

Verkehrsplanung

Objektyp: **Group**

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.

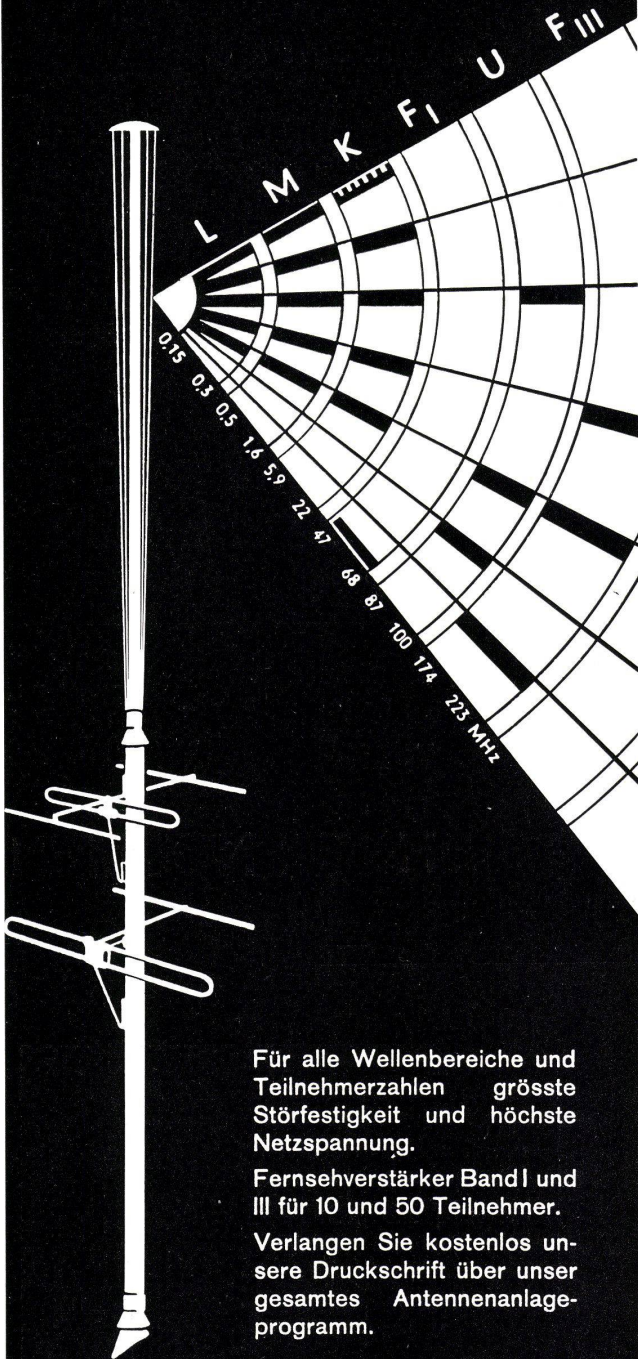
Haftungsausschluss

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.



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, Fremdenverkehrsort 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.

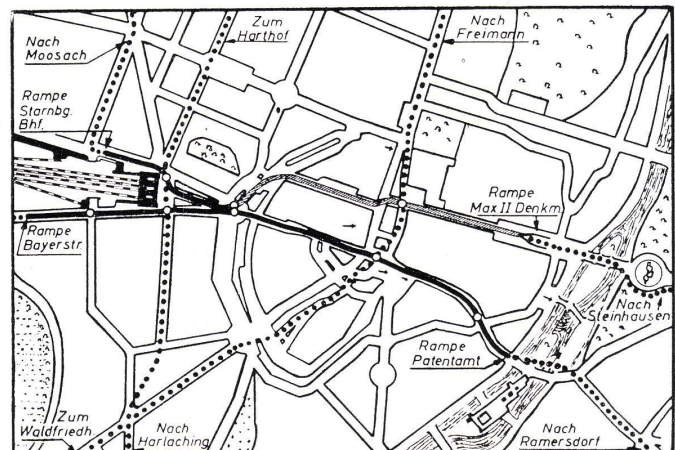
Bei allen Planungen soll, auch unangesprochen, der Gedanke mitschwingen, daß es gilt, dem Ungeheuer Verkehr gegenüber das Gesicht eines kulturell gewachsenen Stadtkerns möglichst zu wahren, was Natur und Kunst gab, nicht völlig preiszugeben, zum Wohlbehagen der Bürger und als Anziehungspunkt für die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



geplanten U-Bahn vom Hauptbahnhof unter der Stadt zum Ostbahnhof, da sie angesichts der berührten Örtlichkeiten nur ein Viertel der in Frage kommenden Fahrgäste befördern würde. Ihre Planung wird als Reserve für später in Aussicht genommen, wobei ein gemeinschaftliches Trasse Straßenbahn/U-Bahn nicht ausgeschlossen ist, wie überhaupt die Unterpflaster-Straßenbahn einer späteren U-Bahn nicht entgegen-, sondern eher vorarbeitet.

Das vorgesehene Profil hat Rechteckform und ist aus Stahlbetonrahmen gefügt. Die Tunneln werden 4,20 m hoch und 7,40 m breit. Fußgängerbrücken über den Geleisen verbinden die Seitenbahnsteige und sollen zugleich eine Unterführung für Fußgänger sein, die die Straße überqueren wollen. Ein kostensparender Vorzug der Unterpflasterbahn ist, daß der vorhandene Wagenpark benützt werden kann. Da mehr als ein Drittel aller von den städtischen Verkehrsbetrieben beförderten Fußgänger auf die zwischen dem Hauptbahnhof und Isartorplatz bzw. Max-II.-Denkmal verkehrenden Linien angewiesen sind, erscheinen diese beiden west-östlichen Linienzüge vorerst am wichtigsten, später sollen dann zwei nordsüdliche Linienzüge die Punkte Freimann-Waldfriedhof, Harthof-Harlaching verbinden.

Für die beiden ersten Linienzüge sind etwa zwei Jahre für die Vorbereitung der baureifen Pläne und weitere zwei Jahre für den Ausbau erforderlich.

Nach den Berechnungen der Siemens-Bauunion kosten der Bauteil Ia zwischen Ludwigsbrücke und Bayerstraße und die zweckmäßigerweise mitzubauende Abzweigung Karlsplatz - Arnulfstraße bei einer Gesamtstreckenlänge von 3553 Meter etwa 64,6 Millionen DM, der Bauteil Ib, das Anschlußstück vom Karlsplatz zur Maximilianstraße bei einer Streckenlänge von 1732 Meter etwa 30,2 Mill. DM. Die Berechnungen sind auf den Preisindex vom August 1955 bezogen, die Kosten für notwendige Bauunterführungen und Hausicherungen sind nur geschätzt. Insgesamt erfordern also diese etwa 5,3 km langen Tunnelrohbauten mit Bahnhöfen nahezu 95 Millionen DM, ein würdiges Opfer, um den Moloch Verkehr zu besänftigen. So stehen bedenkliche Zahlen am Anfang und am Schluß dieses kurzgefaßten Berichtes. Inmitten liegt aber die wahrhaft bedrohliche Verkehrsnot der Stadt, die zum Schutz der Bürger bekämpft werden muß durch energische, harte Entschlüsse, deren eine die von der Stadtverwaltung München hinsichtlich der Unterpflaster-Straßenbahn am 11. November 1955 getroffene Entscheidung ist. JWN

Nachrufe

Friedrich Pütz †

Unser Mitarbeiter an der deutschen Redaktion, Friedrich Pütz, ist am 1. Februar in Berlin, seiner Heimatstadt, aus dem Leben geschieden. Mit offenem Blick für die Probleme des Bauens hat Friedrich Pütz der Entwicklung einer Architektur zeitgener Formen, wie sie sich in den sechs von ihm redigierten Jahrgängen von «Bauen + Wohnen» spiegelt, als sachkundiger Publizist treu gedient. Sein Wille zur Objektivität und seine menschliche Güte machten ihn zu einem berufenen Mittler zwischen Redaktion, Verlag und Leser. Wir werden seines um die Erfüllung vieler Wünsche bemühten Wirkens stets in Dankbarkeit gedenken.

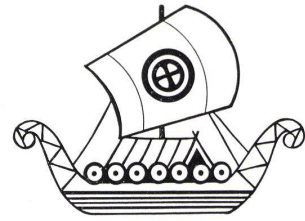
Bautechnik Baustoffe

Farbe — ein Bauelement!

«Es hat Farbe» bedeutet im ursprünglichen Sinne etwas nach seinem Aussehen, also optisch beurteilen. «Farbe haben» hat Gültigkeit auch bei der Abwägung von Positivem und Negativem, von Vollendetem und Unfertigem bzw. Unausgeglichenem. Das Prädikat «Farbe» erweist sich im geistigen und materiellen Bereich als ein Wertbegriff. Die Farbe, das Kind des Lichtes, ist uns Symbol der Schönheit, der Lebensfreude, ja des Lebens überhaupt. Wenn wir uns an einer tieferschürfenden Dichtung oder an feiner Kunst erbauen, eine hochentwickelte Maschine oder ein vorbildlich gestaltetes Bauwerk bewundern, dann «haben sie Farbe», das heißt sie besitzen Gehalt. Dasselbe trifft zu auf den Menschen, der sich durch charakteristische Wesenszüge auszeichnet. Umgekehrt ist «farblos» eine Negierung, ein Manko, wenn sich etwas indifferent, krank, mangelhaft oder anfällig zeigt. Daß die beiden Begriffe irgendwie auch unser Verhältnis zur Architektur berühren, kann als erwiesen angesehen werden.

Vielleicht war es nicht allein das Schönheits- und Schmuckbedürfnis, das schon Menschen in grauer Vorzeit bewegte, mit primitiven Mitteln auf ihre Art die Farbe anzuwenden. Reste von auf uns überkommener Höhlenmalereien sind ein Beweis für den wachen Farbensinn schon vor Beginn aller Kultur. Es ist ein langer Weg von diesen tastenden Versuchen bis zur farbigen Architektur der Gegenwart, die sich in Anstrichen, Wandmalereien und in anderer mannigfaltiger Form kundtut. In allen Epochen spielte die Farbe beim Bauen unverkennbar eine wichtige Rolle. Kein Baustil macht davon eine Ausnahme. Es sei auf die kurz nach dem 1. Weltkrieg einsetzenden Bestrebungen, Farbe in das Stadtbild zu bringen, hingewiesen. Indem man vielfach Farbigkeit mit Buntheit verwechselte, gelang es nicht, der Idee zum Durchbruch zu verhelfen. Später kamen die Bemühungen in gemäßigter Form neu in Fluß und es kann erfreulich festgestellt werden, daß wir heute dank reicher Erfahrungen und wissenschaftlicher Erkenntnisse auf dem besten Wege sind, der Farbe beim Bau den Platz zuzuweisen, den sie ihrem Wesen und ihrer Qualifikation nach verdient. Wenden wir uns nach der kleinen Vorschau der Fassade zu, denn sie liegt ständig im Blickfeld der Öffentlichkeit. Ziehen wir etwa Vergleiche mit einer altersgrauen großstädtischen Straßenflucht in ihrer trostlosen Monotonie und einer in frischen Farben in der Landschaft stehenden Siedlung, so werden wir uns bewußt, was Farbe vermag. Im gleichen Maße, wie die architektonische Gestaltung durch Farbe gewinnt, verliert sie ohne Farbe, ja man kann ruhig behaupten, ohne Farbe bleibt sie unvollkommen. Wie die Farbe die Schönheit der Linienführung erst zur vollen Geltung bringt, vermag die Lebendigkeit des Baukörpers wieder nur die Farbe hervorzuzaubern. Klare Fassadengliederungen, wie sie heute angestrebt werden, können durch farbige Betonung nur gewinnen. Die dynamische Funktion der Farbe wird beim Bau offenkundig. Die Kräfte und Impulse, die von ihr ausgehen, können im Zeitalter der Technik und des Materialismus nicht hoch genug

3 hochwertige Möbelstoffe



VIKING

» der Nordische «
sympathisch und
dekorativ

CORONA

» der Klassische «
mustergültig und
repräsentativ

TOGA

» der Vornehme «
ein edler Stoff

Erhältlich in den guten Fachgeschäften

Schoop

Zürich, Basel, Bern, Lausanne, Lugano

VETROPLAST

ein neues, modernes Bauelement für Dachbedeckung (Veranda, Balkon, Nischen, Pergola, Vordach etc.) Fenster, Fassadenverkleidung, Trennwände, Messestände usw.

VETROPLAST ist ein lichtdurchlassendes, unzerbrechliches Produkt aus Polyester mit Glasfasern verstärkt. Seine speziellen Vorzüge und Eigenschaften: wasserdicht, unzerbrechlich, sehr leicht, flexibel, schnell verlegbar, kann gelocht und gesägt werden, in 10 Farben und grossen Rollen (Länge 30 m, Breite 1,80m) erhältlich, ästhetisch und billig.

Interessenten verlangen bitte unser detailliertes Merkblatt.

Generalvertretung:

MOSER + WENGER AG
Kunststoffverarbeitung

GRENCHEN/SO

Jurastrasse 4 Tel. 065-86881