Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben

Band: - (1955)

Heft: 20

Artikel: Generalverkehrsplan Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-651013

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 27.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Generalverkehrsplan Zürich

Beginnen wir bezüglich des sagenhaften Generalverkehrsplanes für Zürich bei Adam und Eva. Diese beiden Menschengeschöpfe waren die ersten Fußgänger und hatten, nehmen wir alles nur in allem, die ersten Verkehrsprobleme. Hierzu, ganz nebenbei, eine Feststellung von Mark Twain. Er schrieb in seinem Tagebuch von Adam und Eva: «Das neue Geschöpf mit dem langen Haar ist mir überall im Wege. Immer wartet es auf mich oder läuft mir nach-Damit ist bewiesen, daß schon Adam und Eva Verkehrsprobleme hatten. Besonders nach ihrer Vertreibung aus dem Paradies. Seitdem haben die Menschen, man kann es nehmen, wie man will, das Paradies verloren und befinden sich auf der Wanderschaft. Sie suchen den Weg, um wieder zueinanderzukommen, um mit dem rollenden und ruhenden Verkehr fertig zu werden, um richtig parken und starten zu können. Der Humorist Erich Kästner scheint die Lösung gefunden zu haben. Sein träfes Epigramm enthüllt uns des Rätsels Lösung:

«Indes sie forschten, röntgten, filmten, funkten, entstand von selber die köstliche Erfindung: der Umweg als die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten.»

Warum und wozu also einen Generalverkehrsplan? Bert Brecht läßt Mackie Messer zu seiner Moritat singen: «Ja, mach nur einen Plan, und einen zweiten dazu, gehn tun sie alle beide nicht!»

Aber die Zürcher wollen ja immer etwas Besonderes und etwas ganz Großes dazu. Also her mit dem Generalverkehrsplan, koste es, was es wolle! Die Stadt Zürich bildet sowieso ein großes Problem an sich. Ergo, man soll auch die Verkehrsproblematik gründlich am Schopf packen.

matik gründlich am Schopf packen.
Der Beschluß des Stadtrates von
Zürich, zwei einläßliche Gutachten
als Vorschläge für einen «Generalverkehrsplan der Stadts ausarbeiten
zu lassen, wurde am 18. Januar 1952
gefaßt. Der Auftrag ging an Prof.
Dr. C. Pirath und Dr. M. Feuchtinger einerseits und Prof. Dr. K. Leibbrand und Dr. Ph. Kremer anderseits.

seits.

Wir haben uns in der Sommernummer 1952 ausführlich mit dem Problem unter dem Titel «Der unerläßliche Generalverkehrsplan für Zürich», auseinandergesetzt. Wir wollen, obwohl es uns sehr reizt, von Zitaten aus unserer 1952er Schilderung absehen, dürfen aber feststellen, daß die nun vorliegenden beiden Gutachten unsere seinerzeit gemach-

20/Redaktion: Hans Ott, Zürich Verlag: Cicero-Verlag Zürich Druck: Genossenschaftsdruckerei Zürich ten kritischen Ausführungen ebestätigen». So können wir jenen Artikel (BWL Nr. 8) sozusagen als Einleitung zur nachfolgenden Darstellung, bei der es sich begreiflicherweise erst um eine Skizzierung der Grundgedanken der Gutachter handeln kann, betrachten

Mitte März 1955 sind also die beiden Gutachten, je drei große Bände mit Text, Zahlen und Plänen reich-

lich ausgestattet, dem Gemeinderat und der Zürcher Presse ausgehändigt worden. Darüber, daß dies ohne Stellungnahme, des Stadtrates geschehen ist, kann man verschiedener Meinung sein. Einestells kann man diese kommentarlose Weitergabe der edicken Posts an den Gemeinderat verurteilen, andernteils begrüßen. Die Mitglieder des Stadtparlaments können, weil der Stadtrat noch keine

Wegleitung verfaßte, so in voller Freiheit, völlig vorurteilslos an das Studium der Expertengutachten herantreten. Studieren muß man sie nämlich, diese weitläufigen Unterlagen, Analysen und Vorschläge. Man kann die Gutachten nicht mir nichts, dir nichts wie eine gewöhnliche Weisung der Verwaltung zur Kenntnis nehmen und zur Tagesordnung schreiten.

Es darf schon nach dem ersten Studium, das immerhin bereits manche halbe Nacht kostete und manchen Sonntagabend beanspruchte, festgestellt werden: Beide Gutachten haben Hand und Fuß! Sie sind durchweg interessant, besonders dort, wo die beiden Expertengruppen, die ja völlig unabhängig voneinander arbeiteten und planten, grundsätzlich übereinstimmen, aber auch wo sie zu unterschiedlichen Ergebnissen und Vorschlägen kommen. Sehr zu bedauern ist natürlich der inzwischen eingetretene Tod von Prof. Dr. Pirath, so daß die Last der Erläuterungsaufgabe über das Gutachten Pirath-Feuchtinger allein auf den Schultern von Dr. M. Feuchtinger ruht. Da Prof. Dr. Kurt Leibbrand erfreulicherweise bereits eine Reihe ausgezeichneter, sehr angemeder und sehr suggestiv wirkender öffentlicher Vorträge über die Vorussetzungen für die praktische Ausführung der Vorschläge der Gruppe Leibbrand-Kremer gehalten hat und darüber verschieden Presseberichte erschienen sind, wäre es interessent, auch Dr. M. Feuchtinger öffentlich reden zu hören. Aber, was noch nicht geschah, kann ja noch geschehen.

Für das, was mit den beiden Expertengutachten zu einem «Generalverkehrsplan der Stadt Zürich» praktisch geschehen soll, ist der energische Ratschlag von Prof. Leibbrand, man soll zuerst mit organisatorischen Maßnahmen, also mit der organisatorischen Schaffung bestimmter Voraussetzungen, beginnen, Gold wert und von entscheidender Bedeutung.

So wird die Bestellung einer

Verkehrsbehörde der Stadt Zürich,

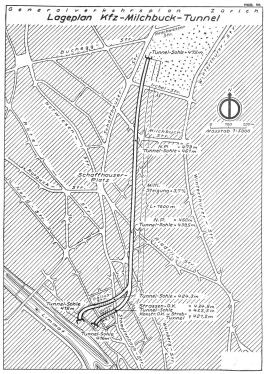
also einer ähnlichen Institution, wie sie in Stockholm und Kopenhagen «amtet», vorgeschlagen.

 $Die\ Arbeitszeitre forn$

Wesentlich wäre auch, wenn das Problem der Staffelung der Arbeitszeit endlich energisch und praktisch in Angriff genommen würde.

in Angriff genommen würde.

Für die «Verkehrsströme», deren Bedeutung für die verschiedenen Verkehrsformen und Verkehrswellen durch die Zühlungen der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich vom 22. März bis 5. April 1952 und im September 1952 erhärtet wurden, wäre die Einführung einer gestaffelten Arbeitszeit von großem Vorteil. Wir wollen daher an dieser Stelle, zum vorneherein, auf das schwere Zürcher Problem der «durchgehenden Arbeitszeit», der sogenanten «englischen Arbeitszeit», hinweisen. Dieses Problem muß ins Kapitel der Voraussetzungen, und



Gutachten Pirath/Feuchtinger

zwar an vorderster Stelle, gesetzt

Die Zürcher Verkehrsspitzen

vor allem die sehr kurze, man darf sagen fieberhafte über die Mittags-zeit, gehören zu den Zürcher Ver-kehrsunmöglichkeiten. In dieser Hast kann doch nicht weiter gehetzt wer-den. Die Verkehrsnervosität raubt die Essenslust und zerstört den Wert der Ernährung. Es ist erfreulich, daß beide Expertengruppen dies-bezüglich der gleichen Meinung sind. Sie rücken die Erfahrungen mit der «englischen Arbeitszeit» in deut-schen Städten, die die ähnliche Größe Zürichs aufweisen, in den Vorder-grund. Heute erklären die Berufstätigen in jenen Städten mit «eng-lischer Arbeitszeit», also mit einer Mittagspause von 30 bis 60 Minuten, daß sie auf diese Art mehr von ihrer Freizeit haben.

Unserer Ansicht nach sollte die Stadtverwaltung durch das Stati-stische Amt eine grundlegende Be-fragung aller Berufstätigen, die für eine Arbeitszeitreform ein wirkliches Interesse zeigen, durchführen. Nur durch eine solche «Abstimmung» kann wirklich Klarheit darüber ge-schaffen werden, was die Zürcher Werktätigen heutzutags über die Arbeitszeit in Verbindung, also im direkten Zusammenhang mit dem Spitzenverkehr, denken. Prof. Pirath erklärt, daß bei «ge-

brochener Arbeitszeit – also bei einer Mittagspause von 120 Minu-ten – eine Reisezeit von 30 Minuten

zwischen Wohn- und Arbeitsstätte zwischen wonn- und Arbeitsstatte während der Mittagszeit das Aeußerste sei, was den Berufstätigen zugemutet werden könne.
Man rechnet aber in «Groß»-Zürich damit, daß beim Vollausbau

der Außensiedlungen, etwa in einem Vierteljahrhundert, mehr als ein Drittel der Bewohner Zürichs außer-halb der noch angehenden 30-Minuten-Reisezeit wohnen werden. Schon heute wohnen 15 Prozent außerhalb der Zone für 45-Minuten-Reisezeit!

Nachfolgend geben wir in konzen-trierter Form die Schlußfolgerungen und Empfehlungen der beiden Expertengruppen wieder. Die Leitlinien der Gutachter werden gerade durch die Zusammenfassung klar. Für die breiten Schichten des Volkes, die ja die Zeit nicht haben, um sich mit dem Material, das in den sechs Bän-den verarbeitet ist, detailliert zu be-fassen, wäre es das Beste, wenn eine Broschüre mit leichtverständlichen Broschure mit leichtverstandlichen Zeichnungen geschaften würde. Aber wer will die Kosten für eine solche Darstellung übernehmen? Und wer will diese nicht leichte Arbeit textlich und graphisch ausführen? Noch besser wäre natürlich, wenn der Stadtrat, mit Hilfe des Bauge-schichtlichen Museums der Stadt Zü-rich, eine leicht verständliche Ausstellung im Helmhaus schaffen

würde. Nach der Wiedergabe der Empfeh-lungen der beiden Expertengruppen lassen wir in der Herbstnummer eine weitere Darstellung Hauptfragen folgen. verschiedener

Die Schlußfolgerung der Gruppe Leibbrand

Ph. Kremer und Kurt Leibbrand ssen ihre Studien in einer Schlußfolgerung zusammen, die eine unge-fähre Uebersicht über den Verkehr in Stadt Zürich im kommenden Vier teliahrhundert bietet. Ihre Berechnunteljahrhundert bietet. Ihre Berechnungen und Schätzungen ergeben, daß im nächsten Vierteljahrhundert der öffentliche Verkehr um etwa zwei Drittel und der private Verkehr um etwa das Vierfache größer werden. Dieser Zunahme muß das Zürchere Straßennetz angepaßt werden. Beim Straßennetz ergeben sich die bedeutendsten Veränderungen, die auch die größten Kostenfolgen nach sich ziehen.

Sammelschienen - Fernverkehr

Sammelschienen — Fernverkehr
Für den Fernverkehr werden zwei
Sammelschienen rechtes Seeufer—
Glattal und linkes Seeufer—Limmattal
geschaffen, die im Stadtbereich nur
wenige Anschlußpunkte erhalten.
Das Rückgrat des Verkehrs im
Stadtkern bildet ein doppeltes Kreuz,
das aus Bahnhöfstraße, Limmatquai
und Uranisatraße gebildet wird. Um
den Stadtkern herum legt sich der

Innenring

Innenring
mit den Knotenpunkten Hauptbahnhof,
Sihlporte, Bürkliplatz, Bellevue, Heimplatz und Zentral, die besonders leistungsfähig ausgebaut werden müssen.
Großgaragen werden am besten in
der Nähe des Innenrings erstellt.
Wichtige neue Straßenverbindungen
sind der

Tunnel Mühlegasse-Platte.

die Birchstraße Wijkingen—Seebach, die Straße Wollishofen—Albisrieden— Altstetten und der Uetlibergtunnel nach Stüdwesten. Einbahnstraßen soll-ten vermehrt eingerichtet werden. Es wird vorgeschlagen, die Lichtsignal-anlagen zu vereinfachen.

Straßenbahn, Autobus, Drahtbus

Straßenbahn, Autobus, Drahtbus

Der öffentliche Oberflächenverkehr
ist auch in Zukunft durch die drei
Verkehrsmittel Straßenbahn, Autobus
und Drahtbus zu bedienen. Es wird
jedoch empfohlen, den Anteil der
Busse an der Beförderungsleistung der
VBZ von bisher 14 Prozent auf etwa
30 Prozent zu verdoppeln, indem die
Straßenbahninien 1, 6, 8, 12, 15 sowie
die Linie 2 zwischen Altstetten und
Schlieren durch Buslinien ersetzt werden. Der Bau einer Unterpflusterbahn
wird den Straßenbahnverkehr in der
Innenstadt verbessern und die oberwird den Straßenbahnverkehr in der Innenstadt verbessern und die ober-irdischen Verkehrsflächen entlasten. Durch Umstellung von Straßenbahn-linien auf Buchtwieb und durch die Unterpflasterführung wird die Innenstadt praktisch schienerfrei Durchgenden Autwerkehr, und

Inmenstadt praktisch schiemenfrei
Durchgehender Autovekkehr und
Schiemenverkehr werden in ganzen
Stadtbereich weitgehend voheinander
getrennt. Die beiden neuen S-BahnStrecken Stadelhofen—Altsetten und
Enge—Oerlikon bilden ein Kreuz. Die
S-Bahn, die einen Teil des SBB-Netzes
bildet, wird den Umbau des Haupthahnhofs weitgehend überflüssig machen.

Für heute heben wir heraus, daß für den Innenring allein mit einem Gesamtaufwand von 81 Millionen Fran-Gesamtaufwand von SI Millionen Franken gerechnet wird; dabei ist bei den Straßen kein Grunderwerb berechnet. Bei der Gruppe Innenring werden allein für die Gestaltung des Hauptbahnhofes — ohne Parkplatz auf den Bahnperrondach — 13 Millionen Franken eingesetzt. Für die zweite Gruppe, also andere Hauptstraßen, wie Limmatquai, Sihlquai, Tunnel, Birchstraße, Tunnelröhre Ulmberg, Lagerstraße und neue Straße Albisgüetli—Uetlibergtunnel—Bonstetten usw., sind zusammen 41 Millionen Franken berechnet. Dazu kommen die Kosten für die Umstellung auf Busbetrieb (nur bauliche Anlagen), die Erstellung der Unter-pflasterbahn und der S-Bahn (Sihl-feld—Triemli), also der Schnellbahn, im Totalbetrage von etwa 170 Millio-nen Franken, die allein von der Stadt Zürich zu tragen sind.

Die Kosten der S-Bahn erfordern im

gesamten einen Betrag von 280 bis 295 Millionen Franken, wovon ein Drittel auf die Stadt, die beiden anderen Drit-tel auf die SBB fallen! Die Gruppe Kremer/Leibbrand rechnet für die Ausführung ihres Generalverkehrs-planes in runden Summen einen Kapi-talaufwand von etwa 340 Millionen Franken.

Die Schlußfolgerung der Gruppe Pirath

der Gruppe Firath
Die Untersuchungen haben ergeben,
daß die grundsätzlichen Mängel im
heutigen Verkehrssystem von Zürich
auf weite Sicht nur durch die vertikale Auflockerung des Verkehrs im
Stadtzentrum und durch die horizontale Auflockerung im Bereich der
Außenzonen beseitigt werden können.

Für die vertikale Auflockerung

wird die Anlage eines unterirdischen Schnellstraßenbahnnetzes für das zweckmäßigsten gehalten, da es sowoli in technischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht allen anderen Lösungen vorfür da... es sowohl Hinsicht allen anderen Lösungen vorzuziehen ist und eine baldige Entlastung des Verkehrs im Stadtzentrum einschließlich einer Verbesserung der Verbindung mit den Außenzonen zu bringen vermag. Die Untersuchungen haben ergeben, daß der volle Ersatz der Straßenbahn durch einen Omnibusoder Obusverkehr wegen seines großen Anspruchs an Straßenfläche zeitweise zu einer völligen Verstopfung des Oberflächenverkehrs im Stadtzentrum führen würde, so daß diese Lösung für Zürich nicht in Frage kommen kann. kann.

Auf der andern Seite wird durch die teren Entwicklung des Verkehrs-bedarfs folgen. Eine ähnliche stö-rungsfreie Arbeit des öffentlichen Verkehrs wird durch einen reinen Omnibusverkehr für den öffentlichen Verkehr im Stadtzentrum von Zürich niemals erreicht werden können, da er mit dem übrigen Straßenverkehr aufs engste verstrickt bleibt und im weitern Verlauf der Entwicklung immer mehr an Leistungsfähigkeit verlieren wird

Verlauf der Entwicklung immer mehr na Leistungsfahigkeit verlieren wird. Die Untersuchung über die Wirkschaftlichkeit des unterirdischen Schnellstraßenbahnnetzes haben ergeben, daß durch den Fortfall der Störungen des heutigen Oberflächenstraßenbahnnetzes bei unterirdischer Führung Ersparnisse erzielt werden, die den gesamten Kapital- und Unterhaltungsdienst für die unterirdischen Tunnelanlagen bis zu 8,5 km Netzlänge decken. Ein ähnlich günstiger Ausgleich ist für die U-Bahn- und S-Bahn wegen des bei ihnen notwendigen Einsatzes einer großen Zahl von Omnibusen für die Unterverteilung des Verkehrs nicht möglich, da diese Omnibusse in die Störungen des Oberflächenverkehrs vor allem im Stadtzentrum werstrickt und dem Störungsauftwand in ähnlicher Weise unterworfen trum verstrickt und dem Störungsauf-wand in ähnlicher Weise unterworfer bleiben, wie das im heutigen Ober-flächenstraßenbahnnetz der Fall ist.

flächenstraßenbahnnetz der Fall ist. Der jahrzehntelang maßgebende Grundsatz, daß unterirdische Schienenbahnen im Großtadtwerkehr nur für Städte von einer Million Einwohnern und mehr in Frage kommen, ist durch den Formenwandel des Verkehrscharakters in Großstädten, wie nachgewiesen würde, abgewandelt worden und nun auf Großstädte zu beziehen,

die um 50 Prozent kleiner als die frühere Modellstadt für U-Bahnen sind, also in Ihrer Einwohnerzahl zwischen 0,5—1,0 Millonen liegen.

Zürich gehört um so mehr zu diesen Großtädden, als sein Stadtzentrum wegen seiner konzentrierten Gestaltung und seines intensiven Wirtschafts- und Verkehrslebens in besonderem Maße einer Auflockerung des Verkehrs durch die Verlegung dieser beiden wichtigsten Verkehrsformen, des öffentlichen und individuellen Verkehrs, in zwei selbständige Stockwecke verlangt. Beide Verkehrsformen uerden aus diesem neuen Ordnungsprinzigenen großen Nutzen ziehen und die Verkehrsnot ist endgriltig und auf lange Sicht beseitigt.

Die auf diese Weise erreichte wesentliche Verbesserung der Raumerschließung von Zürich stellt eine organische Verkehrsteilung mit den Verkehrsmitteln dar, die über das Stadtgebiet von Zürich hinaus die Verbindung mit den benachbarten Gebieten des Kantons Zürich zu knüpfen haben. Es sind dies die Vorortsstrecken der Schneizerischen Bundesbahnen und der Städtischen Bundesbahnen und der Städtischen Verkehrsteilung mit den Städtischen Verkehrsbetrieben erreicht werden Verkehrsbetrieben erreicht werden kann.

Das künftige Verkehrstaßennetz füber des sein der Ver von der Städtischen Stünden vor den Kann.

kann.
Das künftige Verkehrsstraßennetz
führt auf den Einfallstraßen unter
Abstimmung mit den kantonalen Straßenbauabsichten sowie mit den Stadtgenbauabsichten sowie mit den Stadterweiterungsplämen der Stadt Zürich
den Außenverkehr und den Stadtrandverkehr an die Innenstadt heran, entlastet durch den
Ausbau der beiden City-Ringe
die Innenstadt von zielfremdem v-

Ausbau der beiden City-Ringe
die Innenstadt von zielfremdem Verkehr und ordnet durch die Verkehrsführung sowie durch die Maßnahmen
für den ruhenden Verkehr den Verkehrsablauf in der Innenstadt selbst.
Die vier Kilometer lange anbaufreie
saugt infolge ihrer Linienführung,
ihrer zahlreichen Anschlüsse und ihrer
engen Verknüpfung mit den Schwerpunktbereichen des innerstädtischen
Straßenverkehrs einen beachtlichen
Verkehrsanteil von dem übrigen Straßennetz ab.

Ausführungsvorschlag

Pirath und Feuchtinger haben für die Vertikalisierung, die Verlegung der Straßenbahn in die «Zweite Ebene», unter die Oberfläche, vier Arten untersucht. Diese vier Systeme sind: 1. Un-terpflasterung im Zentrum; 2. Unter-

terpitasterung im Zentrum; 2. Enter-grundbahn an sich (UB); 3. Schnell-bahn; 4. Unterirdische Schnellstraßen-bahn (USB).

Der Ausführungsvorschlag gilt der USB. Dieser Ausführungsvorschlag bringt für das Stadtzentrum in der Spitzenzeit nur 208 Autobusse oder 17,8 der Autobuse die keinellen Erickellen. der Autobusse, die bei vollem Ersatz der Straßenbahn durch Autobusse in der Straßenbahn durch Autobusse in der City nötig wären. Die Experten erklären, daß nur auf Grund dieses Systems eine entscheidende Entlastung des Stadtkerns vom Autobusverkehr möglich [sei. Der Kostenvergleich fällt—immer auch die Nützlichkeit einbezogen — auch zugunsten der unterird; schen Schnellstraßenbahn aus. Das Bild der Kösten ist folgendes (in Millionen Franken):

Unterpflaster-Straßenbahn
U-Bahn (ohne Fahrzeuge)
S-Bahn (auch ohne Rollmaterial)
Unterirdische Schnell-Straßenbahn

Die Experten erklären, daß sich die Kosten der U-Bahn und S-Bahn um 30 Prozent für die Beschaffung des neuen Rollmaterials erhöhen, während bei der USB die Fahrzeuge im Zuge der normalen Abschreibung amortisiert werden können.

