

Verkehr : Umgang mit Flaschenhälsen

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **20 (2007)**

Heft [5]: **Sihlcity : die kleinste Grosstadt**

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123225>

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.

Umgang mit Flaschenhälsen

Text: Benedikt Loderer

Die Erschliessung des einstigen Industrieareals war schwierig und teuer. Strassen und Verkehr rund ums Grundstück weisen auf die ausgezeichnete Lage hin, sie schnüren es aber gleichzeitig ab. Die Erschliessung ist eine Geschichte mit vier Kapiteln: die Rampe in der Allmendstrasse, das Verschieben eines Bahnhofs, die Verlängerung einer Tramlinie und das Fahrtenmodell.

• Die Verkehrserschliessung von Sihlcity gehört zur Abteilung «Unlösbare Aufgaben», mindestens auf den ersten Blick. Das Grundstück ist kaum zugänglich. Der Verkehr auf den umgebenden Strassen ist bereits an der Leistungsgrenze, und für neue Strassen ist kein Platz vorhanden. Der Verkehr, der von der Stadt her kommt, zwängt sich unter der Utobrinne hindurch zum Knoten Giesshübelstrasse, wo die Allmendstrasse abzweigt. Die Sihltalbahn befindet sich auf der gleichen Höhe wie die Allmendstrasse, doch erlaubt die Dichte des Verkehrs keinen Übergang à niveau. Die Allmend ist unantastbar, es steht also kein Streifen Grünland für eine Abzweigspur zur Verfügung. Auf der Sihlseite ist zwischen den Gebäuden und der Uferböschung kein Platz, und das Leitbild Sihlraum der Stadt verbietet jede Strassenführung im Naturraum der Sihl. Der Autobahnviadukt mit seinen Pfeilern steht zusätzlich allen Ausweichmanövern im Weg. Kurz, zwei Dinge kommen miteinander in Konflikt: Der dichte Verkehr beweist die hervorragende Lage des Grundstücks, doch schnürt er es gleichzeitig ein.

Die Rampe

Nach dem Abwägen aller möglichen Varianten fanden die Ingenieure von Basler & Hofmann doch eine Lösung: In der Mitte der Allmendstrasse taucht von beiden Seiten eine Rampe nach unten. An ihrem tiefsten Punkt stösst eine Unterführung unter der Sihltalbahn hindurch zum Grundstück vor. Die Zufahrt erfolgt vom südlichen Rand des Areals. Rund 60 Prozent der Autos kommen von Süden, also aus dem Sihltal und von der Autobahn A3 nach Sihlcity. Sie müssen damit den Knoten Giesshübel nicht durchfahren. Sowohl die Besucher wie die Zulieferer benützen die Rampen in der Allmendstrasse. Die einen erreichen die Spiralrampe des Parkhauses, die anderen fahren

in die innere Erschliessungsstrasse ein, die als das logistische Rückgrat den ganzen Gebäudekomplex durchquert. Die zweispurige Strasse ist breit genug, dass je Richtung zwei 40-Töner aneinander vorbeikommen. Der eine steht zum Beispiel vor einer der zehn Hebebühnen, der andere fährt aus oder ein. Der weitere Warentransport in die oberen Geschosse erfolgt über die Lifte. Am Ende der inneren Strasse erlaubt eine Wendeschleife die Rückfahrt. Es gibt noch eine zweite Zufahrt. Am tiefsten Punkt der Unterführung unter der S-Bahnbrücke endet ein Tunnel, der von der Erschliessungsstrasse rechtwinklig abzweigt. Doch ist diese Zufahrt nur für den Bus Nummer 89 reserviert, die Ausfahrt für Personenwagen Richtung Innenstadt ist allerdings gestattet. Für Lastwagen ist die Kurve für das Abzweigen im Innern zu eng. Die externe Verkehrserschliessung, das heisst der Zugang auf das Grundstück für Autos aller Art und Grösse, kostete rund 25 Millionen Franken.

Ein Bahnhof wird gezügelt

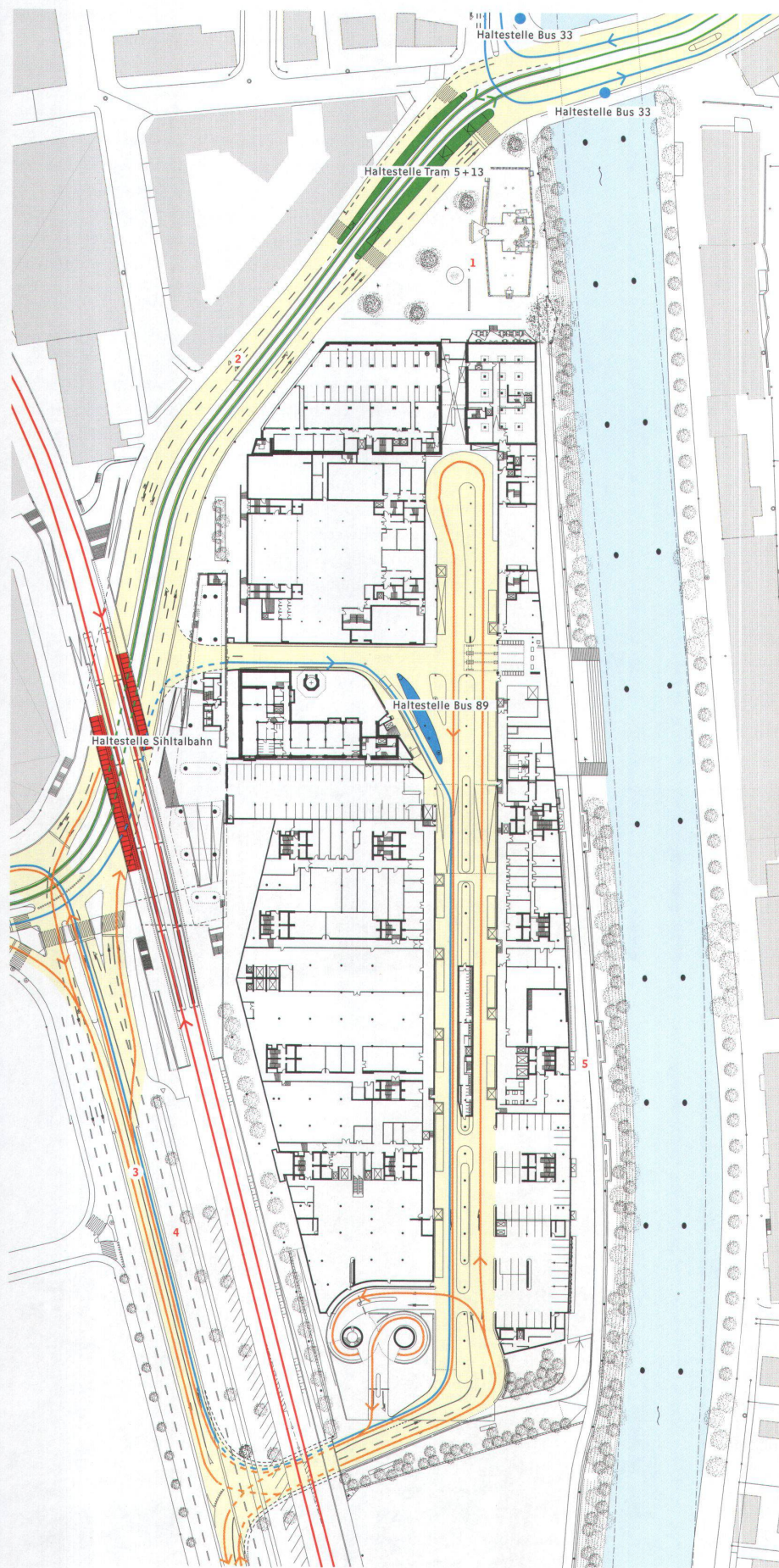
Vor dem Bau von Sihlcity gab es eine Brücke über die Giesshübelstrasse für die Sihltalbahn und eine zweite für das Industriegleis der Papierfabrik. Der eingleisige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Giesshübel und der Station Saalsporthalle war für die Bahn ein Nadelöhr. Die Sihltalbahn plante daher schon vor einiger Zeit den Ausbau auf die Doppelspur und die Verlegung der Station Saalsporthalle stadtwärts. Sihlcity hat dieses Projekt nun beschleunigt, denn die Bahn rechnet mit über zwei Millionen Fahrgästen mehr, die hier ein- und aussteigen.

Die Ausbaustrecke ist 1,2 Kilometer lang, ihr schwierigstes Bauwerk war der Neubau einer Brücke über die Giesshübelstrasse. Der Bahnbetrieb wurde dabei nie unterbrochen. Auf dieser Brücke befindet sich die neue, stadteinwärts verschobene Haltestelle Saalsporthalle der S4. Die Brücke für das Industriegleis wurde abgebrochen. Der Ausbau zur Doppelspur kostete 26,6 Millionen Franken, wovon der Kanton Zürich 21,6 Millionen übernahm. Zählt man die 25 Millionen der externen Verkehrserschliessung dazu, so sieht man, dass allein für das Zugänglichmachen des Areals über 50 Millionen Franken aufgewendet werden mussten. Die Kosten für die Bahn sind allerdings nicht für Sihlcity allein aufgewendet worden. Sie dienen vor allem der Verbesserung des Bahnbetriebs und der besseren Erschliessung des Quartiers.

Die Kunst der Höhenunterschiede

Die Haltestelle Saalsporthalle ist eines der Eingangstore zu Sihlcity. Behindertengerecht kommt man vom Zug zum Kalandplatz. Diese Bahnhaltestelle ist ein Lehrstück im Fach «Überwinden der Höhenunterschiede». Die Treppen und Rampen zeigen, wie man aus der Not der Enge die Tugend der bequemen Wege macht. Die Erfindungskraft der Planer beweist sich zuweilen an ganz banalen Problemen. Zwar heisst die Haltestelle immer noch Saalsporthalle, doch schon bald wird sie der Volksmund in Sihlcity umtaufen. Zwei Stationen stadteinwärts ist man im Zwanzigminutentakt am Hauptbahnhof Zürich, in den Stosszeiten sogar im Zehnminutentakt.

Auch mit dem Tram kommt man hin. Die Nummer 13 hält an der Station Utobrinne, vor dem eigentlichen Empfangshof der neuen Freizeitstadt, dem Utoplatz. Die Durchmesserlinie Nummer 13 verbindet Sihlcity mit dem Bahnhof Enge, weiter mit der Innenstadt und fährt schliesslich bis nach Höngg. Neu ist die Verlängerung der Linie 5. Statt



wie bisher am Bahnhof Enge zu wenden, fährt sie nun über die Utobücke und dreht bei der Station Laubegg wieder um. Sie verbindet Sihlcity mit dem Bellevue und dem Zürichberg, denn sie endet zuoberst beim Zoo. Der Bus Nummer 89 hat in der neu gebauten Station im Untergeschoss von Sihlcity seine neue Endstation und macht von da aus eine halbe Stadtrundung bis nach Höngg. Auch der Bus Nummer 33 hält an der Utobücke. Er fährt um die ganze Stadt: Von Wollishofen durch den Kreis 4 über die Hardbrücke, dann quer durch Fluntern und das Seefeld und endet am Bahnhof Stadelhofen. Für Nachtschwärmer gibts jenseits der Utobücke an der Haltestelle Waffenplatzstrasse noch den Nachtbus N 12.

Das Fahrtenmodell

Von den Besuchern erwarten die Planer, dass 50 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr, 10 Prozent mit dem Velo oder zu Fuss, die restlichen 40 Prozent mit dem Auto kommen. Für die Autofahrer gibt es in Sihlcity nur 850 Parkplätze. Wie wenig das sind, zeigt ein Vergleich: Im Einkaufszentrum Glatt, das eine ähnlich grosse Verkaufsfläche hat, gibt es 4750 Parkplätze. Die Lösung heisst öffentlicher Verkehr statt Auto fahren. Die Hälfte der Besucher, die dies trotzdem tun, für die gibt es das Fahrtenmodell, was mit Obergrenze übersetzt werden kann. Diese hat die Projektentwicklerin Karl Steiner AG mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) ausgehandelt. «Hart, aber fair» seien die Verhandlungen gewesen. Ab dem fünften Betriebsjahr sind jeden Tag 4400 Einfahrten und 4400 Ausfahrten erlaubt. Die Fahrten werden an den Schranken gezählt und der Stadt zur Kontrolle vorgelegt. Dosierte wird über den Preis. Keine, weder Kurz- noch Langparkierer sollen gefördert werden. Der Hauslieferdienst (Zürwerk bringt's) (Seite 27) kostet gleich viel wie zwei Stunden Parkhaus. Der Transport von Einkäufen kann die Benützung eines Autos also nicht mehr rechtfertigen. Die Preise entsprechen den Parkhäusern der Zürcher Innenstadt, erst ab fünf Stunden ist Parkieren in Sihlcity teurer. Von den Angestellten wird erwartet, dass sie den öffentlichen Verkehr benutzen, jedenfalls sind für sie keine Parkplätze vorgesehen. •

Umgebung und Zufahrt

- Erschliessung
- Sihltalbahn
- Tramlinien 5 und 13
- Buslinien 33 und 89
- Parkierung und Anlieferung
- 1 Utoplatz
- 2 Giesshübelstrasse
- 3 Zufahrt Sihlcity
- 4 Allmendstrasse
- 5 Bütenweg

Plan: Theo Hotz Architekten, Bearbeitung Hochparterre

Parkierungspreise

- 1 Stunde Fr. 4.-
- 2 Stunden Fr. 5.-
- 3 Stunden Fr. 8.-
- 4 Stunden Fr. 11.-
- 5 Stunden Fr. 14.-
- 6 Stunden Fr. 25.-
- 8 Stunden Fr. 35.-