

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **78 (1960)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Wettbewerb²⁾ zu organisieren. Trotz dieses einseitigen Uebereifers hat man den Beweis nicht erbracht, dass der auf die Sihlhochstrasse entfallende Verkehr auch verarbeitet werden kann. Dem Verkehr, der von drei Autobahnen von Norden, zwei Autobahnen von Süden und von der Sihltalstrasse zuliesst, stehen im Bereich der City, die mindestens $\frac{1}{3}$ des gesamten Zielverkehrs anzieht, bloss drei Ausfahrten zur Verfügung. Es muss deshalb damit gerechnet werden, dass dieses nicht rasch genug abfliessende Drittel zu Rückstauungen auf der Hochstrasse führt, die auch die restlichen $\frac{2}{3}$ des Verkehrs blockieren. Aus dieser Ueberlegung hat die Technische Kommission die Schaffung von zusätzlichem Parkraum durch Sihlüberdeckung als *conditio sine qua non* gefordert. Dieser Beschluss wurde übergangen, wie überhaupt der Bericht der Techn. Kommission gar nicht abgewartet wurde, so dass keine Gewähr besteht, in welcher Form die Beschlüsse weitergeleitet werden.

Verkehrszählungen haben ergeben, dass die kritischen Punkte der City (Bellevue, Bürkliplatz, Central usw.) durch den Bau der Expresstrassen praktisch nicht entlastet, dafür jedoch (ohne Verkehrszunahme!) die Sihlbrücke 50 % und die Gessnerbrücke 100 % mehr belastet werden. Stellt man die durch den Bau von Autobahnen noch steiler ansteigende Kurve der Verkehrsdichte in Rechnung, so kann man sich das Chaos leicht vorstellen!

Eine Entlastung der City von allem nicht citygebundenen Verkehr ist nur durch einen *Cityring*³⁾ möglich. Dieser wird zwar studiert, doch will das Tiefbauamt heute keine Rücksicht darauf nehmen, da er doch erst in der nächsten Generation gebaut werde! Deshalb ist auch nirgends, weder im Sihlhölzli, noch beim Platzspitz, noch beim Escher-Wyssplatz ein leistungsfähiger Vollanschluss der Expresstrasse an einen Cityring vorgesehen worden. Man weiss auch, dass der Verkehr über die Wipkingen- und Kornhausbrücke schon heute fast ebenso stark ist wie über Bahnhof und Walche und dass er mit der Cityverlagerung nach Westen noch mehr Gewicht bekommt. Trotzdem saugt man diesen Umfahungsverkehr künstlich ins Herz der Stadt hinein. Die Techn. Kommission hat gegen den Widerstand des Stadtgenieurs wenigstens erreicht, dass man von einer zweiten Transversale reden darf, doch wurde noch in keiner Weise geprüft, ob diese Konzeption besser wäre als die offizielle.

Wie kann es nun bei einer Planung, die für die Stadt von lebenswichtiger Bedeutung ist, zu solchen Misständen kommen? Arch. Meyer betont, dass das Expresstrassensystem eben nur von oben herab konzipiert wurde, ohne zu prüfen, ob man von unten herauf zu gleichen Resultaten käme. Das offizielle Projekt, einmal im Masstab 1:25 000 festgelegt, hat man immer nur mit sich selbst verglichen, und die Techn. Kommission wurde von Anfang an und ohne die Prüfung grundsätzlich anderer Möglichkeiten auf die vorgefasste Linienführung verpflichtet. Dabei ist jedem klar, dass eine zuverlässige Planung auf den Vergleich verschiedener Grundkonzeptionen nicht verzichten darf. Hier wurden jedoch nur «kleine Varianten» verglichen. Dem Trasse der Nationalstrassen hat man über den Weg des geringsten Widerstandes von Anfang an den Sihlraum zur Verfügung gestellt, obwohl diese Strassen, an die eidgenössischen Normen gebunden, wichtigste stadttinterne Beziehungen nicht berücksichtigen können und die Stadt womöglich zur Lösung ihrer eigenen Verkehrssorgen diesen kostbaren Raum dringend benötigen würde.

R. Meyer schloss seine Ausführungen, die immer wieder von spontanem Beifall unterbrochen worden waren, mit der Bemerkung, dass diese Misstände wohl solange nicht beseitigt werden könnten, als die Diktatur von Stadtgenieur Steiner herrsche und kein verantwortlicher Stadtplaner die Entwicklung leite und koordiniere. Der anhaltende Applaus, der diesem kritischen Schlusswort folgte, scheint zu zeigen, dass R. Meyer damit eine weitverbreitete Meinung formulierte.

Ing. P. Soutter, ebenfalls Mitglied der Techn. Kommission, widersprach den Ausführungen von R. Meyer und drückte die Ueberzeugung aus, dass die Planung in jeder Hinsicht auf dem besten Wege sei. Schliesslich seien wir, verglichen mit amerikanischen Verkehrsfachleuten⁴⁾, allesamt hilflose Hirtenknaben (Gelächter).

H. Aregger verzichtete in seinem Schlusswort auf eine Beantwortung der einzelnen Kritiken.

²⁾ Ergebnis siehe SBZ 1960, H. 4, S. 61.

³⁾ Vorschläge dafür siehe z. B. SBZ 1957, H. 26, S. 418.

⁴⁾ Einer der bekanntesten amerikanischen Fachleute, Harald Bartholomew, hat gesagt: «Die Begeisterung für den Bau von Autostrassen hat uns den Ueberblick über die Gesamtheit der Verkehrsbedürfnisse der modernen Stadt genommen...» W. Gelpke

Ankündigungen

Vortragsreihe über Verkehrsrecht

Die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Sektion des Vereins «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern, gestattet sich, zu dieser Vortragsreihe einzuladen, die in der Aula des Museums für Natur- und Völkerkunde in Basel, Augustinergasse 2, stattfindet. Es werden je um 20.15 h am Freitag sprechen: 5. Febr. Dr. J. Brunner, Vizepräsident der Internationalen Föderation der Spediteur-Organisationen: «Das Recht der Spediteure nach schweizerischen und internationalen Normen». 12. Febr. Dr. W. Müller, Präsident der Schweiz. Vereinigung für Seerecht: «Prinzipien des Frachtrechtes in der See- und Binnenschifffahrt». 19. Febr. Dr. R. Jucker, Sekretär des Verbandes der Lastwagenspediteure und Ferntransportunternehmer: «Rechtsprobleme des Strassentransportes». 26. Febr. Dr. D. Weber, Redaktor der Internationalen Transport-Zeitschrift: «Die Revision des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes».

Nach allen Vorträgen Diskussion. Eintritt frei.

VDI, Verein Deutscher Ingenieure

Die diesjährige Hauptversammlung findet vom 17. bis 20. Mai mit dem Thema «Fertigung — Verwirklichung schöpferischer Ingenieurarbeit» in Hamburg statt. Am Dienstag, 17. Mai, versammelt sich der Vorstandsrat, am Abend ist die Mitgliederversammlung. Das offizielle Programm beginnt am Mittwoch mit der festlichen Versammlung und den Hauptvorträgen. Am Donnerstag werden in mehreren parallelen Gruppen Fachsitzungen abgehalten, der Freitag ist für Besichtigungen vorgesehen.

Team-Arbeit in der Unternehmung

Diese von der Schweiz. Stiftung für Angewandte Psychologie organisierte Tagung findet am 2. März im Auditorium III, Hauptgebäude der ETH, Zürich, statt.

- 9.30 Einführung durch den Präsidenten der Schweiz. Stiftung für Angewandte Psychologie, Dir. F. Streiff, Baden;
- 9.45 Prof. Dr. Dr. h.c. R. Behrendt, Universität Bern: «Team-Arbeit als gesamtwirtschaftliche Aufgabe»;
- 10.15 Dr.-Ing. H. Schneuwlin, Brown Boveri & Cie. A.G., Baden: «Formen der Team-Arbeit in der Industrie»;
- 11.00 Prof. Dr. Th. Scharmann, Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Nürnberg: «Die psychologischen Aspekte der Team-Arbeit, Forschungsergebnisse und Schlussfolgerungen für die Praxis»;
- 14.15 P. Silberer, dipl. Ing., dipl. Psych., Lausanne: «Wege zur Team-Arbeit, Ausbildung und Training»;
- 15.30 Dr. R. Schnyder von Wartensee, Lausanne: «Team-Arbeit in Führungsgremien der Unternehmung»;
- 16.00 Dr. K. Hoffmann, stellvertretender Direktor der Ciba A.G., Basel: «Die Team-Arbeit in Forschung und Entwicklung»;
- 16.30 Beantwortung von Fragen der Teilnehmer, Zusammenfassung.

Teilnehmerkarte 25 Fr. Postcheckkonto VIII 2200, Schweiz. Stiftung für Angewandte Psychologie, Zürich. Anmeldung dorthin, Merkurstr. 20, Zürich 32, Tel. 051/24 26 24.

Vortragskalender

Lunedì 8 febr. Società Dante Alighieri, Zurigo. Ore 20.15 nell'Aula di Zoologia dell'Università di Zurigo, Kunstlergasse 16. Franco Russoli: «L'arte lombarda contemporanea».

Mittwoch, 10. Febr. S. I. A. Zürich und LIGNUM, Zürich. 17 h Führung durch die Ausstellung der Werke der Baumeister Grubenmann in der Aula der ETH, Zürich, durch Dr. J. Koller, Baden. 20.15 h Zunfthaus zur Schmiden, Zürich. Prof. Dr. F. Stüssi, ETH: «Johann Ulrich Grubenmann — Werk und Bedeutung».

Freitag, 12. Febr. Technischer Verein Winterthur und Sektion Winterthur des S. I. A. 20 h im Casino. Prof. Dr. W. Traupel, ETH: «Dampfturbinen».

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Redaktion: W. Jegher, A. Ostertag, H. Marti. Zürich 2, Dianastrasse 5. Telephon (051) 23 45 07 / 08.