

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 10 (1956)

Heft: 10: Städteheft Hannover und Basel

Werbung

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

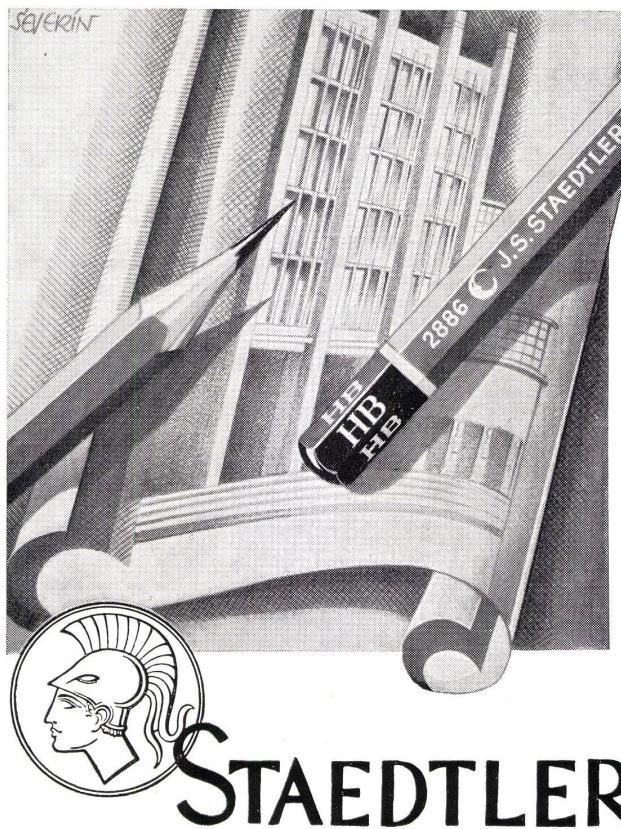
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 04.02.2026

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



MARS-LUMOGRAPH MARS-LUMOCHROM

sind die erste Voraussetzung für klare, scharf-linige Aufrisse und flott angelegte Architekturzeichnungen.

Sie liefern scharfe, wischfeste und saubere Striche von größter Geschlossenheit und Gleichmäßigkeit.

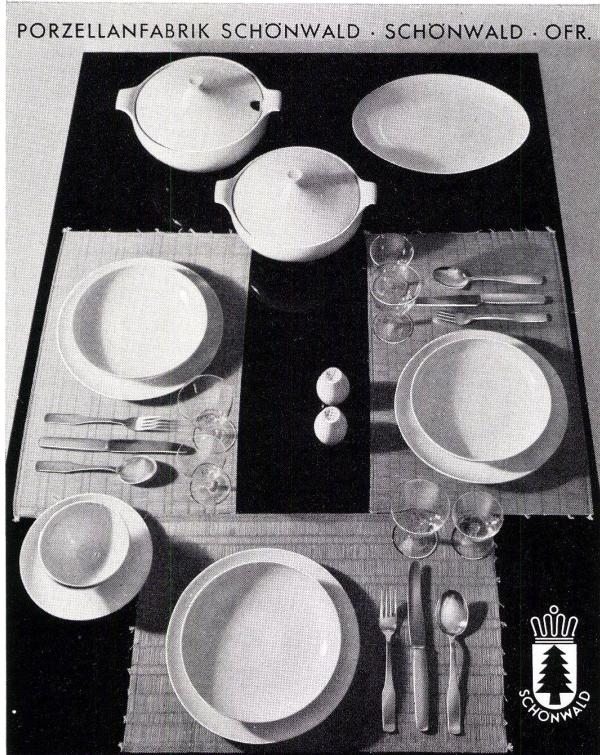
19 genau abgestufte Härtegrade

24 kräftige, wasserfeste Farben

Hervorragende Lichtpausfähigkeit in allen Härten und Farben

Muster und Prospekte
durch die General-Vertretung:

Rud. Baumgartner-Heim & Co., Zürich 8/32
Neumünsterallee 6



SCHÖNEWALD 411
ENTW.: H. LOFFELHARDT SILBERNE MEDAILLE X. TRIENNALE MAILAND 1954

Bezugsquellen nachweis durch
KERAGRA GmbH, Talstraße 11, Zürich

5

GÖHNER NORMEN

sind kurzfristig
lieferbar

We fabricieren 535 ver-
schiedene Norm-Fenster u.
-Türen, ferner normierte
Kombi-Einbauküchen,
Luftschutz-Fenster u.-Türen,
Carda-Schwingflügelfenster.
Verlangen Sie unsere
Massliste und Spezial-
prospekte. Besichtigen Sie
unsere Fabrikausstellung.

ERNST GÖHNER AG ZÜRICH

Hegibachstr. 47, Zürich 7/32
Telefon 051 / 24 17 80

Vertretungen in
Bern, Basel, St. Gallen, Zug,
Biel, Genève, Lugano



Mehr Komfort und weniger Kosten mit **HOVALTHERM**

Herrlich ist das tägliche Bad, wie gut tut es und wie freuen sich Kinder über das Planschen im Vollen! Diesen Komfort können Sie sich mit dem HOVALTHERM-Kessel leisten.

HOVALTHERM ist zugleich ein sparsamer Öl- oder Koks-Heizkessel. – Verlangen Sie bitte kostenlos nähere Unterlagen.

Ing. H. Herzog & Co., Feldmeilen
Telephon 051 / 92 82 82



HOVALTHERM

Auch die Stadt Helsinki hat sich schon in den vierziger Jahren im Zusammenhang mit der Sanierung ihrer Eisenbahn-Anlagen mit der Anlage eines Schnellverkehrsstraßennetzes beschäftigt. Hieraus ist in dem 1954 veröffentlichten Generalbebauungsplan ein konkretes Projekt geworden.

Ein besonderes Problem stellt London dar. Es dürfte offensichtlich sein, daß das Londoner Straßennetz einem weiteren Anwachsen des motorisierten Verkehrs kaum gewachsen sein wird.

Der bekannte Abercrombie-Plan mit seinen vier Ringstraßen ist inzwischen weitgehend reduziert worden und reicht nicht mehr aus.

Die amtliche Planung sieht außer einem neuen Themstunnel nur lokale Verkehrssanierungen in der Form mehrstockiger Verkehrsnotpunkte vor, die aber keineswegs ausreichen. Vielleicht geben auch in London, ähnlich wie in Helsinki, die Sanierungsprojekte der Eisenbahn-Anlagen die Chance, städtische Schnellverkehrsstraßen anzulegen.

Ähnlich wie in London liegen die Dinge in Paris. Auch hier sieht man trotz der imponierenden fünf- und sechsspurigen Einbahnstraßen im Zuge der großen Boulevards mit hervorragend funktionierenden grünen Wellen das Ende des Innenstadtverkehrs kommen. Das bei der bestehenden Autoroute de l'Ouest und bei der im Bau befindlichen Autoroute du Sud angewandte Prinzip der Bündelung mehrerer, auf Paris zuführender Landstraßen zu leistungsfähigen Autobahnen drängt dazu, diese Arterien im inneren Stadtgebiet zu einem Straßennetz von höchstem verkehrlichen Standard zusammenzuschließen.

Anders ist die Situation in Brüssel. Hier haben Verkehrsberrechnungen zu dem Projekt eines Autobahnringes geführt, von dem erste Teilstrecken bis zur Brüsseler Weltausstellung 1958 gebaut werden sollen.

Ähnlich auch Moskau, wo ein geschlossener Autobahnring von 30–40 km Durchmesser gebaut werden soll. Eine gegenteilige Lösung wird in Rotterdam angestrebt. Hier soll die «Benelux-Autobahn» Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Brüssel zunächst im Zuge des bestehenden Maastunnels als Schnellverkehrsstraße durch das Weichbild der Stadt hindurchgeführt werden.

Eine Kombination zwischen einem Tunnel und einer offenen, mit Galerien versehenen, also nicht be- und entlüfteten Tiefstraße ist 1954 in dem Gutachten Pirath-Feuchtinger zu dem Generalverkehrsplan Zürich vorgeschlagen worden. Der Vorschlag zu dieser, den Westrand der Innenstadt tangierenden Schnellverkehrsstraße nach dem Prinzip der Gruppe 2 (Innenumfahrung) ergab sich aus einer eingehenden Verkehrsanalyse.

Diese Planungsvorschläge für das Zürcher Verkehrsnetz sind eines der Beispiele, die darauf hindeuten, daß in Großstädten Fluß-, See- und Meerestiefen immer wieder zur Anlage von Schnellverkehrsstraßen ausgenutzt werden können. Klassische Beispiele hierfür sind das Expressway-System rund um die Halbinsel Manhattan in New York und der Lake Shore Drive entlang dem Michigan-See in Chicago.

In ähnlicher Richtung bewegen sich die Absichten, in Paris die Seine-Uferstraßen zu Einbahnstraßen und die Brückenköpfe weitgehend kreuzungsfrei zu machen. Die gleiche Planungsabsicht besteht für die Isarauerstraße in München. Auch der Vorschlag für ein Schnellverkehrsstraßensystem in Wien mit der Ausnutzung des Wienflüßbettes geht von ähnlichen Grundgedanken aus.

Ein unentbehrlicher Bestandteil jeder städtischen Schnellverkehrsstraßenplanung ist eine Untersuchung über den ruhenden Verkehr.

Belebt sind die Vorschläge für die Parkraumplanung in Zürich, wonach für die Langparker Parkhäuser sowie die Ausnutzung der ebenerdigen Parkflächen für die Kurzparker durch ausgedehnte Parkzeitbeschränkungen vorgeschlagen werden.

Angesichts der letzten Entwicklung ist es eher zu empfehlen, mehr kleinere Park-

häuser mit je 300–400 Ständen zu schaffen als wenige größere mit bis zu 1000 Ständen.

Ergebnis

Zusammenfassend ist folgendes festzustellen:

1. Städtische Schnellverkehrsstraßen haben sich in Amerika als die letzte Radikalmaßnahme zur Verkehrssanierung der Städte durchgesetzt. Sie sind ein Bestandteil des amerikanischen Städtebaues schlechthin geworden.

2. Die Planungs- und Entwurfsgrundlagen für die amerikanischen Schnellverkehrsstraßen sind im großen ganzen auch für europäische Verhältnisse anwendbar. Die Planungsgrundlagen, insbesondere die gründlichen Verkehrsuntersuchungen über den Effekt und die Wirtschaftlichkeit städtischer Schnellverkehrsstraßen geben wertvolle Anhaltspunkte für entsprechende Untersuchungen in Europa. Die Entwurfsgrundlagen sind den europäischen Verhältnissen anzupassen, wobei vor allem die Ausbildung der Knotenpunkte und der Anschlüsse an das übrige Straßennetz individuelle Lösungen erfordert.

3. Die Verkehrsnot der Städte in Europa läßt es angesichts der raschen Motorisierungsentwicklung angezeigt erscheinen, städtische Schnellverkehrsstraßen auch in den europäischen Städten als Hilfsmittel gegen die Verkehrsverstopfung vorzusehen. Dies kann mit oder ohne Verbindung mit Überland-Autobahnen erfolgen. Die bestehenden städtischen Straßennetze können mit den üblichen Hilfsmitteln des Straßenausbau und der Verkehrsregelung im allgemeinen kaum mehr als das Doppelte des derzeitigen Verkehrsumfangs bewältigen, ohne daß erhebliche volkswirtschaftliche Schäden als Folge von Verkehrsverstopfungen auftreten. Dies bedeutet, daß in spätestens acht bis zehn Jahren die Heranziehung der zweiten Ebene im Stadtstraßenverkehr in der Form städtischer Schnellverkehrsstraßen-Netze akut wird.

4. Von den drei Systemen zur Entlastung der Stadtkerne ist das Prinzip der Innenumfahrungen als wirkungsvollstes Netzsystem anzusehen. Die historische Lösung der Außenumfahrungen ist allein, also ohne Kombination mit Innenumfahrungen, im allgemeinen nicht ausreichend, um die Verkehrsnot in der Innenstadt zu beheben. Dies zeigen deutlich die Beispiele deutscher Städte, wo städtische Schnellverkehrsstraßen geplant werden, obgleich in den meisten Fällen bereits Außenumfahrungen in Gestalt von Überland-Autobahnen vorhanden sind. Das System zentraler, auf das Stadtzentrum ausgerichteter Lösungen kommt nur für Sonderfälle mit speziellen topographischen und verkehrsgeographischen Voraussetzungen in Betracht.

5. Die Beispiele zahlreicher Schnellverkehrsstraßenprojekte in europäischen Städten lassen erkennen, daß die Frage nach der Existenzberechtigung dieses neuen Straßentyps in Europa grundsätzlich bereits in bejahendem Sinne als beantwortet anzusehen ist. Die Beispiele deuten außerdem darauf hin, daß es nicht damit getan ist, Schema-Lösungen für die Planung und den Entwurf städtischer Schnellverkehrsstraßen zu entwickeln oder gar die amerikanischen Lösungen zu kopieren, sondern daß in jedem Einzelfalle individuelle Lösungen gefunden werden müssen.

6. Städtische Schnellverkehrsstraßen sollen nicht, weil sie vielleicht beginnen, «Modex» zu werden, «en bloc» propagiert werden. Es soll vielmehr jedem Projekt eine exakte Verkehrsuntersuchung zugrundeliegen, mit der die Notwendigkeit und die Zweckmäßigkeit der betreffenden Planung nach Maß und Zahl nachgewiesen wird. Die Beispiele Brüssel, München und Stockholm lassen erkennen, daß es mit den derzeitigen wissenschaftlichen Hilfsmitteln der Straßenverkehrstechnik sehr wohl möglich ist, derartige Verkehrs berechnungen in zuverlässiger Weise durchzuführen.

M. E. Feuchtinger, Ulm