

Löst Zürich das Parkierungsproblem?

Autor(en): **Joos, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 46

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84676>

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.

Zürcher Parkraumprojektierung und Hinweise für den Bau von Parkhäusern

DK 711.4:625.712.63

Die ersten Stockwerksgaragen mit Aufzugsbetrieb wurden zu Beginn der zwanziger Jahre in Amerika gebaut. Ein frühes europäisches Beispiel derselben Gattung war die mehrgeschossige Einstellgarage, welche 1925 in einem Berliner Baublock errichtet worden ist. Um die gleiche Zeit entstand in Stuttgart eine Rampenbauwerk. Rampensysteme setzten sich fortan durch. Ende der dreissiger Jahre hat die Autorimessa in Venedig die Gestalt eines Parkhauses vorweggenommen, wie es auch als Tiefgarage erst nach dem Zweiten Weltkrieg in Amerika und Europa technisch-systematisch entwickelt – und in verschiedenen Typen abgewandelt – worden ist.

Ober- und unterirdische Parkgaragen bedeuten nur eine (wenn auch vorerst beste) Möglichkeit für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in städtischen Bereichen. Wie die immer drängendere Parkraumnot erträglich gemacht werden soll, ist in erster Linie Aufgabe der *Verkehrs- und Parkraumplanung* innerhalb einer Agglomeration. Sie hat massgeblich beizutragen zur Bewältigung der Wachstumsprobleme, wie sie sich nicht nur für Zürich, sondern für die meisten grösseren Städte der westlichen Welt in stets steigendem Masse stellen.

Über Parkraumplanung allgemein und an Beispielen der Städte Zürich und Aarau wurde in SBZ 1969, H. 50, berichtet. Die dort publizierten Beiträge¹⁾ werden ergänzt durch die nachfolgend zusammengefassten Referate, welche am Vortragsabend des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins (ZIA) am 11. Februar 1970 von E. Joos (Stadtplanungsamt Zürich) und G. Schindler (Architektur- und Ingenieurbüro, Zürich) gehalten wurden. Wir danken beiden Vortragenden für ihre durch Bilder ergänzten Unterlagen.

G. R.

Löst Zürich das Parkierungsproblem?

Von E. Joos, dipl. Ing. SIA, Adjunkt Stadtplanungsamt Zürich

Der «Transportplan für die Region Zürich» und die «Parkraumplanung Zürich», beides Werke aus dem Jahre 1965, bilden die Grundlage für die Beurteilung der zürcherischen Parkraumpolitik. Damals wurde zum ersten Mal die Frage gestellt: wieviel Parkplätze, wieviel Autos vermag das Stadtzentrum aufzunehmen, anstelle der früher üblichen Frage: wieviele Leute wünschen einen Parkplatz im Stadtzentrum. Anhand der Leistungsfähigkeit der radial ins Stadtzentrum führenden Strassen wurde berechnet, wieviele Motorfahrzeuge dorthin gelangen können, und es wurde ein sinnvolles Gleichgewicht gesucht zwischen ankommenden Autos und bereitzustellenden Parkplätzen.

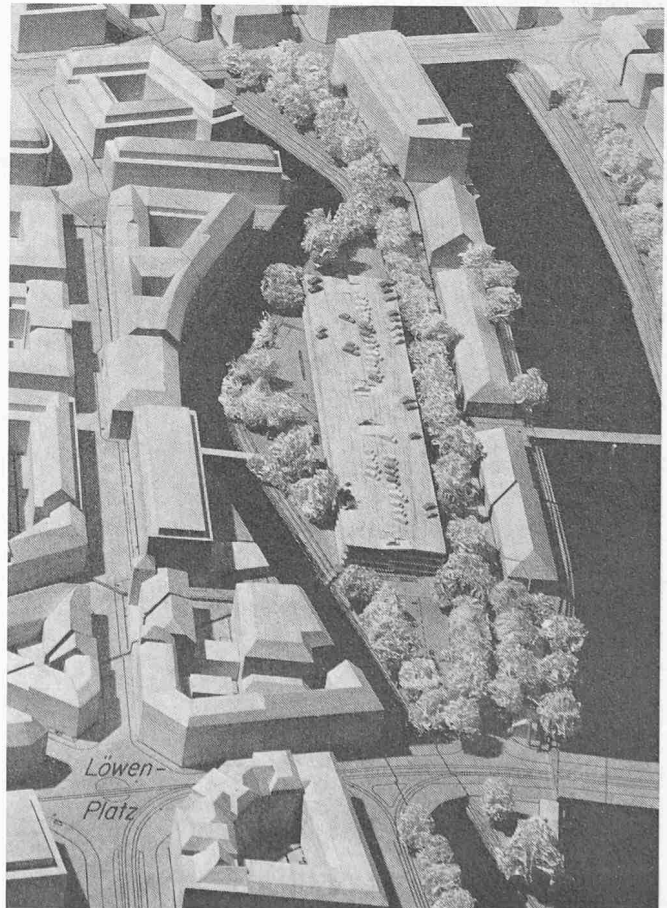
¹⁾ «Vorbemerkung zur Aufgabe», von G. Sidler, Chef des Stadtplanungsamtes Zürich. «Parkraumplanung Zürich», von H. B. Barbe und H. Litz. «Berechnung des Parkraumbedarfes» (mit Tabellen), von P. Guha. «Parkgaragen unter öffentlichen Anlagen» (mit Beispielen aus der Stadt Zürich), von Halter & Co, Bauunternehmung, Zürich. «Parkierungsanlagen und Verkehr» (mit Beispielen), von Karl J. Heine und Georg D. Lyberatos.

Als Nahziel

wurden für 1980, bei rund 170 000 Arbeitsplätzen 25 000 Parkplätze gefordert, was einer Verdoppelung des damaligen Angebotes gleichkam. Gleichzeitig wurden *Grundsätze* aufgestellt für die Bewirtschaftung dieser kostbaren Parkplätze:

- Die Parkplatzbenützung soll im Prinzip selbstkostendeckend gestaltet werden. Es gibt keine bessere Rationierungsmethode als eine marktgerechte Preisgestaltung. Ein Parkplatz am Hauptbahnhof oder am Paradeplatz darf zum Beispiel ohne weiteres zwei Franken pro Stunde kosten.
- Durch progressive Preisgestaltung soll zudem die Kurzparkierung und damit der wirtschaftlich interessante Besucherverkehr gegenüber dem Berufsverkehr bevorzugt werden. Der Berufsverkehr lässt sich leichter auf das öffentliche Verkehrsmittel verdrängen.

Das *Parkhaus Militär-Stallungen* ist das grösste der von der City-Parkhaus AG bearbeiteten Parkhaus-Provisorien. Es enthält rund 800 Parkplätze in den Obergeschossen sowie Einstellhallen, Retablierungsanlagen und Magazine für militärische Zwecke im Erdgeschoss



Die Verwirklichung

dieser Planungen ist heute im Gange. Folgende Parkhäuser – ober- und unterirdische – sind *im Betrieb*:

Escherwiese	380 P	Hohe Promenade	620 P
Globus	175 P	Sihlquai	185 P
Bleicherweg	270 P	Utoquai	200 P
Stauffacherquai (Parkdeck)	100 P	Dufour-/Baurstrasse	280 P
Dufour-/Hallenstrasse	90 P	Gesamtzahl	2300 P

Fertig projektiert oder schon im Bau sind zurzeit die Parkhäuser:

Steinmühleplatz	230 P
Postbrücke (Provisorium)	300 P
Urania	500 P
Hechtplatz	250 P
Gesamt	1280 P

Folgende *Projekte* werden zurzeit vorbereitet:

Militär-Stallungen (Provisorium)	800 P
Central	2000 P
Seepark	1500 P
Sihlquai/Hauptbahnhof	4000–6000 P
Sihlhölzli	3000 P

Die beiden zuletzt erwähnten Parkhäuser, zusammen mit dem *Parkhaus Kaserne* mit 6000 P, dessen Projektierung noch nicht an die Hand genommen wurde, stehen in direktem Zusammenhang mit dem Projekt der Expressstrasse im Sihlraum. Diese wird als unterirdische Strasse im linken Sihlufer projektiert und vermittelt nördlich und südlich der Innenstadt Anschlüsse an den Cityring, im eigentlichen zukünftigen Citygebiet aber nur noch Direktzufahrten in Grossparkhäuser. Dieses neue Verkehrssystem: Expressstrasse und direkt angeschlossene Grossparkhäuser, garantiert eine hochwertige Erschliessung der Zürcher City, vergleichbar den Schnellzügen mit ihrem Bahnhof. Während Verkehrsschwierigkeiten am Übergang von der Ex-

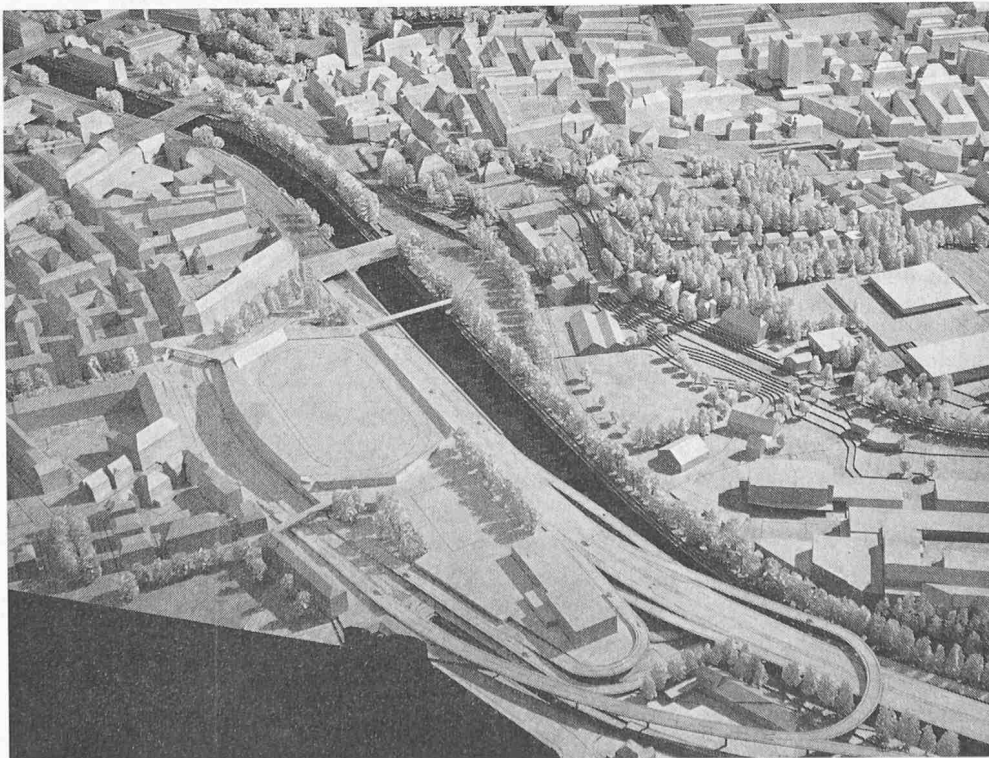
pressstrasse auf das Lokalstrassennetz unvermeidlich sind, wird das als Einheit projektierte und betriebene Verkehrssystem: Expressstrasse und Grossparkhäuser ohne grosse Schwierigkeiten funktionieren, da Zufahrtskapazität der Strassen und Aufnahmefähigkeit der Parkhäuser sowie die Verteilung in diese zentral überwacht und gesteuert werden können.

In der Zürcher Innenstadt sind gemäss vorstehender Aufzählung in den letzten Jahren neben zahlreichen privaten Einstellräumen über 2300 Parkplätze in Parkhäusern erstellt worden. Weitere 1000 sind im Bau oder stehen unmittelbar vor Baubeginn. Grosse Anstrengungen müssen in den nächsten Jahren unternommen werden, damit die erwähnten Grossprojekte zur Verwirklichung kommen, die gesamthaft über 10 000 Parkplätze enthalten werden.

Zu diesen Grossprojekten noch einige Worte zum Stand der Arbeit:

Das *Parkhaus Militär-Stallungen* ist das dritte und grösste der von der City-Parkhaus AG bearbeiteten Parkplatzprovisorien im Sihlraum. Die City-Parkhaus AG ging aus der City-Vereinigung hervor und hat sich zum Ziel gesetzt, die von der City-Vereinigung in Zusammenarbeit mit der Stadt im Rahmen der 33 Thesen erarbeiteten Parkplatzprovisorien zu finanzieren und zu betreiben. Nachdem das Parkdeck Stauffacherquai sich seit Dezember 1969 im Betrieb befindet und der Bau des Parkprovisoriums an der Postbrücke bereits begonnen hat, konzentriert sie ihre Bemühungen darauf, im Einverständnis mit der Kantonalen Militärdirektion ein Parkhausprovisorium mit 800 Parkplätzen zu entwickeln, welches im Erdgeschoss die heute dort aufgestellten Militärfahrzeuge, die Magazine und Re-tablierungsanlagen enthält. Die technischen Verhandlungen mit dem Schulkommando und der Kasernenverwaltung sind kürzlich aufgenommen worden.

Beim *Parkhaus am Central* mit 2000 Parkplätzen handelt es sich um eine Felskaverne, die sowohl Zivilschutz-zwecken wie der Parkierung dienen soll. Die Verknüpfung dieser beiden Bedürfnisse hat die Projektierung nicht er-



1974 wird eine sechsspurige Autobahn im Sihlhölzli enden. Das städtische Strassennetz ist nicht in der Lage, die dannzumal anrollenden Autokolonnen aufzunehmen. Das direkt an die Expressstrasse angeschlossene *Parkhaus Sihlhölzli* mit rund 3000 Parkplätzen unter der wiederhergestellten Sportanlage dient als Auffangparkhaus

leichtert, doch ist eine Einigung erzielt worden. Das Projekt wäre heute baureif, wenn nicht Zu- und Wegfahrten noch Probleme bieten würden, die im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung am Central gelöst werden müssen. Für diese liegen mit einem Umfahrungstunnel vom Neumühlequai zur Kreuzung Seilergraben/Mühlegasse und in der Gegenrichtung von dort zur Stampfenbachstrasse überzeugende Projektstudien vor, von welchen das Tiefbauamt hofft, dass sie noch in diesem Jahr zur Abstimmungsreife gebracht werden können. Das Projekt ist in diesen Fragen vom Ausbaugrad des Cityrings abhängig. Sollte das Ausbauprojekt Heimplatz, welches in dieser Beziehung einen aktuellen Testfall darstellt, abgelehnt werden, so würde auch die Garage am Central empfindlich getroffen.

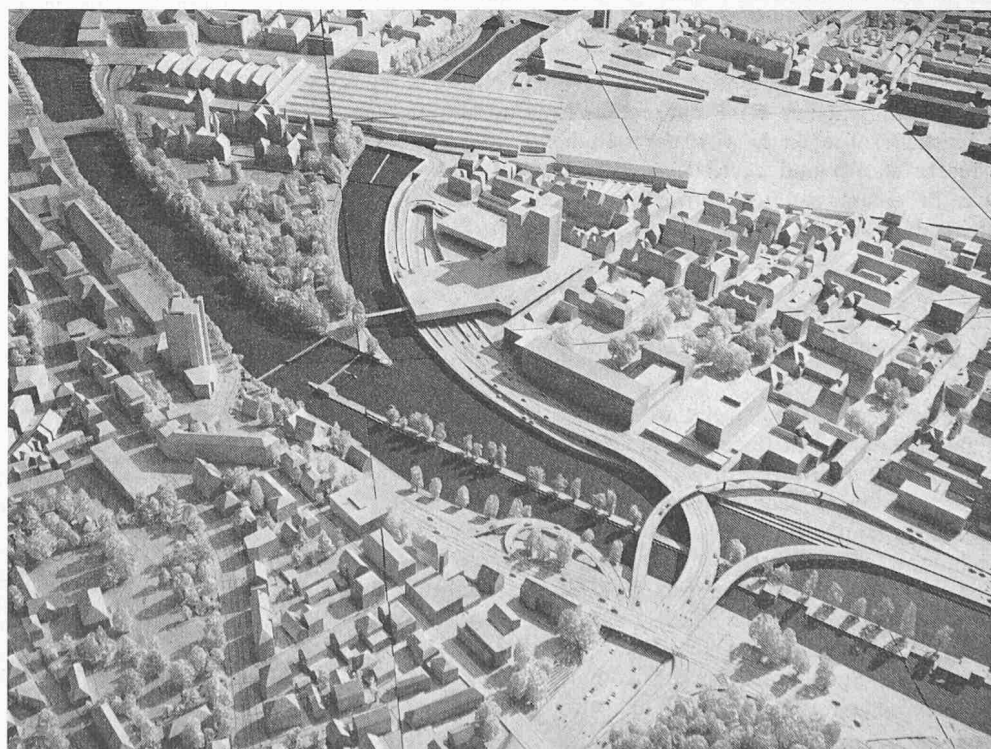
Das Projekt *Parkhaus Seepark* mit rund 1500 Plätzen wurde im letzten Jahr vom städtischen Tiefbauamt aktiviert, nachdem es einige Jahre geruht hatte. Für die Zu- und Wegfahrt wurde südlich der Rentenanstalt im Mythenquai eine Rampe in Strassenmitte projektiert, so dass dieses Parkhaus von den Autofahrern vom linken Seeufer direkt erreicht werden kann, ohne Berührung des überlasteten General-Guisan-Quais. Die Projektierung dürfte in diesem Jahr abgeschlossen sein. Bauherr wird voraussichtlich «Zürich-Transport» zusammen mit der Stadt. Die Verhandlungen über die Finanzierung werden demnächst aufgenommen.

Die *Parkhäuser Sihlquai/Hauptbahnhof* und *Sihlhölzli* sind Bestandteile des neuen, hochwertigen Erschliessungssystems im Sihlraum, welches aus der Expressstrasse und den direkt zugeordneten Grossparkhäusern besteht. Die Expressstrasse ist im Süden bis zum Sihlhölzli im Bau. Im Norden ist sie sowohl aus dem Limmattal entlang der Limmat als auch von der Aubrugg her durch den Milchbucktunnel bis zum Platzspitz als generelles Projekt vom Bundesrat genehmigt. Die Detailprojektierung ist in vollem Gange, und der Baubeginn fällt gemäss Netzplan des Kantonalen Tiefbauamtes ins Jahr 1971. Der Abschnitt Platzspitz bis Sihlhölzli wird erst Mitte bis Ende der siebziger

Jahre in Bau kommen. Zurzeit wird die generelle Projektierung in Auftrag gegeben. Es kann damit gerechnet werden, dass 1974 eine sechspurige Autobahn im Sihlhölzli, und zwischen 1976 und 1978 zwei vierspurige Autobahnen unmittelbar hinter dem Zürcher Hauptbahnhof enden. Die Parkhäuser Sihlquai/Hauptbahnhof und Sihlhölzli sollten dannzumal bereitstehen, denn auf diesen Strassen können insgesamt zwischen 5000 und 10 000 Motorfahrzeuge pro Stunde in das Herz von Zürich gelangen.

Das Parkhaus Sihlhölzli mit rund 3000 Parkplätzen wäre technisch vielleicht das einfachste. Es birgt jedoch wegen der vorübergehenden Stilllegung der Sportanlagen – diese sollen und können nach Fertigstellung des Parkhauses wieder hergestellt werden – einigen politischen Zündstoff, und hat zudem den Nachteil, dass es zur heutigen City noch etwas peripher liegt. Die Projektierung wird trotzdem zielbewusst vorangetrieben, denn es ist zu erwarten, dass nach Eröffnung des dortigen Autobahnanschlusses der anrollende Verkehr vom städtischen Strassennetz nicht aufgenommen werden kann, und dann wird bestimmt der Ruf nach einem Auffangparkhaus an dieser Stelle laut. Die bisher vorliegenden Studien konzentrieren sich auf den Nachweis, dass die Kombination mit dem Expressstrassenanschluss verkehrstechnisch und baulich möglich ist. Das in Ausführung begriffene Bauwerk nimmt auf die Parkhauszufahrten Rücksicht. Es ist vorgesehen, noch in diesem Jahr ein generelles Projekt für dieses unterirdische Parkhaus bearbeiten zu lassen, wobei neben Bau- und Verkehrsingenieuren Architekten und Landschaftsgestalter ein gewichtiges Wort mitreden werden. Für die Finanzierung kommt die City-Parkhaus AG in Frage, doch wurden in dieser Beziehung noch keine Verhandlungen aufgenommen.

Das *Parkhaus Sihlquai/Hauptbahnhof* ist eigentlich kein Parkhaus, sondern es handelt sich um ein Stück Stadterneuerung nach modernsten, städtebaulichen Grundsätzen. Im Wettbewerb für einen Neubau des Zürcher Hauptbahnhofes wird die Aufgabe gestellt, einen neuen Stadtteil zu entwerfen, so gross wie das Gebiet zwischen Bahnhofplatz



Das *Parkhaus Sihlquai/Hauptbahnhof* ist eigentlich kein Parkhaus – obwohl es zwischen 4000 und 6000 Parkplätze enthält –, sondern es handelt sich um ein Stück Stadterneuerung nach modernsten städtebaulichen Grundsätzen

und «Jelmoli», Bahnhofstrasse und Löwenstrasse. Dieser Stadtteil erhält einen direkten Anschluss an die unterirdische Expressstrasse. Aber das Areal zwischen Sihlquai, Limmatstrasse und Hafnerstrasse, welches für diesen Autobahnanschluss beansprucht wird, soll nicht als Asphaltwüste in Erscheinung treten, sondern vielfältig genutzt werden.

Für die Verkehrserschliessung im Gebiet Sihlquai/Hauptbahnhof sind drei grundsätzlich verschiedene Lösungen möglich: Entweder wird das Anschlussbauwerk mit rund 4000 Parkplätzen getrennt vom Bahnhofneubau erstellt und durch gute Fusswege mit diesem verbunden. Oder es wird im bezeichneten Areal nur das Anschlussbauwerk errichtet, die ganzen 4000 Parkplätze jedoch über den Bahnsteigen, oder, und diese dritte Lösung erscheint die realistischste: die beiden ersten Lösungen werden kombiniert. Im Areal Sihlquai/Limmat-/Hafnerstrasse wird im Erdgeschoss der Expressstrassenanschluss erstellt, mit der Zufahrtsrampe zum Neubau Hauptbahnhof. In vier Untergeschossen können rd. 2000 Parkplätze geschaffen werden, die Obergeschosse dienen wirtschaftlichen Nutzungen. Im Bahnhofneubau können nun weitere 2000 bis 4000 Parkplätze erstellt werden, so dass der neue Stadtteil gegen 6000 direkt an die Expressstrasse angeschlossene Parkplätze aufweist.

Während die Parkplätze im Bahnhofneubau im Rahmen des Ideenwettbewerbes bearbeitet werden, wurde für das Areal Sihlquai ein anderes Vorgehen gewählt. Das Land befindet sich zu etwa zwei Dritteln in städtischem Besitz. Die privaten Grundeigentümer sollen nicht enteignet werden, sondern sie sollen gemeinsam mit der öffent-

lichen Hand ein kombiniertes Bauwerk vorbereiten, das über den Verkehrsanlagen, ähnlich wie über den Perronleisen im Hauptbahnhof, eine Fussgängerebene mit Läden und Bürohäusern, vielleicht ein Hotel, ein Gewerbeschulhaus und anderes enthält. Eine privatrechtlich organisierte Interessengemeinschaft unter Mitwirkung der interessierten Grundeigentümer, der City-Parkhaus AG und anderer hat sich zum Ziel gesetzt, im Verlauf dieses Jahres ein erstes Vorprojekt fertigzustellen. Ein Team von Spezialisten hat in dieser Phase eine mögliche technische Lösung zu erarbeiten und deren Konsequenzen aufzuzeigen. Zum Baujuristen, Architekten, Bauingenieur und Verkehrsingenieur gesellt sich alsdann in einer weiteren Phase, vielleicht 1971 und 1972, der Politiker, welcher über die Verwendung des städtischen Landes entscheidet, und der Wirtschaftsfachmann, welcher die Rentabilität des Projektes kritisch begutachtet.

Projektierung und Bau werden über drei Jahre beansprucht, so dass mit der Fertigstellung dieser hochinteressanten städtebaulichen Pionierleistung etwa 1976 gerechnet werden kann, also noch vor der Eröffnung der Expressstrassen entlang der Limmat und des Milchbucktunnels. Bestimmt hat die Überbauung der Perrongleise am Hauptbahnhof bis zu diesem Zeitpunkt ebenfalls Gestalt angenommen, so dass zusammen mit den Expressstrassen eine auf deren Leistungsfähigkeit abgestimmte Anzahl Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums dem Betrieb übergeben werden können.

Es ist zu hoffen, dass mit den hier kurz umrissenen Massnahmen für das Zürcher Parkierungsproblem eine Lösung ermöglicht werden kann.

Praktische Hinweise für die Erstellung von Parkhäusern

Von G. Schindler, dipl. Arch. SIA, Zürich

Über Parkhäuser besteht eine umfangreiche Literatur. Deshalb soll hier nur auf Probleme eingetreten werden, die in den Publikationen nicht genügend (oder für unsere Verhältnisse nur teilweise zutreffend) behandelt werden oder zu denen eigene Erfahrungen möglicherweise von Interesse sind. Dass es sich dabei nur um Hinweise handeln kann, geht aus der Fülle technischer und betriebswirtschaftlicher Fragen hervor, die sich beim Bau von Parkhäusern stellen und deren Lösung weit mehr verlangt, als was in einem Referat vermittelt werden kann. Im vorstehend erwähnten Sinne seien folgende Fragen herausgegriffen:

Sind Parkhäuser über oder unter Boden rationeller? (Kostenvergleich)

1. Grundkosten

Für jedes Parkhaus gibt es Grundkosten, die sich aus Fundamenten, Entwässerungen, Tragkonstruktionen, Böden, Dachisolierungen usw. zusammensetzen. Zu diesen Kosten kommen ganz allgemein die Installationen für Beleuchtung, Signalisierungen, Kassensysteme und weitere Einrichtungen. Erschwerend wirken sich im engeren Stadtgebiet zusätzliche Auslagen für Anschlüsse, Zufahrten und Wegfahrten sowie zum Teil kostspielige Vorbereitungs- und Umgebungsarbeiten aus. Diese Grundkosten bewegen sich in der Stadt unter Berücksichtigung aller zusätzlichen Aufwendungen zwischen 7500 und 10 000 Fr. pro Standplatz.

Bild 1. Beispiel für Parkhausbauten über Boden: fünf Geschosse, freistehend, Breite 4 PW + 2 Fahrspuren, Anlagekosten pro Standplatz 8000 bis 10 000 Fr., ohne Landerwerb einschliesslich: vollständigem Ausbau, Signalisierungen, Kassen, Büros, Schranken usw. Zu- und Wegfahrten unter erschwerten Bedingungen (Zentrumnähe)

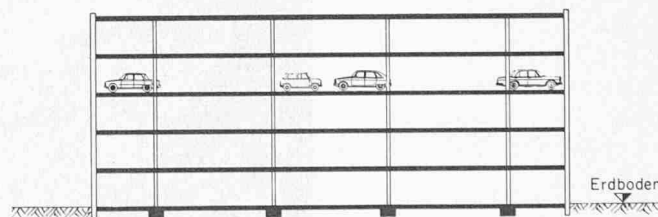


Bild 2. Beispiel Parkhaus Sihlquai, Zürich. Vorfabrizierte Bauteile. Kosten pro Standplatz rund 7500 Fr.

