

Die Gesamtplanung für die Ortsplanung im Kanton Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - (1963)

Heft 53

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651273>

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.

Die Gesamtplanung für die Ortsplanung im Kanton Zürich

Der Regierungsrat des Kantons Zürich legte dem Kantonsrat am 27. September 1962 einen Antrag vor, für die Beschaffung von Gesamtplänen als Richtlinie für die Ortsplanung einen Kredit von 935 000 Franken zu bewilligen. Die Legislative folgte dem Vorschlag der Exekutive widerspruchlos.

Das zürcherische Baugesetz ermächtigt den Regierungsrat, über das Gebiet mehrerer Gemeinden einen Gesamtplan als Richtlinie für die Ortsplanung zu erstellen, sofern ein Bedürfnis nach zusammenhängender Planung besteht. Die gesetzliche Umschreibung der Gesamtpläne stimmt mit den Erfordernissen der Regionalplanung voll überein, so daß die Gesamtpläne nicht allein als Richtlinie für die Ortsplanung, sondern auch als Grundlage für kantonale Maßnahmen zu dienen haben werden.

Der Gesamtplan besteht aus den Teilplänen für die Landschaft, die Siedlung, den Transport und der Versorgung sowie dem Programm öffentlicher Bauten.

Der Landschaftsplan enthält die Wälder, die Freizeitanlagen und das vorwiegend landwirtschaftlich genutzte offene Land.

Im Siedlungsplan werden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den direkt dazugehörigen Grün- und Erholungsgebieten ausgeschieden.

Im Transportplan soll ein ausgewogenes Netz des öffentlichen und privaten Verkehrs im Zusammenhang mit dem Siedlungsplan und der damit gegebenen Lage der Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs vorgesehen werden. Der Versorgungsplan bestimmt ein zur Besiedlung im Leistungsweg befindliches System der Wasserversorgung, der Abwasserbeseitigung, der Lieferung von Licht und Kraft, der Bedienung mit Telefon usw.

Im Programm der öffentlichen Bauten wird schließlich Ausmaß und Lage der öffentlichen Bauten und Werke entsprechend den Bedürfnissen der Besiedlung festgehalten.

Wesentlich ist für die Planung, daß sie sich ein bestimmtes Ziel setzt. Dabei ist zu bedenken, daß auf manchen Gebieten, so bei der Wasserversorgung, der Abwasserbeseitigung und den Verkehrseinrichtungen heute Dispositionen getroffen werden müssen, die für sehr lange Zeit zu genügen haben. Diese Dispositionen können daher nicht mehr leicht geändert werden. Im Hinblick auf diese Tatsache und die starke Bevölkerungszunahme wird daher für die Region von Zürich mit dem Vollausbau gerechnet.

Zeitlich wird das Planungsziel im Zeitraum von etwa 60 bis 80 Jahren erreicht sein. Daraus dürfte sich die Bevölkerung des Kantons Zürich ungefähr verdoppelt haben und auf 2,1 Millionen angewachsen sein. Wenn die Bevölkerungszahl der Schweiz gleichzeitig auf etwa 10 Millionen ansteigt, wird der Kanton Zürich 21 Prozent der gesamtschweizerischen Bevölkerung beherbergen.

Obwohl dem Regierungsrat das Recht zusteht, die Gesamtpläne aufzustellen, wird den Gemeinden bei der Bearbeitung ein entscheidender Einfluß zuerkannt. Denn es darf nicht verkant werden, daß aus den schon dargelegten sachlichen Gründen der Gesamtplan vor allem in der Beziehung zwischen Verkehrsapparat und Besiedlung geradezu verbindlichen Charakter erhalten wird.

Ein großer Teil der Gemeinden im Kanton Zürich erkannte schon seit einiger Zeit, daß sie die großen Probleme nur noch gemeinschaftlich bewältigen können. Es bestehen daher im Kanton Zürich heute schon acht Planungsgruppen; sechs dieser Gruppen in der Region der Stadt Zürich haben sich zudem zum Verein Regionalplanung Zürich und Umgebung zusammengeschlossen.

Zwei weitere Planungsgruppen (Winterthur und Umgebung und das Weiland) werden sich noch bilden. Bei der Einteilung der Gruppen wurde darauf geachtet, geographisch, verkehrsmäßig und wirtschaftlich zusammenhängende Gebiete mit einem Maximum an gemeinsamen Berührungspunkten zusammen zu bearbeiten. Der Uberschaubarkeit wegen dürften solche Planungsregionen weder zu groß, der Zusammenhänge wegen aber auch nicht zu klein gewählt werden.

Der Regierungsrat erachtet es als zweckmäßig, die Erstellung der Gesamtpläne soweit als möglich privaten Planungsbüros im Auftragsverhältnis zu übertragen. Die Aufträge sind im Rahmen der kantonalen Beitragsbedingungen durch die Planungsgruppe zu vergeben, denen grundsätzlich die Erstellung der Gesamtpläne obliegen soll. Die Planungsgruppen haben ihrerseits für die Koordination der Gemeindefürsorge zu sorgen, während es Aufgabe des kantonalen Regionalplanungsbüros ist, die fachliche Leitung und Koordination im Einvernehmen mit den Organen der Planungsgruppen zu betreiben. Wo es aber übergeordnete Zusammenhänge erfordern, wie etwa bei der Erstellung der Versorgungspläne, der Transportpläne, ferner bei der Erstellung der Versorgungspläne, empfiehlt es sich, diese Arbeiten gesamthaft auf kantonaler Ebene,

Aluminium im konstruktiven Ingenieurbau

-UCP- Es ist im Laufe der Jahre selbst Außenstehenden bekannt geworden, daß mit dem Werkstoff Aluminium auf sämtlichen Gebieten der modernen Technik gearbeitet wird, wo z. B. geringe Gewichte, Festigkeit und Beständigkeit des Materials eine Rolle spielen. Weniger bekannt sind aber Ingenieurleistungen, die, vor allem seit Kriegsende, im Hoch- und Brückenbau sowie auf dem Gebiet der Hebe- und Fördertechnik mit Aluminium als konstruktivem Element vollbracht worden sind. Wo bestimmte technische Erfordernisse Lösungen mit den herkömmlichen Werkstoffen unmöglich machten, wurden erfolgreich auf Aluminium «umkonstruiert», bahnten sich aus Sonderfällen zugleich aber grundsätzlich neue Möglichkeiten für die Zukunft an.

Vom modernen Schiffbau, aus der leichtfüßigen Architektur und dem Leichtbau der Verkehrsmittel unserer Tage sind zahlreiche Beispiele für die Anwendung von Aluminium bekannt geworden, bei denen stets die damit verbundenen Möglichkeiten, Gewicht zu sparen, fest und beständig zu konstruieren, einfacher Bearbeitung — oder alle diese und weitere wirtschaftliche Gesichtspunkte zusammen — eine Rolle spielen. Wenn es möglich war, für scheinbar «schwere», dabei aber schnelle Dänenmaschinen, für Hochhausfassaden, Schiffsbauten und eine Vielzahl hochwertiger Maschinen und Apparate, jeweils geeignete und für das Objekt vorteilhafte Aluminiumlegierungen zu finden, dann lag es nahe, dieses Leichtmetall auch auf seinen Eigenschaften für tragende Bauteile im Hoch- und Brückenbau sowie in der Hebe- und Fördertechnik zu prüfen.

Es lag auf der Hand, daß das spezifische Gewicht des Aluminiums — es beträgt nur etwa einen Drittel desjenigen von Stahl — den Konstrukteur reizte, nicht nur Werkstoff zu sparen, sondern auch das Verhältnis des Eigengewichtes zur Nutzlast günstiger zu gestalten. Voraussetzung war allerdings, daß man mit Aluminium Festigkeitseigenschaften des Stahls erreicht. Diese Forderung erfüllen mehrere Aluminiumlegierungen, die für die verschiedensten Zwecke schon seit

teils durch Privataufträge, teils durch verwaltungsinterne Arbeiten, durchzuführen. Voraussetzungen und Ergebnisse dieser Arbeiten werden dann den Planungsgruppen zur Mitbestimmung und zur Auswertung übergeben.

In Hinblick auf die Bedeutung der Gesamtpläne, will der Regierungsrat Fachverbänden und weiteren Interessengemeinschaften ein Mitspracherecht einräumen. Es werden daher verschiedene Arbeitsausschüsse eingesetzt. Auf die Anregung der Planungsgruppe Limmthal hin studiert ein besonderer Arbeitsschuss die Möglichkeit des regionalen Lastenausgleiches.

Der Regierungsrat erwartet, daß die Gesamtpläne innert drei bis fünf Jahren erstellt sein werden. An die Kosten von 1,1 Millionen Franken, die dem Kanton erwachsen, leistet der Bund 15 Prozent. Es wird erwartet, daß die Gemeinden ihrerseits 200 000 bis 350 000 Franken zusätzlich leisten. Die Gemeinden haben zudem die Planungsgruppen zu finanzieren, wobei aber der Kanton Beiträge entrichtet. Absolut mag der Betrag, der für die Ausarbeitung der Gesamtpläne eingesetzt wird, als hoch erscheinen. Im Verhältnis zu den baulichen Investitionen — in der Schweiz haben sie letztes Jahr 10 Milliarden Franken bereits überschritten! — sind aber die Kosten bescheiden.

Regierungsrat und Kantonsrat setzen großes Vertrauen in das von Hans Aregger interessierte und professionalisiert geleitete Regionalplanungsbüro; Exekutive und Legislative erwarten von den kantonalen Planungsbüros, daß sie bis zu den nächsten Kantonalwahlen (Frühjahr 1967) die brauchbaren Grundlagen für eine schöpferische Ortsplanung ausarbeiten.

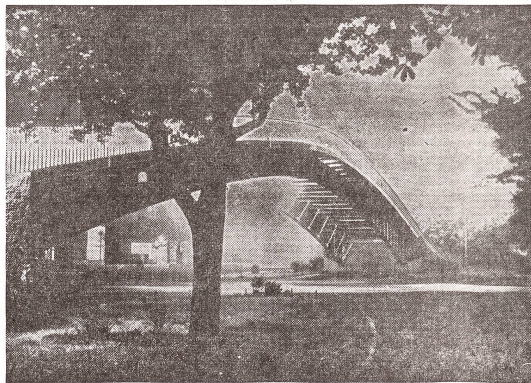
Jahren in Gebrauch sind. Mit geringen Zusätzen von Magnesium, Kupfer, Zink oder Silizium erhält das Aluminium ausreichende Festigkeitswerte, um selbst hohen Beanspruchungen im Ingenieurwesen zu genügen.

Neben diese physikalische Ebenbürtigkeit tritt aber für zahlreiche Anwendungen ein weiterer Vorteil des Aluminiums: mit ihm steht ein Werkstoff zur Verfügung, der keiner Beeinträchtigung durch Witterungseinflüsse unterliegt, auch im Freien, also ohne jeden Schutzanstrich gelassen werden kann. Das bedeutet Dauerhaftigkeit für die betreffende Konstruktion, Einsparung erheblicher Kosten für ihre Instandhaltung und Ansehlichkeit noch nach vielen Jahren.

Spezielle Eigenschaften

Ueber diese Voraussetzungen hinaus bietet das Aluminium dem Bauingenieur aber auch eine besondere Konstruktionseigenschaft: seine gute Formbarkeit, die hier durch die Möglichkeit bedeutsam wird, daß sich durch das sogenannte Strangpressverfahren Profilformen auf jeden Verwendungszweck hin «maßschneidern» lassen, damit auch die günstigste Materialausnutzung für die jeweiligen statischen Erfordernisse erlauben. Die im Vergleich zum Stahl größere Elastizität kann bei der Konstruktion durch bestimmte Profilgestaltung ausgeglichen werden, mit der besonders Biege- und Verdrehungsfestigkeiten erreicht werden. Das kann durch Wulstverstärkungen, geeignete Ausrundungen oder durch die für Aluminium charakteristische Entwicklung von Hohlprofilen geschehen. Die Formgebung der Bauteile durch Strangpressen ist auch für das vorgesehene Verbindungsverfahren nicht unwichtig. Es ermöglicht die Anpassung von Material und Verbindungsverfahren bereits im Berechnungsstadium.

Entscheidend für die Wahl des Verbindungsverfahrens an sich ist neben der Bestimmung der Konstruktion vor allem die Art der Legierung. Die im Ingenieurbau wegen ihrer besonderen Festigkeit bevorzugten aushärtbaren Aluminiumlegierungen werden vorwie-



Die erste Aluminiumbrücke in Deutschland. In zwei Nächten wurde sie montiert, ohne Behinderung des darunter flutenden Verkehrs.

gend durch kaltgeschlagene Aluminiumnieten miteinander verbunden, auch Stahlbeton und Schraubverbindungen werden angewandt. Daneben spielt das Schweißen eine immer größere Rolle.

Die Weiterentwicklung der modernen Schweißtechnik

so vor allem das Schutzgasschweißen, haben wesentlich zur Vereinfachung und Verbesserung in der Ausführung der Konstruktion beigetragen.

Führt man sich schließlich vor Augen, daß seit dem Zweiten Weltkrieg von Jahr zu Jahr mehr und mehr immer kühnere Aufgaben im Ingenieurbauwesen des In- und Auslandes erfolgreich mit Aluminium gelöst wurden, unter denen zahlreiche Hallen, Kuppeln, Brücken und Krane schon heute als «historische» Bewährungsbeispiele gelten, dann kann die Selbstverständlichkeit, mit der viele Experten den Werkstoff Aluminium auch hier verwenden, nicht verwundern.

1953 wurde in Deutschland erstmals eine Aluminiumbrücke gebaut, die mit einer Spannweite von 55 m zur Überquerung einer stark befahrenen Autostraße dient. Eine Straßenbrücke, deren tragender Teil aus Aluminium besteht, wurde 1955 bis 1956 über den Datteln-Hamm-Kanal bei Lünen errichtet. Es handelt sich um eine genietete Fachwerkbrücke mit 42,2 m Stützweite für eine 3,4 m breite Fahrbahn mit seitlichen Schrammborden von je 0,5 m. Als Werkstoff wurde AlMgSi verwendet, der es erlaubt, die Brücke trotz der aggressiven Industrieluft des Ruhrgebietes ohne Schutzanstrich zu belassen.

Die in regelmäßigen Abständen, zuletzt Mitte 1962, durchgeführten Besichtigungen dieses Versuchsobjektes durch Fachleute ergaben, daß sich die Konstruktion brückentechnisch bewährt, der Werkstoff Aluminium sich unter den herrschenden Umständen als so korrosionsbeständig erwiesen hat, daß auch fernerhin ein Schutzanstrich nicht für erforderlich gehalten wurde.

Eine interessante Entwicklung wurde aus den USA

bekannt. Dort wurde eine Brücke in Verbundbauweise, wie sie für viele Autobahnüberführungen in der Kombination Beton-Stahl charakteristisch geworden ist, in Aluminium ausgeführt. Verbundweise, d. h. konstruktive Verbindung von verschiedenen Baustoffen, wobei man das Metall zur Aufnahme der Zugkräfte, den Stahlbeton zur Aufnahme der Druckkräfte heranzieht. Durch unmittelbares Verbinden der Stahlbetonplatte mit den Obergeräten der Aluminiumhauptträger können sich somit die Eigenschaften der verschiedenen Werkstoffe vorteilhaft ergänzen.

Die geschweißten Brückenteile — 29, bzw. 38 m lang und 3,6 m breit — wurden an der Baustelle mit Hilfe von Autokranen auf die Widerlager und drei Stahlbetonpfeiler gehoben und dann mit Schrauben verbunden. Bei einer Brückenspannweite von 67 m wurde für die tragende Konstruktion rund 34 t Aluminium verarbeitet; zwei weitere Tonnen erforderte das Geländer der Brücke.

Auf Grund der guten Erfahrungen mit diesem Bauprinzip sind inzwischen weitere

Aluminium-Straßenbrücken

meist in den USA im Staate New York, erstellt worden; weitere befinden sich noch im Bau oder in der Planung.

Abgesehen von der Wetterbeständigkeit und davon, daß sich mit Aluminium ein günstiges Verhältnis zwischen Eigengewicht und der Tragkraft einer Brücke herstellen läßt, verbinden sich mit dem geringeren Gewicht Vereinfachung für Transport und Montage; es ermöglicht die Vorfertigung großer Bauteile in der Werkstatt. Dadurch verringern sich Bauzeit, und man meint wohl nicht zu Unrecht, hier Anzeichen für eine Rationalisierung des Brückenbaues — besonders in einer möglichen Serienbauweise — zu erblicken.

Warum ich Weisflog trinke?

Immer und immer wieder wünsche ich als Apéro einen «Weisflog». Warum? Weil er für mich stets bekömmlich ist, weil er, wie man so sagt, «mir nichts macht». Der Zweck, den ich mit einem Apéritif erreichen will, wird mit einem «Weisflog» immer gut erfüllt. Dazu kommt, daß das Trinkgefühl sehr angenehm ist. Denn dieser Bitter, der in Altstetten-Zürich von Dr. med. G. Weisflog's Nachfolger (W. und G. Weisflog & Co.) ist sehr erfrischend; er hat das gewisse «Etwas», das zu einem Apéro gehört. Dieser köstliche Tropfen ist sehr mild. Das ist der Grund, warum er auch von meinen Freunden und Bekannten, ebenso von meiner Frau, unbedenklich «genehmigt» wird. Er dient uns auch als sogenanntes «Hausmittel» gegen Vermittlungen verschiedener Art. Man darf den «Weisflog-Bitter» auch den Hausgästen bei einer Party kredenzen. Zudem ist er, verglichen mit den Preisen von weniger bekömmlichen und schärferen Apéros, sehr preiswert. Also: Ich trinke diesen Schweizer Apéritif gerne, weil er immer paßt, für Damen und Männer, bei kleinen und großen Anlässen, in schlichter und feistlicher Gesellschaft, daheim und auswärtig. Uebri-gens freut es mich, sehr geneigter Leser, wenn Sie mit meiner Vorliebe sympathisieren. Orson