

# Uetlibergtunnel: Auswirkungen des Tunnels auf die Siedlungsentwicklung

Autor(en): **Eggenberger, Manfred / Gräub, Niklaus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 45

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-86045>

## **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.

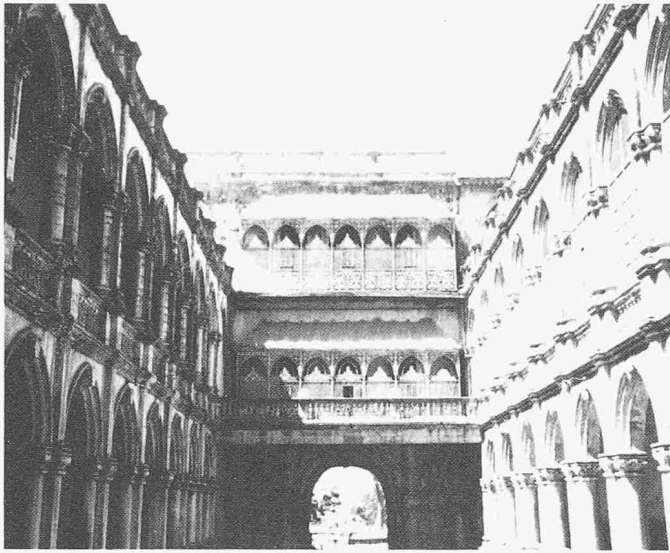


Bild 22. Der alte Palast von Morbi mit seinen beiden kolonialzeitlichen Erweiterungsflügeln

den auch in den Altstädten und sogar auf den Dörfern angewandt, wenn neue Bauten alte ersetzten oder zusätzliche Gebäude entstanden.

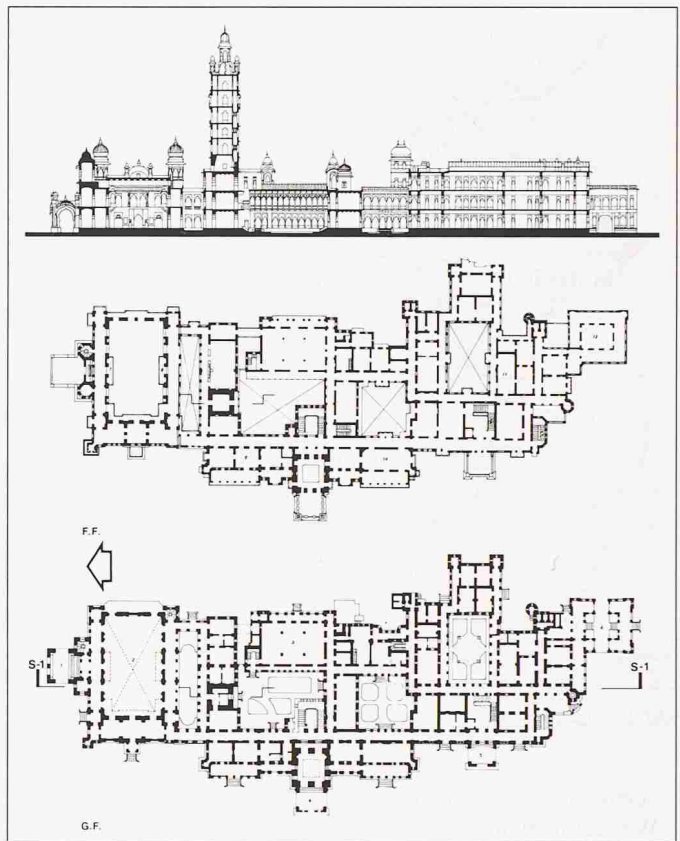
### Palastarchitektur

Durch die Pax Britannica entfiel im 19. Jahrhundert der Krieg zwischen den verschiedenen Klein- und Grossfürsten. Damit wurden Ressourcen frei für den Bau neuer Paläste ausserhalb der Städte und für grosszügige Anbauten innerhalb (Bild 22). Manche Fürsten liessen sich öffentliche Bauten und ihre neuen Paläste von britischen Architekten erbauen. Deren Versuch, die englische Neugotik nach Indien zu übertragen, konnte freilich nicht gelingen, da zu viel Licht und Wärme in die Räume drang. So hat sich

Bild 23. Der neue Palast der Gaekwad, Fürsten von Baroda, 1:2200

diese Formensprache nicht durchsetzen können; hingegen hatte sich ein «Indo-sarazenischer Mischstil» entwickelt. Ohne die Anleihen bei der italienischen Renaissance zu verleugnen, zeigten die neuen Paläste eine Mischung von hinduistischen Kleinformen mit islamischen und europäischen Einflüssen (Bild 23).

Aus der Stadt drangen die neuen Formen teilweise in die allgemeine Architektur überall im Land; heute findet man auch auf dem Dorf koloniale und moderne Formen.



Adresse des Verfassers: Frank Beat Keller, ETHNO-EXPO Büro für ethnologische und kulturhistorische Ausstellungen, Möhrli-Strasse 91, 8006 Zürich. Pläne und Fotos: Miki Desai.

### Literaturhinweis

Miki Desai: Architektur in Gujarat, Indien. Hrsg. Frank Beat Keller. Museum Rietberg Zürich. 1990 (Ausstellungskatalog, 112 S.; 150 Photos, 50 Pläne; broschiert, 25 Fr.)

## Uetlibergtunnel

Auswirkungen des Tunnels auf die Siedlungsentwicklung

**Mit dem Uetlibergtunnel wird etwa im Jahre 2000 erstmals ein Autobahn-Halbring entstehen, der die grossräumigen Verkehrsbeziehungen im Agglomerationsraum Zürich entscheidend verbessert. Wie sich diese Veränderung im Verkehrssystem auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auswirkt, war Gegenstand einer Arbeit, die die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) im Auftrag von Stadt und Kanton Zürich durchführte.**

### Forschungsergebnisse

Eine Übersicht über die Forschungsarbeiten der letzten 10 bis 15 Jahre über die Zusammenhänge zwischen Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung zeigte etwas überraschend, dass Autobah-

nen keine grundsätzlich neuen Entwicklungen auslösen, sondern die bereits vorhandenen allenfalls beschleunigen. Vor allem tendieren sie dazu, die bestehende Siedlungshierarchie zu verfestigen.

In bereits gut mit privatem und öffentlichem Verkehr erschlossenen Gebieten

haben Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr jene Wirkungen auf die Besiedlung, wie sie vom Ausbau des Eisenbahnnetzes um die Jahrhundertwende ausgingen.

VON MANFRD EGGENBERGER  
UND  
NIKLAUS GRÄUB,  
ZÜRICH

Auch eigene Analysen der RZU im Kanton Zürich lassen den Schluss zu, dass die Auswirkungen neuer Autobahnen sehr beschränkt sind und deshalb von anderen Einflüssen fast vollständig überdeckt werden können. Dazu gehören bei der Einwohnerentwicklung unter anderem:



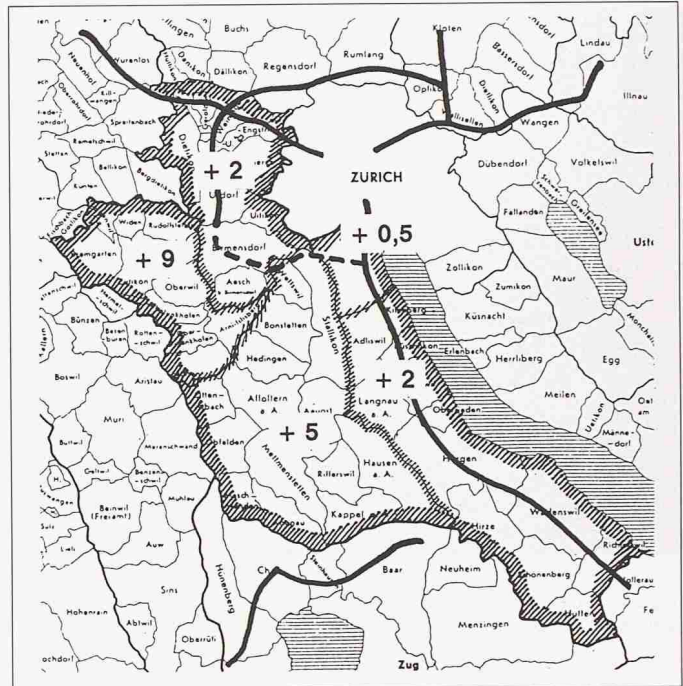


Bild 1. Gebiete im Einflussbereich des Uetlibergtunnels

Bild 2. Theoretischer Einwohnerzuwachs in %

- verfügbarer Wohnraum,
- Wohnumgebung,
- landschaftliche Attraktivität,
- Erholungsmöglichkeiten,
- «Image» der Region,
- Mietzins- oder Bodenpreisverhältnisse,

und bei der Arbeitsplatzentwicklung:

- verfügbares Potential an Arbeitskräften,
- bereits vorhandene Betriebe,
- Arbeitsflächenreserven,
- Wirtschaftstrend,

- Lage bezüglich Beschaffungs- und Absatzmärkten.

Der wohl stärkste Faktor für die Entwicklung der Besiedlung ist letztlich die Siedlungspolitik von Kanton und Gemeinden. Damit ist nicht gesagt, dass der Einfluss von Autobahn-Ausbauten auf die Siedlungsentwicklung vernachlässigbar ist. Inwieweit bestehende oder geplante Autobahnen die Entscheide über die Ausdehnung der Siedlungsgebiete und die Dimensionierung der Bauzonen beeinflusst haben, ist eine offene Frage.

### Bevölkerungsentwicklung

In bezug auf den Uetlibergtunnel ergaben die RZU-Berechnungen, dass aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten in den Stadtkreisen 2 und 3 und in den Regionen Zimmerberg, Knonauseramt, Limmattal und Mutschellen theoretisch ein geringer Zuwachs an Einwohnern zu erwarten wäre (Bild 1 und 2).

Die Stadtquartiere 2 und 3 sowie die Regionen Limmattal und Zimmerberg können einen solchen Zuwachs jedoch gar nicht aufnehmen, da hier die mittelfristig verfügbaren Ausnutzungsreserven nicht einmal ausreichen, um den wachsenden Wohnflächenbedarf der heute bereits ansässigen Bevölkerung zu befriedigen. Es muss deshalb sogar mit einer Abwanderung gerechnet werden, welche den Siedlungsdruck auf andere Regionen zusätzlich erhöht.

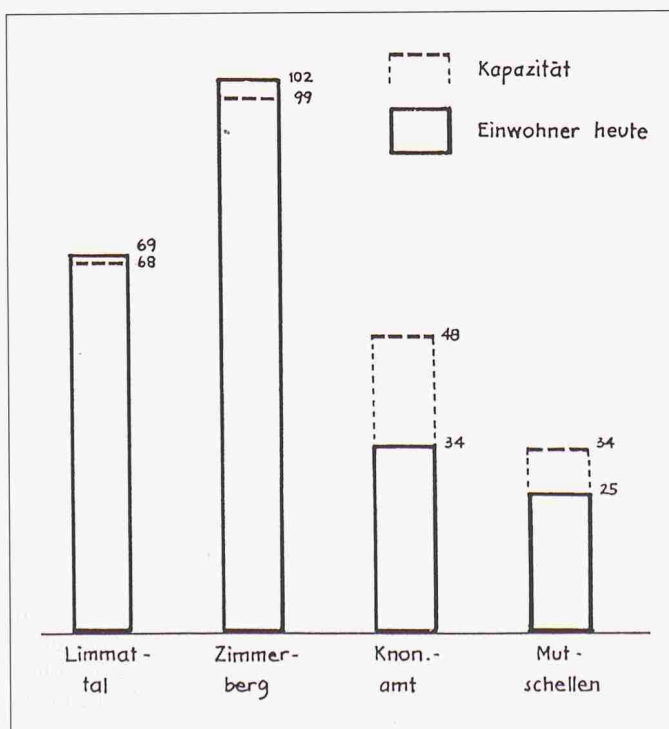


Bild 3. Längerfristige Einwohnerkapazität in 1000

Damit der Siedlungsdruck möglichst nicht in entfernte Randgebiete ausweicht, was aufgrund des Uetlibergtunnels eintreten könnte, empfiehlt es sich, in den Stadtquartieren und Regionen, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen oder erschliessbar sind, die Ausnutzungsreserven zu mobilisieren. Ferner sollten im Einzugsbereich der S-Bahn-Stationen die Einwohnerkapazitäten vergrößert werden, sei es durch Festlegen von Mindestwohnanteilen, durch Umwandeln überschüssiger Industriezonen in Wohnzonen oder durch Schaffen der Voraussetzungen für eine verdichtete Bauweise.



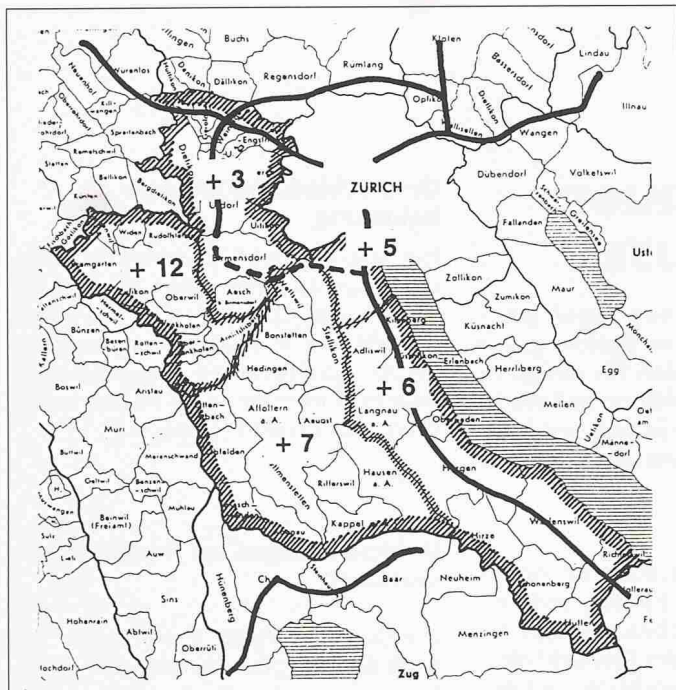


Bild 4. Arbeitsplätzezuwachs in %

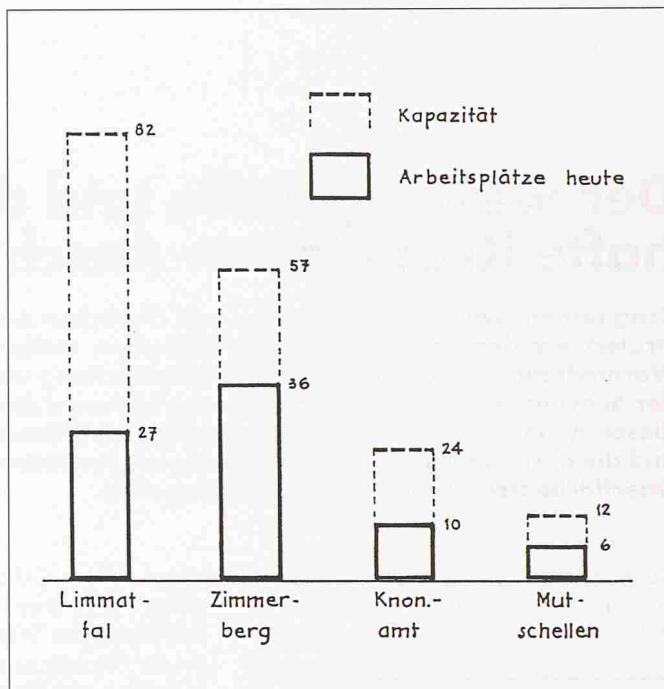


Bild 5. Längerfristige Arbeitsplätzekapazität in 1000

## Arbeitsplatzentwicklung

Die Verbesserung der Erreichbarkeit im Einflussbereich des Uetlibergtunnels vermag nach den Berechnungen der RZU eine Zunahme der Arbeitsplätze um 5,4% zu bewirken (Bild 4).

Die Gefahr neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Einzugsbereich des Uetlibergtunnels ist *mittelfristig* gering. Die nach den geltenden Bau- und Zonenordnungen vorhandenen Ausnutzungsreserven für Arbeitsplätze dürften ebenfalls zum Teil durch einen wachsenden Flächenbedarf der Betriebe absorbiert werden. Daneben lassen die Reserven jedoch auch ein Wachstum zu. In den Regionen Zimmerberg und Knonaueramt könnte eine gewisse Zunahme der Arbeitsplätze durchaus erwünscht sein, um die starke Ausrichtung auf die Arbeitsplätze in der Stadt Zürich und den dadurch entstehenden Pendlerverkehr etwas zu vermindern. Dabei sind vor allem qualifizierte, der Wohnbevölkerung entsprechende Arbeitsplätze anzustreben und nicht so sehr Lagerbetriebe, Einkaufszentren und dergleichen.

*Längerfristig* könnten die Reserven in den Industriezonen der Region Limmatfahl problematisch werden, die im Ver-

hältnis zu den Wohnflächenreserven zu gross sind (Bild 5). Einwohner und Arbeitsplätze sollten in dieser Region auch künftig in einem ausgeglichenen Verhältnis stehen, da eine zu grosse Arbeitsplatzkonzentration unweigerlich Pendler aus entfernteren Regionen anziehen würde.

## Verkehr

Der Privatverkehr in der Agglomeration Zürich nimmt infolge des Uetlibergtunnels gesamthaft gesehen kaum zu (+1%). In der Stadt Zürich ist infolge des Wegfallens des grossräumigen Durchgangsverkehrs sogar eine kleine Verkehrsabnahme (-4%) zu erwarten. Im Umland sind die Auswirkungen am deutlichsten im Knonaueramt, das mit Mehrverkehr (+40%) rechnen muss. Etwas entlastet wird dagegen die Region Zimmerberg (-3%) und vor allem der Übergang Uitikon-Waldegg (-20%), der heute als Hauptzufahrt aus dem Knonaueramt nach Zürich dient. Auf den einzelnen Strassen treten somit zwar grosse Belastungsänderungen auf, im Querschnitt zwischen Reusstal und Zürichsee resultiert aber insgesamt nur ein Mehrverkehr von 6%.

Um die Kanalisierung auf den Uetlibergtunnel und die Westumfahrung zu erreichen und die Entlastung der Wohnquartiere zu gewährleisten, sollen verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Massnahmen getroffen werden. Es wird u.a. empfohlen, die entlastete Achse Waldegg-Zürich zu redimensionieren. Ferner sollen die bereits auf die Inbetriebnahme des N4-Teilstückes Steinhausen-Knonau vorgesehenen Massnahmen (Kreisell, Lichtsignalanlagen, Radstreifen usw.) ergänzt werden.

Zu prüfen ist zudem, wie der Uetlibergtunnel auch als rasche Verbindung für den öffentlichen Verkehr (Buslinien) genutzt werden kann.

In jedem Fall empfiehlt sich, alle neuen Verkehrsbauten – Uetlibergtunnel, Westumfahrung sowie N4 – gleichzeitig dem Verkehr zu übergeben, damit eine übermässige zusätzliche Belastung der Hauptverbindung durch das Knonaueramt vermieden werden kann.

Adresse der Verfasser: *Manfred Eggenberger*, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, und *Niklaus Gräub*, dipl. Arch./Planner NDS ETH, Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich.