Nationalstrassen im Stadtbereich

Autor(en): **Steiger, M.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **38 (1981)**

Heft 10

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783961

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nationalstrassen im Stadtbereich

M. Steiger, Planpartner AG, Zürich

Einleitung

Der Kanton Zürich hat die Aufgabe, auf dem Territorium der Stadt Nationalstrassen zu bauen. Die Inbetriebnahme dieser auch für den Binnenverkehr bedeutsamen neuen Verbindungen bringt Verkehrsumlagerungen, die zur Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität zu nutzen sind.

Im Hinblick auf die Eröffnung des Autobahnteilstückes zwischen dem Milchbuck und dem Autobahndreieck Aubrugg liess der Stadtrat durch eine Arbeitsgruppe der Verwaltung unter Beizug von Aussenstehenden (Planpartner AG M. Steiger + L. Huber sowie Schubiger AG, W. Streich) die getroffenen und in Aussicht genommenen «begleitenden Massnahmen» zusammenstellen. Dazu wurde als Grundlage für die einzelnen «Fälle» eine Theorie entwikkelt, die jetzt in anderen Teilen der Stadt ebenfalls zur Anwendung gelangt. Wenn auch der Eingriff der Milchbuckautobahn kaum seinesgleichen hat, sind die Erkenntnisse in bezug auf die Methode zur Ermittlung «begleitender Massnahmen» übertragbar.

Der Bau von Nationalstrassen (Expressstrassen) in der Stadt Zürich schafft neue Kapazitäten für den Privatverkehr. Dadurch wird es möglich, das heutige städtische Strassennetz vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Stadtbehörden und die Stadtverwaltung wollen nun mit dem Instrument der «begleitenden Massnahmen» dafür sorgen, dass die Entlastung des städtischen Strassennetzes tatsächlich eintritt und auch für die Zukunft gewährleistet wird. Zudem sollen die begleitenden Massnahmen mithelfen, die von der Bevölkerung immer wieder geforderte Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität schrittweise herbeizuführen.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des städtischen Nationalstrassenabschnittes Aubrugg–Tierspital sollen vor allem die anliegenden Stadt- und Wohnquartiere vom quartierfremden Durchgangsverkehr entlastet werden. Weiter sollen in den Wohnquartieren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung realisiert werden. Beim Entscheid über die Art von begleitenden Massnahmen müssen jeweils auch die Anliegen der Bewohner der davon betroffenen Stadt- und Wohnquartiere mitbestimmend sein.

Da der neue Nationalstrassenabschnitt Aubrugg–Tierspital relativ kurz ist, können sich die begleitenden Massnahmen nur auf einen kleinen Stadtbereich auswirken. Um so wichtiger ist es daher, dass die Planung und Realisierung von begleitenden Massnahmen auch im Zusammenhang mit dem Bau von weiteren städtischen Nationalstrassenabschnitten durchgeführt und so in der Stadt Zürich zu einer Daueraufgabe wird. Nur so können die Vorteile von Expressstrassen für die Bevölkerung der Stadt Zürich nutzbar gemacht und auch in Zukunft gewährleistet werden.

1. Beurteilung der Situation vor Inbetriebnahme der SN 1.4.4

Die heutige Situation vor Inbetriebnahme des Nationalstrassen-Teilstückes Aubrugg–Tierspital (SN 1.4.4) ist gekennzeichnet durch

- eine starke Belastung des Stadtstrassennetzes mit Durchgangsverkehr in Oerlikon und Schwamendingen,
- die Lenkung des Durchgangsverkehrs durch Quartierstrassen,
- Schleichverkehr in Wohngebieten,
- zahlreiche Störungen des öffentlichen Verkehrs.

2. Beurteilung der Situation nach Inbetriebnahme der SN 1.4.4

2.1 Verkehrssituation

Nach Inbetriebnahme des Nationalstrassen-Teilstückes Aubrugg–Tierspital wird der Verkehr zwischen City und Flughafen nicht mehr via Thurgauerstrasse durch Oerlikon fliessen. Dadurch werden insbesondere die Dörfli- bzw. die Schaffhauserstrasse (Verkehrskarussell Oerlikon) und die Thurgauerstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Frohburgstrasse wird im weiteren nicht mehr als Hauptachse benötigt. Keine Entlastung erfährt die Wallisellenstrasse, die vorläufig bis zur Inbetriebnahme der Umfahrung Zentrum Oerlikon (Aubrugg-/Hagenholz-/Binzmühlestrasse) die Verbindung von Oerlikon zur N1 übernehmen muss.

2.2 Grossbaustelle Milchbuck–Irchel

Nach Inbetriebnahme der Nationalstrasse wird im Bereich Milchbuck/Irchel eine Grossbaustelle eröffnet, bei welcher die neue SN 1.4.4 vorläufig endet. Der Verkehr wird hier bis im Sommer 1983 weiterhin provisorisch geführt werden, wobei die Strassenführungen den wechselnden Stadien der Bauvorhaben angepasst werden. Auf engem Raum entsteht eine Vielzahl von Bauten und Anlagen: neue Tramstrecken mit Haltestellenbauten, Uni Irchel 2. Etappe, Staatsarchiv, Milchbucktunnel, Parkhaus Uni Irchel, Erholungspark, evtl. Brandwache II, evtl. EW-Unterwerk.

3. Begleitende Massnahmen

3.1 Grundsätzliches

Damit die Verkehrsumlagerung oder «Kanalisierung» auch langfristig sichergestellt werden kann, sind begleitende Massnahmen nötig. Begleitende Massnahmen sollen vor allem folgende Ziele anvisieren:

A. Lärmschutz entlang der Nationalstrasse zugunsten der anliegenden Quartiere
B. Städtebauliche Verbesserungen in den von der Verkehrsumlagerung betroffenen Quartieren
C. Verkehrsentlastungen auf dem städtischen Strassennetz (Beschränkungen der Kapazitäten)
D. Förderung des öffentlichen Verkehrs
E. Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

Da die finanziellen Mittel beschränkt sind, muss eine Prioritätsfolge der begleitenden Massnahmen getroffen werden. Zur Beurteilung der Einzelmassnahme dienen unter anderem folgende Kriterien:

rasch zu verwirklichen/von hohem langfristigem Nutzen/besonders gut sichtbar/gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis/erreichte Verbesserung dauernd sichergestellt.

Einige Massnahmen wurden schon getroffen oder werden jetzt verwirklicht, andere sind von der Vollendung des Milchbucktunnels abhängig; weitere Massnahmen müssen ausprobiert werden, da nicht alle Auswirkungen der Nationalstrasse vorausgesagt werden können. Auf manche an sich wünschbare Massnahmen ist mindestens vorderhand zu verzichten, weil der Nutzen die Kosten nicht rechtfertigt oder die Finanzmittel nicht bereitgestellt werden können.

3.2 Massnahmen

A. Lärmschutzmassnahmen

Etwa zur Hälfte wird die SN 1.4.4 in Tunnels, in Tieflage oder teilweise überdeckt durch das Quartier Schwamendingen geführt. Im übrigen Bereich sind bereits zahlreiche Lärmschutzbauten erstellt worden. Weitere Lärmschutzbauten und lärmgerechte Überbauungen sind in Vorbereitung. Sowohl direkt anliegende Wohnsiedlungen als auch dahinterliegende Quartierteile werden so vom Strassenlärm spürbar abgeschirmt.

Nach wie vor werden aber die heute bestehenden Hauptverkehrsstrassen trotz Reduktion des Verkehrs teilweise stark belastet bleiben. Auch entlang solcher Strassen muss daher das Wohnen wieder erträglicher gemacht werden.

- Realisiert, im Bau oder in Planung sind die Lärmschutzwände bei der Verzweigung Aubrugg sowie bei mehreren Baugenossenschaften. An mehreren Überbauungen wurden Schallschutzfenster installiert. Die Nationalstrasse wurde im Bereich der Musikschule überdeckt.
- Geplant oder im Bau sind mehrere Überbauungen, die in der Anordnung der Gebäude und der Organisation der Grundrisse auf den Lärm Rücksicht nehmen und so trotz Strassennähe eine gute Wohnqualität erreichen.
- Neben den Mehrkosten, die für Überdeckungen und Tieflage aufgewendet wurden, sind bisher ca. 6 Mio. Franken in den Lärmschutz investiert worden, davon etwa die Hälfte für Lärmschutzfenster.

B. Städtebauliche Verbesserungen

Gerade in den von Verkehrsproblemen stark beeinträchtigten Gebieten ist es wichtig, städtebauliche Verbesserungen vorzunehmen, um die Wohn- und Stadtqualität wieder anzuheben. Da solche Massnahmen technisch nicht ohne weiteres mit der Inbetriebnahme der Nationalstrasse in Beziehung

gesetzt werden können, hat die Stadt Zürich auf Inbetriebnahme der SN 1.4.4 nur wenige Massnahmen gegen die anhaltende Verschlechterung der Lebensqualität vorzuweisen (Frohburgstrasse/Oerlikonerstrasse). Die Stadt wird sich deshalb auch in Zukunft dafür einsetzen müssen, in vielen kleinen und grösseren Schritten die Wohn- und Stadtqualität in diesen betroffenen Gebieten zu verbessern.

Über dem Nationalstrassentunnel Schwamendingenstrasse ist in Kombination mit der künftigen, unterirdischen Tramhaltestelle «Schöneichstrasse» eine lärmgerechte Wohnüberbauung erstellt worden.

C. Verkehrsentlastungen

Mit der Eröffnung des Abschnittes Aubrugg–Tierspital wird infolge Kanalisierung des Verkehrs das bestehende städtische Strassennetz in den anliegenden Quartieren vom Privatverkehr entlastet. Diese Verkehrsentlastung soll auch für die Zukunft sichergestellt werden. Dazu werden die Lichtsignalanlagen in den entlasteten Strassenzügen neu so geregelt werden, dass die Kapazität deutlich gedrosselt wird. So wird die Leistungsfähigkeit in der Hauptrichtung reduziert und der Querverkehr, der öffentliche Verkehr und die Fussgänger begünstigt. Im weiteren werden, wo immer möglich, auch Fahrspuren reduziert. Durch die Inbetriebnahme der Autobahn werden namentlich das sogenannte «Verkehrskarussell Oerlikon» (Thurgauer-/Tram-/Dörfli-/Schaffhauser-/Oerlikonerstrasse) entlastet, das Einbahnsystem Frohburgstrasse aufgehoben sowie der Hirschen Schwamendingen entlastet.

- Die Dörfli- und Thurgauerstrasse bzw. die Schaffhauserstrasse dienen nicht mehr dem Verkehr zum und vom Flughafen. Die Lichtsignalanlagen werden diese Verkehrsbeziehungen zugunsten der Fussgänger, des öffentlichen Verkehrs und der Querbeziehungen eindämmen. Die Fahrspuren werden teilweise zugunsten zusätzlicher Parkplätze vermindert. Aus Immissionsgründen soll auf Gegenverkehr in der Dörflistrasse verzichtet werden.
- Die Oerlikonerstrasse dient nur noch der örtlichen Erschliessung.
- Das Zentrum Schwamendingen wird stark entlastet; der Hirschen wird im Zusammenhang mit der neuen Tramnetzverlängerung entsprechend umgestaltet. Dabei wird geprüft, ob die Verkehrskapazität des Hirschens durch Verringerung der Fahrspuren zusätzlich gesenkt werden kann (diese Massnahme soll unter Umständen im Rahmen eines Versuches geprüft werden.
- Die grösste Veränderung erfährt die Frohburgstrasse. Sie dient ihren Anwohnern wieder als ruhige Quartierstrasse.

Verkehrsüberlastung der Nationalstrasse

Da die SN 1.4.4 vorläufig beim Milchbuck endet, muss vor allem für den stadteinwärts führenden Verkehr auch bei Normalbetrieb mit zeitweiligen Überlastungen der Nationalstrasse gerechnet werden. Gründe:

- provisorische Verkehrsführungen im Zusammenhang mit der Grossbaustelle Milchbuck–Irchel,
- das Richtung Stadt führende Strassennetz dürfte den Verkehr von der Nationalstrasse nicht immer voll bewältigen können,
- das Verkehrsaufkommen von und zu den Quartieren ist erheblich und dürfte auch in Zukunft noch zunehmen.

Ausnahmebetrieb

Die Nationalstrasse soll dem Autofahrer die Gewissheit geben, dass er auf ihr am besten aus der Stadt hinauskommt und auch bei einem Unfall (wenn ein Tunnel gesperrt werden muss und der Verkehr nicht auf die Gegenfahrbahn umgeleitet werden kann) nicht einfach stehenbleibt. Denn dies könnte ihn zum prophylaktischen Ausweichen auf das lokale Strassennetz veranlassen, das ihn zwar langsam, aber mehr oder weniger zeitgerecht zum Ziel fahren lässt. Bei Extremsituationen (z. B. Unfall), die monatlich ein- oder zweimal auftreten können, ist deshalb vorgesehen, mit Wechselsignalen den stadtauswärts fahrenden Verkehr auf einen Teil des Hauptstrassennetzes umzuleiten. Dort werden dann ausnahmsweise die Verkehrsregelungsanlagen diesen Hauptstrom bevorzugen und den sonst bevorzugten Querverkehr und die Fussgänger benachteiligen. Damit aber diese Ausnahmekapazität im Extremfall auch wirklich zur Verfügung steht, muss die reguläre Normalkapazität der betreffenden Strassenabschnitte durch Verkehrsregelungsanlagen stark herabgesetzt werden, und es dürfen die Fahrspuren nicht reduziert werden. Dieser Ausnahmebetrieb betrifft im einzelnen die Dörfli-/Thurgauerstrasse (stadtauswärts) sowie vorläufig die Winterthurerstrasse via Hirschen Schwamendingen. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hirschens infolge Tramverlängerung wird geprüft, ob das Zentrum Schwamendingen vom Ausnahmebetrieb entlastet werden kann.

D. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die Entlastung der Stadtstrassen schafft die Voraussetzungen für einen regelmässigeren und flüssigeren Trambetrieb. Die verringerte Kapazität der Stadtstrassen schafft dem öffentlichen Verkehr bessere Betriebsbedingungen: Die Verkehrsregelungsanlagen sollen den öffentlichen Verkehr in vermehrtem Masse begünstigen; es können zusätzlich eigene Fahrspuren für Bus und Tram eingerichtet werden.

Die Verkehrsentlastungen in Schwamendingen schaffen die Voraussetzung, um das neue Tram nach Schwamendingen einzurichten.
Mehr als 20 Verkehrsregelungsanlagen werden das Tram und den Bus besonders bevorzugen; drei neue Busspuren werden eingerichtet, andere verlängert, der Autoverkehr wird bei den Haltestellen bei einem einfahrenden Tram zugunsten der Fussgänger gestoppt.

E. Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

Von der Verkehrsentlastung zu unterscheiden ist die Verkehrsberuhigung einer Strasse, die nur noch den Bedürfnissen der Anwohner dient. Im Zusammenhang mit den Verkehrsentlastungen können die Frohburgstrasse und die Oerlikonerstrasse durch bauliche und organisatorische Massnahmen verkehrsberuhigt werden. Daneben sollen in den Quartieren durch polizeiliche und bauliche Massnahmen weitere Erschliessungsstrassen vom quartierfremden Schleichverkehr befreit werden. Zudem kann eine Strasse auch mit einfachen baulichen Massnahmen besser in das Quartier eingepasst werden. Schliesslich steht der Einrichtung von Wohnstrassen gemäss neuem Strassenverkehrsgesetz nichts im Wege, wenn die Anwohner es wollen und die formellen und verkehrstechnischen Anforderungen erfüllt sind. Auch die neuen Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (gültig seit 1. Januar 1980) enthalten Möglichkeiten, den Verkehr auf Quartierstrassen zu beruhigen.

4. Wie geht es weiter?

Auch nach der Eröffnung des städtischen Nationalstrassenabschnittes Aubrugg–Tierspital sollen weitere Massnahmen im oben beschriebenen Sinne zur Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität schrittweise realisiert werden. Die Realisierungschancen für weitere Massnahmen sind vor allem von den vorhandenen Finanzen und von der Zustimmung der Bevölkerung abhängig. Aber auch die zukünftige Eröffnung der Nordumfahrung N20 (Aubrugg–Urdorf) sowie des Milchbucktunnels sind für die Realisierung von weiteren Massnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität in den Quartieren Schwamendingen, Oerlikon und Unterstrass von wesentlicher Bedeutung. Bei der Eröffnung weiterer städtischer Nationalstrassenabschnitte soll dieser hier in Gang gesetzte Prozess der Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität auch in anderen Quartieren intensiviert werden. Erfolge stellen sich aber nicht von heute auf morgen ein, es sind vielmehr mosaikartig viele kleinere und grössere Schritte sorgfältig und mit Ausdauer zu verwirklichen. Damit der Prozess der Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität im Sinne der Bevölkerung der Stadt Zürich erfolgreich weiterläuft, ist vor allem eine enge, prestigelose und kreative Zusammenarbeit zwischen Quartierbewohnern, Quartiervereinen, Behörden und Stadtverwaltung notwendig.

Vereinigung Raumplaner NDS HTL

Weiterbildungstagung 1981
Landschaftskonsum

Nutzungen, Konflikte und deren Auswirkungen auf unsere Landschaft (Beispiel Röserental in Liestal)

Datum: Donnerstag, 29. Oktober 1981, 9.15–17.00 Uhr
Ort: Restaurant Bad Schauenburg
Gastref.: Dr. K. Ewald, Eidg, Anstalt für das forstliche Versuchswesen
M. Schwarze, dipl. Ing. TUB, Planer, Büroteilhaber
D. Wronsky, Leiter Regionalplanungsstelle beider Basel

Programm und Anmeldung während Bürozeit unter Telefon 031 43 25 25 (Herr R. Pulver)

Kantonale Verwaltung Luzern

Infolge Pensionierung des bisherigen Stelleninhabers suchen wir für das **Kantonale Raumplanungsamt** einen

Mitarbeiter im Bereich Siedlungs- und Landschaftsplanung

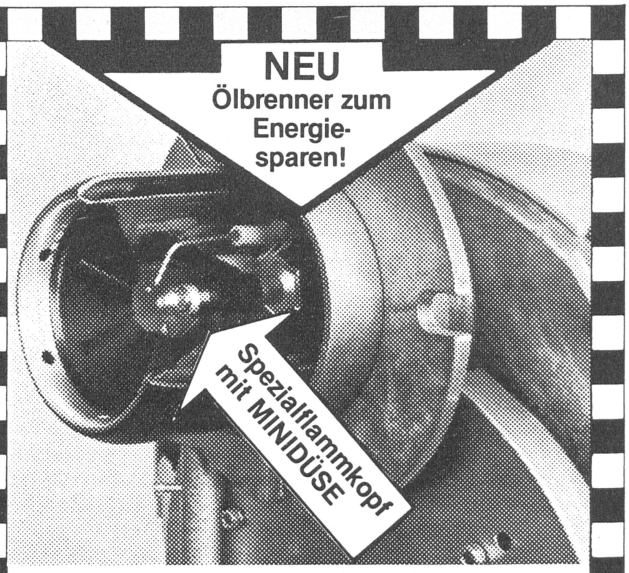
Diese Tätigkeit erfordert eine Ausbildung an einer technischen Lehranstalt (HTL) auf dem Gebiet der Raumplanung oder eine gleichwertige Ausbildung, Gewandtheit im schriftlichen Ausdruck, Verhandlungsgeschick, Organisationstalent und selbständiges Arbeiten.

Stellenantritt:
1. Januar 1982 oder nach Vereinbarung.

Nähere Auskünfte erteilt der Vorsteher des Raumplanungsamtes, Herr M. Müller, Telefon 041 21 98 09.

Interessenten richten ihre Bewerbung mit Lebenslauf, Zeugniskopien usw. an

Kantonales Personalamt
Murbacherstrasse 23
6002 Luzern.



SIXMADUN

der umweltfreundliche Sparbrenner

SIX MADUN Rudolf Schmidlin AG **80 Servicestellen**
Hauptsitz Sissach, Telefon 061/98 48 91/94

Coupon — einsenden an: SIX MADUN 4450 Sissach

Mich interessiert: _____

Name: _____

Adresse: _____

erdgas

auch langfristig eine sichere Sache

Unsere Energieversorgung muss sich auf eine breitere Basis stellen. Dazu kann die Schweizerische Gaswirtschaft in Zukunft einen wachsenden Beitrag leisten.

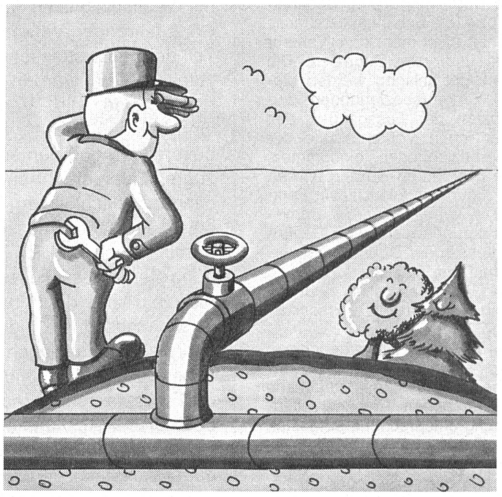
Das weitverzweigte Erdgastransport- und Verteilnetz der Schweiz wird ständig ausgebaut. Es ist mit grossen Erdgasvorkommen in den Niederlanden und in der Nordsee verbunden. Weitere Anschlüsse an das weitverzweigte, europäische Netz folgen.

Bis 1985 wird der Anteil des Erdgases am schweizerischen Primärenergieverbrauch auf 8% steigen.

Aber auch über das Jahr 2000 hinaus ist Erdgas durch grosse Bezugsverträge gesichert. Nur Gas kann einen solchen Nachweis erbringen.

Darüber hinaus betragen die bekannten Erdgasreserven in der Welt über das 120-fache des derzeitigen jährlichen Welterdgasverbrauchs.

Also – Erdgasverbraucher können beruhigt in die Zukunft schauen. Die Fachleute der Gasversorgung stehen Ihnen jederzeit für Auskünfte zur Verfügung.



gasheizung
Wärme nach Mass