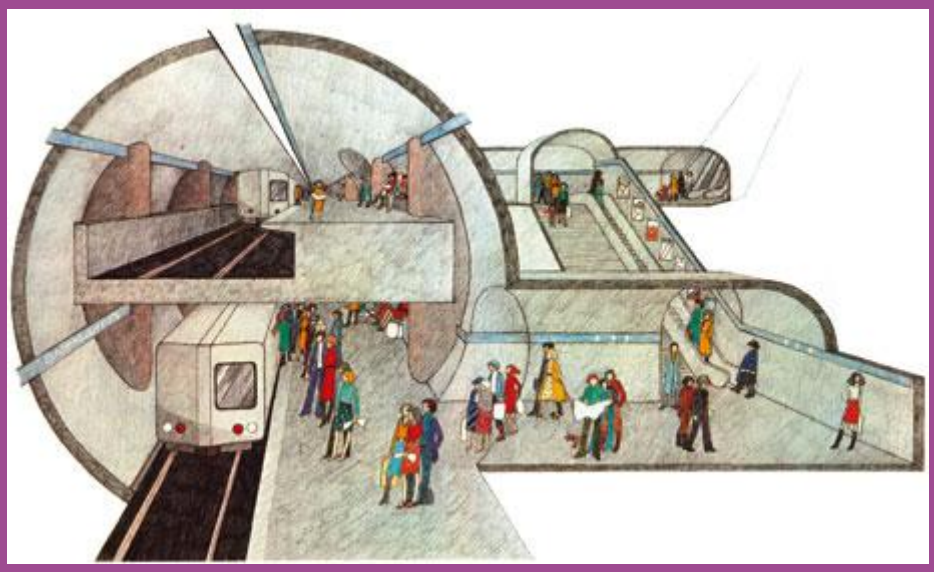
Die Endstation für Zürichs U-Bahn



So stellten sich die Planer Zürichs Unterwelt vor (Planungsunterlage, die im Abstimmungskampf 1973 verwendet wurde)

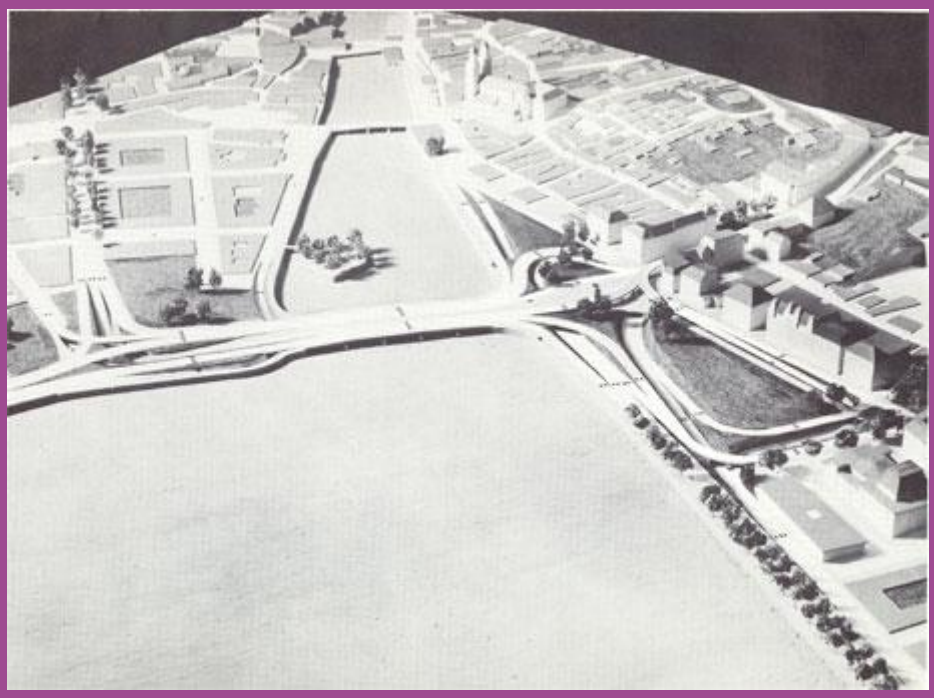
Zürcherinnen und Zürcher entwerfen gerne grossartige Pläne; sie sind aber auch Realisten. Deshalb enden viele ihrer Ideen im Papierkorb oder auf einer Mulde. Die Zürcher U-Bahn schaffte es immerhin bis ins Stadtarchiv.

Natürlich war die Zürcher U-Bahn war nicht das erste – und sicher auch nicht das letzte – Grossprojekt, das nie verwirklicht wurde:

Von 1915 – 1918 führte die Stadt Zürich einen internationalen Bebauungs-Planwettbewerb durch. Zürich sollte einen eigenen Hafen und einen Verbindung zum Rhein erhalten. Die Wettbewerbsbestimmungen schrieben vor, dass von einer Schiffbarmachung von Limmat und Glatt auszugehen sei. Es hiess: „Für die Anlage von Häfen mit Umschlagplätzen und Verbindungen zu Güterbahnhöfen sind Vorschläge zu machen.“ Eines der eingereichten Projekte wollte die Sihl durch das Sihlfeld verlegen und erst in Altstetten in die Limmat einmünden lassen. Im dadurch trockengelegten Sihlbett war ein Durchgangsbahnhof vorgesehen. Die Allmend Brunau wäre nach diesem Plan zum Hafen geworden, der durch einen unterirdischen Kanal mit dem Hafen Wollishofen verbunden worden wäre. Es sollte nicht dazu kommen.

Um 1930 ist an eine Verlängerung der Seilbahn Rigiviertel an die Stampfenbachstrasse oder an den Bahnhof gedacht worden. Wird vielleicht einmal etwas aus dieser Idee?

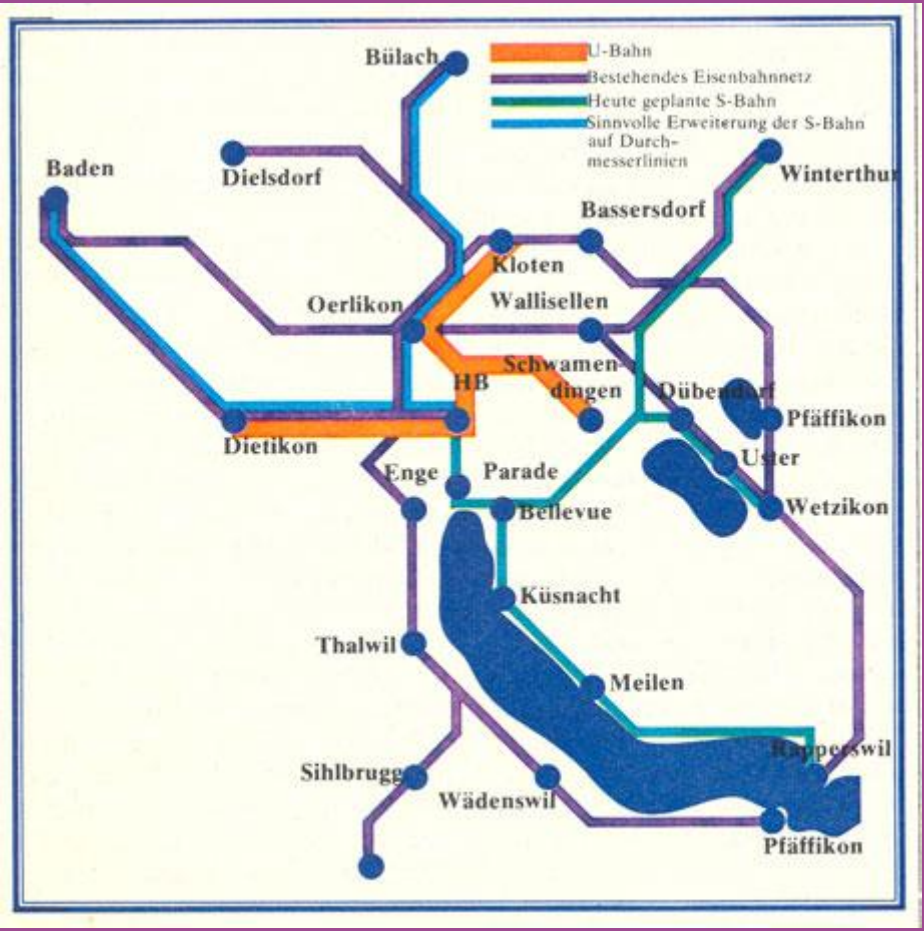
In den 1950er Jahren wollten die Zürcher ihre Probleme mit dem Verkehr ein für alle Male und ganz generell lösen. Der 1953 der Öffentlichkeit präsentierte Generalverkehrsplan sah einen ganzen Strauss von Massnahmen vor. Etwa einen Autoring um die Altstadt mit sechsspuriger Quaibrücke – und einem Hardbrücke-Feeling in der ganzen Stadt. Auch propagierte der Plan das Projekt einer U-Bahn Zürich, einer S-Bahn sowie die streckenweise Verlegung des Trams in Tunnels. Dieses Tiefbahn-Projekt sollte der erste Schritt zum Ausbau von Zürich zur Auto-Stadt werden. Es wurde am 1. April 1962 einer städtischen Volkabstimmung unterbreitet – und mit 61,1 % der Stimmen abgelehnt.



Vergleich zwischen der Planung von 1953 (mit zweistöckiger Strassenführung)...

...und dem Zustand von heute (Stadtmodell im Amthsaus 4)

Daraufhin wurde eine neue Vorlage vorbereitet, die eine Kombination von U-Bahn und S-Bahn vorschlug. Nach deutlichen Zustimmungen im Kantonsrat (120:5) und im Gemeinderat (84:7) schien das Ergebnis der Volksbefragung vom 30. Mai 1973 klar. Aber auch hier täuschten sich die Behörden ganz gewaltig. Mit einer Ablehnung von 71,1 % wurde die Volksabstimmung für die Behörden zu einem veritablen Debakel.



Die U-Bahn von (Gross?-)Zürich mit den Endhaltestellen Dietikon, Kloten und Schwamendingen (Tages Anzeiger Magazin, 31. März 1973)

In den Akten des Stadtarchivs ist die ganze Planungsgeschichte der U-Bahn gut dokumentiert. Es gibt einen speziellen Bestand: VBZ „U-Bahn-Projekt“, V.G. c.205., dessen Verzeichnis sich auf über 21 Seiten mit allen Details befasst und auf 82 Schachteln Archivmaterial verweist.

Hinzu kommen einige weitere Bestände, die über die Geschichte der nie gebauten U-Bahn Auskunft geben, unter anderen:

- Protokolle diverser Kommissionen des Gemeinderates 1946 – 1973 (V.A. a.80.)
- Präsidialabteilung (bis 1995), 5. Wirtschaft, Verkehr, Kommunikation, Planungsfragen (V.B. c.64.) sowie 9. Bauamt I (Tiefbauamt) (V.B. c.64.) und 11. Industrielle Betriebe (V.B. c.64.)
- Vorstand und Verwaltung der Industriellen Betriebe (V.G. c.39.a.)
- Archiv der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (V.G. c. 202.)

Ebenso liegen Zeitungsausschnitte von „Stadtverwaltung. Departement der Industriellen Betriebe. Verkehrsbetriebe VBZ“ zu U-Bahn / S-Bahnabstimmung 1973, U-Bahnprojekt und Tiefbahnabstimmung 1962 vor.

Weitere Einzelprojekte

Neben diesen Verkehrsprojekten der Behörden gibt es eine schier endlose Zahl von Grossprojekten Privater. Sie betreffen einzelne Gebäude, Überbauungen oder Platzgestaltungen – und wurden ebenfalls nie verwirklicht. Auch dazu liegen recht viele Unterlagen im Archiv vor. Besonders reichhaltig sind dabei etwa die Bestände des Architekten Werner Müller, „Seeparkmüller“, VII. 231. oder des Architekten und Stadtbaumeisters Friedrich Fissler, VII. 141.

An Literatur in dieser Richtung sind zu erwähnen „Imaginäres Zürich“ von Martin Fröhlich und Martin Steinmann oder „Ideen für Zürich“ von Rudolf Schilling. Zum imaginären Zürich ist eine Fortsetzung in Vorbereitung.

Stadt Zürich
Stadtarchiv