

Strassenplanung im Kanton Zürich

Autor(en): **Sonderegger, Milo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **17 (1963)**

Heft 8: **Büro- und Verwaltungsbauten = Bureaux et bâtiments administratifs = Office and administration buildings**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-331666>

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.

Milo Sonderegger, dipl. Ing. ETH, Planungsingenieur des kant. Tiefbauamtes Zürich

Straßenplanung im Kanton Zürich

Zwei Dinge sind's, die das heutige Straßenverkehrsgeschehen zu Stadt und Land charakterisieren und immer wieder Anlaß zu kritischen Äußerungen sowohl im täglichen Gespräch als auch in Presse und Radio geben: Mangelnder Verkehrsraum – aufsehenerregende Unfallzahlen.

Wenn auch in letzter Zeit die Verkehrsunfälle prozentual weniger stark angestiegen sind als der Motorfahrzeugbestand, so ist das wenig tröstlich. Maßgebend für das Leid ist die absolute Anzahl der durch Unfälle betroffenen Menschen. Die Ursache eines Großteils aller Verkehrsunfälle liegt zwar nachgewiesenermaßen bei der Unzulänglichkeit der Verkehrsteilnehmer selbst und nicht bei Mängeln der Straßen; dennoch geben die heute vorherrschenden Verkehrszustände in technischer, aber vor allem auch in hygienischer, ästhetischer und ethischer Hinsicht zu Bedenken Anlaß.

Auf dem Lande sind die Straßen für den schnellen Langstreckenverkehr zu schmal und zu wenig flüssig ausgestaltet. Allenthalben werden an sich idyllisch ruhige Ortschaften durchfahren und mit Lärm und Unrast erfüllt. In den Städten gar zwingen sich die verschiedensten Verkehrsteilnehmer auf demselben engen Verkehrsraum, der meistens nebst dem fließenden auch noch dem ruhenden Verkehr zu dienen hat; kein Wunder, daß alle Menschen von hektischer Nervosität erfüllt sind.

Im Rückblick auf die historische Entwicklung unserer Verkehrsnetze sind deren Mängel durchaus verständlich, wurde doch sowohl der eigentliche Straßenkörper als auch das ganze Netz unter ganz anderen Voraussetzungen geschaffen und unterhalten. Es ist im Gegenteil erstaunlich, daß unser altes Straßensystem der ständig gewachsenen Belastung unserer modernen Motorisierung überhaupt noch so lange standzuhalten vermochte.

Aus der konstruktiven Kritik an den Mängeln des Bisherigen lassen sich die Anforderungen an die zu planenden Verkehrswege sinnreich ableiten. Die Hauptforderungen unserer Verkehrsplanung gehen daher nach: Leistungsfähigkeit, Sicherheit und funktionell richtiger Disposition der Straßenzüge.

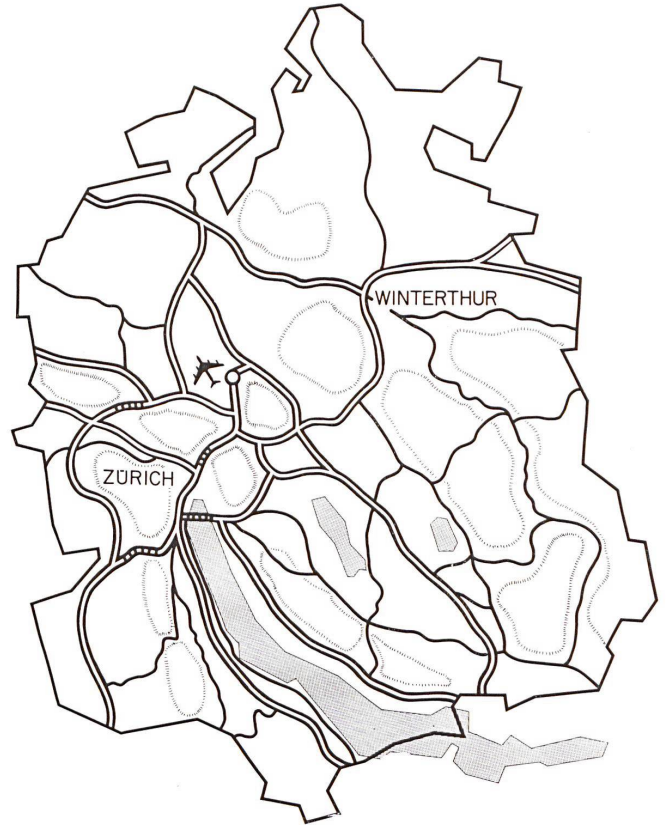
Während die heutigen, alten Straßenzüge den verschiedensten Verkehrsbeziehungen, wie Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr und Lokalverkehr, gleichzeitig dienen

müssen, versucht die Neuplanung die einzelnen Straßenzüge entsprechend der ihnen zugeordneten Funktion anzulegen. Aus dieser Überlegung heraus ergeben sich fünf verschiedene Straßentypen, nämlich: Hochleistungsstraße, Hauptstraße, Sammelstraße, Quartierstraße, Fußweg.

Die Quartier- oder Wohnstraßen erschließen die einzelnen Grundstücke und Liegenschaften. Sie bilden nach Anzahl und Länge weitaus den bedeutendsten Teil der Straßennetze, weshalb dieselben trotz der an und für sich schwachen Verkehrsbelastung sehr sorgfältig geplant werden müssen. Die Quartierstraßen sind so anzulegen, daß sie nur dem Anliegerverkehr gerecht werden, derweil jeglicher Fremverkehr von den ruhig zu haltenden Wohngebieten ferngehalten werden muß. Das fein ziselierte Netz der Wohnstraßen muß sinnreich an das Hauptstraßennetz angeschlossen werden. Dies geschieht mit den Sammelstraßen, welche die organische Verbindung zwischen Feinverteiler und Grobverteiler herstellen. Dieser Straßentyp stellt gleichzeitig die Verbindung zwischen einzelnen Ortsteilen her.

Für die Verkehrsvermittlung über längere Strecken, sei es von Stadtquartier zu Stadtquartier oder von Dorf zu Dorf, vermag diese Sammelstraße den Verkehrsanforderungen nicht mehr zu genügen; an ihre Stelle tritt das übergeordnete Netz der Hauptstraßen, die sich durch eine möglichst anliegerfreie Gestaltung auszeichnen.

Die Hochleistungsstraße stellt in ihrer Form schließlich den anspruchsvollsten Straßentyp dar, der in seiner regionalen Bedeutung der Erschließung großräumiger Siedlungs- und Arbeitsgebiete dient. Diese ihrer Funktion entsprechend ausgelegten Straßentypen müssen nun im Detail derart gestaltet werden, daß sie einerseits leistungsfähig sind und andererseits allen Verkehrsteilnehmern höchstmögliche Sicherheit bieten. Hiefür ist eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, wie Fußgänger, Velofahrer, Motorfahrzeuge und Schienenfahrzeuge, auf gesonderte Verkehrsflächen anzustreben, wobei die einzelnen Verkehrsträger von Fall zu Fall durch Grünstreifen oder andere bauliche Maßnahmen voneinander zu trennen sind. Daß diese Maßnahmen zu bedeutend breiteren Verkehrsräumen führen, als wir es bis heute von alters her gewohnt sind – besonders wenn bei wichtigen Straßenzügen noch der seitliche Zutritt untersagt wird, wodurch Parallelstraßen für die Erschließung und das Parkieren erforderlich werden –, sei nur am Rand vermerkt.

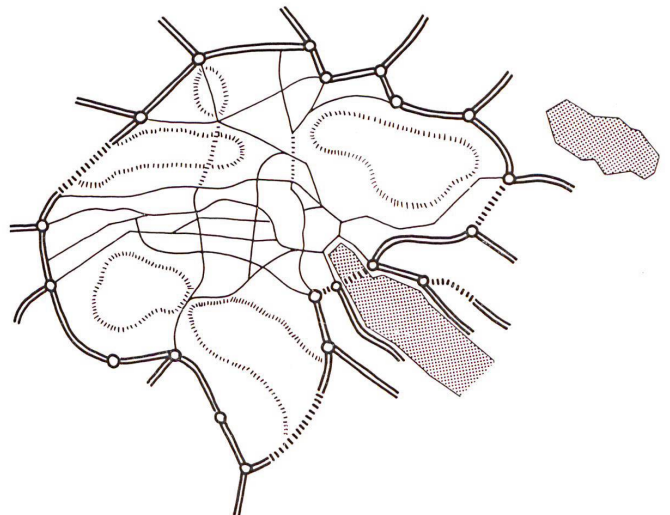


1

Das geplante Hochleistungsstraßennetz des Kantons Zürich zeichnet sich durch die radial auf die Wirtschaftszentren ausgerichteten Autobahnen und die Querverbindungen aus, welche die einzelnen Siedlungsräume unter Umfahrung der Städte miteinander verbinden.

2

Die speziellen Straßenprobleme der Stadtregion Zürich erheischen ein eigentliches Netz von Hochleistungsstraßen. Dieses Netz soll in einem äußeren Autobahnring geplant werden, womit der Anschluß an sämtliche Nationalstraßen gewährleistet ist.



2

STREIFEN



«Eternit»-Installationsrohre
sind rostfrei, schallhemmend
und rasch montiert
Ihre Innenwand ist völlig glatt

Eternit AG Niederurnen

Da die Straßenplanung nur einen Teil im Gefüge der Gesamtplanung darstellt, ist die Koordinierung mit den übrigen Planungsarbeiten der Orts- und Regionalplanung von besonderer Wichtigkeit.

Die Wohn- und Sammelstraßen, welche ausschließlich der Feinverteilung des Verkehrs dienen, werden im Rahmen von Quartier- und Bauungsplänen disponiert. Diese Pläne umfassen die Kleinräume im Ausmaß von Quartieren und einheitlichen Zonengebieten.

Die Haupt- und Hochleistungsstraßen, welche das übergeordnete Netz ergeben, müssen aus der Warte der Regionalplanung studiert werden. Diese Verkehrsstudien finden ihren Niederschlag in Gesamtplänen, welche mehrere Gemeinden einer ganzen Region umfassen.

Im Kanton Zürich kann die Planung der Nationalstraßen als abgeschlossen betrachtet werden. Diese Autobahnen befinden sich im Detailprojekt beziehungsweise schon in der Bauausführung. Die Planung des kantonalen Hochleistungsstraßennetzes ist vor ihrem Abschluß, befindet sich doch ein Großteil dieser Straßenzüge schon in der generellen Projektierung. Das übrige, feingliedrige Straßensystem ist in Zusammenarbeit mit den regionalen und kommunalen Planungsgruppen zur Zeit im Planungsstadium.

Selbstverständlich muß der private Verkehr in engem Kontakt mit dem öffentlichen Verkehr studiert und geplant werden; dies gilt insbesondere für die Verkehrsraumplanung des Arbeitsverkehrs (Pendler) der Stadtregionen. Abgesehen von diesen städtischen Ballungszentren, wo sich öffentliche Verkehrsanlagen rechtfertigen, ist bei der Planung des sich über das ganze Kantonsgebiet erstreckenden Straßennetzes von der Vollmotorisierung auszugehen, welche ihr Optimum bei einem Motorfahrzeug je drei Einwohner hat. Die maßgebende künftige Siedlungsstruktur kann aus den bisherigen Entwicklungstendenzen und aus allgemeinen Planungsideen heraus abgeschätzt werden. Dabei sind vor allem folgende Verkehrssituationen zu berücksichtigen: Arbeitsverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten (Pendler), Wirtschaftsverkehr (Warenverteilung, Besuche usw.), Ausflugsverkehr (Weekend, Saison), Landwirtschaftsverkehr (massiver Erntetransport in die Verbraucherzentren).

Wenn der Arbeits- und Wirtschaftsverkehr der Stadtgebiete meist nach radialen, zum jeweiligen Zentrum gerichteten Straßen ruft, bedarf insbesondere der Ausflugsverkehr ganz anders gerichteter Straßenzüge. Falls dieser touristische Verkehr nicht durch spezifische Wandlungen im Städtebau (jedem ein Haus mit Garten, große Wohnungen) oder durch geistige Veränderungen im menschlichen Denken (Introversion an Stelle der Extraversion) reduziert wird, so ist bei fortschreitender Verstärkung gerade diesem Ausflugsverkehr («retour à la nature» mit dem Auto) ganz besondere Bedeutung zu schenken, wobei die entsprechenden Parkplätze bei den jeweiligen Zielpunkten nicht zu vergessen sind.

Gemäß Bild 1 zeichnet sich das Hochleistungsstraßennetz des Kantons Zürich durch die radial von der Metropole Zürich nach allen Wind-

richtungen ausstrahlenden Nationalstraßenäste aus (Limmattal, Winterthur, linkes Seeufer, Knonauer Amt). Hierzu kommen die kantonalen Autostraßen in Richtung Furtal, Unterland, Oberland, Forch, rechtes Seeufer und Sihltal.

Wichtige radiale Verkehrsverbindungen strahlen auch von Winterthur nach Kaiserstuhl, Schaffhausen, Frauenfeld und ins Tössal aus.

Wie schon erwähnt, müssen nebst diesen Radialstraßen die Querverbindungen ebenso leistungsfähig geplant werden. Dabei handelt es sich um die Verbindung der einzelnen Siedlungsräume unter Umfahrung der Großstadt, so ist eine Verbindung des oberen mit dem unteren Glattal über Bassersdorf-Kloten vorgesehen. Ebenso wichtig sind Querverbindungen zwischen Furtal-Limmattal und Reppischtal. Besondere touristische Bedeutung wird den Straßenzügen aus den Stadtregionen Zürich und Winterthur in die großen Erholungsräume des Oberlandes einschließlich des Tössals zugesprochen werden müssen. Ähnliche Verhältnisse existieren beim Albis und in anderen größeren Landschaftsschutzgebieten (Greifensee, Rhein).

Spezielle und besonders diffizile Planungsprobleme ergeben sich in der eigentlichen Metropole Zürich (Bild 2). Die von außen einströmenden Autobahnen sollen von einem äußeren Autobahnring abgefangen werden; derselbe ist mit Ausnahme der Südtangente (Zürichsee-Zürichberg) im wesentlichen bereinigt und gesichert. Im Endausbau wird sich über das ganze Stadtgebiet innerhalb dieses Ringes ein Netz von Expreßstraßen erstrecken müssen. Dasselbe muß weder voll kreuzungsfrei noch theoretisch-schematisch sein. Vielmehr wird es sich dabei um anliegerfreie Hochleistungsstraßen handeln, die sich auf die topographische und städtebauliche Gegebenheiten auszurichten haben werden. Ein sternförmiges Teilstück dieses ganzen Netzes muß in einer ersten kommenden Etappe in autobahnähnlicher Form die Nationalstraßen auf Stadtgebiet miteinander verbinden.

Besondere Bedeutung innerhalb des erwähnten Netzes wird eine Verbindung Waldegg-Altstetten-Höngg-Affoltern und eine zusätzliche Längsverbindung Schlieren-Altstetten-Gießhübel-Brunau aufweisen; ebenso ein innerer Expreßstraßenring um die eigentliche City als Feinverteiler auf die an deren Rand liegenden Parkräume.

Wenn all diese geplanten Straßenzüge nicht auf einmal realisiert werden können, sondern Bauaufgaben für Jahrzehnte darstellen, so ist dennoch die Notwendigkeit der sofortigen Fixierung und Freihaltung dieser Verkehrsräume unbestritten, bilden sie doch die Grundlage für die Quartierplanstudien und damit für jegliche Baubewilligungen im näheren Einzugsbereich. Da aber trotz aller Planung die Entwicklung unserer Siedlungsgebiete und die Wünsche der künftigen Bevölkerung nicht sicher vorausschaubar sind, muß die Straßenplanung elastisch und freizügig sein.

Das geplante Straßennetz muß für verschiedene Siedlungsmodelle zweckmäßig sein und auch bei den einzelnen Entwicklungszuständen wirtschaftlich und sinngemäß funktionieren.