Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 48 (1961)

Heft: 10: Verkehr und Städtebau

Artikel: Gegenvorschlag für die Expressstrassenführung und die Gestaltung des Sihlraumes in Zürich

Autor: Wildermuth, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-37632

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

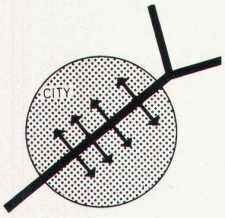
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 28.11.2025

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

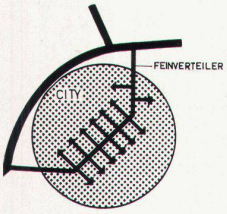
Gegenvorschlag für die Expreßstraßenführung und die Gestaltung des Sihlraumes in Zürich

OFFIZIELLE KONZEPTION



1, 2
Offizielles Projekt für die Führung der Expreßstraßen (graue Linie) und des City-Ringes (schwarze Linie)
Projet officiel du tracé des autoroutes (ligne grise) et de l'artère circulaire de la cité (ligne noire)
Official project for speedway (grey line) and City belt (black line)

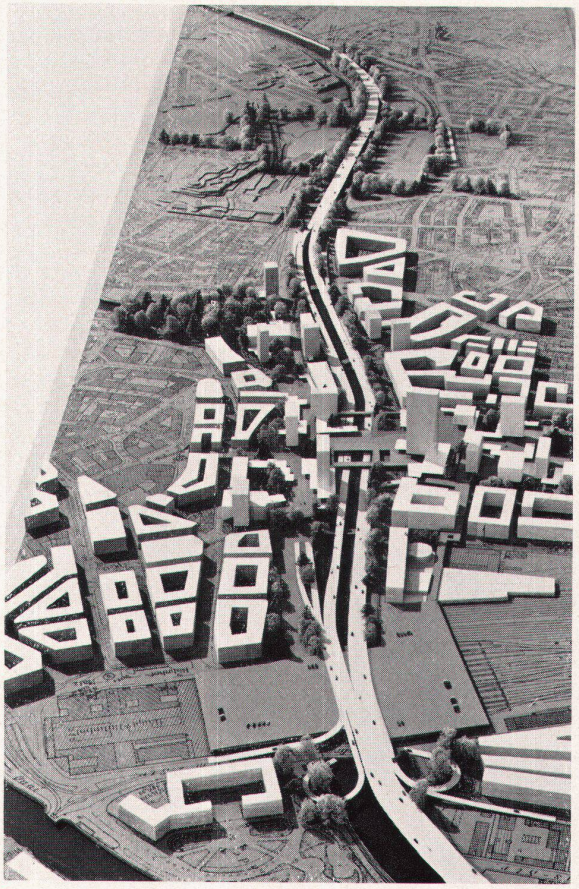
KONZEPTION ZAS



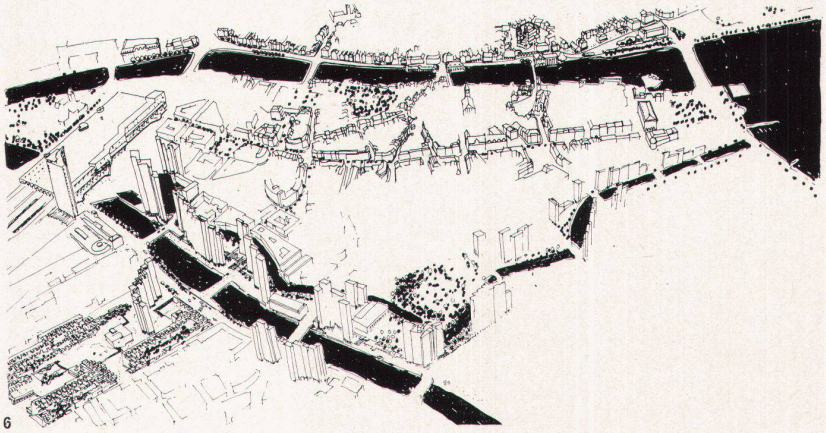
3, 4
Gegenvorschlag der ZAS für die Expreßstraße (graue Linie) und den City-Ring (schwarze Linie)
Contre-projet du ZAS pour les autoroutes (ligne grise) et l'artère circulaire de la cité (ligne noire)
Counter-project for speedway (grey line) and City belt (black line)

Vorschlag der ZAS, Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau

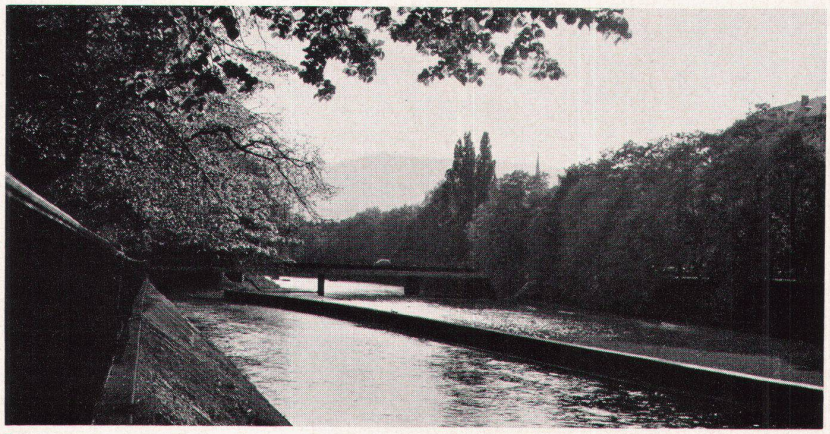
A. Die Verkehrsuntersuchungen zum Variantenvergleich
Die fachliche Zusammensetzung der Arbeitsgruppe für Städtebau, in der sich sowohl Architekten und Städteplaner wie auch Verkehrsfachleute zu gemeinsamen Diskussionen finden, erlaubte es der Gruppe, ausgehend von allen städtebaulichen Forderungen, die vorgeschlagenen Verkehrssysteme in ihrer grundsätzlichen Konzeption zu analysieren. Dabei ging es einerseits darum, die städtischen Expreßstraßen als Bestandteil des schweizerischen Nationalstraßennetzes im Bereich der Zürcher Kernzone so zu führen, daß der Sihlraum für städtebauliche Aufgaben reserviert bleiben konnte. Die Verkehrsfachleute der Gruppe stellten sich andererseits die Aufgabe, das wirkungsvollste Verkehrssystem zu finden, welches mit der vorgeschlagenen Erweiterung der City im Gebiete der Sihl und des Schanzengrabens und unter Berücksichtigung der mutmaßlichen zukünftigen Verteilung der Arbeits- und Wohnplätze einen reibungslosen Ablauf des individuellen Verkehrs gewährleistet.
Bekanntlich führt bei der offiziellen Variante das Kernstück der Expreßstraßen als Hochstraße durch den Flußraum der Sihl. Dieses tangential zur heutigen, jedoch zentral in der zukünftigen City liegende umstrittene Kernstück, die Sihlhochstraße, übernimmt in der offiziellen Variante einerseits die Funktion einer Schnellverkehrsstraße (Nationalstraßenverknüpfung) für den Stadt- wie den City-Durchgangsverkehr. Gleichzeitig hat es auch die Aufgabe, als ausgesprochene Verteil- und Sammelstraße den Ziel- und Quellverkehr der City sowie der angrenzenden Gebiete von Außersihl zu verteilen und zu sammeln.
Dieses Zusammenfassen zweier grundverschiedener Funktionen auf einer und derselben Straße ist wohl aus der Überlegung heraus entstanden, mit den Subventionen für die Nationalstraßen auch einen Teil der rein städtischen Verkehrsprobleme zu sanieren. Als sich dieses Konzept als zu wenig leistungsfähig erwies, wurde es keineswegs geändert, sondern lediglich durch eine zusätzliche zweite Expreßstraße als zweite Etappe über dem Trasse der linksufrigen Seebahn erweitert.
Demgegenüber versuchte die Konzeption der Arbeitsgruppe eine möglichst weitgehende Trennung des reinen Durchgangsschnellverkehrs vom Verteiler- und Sammelverkehr zu erreichen. Dies gelingt, indem die Expreßstraße für den Durchgangsverkehr durch das Stadtgebiet und den Verbindungsverkehr der Außenquartiere außerhalb der heutigen und zukünftigen City geführt wird. Von dieser Schnellverkehrsstraße sollen, durch hochleistungsfähige Anschlüsse verbunden, eigentliche Sammel- und Verteilerstraßen in die City führen. Diese Konzeption beruht im wesentlichen darauf, daß einerseits der reine Durchgangsverkehr durch das Stadtgebiet minimal ist und anderseits der Ziel- und Quellverkehr der eigentlichen Innenstadt (Kreis 1) nur etwa einen Viertel des Gesamtverkehrs beträgt. Ferner wurde die Tatsache berücksichtigt, daß in der City nur noch eine beschränkte Steigerung (zweifacher Verkehr 1957) des individuellen Verkehrs möglich ist, während für den Verkehr außerhalb der City noch weitgehend die effektiv wünschbaren Steigerungen (achtfacher Verkehr 1957) eintreten können. Der Anteil des Verkehrs mit Ziel oder Quelle in der City am Gesamtverkehr wird also trotz der zahlenmäßigen Verdoppelung zukünftig stark abnehmen, wie dies die speziell für den Variantenvergleich ausgearbeitete Verkehrsprognose eindeutig beweist.
Abschließend sei darauf hingewiesen, daß die Studien der Arbeitsgruppe erneut zum Ausdruck brachten, daß eine sehr wichtige Aufgabe der Stadtplanung darin bestehe, dem privaten Motorfahrzeug den Zugang zur City, dem wirtschaftlichen und kulturellen Kernpunkt der Stadt, zu ermöglichen. Wenn auch innerhalb der City für einzelne Straßenzüge oder Plätze



5



6



7

die Fernhaltung jeglichen Fahrzeugverkehrs erwünscht und erstrebenswert ist, so darf keinesfalls versucht werden, den Verkehr von der City fernzuhalten oder zu trennen. Spezielle Anstrengungen sind deshalb auch der Beschaffung von genügend Parkierungsraum, angrenzend an die Sammel- und Verteilerstraßen, in unmittelbarer Nähe der City zuzuwenden.

E. Wildermuth

B. Die städtebauliche Gestaltung des Sihlraumes

Die weite Talebene zwischen den beiden Hügelketten Zürichberg und Üetliberg ist heute völlig ausgefüllt durch ein einziges großes Häusermeer. Die Zeit, da man großzügig in der freien Ebene des Sihlfeldes Bahnschneisen, Sihlverlegungen, Güterbahnhöfe und ganze Stadtteile planen konnte, gehört der Vergangenheit an. Die Stadt ist sozusagen fertig. Nur an einzelnen Punkten des Stadtrandes verwandelt sich das Gesicht.

Beidseits der Sihl wird in den allernächsten Jahren ein zusammenhängendes Gebiet von über 200000 Quadratmetern frei, da Kaserne, Stallungen, Zeughäuser und Tierspital verlegt werden und auf den restlichen Parzellen Neubauten projektiert sind oder die Bauten durch Projekte der öffentlichen Hand und Baulinien angeschnitten werden. Eine Reihe von Faktoren prädestinieren diese neu gewonnene Baulandreserve zur neuen City: ihre Lage im Schwerpunkt des einzigen Ausdehnungsgebietes der City, ihre optimale Erschließung durch zwei projektierte Tiefbahnstationen, den Hauptbahnhof, den Bahnhof Selnau und den Cityring, ihre großstädtische Weiträumigkeit und endlich ihre Besitzesverhältnisse, indem der größte Teil in öffentlicher Hand liegt.

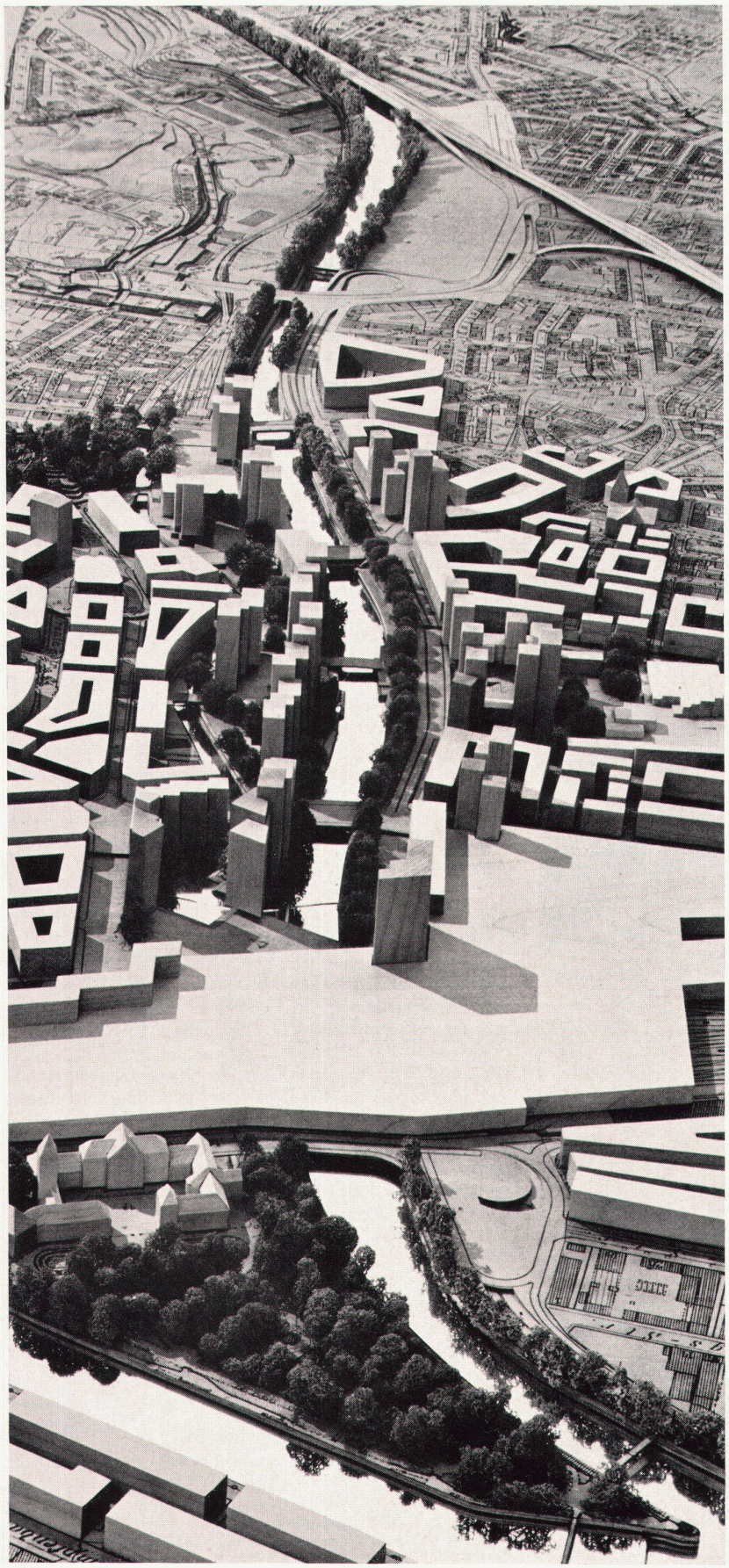
Der Sihlraum besitzt so alle Möglichkeiten, zur neuen Cityachse des wachsenden Zürich zu werden. In den nächsten 30 Jahren steigt der Bedarf an citygebundenen Arbeitsplätzen in Zürich um rund 30000. Die Hälfte davon könnte im Sihlraum gedeckt werden; der Rest verteilt sich auf bessere Ausnützung der heutigen City und auf die Abwanderung in Sekundärzentren. Dazu ist aber notwendig, daß der Riegel, den der Sihlraum bis heute gegen die sich nach Westen ausdehnende City bildete, überwunden und keinesfalls durch eine Hochstraße noch mehr getrennt wird.

Die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau hatte sich die Aufgabe gestellt, durch Studien und Projekte die städtebaulichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten einer zweiten Cityachse im Sihlraum zu zeigen und damit die Berechtigung einer Verschiebung der Expreßstraße nach außen zu beweisen. Dabei ergab sich die seltene Möglichkeit, eine städtische Kernzone nach neuer Konzeption zu planen.

Um die Konzentration – das Wesen der Stadt – sichtbar werden zu lassen, sind die Sihlufer dicht und geschlossen mit prismatischen Türmen bebaut. Die in sich abgeschlossene Turmzone greift an drei Brückenköpfen ans linke Ufer hinüber, wodurch ein räumliches Gleichgewicht entsteht. Diese Zone sollte so, im Gegensatz zu den einzelnen, im Gesamtstadtbild unsicher wirkenden «Hochhäusern», zur einzigen Hochhauszone werden. Eine solche Zone wäre hier sinnvoller Ausdruck der zur City sich verdichtenden und emportürmenden Stadt und würde zudem das Herz der Stadt an Limmat und See nicht beeinträchtigen. Entscheidend dabei ist, daß das ganze Quartier einen in sich geschlossenen Charakter bekommt, so wie die in der Gründerzeit entstandene Bahnhofstraße, die um ihrer Einheit willen unter einen baulichen Schutz zu stellen wäre.

5
Offizielles Projekt für die Expreßstraße über der Sihl
Projet officiel de l'autoroute au-dessus de la Sihl
Official project for a speedway over the Sihl river

6, 7
Zürich als Zweiflußstadt und die Sihl heute
Zurich la Sihl et de la Limmat et l'aspect actuel de la Sihl
Zurich as a two-river town and the Sihl river in its present aspect



8

Die Lage des Sihlraumes zwischen den bestehenden Schwerpunkten Sihlporte–Stauffacher einerseits und Hauptbahnhof anderseits garantiert einen lebensfähigen Cityteil. Besondere Sorgfalt wurde deshalb auch auf die Kontinuität der Fußgängerzonen zwischen diesen Polen gelegt, die entlang einer zusammenhängenden Kette von Läden, Restaurants und Geschäftseingängen führen.

Die Ausnützung über alles von 2,0 (Gebiet der Bahnhofstraße etwa 3,0) ist bei solcher Weiträumigkeit und großen Grünräumen ohne weiteres zu verantworten. Sie ermöglicht Raum für 15000 Arbeitsplätze und 400 Wohnungen. Die Integration von Arbeitsplätzen, Wohnungen und Gewerbe will als Beitrag zur Belebung der City und zur Verminderung des Verkehrs (Wohnung–Arbeitsplatz) gewertet werden. 9000 unterirdische Parkplätze, direkt erschlossen durch den Cityring, sind vorgesehen. Unter den Bauten wurde das erste Untergeschoß als Zubringerebene reserviert.

Anfang und Ursprung der neuen Cityachse ist ein erweiterter neuer Bahnhofplatz. Als Grundlage der Arbeit diente das Rahmenprojekt der SBB für den Ausbau der Zürcher Eisenbahnanlagen von 1945. Gegenüber den früheren Varianten für den Neubau des Aufnahmegebäudes zeigt sich die völlig neue Situation, daß neben Bahnhofstraße und Löwenstraße nun auch die Sihlquais organisch an den Bahnhofplatz und das Aufnahmegebäude angeschlossen werden könnten. Ein breit und weit ausstrahlender Portikus übernimmt diese Aufgabe, wobei die plastisch stark gegliederte Öffnung zugleich verhindert, daß der ganze Sihlraum sich hier totläuft. Durch den Bau des Air-terminals in Hochlage und einer Unterführung als Erschließung der Perrons ist für ein reges Leben in diesem Portikus gesorgt. Indem der Schanzengraben schiffbar gemacht wird, ergibt sich die Möglichkeit, den erweiterten und verkehrsfreien Bahnhofplatz mit einem kleinen Hafen zu verbinden, als Attraktion für die ankommenden Gäste und als neuartige Verbindung zum See.

Es ist selbstverständlich, daß noch ausgedehnte Studien und Analysen notwendig sind, um die komplexen Fragen, wie Dichte, Erschließung, Zweckbestimmung usw., abschließend beurteilen zu können. Um auf die Fülle verschiedener Möglichkeiten hinzuweisen, wurden im weiteren zwei städtebauliche Varianten ausgearbeitet.

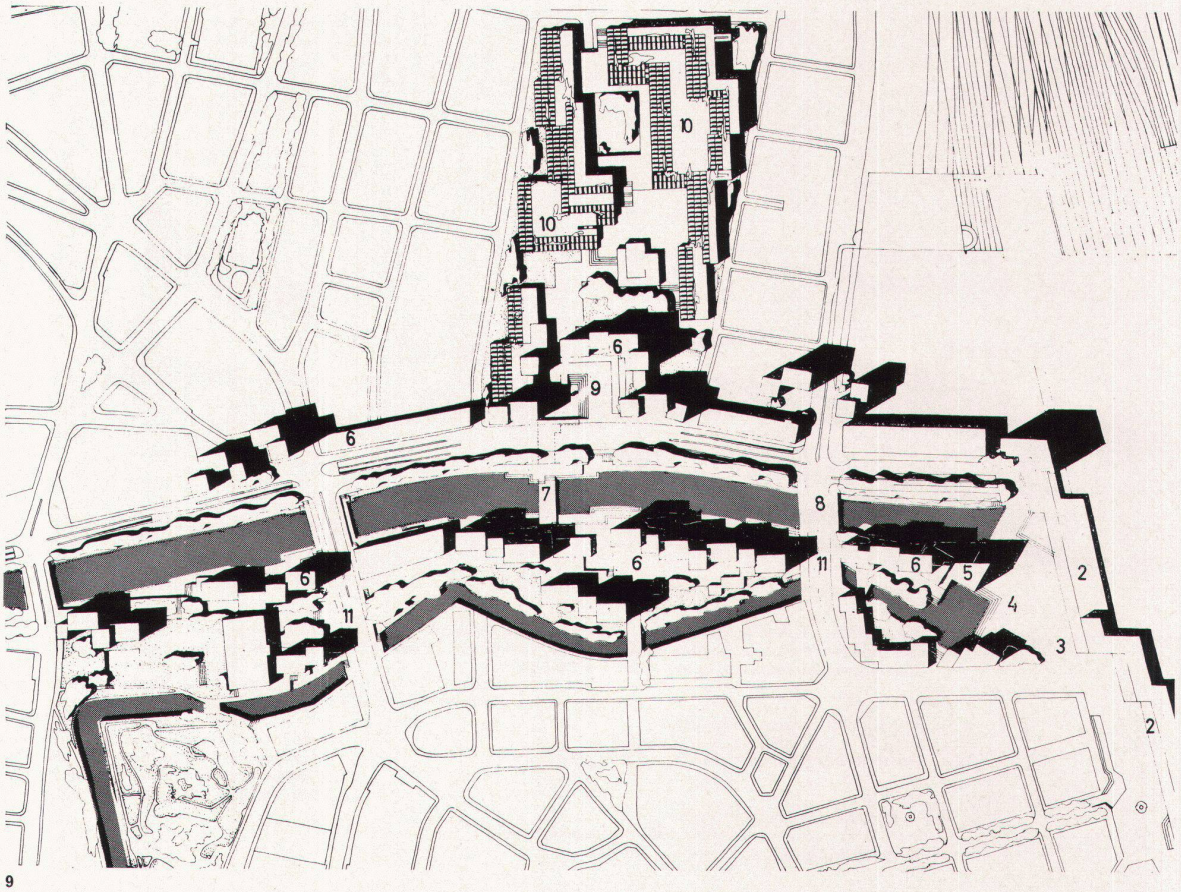
Die Variante A beansprucht neben den Grundstücken in öffentlicher Hand auch die bestehende, überalterte Überbauung zwischen Lager- und Militärstraße. Die Sihluferstraße ist teilweise unterirdisch geführt, so daß der große Fußgängerplatz auf dem ehemaligen Kasernenareal verkehrsfrei bis an das Sihlufer geführt werden kann. Die hohe Wohnbebauung ist an die Randzone verlegt, wodurch große Wohnpärke entstehen. Die großen Freiflächen rechtfertigen die relativ große Höhe der Bebauung.

Die Variante B beansprucht ebenfalls weitere Randgebiete des Kasernenareals. Anschließend an den großen Platz, der zur Sihl in Beziehung steht, wird ein «Garagehügel» vorgeschlagen, der einerseits in 8 Geschossen 5600 Parkplätze ermöglicht und andererseits als Basis für eine relativ dichte Wohnbebauung dient. Der dabei entstehende künstliche Südwesthang bietet eine gute Wohnlage und schirmt den Lärm der Bahnanlagen ab. Einzelne Fußgängerwege und -treppen führen über den Hügel und dienen als Zugang zu den Garagen.

Aufgabe dieser städtebaulichen Arbeit war es, zu zeigen, daß eine Hochstraße, mit ihren auf- und abgehenden Rampen, in diesem zukunftsreichen Gebiet zu einer städtebaulichen Katastrophe werden müßte. Zürich steht hier vor der größten städtebaulichen Frage dieses Jahrhunderts, vergleichbar nur mit jenen Entscheiden über die Lage des Bahnhofes (Mitte des 19. Jahrhunderts) oder über das Projekt eines Eisenbahnviaduktes entlang dem Seequai als Verbindung Stadelhofen–Enge

Gegenvorschlag für die Expreßstraßenführung und die Gestaltung des Sihlraumes in Zürich

2 Bahnhof-Portikus
3 Bahnhofplatz
4 Bootshafen
5 Restaurant
6 Hotel, Geschäftshaus
7 Fußgängerbrücke
8 Geßnerbrücke
9 Platz
10 Wohnungen und Gewerbe
11 Tiefbahnstation



9

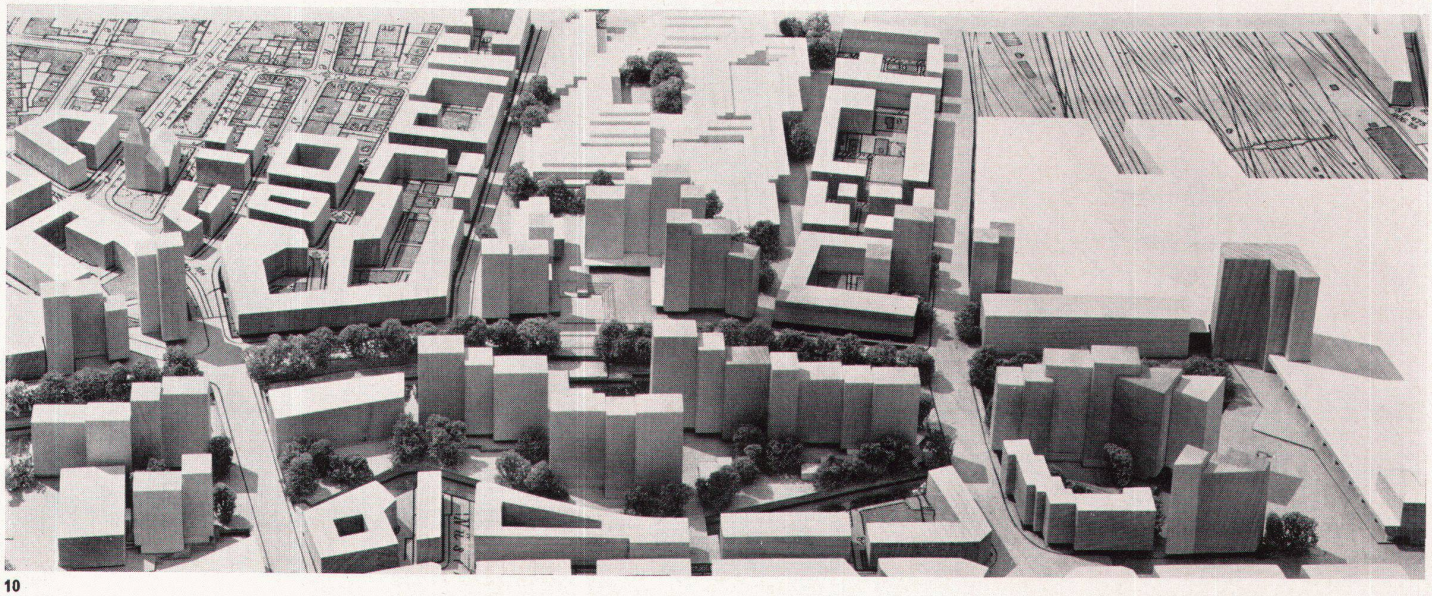
(um 1900). Wird es diese bisher ungeahnten städtebaulichen Möglichkeiten, die hier der Verwirklichung harren, ergreifen? Oder wird Zürich in 30 Jahren, wenn es mit seinem Einzugsgebiet eine Million Einwohner zählt, noch immer in seinen neuen Quartieren den Maßstab der Bahnhofstraße von 1900 zeigen?

Die Großzügigkeit, mit der unsere Behörden sich bis jetzt zu diesem Vorschlag bekannten, läßt uns aber auf diesen echten Aufschwung hoffen – denn hier könnte Zürich wirklich neu werden.

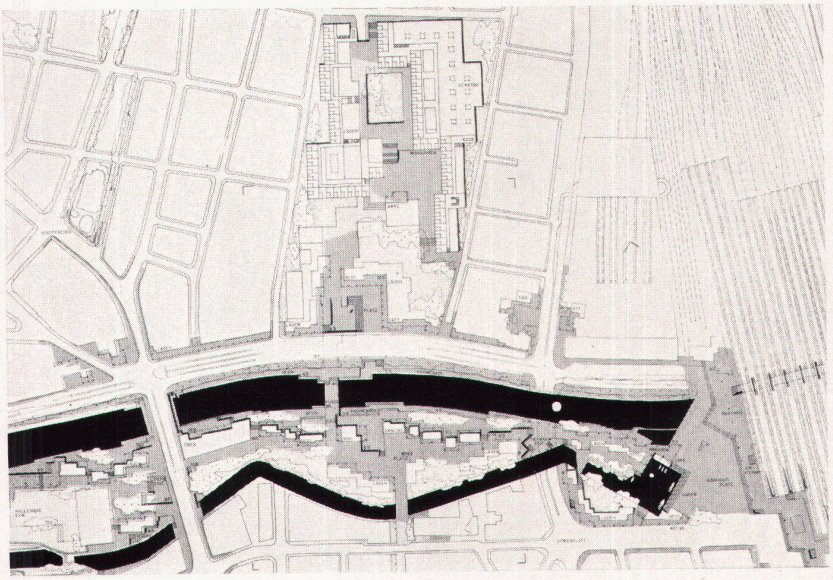
Rolf Keller

8
Projekt der ZAS für die Gestaltung des Sihlraumes ohne Expreßstraße; im Vordergrund: Landesmuseum und Hauptbahnhof
Projet du ZAS pour l'aménagement de la zone de la Sihl sans autoroute; au premier plan, le Musée national et la Gare centrale
ZAS project for the Sihl area without speedway; in the foreground: Landesmuseum and Main Station

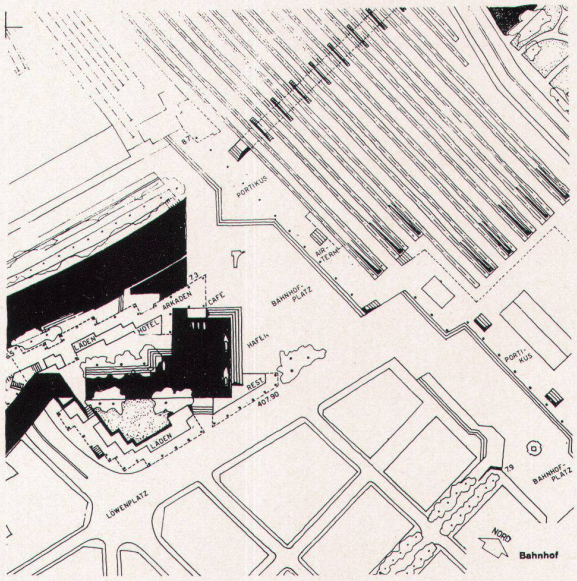
9, 10
Projekt der ZAS für die bauliche Gestaltung des Sihlraumes 1:6000 und Modell
Projet du ZAS pour l'aménagement urbain de la zone de la Sihl
ZAS project for the structural planning of the Sihl area



10



11



14

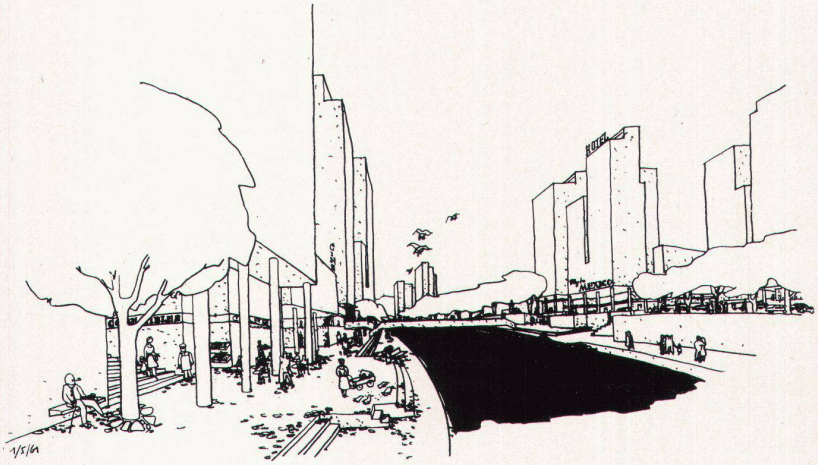
11
Die geplanten Fußgängerbezirke im Sihlraum (graue Flächen)
La «zone des piétons» projetée autour de la Sihl (surfaces grises)
Planned pedestrian areas (grey) within the Sihl district

12
Sihlraum, Blick gegen Sihlporte
Zone de la Sihl vue vers la «Sihlporte»
The Sihl area towards the so-called Sihl gateway

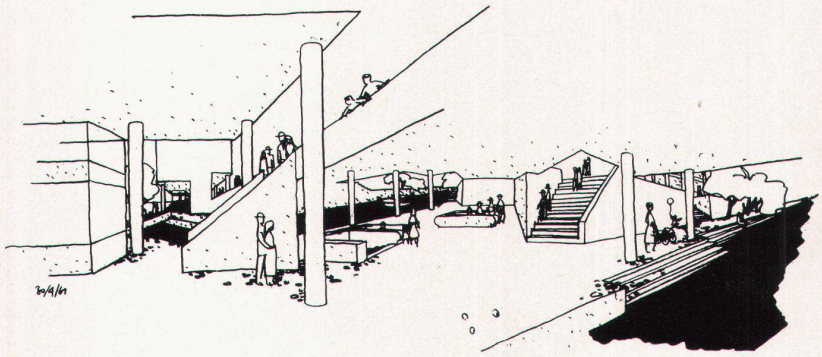
13
Tiefbahnstation Geßnerbrücke
Station du tramway souterrain près du Gessnerbrücke
Gessner Bridge subway station

14
Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes mit Portikus- und Bootshafen
Projet pour une nouvelle place devant la Gare centrale avec un portique et un port pour les canots
Aspect of the new Station square with porch and riverboat port

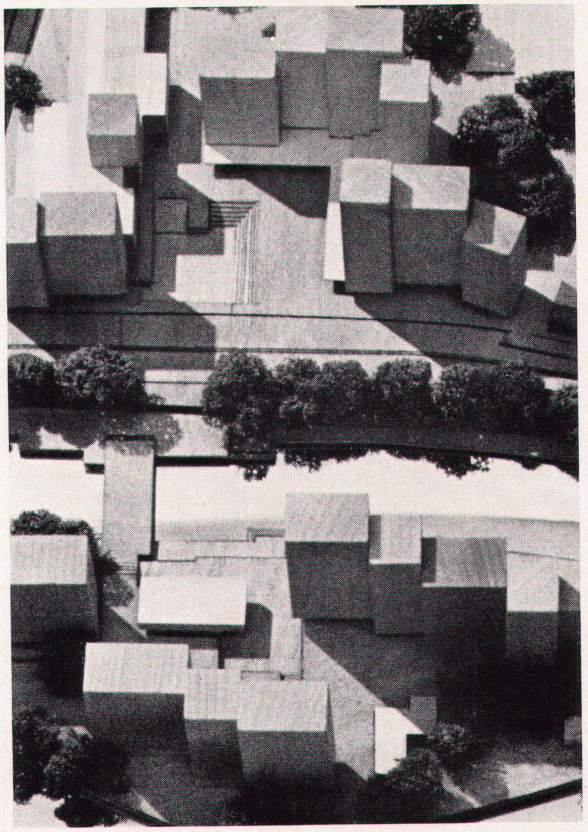
15
Sihlübergang und Fußgängerzentrum auf dem Kasernenareal
Passage au-dessus de la Sihl et centre pour piétons, aménagés sur l'actuel emplacement de la caserne
Sihl crossing and pedestrian center on the military camp area



12

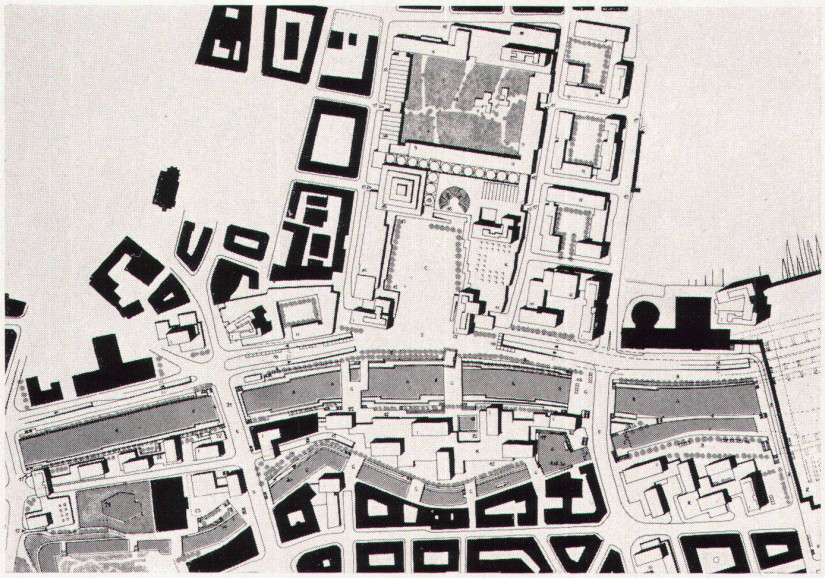


13

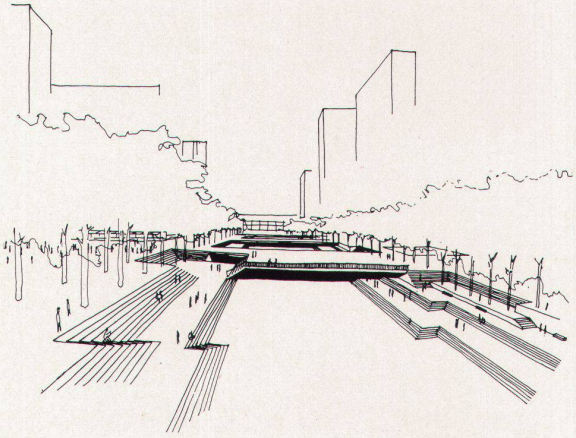


15

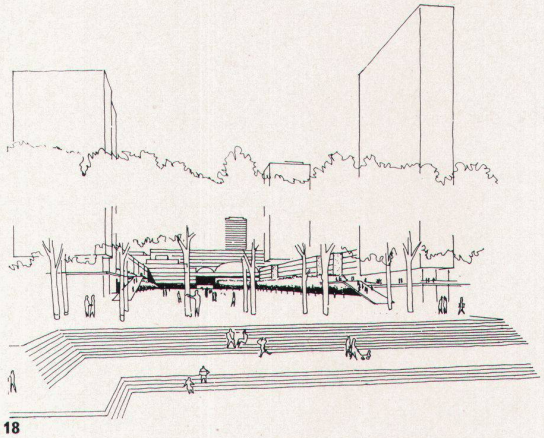
Gegenvorschlag für die Expreßstraßenführung und die Gestaltung des Sihlraumes in Zürich



16

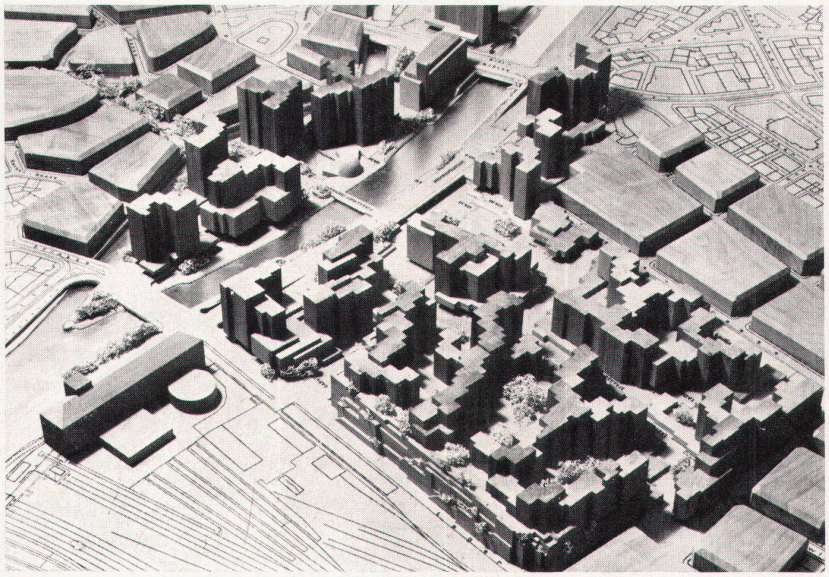


17

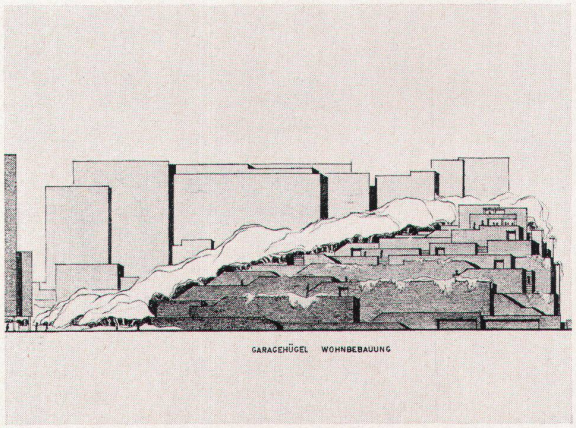


18

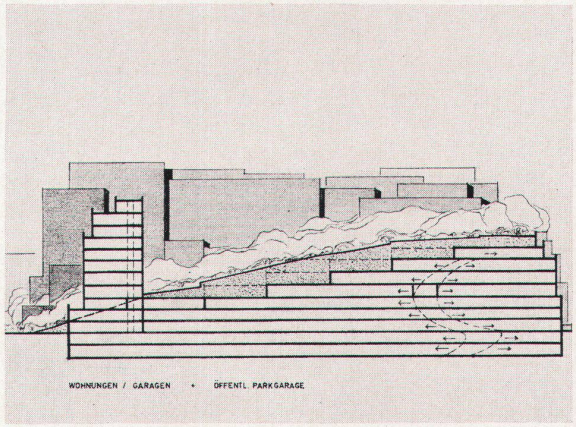
16–18
Variantenprojekt «A» der ZAS für den Sihlraum mit aufgelockerter Bebauung
Projet-variante «A» du ZAS pour la zone de la Sihl: structure dispersée
"A" variation project of ZAS for the Sihl area with non-compact architecture



19



20



21

19–21
Variantenprojekt «B» der ZAS für den Sihlraum mit konzentrierter Bebauung
Projet-variante «B» du ZAS pour la zone de la Sihl: structure concentrée
"B" variation project of ZAS for the Sihl area with concentrated architecture

Photos: 5, 8, 10 15 Peter Grünert, Zürich