

Ueber den geplanten Ausbau des rechten Zürichsee-Ufers in der Stadt Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **45 (1929)**

Heft 15

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-582354>

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.

war das Referendum ergriffen worden. Die Abstimmung ergab eine Mehrheit von 61 Stimmen für den Bau von Gemeindehäusern.

Kirchenneubau in Muri (Aargau). Die katholische Kirchgemeinde Muri hat das Projekt zum Bau einer neuen Kirche im Kostenvoranschlag von 340,000 Franken gutgeheissen. Für den Kirchenbau gingen aus der etwas über 2000 Seelen zählenden Kirchgemeinde an freiwilligen Beiträgen 173,000 Fr. ein.

Gemeindehausneubau in Amriswil (Thurgau). Die Gemeindeversammlung Amriswil beschloß einen Gemeindehausneubau nach Projekt von Prof. Hess in Zürich mit 330,000 Fr. Kostenaufwand.

Die erste Baustappe des Genfer Bahnhofes. Am 25. Juni ist, wie kurz gemeldet wurde, die Mittelhalle des neuen Bahnhofes der Schweizerischen Bundesbahnen in Genf dem Verkehr übergeben worden. Dieser Raum zeichnet sich durch Einfachheit und Harmonie der Linien, sowie durch eine Fülle von Licht aus, das durch das große Mittelfenster hereinströmt. Hier finden sich die mit Rhonemarmor verkleideten Billettschalter, und zwei vorläufig noch in Holzkonstruktion gehaltene Treppen markieren die künftigen Aufgänge zu den Bahnsteigen und zu den Restaurationsräumen. Damit ist die erste Etappe des Bauprogramms erreicht. Die zweite, der Bau des rechten Flügels, soll bis Ende dieses Jahres beendet sein. Dann wird der linke Flügel in Angriff genommen, der in der Hauptsache zur Aufnahme der neuen Restaurationsräume bestimmt ist und vermutlich auf Ende 1930 vollendet sein dürfte. Ende Juli dieses Jahres gedenkt man den bisherigen Straßendurchgang von Montbrillant zu schließen und von da an den Verkehr durch den weiter westlich gelegenen neuen Durchgang der Rue des Amis zu leiten.

Ueber den geplanten Ausbau des rechten Zürichsee-Ufers in der Stadt Zürich

läßt sich die bezügliche stadträtliche Weisung wie folgt aus:

Es handelt sich nicht um die Festlegung neuer Straßenzüge, sondern es ist durch zweckmäßige Abänderung der Baulinien bereits bestehender oder projektierte Straßenzüge dafür zu sorgen, daß der für die Aufnahme des Hauptausfall-Verkehrs auf dem rechten Seeufer bestimmte Straßenzug den zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut und flüssig durchgeführt werden kann. Gleichzeitig sind auch bei den Querstraßen die Baulinien derart festzusetzen, daß die Möglichkeit einer geordneten Abwicklung des Verkehrs gewahrt bleibt. Es war notwendig, die vier bestehenden Straßenzüge — Seefeldstraße, Dufourstraße, Bellerivestraße und Seefeldquai — einer sorgfältigen Prüfung in bezug auf ihre Eignung als Hauptverkehrsstraße zu unterziehen. Eine 12 m breite Fahrbahn wird dem zu erwartenden Verkehr auf eine Reihe von Jahren genügen können. Der spätere Ausbau auf 17—18 m Fahrbahnbreite muß aber möglich sein. Rechnet man noch mit zwei je 4 m breiten Trottoiren, so ergibt sich ein notwendiger Baulinienabstand von mindestens 26 m. In bezug auf die Wahl einer der bestehenden Straßen als rechtsufrige Hauptausfallstraße bemerkt der Stadtrat folgendes:

Die genügende Verbreiterung der Seefeldstraße ist auf absehbare Zeit wirtschaftlich nicht möglich. Zudem sind die vielen Kreuzungen durch Querstraßen verkehrstechnisch nachteilig. Es empfiehlt sich daher, eine straßenbahnfreie Straße für den Ausfallverkehr zu benützen und auf

diese Weise den Straßenbahn- und den Autodurchgangsverkehr soweit möglich zu trennen. Die Dufourstraße kann auf der Höhe des Stadttheaters nur unter großen Opfern flüssig in die Theaterstraße eingeführt werden. Sie weist außerdem wie die Seefeldstraße viele Straßeneinmündungen und Kreuzungen auf. Auch die Beseitigung der Bäume in der Dufourstraße wäre zu bedauern. Aus diesen Gründen empfiehlt sich die Erhaltung der Dufourstraße mit dem heutigen Ausbauprofil als Nebenverkehrsstraße.

Die Bellerivestraße oder der Seefeldquai eignen sich weit besser für die Aufnahme des Durchgangsverkehr. Von diesen beiden Straßenzügen hat der Seefeldquai den Vorteil, daß er auf der Seeseite keine Straßeneinmündungen aufweist; zudem kann sein Baulinienabstand ohne harte Eingriffe in die anstoßenden Liegenschaften auf das erforderliche Maß gebracht werden. Den verkehrstechnischen Vorteilen des Seefeldquais stehen Rücksichten auf die Quaianlage gegenüber. Auch die mit einer Verkehrsstraße für die in den Quaianlagen spielenden Kinder verbundene Gefahr darf nicht übersehen werden. Auf Grund der von der Verwaltung des Bauwesens I durchgeführten Beratungen wurde unter eingehender Abwägung aller Vor- und Nachteile die Bellerivestraße für den späteren Ausbau als Ausfallstraße in erste Linie gestellt. Mitbestimmend war dabei der Umstand, daß auch der Baulinienabstand der Bellerivestraße ohne zu harte Eingriffe in die anstoßenden Liegenschaften auf das erforderliche Maß gebracht und die Kreuzung durch Querstraßen leicht auf ein Minimum beschränkt werden kann. Die neue Straßensführung bringt gleichzeitig den Vorteil, daß zwischen Zürichhorn und Tiefenbrunnen eine wesentlich größere Breite für die Quaianlagen zwischen Straße und See zur Verfügung stehen wird. Die breiteren Uferanlagen werden es ermöglichen, daß das heutige unerfreuliche Bild der wilden Bebauung des Quartiers nördlich des Tiefenbrunnens vom See aus besser maskiert werden kann.

Für die Verkehrsregelung auf dem Bellevueplatz wird der Stadtrat dem großen Stadtrat eine besondere Vorlage einbringen.

Zum Wettbewerb Barfüßerplatz Basel.

(Korrespondenz).

Nicht von demselben Umfang wie der gegenwärtig im Fluße befindliche Wettbewerb über den Bahnhofplatz in Zürich, aber von nicht geringerer Schwierigkeit in der Lösung, war die Aufgabe, geeignete Planunterlagen für eine Umgestaltung des bestehenden Barfüßerplatz Areals in Basel zu schaffen.

Der fortwährend zunehmende Straßen- und Straßenbahnverkehr erfordern dringend einer Reorganisation der ganzen Platzverhältnisse. Die Hauptaufgabe bestand darin, für den Fahrverkehr inkl. Verkehr der Straßenbahnen genügende Fahrbahnen herzustellen. Weiter galt es den Fahrzeugen, den Taximetern und Privatautomobilen, die im Innern der Stadt längere Zeit Aufenthalt nehmen wollen, ausreichende Parkplätze anzuweisen. Die jetzt im Bau befindliche neue Markthalle auf dem alten Kohlenplatz beim Bundesbahnhof wird bekanntlich bald räumlichen Ersatz bieten für den noch heute täglich stattfindenden Markt auf dem Barfüßerplatz. Auch die Messe soll in Zukunft vom im Basler Volksmund so benannten „Selplatz“ verbannt werden.

Auf die heute dort dominierenden Gebäude, wie Barfüßerkirche, Kasino und die Baugruppe Lohnhof Leonhardskirche war schonende Rücksicht zu nehmen. Selbstverständlich war auch der Durchführbarkeit der Wett-