Gedanken zum Nationalstrassennetz im Raume Zürich

Autor(en): **Meyer-von Gonzenbach, Rolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **100 (1982)**

Heft 37

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74859

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Gedanken zum Nationalstrassennetz im Raume Zürich

Von Rolf Meyer-von Gonzenbach, Zürich

Das Eidg. Departement des Innern führt zurzeit bei Behörden und Verbänden eine grossangelegte Vernehmlassung durch, mit der es die Empfehlung der Kommission zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken (Kommission Biel) zur Diskussion stellt. Für Zürich stehen damit die Fragen des Expressstrassen-Ypsilons und der Knonaueramt-Autobahn wieder offen.

Übereilte Planung

Nach dem Weltkrieg erscholl in unserem Lande immer lauter der Ruf nach besseren, ja nach neuen, modernen Strassen. Im November 1954 setzte das Departement des Innern die «Kommission zur Planung des Hauptstrassennetzes» ein. Im Sommer 1957 schloss diese Kommission ihre Arbeiten zur Hauptsache ab. Zweieinhalb Jahre mussten genügen, um das Nationalstrassennetz des ganzen Landes in seinen Grundzügen festzulegen. Für die Planung der städtischen Expressstrassen durch örtlich eingesetzte Arbeitsgruppen stand sogar nur ein Jahr zur Verfügung.

«Als wir die Finanzkommission bestellten, glaubten wir, dass die Kommission in der Lage sein könnte, ihre Arbeiten im Verlaufe eines oder zweier Jahre zum Abschluss zu bringen. Die Grösse und Tragweite der Aufgabe offenbarte sich aber erst so recht während des fortschreitenden Ganges der Arbeiten.» Mit diesen Worten entschuldigte sich Bundesrat Etter im Vorwort zum Schlussbericht der Planungskommission vom April 1958 für die unerwartete «lange» Dauer der Planung.

Städtebauliche, landschaftsschützerische, ökologische, ja auch verkehrsfunktionale Bedenken waren kurzerhand übergangen worden, um den Zeitplan einigermassen einhalten zu können.

Verdauungsbeschwerden

Zweieinhalb Jahre hatte man also gebraucht, um die Suppe zu kochen.

25 Jahre lang ist man im Raume Zürich nun daran, sie auszulöffeln. Schon bald tauchten Bedenken auf, ob sie überhaupt von unserer Stadt verdaut werden könne. Zwar baute man nach dem gültigen Konzept etappenweise immer weiter (Sihlhochstrasse, Nordast bis Milchbuck, erste Röhre Milchbucktunnel), doch erkannte man zum Glück immer deutlicher die Notwendigkeit, die Innenstadt von der zu erwartenden Verkehrsflut abzuschirmen. So wurde die Umfahrungsautobahn N20 geboren und ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Vom Wallisellerkreuz bis Urdorf ist sie zurzeit im Bau und bis zum Weiningerkreuz bald betriebsbereit.
Zwei grosse, schwere «Brocken» der Autobahnplanung im Raume Zürich sind jedoch «im Halse steckengeblieben»:

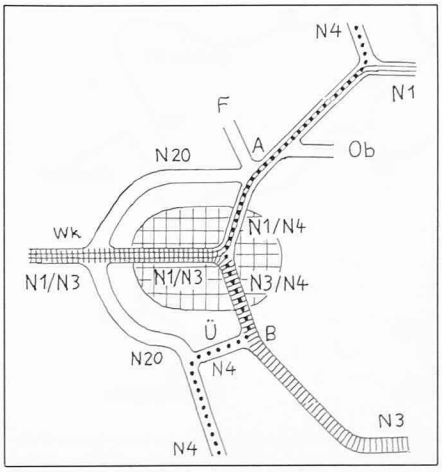


Bild 1. Schema des Expressstrassen-Y mit Umfahrungsautobahn (bisheriges Konzept)
A Aubrugg, B Brunau, F Flughafen, Ob Oberland-Autobahn, Ü Üetlibergtunnel, Wk Weiningerkreuz

- das Expressstrassen-Ypsilon zwischen Hardturm, Milchbucktunnelausgang Süd und Sihlhölzli sowie
- die Autobahn N4 durchs Knonaueramt samt Üetlibergtunnel ab Brunau.

Man hat diese Brocken gekehrt und gewendet, man hat mit vielerlei Mitteln versucht, sie schmackhaft zu machen; kleiner geworden sind sie nicht.

Die Empfehlungen der Kommission Biel

Die Kommission zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken, die sogenannte Kommission Biel, hatte nun die Aufgabe, gewissermassen den «Nährwert» und die «Verdaubarkeit» der beiden Brocken abzuklären. Das *Expressstrassen-Y* (Bild 1) hat sie zuerst selber noch einmal schmackhafter gemacht durch Verzicht auf einen vollausgebauten Westast. Diese mit Expressstrassen-I bezeichnete Variante hat sie sodann mit der sogenannten Nullvariante verglichen und empfiehlt am Schluss, im Sinne dieser letzteren die noch nicht gebauten Strecken aus dem Nationalstrassennetz zu streichen.

Die *Knonaueramt-Autobahn* hat sie ebenfalls zuerst etwas schmackhafter gemacht, vor allem durch Vorschläge für die Untertunnelung heikler Streckenabschnitte. Nach Ablehnung einer Nullvariante hat sie diese neue Variante «Knonaueramt« der Variante «Zimmerbergtunnel» gegenübergestellt, welche die von Flüelen her kommende N4 mittels der bestehenden N4a Cham–Sihlbrugg und eines neuen Zimmerbergtunnels bei Horgen mit der N3 verknüpft. Obwohl diese Variante im Gutachten der neutralen Berater der Kommission keineswegs schlecht abschneidet und sogar gewichtige Vorteile für

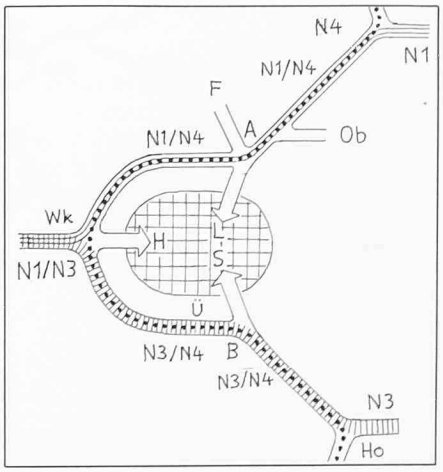


Bild 2. Schema der durchgehenden, an der Stadt Zürich vorbeiführenden Nationalstrassen
A Aubrugg, B Brunau, F Flughafen, H Hardturm, Ho Horgen, L Letten (Milchbucktunnel Süd), Ob Oberland-Autobahn, S Sihlhölzli, Ü Üetlibergtunnel (gestreckt), Wk Weiningerkreuz

sich buchen kann, empfiehlt die Kommission, an der Linienführung durchs Knonaueramt festzuhalten.

Sind diese Empfehlungen sinnvoll?

Man kann sich fragen:

- Ist es sinnvoll, auf den Zusammenschluss der Expressstrassen zu verzichten, nachdem man diese mit Ausnahme einer 2,5 km langen Strecke (Milchbucktunnelausgang Süd bis Sihlhölzli) schon erstellt hat?
- Ist es sinnvoll, an der Linienführung durchs Knonaueramt festzuhalten,

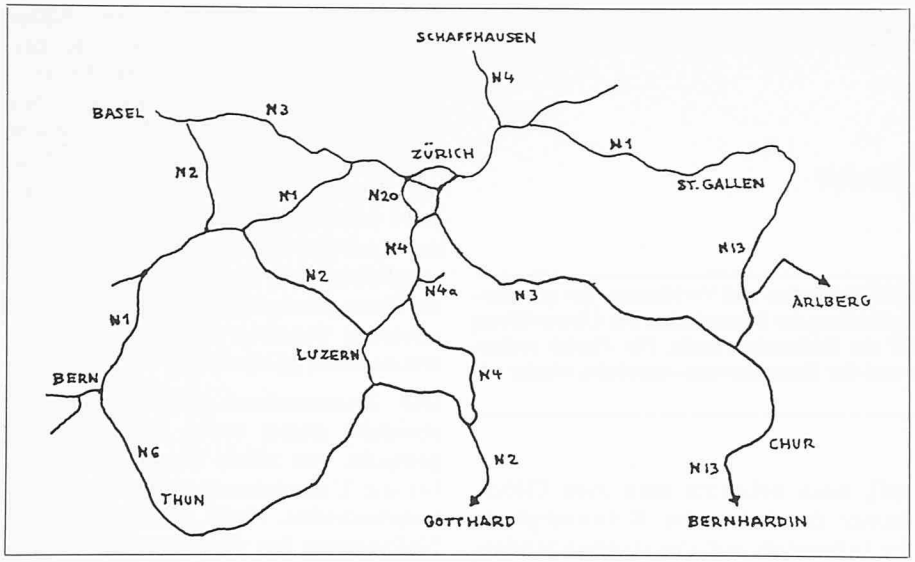


Bild 3. Ausschnitt aus dem Nationalstrassennetz mit N4 gemäss Variante Knonaueramt und Expressstrassen-Y (bisheriges Konzept). Bei dieser Lösung ist das Nationalstrassennetz eigentlich in zwei Netze getrennt – ein Netz West und ein Netz Ost –, die nur über die stark belasteten Zürcher Expressstrassen und den Umfahrungs-Halbring miteinander verbunden sind. (Der ehemalige Stadtingenieur Steiner nannte daher das damals geplante Y-Karussell über der Limmat ganz zu Recht «die Drehscheibe der Schweiz»!)

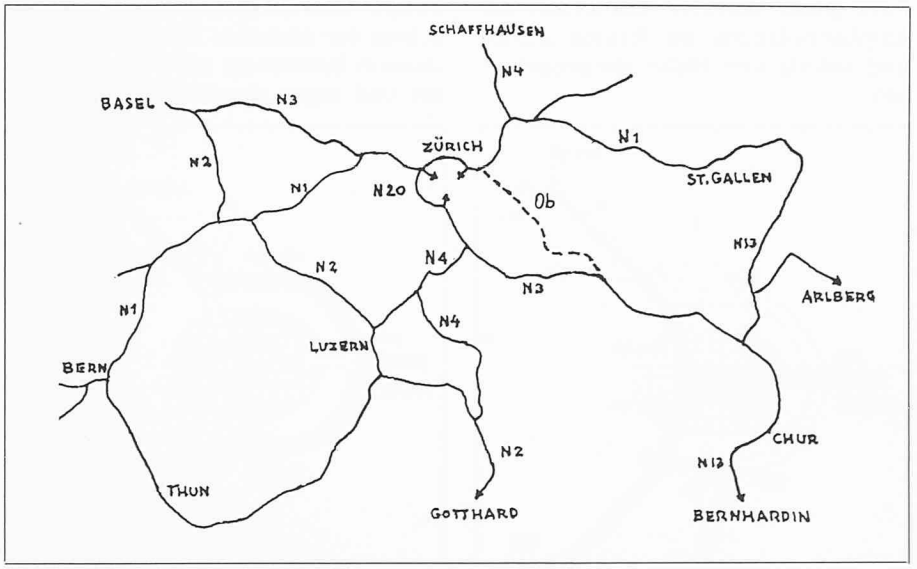


Bild 4. Ausschnitt aus dem Nationalstrassennetz mit N4 gemäss Variante Zimmerberg und Verzicht auf das Expressstrassen-Y. Durch den Bau des kurzen Zwischenstückes Sihlbrugg-Horgen (Zimmerbergtunnel) lässt sich das Nationalstrassennetz in idealer Weise so vermaschen, dass eine zweite Haupttransversale West–Ost entsteht. Die Oberland-Autobahn hilft, die N3 zu entlasten und stellt die kürzeste Verbindung von Schaffhausen Richtung Graubünden her. (Um den Vergleich «mit» und «ohne» Oberlandautobahn augenfällig zu machen, wurde sie in Bild 3 weggelassen)

anstatt in erster Priorität einmal die kurze Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Sihlbrugg und Horgen zu schliessen?

Da diese Fragen gerade jetzt im Zeitpunkt der eidg. Vernehmlassung besonders aktuell sind, sei es gestattet, sich hiezu einige Gedanken zu machen.

Zürich ohne Ypsilon

Durch den Bau der Nord- und West-Umfahrungsautobahn N20 ist eine grundsätzlich neue Lage entstanden. Zwar fehlt noch die definitive Festlegung des Schlussstücks zwischen Brunau und Urdorf. Bereits hat aber der Kanton vor wenigen Wochen für diesen Abschnitt eine neue Variante mit ziemlich gestrecktem Üetlibergtunnel (N4) und unterirdischer Führung auch im Raum Birmensdorf (N20) vorgestellt, die rasch realisierbar erscheint, da sie mit allgemeiner Zustimmung der betroffenen Gemeinden rechnen kann.

Ihr Hauptvorteil ist jedoch, dass sie die Umfahrung zwischen Weiningerkreuz und Brunau ganz wesentlich verkürzt, ohne den allfälligen späteren Anschluss der N4 zu präjudizieren. Damit erhält der Halbring um Zürich endlich eine für die Umfahrungsbeziehungen geeignete Form. Zu bemerken bleibt höchstens, dass eine völlig gestreckte Linienführung zwischen Brunau und Urdorf noch kürzer und aus Gründen des Landschaftsschutzes auch besser wäre. Sie käme aber nur in Frage, wenn für die N4 die Zimmerbergvariante gewählt wird.

Auch die Kommission Biel hat diesem Umfahrungs-Halbring eminente Bedeutung beigemessen. Die starke Kommissionsminderheit knüpfte nämlich an ihre Zustimmung zum Expressstrassen-Y (in verbesserter Form) die *Bedingung, dass zuerst die Erfahrungen über die Auswirkungen der vollständigen Umfahrung (samt Üetlibergtunnel) abzuwarten sind, bevor mit dem Bau der noch fehlenden Abschnitte des Y begonnen werden darf.* Wird diese Bedingung ernst genommen und (mindestens) vorläufig auf die Vollendung des Y verzichtet, so verlagert sich der ursprünglich als grosses «Karussell» über der Limmat beim Platzspitz vorgesehene Schnittpunkt des Y nach Weiningen, wo dieses Karussell ja tatsächlich schon im Bau ist. Der Durchgangsverkehr der N1 wird vom Weiningerkreuz bis Aubrugg den Nordring, derjenige der N3 vom Weiningerkreuz bis Brunau den Südring benützen.

Aus *gesamtschweizerischer Sicht* wird es daher nachgerade dringlich, die Nationalstrassen N1 und N3 als durchgehende, an Zürich vorbeiführende Verkehrsbänder aufzufassen und dementsprechend auch durchgehend als N1 bzw. N3 zu planen und zu bezeichnen (Bild 2). Die bestehenden Stichstrecken Weiningerkreuz–Hardturm, Aubrugg–Letten und Brunau–Sihlhölzli erhalten den Charakter von Stadtzufahrten, wie man sie auch in andern Städten kennt.

Es bleibt nur noch die Frage der N4.

Zimmerbergvariante der N4

Aus dem Gutachten der neutralen Berater der Kommission Biel geht hervor, dass die Zimmerberg-Variante eine der Knonaueramt-Variante ebenbürtige Lösung darstellt. Dies nicht nur wegen der Schonung des landschaftlich und landwirtschaftlich wertvollen Knonaueramtes, das ja nach kantonaler Siedlungskonzeption nicht zu einem Vorortsgebiet der Stadt Zürich entwickelt werden soll, sondern auch aus verkehrstechnischen Gründen. Über kurz oder lang wird ohnehin ein Zimmerbergtunnel erstellt werden müssen, weil die Bergstrecke Sihlbrugg–Hirzel–Horgen/Wädenswil dem starken Verkehr zwischen Zentralschweiz und Ostschweiz nicht mehr gewachsen ist und mitten durch ein bevorzugtes Erholungsgebiet führt. Die Kommission Biel

hat sich trotzdem für die Knonaueramt-Variante entschieden, nicht nur, weil sie billiger ist, sondern auch aus zwei weiteren Gründen:

- Sie weist für die Knonaueramt-Variante einen grösseren Nutzen nach, u.a. weil sie den durch die Autobahn induzierten (siedlungspolitisch unerwünschten) Pendler-Mehrverkehr als «Befriedigung von Verkehrsbedürfnissen» positiv in Rechnung gestellt hat.
- Sie ist der Meinung, ein Ausbau der N3 auf drei Spuren pro Richtung lasse sich bei der Variante Zimmerberg langfristig nicht vermeiden. Hat sie nicht daran gedacht, dass bis dann die kantonale Oberland-Autobahn samt der sanktgallischen Fortsetzung als leistungsfähige Verbindung zwischen Basel/Schaffhausen/Zürich-Nord und -Ost einerseits und Glarus/Chur-Bernhardin/Arlberg andererseits zur Verfügung stehen dürfte?

Betrachtet man das Problem jedoch im *gesamtschweizerischen Überblick*, so gewinnt die Zimmerberg-Variante enorm an Bedeutung: Sie vermascht das Nationalstrassennetz in idealer Weise so, dass eine zweite, den stark belasteten Raum Zürich meidende West-Ost-Transversale entsteht (Bilder 2 und 3). Von Bern her ist die Autobahnstrecke über Oftringen - Emmen - Cham - Sihlbrugg - Horgen nämlich nur 5 bis 6 km länger als über das Weiningerkreuz und den Zürcher Südring! Und für die Zentralschweiz bringt die Zimmerberg-Variante endlich eine Autobahnverbindung in den Raum Toggenburg/Glarus/Chur und Richtung Arlberg. Nicht umsonst hatte die eidg. Planungskommission diese Variante schon in den 50er Jahren ernsthaft in Erwägung gezogen.

Argumente gegen das Expressstrassen-Ypsilon bzw. -I

Unverhältnismässig grosses Opfer zugunsten des Autoverkehrs

Gefährdung des Erfolges der beschlossenen S-Bahn

Unerwünschte Durchfahrung des Stadtzentrums durch Transitverkehr, für welchen die Umfahrungsautobahn N20 gebaut wird

Behinderte Verkehrsabwicklung infolge Überlagerung verschiedener Verkehrsarten (Durchgangs-, Ziel-/Quell-, Binnenverkehr)

Beeinträchtigung der Umgebung von Direktanschlüssen ans städtische Strassennetz (Sihlhölzli usw.) durch konzentrierten Mehrverkehr

Unzweckmässige Konzentration von 4000 Parkplätzen in einem einzigen Parkhaus Kaserne (Parkhäuser Sihlquai und Sihlhölzli angeblich nicht mehr aktuell)

Fragliche Verkehrssicherheit wegen unterirdischer Einmündungen (z.B. beim Parkhaus Kaserne)

Schwerwiegende städtebauliche Eingriffe: 4-6spurige Rampe und Anschlussbauwerk beim Sihlhölzli, mehrere Abluftkamine, Gefährdung mehrerer hundert Bäume am Sihlquai und im Sihlraum (beim I weniger als beim vollausgebauten Y)

Gefährdung des Grundwasserstromes (Wasserversorgung!) durch Zubetonierung der als Hauptinfiltrationsfläche dienenden Sihl-Flusssohle

Energieabhängigkeit des Tunnelbetriebes (Lüftung, Beleuchtung)

Jahrzehntelange Immissionen und andere Beeinträchtigungen durch die Baustelle (Bauverkehr, Baulärm, Umleitungen usw.)

Unvorhersehbarkeit von Mehrkosten, die beim grössten Bauvorhaben aller Zeiten auf Stadtgebiet unvermeidbar sein werden (Furkaloch!)

Argumente gegen die Nationalstrasse N4 im Knonaueramt

Zerschneidung einer ganzen, heute noch verhältnismässig intakten Region

Provozierung einer auf die Stadt Zürich ausgerichteten Besiedlung mit Pendlern (via Üetlibergtunnel) und damit Verlust an Eigenständigkeit des Knonaueramtes

Einseitige Förderung des autogebundenen Pendlerverkehrs, für den die Stadt Zürich heute schon zuwenig Parkierungsflächen anbieten kann

Zerstörung von Landschaftsschutzgebieten und von landschaftsprägenden Elementen, wie Moränen, Drumlins, Weihern

Verlust von 120 ha meist bestem bis gutem Landwirtschaftsland (= 500 t Brot oder 1 500 000 l Milch jährlich; entspr. der Ernährungsbasis für 5000-6000 Menschen)

Beeinträchtigung der Landschaft als Erholungsraum für die Bevölkerung des Knonaueramtes und der ganzen Region Zürich

Verlust an Wohnqualität durch Lärmimmissionen insbesondere in den für das Wohnen bevorzugten Hanglagen

Bessere Ersatzlösung möglich in Form des Zimmerbergtunnels zwischen N4a und N3 (Sihlbrugg-Horgen) mit viel geringerem Landschaftseingriff (Landbedarf 20 ha) und wirkungsvollerer Entlastung des Sihltals, gleichzeitig aber auch als leistungsfähige Verbindung zwischen Zentral- und Ostschweiz anstelle der schwierigen Bergstrecke über die Hirzeler Höhe.

Zitat aus dem Gutachten NUP Nr. 29 zuhanden der Kommission Biel, Schlussbericht Hauptstudie S. 33:

«Aufgrund der errechneten Verkehrsbelastungen kann festgestellt werden, dass beide Varianten - die N4 durchs Amt und die Zimmerbergvariante - die Forderung nach Übernahme des Nord-Süd-Verkehrs der Achse Zürich-Gotthard erfüllen. Sowohl mit der N4 als auch mit der Route N3-Zimmerberg-N4a kann die Verkehrsbelastung der ohne die Autobahn kritischen Strassen im Knonaueramt und im Sihltal auf ein tolerierbares Niveau gesenkt werden.»

Schluss mit einer ketzerischen Frage

Die vorstehenden Ausführungen bringen zum Ausdruck, dass es vielleicht besser wäre, Lösungen zu wählen, die es uns ersparen, die beiden schwerverdaulichen Brocken der Zürcher Nationalstrassenplanung (vgl. Kasten) zu schlucken - wenn nicht für immer, so doch wenigstens, bis wir erkennen müssen, dass es nicht anders geht.

Eine ketzerische Frage zum Schluss:

Wäre es nicht gerechtfertigt, dass der Bund die im Landesinteresse bedeutungsvolle Oberlandautobahn samt sanktgallischer Fortsetzung ins Nationalstrassennetz aufnähme, um so eher, falls er dazu käme, sich durch Streichung des Expressstrassen-Y von einer grossen Aufgabe zu entlasten?

Adresse des Verfassers: Prof. *Rolf Meyer-von Gonzenbach*, Raumplaner BSP, dipl. Arch. ETH/SIA, Loorenrain 5, 8025 Zürich.