Das Nationalstrassennetz in der Stadt Zürich

Autor(en): **Sidler, Gerhard B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

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

Heft 41

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74879

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

Projektorganisation

Oberaufsicht:
Bundesamt für Strassenbau

Bauherr:
Kanton Nidwalden

Oberbauleitung:
Kantonsingenieurbüro Nidwalden

N2/N8 Hergiswil

Projekte und örtliche Bauleitung:
CES AG für Bauplanung, Crottaz + Erni, Ingenieurbüro, Hergiswil

Elektroprojekt und Bauleitung:
Ingenieurbüro Sauber + Gisin, Zürich

Geologie:
Dr. T. R. Schneider, Uerikon

Vermessung:
Ingenieurbüro R. Kägi, Stans

Projekt Wasserversorgung:
Ingenieurbüro Maurer AG, Hergiswil

Unterwerk Hergiswil:
H. Reinhard, Stans (Architektur); Ammann AG, Stansstad (Bauingenieurarbeit)

Landschaftsgestaltung und Bepflanzung:
Atelier Stern und Partner, Landschaftsarchitekten, Zürich

N2 Steinschlaggalerien Lopper

Vorprojekt:
E. Stucki + H. Hofacker, Ingenieurbüro, Zürich

Projekt und örtliche Bauleitung:
R. Slongo, Ingenieurbüro, Stans

N2 Achereggtunnels (Erneuerungs- und Anpassungsarbeiten)

Baulicher Teil (Projekt und Bauleitung):
Suiselectra Ingenieurunternehmung AG, Basel

Elektrischer Teil (Projekt und Bauleitung):
Ingenieurbüro Sauber + Gisin, Zürich

Wasserversorgung (Projekt und Bauleitung):
Ingenieurbüro Maurer AG, Hergiswil

N2 Stansstad, Standspurausbau und Lärmschutz

Projekt:
CES AG für Bauplanung, Crottaz + Erni, Ingenieurbüro, Hergiswil

Örtliche Bauleitung:
Ammann AG, Ingenieurbüro, Stansstad

Fotonachweis:
A. Odermatt, Stans
E. Stampfli, Rain

Weitere Beiträge über die N2 in Nidwalden sind in Heft 9/82 der Zeitschrift «Strasse und Verkehr» erschienen.

Das Nationalstrassennetz in der Stadt Zürich

Von Gerhard B. Sidler, Zürich

Am 9. September haben wir «Gedanken zum Nationalstrassennetz im Raume Zürich» von Prof. Rolf Meyer-von Gonzenbach veröffentlicht. Der Artikel war im Verlauf der Vernehmlassungen entstanden, die das Eidg. Departement des Innern von den interessierten Fachgremien zum Bericht Biel über die «Überprüfung von Nationalstrassenstrecken» einholen liess. Eine Woche darauf erhielten wir eine umfangreiche Gegendarstellung zum kontroversen Artikel, drei Tage später die Nachricht vom Tode Rolf Meyers-von Gonzenbach.
Wir drucken hier die Gegendarstellung des Zürcher Stadtplaners ab, weil wir der Meinung sind, dass Bauvorhaben von der Tragweite der Nationalstrassenführung um und in Zürich einer Diskussion wert sind, obschon oder gerade deshalb, weil andernorts Stadtautobahnen schon längst mit grosser Skepsis begegnet wird, aber auch unbekümmert darum, ob nun diese «Differenzen die Planung belasten» (oder nicht). Betroffen machte uns die Todesnachricht. Prof. Meyer hatte alles in Bewegung gesetzt, um seinen Beitrag noch vor Redaktionsschluss abzuliefern – uns schien er aus dem vollen zu schöpfen. In einem Nachruf würdigt in diesem Heft Ueli Roth das Schaffen und Wirken R. Meyers. **Red.**

In dieser Zeitschrift (Heft 37: 767–769) vertritt *Rolf Meyer von Gonzenbach,* ehemaliger Kantonsplaner von Zürich, seine Ansicht zu den *Empfehlungen der Kommission Biel.* Sie *widerspricht* den von mir und andern Beratern der Stadt Zürich seit langem gemachten Empfehlungen. Diese Differenzen belasten die Planung im Raume Zürich, weshalb eine Gegendarstellung nötig ist.

Nach den Empfehlungen der Kommission Biel zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken soll in Zürich das seit Jahrzehnten geplante, unterirdische Teilstück im Sihlverlauf aus dem eidgenössischen Nationalstrassennetz gestrichen werden. Die betroffene Bevölkerung und die verantwortlichen Behörden können sich mit dieser Empfehlung nicht abfinden. Sie würde die Stadt auf lange Frist in einem Verkehrsnetz zurücklassen, das nie so vorgesehen war, aber schwierige Strassenverhältnisse zur Folge hätte mit irreversiblen Auswirkungen stadtstruktureller, wirtschaftlicher, sozialer und politischer Art.

Bericht der Regionalplanung

Die *Arbeit der Kommission Biel wird von der Stadt nicht unkritisch beurteilt.* Sie schliesst sich voll und ganz einem Bericht und der Stellungnahme der *Regionalplanung Zürich und Umgebung vom Juni 1982* an. Aus der Sicht der Stadt Zürich ist insbesondere nicht verständlich, warum die Verhältnisse von der Kommission zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken (NUP) nur ab dem Jahr 2000 beurteilt werden, während die Stadtzürcher Bevölkerung mit der heutigen Situation und eventuellen jahrzehntelangen Provisorien leben muss. Auch ein Hinauszögern des Entscheides, ob die Sihltiefstrasse gebaut wird, ist deshalb unakzeptabel. Wäre dem Auftrag die heutige reale Situation zugrunde gelegt worden, so wäre zweifellos keine Empfehlung im Sinne der Kommissionsminderheit zustande gekommen, die mit dem Entscheid über Bau oder Nichtbau der Sihltiefstrasse 15 Jahre zuwarten will.

Die Stadt hat, wie im RZU-Bericht erwähnt, *eigene* fachtechnische Erfahrung mit dem verwendeten Zahlenmodell für den Strassenverkehr. Die Vorbehalte gegen die zu weitgehende Abstützung der Entscheidung auf diese Unterlage sind angebracht. So wurden

die Auswirkungen auf das Lokalstrassennetz und damit Lärm, Luftverunreinigung usw. falsch eingeschätzt. Dass dem Modell keine Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren eingegeben wurden, führte offensichtlich zu den für Zürich sehr ungünstigen Resultaten. Solche Massnahmen sind aber nötig und möglich. Die Stadt hat gerade in den letzten vier Jahren in dieser Richtung entscheidende Anstrengungen unternommen, die auch der Kommission nicht entgangen sein sollten.

Die Kritik an der Bewertung und an den Empfehlungen der vom Bundesrat eingesetzten Kommission führt zur Folgerung, die *Sihltiefstrasse vom Sihlhölzli zum Letten* im Nationalstrassennetz zu belassen. Der Entscheid über Bau oder Nichtbau ist nicht hinauszuzögern, denn das Zürcher Verkehrskonzept benötigt einer Klärung, damit für die Stadtplanung eine Grundlage besteht und damit weitere jahrzehntelange Provisorien vermieden werden.

Vier städtische Gesichtspunkte

Die Stadt Zürich legt Wert darauf, dass auch beim Bund die *besonderen Probleme eines städtischen Zentrums* wie Zürich anerkannt werden, damit sie gemeinsam angegangen werden können.

Nur langfristige Beeinflussung

Eine Stadt lässt sich nur sehr *langfristig* beeinflussen. Um so wichtiger ist, die anerkannten Ziele mit Ausdauer zu verfolgen. Die Zürcher Stadtplanung basierte daher seit je auf der Festlegung des Nationalstrassennetzes und reagierte durch angemessene, lokale Vorschläge. Dies betrifft zunächst die städtische Verkehrsplanung von 1966–1970 («Bebauungsplan»), in der die Tangenten bestimmt und woraus einzelne provisorische Verkehrsregime abgeleitet wurden.

Im weiteren enthielt das Entwicklungsprogramm der Stadt Zürich (Stabilisierung der Zürcher Stadtentwicklung) 1972/73 das Nationalstrassennetz. Und drittens geht die Richtplanung gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz seit 1976 auf allen drei Stufen (kantonal, regional und kommunal) wiederum davon aus. Aus dieser Berücksichtigung eines Konzeptes während mehr als zwei Jahrzehnten haben sich zahllose Entschlüsse und Entscheide verschiedenster Tragweite in eine bestimmte Richtung eingestellt. Eine zeitliche Hinauszögerung oder gar ein Infragestellen beim Nationalstrassennetz hat mehr und tiefergreifende Auswirkungen als heute abgeschätzt werden kann. Der Stadtplaner fühlt sich verpflichtet, auf die langfristigen Gefahren für das Zentrum Zürich aufmerksam zu machen. Die Überprüfung der Nationalstrassen in Zürich heisst doch nichts anderes, als dass ein über Jahre verwirklichtes Konzept in letzter Stunde zu einem unvollendeten Stückwerk umfunktioniert werden soll. Damit würde die langfristige Steuerung der Stadtentwicklung abrupt einseitig eingestellt; die bisherigen Zielsetzungen wären in Frage gestellt.

Hauptziel der Stadtentwicklungspolitik ist die Rückgewinnung von Einwohnern bei gleichzeitiger Stabilisierung der Arbeitsplätze. Aufgrund bestehender Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung und Verkehrsgunst darf die Sihltiefstrasse zu den Massnahmen gerechnet werden, die notwendig sind, um die heutige unerwünschte Siedlungsentwicklung zu bremsen oder sogar umzukehren.

Verkehrsberuhigung

Die Stadt unternimmt seit rund vier Jahren vermehrt Anstrengungen zur *Verkehrsberuhigung* in den *Wohnquartieren*.. Sie haben Niederschlag gefunden in Beschlüssen der Exekutive, Verlautbarungen des Polizeiamtes und des Bauamtes I, in der Unterstützung von Quartiergremien sowie in zahlreichen Verfahren und baulichen und polizeilichen Massnahmen.

Die zur Durchsetzung verfügbaren Massnahmen (z.B. Bau von Wohnstrassen, Entwidmung von Strassenabschnitten, bauliche oder verkehrspolizeiliche Veränderungen usw.) sind von so vielfältiger Art, dass verschiedenste Vorgehensweisen zur Anwendung kommen. Nachdem einige beispielhafte Verfahren durch alle Instanzen zum Erfolg führten und anschliessend auch die betroffene Bevölkerung sich mit den erreichten Resultaten befriedigt zeigte, wurde nun ein ganzheitliches Konzept über einen Stadtteil (Zürich-Nord) ausgearbeitet. Dabei zeigt sich, dass bei einer Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne eines offenen Planungsprozesses, Studien zur Verkehrsberuhigung erst dann auf das erforderliche Quartierinteresse stossen, wenn die Realisierung der übergeordneten Strassenbauten in Sicht ist. Eine Planung von flankierenden Massnahmen auf Vorrat geht nicht. Ein Überblick auf die realisierten und vorgesehenen Massnahmen im Stadtgebiet zeigt den fortgeschrittenen Stand zur Verkehrsberuhigung in den vordringlichsten Gebieten. Der Stadtrat bekräftigte seine Absicht, die *Wohnqualität* in diesem Sinne zurückzugewinnen.

Dem gleichen Ziel dient die *Parkierungspolitik* in den städtischen Schwerpunkten. Danach wird die Schaffung neuer Autoabstellplätze im Rahmen des baupolizeilichen Bewilligungsverfahrens gebremst. Das Regime der Bewirtschaftung aller Strassenrand-Parkplätze und öffentlicher Parkhäuser ist bereits pendlerfeindlich. Die Stadt wird auch bei neuen Parkhäusern über entsprechende Auflagen dieses Ziel durchsetzen.

Nationalstrassenwürdigkeit

Nationalstrassen sollen die Hauptströme des Durchgangsverkehrs auf leistungsfähigen Anlagen bündeln und so das bestehende, überlastete Strassennetz wieder seiner ursprünglichen Aufgabe zurückgeben. Kriterium für die Nationalstrassenwürdigkeit ist also neben der Distanz der Fahrten auch die Verkehrsmenge. Das bedeutet, dass zwar alle Landesteile an das Netz anzuschliessen sind, dass dieses aber in dicht besiedelten Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen engmaschiger zu sein hat. In allen Ländern mit übergeordneten Strassennetzen kann dies beobachtet werden. In Fällen, die dem Zürcher Beispiel gleichen, beobachtet man eine mehrfache Vermaschung der Autobahnen in den Ballungsräumen. Die Aufnahme von Nord- und Westumfahrung (N20) ins Nationalstrassennetz gibt also sachlich in keiner Weise Anlass, die Sihltiefstrasse oder die Verbindung Hardturm–Platzspitz aus dem Nationalstrassennetz zu streichen.

Die nationale Bedeutung der Sihltiefstrasse belegt auch eine neue Untersuchung mit dem gleichen Verkehrsmodell und vergleichbaren Annahmen, das auch die Kommission Biel verwendet hat: Der Fernverkehrsanteil im Sihlraum (Fahrtlängen über 30 km) beträgt 40 Prozent, der reine stadtinterne Binnenverkehr beträgt nur 15 Prozent.

Aber auch ausgehend vom Gedanken eines *Autobahnringes* mit geeigneten Anschlüssen an das innerstädtische Netz, müssen Sihltiefstrasse und Hardturm–Platzspitz Nationalstrassen bleiben.

Die heutigen *Nationalstrassenstumpen* beim *Sihlhölzli,* an der *Wasserwerkstrasse* und beim *Hardturm* sind nämlich nie als Endpunkte und Übergabepunkte des Verkehrs an das Stadtstrassennetz geplant worden und eignen sich als solche überhaupt nicht. Wie jede leistungsfähige Strasse, die einen ihrem Querschnitt und Ausbaustandard entsprechenden sehr starken Verkehr aufweist, ergiessen die drei Autobahnenden den geballten Nationalstrassenverkehr in ein Stadt- und Quartierstrassennetz, das diesen Anforderungen nie-

mals gewachsen ist. Für die in ihrem Bereich liegenden Quartiere Wiedikon, Unterstrass und Hardturm tritt der grösste Teil des hineingeführten Verkehrs als Durchgangsverkehr auf und verursacht entsprechende Schäden. Diese, für die Stadt unakzeptable Situation wird sich auch nach Inbetriebnahme des Halbrings nicht grundsätzlich ändern. Man kann eben ein einmal begonnenes Konzept nicht nur zur Hälfte verwirklichen. Wie der Gewölbebogen des Schlusssteins bedarf, braucht das Nationalstrassennetz im Raum Zürich die Sihltiefstrasse.

Der offene *Limmatübergang (Limmatbrücke)* war bis jetzt ein kritischer Punkt des offiziellen Projektes, beeinträchtigt er doch in einem unerwünschten Masse die Uferlandschaft und das Stadtbild. Gemeinsam mit dem Kanton hat die Stadt Alternativen gesucht und die Lösung in einer durchgehend unterirdischen Linienführung vom Milchbuck bis zum Sihlhölzli gefunden.

Verbesserung des Westast-Projektes

Die Stadt folgt der Empfehlung der Ingenieurbüros, welche die Zürcher Expressstrassen bewerteten. Sie empfehlen eine Verbesserung des Westast-Projektes, und zwar insbesondere in dem Sinne, dass die Beeinträchtigung des Limmatraumes durch den projektierten Viadukt im Flussbett zur Umfahrung des Escher-Wyss-Platzes behoben werde.

Untersuchungen der Stadtpolizei belegen die Möglichkeit einer à-Niveau-Lösung am Escher-Wyss-Platz bei gleichbleibender Leistung. Es empfiehlt sich deshalb, den Westast als lichtsignalgesteuerte, im Mischverkehr betriebene Nationalstrasse 3. Klasse im Nationalstrassennetz zu belassen.

Zusammenfassung

Es steht fest, dass es keine bessere Lösung als die Sihltiefstrasse gibt. Dieser Strassenbau liegt sowohl im Interesse der Stadt Zürich, wie er auch gewichtige Nationalstrassenbedürfnisse abdeckt. Die Stadt Zürich erwartet daher vom Bund eine aktive Zusammenarbeit, weil die Probleme der Wohnqualität und des Funktionierens des Strassennetzes schon lange keine ausschliesslich lokalen Anliegen mehr sind.

Es ist im Interesse der ganzen Schweiz, wenn ihre städtischen Zentren die Zukunftsaufgaben angemessen zu lösen in der Lage bleiben.

Adresse des Verfassers: *G.B. Sidler*, dipl. Arch. ETH, Chef des Stadtplanungsamtes, Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, 8023 Zürich 1.

Nekrologe

Rolf Meyer-von Gonzenbach zum Gedenken

Mit Prof. Rolf Meyer-von Gonzenbach ist am 20. September eine der letzten markanten Persönlichkeiten der zweiten Generation der Schweizer Raumplaner im 72. Altersjahr von uns gegangen. Zur ersten Generation zählte er selbst in seinen planungshistorischen Betrachtungen *Hans Bernoulli, Rudolf Steiger* und *Hans Meili*.

Aufgewachsen in Zürich, studierte Rolf Meyer von 1930 bis 1934 Architektur an der *ETH Zürich* bei den Professoren *Karl Moser, Otto Salvisberg* und *Friedrich Hess*. Anschliessend absolvierte er ein *Musikstudium*. Ab 1941 war er freierwerbender Orts- und Regionalplaner. Nach dem Krieg übernahm er während zweier Jahre mit Prof. Dr. *Ernst Egli* zusammen einen Expertenauftrag als Stadt- und Regionalplaner im *Libanon*. 1963 bis 1967 war Rolf Meyer Mitglied des Zürcher Kantonsrates.

Die Zusammenhänge zwischen den Bauten als Bestandteile von Stadt- und Regionalstrukturen, ihre Einbettung in die Landschaft, in die Infrastrukturen des Verkehrs, der öffentlichen Bauten und Anlagen und ihre Abhängigkeit von Versorgungsstrukturen interessierten Rolf Meyer zeit seines von einem ausserordentlichen persönlichen und beruflichen Verantwortungsbewusstsein geprägten Lebens mehr als die Erscheinung eines Einzelbaues. Architektonische Trends berührten ihn wenig. Er gehörte zu jener Generation, die als erste die politischen und wirtschaftlichen, aber auch die gesellschaftlichen Voraussetzungen und Folgen städtischer und regionaler Strukturen erkannte. Als musische Persönlichkeit mit Hang zur Geselligkeit und feinem Sinn für Humor auch im Beruf war Rolf Meyer wahrscheinlich der einzige Fachmann, der in der Frühzeit systematischer Ortsplanungen unmittelbar nach dem Krieg in *Meilen* den Planungsbericht in Plakat- und Gedichtform präsentierte und damit mithalf, die Stimmbürger dafür zu gewinnen.

Rolf Meyer war bestimmt einer der besten Kenner der modernen Schweizer Planungsgeschichte, zu der er selbst gehört. Er kannte



die meisten initiativen Kräfte der verschiedenen Generationen persönlich, und es gibt kaum einen Planer, dem er nicht ein Begriff ist. Sein Werk ist gekennzeichnet durch die 40 Jahre dauernde Beschäftigung mit einem *Konzept der landesplanerischen Entwicklung*, für eine Ordnung der Zentralen Orte, für eine dezentrale Konzentration der Verteilung urbaner Ressourcen, für ein Verkehrskonzept, das dieser Zielvorgabe entspricht. Zwar hatten schon *Hans Bernoulli* (1918) und *Hans Meili* (1930/33) erste Besiedlungskonzepte für die Schweiz entworfen. Wichtige Impulse kamen auch von seinen Freunden *Max Werner* und *Hans Carol*, die im Jahre 1949 das Buch «Städte, wie wir sie wünschen» veröffentlichten.

Die Idee eines *gesamtschweizerischen Stadtsystems* im Rahmen der vor überbordender Zersiedlung zu schützenden Landschaft wurde nach den auf die Einzelstadt und die Orts- und Regionalplanung ausgerichteten Anfangsphasen der gesetzlich abgestützten und institutionalisierten Raumplanung, in den vierziger und fünfziger Jahren im Bericht der Eidg. Wohnbaukommission 1963 dargelegt. Daran war Rolf Meyer massgeblich beteiligt. Dieser Bericht leitete die Phase der Bearbeitung *landesplanerischer Leitbilder* damit ein, dass als Leitprinzip für die schweizerische Besiedlung eine *«Dezentralisation mit Schwerpunkten»* empfohlen wurde. Ihr Zweck war der wirtschaftlich klare Aufbau der Schweiz durch bewusste Förderung einzelner Regionen und ihrer Zentren und die Verhinderung der Aufblähung der Grossstädte durch Attraktivitätssteigerung der Mittelstädte. Rolf Meyer hatte im gleichen Jahr in der Schriftenfolge der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP), mit der er seit ihrer Gründung im Jahre 1943 verbunden war, unter dem Titel «Heutige Aufgaben der Landesplanung» die Schaffung eines gesamtschweizerischen Besiedlungsrichtplanes gefordert. Dieses «Leitbild der Gesamtbesiedlung» sollte den Rahmen auch eines nationalen Richtplanes für die zukünftige Industrieverteilung bilden. Meyer fragte in dieser axiomatischen Studie, die das raumplanerische Denken während eines guten Jahrzehnts bis zu den Landesplanerischen Leitbildern des ORL-Institutes der ETHZ, zum Investitionshilfegesetz für die Berggebiete und zum Bundesgesetz über die Raumplanung wesentlich beeinflusste:

«Dürfen wir ein Leitbild aufstellen, das bis zu einem gewissen Grad im Widerspruch zu den Entwicklungstendenzen steht, dafür aber eine bessere räumliche Struktur und ein wenigstens teilweises Vermeiden der nachteiligen Rückwirkungen verspricht? Empfiehlt es sich, ein etwas kühneres Leitbild zu wagen, das zwar mit den heutigen Planungsmitteln nicht erreichbar ist, dafür aber das anzustrebende Ziel um so deutlicher zum Ausdruck bringt?»