

# Zur Expressstrassen-Planung in Zürich

Autor(en): **Bund Schweizer Architekten**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 51

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85077>

## **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.

sergewöhnlichen Aufgaben, welche die Entfaltung neuer Konstruktionsprinzipien und Baumethoden erlauben (vgl. vorangehenden Aufsatz Amag, Birrfeld), verlieren ihren Sinn aber, wenn die Optimierung sich allein auf diese Untersuchung beschränkt. Die Erfahrung zeigt zudem, dass die kostenmässige Rangfolge der meistbekanntesten Deckenkonstruktionen je nach Offertpreis des Unternehmers von Fall zu Fall ändern kann. Die Kostenfolge der Entscheidung, ob ein Hartbetonbelag erforderlich ist oder eine abtalschierte Oberfläche genügt, hat annähernd die gleiche Gröszenordnung wie diejenige der Wahl zwischen einer Flach- oder Unterzugsdecke.

## 5. Zusammenfassung

Durch die vorliegende Untersuchung wird versucht, den Einfluss der massgebenden Faktoren auf die Kosten von Autoabstellanlagen zu analysieren. Die Analyse erlaubte eine Gewichtung der einzelnen kostenbeeinflussenden Parameter. Die Untersuchung muss von Fall zu Fall durchgeführt werden unter Einbezug der objektspezifischen

Gegebenheiten. Wesentlich ist dabei, dass sämtliche massgebend kostenbeeinflussenden Faktoren in die Optimierung einbezogen werden. Diese aufzuzeigen und zu gewichten war die Zielsetzung dieser Arbeit.

Adresse des Verfassers: *Denis Serdaly*, dipl. Bau-Ing. ETH, SIA, im Ingenieurbüro Emch & Berger, Bern.

## Literaturverzeichnis

- [1] *Sill, Otto*: Parkbauten, Bauverlag, Wiesbaden 1961.
- [2] *Heymann, G.*: Optimale und verkehrsgerechte Aufteilung einer Parkfläche, Werner Verlag, Düsseldorf 1970.
- [3] *Seiler, Barbe, Litz*: Parkraumplanung Zürich (1963/65), Arbeitsgemeinschaft für Parkraumplanung Ing.-Büro Seiler & Barbe, Zürich, und Arch.-Büro Litz, Zürich.
- [4] *Vereinigung Schweiz. Strassenbaufachmänner*: Parkgaragen, Projektierung, SNV 640 602, 1968.
- [5] *Vereinigung Schweiz. Strassenbaufachmänner*: Parkgaragen, geometrische Grundlagen, SNV 640 604, 1968.
- [6] *Lanz, W., und Serdaly, D.*: Die Autoabstellanlage der AMAG in Birrfeld, «Schweiz. Bauzeitung» 1971, H. 51, S. 1297.

## Zur Expressstrassen-Planung in Zürich

DK 711.73

Im Anschluss an die Verhandlungen im Zürcher Gemeinderat nimmt der Vorstand der Ortsgruppe Zürich des Bundes Schweizer Architekten – BSA – zum Expressstrassen-Y wie folgt Stellung:

Der BSA erachtet es als übereilt, im jetzigen Zeitpunkt den endgültigen Beschluss zum Bau des Expressstrassen-Y zu fassen, des grössten je in Zürich projektierten Bauwerkes, übereilt wegen der ungenügenden Abklärung ausschlaggebender Probleme. Insbesondere die Linienführung im oberen Limmtraum zwischen Escher-Wyss-Platz und Platzspitz und der hier geplante Knotenpunkt sind untragbar, da derart riesige Verkehrsbauten dieses wertvolle Entwicklungs- und Erholungsgebiet der Stadt völlig entwerten.

Im übrigen lässt sich heute das Gesamtprojekt nicht abschliessend beurteilen, da lediglich der Milchbuckeltunnel konkret im Projekt vorliegt – gerade der Ast des Y, welcher die Führung im Limmtraum fixiert.

Gedanken des Umweltschutzes und die Sorge um das Stadtbild Zürichs, geteilt von der Mehrheit des Zürcher Volkes und von namhaften Fachleuten, haben zu neuen Anregungen und wertvollen Ideen geführt. Die vorliegenden Alternativen und die geäusserten schwerwiegenden Bedenken gegen die Unvollständigkeit der Y-Planung verdienen es unter allen Umständen, mit höchster Sorgfalt geprüft und beachtet zu werden. Dies hindert in keiner Weise, die Planung und den Bau der Autobahn-Umfahrung (Nordumfahrung, Seetunnel), des Tangentenringes, der Parkhäuser und vor allem des öffentlichen Verkehrsnetzes voranzutreiben.

Kein vernünftiger Bürger, kein verantwortungsbewusster Fachmann wird ein Milliardenprojekt befürworten, solange es in wesentlichen Punkten ungelöst ist und unlösbar erscheint.

*Der Vorstand der Ortsgruppe Zürich des Bundes Schweizer Architekten – BSA*

## Umschau

**Neuartige Traglufthalle in Finnland.** Nach einer Bauzeit von knapp sechs Monaten hat die südfinnische Kleinstadt Forssa ihr neues Eisstadion «Forssan Jäähalli», die zurzeit grösste aufblasbare Sporthalle der Welt, eröffnet. Sie überdeckt rund 4000 m<sup>2</sup> Fläche und bietet 1500 Sitz- und 2500 Stehplätze. Der Bauherr beauftragte mit der Ausführung des Projekts eine Arbeitsgemeinschaft, der neben finnischen Firmen auch der niederländisch-deutsche Unternehmensverbund Enka Glanzstoff, Arnhem/Wuppertal, angehört. Der Chemiefaserkonzern lieferte für das Bauvorhaben ein Spezialgarn, Diolen superfest Typ 174 S, das anschliessend in Finnland gewebt, beidseitig mit PVC beschichtet und konfektioniert wurde. Die für Forssa entwickelte sogenannte Kugelabschnittshalle aus beschichtetem Polyester-Gittergewebe von 1,02 mm Stärke, aufgeständert auf einem massiven Betonsockel, stellt mit ihrer relativ flachen Dachform eine technische Neuerung dar; sie kann extremen Windbelastungen besser widerstehen als halbkugelförmige oder zylindrische Hallen herkömmlicher Bauart. Der optimale Zuschnitt sowie das Verhalten der Konstruk-

tion und des Materials wurden an einer Modellhalle eingehend untersucht. Belastung durch Schneemassen brauchte nicht in die statischen Berechnungen einbezogen zu werden: die durchschnittliche Temperatur von mindestens 12 °C am Scheitelpunkt der beheizten Halle wird jede Schneebelastung durch Wegschmelzen verhindern. Mit der extrem hohen Zugfestigkeit von 12 000 kp/m verleiht die PVC-beschichtete Diolen-Dachhaut dem Bauwerk eine ausserordentliche Widerstandskraft gegen Einwirkungen von Temperaturen, Wetter und Licht.

DK 72.012.351:621.54

## Probleme der Entwicklungsländer; Kurs an der ETHZ.

Am 30. Nov. 1971 eröffnete Prof. Dr. Bruno Fritsch im Institut für Wirtschaftsforschung der ETH Zürich den 2. interdisziplinären Nachdiplomkurs über Probleme der Entwicklungsländer. Mit den rund dreissig Hochschulabsolventen hat sich die Zahl der Teilnehmer gegenüber dem ersten Kurs beinahe verdoppelt. Als Ziel des ganztägigen Jahreskurses bezeichnete Prof. Fritsch die Verbindung von technischen, Sozial- und Wirtschaftswissenschaften für Ent-