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. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 17.05.2025

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

SOMMER 1955 [Nr. 20]

BAUEN LEBEN WOHNEN

ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH

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.»

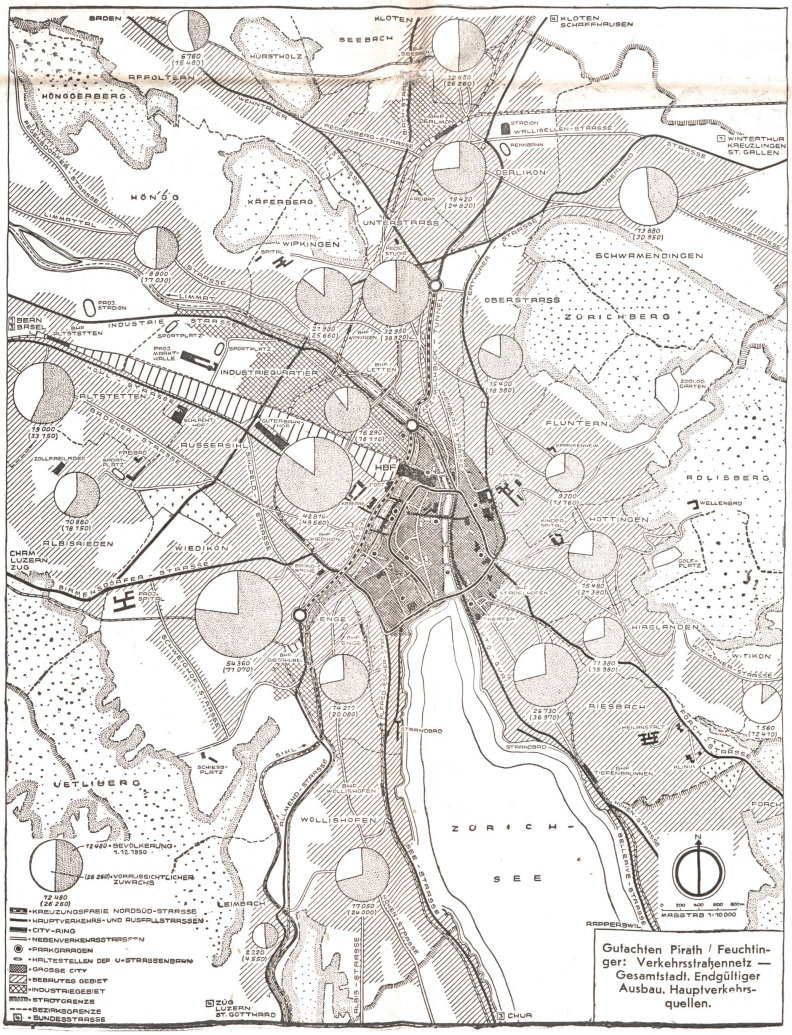
Warum und wozu also einen Generalverkehrsplan? Bert Brecht läßt Mackie Messer zu seiner Moritat singen: *«Ja, mach nur einen Plan, und einen zweiten dazu, gehn tun sie alle beide nicht!»*

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.

Der Beschluß des Stadtrates von Zürich, zwei einläßliche Gutachten als Vorschläge für einen *«Generalverkehrsplan der Stadt»* 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.

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 gemachten kritischen Ausführungen «bestätigen». 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 reichlich ausgestattet, dem Gemeinderat und der Zürcher Presse ausgehändigt worden. Darüber, daß dies *ohne Stellungnahme des Stadtrates* geschehen ist, kann man verschiedener Meinung sein. Einesteils kann man diese kommentarlose Weitergabe der «dicken Post» an den Gemeinderat verurteilen, anderenteils 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.



Gutachten Pirath / Feuchtinger: Verkehrsstrafennetz — Gesamtstadt. Endgültiger Ausbau. Hauptverkehrsquellen.

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 anregender und sehr suggestiv wirkender öffentlicher Vorträge über die *Voraussetzungen* für die praktische Ausführung der Vorschläge der Gruppe Leibbrand-Kremer gehalten hat und darüber verschiedene Presseberichte erschienen sind, wäre es interessant, 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,

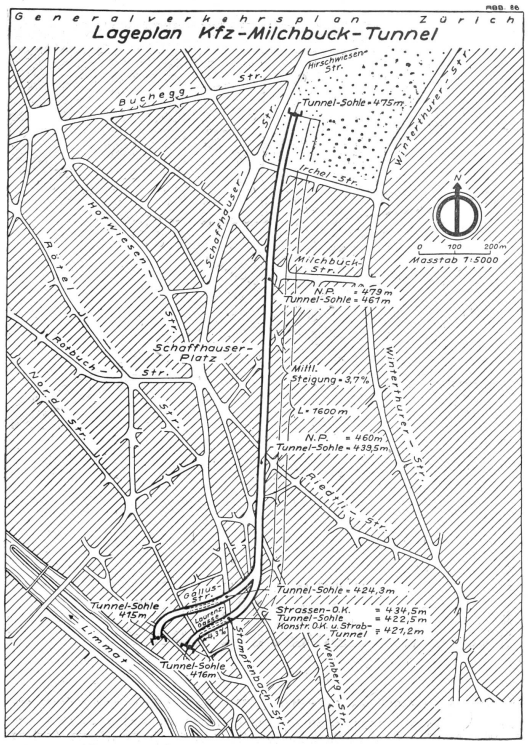
also einer ähnlichen Institution, wie sie in Stockholm und Kopenhagen «amtet», vorgeschlagen.

Die Arbeitszeitreform

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

Für die «Verkehrsströme», deren Bedeutung für die verschiedenen Verkehrsformen und Verkehrswellen durch die *Zählungen* 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 sogenannten «englischen Arbeitszeit», hinweisen. Dieses Problem muß ins Kapitel der Voraussetzungen, und

20/Redaktion: Hans Ott, Zürich
Verlag: Cicero-Verlag Zürich
Druck: Genossenschaftsdruckerei Zürich



Gutachten Pirath/Feuchtinger

zwar an vorderster Stelle, gesetzt werden.

Die Zürcher Verkehrsspitzen,

vor allem die sehr kurze, man darf sagen *fieberhafte* über die *Mittagszeit*, gehören zu den Zürcher *Verkehrsunmöglichkeiten*. In dieser Hast kann doch nicht weiter gehetzt werden. Die Verkehrsnervosität raubt die Essenslust und zerstört den Wert der Ernährung. Es ist erfreulich, daß beide Expertengruppen diesbezüglich der gleichen Meinung sind. Sie rücken die Erfahrungen mit der «englischen Arbeitszeit» in deutschen Städten, die die ähnliche Größe Zürichs aufweisen, in den Vordergrund. Heute erklären die Berufstätigen in jenen Städten mit «englischer 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 Statistische Amt eine grundlegende *Befragung aller Berufstätigen*, die für eine Arbeitszeitreform ein wirkliches Interesse zeigen, durchführen. Nur durch eine solche «Abstimmung» kann wirklich Klarheit darüber geschaffen werden, was die *Zürcher Werktätigen heutzutags* über die Arbeitszeit in Verbindung, also im direkten Zusammenhang mit dem Spitzenverkehr, denken.

Prof. Pirath erklärt, daß bei «gebrochener Arbeitszeit – also bei einer Mittagspause von 120 Minuten – eine *Reisezeit von 30 Minuten* zwischen Wohn- und Arbeitsstätte 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 *außerhalb* der noch angehenden 30-Minuten-Reisezeit wohnen werden. Schon heute wohnen 15 Prozent außerhalb der Zone für *45-Minuten-Reisezeit!*

Nachfolgend geben wir in konzentrierter 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 Bänden verarbeitet ist, detailliert zu befassen, wäre es das Beste, wenn eine *Broschüre* mit leichtverständlichen Zeichnungen geschaffen 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 Baugeschichtlichen Museums der Stadt Zürich, eine leicht verständliche *Ausstellung im Helmhaus* schaffen würde.

Nach der Wiedergabe der Empfehlungen der beiden Expertengruppen lassen wir in der *Herbstnummer* eine weitere Darstellung verschiedener Hauptfragen folgen.

Die Schlußfolgerung der Gruppe Leibbrand

Ph. Kremer und Kurt Leibbrand fassen ihre Studien in einer Schlußfolgerung zusammen, die eine ungefähre Uebersicht über den Verkehr in der Stadt Zürich im kommenden Vierteljahrhundert 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 Zürcher Straßennetz angepaßt werden. Beim Straßennetz ergeben sich die bedeutendsten Veränderungen, die auch die größten Kostenfolgen nach sich ziehen.

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 Bahnhofstraße, Limmatquai und Uraniastraße gebildet wird. Um den Stadtkern herum legt sich der

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 Wipkingen—Seebach, die Straße Wollishofen—Albisrieden—Altstetten und der Uetlibergtunnel nach Südwesten. Einbahnstraßen sollten vermehrt eingerichtet werden. Es wird vorgeschlagen, die Lichtsignalanlagen zu vereinfachen.

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 Straßenbahnlinien 1, 6, 8, 12, 15 sowie die Linie 2 zwischen Altstetten und Schlieren durch Buslinien ersetzt werden. Der Bau einer *Unterpflasterbahn* wird den Straßenbahnverkehr in der Innenstadt verbessern und die oberirdischen Verkehrsflächen entlasten. Durch Umstellung von Straßenbahnlinien auf Busbetrieb und durch die Unterpflasterführung wird die

Innenstadt praktisch schienenfrei

Durchgehender Autoverkehr und Schienenverkehr werden im ganzen Stadtbereich weitgehend voneinander getrennt. Die beiden neuen *S-Bahn-Strecken* Stadelhofen—Altstetten und Enge—Oerlikon bilden ein Kreuz. Die S-Bahn, die einen Teil des SBB-Netzes bildet, wird den Umbau des Hauptbahnhofs weitgehend überflüssig machen.

Baukosten

Für heute heben wir heraus, daß für den *Innenring* allein mit einem Gesamtaufwand von 81 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 dem 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 *Unterpflasterbahn und der S-Bahn* (Sihlfeld—Triemli), also der *Schnellbahn*, im Totalbetrage von etwa 170 Millionen 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 Drittel auf die *SBB* fallen! Die Gruppe Kremer/Leibbrand rechnet für die Ausführung ihres Generalverkehrsplanes in runden Summen einen Kapitalaufwand von etwa 340 Millionen Franken.

Die Schlußfolgerung der Gruppe Pirath

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 sowohl in technischer wie in wirtschaftlicher 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 Omnibus- oder 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.

Auf der andern Seite wird durch die vertikale Auflockerung in Gestalt der unterirdischen Führung der Schienenbahnen endgültig der wichtige *öffentliche Verkehr von den Störungen des Oberflächenverkehrs befreit* und kann auf eigener Verkehrsebene jeder weiteren Entwicklung des Verkehrsbedarfs folgen. Eine ähnliche störungsfreie 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.

Die Untersuchung über die *Wirtschaftlichkeit* 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 Omnibussen für die Unterverteilung des Verkehrs nicht möglich, da diese Omnibusse in die Störungen des Oberflächenverkehrs vor allem im Stadtzentrum verstrickt und dem Störungsaufwand in ähnlicher Weise unterworfen bleiben, wie das im heutigen Oberflächenstraßenbahnnetz der Fall ist.

Der jahrzehntelang maßgebende Grundsatz, daß unterirdische Schienenbahnen im Großstadtverkehr 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 Millionen liegen.

Zürich gehört um so mehr zu diesen Großstädten, 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 Stockwerke verlangt. Beide Verkehrsformen werden aus diesem neuen Ordnungsprinzip einen großen Nutzen ziehen und die Verkehrsnot ist endgültig 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 Schweizerischen Bundesbahnen und der Sihltalbahn.* Ihnen sollte die Entwicklung des weiträumigen Personennahverkehrs überlassen bleiben, so daß eine verhältnismäßig günstige Verkehrsteilung zwischen ihnen und den Städtischen Verkehrsbetrieben erreicht werden kann.

Das *künftige Verkehrsstraßennetz* führt auf den Einfallstraßen unter Abstimmung mit den kantonalen Straßenbauabsichten sowie mit den Stadterweiterungsplänen der Stadt Zürich den Außenverkehr und den Stadtrandverkehr an die Innenstadt heran, entlastet durch den

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 und kreuzungsfreie Nordsüdstraße 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.

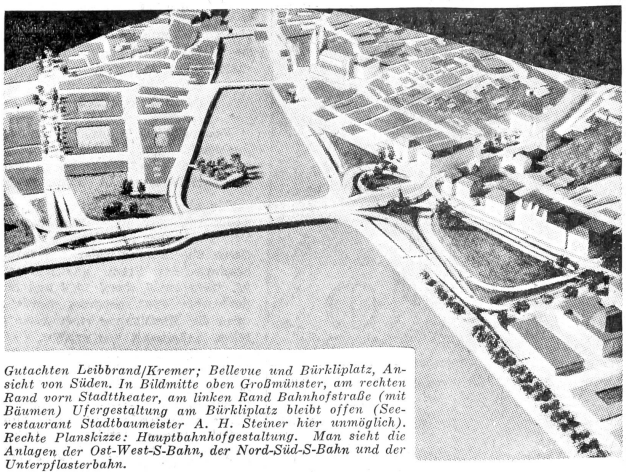
Ausführungsvorschlag

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. Unterpflasterung im Zentrum; 2. Untergrundbahn an sich (UB); 3. Schnellbahn; 4. Unterirdische Schnellstraßenbahn (USB).*

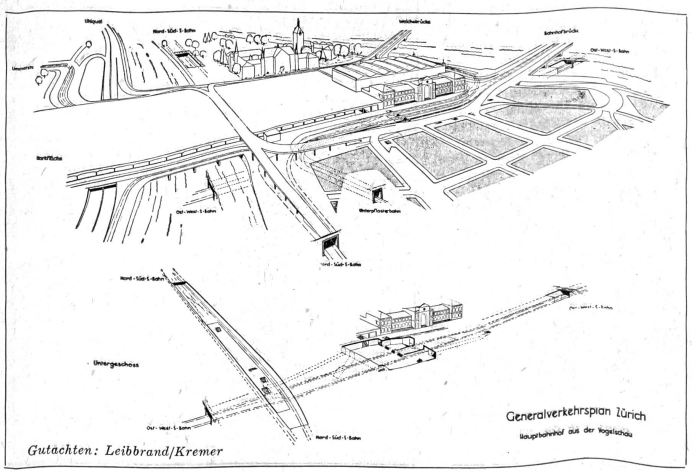
Der Ausführungsvorschlag gilt der USB. Dieser Ausführungsvorschlag bringt für das Stadtzentrum in der Spitzenzeit nur 208 Autobusse oder 17,8 der Autobusse, die bei vollem Ersatz der Straßenbahn durch Autobusse in der City nötig wären. Die Experten erklären, daß nur auf Grund dieses Systems eine entscheidende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

Unterpflaster-Straßenbahn	*121*
U-Bahn (ohne Fahrzeuge)	*677*
S-Bahn (auch ohne Rollmaterial)	*447*
Unterirdische Schnell-Straßenbahn	*242*

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.



Gutachten Leibbrand/Kremer; Bellevue und Bürkliplatz, Ansicht von Süden. In Bildmitte oben Großmünster, am rechten Rand vorn Stadttheater, am linken Rand Bahnhofstraße (mit Bäumen) Ufergestaltung am Bürkliplatz bleibt offen (Seerestaurant Stadtbaumeister A. H. Steiner hier unmöglich). Rechte Planskizze: Hauptbahnhofgestaltung. Man sieht die Anlagen der Ost-West-S-Bahn, der Nord-Süd-S-Bahn und der Unterpflasterbahn.



Gutachten: Leibbrand/Kremer