

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **17 (1963)**

Heft 8: **Büro- und Verwaltungsbauten = Bureaux et bâtiments administratifs = Office and administration buildings**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

### **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.

# STREIFEN



«Eternit»-Installationsrohre  
sind rostfrei, schallhemmend  
und rasch montiert  
Ihre Innenwand ist völlig glatt

Eternit AG Niederurnen

Da die Straßenplanung nur einen Teil im Gefüge der Gesamtplanung darstellt, ist die Koordinierung mit den übrigen Planungsarbeiten der Orts- und Regionalplanung von besonderer Wichtigkeit.

Die Wohn- und Sammelstraßen, welche ausschließlich der Feinverteilung des Verkehrs dienen, werden im Rahmen von Quartier- und Bauungsplänen disponiert. Diese Pläne umfassen die Kleinräume im Ausmaß von Quartieren und einheitlichen Zonengebieten.

Die Haupt- und Hochleistungsstraßen, welche das übergeordnete Netz ergeben, müssen aus der Warte der Regionalplanung studiert werden. Diese Verkehrsstudien finden ihren Niederschlag in Gesamtplänen, welche mehrere Gemeinden einer ganzen Region umfassen.

Im Kanton Zürich kann die Planung der Nationalstraßen als abgeschlossen betrachtet werden. Diese Autobahnen befinden sich im Detailprojekt beziehungsweise schon in der Bauausführung. Die Planung des kantonalen Hochleistungsstraßennetzes ist vor ihrem Abschluß, befindet sich doch ein Großteil dieser Straßenzüge schon in der generellen Projektierung. Das übrige, feingliedrige Straßensystem ist in Zusammenarbeit mit den regionalen und kommunalen Planungsgruppen zur Zeit im Planungsstadium.

Selbstverständlich muß der private Verkehr in engem Kontakt mit dem öffentlichen Verkehr studiert und geplant werden; dies gilt insbesondere für die Verkehrsraumplanung des Arbeitsverkehrs (Pendler) der Stadtregionen. Abgesehen von diesen städtischen Ballungszentren, wo sich öffentliche Verkehrsanlagen rechtfertigen, ist bei der Planung des sich über das ganze Kantonsgebiet erstreckenden Straßennetzes von der Vollmotorisierung auszugehen, welche ihr Optimum bei einem Motorfahrzeug je drei Einwohner hat. Die maßgebende künftige Siedlungsstruktur kann aus den bisherigen Entwicklungstendenzen und aus allgemeinen Planungsideen heraus abgeschätzt werden. Dabei sind vor allem folgende Verkehrssituationen zu berücksichtigen: Arbeitsverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten (Pendler), Wirtschaftsverkehr (Warenverteilung, Besuche usw.), Ausflugsverkehr (Weekend, Saison), Landwirtschaftsverkehr (massiver Erntetransport in die Verbraucherzentren).

Wenn der Arbeits- und Wirtschaftsverkehr der Stadtgebiete meist nach radialen, zum jeweiligen Zentrum gerichteten Straßen ruft, bedarf insbesondere der Ausflugsverkehr ganz anders gerichteter Straßenzüge. Falls dieser touristische Verkehr nicht durch spezifische Wandlungen im Städtebau (jedem ein Haus mit Garten, große Wohnungen) oder durch geistige Veränderungen im menschlichen Denken (Introversion an Stelle der Extraversion) reduziert wird, so ist bei fortschreitender Verstärkung gerade diesem Ausflugsverkehr («retour à la nature» mit dem Auto) ganz besondere Bedeutung zu schenken, wobei die entsprechenden Parkplätze bei den jeweiligen Zielpunkten nicht zu vergessen sind.

Gemäß Bild 1 zeichnet sich das Hochleistungsstraßennetz des Kantons Zürich durch die radial von der Metropole Zürich nach allen Wind-

richtungen ausstrahlenden Nationalstraßenäste aus (Limmattal, Winterthur, linkes Seeufer, Knonauer Amt). Hierzu kommen die kantonalen Autostraßen in Richtung Furtal, Unterland, Oberland, Forch, rechtes Seeufer und Sihltal.

Wichtige radiale Verkehrsverbindungen strahlen auch von Winterthur nach Kaiserstuhl, Schaffhausen, Frauenfeld und ins Töbital aus.

Wie schon erwähnt, müssen nebst diesen Radialstraßen die Querverbindungen ebenso leistungsfähig geplant werden. Dabei handelt es sich um die Verbindung der einzelnen Siedlungsräume unter Umfahrung der Großstadt, so ist eine Verbindung des oberen mit dem unteren Glattal über Bassersdorf-Kloten vorgesehen. Ebenso wichtig sind Querverbindungen zwischen Furtal-Limmattal und Reppischtal. Besondere touristische Bedeutung wird den Straßenzügen aus den Stadtregionen Zürich und Winterthur in die großen Erholungsräume des Oberlandes einschließlich des Töbital zugesprochen werden müssen. Ähnliche Verhältnisse existieren beim Albis und in anderen größeren Landschaftsschutzgebieten (Greifensee, Rhein).

Spezielle und besonders diffizile Planungsprobleme ergeben sich in der eigentlichen Metropole Zürich (Bild 2). Die von außen einströmenden Autobahnen sollen von einem äußeren Autobahnring abgefangen werden; derselbe ist mit Ausnahme der Südtangente (Zürichsee-Zürichberg) im wesentlichen bereinigt und gesichert. Im Endausbau wird sich über das ganze Stadtgebiet innerhalb dieses Ringes ein Netz von Expreßstraßen erstrecken müssen. Dasselbe muß weder voll kreuzungsfrei noch theoretisch-schematisch sein. Vielmehr wird es sich dabei um anliegerfreie Hochleistungsstraßen handeln, die sich auf die topographische und städtebauliche Gegebenheiten auszurichten haben werden. Ein sternförmiges Teilstück dieses ganzen Netzes muß in einer ersten kommenden Etappe in autobahnähnlicher Form die Nationalstraßen auf Stadtgebiet miteinander verbinden.

Besondere Bedeutung innerhalb des erwähnten Netzes wird eine Verbindung Waldegg-Altstetten-Höngg-Affoltern und eine zusätzliche Längsverbindung Schlieren-Altstetten-Gießhübel-Brunau aufweisen; ebenso ein innerer Expreßstraßenring um die eigentliche City als Feinverteiler auf die an deren Rand liegenden Parkräume.

Wenn all diese geplanten Straßenzüge nicht auf einmal realisiert werden können, sondern Bauaufgaben für Jahrzehnte darstellen, so ist dennoch die Notwendigkeit der sofortigen Fixierung und Freihaltung dieser Verkehrsräume unbestritten, bilden sie doch die Grundlage für die Quartierplanstudien und damit für jegliche Baubewilligungen im näheren Einzugsbereich. Da aber trotz aller Planung die Entwicklung unserer Siedlungsgebiete und die Wünsche der künftigen Bevölkerung nicht sicher vorausschaubar sind, muß die Straßenplanung elastisch und freizügig sein.

Das geplante Straßennetz muß für verschiedene Siedlungsmodelle zweckmäßig sein und auch bei den einzelnen Entwicklungszuständen wirtschaftlich und sinngemäß funktionieren.

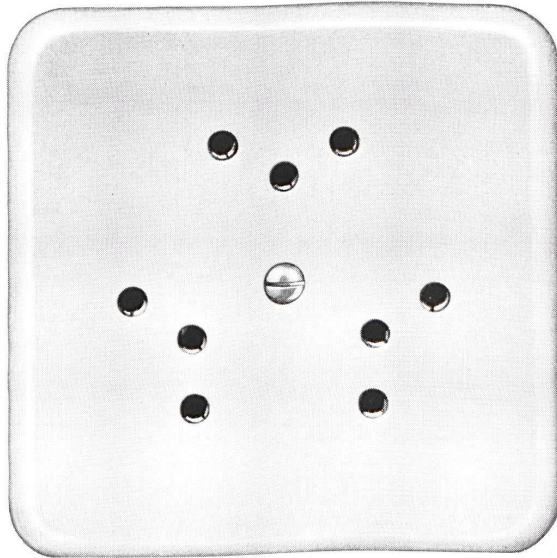
Grösse I Pmi = 86 x 86 mm

No. 76303 Pmi  
Diese Steckdosen sind  
mit Isolierpresstoff-  
Abdeckplatten  
Farbe 61 (crème-weiss) oder  
62 (elfenbeinfarbig) lieferbar

# Adolf Feller AG Horgen

Mehrfach-Steckdose mit  
Schutzkontakt

2 P + E 10 A 250 V  
Ausführung für 3 Stecker



Verschiedene unserer  
Modelle wurden mit  
dieser Art der Form  
ausgestrichelt.



## Siemens-Einbau-Deckenleuchten mit besonders geringer Einbautiefe

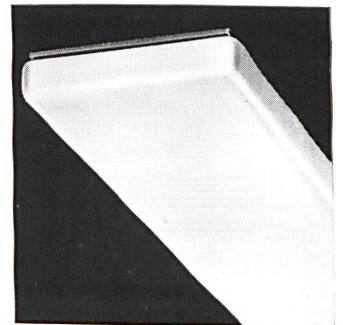


Siemens-Einbau-Decken-  
leuchten sind für alle ge-  
bräuchlichen Zwischendecken  
geeignet. Ihre Abmessungen  
entsprechen den üblichen

Grössen der Deckenplatten.  
Die flache Konstruktion ge-  
währleistet die Montage auch  
bei geringer Einbautiefe.  
Unterschiedliche Abdeckwan-  
nen und Formen, die sich auch  
zu Lichtbändern und Feldern  
zusammensetzen lassen,  
ermöglichen eine variable  
Gestaltung.  
Zur Erleichterung der Montage  
werden Befestigungsteile

mitgeliefert. Die Lampen sind  
mit Wannen aus Kunststoffglas  
abgedeckt. Dieses Material  
sichert eine gute Lichtstreu-  
ung und — da das Auge nicht  
geblendet wird — angenehmes  
Licht.

SIEMENS  
ELEKTRIZITÄT SERZEUGNISSE  
AKTIENGESELLSCHAFT  
ZÜRICH BERN LAUSANNE



7

**SIEMENS -  
Ihr erfahrener Partner  
in allen Fragen  
der Beleuchtungstechnik**

