

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.06.2024**

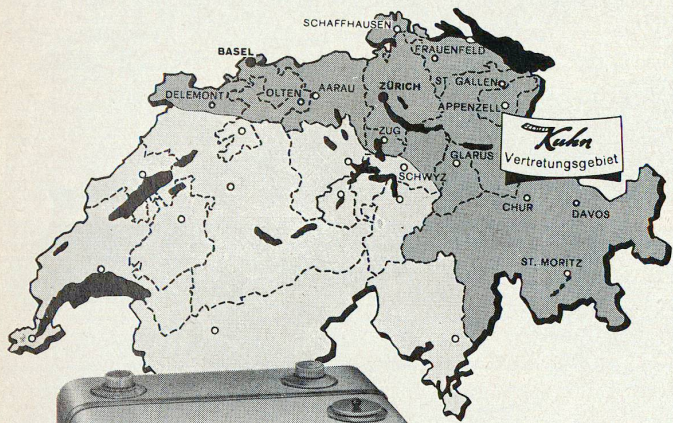
Nutzungsbedingungen

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.

Haushalt-Waschautomaten Schulthess



Unsere «Schulthess»-Automaten befreien für alle Zukunft von der Sorge um Zeit und Personal. Sie geniessen zu Recht den Ruf grösster Betriebssicherheit. Es gibt keine sparsamere Vollautomaten für die Hauswäsche.

«Schulthess»-Automaten ergeben blütenreine Wäsche von duftiger Frische; sie schonen die Gewebe optimal.

Bitte verlangen Sie unseren neuen 8-seitigen «Schulthess»-Prospekt.

Auf Wunsch besuchen wir Sie mit unserer fahrbaren Waschküche ganz unverbindlich bei Ihnen zu Hause.

SANITAR
Kuhn

ZÜRICH - Sihlquai 75
Tel. 051 - 42 22 55
BASEL - Missionsstr. 37
Tel. 061 - 22 37 70

SANITÄRE APPARATE WASCHMASCHINEN

hölzlibrücke. Als sogenannte Sammelschiene gewinnt sie schließlich unter dem Hauptbahnhof hindurch im Sihlquai das Karussell.

Wenn die Arbeitsgruppe Zürich, die am 18. Januar 1956 ihre Tätigkeit aufgenommen hat, ihre grundlegenden Arbeiten bereits am 26. September 1956 abzuschließen vermochte, so deshalb, weil ein glückhaftes Zusammentreffen wollte, daß zur gleichen Zeit, da die Eidgenössische Planungskommission das die Stadt Zürich berührende Nationalstraßennetz festlegt, von der Stadt Zürich auch die beiden Expertenvorschläge für einen Generalverkehrsplan bearbeitet werden. Der Arbeitsgruppe Zürich war die

Aufgabe

gestellt, (a) die einzelnen Autobahnstränge so miteinander zu verbinden, daß sie einen flüssigen Durchgangsverkehr gewährleisten; (b) für den von der Stadt Zürich ausgehenden (Quell-) und den in der Stadt Zürich endenden (Ziel-) Verkehr günstige Anschlüsse an das städtische Straßennetz zu schaffen; (c) diese Anlagen aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Erwägungen so zu planen, daß sie auch wichtigen städtischen Binnenverkehrsströmen (mit Quelle und Ziel auf Stadtgebiet) dienen.

Bei der Lösung dieser Aufgabe konnte auf die städtischen Studien

abgestellt werden, wie sie von der städtischen Kommission zur Vorbehandlung des Generalverkehrsplanes im Zwischenbericht vom 13. März 1956 zum Generalverkehrsplan und im Bericht der gemeinderätlichen Verkehrs-Kommission vom 5. April zur Verkehrsreform zusammengefaßt wurden. Bekanntlich sehen beide Expertengruppen am linken Sihlufer einen möglichst kreuzungsfreien Hauptstraßenzug (Sammelschiene) vor. Die Experten Prof. Dr. Ing. et rer. pol. h.c. Pirath und Dr. Ing. habil. Feuchtinger, für deren Grundkonzeption sich nicht nur die städtische, sondern übereinstimmend auch die gemeinderätliche Kommission zur Behandlung der Gutachten für einen Generalverkehrsplan entschied, schlugen bereits eine neu zu erstellende Brückenanlage unterhalb des Platzspitzes (sogenanntes Verkehrskarussell) vor, mit anschließendem Straßentunnel nach dem Milchbuck. Weiter skizzierte die Gutachtergruppe Pirath/Feuchtinger die Fortführung der Nord-Süd-Straße unter den SBB-Gleisen des Hauptbahnhofes hindurch längs der Sihl nach Enge und Wiedikon. Die Beratungsergebnisse der vom Bundesrat eingesetzten Eidgenössischen Planungskommission, welche die Voraussetzung der städtischen Planungen für das Straßennetz und die Führung des individuellen Verkehrs bilden und deshalb nach Auffassung des Stadtrates vorerst abzuwarten waren, liegen nun nur 8½ Monate nach Veröffentlichung des «Zwischenberichtes» für die Linienführung im Maßstab 1:25 000 endgültig vor. Das Städtische Tiefbauamt konnte darüber hinaus der Eidgenössischen Planungskommission für das von Pirath/Feuchtinger als typisch festgestellte Y-förmige Grundsystem der wichtigsten Verkehrsbeziehungen im Stadtraum Zürich bereits sämtliche Pläne im Maßstab 1:2500 unterbreiten. Sobald die nunmehr genehmigten generellen Trassepläne vom Regierungsrat und vom Stadtrat offiziell als Grundlage der

Detailprojektierung

anerkannt sind, kann mit der Ausarbeitung der einzelnen Projektvorlagen begonnen werden, für die besondere Studien im Maßstab 1:500 (beispielsweise für Sihluferstraße und Verkehrskarussell) heute schon vorliegen. Von dem als Querverbindung entworfenen Karussell hieß es schon im Bericht der städtischen Kommission, es lasse sich in verkehrstechnischer und städtebaulicher Hinsicht durchaus verwirklichen. Die neuesten Studien des Städtischen Tiefbauamtes lassen dazu erkennen, daß der Knotenpunkt über der Limmat an Leistungsfähigkeit sehr gewinnt, wenn er nicht streng nach Vorschlag Pirath/Feuchtinger als Karussell mit Straßenschlüssen in größerer Zahl, sondern als

kreuzungsfreies Verkehrsdrück ohne Verflechtungen gelöst wird. Vom Platzspitz-Dreieck würde die Expreßstraße Richtung Nord- und Ostschweiz durch zwei für beide Fahrrichtungen getrennte Tunnel nach der Strickhofwiese auf dem Milchbuck geführt. Dieser Tunnel nach dem Kreis 11, der – wie schon die gemeinderätliche Kommission in ihrem Bericht festgehalten hat – viel Verkehr anziehen wird, soll einen Verzicht auf die Niederlegung ganzer Häuserzeilen im Quartier Untersträß ermöglichen und das bebauten Gebiet ermöglichen, in dem sich eine kreuzungsfreie Straße in genügender Breite leider nicht anlegen läßt. Die Tunnel-Nordportale könnten in die Strickhofwiese verlegt werden, deren Topographie fast ideale Voraussetzungen zur einwandfreien Eingliederung des Verteilbauwerkes für die kreuzungsfreien Anschlüsse von und nach Affoltern und Oerlikon-Seebach bietet. Für die Sammelschiene längs der Sihl empfiehlt sich möglicherweise eine doppelte Führung zu beiden Seiten der Sihl im Einbahnsystem, da sie nicht nur jenen Autofahrern dienen soll, die vom Limmat- und Glattal her Richtung Sihl und nach der Innerschweiz streben, sondern um auch Automobilisten anzuziehen, die über das vorhandene Straßennetz nach der Innenstadt gelangen möchten. Weitere Studien sollen Klarheit darüber bringen, ob die als Variante vorgeschlagene Führung der Expreßstraße über dem Lauf der Sihl als Hochstraße sich konstruktiv ohne Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes vorteilhaft lösen ließe.

Für das System der «Expreßstraßen» – dieser Ausdruck bezeichnet die innerstädtischen Strecken der Autobahnen – können die

Ausbaunormen

der Überland-Autobahnen nicht unbezogen übernommen werden. Immerhin sind auch auf Stadtgebiet die möglichste Kreuzungsfreiheit und flüssige Linienführung anzustreben. Die «Anbaufreiheit», ein wichtiges Kennzeichen der Autobahn, kann auf Stadtboden nur durch «Nebenfahrbahnen» gewährleistet werden, wie sie längs der Überlandstraße streckenweise schon verwirklicht wurden. Diese Nebenfahrbahnen bleiben ausschließlich dem Anliegerverkehr vorbehalten. Wo der vorhandene Baulinienabstand für die Anlage beidseitiger Nebenfahrbahnen nicht ausreicht, hat die Erschließung bestehender und geplanter Bauten von rückwärts zu erfolgen. Die Expreßstraßen sollen durchwegs mindestens vierspurig ausgebildet werden, mit zwei richtungsgetrenten Fahrbahnen von je 7,5 m Breite. Wenn die Eidgenössische Planungskommission in einer ihrer früheren Sitzungen den Baulinienabstand für Autobahnen auf 50 m in unbebautem, 40 m in bebautem Gebiet festgesetzt hat, so findet sich auch in dieser Beziehung die Stadt Zürich in einer glücklichen Lage, erlaubt doch der teilweise vor vielen Jahren weitsichtig festgelegte Baulinienabstand der wichtigsten Ausfallstraßen den unverzüglichen Autobahnbau auf Stadtgebiet mit den erforderlichen Mindestmaßen. So besitzen die Berner- und streckenweise die Überlandstraße bereits Baulinienabstände von 42 m. Das sind 2 m mehr, als die eidgenössische Norm für bebauten Gebiet vorschreibt. Innerhalb dieses Baulinienabstandes läßt sich beidseitig neben der Expreßstraße je eine 6 m breite Nebenfahrbahn und je ein 2,5 m breites Trottoir erstellen, wobei das Profil des Expreßway sich wie folgt darstellt: 1 bis 2 m Mitteltrennstreifen, je eine 7,5 m breite Fahrbahn für jede Fahrrichtung, gegen außen abgeschlossen durch je einen 1 m breiten begrünten seitlichen Trennstreifen mit Geländer. Auch in städtischen Straßen von nur 36 m Baulinienabstand ist grundsätzlich der gleiche Ausbau ohne rechtliche Schwierigkeiten realisierbar – es muß einzig auf die beidseitigen Vorgärten verzichtet werden. Die auf höchstens 4% begrenzte Steigung würde lediglich in der Gegend des Milchbucks erreicht; allfällig müßte sie für einzelne Rampen der Sihluferstraße unwesentlich überschritten werden.

**WELL-SCOBALIT HÄLT EINDEUTIG
DIE SPITZE...**

well scobalit

SCHWEIZER PRODUKT
☎ (051) 27 27 10

... 6 Jahre Fabrikationserfahrung
und laufende, intensive
Entwicklungsarbeit garantieren
beste Materialeigenschaften ...
... beachtliche Referenzen
aus den verschiedensten
Anwendungsgebieten belegen
den Qualitätsbegriff
von WELL-SCOBALIT

BALKONBRÜSTUNGEN
ZWISCHENWÄNDE
LEUCHTREKLAME
SEITENLICHTER
GARTENHÄUSER
OBERLICHTER
USW.

FÜR SÄMTLICHE AUSKUNFTE

☎ 021 22 82 14 Gétaz, Romang, Ecoffey SA, Lausanne
☎ 091 2 78 01 P. Molinari & Ci. SA, Lugano u. Filialen
☎ 061 34 25 22 Glas & Spiegel AG., Basel
☎ 051 33 67 22 J. Baumgartner, Rietterstr. 11, Zürich 2
☎ 031 5 56 98 F. A. Gerster, Landhausweg 29, Bern
☎ 074 7 41 39 H. Koch, Wildhaus

SCOBALIT AG ZÜRICH
ERSTER EUROPÄISCHER FABRIKANT VON GLASFASERVERSTÄRKTEN WELLPLATTEN



Einzel Ausführungen nach eigenen Entwürfen
oder Entwürfen der Kunden
Exécutions individuelles selon nos propres projets
ou ceux des clients
Individual models based on our own designs
or on those of our customers



Polstermöbel und Matratzen Uster GmbH., Uster, Tel. 051/9694 74
Meubles Rembourrés et Matelas S.à.r.l. Uster
Upholsteries and Mattresses Uster Ltd.

Architekten — Wohnberater

Nicht nur bei Neu- und Umbauten ist der Architekt fachkundiger Berater. Er wird mit Vorteil auch dann konsultiert, wenn irgend etwas in Haus oder Wohnung nicht ganz den Wünschen ihrer Bewohner entspricht.

In Stadt-Wohnungen, viel mehr aber noch in Strand-, Land- und Ferienhäusern, in schattigen Liegenschaften, in Gebäuden mit Bergdruck treten gar oft Feuchtigkeitsschäden auf, die nicht nur Sachwerte, Vorräte, Mauerwerk usw. zerstören, sondern auch der Gesundheit und dem Wohlbefinden abträglich sind.

Mit der Zeit gehende Wohnberater wissen auch da eine höchst komfortable Abhilfe: Sie raten zum praktischen, auf Gummirollen gleitenden, fast keinen Strom und keine Wartung brauchenden

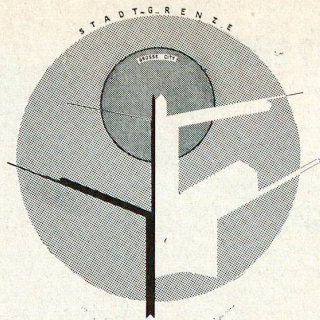
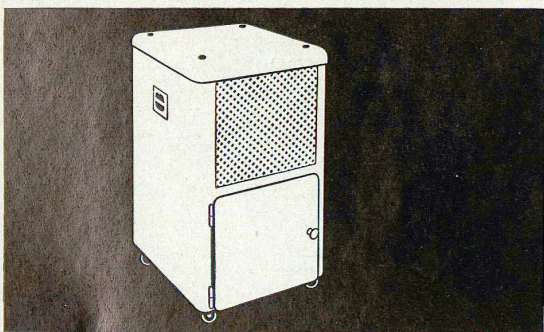
Elektro-Entfeuchter DEHUMYD 8

Er sieht aus wie ein kleiner Kühlschrank. In Wohn- und Arbeitsräumen, Schlafzimmern, Bibliotheken, in Vorratsräumen, Keller und Küche setzt er einen zu hohen Feuchtigkeitsgehalt der Luft innert wenigen Stunden auf das zuträgliche Maß herunter. Dehumyd 8 kostet Fr. 1050.—. Sein größerer Bruder wird bereits mit Erfolg in der Industrie verwendet.

Verlangen Sie technische Merkblätter oder Vertreterbesuch!

PRETEMA AG

Zürich, Dreikönigstraße 49, Telefon 051 / 27 51 26



1

Warum aber nimmt die nunmehr genehmigte Linienführung in Aussicht, den Zusammenschluß der drei Hauptverkehrsrichtungen ins Limmattal Richtung Basel und Bern, in die Zentralschweiz Richtung Luzern und Gotthard und nach Winterthur Richtung St. Gallen und Schaffhausen überhaupt auf Stadtgebiet zu bewerkstelligen? Die Lehren der modernen Verkehrsentwicklung zeigen, daß die deutschen Autobahnen zwar Meisterwerke hinsichtlich der Einfügung ins Gelände bedeuten, aber nicht als Muster genommen werden dürfen für den

Anschluß der großen Städte

an das künftige Nationalstraßennetz der Schweiz. Unsere eidgenössischen Verkehrsprobleme lassen sich nicht lösen mit weitab von den Städten verlaufenden Autobahnen, die um die Städte herumgeführt würden. Denn ein genügender Ausbau der Zubringerstraßen wäre gerade in unsern engeren Verhältnissen kaum durchführbar, so daß — wie uns das deutsche Beispiel mahnd lehrt — Zu- und Wegfahrt zwischen Stadt und Autobahn oft längere Zeit beanspruchen als eine mittlere Fahrdistanz auf der Autobahn selbst. Die Eidgenössische Planungskommission mißt daher dem Anschluß der Städte an das Autobahnnetz ganz besondere Bedeutung zu.

Im Fall Zürich hat nun eine auf Anregung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates durch die Stadt am 11. und 24. Juli 1955 durchgeführte Kordonzählung durch Kartenverteilung Aufschlüsse über die die Stadt durchziehenden Verkehrsströme gebracht, die auffallend übereinstimmen mit den Ergebnissen einer von der Stadt Zürich drei Jahre früher am 19. September 1952 nach ganz andern Methoden durchgeführten 15stündigen

Abb. 1

Schematische Darstellung der innerstädtischen Verkehrsströme.

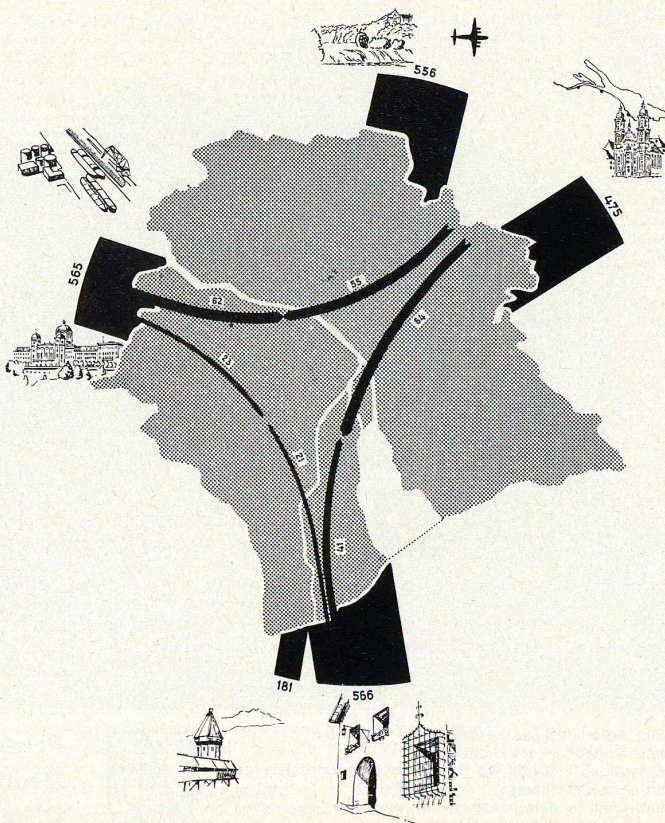
Der größte Teil aller Fahrten hat Ursprung (Quelle) und Ziel innerhalb der Stadt (weißer Pfeil). Auch die von außen her einströmenden Fahrzeuge haben zum größten Teil die Stadt zum Ziel. Nur ein verschwindender Anteil des Gesamtverkehrs durchfährt die Stadt ohne Zwischenhalt. (Schwarzer Pfeil.)

Abb. 2

Schematische Darstellung des Außen- und Durchgangsverkehrs.

Verkehrszählung

Die Analyse der stadtzürcherischen Verkehrsstruktur erhärtet die Sonderstellung Zürichs im schweizerischen Verkehrsnetz. Die Abklärung ergab eindeutig, daß — wenigstens vorläufig — die Autobahnen nicht als Umfahrungsstraße um die Stadt herum gebaut werden dürfen, sondern ins Stadtgebiet hinein und bis ans Stadtzentrum (City) herangeführt werden müssen. Denn die prozentuale Verteilung der Verkehrsströme zeigt, daß 88% aller Fahrzeuge in der Stadt selbst Quelle und Ziel haben und nur 12% aller Fahrzeuge von außen in die Stadt Zürich einfahren. Auf den eigentlichen Durchgangsverkehr entfallen in Zürich nur 1–2%. Aber auch der verhältnismäßig bescheidene Außenverkehr ist stark an die Stadt gebunden: Von 100 Autos, welche die Stadtgrenze von außen her überfahren, haben wiederum 72 die Stadt selber zum Ziel, 12 wählen Zürich zum Zwischenhalt und nur 16 fahren durchs Stadtgebiet, ohne anzuhalten. Die eigentliche City übt eine beherrschende Anziehungskraft aus, haben doch 36% aller Zielströme die engere Innenstadt zum Ziel, die flächenmäßig knappe 2% des Stadtgebietes bedeckt. Die zu erstellenden Expreßstraßen auf Stadtgebiet müssen also gleichzeitig wichtige innerstädtische Verkehrsfunktionen erfüllen. Hervorragende Bedeutung kommt vor allem der Verbindung zwischen dem Kreis 11 und den Quartieren des Limmattales zu. Die graphische Darstellung Abbildung 2 macht in der Gegenüberstellung von Durchgangsströmen und gesamtem Einfallverkehr an der Stadtgrenze den äußerst bescheidenen Anteil des ausgesprochenen Transitverkehrs augenfällig. Obwohl aber jeglicher Lösungsversuch für das stadtzürcherische Verkehrsproblem mit der



2