

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **10 (1956)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

SchenkerStoren



Lamellenstoren

eigener, bestbewährter Systeme

Markisen

für Schaufenster-, Vorplatz-, Balkon- und Terrassenbeschattungen

Dunkelstoren

für Projektionen und Röntgenzimmer

Vollautomatische, motorangetriebene Anlagen

Storenfabrik Emil Schenker AG. Schönenwerd SO

Filialen in Zürich, Basel, Bern, Luzern, Lausanne, Genf, Lugano

POR-o-POR
Blumentöpfe

Blumen und schöne Pflanzen erhellen unser Dasein, bringen Freude und Lust. Sie sollen aber auch gut gedeihen und ihre Pflege soll einfach sein. Viele begeisterte Zeugnisse sprechen für Por-o-Por.



FABRIKANT:
F. G. FUNK, UETENDORF (BE)

3

GÖHNER NORMEN

ermöglichen
individuelles Bauen

Wir fabrizieren 535 verschiedene Norm-Fenster u. -Türen, ferner normierte Kombi-Einbäuküchen, Luftschutz-Fenster u. -Türen, Carda-Schwingflügel Fenster. Verlangen Sie unsere Massliste und Spezialprospekte. Besichtigen Sie unsere Fabrikausstellung.

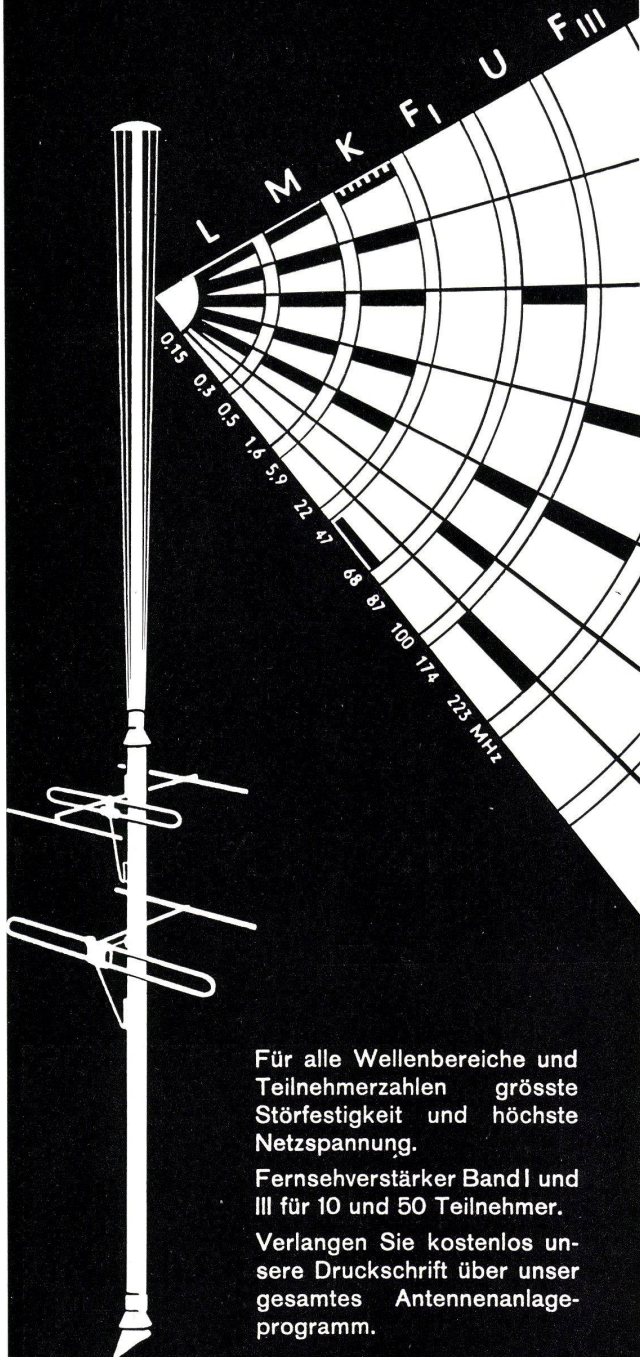
ERNST GÖHNER AG ZÜRICH

Hegibachstr. 47, Zürich 7/32
Telefon 051 / 24 17 80
Vertretungen in
Bern, Basel, St. Gallen, Zug,
Biel, Genève, Lugano



EMPFANGS-ANTENNEN

für Radio und Fernsehen



Für alle Wellenbereiche und Teilnehmerzahlen grösste Störfestigkeit und höchste Netzspannung.

Fernsehverstärker Band I und III für 10 und 50 Teilnehmer.

Verlangen Sie kostenlos unsere Druckschrift über unser gesamtes Antennenanlageprogramm.

SIEMENS Elektrizitätserzeugnisse AG

Zürich, Löwenstrasse 35

Lausanne, 12 Place de la Gare



Verkehrsplanung

München baut eine Unterpflasterbahn

Aus «Tagesanzeiger für Stadt und Kanton Zürich» (16. Dezember 1955)

Einige Zahlen: München ist mit 940 000 Einwohnern die drittgrößte Stadt im deutschen Bundesgebiet und wird bei seinem – unorganischen – Wachstum von jährlich etwa 20000 Einwohnern bald die Millionen-grenze erreicht haben. Sie ist Landeshauptstadt, Fremdenverkehrsart und in zunehmendem Maße Industriestadt. Etwa 45 000 Personen suchen täglich von auswärts ihren Arbeitsplatz im Stadtgebiet auf, etwa 1000 Eisenbahnzüge kommen täglich in den Bahnhöfen an, davon etwa 400 des Vorortverkehrs. Der Automobilbestand des Siedlungsraumes der Stadt beträgt einschließlich der amerikanischen Fahrzeuge etwa 150 000, es trifft also ein Automobil auf etwa sieben Einwohner. Das Stadtgebiet ist zwar etwa 330 qkm groß, der verwaltungsmäßige, wirtschaftliche, kulturelle und fremdenverkehrs-betonte Schwerpunkt liegt aber in der geographischen Mitte der Stadt, in der City, mit einem Umfang von nur etwa 4 qkm. Bringt man diese Zahlen in Beziehung zueinander, so ergibt sich als Resultat eine Verkehrslage, über die nur tröstet, daß sie in anderen Städten ähnlich schwierig ist. Einige Probleme: Da damit gerechnet werden muß, daß sich bei gleichbleibender wirtschaftlicher Entwicklung der Verkehr in den nächsten fünf Jahren mindestens verdoppelt – in der Schweiz legen Städte ihren Planungen neuerdings sogar den vierfachen Verkehr von heute zugrunde, allerdings nicht in fünf Jahren! – rückt der Zeitpunkt nahe, in dem der Verkehr in der City erstickt und alle kleinen Verbesserungen (grüne Wellen, Einbahnstraßen, Parkverbote usw.) wirkungslos werden. Eine wenn auch örtlich und zeitlich begrenzte Sperrung der City für den motorisierten Verkehr hat bisher wenig Fürsprecher gefunden. Er setzt ausreichende Großgaragen am Rand, ein bestausgestattetes Massenverkehrsmittel in der City voraus und dazu den Glauben der Geschäftswelt, daß vielleicht die Laufkundschaft ergiebiger ist als die Fahrkundschaft.

Bei der Verkehrsverbesserung handelt es sich darum, einerseits die am Stadtrand mündenden Autobahnen von Stuttgart, Ingolstadt, Nürnberg, Salzburg zur Entlastung der City vom Durchgangsverkehr untereinander zu verbinden (etwa stern-

förmig), andererseits zur Auslösung der innerstädtischen Überlastung die Hauptknotenpunkte des Verkehrs zu leicht erreichbaren Kreuzungspunkten zu machen (etwa durch unter- oder oberirdische Schnellstraßen).

Soll beim Massenverkehrsmittel dem Autobus oder der Straßenbahn der Vorzug gegeben werden? Die Sachverständigen halten überwiegend die Straßenbahn in der City für zweckmäßiger, weil sie weniger Raum braucht, im Betrieb für Unternehmer und Benützer billiger ist und ungleich mehr Personen rasch befördern kann, so daß der Autobus auf die äußeren Stadtbezirke zu verweisen wäre.

Bei allen Planungen soll, auch unangesprochen, der Gedanke mitschwingen, daß es gilt, dem Ungeheuer Verkehr gegenüber das Gesicht eines kulturell gewachsenen Stadtkerns möglichst zu wahren, was Natur und Kunst gab, nicht völlig preiszugeben, zum Wohlbehagen der Bürger und als Anziehungspunkt für die Fremden.

Zur Lösung dieser und anderer bekannten, vielen Städten gemeinsamen Verkehrsprobleme haben in München Stadtbaurat Prof. Dr. Högg ein sogenanntes «Sternprojekt», Stadtrat und Wiederaufbaureferent Fischer ein sogenanntes «Schnellstraßenprojekt», und Oberbaurat Pradel ein sogenanntes «Schale- und Kern-Projekt» nach gründlichen Vorarbeiten vorgelegt.

Da aber mittlerweile die Not zu Maßnahmen drängt und die kostspielige Kleinarbeit der Umgestaltung verkehrsreicher Plätze, der Anlage von Fußgängertunnels und von Parkplätzen nicht ausreicht, haben die städtischen Verkehrsbetriebe ein wichtiges Teilstück aus den Planungen herausgenommen, das auf alle Fälle eine wesentliche Auflockerung des Verkehrs schaffen kann, die Erschließung der zweiten Ebene durch das Massenverkehrsmittel, die Unterpflaster-Straßenbahn. Baudirektor Dobler der städtischen Verkehrsbetriebe hat einen Plan ausgearbeitet und Prof. Dr. Lambert aus Stuttgart, der auch für die Bundesbahn tätig ist, hat ihn begutachtet. In einer für Münchens Entwicklung denkwürdigen Sitzung des vereinigten Werk- und Verkehrsplanungsausschusses des Stadtrats vom 11. November 1955 wurde er vorgetragen, erläutert und mit überwältigender Mehrheit gebilligt.

Wenn man vom Verkehr unter der Erde spricht, denkt man zunächst an eine U-Bahn. Ihre Anlage wurde zunächst abgelehnt, weil sie, abgesehen von der langen Bauzeit und den außerordentlichen Kosten, der Entwicklung des Verkehrsbedarfs der Stadt zu weit vorausseilen würde. Die Spitzenleistungen einer Unterpflaster-Straßenbahn liegt bei ungefähr 15 000 Fahrgästen je Stunde und Richtung. Erst wenn diese Grenze überschritten würde, lohnte sich der Ausbau einer U-Bahn mit einer Leistung von etwa 45 000 Personen. Ebenso wenig empfiehlt sich derzeit schon der Ausbau einer von der Bundesbahn

Projekt für die Unterpflaster-Straßenbahn München. Ausgezogener Strich: 1. Bauetappe; schraffierter Strich: 2. Bauetappe; punktierte Linie: 3. Bauetappe

