

Parkraumplanung allgemein und an Beispielen der Städte Zürich und Aargau: Vorbemerkungen zur Aufgabe

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87 (1969)**

Heft 50

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-70827>

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.

Parkraumplanung allgemein und an Beispielen der Städte Zürich und Aarau

Vorbemerkungen zur Aufgabe

DK 711.4:625.712.63

Von **G. Sidler**, Stadtplaner, Chef des Stadtplanungsamtes Zürich

Im Jahre 1963 beauftragte der Stadtrat von Zürich die Arbeitsgemeinschaft Ingenieur Hans B. Barbe und Architekt Hans Litz mit der Durchführung einer Parkraumanalyse für die Stadt. Diese Auftragserteilung war einer jener Beschlüsse, die eine neue Anstrengung zur Bewältigung der Wachstumsprobleme von Zürich einleiteten. Dazu gehörten im Jahre 1962 die Schaffung des Stadtplanungsamtes Zürich, die Einsetzung einer Stadtplanungskommission unter der Leitung des Stadtpräsidenten und die Wahl eines Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung. Im gleichen Jahre wurde durch den Kanton, die SBB und die Stadt ein Transportplan in Auftrag gegeben. 1963 erfolgte die Umorganisation der Regionalplanung Zürich und Umgebung und die Einsetzung eines Ausschusses für die Sihlraumplanung.

Die umfangreichen Ergebnisse der Parkraumanalyse wurden 1965 der Stadtplanungskommission unterbreitet. Der Bericht enthält eine Analyse des bestehenden Zustandes, die Abschätzung der zu erwartenden Entwicklung, die Prognose des zukünftigen Parkraumbedarfes, ein Planungsprogramm für die Überwindung des Parkraumdefizites sowie Vorschläge und Empfehlungen organisatorischer Natur. In einem zweiten und dritten Band sind die Dokumentationen, Berechnungen, Detailerläuterungen und Beilagen enthalten, welche die Aussagen des Gutachtens belegen. Die Stadtplanungskommission verfasste daraufhin unter Leitung des Stadtpräsidenten eine Vernehmlassung, welche der Stadtrat von Zürich am 5. August 1966 zustimmend zur Kenntnis nahm. Der Arbeitsgemeinschaft Barbe und Litz gebührt Dank für dieses Ergebnis, das zu einer umfassenden, aber auch wirtschaftlich zu rechtfertigenden Lösung des Parkierungsproblems auf organisatorischer, polizeilicher und baulicher Ebene verhelfen kann.

Planung darf kein Selbstzweck bleiben. Nach dem erfolgreichen Abschluss dieser Gutachterphase stellen sich daher neue

Probleme. Wer soll nun die Aufgaben übernehmen, die gewonnenen und erhärteten Erkenntnisse weiter verfolgen und die allseitigen Anstrengungen zielbewusst koordinieren? Es handelt sich um Führungsaufgaben, deren wesentliche Träger die Behörden und die Verwaltung sein werden. Wenn früheren Planungen wenig Taten folgten und damit der Planungsgedanke in Misskredit zu kommen droht, dann liegt die Ursache oft im Mangel an der nachfolgend nötigen Koordination. Man hat daher vorgeschlagen, eine schlagkräftige Organisation innerhalb der Verwaltungshierarchie einzurichten, die den Behördenkollegien als Koordinationsstab dienen soll. Dies bedeutet einen Ausbau der heutigen, informellen Mitberichtsverfahren und deren Institutionalisierung. Der Planungsberater und Gutachter hat seine technischen und wirtschaftlichen Aufgaben auszuweiten und sich mehr den Organisations- und Funktionsproblemen zu widmen, die in der Lücke zwischen Planung und Verwirklichung liegen. Die grossen urbanen Aufgaben der Stadterweiterung, des öffentlichen Verkehrs, der neuen innerstädtischen Hochleistungsstrassen und der Parkierung haben nur dann Aussicht, in unserer Generation nutzbringend bearbeitet zu werden, wenn auch diese Führungsprobleme mitberücksichtigt werden.

Die Parkraumplanung Zürich ist mit der Genehmigung des hier zur Diskussion stehenden Gutachtens noch nicht abgeschlossen. Die Verwirklichung angemessener Lösungen erfordert weitere Schritte, die ebenso neuartig sind, wie die Aufgabenbehandlung durch die Arbeitsgemeinschaft Barbe und Litz. Vom Erfolg dieser Anstrengungen hängt es schliesslich ab, ob die gesteckten Ziele erreicht werden.

Adresse des Verfassers: *Gerhard B. Sidler*, Stadtplaner, Stadtplanungsamt Zürich, Amtshaus V, 8000 Zürich.

Parkraumplanung Zürich

DK 711.4:625.712.63

Von **H. B. Barbe**, dipl. Ing., und **H. Litz**, dipl. Arch., Zürich

1. Problemstellung

Die moderne Planung wird immer mehr einer «Realisierungsmauer» gegenübergestellt, die den Planer dazu zwingt, mehr dem Möglichen als den Wünschen nachzugehen. Beruhten früher Planungen im wesentlichen auf einer Erhebung des bestehenden Verkehrsbildes und der Extrapolation der gewünschten Entwicklung auf das jeweilige Planungsziel, so zeigt sich immer deutlicher, dass ein derartiges Vorgehen in der Regel zu Projekten führt, die jenseits aller Durchführungsmöglichkeiten liegen.

Dies betrifft insbesondere den Strassenverkehr. Das hier Wünschbare ergäbe eine unerfüllbare Liste von Primär- und Sekundärmassnahmen. Bei Inangriffnahme der grossen Planungsarbeiten im Raum Zürich im Jahre 1963 wurde deshalb allgemein anerkannt, dass nicht das Wollen, sondern das Können die massgebende Begrenzung darstellen. Die Verkehrsprobleme im Grossraum Zürich waren somit aus der Sicht des Verkehrsbedürfnisses einerseits und des zu erwartenden Verkehrsraumangebotes andererseits zu würdigen. Dieses grosse Planungswerk wurde demgemäss

in einer Trilogie, über die Arch. *Hans Marti* bereits in der SBZ 1966 (84), H. 11, S. 207, berichtet hat, simultan auf folgenden Ebenen bearbeitet:

1. Transportplan
2. Städtischer Bebauungsplan
3. Parkraumplanung

Obwohl die Parkraumplanung – im Gegensatz zum Transportplan – lediglich das Stadtgebiet eingehender behandelt, war sie doch für den Transportplan von grosser Bedeutung. Die Begrenzung der Parkierungsmöglichkeiten im Innenstadtdistrikt führt zu einer wesentlichen Einschränkung des mit privaten Fahrzeugen einfahrenden Berufspendleranteils und damit zu einer dem Transportplan als Grundbedingung einzugebenden Verkehrsaufteilung. Ausserdem wurde vorausgesetzt, dass eine Ordnung des individuellen Verkehrs gemäss den Grundsätzen des Bebauungsplanes herzustellen gelänge.