

Das Nationalstrassennetz in der Stadt Zürich: andere Wege zum gleichen Ziel: eine Entgegnung an G.B. Sidler und ein Vorschlag

Autor(en): **Crespo, Giorgio**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

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

Heft 48

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74902>

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.

Das Nationalstrassennetz in der Stadt Zürich: Andere Wege zum gleichen Ziel

Eine Entgegnung an G.B. Sidler und ein Vorschlag

Von Giorgio Crespo, Zürich

In Heft 41: 881–883 dieser Zeitschrift bringt *Gerhard B. Sidler*, Chef des Stadtplanungsamtes der Stadt Zürich, eine Gegendarstellung zu den Gedanken von *Rolf Meyer-von Gonzenbach* über das Nationalstrassennetz in der Stadt Zürich, die der inzwischen verstorbene ehemalige Kantonsplaner in Heft 37: 767–769 vertreten hat.

Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, setze ich voraus, dass die Leser beide obenerwähnten Beiträge kennen. Man kann annehmen, dass die Befürworter der Expressstrassen primär für Parkhäuser am Rande der Innenstadt sind und sich deshalb für das I/Y einsetzen, weil sie meinen, nur so könne man zu diesen Parkhäusern gelangen. Aber es geht auch anders. Wie das erreicht werden kann, möchte ich im Verlauf dieses Beitrags zeigen.

Welches ist die beste Lösung?

Es sei mir vorerst gestattet, auf einige Punkte der Sidlerschen Gegendarstellung einzugehen:

– «*Die betroffene Bevölkerung...*» könne sich mit den Empfehlungen der Kommission Biel nicht abfinden (Streichung des Y aus dem NS-Netz).

In zwei kantonalen Abstimmungen hat die Bevölkerung der Stadt und jene des Kantons ihre Meinung geäußert, die zwar beide für die Eidgenössischen Räte rechtlich nicht bindend sind, sondern den Charakter einer *Meinungsumfrage* haben. Demnach ist eine *Mehrheit im Kanton für das Y* und eine *Mehrheit in der Stadt dagegen*. Die einen – die aus der Umgebung von Zürich – erwarten Vorteile vom Y: Sie wollen in Citynähe parkieren, einkaufen und schnell wieder hinausfahren und meinen deshalb, das Y sei nötig. Die andern – die in der Stadt Wohnenden – haben vom Y nur Nachteile zu erwarten. Sie sind die «*betroffene Bevölkerung*» und fühlen sich deshalb in dieser Sache vom Stadtrat nicht vertreten.

– «*Eine Stadt lässt sich nur sehr langfristig beeinflussen. Um so wichtiger ist, die anerkannten Ziele mit Ausdauer zu verfolgen.*»

Damit wird ja nichts anderes gesagt, als dass die Behörden die durch die Abstimmungen zum Ausdruck gekommenen Ziele der städtischen Bevölkerungsmehrheit (der betroffenen Bevölkerung) nicht als das anerkannte Ziel betrachtet.

– «*Die Zürcher Stadtplanung basierte daher seit je auf der Festlegung des Nationalstrassennetzes...*»

Die Stadt war aber schon längst da, bevor die Strassenplaner das Y einfach mitten durch den Stadtplan legten. Die Festlegung von Nationalstrassen auf Stadtgebiet (Expressstrassen) hat sich, wenn über-

haupt, den Gegebenheiten der Stadt unterzuordnen und nicht umgekehrt. Aber es läuft meistens verkehrt: So ist seinerzeit auch der sogenannte Bebauungsplan zu einem blossen Auto-Verkehrsplan pervertiert worden.

– «*Hauptziel der Stadtentwicklungspolitik ist die Rückgewinnung von Einwohnern bei gleichzeitiger Stabilisierung der Arbeitsplätze.*»

Ziel ist also die Korrektur einer unerwünschten Entwicklung. Eine der Ursachen dieser Entwicklung ist ja die hohe *Verkehrsgunst* der Stadt und der Innenstadt (wodurch die Mieten in die Höhe getrieben werden). Wie da diese Entwicklung durch den Bau des Y rückgängig gemacht werden soll, von dem man sich ja eine weitere Erhöhung der Verkehrsgunst erwartet, ist mir vollends schleierhaft.

– «*Der Fernverkehrsanteil im Sihlraum (Fahrtdistanzen über 30 km) beträgt 40 Prozent, der reine stadtinterne Binnenverkehr beträgt nur 15 Prozent.*»

Damit sei die nationale Bedeutung des Y bewiesen. Der Fern- oder Transitverkehr von nationaler Bedeutung hat jedoch in der Stadtmitte nichts zu suchen, insbesondere da man ja hiefür eine teure Nord-West-Umfahrung bereitstellt. Verbleiben im Sihlraum 60 Prozent, zusammengesetzt aus den 15 Prozent Binnenverkehr von lokaler Bedeutung und den restlichen 45 Prozent. Binnenverkehr wickelt sich breitflächig auf dem feinmaschigen städtischen Strassennetz ab, wo alle Ziele und Quellen liegen. Binnenverkehr soll daher nicht gebündelt werden. Die «restlichen 45 Prozent» müssen vermutlich (ich kenne die erwählte Studie nicht) aus Verkehr von regionaler Bedeutung mit dem Parkhaus als Ziel und Quelle bestehen. Diese Verkehrsart kann aber ebensogut durch die drei Stichstrassen (Nationalstrassenstumpen) und Sackgaragen übernommen werden. Dazu ist das Y nicht nötig.

– «*Die heutigen Nationalstrassenstumpen beim Sihlhölzli, an der Wasserwerkstrasse und beim Hardturm...*»

Was soll mit diesen geschehen? Das ist hier die Frage, wobei zu bedenken ist, dass drei bereits erstellte, grosse Anschlusswerke den Verkehr von den Autobahnen direkt ins städtische Strassennetz einlassen. Es sind die Anschlüsse Schwamendingen-Milchbuck, Altstetten-Hardturm und Brunau.

Es liegen also *drei Vorschläge* vor:

1. Man müsse die Stumpen zwangsweise als Y miteinander *verbinden*, es gebe heute keine andere Wahl mehr (Sachzwang). Aus den hier dargestellten Gründen ist dies nicht nötig.
2. Man soll die Stumpen als *weitere Stadtfahrten* direkt an das städtische Strassennetz anschliessen, den parallel verlaufenden

den Verkehr aus den Quartieren abriegeln, um diese zu entlasten. Das hiesse aber, den Schwarzen Peter der inneren Stadt zuweisen, worauf dann die dortigen Bewohner sich bedanken werden und bald nach dem erlösenden Y schreien müssten.

3. Man kann schliesslich die Stumpen als Zufahrten zu Sackgaragen nutzen, um den parallel verlaufenden Verkehr aus den Quartieren abzulenken und diese zu entlasten, ohne die zentraleren Teile der Stadt zu belasten.

– «*Es steht fest, dass es keine bessere Lösung als die Sihltiefstrasse gibt*», schreibt Sidler schliesslich.

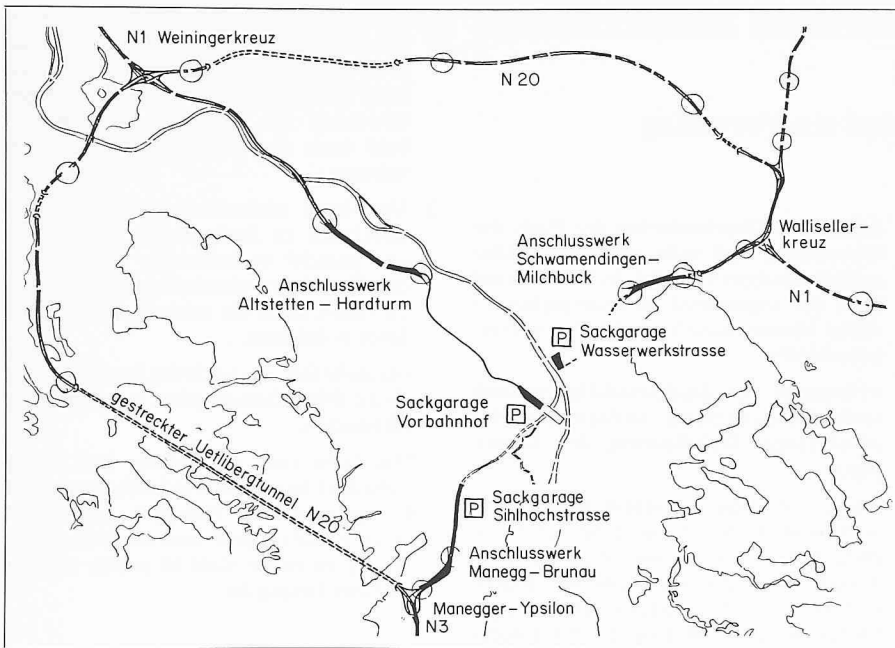
Das kann man behaupten, aber bevor nicht die Lösung der drei Stichstrassen mit Sackgaragen zur Kenntnis genommen und ernsthaft geprüft und verglichen worden ist, ist es gar nicht so sicher, welches die beste Lösung ist.

Die vernachlässigte Lösung: Drei Stichstrassen und Sackgaragen

Vorgängig wollen wir uns noch vergegenwärtigen, welche Fakten und Erkenntnisse hinzugekommen sind, seit man im Jahr 1956 (!) die Verknüpfung der Nationalstrassen N1 und N3 als zentrales Y konzipiert hatte:

- a) Die Nord-West-Umfahrung ist ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden und verknüpft die Nationalstrassen N1 und N3 anstelle des Y.
- b) Die S-Bahn wurde vom Volk angenommen. Sie wird einen grossen Teil des Pendlerverkehrs (Ziel- und Quellverkehr) übernehmen.
- c) Drei Nationalstrassenstumpen sind erstellt worden bis Sihlhölzli, Wasserwerkstrasse und Hardturm. Somit führen bereits drei Vollanschlüsse den Autoverkehr direkt von den Nationalstrassen in das städtische Strassennetz am Milchbuck, beim Hardturm und in der Brunau.
- d) Zwei Volksabstimmungen haben ergeben, dass die Stimmbürger der Stadt Zürich keine Expressstrassen mitten durch ihre Stadt wollen, während eine befürwortende Mehrheit im Kanton sich ein rascheres Erreichen von Parkhäusern nahe der Innenstadt nur mit Hilfe des Y verspricht.
- e) Man hat erkannt, dass es besser ist, Parkplätze auf mehrere Parkhäuser zu verteilen, als sie in einem einzigen überdimensionierten Parkhaus zu konzentrieren (weniger Zeitverlust, um ans Ziel zu gelangen).
- f) Man hat erkannt, dass die Grundwasserströme unter der Sihl nicht gefährdet werden dürfen.
- g) Man hat weltweit erkannt, dass es sich nicht lohnt, dem Auto zu viel Geld und zu viel Stadtsubstanz zu opfern, insbesondere dann nicht, wenn es auch anders geht.

Die Lösung mit *drei Stichstrassen* und *drei Sackgaragen* kann folgendermassen umschrieben werden:



Längs drei bestehender Schienen führen Zufahrten von den bestehenden Anschlusswerken zu drei neuen Sackgaragen am Rande der Innenstadt

1. Die Nord-West-Umfahrung übernimmt den Transitverkehr (Fernverkehr), der im Sihlraum nichts zu suchen hat.
2. Drei Stichstrassen führen längs bestehender Schienen zu drei Sackgaragen mit insgesamt 3500 bis 4000 Parkplätzen, verteilt am Rande der Innenstadt:
 - der *Milchbucktunnel* führt zu einer unterirdischen Sackgarage beim *Südportal*,
 - die *Sihlhochstrasse selbst* wird als *Sackgarage* benutzt,
 - der *Westast* wird ab *Hardturm* über das SBB-Geleise bis zum Hauptbahnhof geführt, wo ebenfalls eine Sackgarage erstellt wird (park-and-walk).

Die Sackgaragen ohne Ausfahrten ins innerstädtische Strassennetz wirken als «Benzinabscheider» des kanalisiertes zentrumsgerichteten Besucherverkehrs, indem sie Autos zurückhalten (ausgenommen VBZ, Taxis, Polizei, Feuerwehr und Sanität) und ausschliesslich Fussgänger in die Stadt lassen.

3. Feinverteiler wie Kleinbusse, Sammeltaxis und vielleicht eine attraktive Gondelbahn könnten die Parkhäuser und die Innenstadt einander noch näher bringen.
4. Das städtische Strassennetz und die Quartiere, befreit vom Transitverkehr und entlastet von einem grossen Teil des Ziel- und Quellverkehrs der Besucher und Pendler, stehen wieder für den feinmaschigen, breitflächigen Binnenverkehr,

den Güterumschlag und insbesondere für den Fussgänger, d. h. für die Wohnlichkeit, auf welche die Stadt angewiesen ist, voll zur Verfügung. Eine Verkehrsberuhigung in den Quartieren ist zu erwarten.

5. Flankierende «Software»-Massnahmen (Parkierungspolitik, WAP, Verkehrsberuhigung usw.) als integrierende Bestandteile des Konzepts vermeiden nachteilige Entwicklungen, müssen aber ohnehin getroffen werden, will man das oberste Ziel der Entwicklungspolitik erreichen (mehr Einwohner, Stabilisierung der Arbeitsplätze, mehr Lebensqualität).

Nutznieser

Mit diesem Vorschlag erhalten alle Interessierten, nämlich Bund, Kanton, Stadt, SBB, Wirtschaft und Fussgänger bzw. alle wohnenden und arbeitenden Menschen in der Stadt, genau das, was sie gemäss offiziell proklamierter Ziele erreichen müssen oder wollen:

Bund

Die Aufgabe des Bundes, die Autobahnen N1 und N3 zu verknüpfen, für einen reibungslosen Transitverkehr und für den Anschluss an das städtische Strassennetz zu sorgen, ist erfüllt (nationale Bedeutung).

Kanton

Die Besucher aus Region und Kanton können die Innenstadt bequem erreichen und

wieder verlassen (regionale Bedeutung). Pendler werden vorwiegend die S-Bahn benutzen können.

Stadt

Die städtische Bevölkerung – mehrheitlich gegen das Y eingestellt – wird vom Bau der Expressstrassen verschont. Das innerstädtische Strassennetz und somit die Quartiere werden vom Transitverkehr und von einem grossen Teil des Ziel- und Quellverkehrs befreit, von Parkplätzen und von Parkplatzsuchverkehr entlastet (Verkehrsberuhigung), während für den wichtigen Güterumschlag, für den Fussgänger, d. h. für die Wohnlichkeit, um so mehr Raum zur Verfügung steht. Auch der Sihlraum bleibt als ökologisch wichtiges Erholungsgebiet (Baumbestand, Flusslandschaft usw.) unangetastet.

SBB

Den SBB und ihren Fahrgästen nützen die Parkplätze beim Hauptbahnhof, weil das Umsteigen dadurch erleichtert wird. Man sollte ohnehin an jedem SBB-Bahnhof seinen Wagen zu diesem Zweck abstellen können.

Wirtschaft

Die Wirtschaft erhält die gewünschten «Parkplätze am Rande der Innenstadt» für Besucher und Kunden sowie mehr Flächen für den Güterumschlag.

Durch das Wegfallen des Y werden Hunderte von Millionen Franken eingespart: Die bisherigen Investitionen für die bereits erstellten Äste sind nicht umsonst gewesen, da man sie sinnvoll nutzen kann. Die Befreiung von einem vermeintlichen Sachzwang entspannt und verbessert das politische Klima. Jeder Zürcher ist schliesslich immer auch Fussgänger und hat kein Interesse daran, in einer Stadt zu leben, die an chronischen Umbauschmerzen krankt.

Zusammenfassung

Angenommen, Parkgaragen am Rande der Innenstadt könnten wirklich zur Erhöhung der Qualität beitragen, dann bietet sich eine realistische und wesentlich einfachere Lösung an, als es das Y wäre. Daher sollte dieser Lösungsvorschlag geprüft werden, *bevor* ein Entscheid über das Y gefällt wird. Bauen könnte man es später immer noch. Aber wenn das Y einmal gebaut ist, gibt es kein Zurück mehr, auch wenn sich (zu spät) herausstellen sollte, dass eine wesentlich einfachere Lösung besser gedient hätte.

Adresse des Verfassers: G. Crespo, dipl. Arch. ETH/SIA, Ottikerstr. 55, 8006 Zürich.