Stadt würden daher keine Verbesserungen, wohl aber Verschlechterungen eintreten.

Da die Tiefbahn einen späteren Ausbau zu einer U-Bahn zuläßt, andererseits aber gestattet, das neue Verkehrssystem aus dem Vorhandenen heraus organisch zu entwickeln, verdient sie eindeutig den Vorzug.

Sie ist für Zürich die beste, am raschesten zum Erfolg führende und doch weitsichtigste Verkehrssanierung.

Aktionskomitee Pro Tiefbahn

der Präsident: Dr. Emil Klöti, alt Stadtpräsident

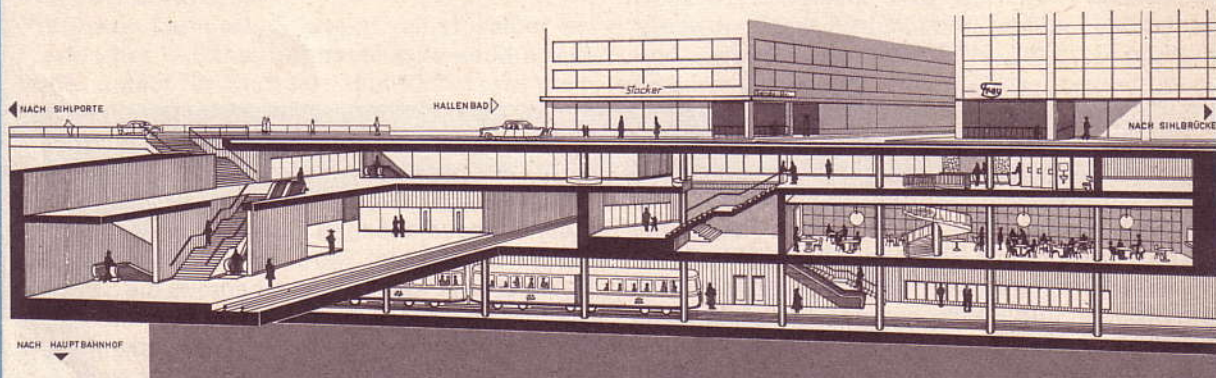
Die Tiefbahn ist die U-Bahn für Zürich

ja

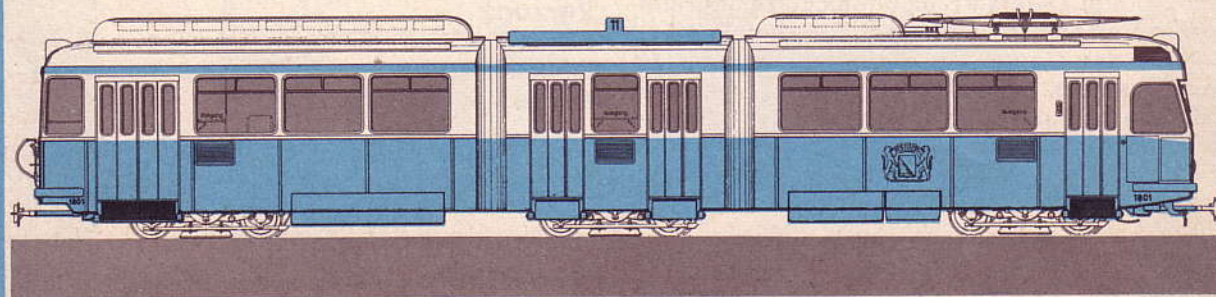
Tiefbahn



Blick in die Fußgängerebene der Tiefbahnstation Sihlporte



Schnitt durch die Tiefbahnstation Sihlporte mit Fußgängergeschoß



Modernes Rollmaterial für die Tiefbahn