Das innerstädtische Parkhaus = Le garage dans la ville = The garage in the city

Autor(en): **Jost, Ruedi**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1973)**

Heft 6: **Parkhäuser, Parkings**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-87554

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

Das innerstädtische Parkhaus

Ein Relikt der verkehrsgerechten Stadt mit Zukunft

Von Ruedi Jost

In Zürich...

‹Das Auto begann die Massen und auch die Experten zu faszinieren. Städtebauliche Leitbilder wurden immer stärker durch die Anliegen des Verkehrs geprägt. Beim letzten grossen Anlauf, den Zürich auf dem Weg zur Ermittlung seines allgemeinverbindlichen Leitbildes unternahm, ging es um die beiden Verkehrsgutachten Leibbrand und Pirath-Feuchtinger, über die der Gemeinderat von 1955 bis 1958 beriet. Das Leitbild, das jener Konzeption zu Gevatter stand, war die verkehrsgerechte Stadt. Lange bevor die damals gutgeheissene Konzeption auch nur andeutungsweise verwirklicht werden konnte, jagen sich nun neue Leitbilder, die zurzeit unter den Begriffen die wohnliche, die bürgergerechte, die menschliche Stadt viel Beifall auslösen. (...) Einmal Begonnenes soll nicht gleich über Bord geworfen, sondern – vielleicht in reduziertem Rahmen – auf vernünftige Weise fertiggestellt werden; denn was heute verurteilt wird, kann schon übermorgen wieder gefeiert werden. Immerhin ist unverkennbar, dass die neuesten Leitbilder übereinstimmend eine Abkehr vom Auto als Transportmittel und – wichtiger – eine grundsätzlich kritische Haltung dem bisherigen Wachstumsdenken gegenüber proklamieren.›

Die zitierten Sätze stammen aus der Standortbestimmung 1972 des Zürcher Stadtrates. Sie zeugen von Einsicht und wurden seinerzeit von den Zürcher Journalen als Wendepunkt gefeiert. Aus den konkreten Massnahmen, welche die Standorterklärung noch untermauern sollten, war dann allerdings noch viel anderes herauszulesen. Aber von Parkhäusern im Innern der Stadt war keine Rede. Im Gegenteil war dort zu lesen: ‹Schaffung von Parkhäusern am Stadtrand unter finanzieller Beteiligung der durch solche Parkhäuser begünstigten Gemeinden.›

Doch wie sieht die Wirklichkeit aus? Im Dezember 1972 wurden Pläne für eine Grossraumgarage in der Zürcher Innerstadt am Central ruchbar. Exakt am geplanten Schnittpunkt von U- und S-Bahn sollten 2200 Parkplätze in der Felskaverne unter dem Hauptgebäude der ETH entstehen.

Anlässlich der Mitgliederversammlung der Zürich-Transport, der ‹Gesellschaft zur Förderung der baulichen und verkehrstechnischen Entwicklung der Region Zürich›, sind dann weitere Neuigkeiten über das Central-Projekt bekanntgeworden. Einmal ist die Gründung einer Aktiengesellschaft ‹Zürich Transport AG› zur Finanzierung von Parkhäusern verkündet worden. Dann, dass diese neue Gesellschaft das Parkhaus Central finanzieren soll.

In der Zürcher Innenstadt existieren zurzeit in Parkhäusern 3000 Parkplätze. Sie sollen entsprechend dem Planungsbericht des Stadtplanungsamtes ‹Parkhäuser in Zürich› auf insgesamt 23000 erhöht werden. Sie sind in der Tabelle ‹Parkhäuser im Citybereich› zusammengestellt. Die meisten sollen einmal privat betrieben werden; vor allem durch eine Tochtergesellschaft der City-Vereinigung, der City Parkhaus AG, in deren Verwaltungsrat der Zürcher Stadtingenieur Jakob Bernath sitzt.

Es ist offensichtlich: Parkhäuser in der Innerstadt werden in Zürich in der jüngsten Zeit praktisch ausschliesslich privat realisiert. Das kommt nicht von ungefähr. Denn bei Abstimmungen finden sie keine Unterstützung der Stimmberechtigten mehr.

Wir erinnern uns: ‹Einmal Begonnenes soll nicht gleich über Bord geworfen werden, sondern – vielleicht in reduziertem Rahmen – auf vernünftige Weise fertiggestellt werden...› Doch was ist vernünftig? Die Ausmasse der Parkraumplanung in der Zürcher Innerstadt entsprechen exakt der verkehrsgerechten Stadt, dem Leitbild, das auf ‹vernünftige› Art vor dem Auto kapituliert.

Parkhäuser in der Innerstadt gehören zu den grössten Anziehungspunkten des privaten Stadtverkehrs. Sie zählen zu den wichtigsten Auslösern eines scheinbar nicht aufzuhaltenden Verkehrsstroms. Sie widersprechen der alten Erfahrung, dass Verkehrssanierungen nie von innen nach aussen, sondern nur umgekehrt erfolgen dürfen. Solche Parkhäuser widersprechen auch der theoretischen Einsicht des Zürcher Stadtrates, dass sie an den Stadtrand gehören.

...und in Basel

Die ‹Bestandesaufnahme der Parkplätze auf Allmend und in öffentlichen Parkgaragen› gibt für Basel einen Überblick über ein Stadtgebiet, ‹wo das Parkplatzproblem besonders gross ist: dasselbe wird begrenzt durch Dreirosenbrücke – Schwarzwaldallee – Sevogelstrasse – Bahnhof SBB – Spalenring›.

In diesem Gebiet liegt auch die Innerstadt. Die Parkhäuser, die zurzeit in Betrieb sind, umfassen 2764 Parkplätze. Im Bau sind 1100 Parkplätze und in Planung 1200. In der mehrfarbigen Orientierung ‹Gesamtplan Basel› lesen wir: ‹Aber die Autos führen wir nicht bis mitten ins Zentrum, dort brauchen wir sie nicht und wollen wir sie nicht. Diese Autowelle fangen wir mit dem Cityring ab; er schützt die Innerstadt wie früher die Stadtmauer und folgt auch weitgehend ihren Gräben. Wo wird das Auto parkiert? Auf dem Cityring? Kaum. Sondern in einem der Parkhäuser entlang dem Ring. Schön gesagt – nicht?

Der Cityring ist jedoch noch lange nicht Stadtrand. So rollt denn die Autolawine kanalisiert auf städtischen Expressstrassen und Stadtstrassen durch Wohnquartiere. Auch in Basel bleibt ein Relikt der verkehrsgerechten Stadt als wichtiger Verkehrsauslöser bestehen und hat noch grosse Zukunft vor sich.

Man könnte die Pläne der andern Schweizer Städte studieren, und man fände wohl ausnahmsweise die selben Tatbestände – nur mit andern Massstäben. *R. J.* ■

Parkhäuser im Citybereich von Zürich*

City			
In Betrieb	Globus	175 Parkplätze	privat
In Betrieb	Talgarten	130 Parkplätze	privat
In Bau	Urania	500 Parkplätze	privat mit Beteiligung der Stadt
In Betrieb	Steinmühleplatz	230 Parkplätze	privat
Cityrand West			
In Bau	Werdgässchen	500 Parkplätze	privat mit Beteiligung der Stadt
In Betrieb	Stauffacherquai	100 Parkplätze	privat
In Betrieb	Postbrücke	335 Parkplätze	privat
In Planung	Militärstallungen	800 Parkplätze	privat
In Planung	alter Tierspital	180 Parkplätze	privat
In Planung	Sihlhölzli	3000 Parkplätze	privat
In Planung	Kaserne	6000 Parkplätze	keine Angabe
Cityrand Süd			
In Betriebe	Escherwies	380 Parkplätze	Stadt
In Betrieb	Bleicherweg	275 Parkplätze	privat
In Planung	General Guisan-Quai	1500 Parkplätze	privat
In Planung	Tessinerplatz	350 Parkplätze	privat
Cityrand Ost			
In Betrieb	Hohe Promenade	600 Parkplätze	Stadt
In Betrieb	Utoquai	200 Parkplätze	privat
In Betrieb	Dufour-/Hallenstrasse	90 Parkplätze	privat
In Planung	Heimplatz	400 Parkplätze	keine Angabe
In Planung	Opernhaus	400 Parkplätze	keine Angabe
In Planung	Bahnhof Stadelhofen	200 Parkplätze	keine Angabe
Cityrand Nord			
In Betrieb	Sihlquai	190 Parkplätze	Stadt
In Betrieb	Central	40 Parkplätze	privat
In Planung	*Central*	*2200 Parkplätze*	*privat*
In Planung	Sihlquai/Hauptbahnhof	4000 Parkplätze	privat

* Quelle: Parkhäuser in Zürich, Stadtplanungsamt Zürich, Februar 1971.

Le garage dans la ville

Un reliquat de la ville, conçue selon les règles du trafic, voué à l'avenir

A Zurich...

‹L'automobile commença à fasciner les masses et aussi les experts. Les thèmes d'urbanisme furent de plus en plus empreints des besoins du trafic. Lors de la dernière tentative entreprise par Zurich en vue d'établir son plan général à caractère obligatoire, l'objet des délibérations du Conseil municipal, qui durèrent de 1955 à 1958, fut constitué par les deux expertises des spécialistes en questions de trafic, Leibbrand et Pirath-Feuchtinger. La toile de fond ayant servi de décor à cette conception fut la ville conçue selon les règles du trafic. Bien avant que cette conception, approuvée alors, ait subi seulement un semblant de réalisation, de nouveaux thèmes voient le jour. Ils suscitent beaucoup d'applaudissements sous les désignations de ‹ville confortable›, ‹ville convenant aux citoyens›, ‹ville humaine›. (...) Ce qui a été entrepris une fois ne doit pas être jeté par-dessus bord peu après mais, au contraire – peut-être sous une forme réduite –, être terminé d'une façon raisonnable car ce qui est voué aux gémonies aujourd'hui peut être adulé après-demain. Il est cependant indéniable que les nouvelles conceptions d'urbanisme se détournent toutes de l'automobile comme moyen de transport et – ce qui est encore plus important – qu'elles proclament une opinion fondamentalement critique vis-à-vis de la tendance à la croissance en vigueur jusqu'à présent.›

Les phrases citées ci-dessus sont tirées de l'étude de la situation en 1972, effectuée par le Conseil municipal de Zurich. Elles dénotent du discernement et furent saluées, en son temps, par les journalistes zuricois comme le début d'une nouvelle époque. Parmi les mesures concrètes que l'étude devait souligner il était possible d'en découvrir encore bien d'autres. Par contre il ne fut fait aucune allusion aux garages, aux parkings. On pouvait lire, au contraire: ‹Création de ‹parkings› à la périphérie de la ville avec participation financière des communes favorisées par la construction de tels immeubles.›

Toutefois, comment se présente la réalité? En décembre 1972 il fut fait allusion à des plans pour un garage à grande capacité, sis au cœur de Zurich, à la place Centrale. A l'endroit exact où, selon les plans établis, métro et train aérien devaient se croiser, un ‹parking› souterrain pour 2200 autos devait trouver place dans une caverne située sous le bâtiment principal du Poly.

A l'occasion de l'assemblée des membres de Zurich-Transport, ‹Société d'encouragement au développement urbain et des communications de la région de Zurich› d'autres nouvelles ont été dévoilées au sujet du projet de la place Centrale. Tout d'abord, la fondation d'une société anonyme ‹Zurich-Transport AG› pour le financement de parkings a été annoncée. Puis, que cette nouvelle société devait financer le parking Central.

Au cœur de Zurich il y a actuellement 3000 places de parcage dans des garages. Ce nombre doit passer à 23 000 au total selon le rapport parking à Zurich établi par l'office de planification de la ville. Ces garages figurent dans la liste ‹Parkhouses à l'intérieur de la vieille ville›. La plupart sont destinés à être gérés, plus tard, par des entreprises privées, avant tout par une filiale de l'‹Association de la City›, la ‹City Parkhaus AG›, dont l'ingénieur de la ville M. Jakob Bernath est membre du conseil d'administration.

Il est évident que les garages érigés ces derniers temps au centre de Zurich ont été l'œuvre de personnes ou d'organisations privées. Il n'y a aucun hasard à cela car, lors de votations, ils n'obtiennent plus aucun soutien de la part des électeurs.

Souvenons-nous: ‹Ce qui a été entrepris une fois ne devrait pas être jeté par-dessus bord peu après mais, au contraire – peut-être sous une forme réduite –, être terminé d'une façon raisonnable...› Cependant, qu'est-ce qui est raisonnable? Les dimensions admises par les planificateurs des places de parcage dans le centre de Zurich correspondent exactement à ce qui était envisagé pour la ‹ville conçue selon les exigences du trafic›, de cette conception qui a capitulé devant l'automobile de façon ‹raisonnable›.

Les ‹parkings› au centre de la ville font partie des pôles d'attraction principaux du trafic individuel. Ils comptent parmi les principales causes d'une circulation apparemment indomptable. Ils sont incompatibles avec la vieille expérience selon laquelle l'assainissement du trafic ne peut jamais se faire du centre vers la périphérie mais dans le sens inverse. Ces parkings réfutent aussi les conclusions théoriques du Conseil municipal selon lesquelles ils doivent être situés à la périphérie de la ville.

...et à Bâle

L'‹inventaire des places de parcage à l'Allmend et dans les parkings publics› donne, pour Bâle, un aperçu, valable pour une région de la ville, ‹où le problème de parcage est particulièrement brûlant: celle-ci est délimitée par la Dreirosenbrücke – la Schwarzwaldallee – la Sevogelstrasse – la Gare CFF – le Spalenring›.

Le centre de la ville se trouve exactement dans cette région. Les garages actuellement en utilisation offrent 2764 places. 1100 places de stationnement sont en construction et 1200 en voie de planification. Nous lisons dans le fascicule en plusieurs couleurs, intitulé ‹Le plan d'ensemble de Bâle›: ‹Mais nous ne conduisons pas les autos jusqu'au centre, car là nous n'en avons pas besoin et nous n'en voulons pas. Nous interceptons cette vague de voitures à l'aide du ‹Cityring›; il protège le centre de la ville, comme le firent jadis les enceintes, et il suit en grande partie ses fossés.› A quel endroit l'auto est-elle parquée? Sur le ‹Cityring›? Sûrement pas. Mais dans un des parkings le long du ‹ring›. Très bien parlé, n'est-ce pas?

Mais le ‹Cityring› ne fait, de loin, pas encore partie de la périphérie de la ville. Par conséquent, l'avalanche d'autos, canalisée par des voies à circulation rapide et des artères urbaines, traverse des zones d'habitation. A Bâle aussi un reliquat de la ville, conçue selon les règles du trafic, existe et il a encore un bel avenir.

On pourrait étudier les plans des autres villes suisses et on y retrouverait, pour ainsi dire sans exception, les mêmes faits – seules les proportions changent.

Traduction: P. Moine ■

The garage in the city

In Zurich...

"The car began to fascinate the masses and also the experts. Urban development ideas were increasingly influenced by the growing demands of traffic. By the last big attempt, which Zurich undertook to ascertain what general ideas where necessary, it dealt with the two schools of thought Leibbrand and Pirath-Feuchtinger, which had been discussed by the City Council from 1955 to 1958. The idea contained in this concept was the traffic-orientated city. Long before this approved concept could be realised, even as a suggestion, new ideas came in hot pursuit and these were based on notions of a residential, citizen-orientated, human city, and they received a lot of support. (...) Once a start has been made one should not immediately throw overboard an accepted idea but, perhaps in some reduced sensible form, carry on and complete it because what is condemned today may well be acceptable the day after tomorrow. One thing is quite clear, however. The latest ideas generally proclaim a moving away from the car as a means of transport and, more important still, a basic serious stand against the hitherto prevailing trend of thought."

The quoted passages are taken from the Location Regulations 1972 of the Zurich City Council. They show evidence of understanding and were, at that time, welcomed by Zurich newspapers as a turning-point. Among the concrete measures, which should also be a foundation for the Location Regulations, it was possible to read much more into them. Not a word, however, about park-houses in the city centre. In fact, one could read just the opposite... "The provision of park-houses on the outskirts of the city which would financially benefit the local Councils concerned..."

But what is the reality? In December 1972 plans were published for a large area garage in Zurich city centre at Central. At the exact point where intersection of the underground and fast-train services was planned 2200 parking places were to be provided in the caverns under the main buildings of the Federal Technical High School... On the occasion of a meeting of the members of Zurich Transport at which was discussed "The Furtherance of Structural and Technical Traffic Development in the Zurich Area", further news was given about the Central project. First the setting-up of a joint-stock Company was announced – Zurich Transport Ltd – which was to finance the park-houses, and which would also finance the Central park-house project.

At the moment, in the centre of Zurich there are 3000 parking places in park-houses. According to the Planning Report of the City Planning Department "Park-Houses in Zurich" these are supposed to be increased to a total of 23,000. They are contained in the schedule "Park-Houses in the City Area". Most of them are to be privately operated, mainly through a subsidiary company of the City Union, City Park House Ltd, in whose administration is the Zurich City Engineer Jakob Bernath.

It is quite clear: that park-houses in Zurich city centre will, in the near future, materialize only through private enterprise. This is no accident because no support is forthcoming from the voting public. We recall "Once a start has been made one should not immediately throw overboard an accepted idea but, perhaps in some reduced sensible form, carry on and complete it..." But what is sensible? The dimensions of the plans for parking areas in Zurich city centre are in exact accordance with a traffic-orientated city – an idea that "sensibly" capitulates to the motor-car.

Park-houses in the city centre are part of the greatest centres of attraction for private traffic. They count among the most important solutions to an apparently irresistible stream of traffic. They contradict previous experience that traffic clearance may never be achieved from inside in an outward direction but just the opposite. Such park-houses also contradict the theoretical insight of the Zurich City Council that they belong on the city outskirts.

...and in Basle

The "Account of existing parking places on Allmend and in public parking garages" gives a general view for Basle over a city area "where the parking problem is particularly big: it is limited by Dreirosenbrücke – Schwarzwaldallee – Sevogelstrasse – Bahnhof SBB – Spalenring."

The city centre is also contained in this area. The park-houses at present in use comprise 2764 parking places. 1100 parking places are in course of construction and 1200 are planned. In the multi-coloured information "Overall plan for Basle" we read: "But we shall not bring cars into the city centre – we do not need them there and we will not have them. We shall intercept this wave of cars with the City Ring Road; it protects the city centre much as the city walls in earlier times and follows extensively their footings." Where will the car be parked? On the City Ring Road? Hardly! But in one of the park-houses along the Ring Road. Easily said, isn't it?

The City Ring Road is nowhere near being the city boundary. So the avalanche of cars rolls, canal-like, on city express-roads and ordinary city streets through residential areas. In Basle as well there remains a relict of a traffic-orientated city as an important traffic solution with an even greater future before it.

One could study the plans of the other Swiss towns and one would find, quite exceptionally, the same conditions – naturally of differing proportions.

Translation: Dr. J. Hull ■

Parkhäuser in Basel*

In Betrieb	Elisabethenschanze	863 Parkplätze	staatlich
In Betrieb	Steinenschanze	572 Parkplätze	staatlich
In Betrieb	Aeschenparking	240 Parkplätze	privat
In Betrieb	Anfos	230 Parkplätze	privat
In Betrieb	Drachen	110 Parkplätze	privat
In Betrieb	St.Jakob	224 Parkplätze	privat
In Betrieb	Storchen	200 Parkplätze	privat
In Betrieb	Jelmoli	325 Parkplätze	privat
Im Bau	Bürgerspital	1100 Parkplätze	staatlich
In Planung	Mustermesse	1200 Parkplätze	keine Angabe

* Quelle: Bestandesaufnahme der Parkplätze auf Allmend und in öffentlichen Parkgaragen, Stadtplanbüro Kanton Basel-Stadt, August 1972.