

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 45

Artikel: Uetlibergtunnel: Auswirkungen des Tunnels auf die Siedlungsentwicklung
Autor: Eggenberger, Manfred / Gräub, Niklaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86045>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

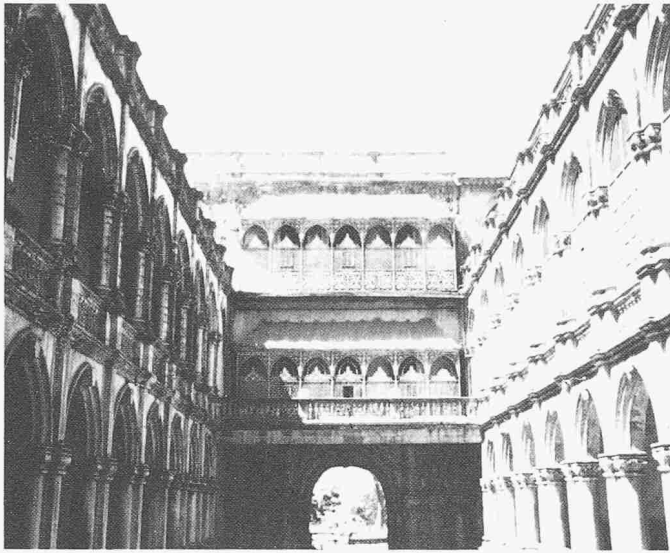


Bild 22. Der alte Palast von Morbi mit seinen beiden kolonialzeitlichen Erweiterungsflügeln

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

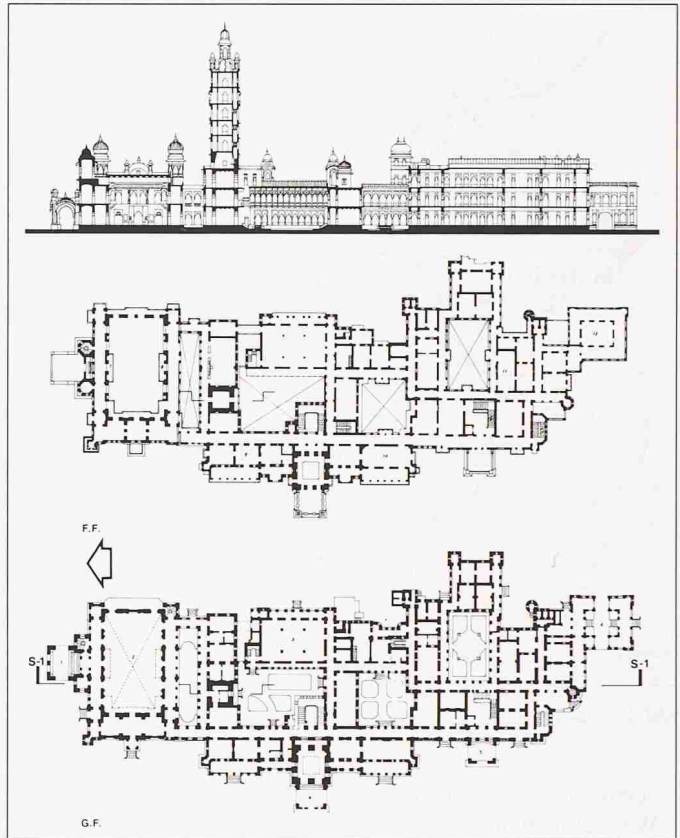
Palastarchitektur

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:

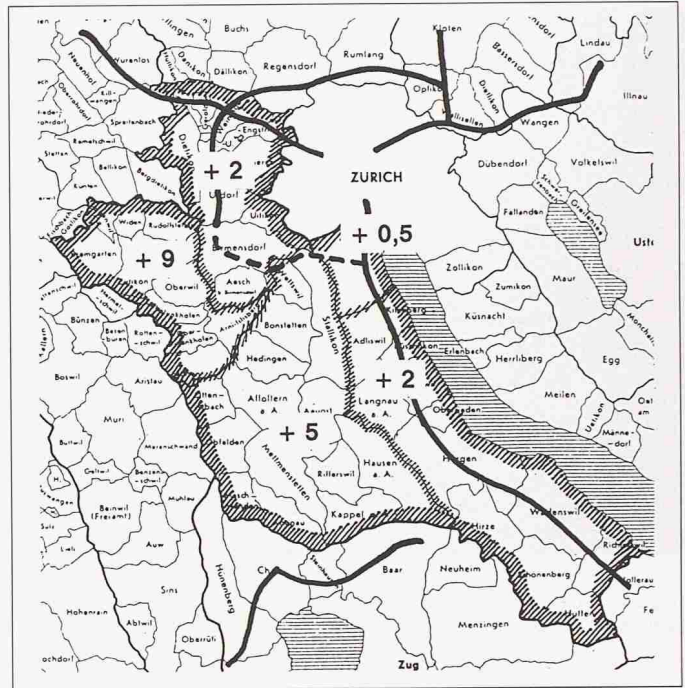


Bild 1. Gebiete im Einflussbereich des Uetlibergtunnels

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, Knonaueramt, 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.

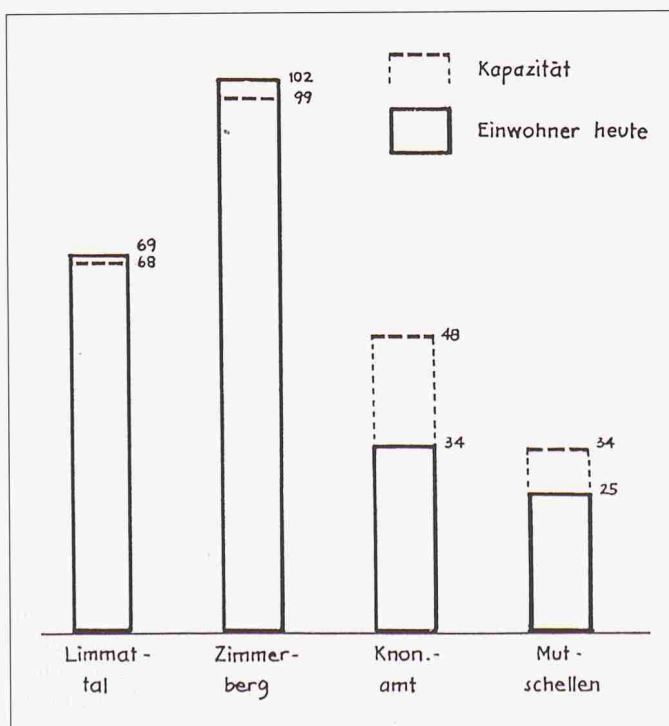


Bild 3. Längerfristige Einwohnerkapazität in 1000

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.

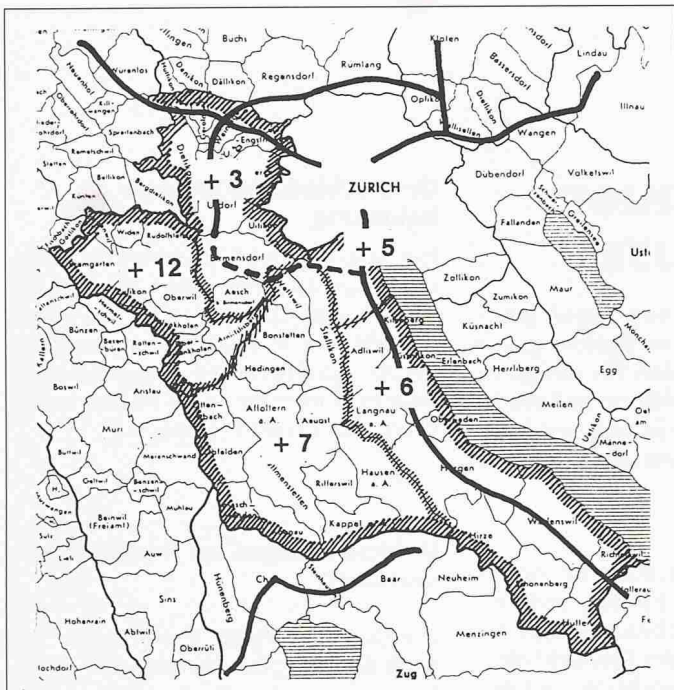


Bild 4. Arbeitsplätzezuwachs in %

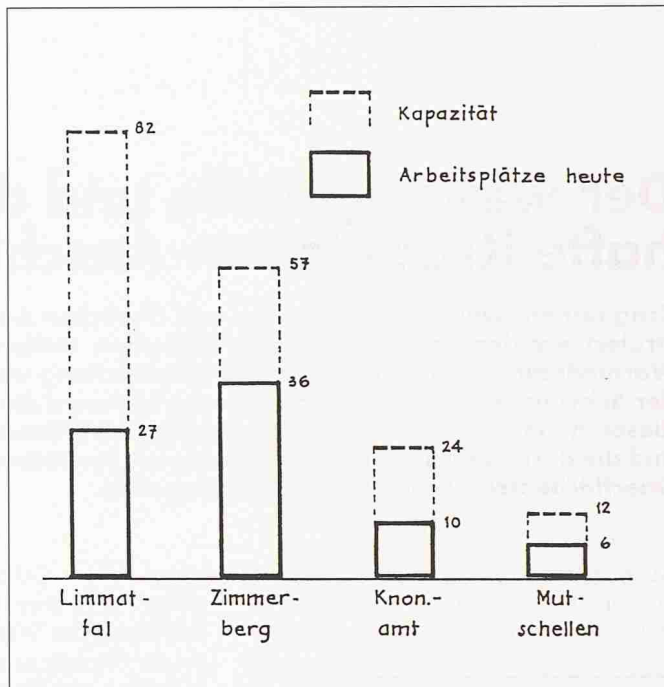


Bild 5. Längerfristige Arbeitsplätzekapazität in 1000

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 Knonaeramt 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 Knonaeramt, 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 Knonaeramt 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-Knonaeramt vorgesehenen Massnahmen (Kreisel, 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 Knonaeramt vermieden werden kann.

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