

Die Situation der Verkehrsplanung in Zürich

Autor(en): **Steiger, Rudolf**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 10: **Verkehr und Städtebau**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37631>

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.

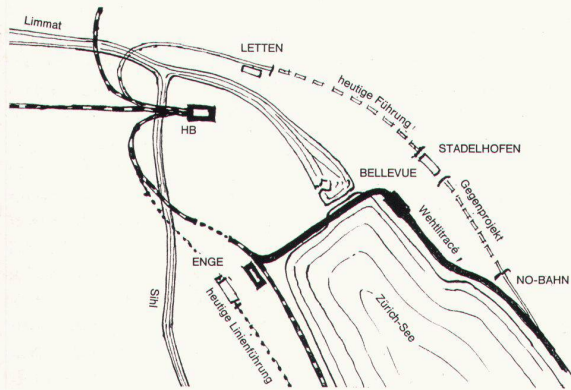
Haftungsausschluss

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.

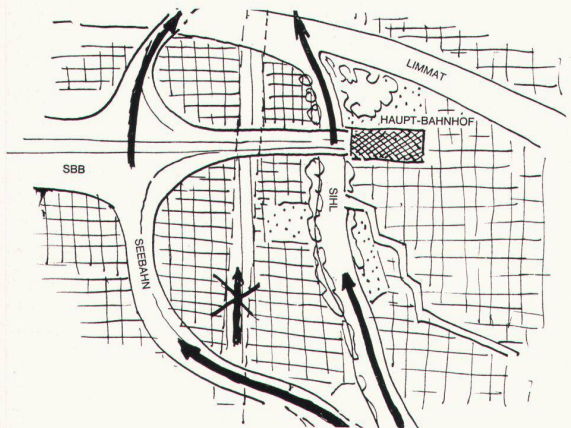
Die Situation der Verkehrsplanung in Zürich

Referat an der Tagung 1961 des BSA (gekürzt)

Es sei mir gestattet, zunächst kurz einen Blick zurückzuwerfen, um die heutige Situation in der Planung (Regionalplanung, Nationalstraßenplanung, Städteplanung) besser zu verstehen. In den dreißiger Jahren wurde die Bewegung der Regionalplanung in der Schweiz ins Leben gerufen. Zu jener Zeit waren ausschließlich Architekten die Initianten. Man hoffte damals schon, immer mehr Fachleute anderer Gebiete (Ingenieure, Verkehrsfachleute, Agronomen, Juristen, Nationalökonomern) zuzuziehen, weil man erkannt hatte, daß nur eine integrale Bearbeitung der Planungsprobleme, das heißt eine umfassende, alle Fragen sorgfältig gegeneinander abwägende Methode, zum Ziele führen kann – zu dem Ziele nämlich, unseren Lebensraum so harmonisch als möglich, das heißt so schön als möglich zu gestalten.



1
 Projekt 1871 für Führung der Nordostbahn im Zürcher Seebecken
 Tracé des «Chemins de fer de la Suisse du Nord-Est» en 1871 dans la région du bassin inférieur du lac de Zurich
 Project 1871 for leading the Northeast Railway around the lake's end



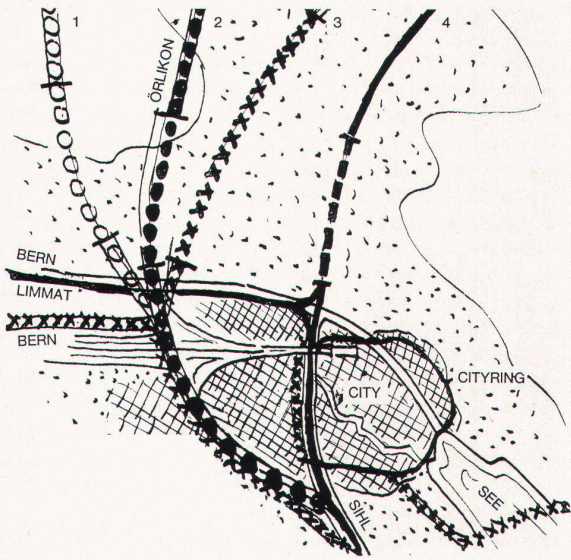
2
 Die beiden Möglichkeiten für die Durchführung der Expreßstraßen durch Zürich
 Les deux alternatives proposées pour le passage des autoroutes à travers Zurich
 The two alternatives for leading speedways across Zurich

Diese Konzeption einer umfassenden Planung wurde in den Jahren nach dem Kriege dadurch empfindlich gestört, daß sich einzelne Berufsgruppen, die in der Planung mitwirken sollten, auf Lösungen von spezialisierten Fragen warfen, die ihnen als wichtig und am meisten Erfolg versprechend erschienen. Es waren dies vor allem unsere Verkehrsingenieure, die, mit gutem gesetzlichem Handwerkzeug (Straßenlinien, Expropriationsrecht, Finanzierungsmöglichkeiten) ausgestattet, aus dem Planungsteam ausbrachen und als Einzelgruppe vorprellten. Es mag hier darauf hingewiesen werden, daß in der eidgenössischen Planungskommission für die Nationalstraßen weder Architekten noch Städtebauer vertreten waren.

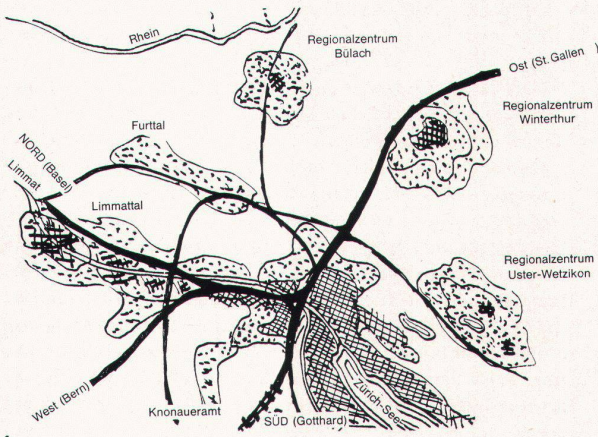
Diese Spezialisierung, verbunden mit ausschließlicher Betrachtung weniger Symptome, geht im übrigen parallel zur Spezialisierung auf anderen Gebieten, zum Beispiel der Medizin. Dort führte dann allerdings der Wunsch des Patienten, nicht nur als Spezialfall betrachtet zu werden, zu einer erheblichen Stärkung des Kurpfuschertums. Wir werden dasselbe erleben auf dem Planungsgebiet – und wir erleben es gelegentlich schon –, nämlich das Planungspuschertum, sofern es uns nicht gelingt, eine einheitliche Front aller für die Planung wirksamen Kräfte zu bilden und eine Gedankenordnung, nach Wichtigkeit abgestuft, zu erarbeiten.

Mit der falschen Weichenstellung zugunsten der Alleinherrschaft des Verkehrs wurde und wird viel Zeit verloren, denn heute verstärken sich die Kräfte, die an dieser Präpotenz zu zweifeln anfangen und zu einem allgemeinen und mehr humanen Ausgleich aller in der Planung wirkenden Kräfte streben. Eine Warnung soll uns die Erinnerung an die Zeit vor neunzig Jahren (1871) sein, da in Zürich für die Führung der Nordostbahn ernsthaft das sogenannte Wetli-Trasse (Wetli war damals Zürcher Kantonsingenieur) um die Bucht des Zürichsees zur Diskussion stand. Es war geplant, die Bahn dem Utoquai entlang zu einem Bahnhof auf dem alten Tonhalleplatz (Sechseläutenplatz) zu führen, von da über eine Brücke parallel der Quaibrücke dem See entlang (die Bürklianlagen existierten damals noch nicht) zum Bahnhof Engle (an alter Stelle) mit Einmündung in die bestehende linksufrige Seebahn. Diese Zufahrt vom rechten Seeufer zum Hauptbahnhof war eisenbahntechnisch einwandfrei und – so glaubten die Eisenbahnplaner – zweifellos die billigste Lösung. Glücklicherweise stieß dieser Vorschlag kurz vor seiner Realisierung auf energischen Widerstand der an der Entwicklung ihrer Stadt interessierten Bevölkerung. Unter der Führung der damals noch selbständigen Gemeinde Riesbach wurde unter bedeutenden finanziellen Opfern der «eiserne Ring» gesprengt, indem eine Studien- gruppe gebildet wurde, die die heutige Bahnlinienführung, nämlich von Tiefenbrunnen durch Tunnel zum Bahnhof Stadelhofen und von da wieder durch Tunnel zum Letten und Hauptbahnhof, ausarbeitete. Diese Lösung war damals unverhältnismäßig teuer; aber niemand wird heute jene großzügige Entscheidung bedauern, da sie, auf lange Sicht gesehen, doch die rationellere war. Es wäre wohl kaum möglich gewesen, auf längere Zeit die Uferbahn am Alpenquai entlang zu dulden, mußte doch auch die linksufrige Bahn in den zwanziger Jahren vom See bergwärts in Tunnels verlegt werden. Es zeigt sich, daß scheinbar billige Sofortlösungen, die zu starke Eingriffe in das städtebauliche Gefüge bringen, im Endeffekt doch teuer zu stehen kommen.

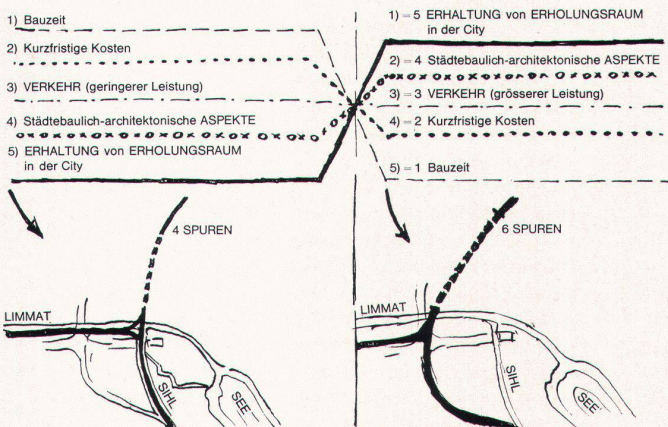
Das schweizerische Nationalstraßennetz ist so konzipiert, daß die Nationalstraßen im Gebiete größerer Städte durch städtische Hochleistungsstraßen (Expreßstraßen) miteinander verbunden werden sollen. Für Zürich stellt sich deshalb das Problem, das Nord-Süd- und Ost-West-Straßenkreuz auf Stadtgebiet durchzuführen. Der Ost-West-Arm läßt sich verhältnismäßig einfach entweder am Limmatufer oder durch wenig bebauten Land führen; der Nord-Süd-Arm hingegen durchschneidet das am dichtesten bebaute Gebiet der Stadt. Nach-



3 Die Varianten des offiziellen Projektes und der technischen Verkehrskommission (TK) sowie der Arbeitsgruppe ZAS
 Variantes du projet officiel et de la Commission technique (TK), ainsi que du groupement ZAS
 Variations of official project and technical traffic committee (TK) as well as of ZAS work group



4 Die Straßen in der Region Zürich
 Les artères de la région de Zurich
 Highways in the Zurich area



5 Einfluß der Bewertung der Reihenfolge der einzelnen Hauptfaktoren auf die Wahl der ersten Ausbaustage
 Choix de la première étape de réalisation, déterminé par les principaux facteurs urbains
 Influence of assessment of the priority order of the different main factors with respect to selection of first construction stage

dem eine in den dreißiger Jahren vorgeschlagene Verbreiterung des Langstraßenzuges auf über 100 Meter keine Realisierung erfuhr, stehen heute nur noch zwei Räume zur Aufnahme der Expreßstraßen zur Verfügung, nämlich der Sihlraum und die Limmat beim Platzspitz sowie der heute von der linksufrigen Seebahn und dem Geleisefeld des Hauptbahnhofs beanspruchte Raum. Von der zum Entscheid über die Expreßstraßenführung eingesetzten technischen Verkehrskommission wurde als Gesamtkonzeption eine Hochleistungsstraße über der Sihl (bei teilweiser Überdeckung der Sihl als Parkierungsfläche) in einer ersten Etappe mit einem Tunnel zum Milchbuck angenommen und als zweite Etappe die Seebahnlinie mit einem zweiten Tunnel nach Oerlikon. Entscheidend für diesen schweren Entschluß, der einen sehr starken städtebaulichen Eingriff in den Sihlraum bedeutet, war die Feststellung, daß es anscheinend unmöglich sei, die sogenannte zweite Spange über das Geleisefeld der SBB zu führen, bevor dieses vollständig umorganisiert sei, was nicht vor 1980 der Fall sein könne.

Die aus jüngeren Fachleuten gebildete «Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau» (ZAS) hat nun nachgewiesen, daß es technisch doch möglich wäre, die Expreßstraße im Seebahnraum schon als erste Etappe in Angriff zu nehmen. Die Gruppe hat ein ausführliches Vorprojekt ausgearbeitet. Die beiden Varianten (ZAS-Projekt Seebahn einerseits, «offizielles Projekt» Sihlraum andererseits) wurden in einer fruchtbaren Zusammenarbeit aller Beteiligten miteinander verglichen. Es wurde festgestellt, daß beide Varianten ausführbar sind, daß aber bei beiden noch eine Reihe Abklärungen (Parkierung, Anschlüsse an Cityring, Kosten usw.) nötig sind, bis sie schlüssig beurteilt werden können. Den zweifellos großen städtebaulichen Vorteilen der ZAS-Variante stehen deren größerer finanzieller Aufwand (bei allerdings 6 statt 4 vorgesehenen Spuren) und damit vermehrter Leistung gegenüber. Neben der Prüfung in bautechnischer Hinsicht müssen die beiden Systeme in bezug auf ihre Auswirkung in der Region Zürich noch genauer untersucht werden, wobei die Konzeption eines kürzlich erschienenen Expertenberichtes über die Dezentralisation der Stadt mit Zentrenbildung im Raume Wetzikon-Winterthur und Bülach von erheblichem Einfluß sein kann. Ebenso muß bei beiden Varianten die Verflechtung mit dem geplanten Cityring weiter geprüft werden. Hier besteht der grundsätzliche Unterschied, daß die Variante ZAS im Sihlraum eine Hochleistungsstraße, die dem Ringverkehr dient, an den Ufern vorsieht, während die offizielle Variante den Cityring teilweise über die Hochstraße über der Sihl führt.

Sind alle diese technischen Fragen geklärt, so wird man letzten Endes nicht um eine Bewertung des Gewichtes der einzelnen Faktoren herumkommen, und je nachdem dieses eingesetzt wird, kommt die eine oder andere Linienführung in den Vordergrund. Bezeichnet man von den wichtigsten Beurteilungspunkten 1 die Bauzeit, 2 die kurzfristigen Kosten, 3 den Verkehr, 4 die städtebaulichen architektonischen Aspekte, 5 die Erhaltung des Erholungsraumes in der City, so wird bei einer Reihenfolge 1, 2, 3, 4, 5 die Entscheidung zugunsten des offiziellen Projektes, bei einer umgekehrten Reihenfolge 5, 4, 3, 2, 1 zugunsten der Variante ZAS ausfallen.

5 Einfluß der Bewertung der Reihenfolge der einzelnen Hauptfaktoren auf die Wahl der ersten Ausbaustage
 Choix de la première étape de réalisation, déterminé par les principaux facteurs urbains
 Influence of assessment of the priority order of the different main factors with respect to selection of first construction stage