

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 10 (1956)

Heft: 4

Rubrik: Verkehrsplanung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

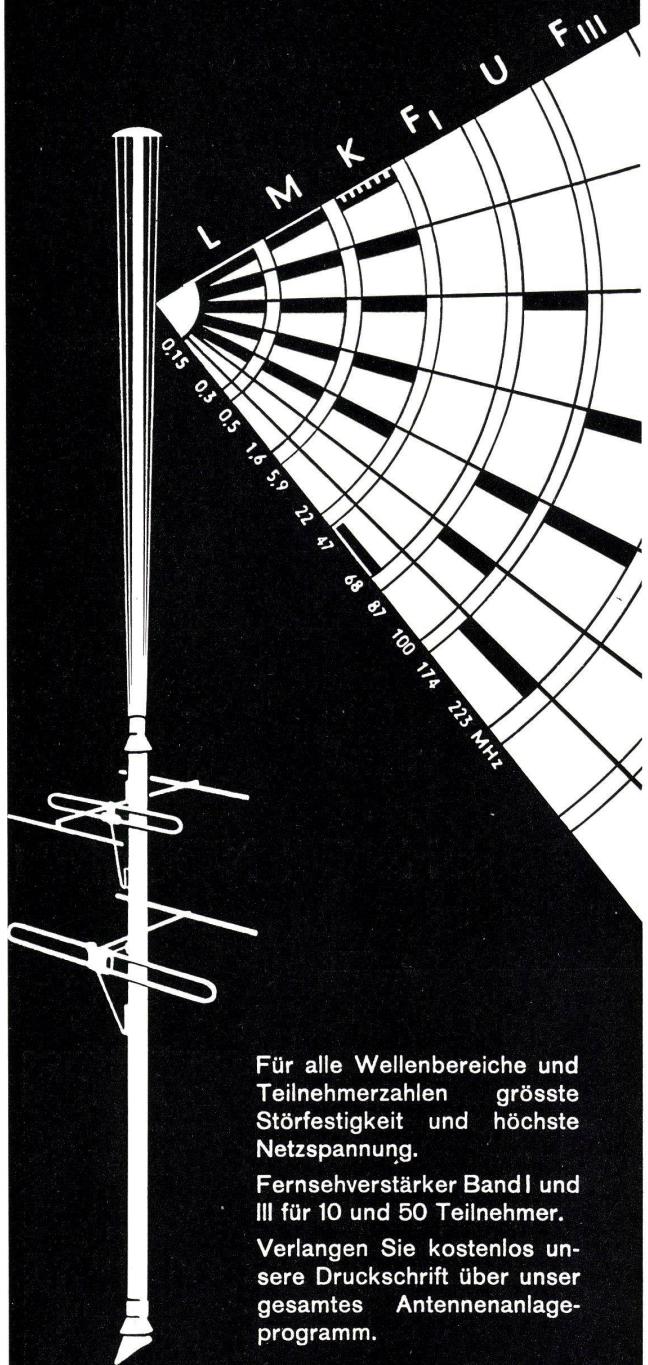
Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

SIEMENS

EMPFANGS-ANTENNEN

für Radio und Fernsehen



Für alle Wellenbereiche und Teilnehmerzahlen grösste Störfestigkeit und höchste Netzspannung.

Fernsehverstärker Band I und III für 10 und 50 Teilnehmer.

Verlangen Sie kostenlos unsere Druckschrift über unser gesamtes Antennenanlageprogramm.

SIEMENS Elektrizitätserzeugnisse AG

Zürich, Löwenstrasse 35

Lausanne, 12 Place de la Gare

förmig), anderseits zur Auslösung der innerstädtischen Überlastung die Hauptknotenpunkte des Verkehrs zu leicht erreichbaren Kreuzungspunkten zu machen (etwa durch unter- oder oberirdische Schnellstraßen).

Soll beim Massenverkehrsmittel dem Autobus oder der Straßenbahn der Vorzug gegeben werden? Die Sachverständigen halten überwiegend die Straßenbahn in der City für zweckmässiger, weil sie weniger Raum braucht, im Betrieb für Unternehmer und Benutzer billiger ist und ungleich mehr Personen rasch befördern kann, so daß der Autobus auf die äußen Stadtbezirke zu verweisen wäre.

Bei allen Planungen soll, auch unausgesprochen, der Gedanke mitschwingen, daß es gilt, dem Ungeheuer Verkehr gegenüber das Gesicht eines kulturell gewachsenen Stadtcores möglichst zu wahren, was Natur und Kunst gab, nicht völlig preiszugeben, zum Wohlbehagen der Bürger und als Anziehungspunkt für die Fremden.

Zur Lösung dieser und anderer bekannten, vielen Städten gemeinsamen Verkehrsprobleme haben in München Stadtbaudrat Prof. Dr. Högg ein sogenanntes «Sternprojekt», Stadttrat und Wiederaufbaureferent Fischer ein sogenanntes «Schnellstraßenprojekt», und Oberbaurat Prädel ein sogenanntes «Schale- und Kern-Projekt» nach gründlichen Voraarbeiten vorgelegt.

Da aber mittlerweile die Not zu Maßnahmen drängt und die kostspielige Kleinarbeit der Umgestaltung verkehrsreicher Plätze, der Anlage von Fußgängertunnels und von Parkplätzen nicht ausreicht, haben die städtischen Verkehrsbetriebe ein wichtiges Teilstück aus den Planungen herausgenommen, das auf alle Fälle eine wesentliche Auflöckerung des Verkehrs schaffen kann, die Erschließung der zweiten Ebene durch das Massenverkehrsmittel, die Unterfläster-Straßenbahn. Baudirektor Dobler der städtischen Verkehrs betriebe hat einen Plan ausgearbeitet und Prof. Dr. Lambert aus Stuttgart, der auch für die Bundesbahn tätig ist, hat ihn begutachtet. In einer für Münchens Entwicklung denkwürdigen Sitzung des vereinigten Werk- und Verkehrsplanungsausschusses des Stadtrats vom 11. November 1955 wurde er vorgetragen, erläutert und mit überwältigender Mehrheit gebilligt.

Wenn man vom Verkehr unter der Erde spricht, denkt man zunächst an eine U-Bahn. Ihre Anlage wurde zunächst abgelehnt, weil sie, abgesehen von der langen Bauzeit und den außerordentlichen Kosten, der Entwicklung des Verkehrsbedarfs der Stadt zu weit voraussehen würde. Die Spitzenleistungen einer Unterfläster-Straßenbahn liegt bei ungefähr 15 000 Fahrgästen je Stunde und Richtung. Erst wenn diese Grenze überschritten würde, lohnte sich der Ausbau einer U-Bahn mit einer Leistung von etwa 45 000 Personen. Ebenso wenig empfiehlt sich derzeit schon der Ausbau einer von der Bundesbahn

Projekt für die Unterfläster-Straßenbahn München. Ausgezogener Strich: 1. Bau etappe; schraffierter Strich: 2. Bau etappe; punktierte Linie: 3. Bau etappe



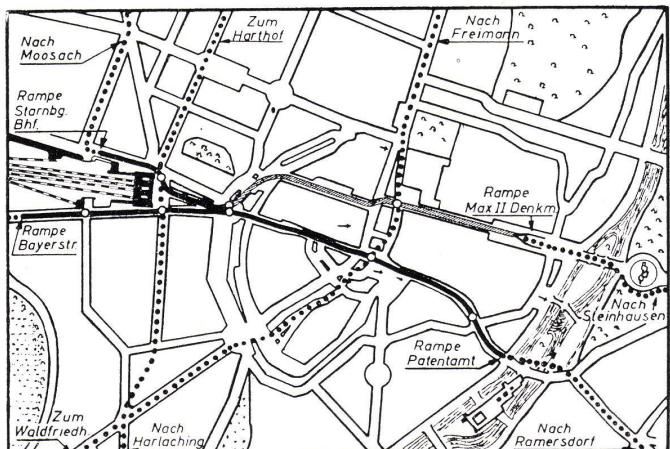
Verkehrsplanung

München baut eine Unterflästerbahn

Aus «Tagesanzeiger für Stadt und Kanton Zürich» (16. Dezember 1955)

Einige Zahlen: München ist mit 940 000 Einwohnern die drittgrößte Stadt im deutschen Bundesgebiet und wird bei seinem - unorganischen - Wachstum von jährlich etwa 20000 Einwohnern bald die Millionengrenze erreicht haben. Sie ist Landeshauptstadt, Fremdenverkehrsort und in zunehmendem Maße Industriestadt. Etwa 45 000 Personen suchen täglich von auswärts ihren Arbeitsplatz im Stadtgebiet auf, etwa 1000 Eisenbahnzüge kommen täglich in den Bahnhöfen an, davon etwa 400 des Vorortverkehrs. Der Automobilbestand des Siedlungsraumes der Stadt beträgt einschließlich der amerikanischen Fahrzeuge etwa 150 000, es trifft also ein Automobil auf etwa sieben Einwohner. Das Stadtgebiet ist zwar etwa 330 qkm groß, der verwaltungsmäßige, wirtschaftliche, kulturelle und fremdenverkehrsbeladene Schwerpunkt liegt aber in der geographischen Mitte der Stadt, in der City, mit einem Umfang von nur etwa 4 qkm. Bringt man diese Zahlen in Beziehung zueinander, so ergibt sich als Resultat eine Verkehrslage, über die nur tröstet, daß sie in anderen Städten ähnlich schwierig ist. Einige Probleme: Da damit gerechnet werden muß, daß sich bei gleichbleibender wirtschaftlicher Entwicklung der Verkehr in den nächsten fünf Jahren mindestens verdoppelt - in der Schweiz legen Städte ihren Planungen neuerdings sogar den vierfachen Verkehr von heute zugrunde, allerdings nicht in fünf Jahren! - rückt der Zeitpunkt nahe, in dem der Verkehr in der City ersticken und alle kleinen Verbesserungen (grüne Wellen, Einbahnstraßen, Parkverbote usw.) wirkungslos werden. Eine wenn auch örtlich und zeitlich begrenzte Sperrung der City für den motorisierten Verkehr hat bisher wenig Fürsprecher gefunden. Sie setzt ausreichende Großgaragen am Rand, ein bestausgestattetes Massenverkehrsmittel in der City voraus und dazu den Glauben der Geschäftswelt, daß vielleicht die Laufkundschaft ergiebiger ist als die Fahrgäste.

Bei der Verkehrsverbesserung handelt es sich darum, einerseits die am Stadtrand mündenden Autobahnen von Stuttgart, Ingolstadt, Nürnberg, Salzburg zur Entlastung der City vom Durchgangsverkehr untereinander zu verbinden (etwa stern



geplanten U-Bahn vom Hauptbahnhof unter der Stadt zum Ostbahnhof, da sie angesichts der berührten Örtlichkeiten nur ein Viertel der in Frage kommenden Fahrgäste befördern würde. Ihre Planung wird als Reserve für später in Aussicht genommen, wobei ein gemeinschaftliches Trasse Straßenbahn/U-Bahn nicht ausgeschlossen ist, wie überhaupt die Unterpfaster-Straßenbahn einer späteren U-Bahn nicht entgegen-, sondern eher vorarbeitet.

Das vorgesehene Profil hat Rechteckform und ist aus Stahlbetonrahmen gefügt. Die Tunnels werden 4,20 m hoch und 7,40 m breit. Fußgängerbrücken über den Geleisen verbinden die Seitenbahnsteige und sollen zugleich eine Unterführung für Fußgänger sein, die die Straße überqueren wollen. Ein kostensparender Vorzug der Unterpfasterbahn ist, daß der vorhandene Wagenpark benutzt werden kann. Da mehr als ein Drittel aller von den städtischen Verkehrsbetrieben beförderten Fußgänger auf die zwischen dem Hauptbahnhof und Isartorplatz bzw. Max-II.-Denkmal verkehrenden Linien angewiesen sind, erscheinen diese beiden west-östlichen Linienzüge vorerst am wichtigsten, später sollen dann zwei nördlichste Linienzüge die Punkte Freimann-Waldfriedhof, Harthof-Harlaching verbinden.

Für die beiden ersten Linienzüge sind etwa zwei Jahre für die Vorbereitung der baureifen Pläne und weitere zwei Jahre für den Ausbau erforderlich.

Nach den Berechnungen der Siemens-Bauunion kosten der Bauteil Ia zwischen Ludwigsbrücke und Bayerstraße und die zweckmäßigerweise mitzubauende Abzweigung Karlsplatz - Arnulfstraße bei einer Gesamtstreckenlänge von 3553 Meter etwa 64,6 Millionen DM, der Bauteil Ib, das Anschlußstück vom Karlsplatz zur Maximilianstraße bei einer Streckenlänge von 1732 Meter etwa 30,2 Mill. DM. Die Berechnungen sind auf den Preisindex vom August 1955 bezogen, die Kosten für notwendige Bauunterführungen und Haussicherungen sind nur geschätzt. Insgesamt erfordern also diese etwa 5,3 km langen Tunnelrohbaute mit Bahnhöfen nahezu 95 Millionen DM, ein würdiges Opfer, um den Moloch Verkehr zu besänftigen. So stehen bedenkliche Zahlen am Anfang und am Schluß dieses kurzgefaßten Berichtes. Inmitten liegt aber die wahrhaft bedrohliche Verkehrsnot der Stadt, die zum Schutz der Bürger bekämpft werden muß durch energische, harte Entschlüsse, deren eine die von der Stadtverwaltung München hinsichtlich der Unterpfaster-Straßenbahn am 11. November 1955 getroffene Entscheidung ist. JWN

Bautechnik Baustoffe

Farbe — ein Bauelement!

«Es hat Farbe» bedeutet im ursprünglichen Sinne etwas nach seinem Aussehen, also optisch beurteilen. «Farbe haben» hat Gültigkeit auch bei der Abwägung von Positivem und Negativem, von Vollendetem und Unfertigem bzw. Unausgeglichenem. Das Prädikat «Farbe» erweist sich im geistigen und materiellen Bereich als ein Wertbegriff. Die Farbe, das Kind des Lichtes, ist uns Symbol der Schönheit, der Lebensfreude, ja des Lebens überhaupt. Wenn wir uns an einer tiefshürfenden Dichtung oder an feiner Kunst erbaulen, eine hochentwickelte Maschine oder ein vorbildlich gestaltetes Bauwerk bewundern, dann «haben sie Farbe», das heißt sie besitzen Gehalt. Dasselbe trifft zu auf den Menschen, der sich durch charakteristische Wesenszüge auszeichnet. Umgekehrt ist «farblos» eine Negierung, ein Manko, wenn sich etwas indifferent, krank, mangelhaft oder anfällig zeigt. Daß die beiden Begriffe irgendwie auch unser Verhältnis zur Architektur berühren, kann als erwiesen angesehen werden.

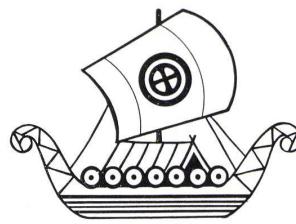
Vielleicht war es nicht allein das Schönheits- und Schmuckbedürfnis, das schon Menschen in grauer Vorzeit bewegte, mit primitiven Mitteln auf ihre Art die Farbe anzuwenden. Reste von auf uns überkommenen Höhlenmalereien sind ein Beweis für den wachen Farbensinn schon vor Beginn aller Kultur. Es ist ein langer Weg von diesen tastenden Versuchen bis zur farbigen Architektur der Gegenwart, die sich in Anstrichen, Wandmalereien und in anderer mannigfaltiger Form kundtut. In allen Epochen spielte die Farbe beim Bauen unverkennbar eine wichtige Rolle. Kein Baustil macht davon eine Ausnahme. Es sei auf die kurz nach dem 1. Weltkrieg einsetzenden Bestrebungen, Farbe in das Stadtbild zu bringen, hingewiesen. Indem man vielfach Farbigkeit mit Buntheit verwechselte, gelang es nicht, der Idee zum Durchbruch zu verhelfen. Später kamen die Bemühungen in gemäßigter Form neu in Fluß und es kann erfreulich festgestellt werden, daß wir heute dank reicher Erfahrungen und wissenschaftlicher Erkenntnisse auf dem besten Wege sind, der Farbe beim Bau den Platz zuzuweisen, den sie ihrem Wesen und ihrer Qualifikation nach verdient. Wenden wir uns nach der kleinen Vorschau der Fassade zu, denn sie liegt ständig im Blickfeld der Öffentlichkeit. Ziehen wir etwa Vergleiche mit einer altersgrauen großstädtischen Straßenflucht in ihrer trostlosen Monotonie und einer in frischen Farben in der Landschaft stehenden Siedlung, so werden wir uns bewußt, was Farbe vermag. Im gleichen Maße, wie die architektonische Gestaltung durch Farbe gewinnt, verliert sie ohne Farbe, ja man kann ruhig behaupten, ohne Farbe bleibt sie unvollkommen. Wie die Farbe die Schönheit der Linienführung erst zur vollen Geltung bringt, vermag die Lebendigkeit des Baukörpers wieder nur die Farbe hervorzuzaubern. Klare Fassadengliederungen, wie sie heute angestrebt werden, können durch farbige Betonung nur gewinnen. Die dynamische Funktion der Farbe wird beim Bau offenkundig. Die Kräfte und Impulse, die von ihr ausgehen, können im Zeitalter der Technik und des Materialismus nicht hoch genug

Nachrufe

Friedrich Pütz †

Unser Mitarbeiter an der deutschen Redaktion, Friedrich Pütz, ist am 1. Februar in Berlin, seiner Heimatstadt, aus dem Leben geschieden. Mit offenem Blick für die Probleme des Bauens hat Friedrich Pütz der Entwicklung einer Architektur zeiteigener Formen, wie sie sich in den sechs von ihm redigierten Jahrgängen von «Bauen + Wohnen» spiegelt, als sachkundiger Publizist treu gedient. Sein Wille zur Objektivität und seine menschliche Güte machten ihn zu einem berufenen Mittler zwischen Redaktion, Verlag und Leser. Wir werden seines um die Erfüllung vieler Wünsche bemühten Wirkens stets in Dankbarkeit gedenken.

3 hochwertige Möbelstoffe



VIKING

» der Nordische «
sympathisch und
dekorativ

CORONA

» der Klassische «
mustergültig und
repräsentativ

TOGA

» der Vornehme «
ein edler Stoff

Erhältlich in den guten Fachgeschäften

Schoop

Zürich, Basel, Bern, Lausanne, Lugano

VETROPLAST



ein neues, modernes Bauelement für Dachbedeckung (Veranda, Balkon, Nischen, Pergola, Vordach etc.) Fenster, Fassadenverkleidung, Trennwände, Messestände usw.

VETROPLAST ist ein lichtdurchlassendes, unzerbrechliches Produkt aus Polyester mit Glasfasern verstärkt. Seine speziellen Vorteile und Eigenschaften: wasserdicht, unzerbrechlich, sehr leicht, flexibel, schnell verlegbar, kann gelocht und gesägt werden, in 10 Farben und grossen Rollen (Länge 30 m, Breite 1,80 m) erhältlich, ästhetisch und billig.

Interessenten verlangen bitte unser detailliertes Merkblatt.

Generalvertretung:

MOSER+WENGER AG
Kunststoffverarbeitung

GRENCHEN/SO

Jurastrasse 4 Tel. 065-86881