

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **16 (1962)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.07.2024**

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.

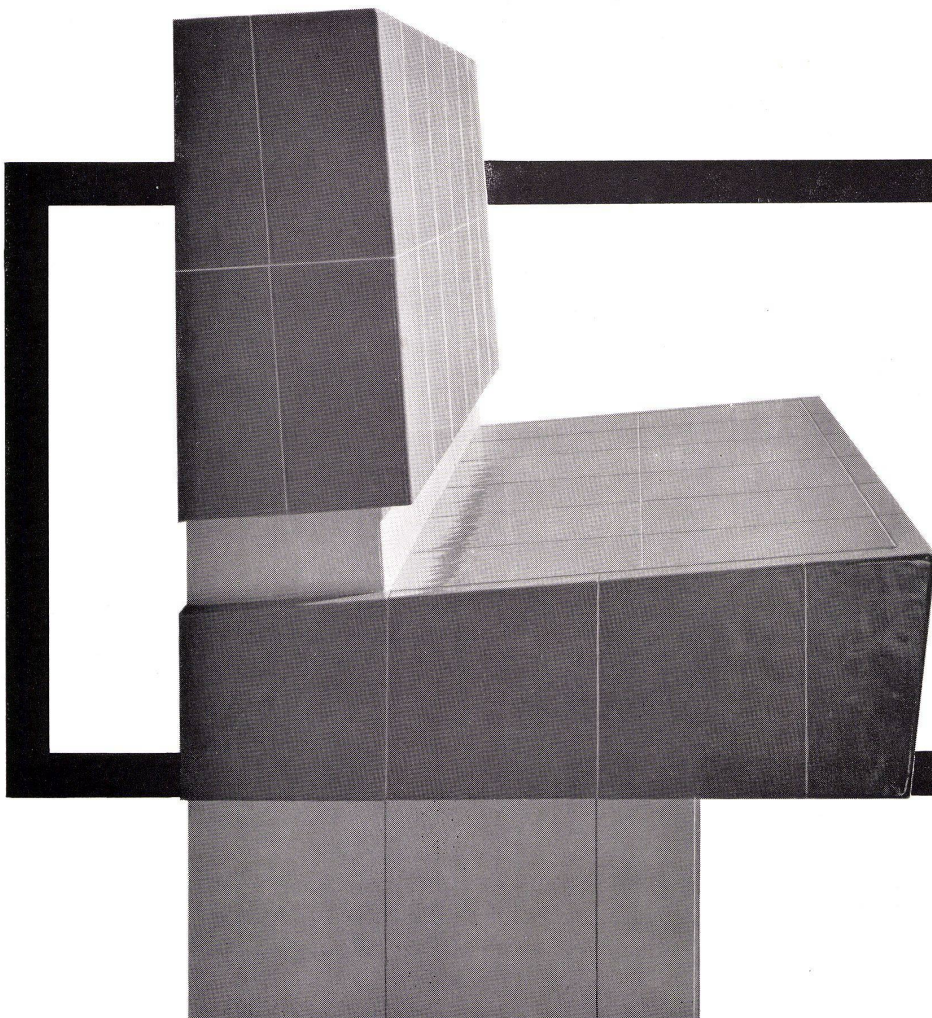
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>



Der Kachelofen

ist in der neuzeitlichen Raumgestaltung eine Heizung, welche mit allen modernen Systemen ausgeführt werden kann. Der Kachelofen ist behaglich, bequem, wirtschaftlich, preiswert und betriebssicher.

Auskunft und Pläne durch:

Brunner & Cie. Lenzburg
 Gebrüder Dillier, Sarnen
 Ganz & Co. Embrach AG,
 Embrach
 Ofenfabrik Kohler AG,
 Mett bei Biel
 Gebrüder Kuntner, Aarau
 Gebrüder Mantel AG, Elgg

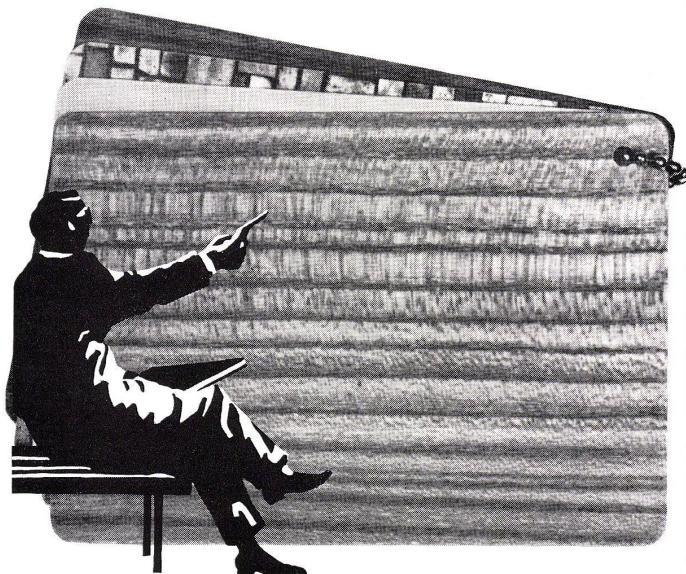


Leicht-

Metall-

Schiebe- Fenster
 Geilinger & Co. Winterthur

Wenn es um die Raumgestaltung geht



denkt der Architekt an RESOPAL-Kunststoffplatten. Ob es sich hierbei um Wohnräume, Verwaltungsbauten, Hotels, Gaststätten, Labors oder irgend einen anderen Innenausbau handelt, überall hat sich RESOPAL als ein hervorragendes Material erwiesen. RESOPAL ist unempfindlich gegen Feuchtigkeit, Fette, Öle, schwache Säuren und Alkalien, es verträgt Temperaturen bis zu 130°C und bewahrt doch seine dauerhafte Schönheit. Zahlreiche Farben und Dekors – darunter die geschmackvollen Terra-Farben – sowie über 30 Holzreproduktionen lassen sich harmonisch miteinander kombinieren. Gerade RESOPAL bietet dem Architekten eine Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten und sichert ihm zufriedene Bauherren.

Fordern Sie bitte weitere Unterlagen an bei der Generalvertretung für die Schweiz, Firma A. NAEF, ZÜRICH 2, Tödistrasse 51
Telephon (051) 25 48 49



nur echt mit diesem Zeichen

RESOPAL ist mit glänzender oder matter Oberfläche lieferbar

Ein Produkt der H. Römmler GmbH,
Gross-Umstadt/Odenwald

Planung und Bau

Hans Marti
Delegierter für die Stadtplanung von Zürich

Ansprache beim Amtsantritt

Herr Stadtpräsident,
sehr geehrte Herren Stadträte,
meine lieben Kollegen von der Presse!

Bei der Übernahme des Amtes eines Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung Zürichs liegt mir daran, Ihnen einige mir wesentlich erscheinende Überlegungen zu erläutern. Ich will mich auf drei Punkte beschränken, die ich am heutigen Tage, ohne gegen meinen Vertrag mit der Stadt zu verstossen, bekanntgeben darf.

Das sind:

1. die Überlastung der Stadt und Sofortmassnahmen,
2. die Methode zur Bearbeitung der definitiven Lösung.

1. In mehreren Aufsätzen in der Tages- und Fachpresse habe ich darauf hingewiesen, daß das Stadtzentrum überlastet ist und daß wir es ohne Planung tagtäglich stärker belasten. Es ist das übrigens keine typisch zürcherische Erscheinung; sie trifft für alle Mittel- und Großstädte zu, ja sogar ausgesprochene Kleinstädte mit regem Wirtschaftsleben leiden ebenfalls am gleichen Übel. Die Belastung, die im Verkehrschaos an den Brennpunkten des Verkehrs und in den Flutstunden schmerzhaft wird, hat ihre Ursache im Strukturwandel des Stadtkerns, der nach und nach mit Baumassen ausgefüllt wird (Beispiele: Kongresshausquartier, Seefeld, Enge, Sihlporte und viele andere). Die spärlichen Grünflächen verschwinden, die geschlossene Bauweise greift angesichts der extrem hohen Bodenpreise um sich, und die Wohnungen im Zentrum werden durch Büros und Geschäftshäuser verdrängt. Außerdem verdichtet sich die Stadt dadurch, daß die Geschosse heute sehr viel niedriger gebaut werden als damals, als das kantonale Baugesetz, dem die Kernzone unterstellt ist, erlassen worden ist.

Wegen dieser hier nur kurz geschilderten Arbeitsplatzverdichtung und der Anhäufung bester Geschäfte in ausgezeichneter Geschäftslage ballt sich der Verkehr zusammen. Gelingt es uns, ihn so zu lösen, daß er in den Spitzenstunden gut funktioniert, so ist gegen die Verdichtung nichts einzuwenden, im Gegenteil: dann sind

wir froh über die wirtschaftliche Blüte. Gelingt es uns aber nicht, die Knoten zu entflechten, dann ist zu befürchten, daß die City zerflattert oder, wie etwa in amerikanischen Städten, zerfällt. Mir liegt nicht daran, hier das Gespenst verödeter Zentren heraufzubeschwören, aber warnen möchte ich dringend vor weiteren unbedachten Belastungen des Stadttinneren.

Die Tatsache, daß immer mehr im Kerngebiet arbeitende Menschen in der Region Zürich oder im Bereich Meilen, Uster, Effretikon, Kloten, Regensdorf, Dietikon, Birmensdorf, Adliswil, Thalwil wohnen, weil sie entweder in der Stadt keine Wohnung mehr fanden oder der Bodenpreis hier für den Bau von Einfamilienhäusern viel zu hoch ist, und ferner die günstige Wirtschaftslage, die es selbst der Arbeiterschaft erlaubt, individuelle Transportmittel zu besitzen, verursachen, gepaart mit der vorher geschilderten Verdichtung, die Verkehrsnot, vor der wir stehen und die bedrohliche Ausmaße annimmt. Der Prozeß ist noch nicht zum Stillstand gekommen, im Gegenteil: er dauert an. Das Wachstum Zürichs in die Region hinaus und die damit verbundene Vermehrung des individuellen Verkehrs stellen uns die größten Aufgaben, die von der Stadt allein kaum mehr zu lösen sind. Hiemit möchte ich nur andeuten, wie dringend Regionalplanung geworden ist, und das Versprechen abgeben, alles zu tun, was die Lösung des Problems im regionalen Zusammenhang fördert.

Regionalplanung aber – und darüber sind wir uns alle einig – braucht Zeit. Was ist aber sofort vorzukehren? Trotz der noch fehlenden Lösung auf weite Sicht sind wir gezwungen zu handeln, und zwar so müssen wir handeln, daß unsere Sofortmassnahmen die endgültige Lösung nicht beeinträchtigen.

Parkhäuser am Rande der City können wir nicht genug bauen, und zwar dort, wo die Ausfallstraßen, die vom täglichen Berufsverkehr benutzt werden, enden. Es ist viel vom Cityring die Rede; alle Massnahmen zur Verwirklichung dieses den Stadtkern einfassenden Straßenzuges, der Bellevue, Heimplatz, Central, Bahnhof, Sihlhölzli, Ulmbergtunnel, Rentenanstalt und Bürkliplatz mit Quai-Brücke umfaßt, sind zu beschleunigen, wobei die Frage der Platzgestaltung meines Erachtens noch offen bleibt, bis die Problematik des öffentlichen Verkehrs sich löst.

Sie wissen alle, daß sich dem öffentlichen Verkehr das Primat einräume. Alle Planer sind sich heute darin einig, daß der raumsparende und volkswirtschaftlich sich lohnende öffentliche Verkehr nach Kräften gefördert werden muß, weil wir in unsern eng gebauten Städten mit den schmalen Straßen und gedrängten Plätzen keinen ausreichenden Platz haben. Das ist eine Feststellung, die für unsere Schweizer Städte ganz besonders zutrifft.

Wie der öffentliche Verkehr in der Stadt und in die Region hinaus zu lösen sein wird, läßt sich heute, wie Sie sich leicht vorstellen können, noch nicht sagen. Immerhin darf ich hier das bekanntgeben, was ich schon vor Jahren in der «Neuen