

Die Stadtplanung der Stadt Zürich: Schlussbericht der Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung

Autor(en): **Marti, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **86 (1968)**

Heft 33

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-70110>

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.

Eine erfüllte Mission

DK 92

Am 1. April 1962 verwarfen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich die Vorlage für teilweise Tieflegung der Strassenbahn mit deutlichem Mehr. Ein Kernstück der Stadtplanung war damit zu nichte gemacht, eine Kluft zwischen Exekutive und Stadtparlament einerseits und Volk andererseits offenbar geworden. Die Früchte jahrelanger, sorgfältiger Studien waren vom Hagelwetter getroffen; es musste neu gepflanzt werden. Der Stadtrat hatte schon im Jahr zuvor erkannt, dass die Stadtplanung als Ganzes zu begreifen und dementsprechend zu straffen sei. Er hatte daher im Sommer 1961 das bisherige «Bebauungs- und Quartierplanbüro» – dessen Chef, Arch. H. Kuppli, damals in den Ruhestand trat – in den Rang eines Stadtplanungsamtes erhoben, die Besetzung des Chefpostens indessen noch offen gelassen. Um die Stagnation nach der Abstimmung vom 1. April 1962 zu überwinden, sollte eine frische, von aussen kommende Kraft eingesetzt werden. Der Stadtrat und insbesondere der Vorsteher des Bauamtes I, Stadtrat R. Welter, hatte erkannt, dass unter allen in Betracht kommenden Planern Hans Marti der Mann zu sein schien, welcher der Aufgabe gewachsen sein könnte.

Die Stadt gewann seine Hilfe, indem sie ihn zum *Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung* machte. Als dessen Hauptaufgaben wurden folgende festgesetzt: Bearbeitung aller die Stadtplanung betreffenden Fragen einschliesslich der regionalplanerischen Probleme, Bearbeitung einer Gesamtkonzeption für die Planung (Bau und Verkehr), Aufstellung eines Inventars der zu bearbeitenden Probleme einschliesslich von Sofortmassnahmen, Vertretung der Stadt in ausserstädtischen Fachgremien, Mithilfe bei der Auswahl des Chefs des Stadtplanungsamtes. Die Stellung des Delegierten wurde so umschrieben, dass er vollen Zugang zu allen Dienstabteilungen, jedoch keine Entscheidungskompetenzen hatte, welche dem Stadtrat bzw. den Dienstchefs vorbehalten blieben. Auch durfte der Delegierte mit fachtechnischen Instanzen ausserhalb der Stadtverwaltung direkt zusammenarbeiten. Schliesslich wurde vereinbart, dass der Delegierte seine Aufgabe in einer Zeitspanne von drei bis vier Jahren seit Dienstantritt so weit fördern würde, dass seine Beanspruchung stufenweise wieder abgebaut werden könnte.

Das Dienstverhältnis begann am 1. Dezember 1962 mit voller Arbeitsverpflichtung, vom 1. September 1965 an liess Hans Marti nur noch die Hälfte seiner Arbeitszeit der Stadt, um die andere Hälfte wieder dem Architekturbüro Marti & Kast zu widmen, und Ende 1967 beendete er seine Tätigkeit als Delegierter ganz.

Was ist nun das Ergebnis seiner im Ganzen genommen vierjährigen Tätigkeit? Im Frühling 1963 wählte der Stadtrat Arch. Gerhard Sidler als Stadtplanungsarchitekt; er trat sein Amt im Herbst an. Am 18. März 1964, nach 1¼ Jahren also, hat der Delegierte dem Gemeinderat jenen ersten Bericht erstattet, der in der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 6. August, Heft 32, Seite 551, wiedergegeben wurde, und der in grossen Linien eine Bestandaufnahme sowie die ersten getanen und bevorstehenden Schritte

umriss. Damals hat Gemeinderat Hans Ott die Bezeichnung «Plan-diät» geprägt, die treffend andeutete, wie der Delegierte die ins Unrealistische gewachsenen Vorschläge, die bei seinem Amtsantritt vorlagen, auf das Mass des Möglichen zurückgeschraubt hat.

Über weitere Früchte seiner Arbeit berichtete er in der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 10. Juni 1965, Seite 406, und am 24. Januar 1966 legte er dem Stadtrat einen Bericht vor, der sich mit dem Stand der Verkehrsplanung befasste. Auch dieser ist hier, begleitet von zehn Tafelbeilagen, erschienen (SBZ 1966, Seite 207). Einen wesentlichen Erfolg für die Stadtplanung konnte der Delegierte als Mitglied der «Kommission Hürlimann» im Sommer 1967 buchen, als das von dieser Kommission ausgearbeitete Programm für den Nationalstrassenbau bundesrätlich genehmigt wurde, womit die Finanzierung der innerstädtischen Westtangente gesichert war. Das Konzept dieser Westtangente als Sofortmassnahme bildet denn auch – neben der Sihlraumplanung – einen der wichtigsten Bestandteile des Vortrages, den der Delegierte am 24. Januar 1968 dem Gemeinderat hielt.

Dieser Vortrag darf füglich als Schlussbericht über die Tätigkeit des Delegierten betrachtet werden, weshalb wir ihn heute ebenfalls veröffentlichen. Er zeigt, dass man seit 1962 kleine Schritte in sehr anerkannter Zahl getan hat, aber auch, und das ist wohl das Wichtigste, dass die grossen Linien der Stadtplanung festgelegt worden sind. Der Mann, der hier zehn Jahre lang ohne sichtbare Wirkung über die zu beachtenden Grundsätze der Expressstrassen-Planung geschrieben hatte, bis er 1961 ausrufen musste: «Machen Sie diesen Blödsinn nicht»¹⁾, er hat in fünfjähriger Arbeit seinen Ideen zum Durchbruch verholfen.

Es ist dem Stadtrat hoch anzurechnen, dass er den Mut hatte, den unbequemen, unermüdlichen Kritiker auf den massgebenden Posten zu berufen, auf dem er nicht nur die Richtigkeit seiner Ansichten unter Beweis stellen konnte, sondern zugleich auch das Geschick bewies, sie in Zusammenarbeit mit der Verwaltung zu verwirklichen. Er hat es mit dem Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit, oft unter Aufopferung seiner Gesundheit, getan. Der Stadtrat hat ihm den verdienten Dank dafür ausgesprochen, wobei er u. a. sagte: «Bei der Vorbereitung der Expressstrasse im Sihlraum half Herr Marti entscheidend dabei mit, dass für die eine Zeitlang unvereinbar scheinenden städtebaulichen, architektonischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkte ein gemeinsamer Nenner gefunden werden konnte. Dank seiner Fähigkeit, die Probleme nicht nur in ihrer technischen Tragweite zu sehen, sondern immer gleichzeitig auch die rechtlichen, finanziellen und politischen Belange zu berücksichtigen, gelang es Herrn Marti, schwierige Aufgaben einer Lösung entgegenzuführen.»

Wir gratulieren unserem ehemaligen Redaktor zu seinem Erfolg und freuen uns, unsern Lesern mitteilen zu können, dass wir inskünftig seine Mitarbeit wieder mehr in Anspruch nehmen dürfen.

Die Redaktion

¹⁾ SBZ 1961, S. 327, 390, 541 und 869, sowie 1962, S. 126.

Die Stadtplanung der Stadt Zürich

DK 711.5

Schlussbericht der Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung, Arch. Hans Marti, abgelegt vor dem Gemeinderat am 24. Januar 1968

Die Festsetzung des *Bebauungsplanes*, der gemäss § 5 in Verbindung mit § 7 des kantonalen Baugesetzes die bestehenden und zukünftigen Hauptstrassenzüge mit den öffentlichen Anlagen und Plätzen festlegt und ihren Zusammenhang mit den Strassen benachbarter Gemeinden herstellt, ist Sache des Gemeinderates. Rechtskräftig wird der Plan mit seiner anschliessenden Genehmigung durch den Regierungsrat. Diese Feststellungen finden wir in der Einleitung zum Entwurf eines solchen Bebauungsplanes, der ihnen im Frühjahr 1966 übergeben worden ist.

Der Weg vom Entwurf bis zur ausgereiften Vorlage ist lang, denn der Inhalt des in Vorbereitung befindlichen Planungsinstrumentes ist, obwohl er im Prinzip nur *einen* Sachbereich – die bedeutenden Strassenzüge – umfasst, sehr kompliziert. Strassen unterschiedlichen Alters und Ausbaus und Vorschläge für neue

enthält dieser Plan; er regelt ihre Verwendung nach Benutzerkategorien und sieht Zusammenhänge vor, die bisher nicht erkannt werden konnten. Der Bebauungsplan ist ein von Behörden erlassener Richtplan, der keinen Einfluss auf die baulich-architektonische Gestaltung nimmt, gegen den auch kein Rekurs ergriffen werden kann. Trotzdem, oder vielleicht gerade aus diesem Grund, ist er als gesetzliches Planungsinstrument für die Gestaltung der Ortschaften von sehr grosser Bedeutung; er gibt den Amtsstellen ein wirkungsvolles Mittel für die Beurteilung von Baugesuchen im konkreten Fall in die Hand. Die Ausarbeitung von *Baulinienplänen*, die auch für das Grundeigentum rechtsverbindlich werden, und die Bereitstellung von *Quartierplänen* zur Regelung der Grundstücksverhältnisse und Detailerschliessung des ausreifenden Baulandes haben sich an diesen Richtplan zu halten.

Der bekanntgegebene Entwurf¹⁾, den das Stadtplanungsamt als erste grosse Arbeit angefertigt hat, löste eigenartigerweise weder bei Ihnen noch in der Presse ein grosses Echo aus, dabei handelt es sich doch um einen der grundlegenden Pläne der Stadtentwicklung. Der Autobahnring mit dem Seetunnel (Mythenquai—Zürichhorn) und der Hauptverkehrsader im schützenswerten Wehrenbachtobel, die Expressstrassen, der Cityring, die Tangenten im Osten, Norden und Westen der Stadt und viele andere bedeutungsvolle Strassenzüge sind darin neu eingetragen. Einzelne Strassen, die während vielen Dezennien zu unseren Hauptverkehrsadern zählten, werden zu Fussgängerbereichen oder Einbahnstrassen transformiert. Einen Sturm der Empörung oder begeisterte Zustimmung — am liebsten beides — hatte ich zur Entfaltung einer fruchtbaren Diskussion erwartet. Nichts ist geschehen. Die Zeitungen haben brav rapportiert, doch hat sich im Grunde niemand ernsthaft mit dem Entwurf befasst, der erstmals den von der Eidgenossenschaft entwickelten *Autobahn-* bzw. *Expressstrassengedanken* und den vom Kanton vorgeschlagenen *Autobahnring* mit den *städtischen* und *gemeindlichen Hauptstrassen* der Vororte kombiniert.

Mittel und Wege müssen gesucht werden, damit der Entwurf zum Plan ausreift. In kleineren und mittleren Gemeinden ist das kein Problem. Der Kontakt Bürger—Behörde ist noch unmittelbar, man braucht keine Medien. Hier ist es anders. Die Presse, die Parteien und die einzelnen Ratsmitglieder müssten sich der Sache annehmen, um Schwung ins Ganze zu bringen, damit der Plan von ihnen beschlossen und anschliessend vom Regierungsrat genehmigt werden kann, wie es vorgeschrieben ist.

Als Delegierter hatte ich keine Veranlassung, die Festsetzung des Planes zu forcieren. Es fehlten Voraussetzungen, die seit der Pressekonferenz vom 13. Oktober 1967 gegeben sind: die Kundgebung der *Einigkeit von Bund, Kanton und Stadt über das Konzept der Nationalstrassen, das Expressstrassen-Y und die Westtangente*, die von nun an — mit beträchtlichen Bundes- und Kantonsbeihilfen — realisiert werden kann. Sie ist das Hauptobjekt meines Ihnen am 18. März 1964 entwickelten Sofortprogrammes. Die von Norden, Osten und Süden auf die Stadt zukommenden Autobahnen können während vieler Jahre provisorisch über den Strassenzug, welcher die Hirschwiese mit dem Buchegg-, Escher-Wyss-, Hard- und Wiedikonerbahnhof-Platz verbindet, miteinander verknüpft werden. Die genannten Plätze erhalten einen zeitgemässen Ausbau. Die aus der Natur und Lage des Y sich ergebende lange Bauzeit lässt sich mit Hilfe dieses Strassenzuges hoher Leistungsfähigkeit einigermaßen überbrücken. Den technischen Organen des Kantons ist Dank zu erstatten. Sie haben den Bau der Westtangente auch zu Ihrer Sache gemacht und halfen, Mittel vom Bund freizumachen, das erste Mal übrigens in solchem Masse, was ebenfalls dankbar zu vermerken ist!

Ein Fehler der Expressstrassenplanung war es, dass die zusammenhängenden Strecken nicht in überschaubare Etappen zerlegt wurden, man setzte sich über die Bauzeit hinweg und erlag perfektionistischem Denken, alles im löblichen Bestreben, den überbordenden Verkehr zu meistern. Die lange Bauzeit des Milchbucktunnels, die ausserordentlich komplizierten Verhältnisse bei den Portalen im Norden und Süden mit den notwendigen Anschlüssen an das städtische Strassennetz und die technisch-planerische und städtebauliche Vielschichtigkeit im Sihlraum veranlassen uns, der Westtangente den absoluten Vorrang einzuräumen. Diese kann mit der ausgebauten Pfingstweidstrasse in wenigen Jahren betriebsbereit sein und so lange als Nationalstrassenverbindung dienen, bis das Kernstück der Expressstrassen — der Abschnitt Platzspitz—Sihlhölzli — gebaut sein wird. Hier ist das Hindernis des Bahnhofs zu überwinden, hier ist abzuklären, in welcher Höhen- bzw. Seitenlage die sechsspurige Strasse zu bauen ist, hier müssen nach und nach grosse Parkhäuser gebaut und an die Expressstrassen angeschlossen werden, hier wird die U-Bahn geplant.

Im *Sihlraum* muss während der ganzen Bauzeit Rücksicht auf den täglichen Berufsverkehr der Verkehrsbetriebe genommen werden. Dazu sind die enormen wirtschaftlichen Qualitäten dieses zentralsten Raumes der Stadt gebührend zu würdigen. Wenn der Verwaltung Vorwürfe gemacht werden, sie hätte den Sihlraum vernachlässigt, so sind diese entschieden zurückzuweisen. Der Ab-

schnitt Platzspitz—Sihlhölzli ist der schwierigste des ganzen Nationalstrassennetzes, es geht hier darum, eine gute Verkehrslösung zu finden und den Rahmen einer grossstädtischen Cityentwicklung abzustecken. Der Kampf um den Sihlraum ist mit der langen Auseinandersetzung von 1890 bis 1920 zu vergleichen, die schliesslich zur Absenkung der linksufrigen Seebahn geführt hat. Diese Bahnlinie sollte, als ihre ebenerdige Führung nicht mehr tragbar war, als Hochbahn auf Stelzen gebaut werden. Nach lange dauerndem, zähen Ringen ist es der Stadt gelungen, den Bahneinschnitt von der Hohlstrasse bis hinaus nach Enge durchzusetzen, obwohl auch damals technische Schwierigkeiten (beispielsweise die Untertunnelung der Sihl!) und die höheren Baukosten erschwerend wirkten. Die Absenkung ist zweifelsohne segensreich.

Die Expressstrassen sollten gemäss der eidgenössischen Konzeption mit Radien für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgestattet werden; im Sihlraum waren ursprünglich Anschlüsse an das städtische Strassennetz vorgesehen worden; Parkplätze im Nahbereich der Strasse waren keine geplant; als Hochstrasse sollte die Expressstrasse mitten über die Sihl durch die Stadt geführt werden. Es war auch beabsichtigt gewesen, den Cityring in den gleichen, vom öffentlichen Verkehr sehr stark belegten Sihlraum zu legen. Zu allem Überflus plantene Übereifrige eine Batterie von Hochhäusern längs der Flussufer... Diesen verkehrstechnischen und städtebaulichen Problemen musste schrittweise begegnet werden. Die guten Begründungen waren zusammenzutragen. Heute gibt es nämlich noch immer Fachleute und Politiker, die den Entschluss, die Expressstrassen mitten durch die Stadt zu lenken, bekämpfen; man trifft ihre Argumente auch hier an.

Bei Amtsübernahme setzte ich mich dafür ein, die vorhin aufgezählten Mängel auszumerzen. Die Ausbaugeschwindigkeit wurde auf 60 km/h herabgesetzt, was einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 45 bis 50 km/h entspricht, einer praktischen übrigens, die die höchste Leistung garantiert. Die Anschlüsse an das städtische Strassennetz wurden dorthin verlegt, wo sie wenig Störeinflüsse aufweisen und nicht mit öffentlichen Verkehrsträgern kollidieren: an die Wasserwerkstrasse, die Hardstrasse und an das Sihlhölzli. Längs der Expressstrasse sollen im Sihlraum mit der Zeit rund 10 000 Parkplätze verwirklicht werden, die direkt mit der Strasse in Verbindung stehen. Der Cityring — ein innerstädtischer Zug von Hochleistungsstrassen für den Automobilverkehr — wurde in den Stadtteil Aussersihl nach Westen verlegt, wodurch die Randstrassen im Kernbereich des Sihlraumes zur Hauptsache dem öffentlichen Verkehr vorbehalten bleiben. Die städtebaulich-architektonische Gestaltung mit hoher Ausnutzung des wertvollen Bauareals wurde einer gründlichen Prüfung unterzogen.

Offen ist nur noch die Frage, wie die *sechsspurige Hochleistungsstrasse* zu bauen ist. Für ihre Höhenlage bestehen zwei grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten: *Hoch- oder Tieflage*. Für die Seitenlage gibt es mehrere Varianten: rechts, Mitte, links, wobei es theoretisch auch denkbar wäre, die Fahrbahnen nach Richtungen getrennt entweder beidufzig oder übereinander zu legen. Bisher sind vom Stadtplanungsamt drei Varianten gründlich untersucht worden. Eine weitere, von Arch. H. Litz geforderte, ist gegenwärtig im Studium. Das Ergebnis wird in einer Broschüre zusammengefasst und veröffentlicht. Die Konstruktion der Strasse mit ihren Anschlüssen an die Parkhäuser und die mutmasslichen Kosten der einzelnen Varianten müssen unbedingt durch ausgewiesene Fachleute in Zusammenarbeit mit den Aemtern geklärt werden. Es wäre unverantwortlich, endgültige Entschlüsse zu fassen, bevor alles nach bestem Gewissen geprüft ist. Der Bund, der 67 % der Kosten zu tragen hat, wird, wie es nicht anders zu erwarten ist, die billigste Lösung anstreben, wir hingegen müssen im Einvernehmen mit dem Kanton die beste suchen, nicht eine perfektionistisch teure, sondern jene, die verkehrstechnische Erfordernisse gut erfüllt und die städtebauliche Neugestaltung des ganzen Sihlraumes erfreulich einleitet. Von den bis heute vorliegenden Entwürfen: Hochlage der Strasse in der Mitte des Flusses, linksufrige Seitenlage einer doppelstöckigen Hochstrasse und rechtsufrige Tieflage der Strasse gefällt mir die zuletzt genannte Variante aus städtebaulichen Gründen eindeutig am besten, doch muss ich im Interesse sachlicher Behandlung des Problems mit dem endgültigen Urteil warten, bis die vierte Variante mit linksufriger Tieflage geprüft und die technischen Details mit der Kostenfolge geklärt sind. Dieses Verfahren führt zum Ziel.

¹⁾ Siehe SBZ 1966, Heft 11, Tafeln 3 bis 12.

Im Zusammenhang mit der Sihlexpressstrasse stehen die *U-Bahn-Planung* einerseits und der notwendige *Bahnhofneubau* andererseits. Die U-Bahn beansprucht nach den bis jetzt entwickelten Plänen den Sihlraum für ihre erste Linie Kloten—Hauptbahnhof—Dietikon. Die Strasse muss das Hindernis des Hauptbahnhofes, der den nördlichen Abschluss des Sihlraumes bildet, überwinden. Alle Objekte auf einmal bauen zu wollen, übersteigt die Kraft der Beteiligten. Die Dispositionen mussten daher so getroffen werden, dass die drei grossen Werke unabhängig voneinander in Angriff genommen und durchgeführt werden können, denn die Voraussetzungen für die Durchführung eines allfälligen U-Bahnbaues oder für den Neubau des Bahnhofgebäudes werden von Gremien geschaffen, in denen wir mitreden dürfen, aber nicht alleine entscheiden können. Wichtig für die nun abgelaufene Planungsphase 1962—1967 war es, die drei gewaltigen Bauvorhaben so aufeinander abzustimmen, dass jedes für sich erstellt werden kann, wobei der tägliche Berufsverkehr, der den Sihlraum benützt, während der langen Bauzeit nicht erliegen darf.

Sehr grosse Sorgfalt musste auf die Planung des *Milchbuck-tunnels* mit seinen Portalen gelegt werden. Die Höhenlage der Tunnelachse war durch Fixpunkte gegeben, einerseits lag die Bahnlinie Letten—Stadelhofen fest, andererseits musste im Norden beim Tierspital die Bülachstrasse, die den Verkehr nach Örlikon übernimmt, angeschlossen werden. Schwierigkeiten bot auch die Kreuzung mit einem allfälligen U-Bahntunnel im Bereich des Schaffhauserplatzes. Die Portalbauten im Norden und Süden sind planerisch bereinigt, ihre Projektierung ist im vollen Gang. Wie die Baudirektion zusichert: 1970 wird mit dem Bau des Tunnels begonnen.

Bis auf die Höhe der Kunstgewerbeschule ist das komplizierte Brücken- und Verzweigungsbauprogramm der N 1 und N 3 festgelegt, von hier an besteht absolute Planungsfreiheit für die vorhin geschilderten Varianten im Sihlraum.

Vom Tierspital Richtung Winterthur wird die Expressstrasse als Tiefstrasse im Zuge der Winterthurerstrasse gebaut. In der anschliessenden Überlandstrasse bleibt sie grösstenteils auf ebener Erde. Durch die Tieflegung der Strecke Tierspital—Schwamendingenstrasse wird der Schnitt, den die Expressstrasse in unserm neuesten Stadtteil Schwamendingen verursacht hätte, auf grossen Strecken gemildert. Komplikationen werden eigentlich nur während der Bauzeit zu erwarten sein, aber auch diese lassen sich durch geschickte Organisation der Baustelle beträchtlich reduzieren. Die Entfernung einiger Häuser ist im Bereich der Gabelung Winterthurer—Überlandstrasse unvermeidlich, doch sind für ihren Wiederaufbau an gleicher Stelle bereits Vorkehrungen getroffen worden.

Wichtig für diesen Rat wird in allernächster Zeit die Behandlung der fertigen ersten Vorlage für den Ausbau der Westtangente von der Hirschwiese bis zum Escher-Wyss-Platz, eine Vorlage mit Kosten von rund 60 Mio Franken, worin der Zusammenschluss der Westtangente mit der Expressstrasse beim Tierspital enthalten ist.

Die Fortsetzung der Expressstrassen Richtung Winterthur bzw. Baden ist vorbereitet. Der Abschnitt vom Sihlhölzli bis zur Brunau ist im Bau. Der Bund hat die erforderlichen Mittel für die Verwirklichung des Expressstrassen-Y bereitgestellt. Der Netzplan für die Durchführung der Bauwerke liegt vor. Der Regierungsrat wird ihm dem Stadtrat nächsten unterbreiten. Er enthält die Termine der verschiedenen Bauabschnitte.

Hier sei mir eine grundsätzliche Bemerkung gestattet. Durch Verfassung und Gesetzgebung ist der Bau der Nationalstrassen in die Hände der Behörden von Bund und Kanton gelegt worden. *Bauherr ist der Kanton*, der bestimmte Aufgaben an die Stadt delegieren kann. Es ist aber völlig undenkbar, Nationalstrassen im städtischen Bereich ohne allerengste Fühlungnahme mit der Stadt bauen zu wollen, denn hier sind die Probleme ausserordentlich vielschichtig. Die Belange des Städtebaus, des Tief- und Hochbaus, des Verkehrs — insbesondere des öffentlichen —, des Polizeiwesens, des Wohnens und der Hygiene sind zu wahren. Die Gegebenheiten der Wirtschaft und die Erfordernisse der Wirtschaftlichkeit sind massgebende Faktoren, und schliesslich bilden das Recht und die Überführung privaten Eigentums in die öffentliche Hand enorme Hindernisse, die systematisch und zielstrebig überwunden werden müssen. Hinzu kommen die Komplikationen unserer staatlichen Ordnung, die trotz der erwähnten gesetzlichen

Regelung für den Nationalstrassenbau nicht ausser acht gelassen werden können. Der Bürger macht sein Mitspracherecht geltend, obwohl er — sofern er nicht betroffener Grundeigentümer ist — ausgeschaltet wäre. In diesem Spiel sehr unterschiedlicher Kräfte müsste nach meiner Ansicht eine besondere Organisation mit generalstäblicher Funktion aufgezogen werden, deren einzige Aufgabe wäre, die Übersicht über das vielfältige Geschehen zu behalten.

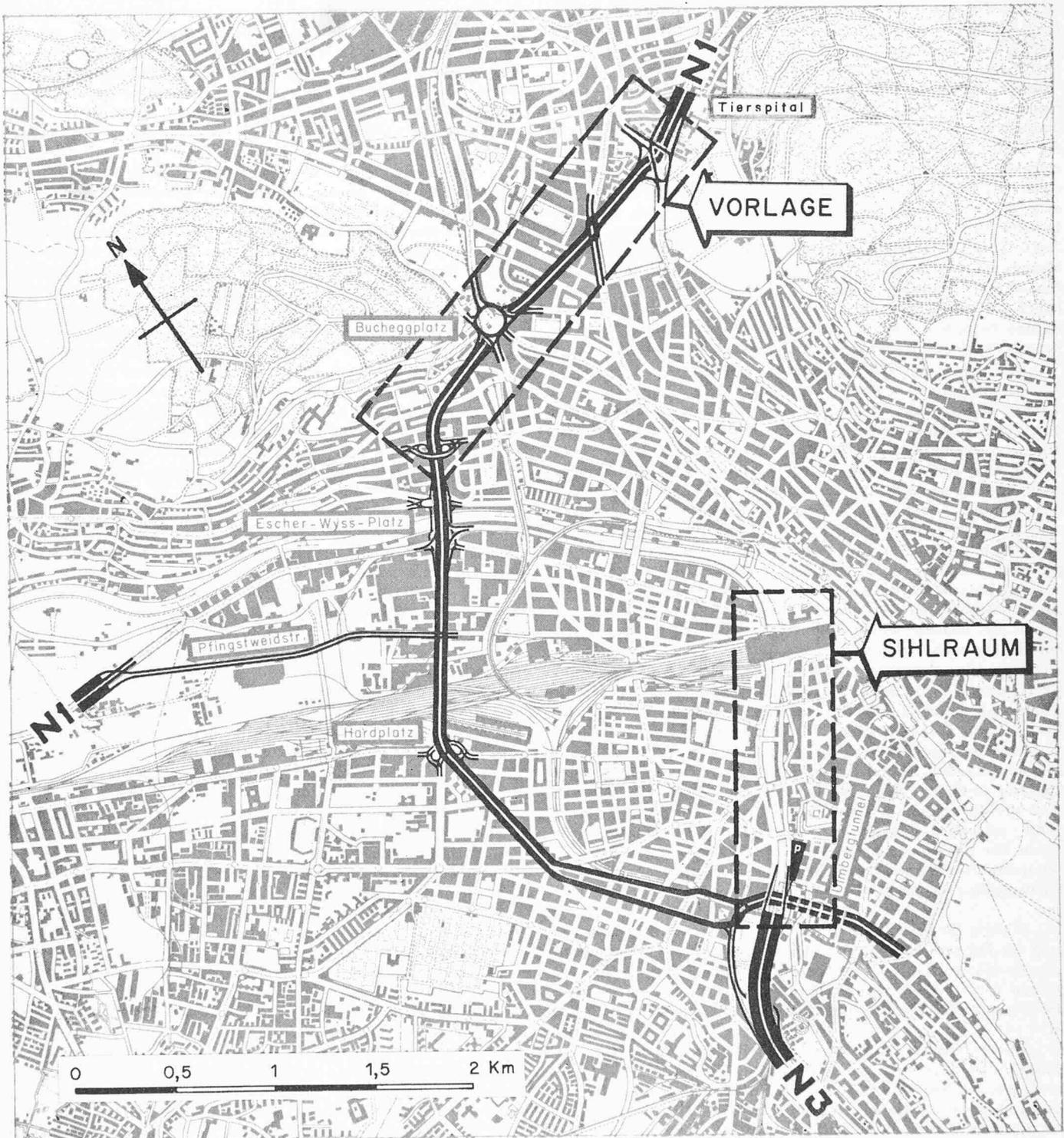
Noch einige Worte zur *Nationalstrassenplanung im Raume Zürichs*. Der vom Kanton in Vorschlag gebrachte Autobahnring ist noch nicht Bestandteil des schweizerischen Nationalstrassennetzes, er kann erst darin aufgenommen werden, wenn das Programm der Kommission Hürlimann zum Teil erfüllt ist. Als Mitglieder dieser Kommission setzten sich Kantonsingenieur Stüssi und ich mit Nachdruck für die Anerkennung dieses Autobahnringes ein, doch unterlagen wir, weil der Bund vorläufig andere Probleme zu lösen hat. Die Bundesinstanzen versprachen nur, den Ring zu gegebener Zeit ins Netz aufzunehmen. Ich persönlich bin froh, dass es uns nach zähem Ringen gelungen ist, die Westtangente als Sofortmassnahme zu verankern und die Mittel für den Bau des Y langfristig bereitzustellen. Das Bauprogramm für diese beiden wesentlichen Bestandteile des zukünftigen Hochleistungsstrassensystems der Stadt liegt fest. Als Realist empfehle ich, jetzt in die Hände zu spucken und kräftig zuzupacken. Die Bauzeit kann beginnen.

Froh wäre ich, wenn der Kanton den Autobahnring so bald wie möglich festlegen und in erster Linie die *Nordumfahrung* von Weiningen nach Wallisellen bauen würde, diese zur Entlastung der Stadt im Limmattal als Vorleistung der Netzerweiterung der Autobahnen. Die Stadt ihrerseits müsste versuchen, den Seetunnel auf eigene Faust zu fördern, denn dieser entlastet das Bellevue und den General-Guisan-Quai entscheidend.

Der Ihnen unterbreitete Entwurf zum Bebauungsplan, der rechnerisch auf seine Leistungsfähigkeit hin überprüft worden ist, funktioniert nur dann, wenn alle in ihm enthaltenen Hauptstrassen, vor allem aber der Autobahnring, das Y und die Tangenten an den Stadtkern gebaut werden, und das nur unter der wesentlichen, von der Transportplanung geforderten Voraussetzung, dass der *öffentliche Verkehr* gleichzeitig sehr stark aufgewertet wird. Hierüber wurde bereits Bericht erstattet.

Die übrigen Strassen des Bebauungsplanes lassen sich im Rahmen dieses Berichtes nicht einzeln erörtern. Hingegen ist es wegen der Fragestellung der Anreger nötig, den Tunnel durch den Hönggerberg (Europabrücke—Affoltern—Autobahn Unterland) zu behandeln. Er ist schon früher in der sozialdemokratischen Motion vom 10. März 1965 gefordert worden. Nach meiner persönlichen Ansicht wird er als Ergänzung des städtischen Hochleistungsstrassennetzes unbedingt erforderlich, er entlastet den trotz Milchbuckunnel und Westtangente überlasteten Milchbuckattel und schafft Ruhe im neuen Hochschulviertel auf dem Hönggerberg, welches, langfristig überlegt, von lästigen Durchfahrten im Zuge Gsteigstrasse—Schauenbergstrasse befreit werden muss. Ausserdem ist es erwünscht, die Durchgangsbeziehungen in der Birchstrasse abzubauen. Diese ist im Industriegebiet Örlikon eine Industrie-Erschliessungsstrasse mit allen Störeinflüssen, weiter draussen dient sie als Erschliessungsstrasse eines bedeutenden Wohnquartiers, ausserdem muss sie im Hinblick auf Fahrten zu einem allfälligen neuen Frachthof des Flughafens von überflüssigem Verkehr entlastet werden; stadteinwärts schliesst sie ungünstig an. Die technischen Organe des Kantons sind bereit, den Hönggerbergtunnel als bebauungsplanwürdiges Objekt anzuerkennen.

Zum Stand der *U-Bahn-Planung* kann ich mich kurz fassen. Schon am 18. März 1964 sagte ich Ihnen, dass bedeutende rechtliche und vor allem regionalplanerisch-organisatorische Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um die erforderlichen Grundlagen für die Durchführung eines solchen, die Kapazität Zürichs übersteigenden Werkes zu schaffen. Diese Ansicht wurde von einer vom Stadt- und Regierungsrat eingesetzten Spezialkommission bestätigt, die ihren Bericht im Juli 1966 abgeliefert hat. Die kantonalen und städtischen Instanzen beraten jetzt im Rahmen der Behördekonzferenz mit den Zuständigen der Schweizerischen Bundesbahnen, wie bei der weiteren Transportplanung vorgegangen werden soll, so dass wir warten müssen, bis dort Entscheide fallen. Auf alle Fälle müsste nach meiner persönlichen Ansicht abgeklärt sein, *wer* sich am Unternehmen beteiligt. Allein wird unsere Stadt



Die «Westtangente» in Zürich, Massstab 1:30 000. So bezeichnet man den bestehenden, aber zur Verknüpfung der beiden aus Norden bzw. Westen auf Zürich zustrebenden Äste der N 1 sowie zum Anschluss der N 3 an die N 1 auszubauenden Strassenzug. Die Nationalstrassen sind, soweit ihr Bau beschlossen ist, durch kräftige schwarze Doppellinien bezeichnet. Dünnere Doppellinien bezeichnen die Westtangente (zu welcher auch die Fortsetzung durch den Ulmbergtunnel als Anschluss an die links- und rechtsufrigen Seestrassen gerechnet wird) und ganz feine Linien deren Anschlüsse an das städtische Strassennetz.

Die 7,2 km lange Westtangente führt vom Tierspital über den Bucheggplatz zum Escher-Wyss-Platz und zum Hardplatz. Zwischen den beiden letztgenannten nimmt sie den Verkehr des Westastes der N 1 auf, der durch die ausgebaute Pflingstweidstrasse vermittelt wird. Weiter führt die Westtangente durch die Quartiere Aussersihl und Wiedikon zum Süden des «Sihlraums», wo sie im Sihlhölzli an die N 3 anschliesst.

Die doppelstöckige Limmatüberquerung mit den Anschlüssen auf beiden Ufern einschliesslich des Escher-Wyss-Platzes ist im Bau; ebenso die Strecke Escher-Wyss-Platz—Hardplatz. Als nächste Etappe ist der im Plan mit «Vorlage» bezeichnete Abschnitt vorgesehen, eine Vorlage im Betrag von 61 Mio Fr., die noch vor Jahresende der Volksabstimmung unterbreitet

werden dürfte. Sie umfasst nebst dem Ausbau der Strassen selbst die folgenden wichtigsten Einzelbauwerke: Anschluss «Tierspital» an die N 1 (Milchbuckeltunnel Nordportal) und die städtischen Strassen, Hirschwiesenkreuzung, Bucheggplatz (zwei Fahrebenen und Fussgänger-Hochwege), Überführung Nordstrasse. In den Quartieren Aussersihl und Wiedikon handelt es sich um relativ kleine Anpassungen und teilweise Einführung von Einbahn-Verkehr. Im Ulmbergtunnel geht der Ausbau der zweiten Röhre seiner Vollendung entgegen.

Schliesslich haben wir im Plan das Gebiet «Sihlraum» hervorgehoben. Dieses hat mit der Westtangente nichts zu tun. Es wird die künftige Führung der N 3 aufnehmen, die nördlich des Hauptbahnhofs den definitiven Zusammenschluss der beiden Äste der N 1, am Südportal des Milchbuckeltunnels, erreichen wird, das Zentrum des sog. Y (s. SBZ 1959, S. 618). Die Gestaltung dieses Sihlraumes ist seit Jahren heiss umstritten: Hochstrasse über der Sihl, Strassen à niveau links und rechts, Tiefstrassen links oder rechts stehen zur Diskussion, sowie die Anschlüsse an Parkhäuser und das städtische Strassennetz. Weil eine bezügliche Studie des Stadtplanamtes erst gegen Jahresende veröffentlicht werden wird, verzichten wir heute darauf, das Sihlraumproblem anzuschneiden, verweisen aber auf die Resolution des ZIA auf Seite 595 dieses Heftes.

die U-Bahn nicht bauen können, die Vorortsgemeinden, der Kanton und allenfalls auch der Bund werden sich beteiligen müssen, dabei ist eine resolute Führung durch die interessierte Stadt unerlässlich. Ich hoffe, es gelinge uns, die Rechts- und Finanzgrundlage beizeiten herzustellen, damit das, was sich in deutschen Städten vor zwei Jahren ereignet hatte, bei uns nicht eintrifft. Dort waren — um die Ausdrücke Professor Jensens zu gebrauchen — wegen mangelnder Finanzierung sogenannte Investitionsruinen oder Planungsleichen entstanden, die jetzt dank kräftiger Bundesunterstützung wieder Baustellen geworden sind.

Wenn ich hier zur Vorsicht mahne und den Wunsch äussere, die Beteiligten sollten rechtzeitig abklären, was sich abklären lässt, so möchte ich nur helfen, ein Volksverdikt wie jenes über die Tiefbahn zu verhüten. Richtig scheint mir in dieser Situation die Sicherung der U-Bahntrassen mit ausgereiften Projekten, richtig ist es auch, Trägerschaft, Bauherrschafft und den Betriebsträger zu kennen, bevor gebaut wird. Aus diesem Grunde begrüsse ich die Idee sehr, einen Projektierungskredit von einigen Millionen Franken vom Volk zu verlangen. Es ergibt sich dann die passende Gelegenheit, den Fragenkomplex in aller Gründlichkeit zu diskutieren. In der Presse wurde der Vorschlag gemacht, die Stadt solle mit dem Bau auf eigene Faust beginnen, sie beweise damit ihren eindeutigen Willen am besten. Von selbst ergäbe sich dann die Bereitschaft anderer Gemeinden. Zur Stützung eines solchen Vorgehens braucht es mutigere Fachleute als ich einer bin.

Die *Planung von Parkhäusern* schreitet fort, ihr Bau leider nicht. Schon 1964 betonte ich die Wichtigkeit der Beschaffung von Parkplätzen, indem ich sagte: «Der Bau von Parkplätzen am Rande der Innenstadt gehört zu den dringlichsten Aufgaben.» Erneut fordere ich die Stadt auf, der Verwirklichung von günstig gelegenen Parkplätzen das grösste Augenmerk zu schenken. Projekte wie die Unterkellerung beim Central und die des Lindenhofs, die Überdeckung von Bahnanlagen, Parkhäuser an der Lagerstrasse, beim Kreuzplatz, unter der Kirche Fluntern, am Hechtplatz, generell im Bereich des geplanten Cityringes, bei Tramhaltestellen und draussen in der *Region* bei den Stationen der Bundes- und der Lokalbahnen sind bewusst zu fördern, denn ihre Verwirklichung braucht sehr viel Zeit. Wäre es nicht eine dankbare Aufgabe für die Automobilverbände und das Autogewerbe, der Stadt hier tatkräftig zu helfen? Es hapert an der Ausführung, und auf diese kommt es schliesslich an! In der Stadtverwaltung sollten die Bestrebungen so konzentriert werden, dass sich eine Amtsstelle für Planung, Projektbeschaffung und Bau, die andere für Finanzierung, Trägerschaft und Betrieb einsetzt. Heute ist das Streben auf zu viele Ämter verteilt.

Den Organen der VBZ, der Stadtpolizei und dem Tiefbauamt bin ich zu grösstem Dank verpflichtet, sie haben den hier vor drei Jahren entwickelten Gedanken eines Sofortprogramms aufgegriffen und teilweise schon realisiert. Verbesserungen für den Tramverkehr sind mit der Umgestaltung und Vergrösserung, teilweise auch Zusammenlegung von Haltestellen in den Jahren 1966 und 1967 vorgenommen worden. Die wichtigsten Strassenbahnlinien sind beträchtlich verbessert, systematisch wurden die Haltestellen ausgebaut. Für den wichtigen Schaffhauserplatz liegt ein ausgereifter Umbauvorschlag vor. Für das Bellevue und den Heimplatz werden die Studien tatkräftig gefördert.

Mir lag in erster Linie daran, die lange Übergangszeit vom mittelstädtischen Verkehrssystem zum grossstädtischen einigermaßen zu überbrücken. Wir dürfen froh darüber sein, dass die Verwaltung ihre Bereitschaft gezeigt hat, mit verhältnismässig bescheidenen baulichen Massnahmen und unter vermehrter Anwendung polizeilicher Mittel ein- und durchzugreifen. Verkehrsumlenkungen, wie sie in der mittleren Bahnhofstrasse zur Anwendung gekommen sind, die Einführung von Einbahnpaaren, die Aufhebung von Parkplätzen an Haupt- und Tramstrassen und ähnliche, nicht immer begeistert entgegengenommene Massnahmen hauptsächlich polizeilicher Art lassen sich nicht vermeiden, wenn man auf dem Boden der Realität bleiben will. Dafür bin ich der Polizei dankbar, sie setzt ihre Mittel zielbewusst ein.

Zum Abschluss sei mir noch eine Bemerkung erlaubt. Während den fünf Jahren, die ich der Stadt gedient habe, musste ich mich, weil die Tiefbahnentscheidung es erfordert hatte, hauptsächlich mit den brennenden Verkehrsfragen in Zürich befassen. Die stattfindende grossstädtische Besiedlung des Raumes zwischen Baden, Winterthur, Wetzikon, den beiden Seeufnern, Zug und dem

Mutschellen fiel nur zum Teil in meinen Aufgabenbereich. Die sechs Regionalplanungsgruppen, die RZU, der Kanton und die von der rasanten Entwicklung betroffenen Nachbarkantone haben angefangen, sich in diese Riesenaufgabe zu teilen. Mit Hilfe eines Beamten des Stadtplanungsamtes konnte ich nur einen Inventarplan der gültigen Bauzonen und der Hauptverkehrswege anfertigen, der mit erschreckender Deutlichkeit die wachsende, teils wuchernde Grossstadt zeigt. Er sollte allen, die mit unserer Landesmetropole zu tun haben, zur Verfügung gestellt werden können.

Der kürzlich gestorbene Stadtplaner Winterthurs, Dr. Werner Real, hat in seiner zur Fachliteratur zählenden Dissertation «Stadtplanung» vorgeschlagen, die am Wachstum beteiligten Städte sollten zur Bewältigung und Verteilung der sich stellenden Aufgaben einen Städtekonzern ins Leben rufen. Dieser demokratische und unserm föderalistischen System angepasste Gedanke verdient Unterstützung; er setzt sich in Holland, im Ruhrgebiet und andern dicht besiedelten Regionen dieser Erde nach und nach durch. Real möchte ich ergänzen und wünschen, dass sich die von der Entwicklung betroffenen Kantone im Sinne eines Konkordates rechtzeitig finden zum Segen des Landes und zum Wohle der Bewohner.

Der Stadt Zürich, besonders Herrn Stadtrat Welter, dem ich wie ein Chefbeamter dienen durfte, danke ich für das mir während fünf Jahren entgegengebrachte Vertrauen.

Adresse des Verfassers: *Hans Marti*, dipl. Arch., 8044 Zürich, Gloriestrasse 84.

Stadtplanung im Zürcher Sihraum DK 711.5

Vorbemerkung: Wir hatten die Absicht, diesen Text zusammen mit einer ausführlich bebilderten Darstellung zu veröffentlichen. Weil es sich nun erweist, dass dies erst zu Anfang des nächsten Jahres möglich sein wird, wollen wir mit der Bekanntheit der ZIA-Resolution nicht länger zuwarten. *Red.*

Am 27. Februar 1967 liessen sich die Mitglieder des ZIA und zahlreiche Gäste über die Stadtplanung im Sihraum (Abschnitt Brunau bis Hauptbahnhof) orientieren. Der Anstoss zu städtebaulichen Studien durch Behörden, die Zürcher Arbeitsgruppe für Stadtplanung (ZAS) und privater Fachleute bot die künftige Führung der N 3 durch den auf Stadtgebiet gelegenen Sihraum bis zur Vereinigung mit der N 1 beim Südportal des Milchbucktunnels.

In vorbildlicher Kürze — ihr gab der Gesprächsleiter des Abends, Arch. *Karl Pfister*, zusätzliche Würze — orientierten die Architekten *Hans Marti*, *Fritz Schwarz*, *Otto Glaus* und Stadtplaner *Gerhard Sidler* über die verschiedenen Aspekte des Sihraumproblems. Dabei konnte es sich weniger um Einzelprobleme, wie z. B. die rechts- oder linksufrige Durchfahrt handeln, als vielmehr um *Grundsatzfragen*. Soweit sich solche darin stellen mochten, wie den Bedürfnissen der Öffentlichkeit im Hinblick auf die dem Sihraum ebenso zahlreich, wie unterschiedlich zugeordneten Funktionen zu genügen sei, gingen die Auffassungen — etwa des Vertreters der ZAS, F. Schwarz, und Arch. O. Glaus — etwas auseinander. Einhellig jedoch vertraten alle Referenten die Ansicht, dass in der Sihraumgestaltung nichts übereilt werden dürfe, das Wohl des öffentlichen Lebens zu wahren und im besonderen eine *Hochlage der Autobahn unbedingt abzulehnen sei*. Diese Auffassung teilten auch die an der Diskussion beteiligten Votanten, wobei als weiterer und keineswegs zu vernachlässigender Gesichtspunkt der Aufwand und die Beschaffung der finanziellen Mittel mehrfach erwähnt wurde.

Die Überzeugung und die Wünsche der Sektion Zürich des SIA brachte eine von allen Teilnehmern gutgeheissene *Resolution* wie folgt zum Ausdruck:

Z. I. A., Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein *Resolution zur Expressstrassen-Planung im Zürcher Sihraum*

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein nahm Kenntnis vom Stand der Expressstrassen-Planung im Sihraum. Er stellt mit Genugtuung fest, dass die zuständigen Instanzen von Bund, Kanton und Stadt bestrebt sind, eine tragbare Lösung für dieses wichtige Problem zu finden. Die bisher angestellten