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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 1

Artikel: Stassenverkehrsplanung in Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-329472

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: 15.01.2026

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

Bauen + Wohnen

Chronik

Straßenverkehrsplanung in Zürich

Am 4. Dezember 1956 befaßte sich die Eidgenössische Kommission für die Planung des schweizerischen Hauptstraßennetzes in ihrer sechsten Sitzung hauptsächlich mit der Festlegung der

Autobahnverbindungen

im Gebiet der Stadt Zürich. Dem Pressecommuniqué hierüber ist zu entnehmen, daß nach gewalteter Diskussion die von der «Arbeitsgruppe Zürich» der Plenarkommission unterbreitete Konzeption einstimmig gutgeheißen wurde, da diese Konzeption «in allen Teilen den Anforderungen Rechnung trägt, die an die Führung der Autobahnen im Gebiet der Stadt Zürich gestellt werden müssen». Den Antrag zur Festlegung der Autobahnverbindungen im Gebiet der Stadt Zürich stellten die Ausschüsse I (allgemeine verkehrspolitische Planung) und IV (technische Planung der Talstraßen) der Planungskommission, die in gemeinsamer Sitzung vom 21. November in Zürich anschließend an eine Besichtigungsfahrt den von der Arbeitsgruppe Zürich Ende Oktober erstatteten Bericht über die «Autobahnen im Raume Zürich» gleich einstimmig genehmigt hatten. Der maßgebliche Bericht selbst ist verfaßt von den Tiefbauämtern des Kantons und der Stadt Zürich.

Die derart festgelegten generellen Trassepläne sehen vor, die geplanten Autobahnen Genf—Zürich, Bodensee—Zürich und Innerschweiz—Zürich über die nachstehend kurz beschriebenen Expreßstraßen miteinander zu verbinden.

Einfahrt von Westen

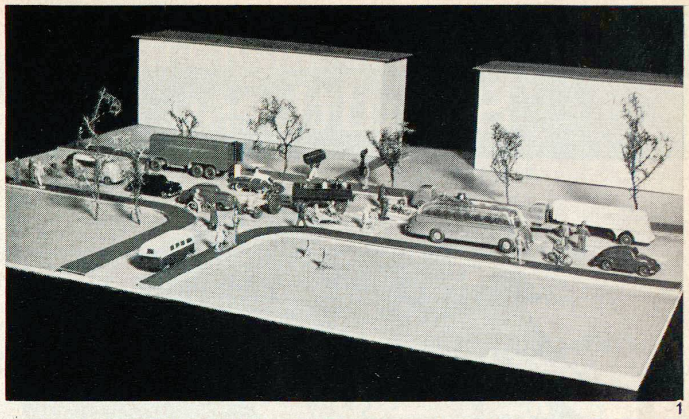
Die am rechten Ufer das Limmattal heraufkommende Autobahn überquert auf einer neuen Straßenbrücke in der Nähe des Gaswerkes Schlieren die Limmat und wird am linken Limmatufer in die Bernerstraße eingeführt, folgt dann der Hardturmstraße und, nach Unterquerung des Escher-Wyß-Platzes, dem Sihlquai bis zu dem schon von der Expertengruppe Pirath/Feuchtinger in ihrem Gutachten zu einem Generalverkehrsplan der Stadt Zürich vorgeschlagenen «Karussell» unterhalb des Platzspitzes.

Einfahrt von Nordosten

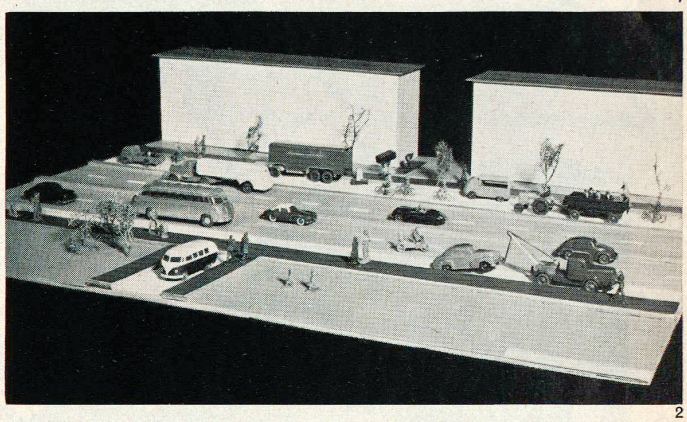
Von Winterthur her stößt die Autobahn aus der Bodenseegegend auf Gebiet der Gemeinde Wallisellen mit der Autobahn von Kloten und einer künftigen Umfahrungsstraße aus dem Furttal (Nordtangente) zusammen, mit denen sie kreuzungsfrei verbunden werden soll. Gemeinsam wird der Verkehr aus Winterthur und Kloten dann vom Knotenpunkt bei der Aubrücke meist im Zuge Überland-/Winterthurerstraße nach der Strickhofwiese geleitet und nach kreuzungsfreiem Anschluß des Verkehrs aus Affoltern und Oerlikon/Seebach durch einen Milchbucktunnel nach dem bereits erwähnten Verkehrsdreieck beim Platzspitz abgesogen.

Einfahrt von Süden

Die Autobahn Luzern—Zürich wird nicht über Sihlbrugg/Horgen, sondern westlich an Cham vorbei nach dem Knonaueramt geführt. In einem Tunnel unterfährt sie Reppischtal und Uetliberg, um am linken Sihlufer wieder ans Licht zu treten. Nach Überquerung der Sihl bei der Höcklerbrücke wird ihr die vom Kanton geplante linksufrige Höhenstraße kreuzungsfrei angeschlossen. Hierauf folgt die Expreßstraße dem Hang des Muggenbühl und weiter dem rechten Sihlufer bis zur Sihl-



1



2

Abb. 1
Unsere heutigen Ausfallstraßen dienen gleichzeitig dem Durchgangsverkehr, dem Quartierverbindungsverkehr, dem Lokalverkehr, den Motorisierten aller Art, den Radfahrern, dem Fußgänger; auf ihnen wird abgebogen und parkiert. Die Leistungsfähigkeit einer solchen Straße ist entsprechend ungenügend. Zahlreiche Unfälle ergeben sich fast zwangsläufig.

Abb. 2
Die moderne innerstädtische Expreßstraße bringt die notwendige Ordnung. Der schnelle motorisierte Durchgangs- und Quartierverbindungsverkehr wickelt sich auf den beiden unter sich getrennten und über alle Querstraßen kreuzungsfrei durchgeführten Fahrbahnen mit großer Leichtigkeit. Der nicht motorisierte Verkehr und der Lokalverkehr halten sich an die vom Schnellverkehr ungefährdeten Nebenfahrbahnen.

Abb. 3
Generelle Trasseführung der Autobahnen auf Stadtgebiet Zürich gemäß Beschluß der Eidg. Planungskommission v. 4. 12. 56.

3

Haushalt-Waschautomaten Schulthess

Unsere «Schulthess»-Automaten befreien für alle Zukunft von der Sorge um Zeit und Personal. Sie geniessen zu Recht den Ruf grösster Betriebssicherheit. Es gibt keine sparsamere Vollautomaten für die Hauswäsche.

«Schulthess»-Automaten ergeben blütenreine Wäsche von duftiger Frische; sie schonen die Gewebe optimal.

Bitte verlangen Sie unseren neuen 8-seitigen «Schulthess»-Prospekt.

Auf Wunsch besuchen wir Sie mit unserer fahrbaren Waschküche ganz unverbindlich bei Ihnen zu Hause.

SANITÄR Kuhn

ZÜRICH - Sihlquai 75
Tel. 051 - 42 22 55
BASEL - Missionsstr. 37
Tel. 061 - 22 37 70

SANITÄRE APPARATE WASCHMASCHINEN

hölzlibrücke. Als sogenannte Sammelschiene gewinnt sie schließlich unter dem Hauptbahnhof hindurch im Sihlquai das Karussell.

Wenn die Arbeitsgruppe Zürich, die am 18. Januar 1956 ihre Tätigkeit aufgenommen hat, ihre grundlegenden Arbeiten bereits am 26. September 1956 abzuschließen vermochte, so deshalb, weil ein glückhaftes Zusammentreffen wollte, daß zur gleichen Zeit, da die Eidgenössische Planungskommission das die Stadt Zürich berührende Nationalstraßennetz festlegt, von der Stadt Zürich auch die beiden Expertenvorschläge für einen Generalverkehrsplan bearbeitet werden. Der Arbeitsgruppe Zürich war die

Aufgabe

gestellt, (a) die einzelnen Autobahnstränge so miteinander zu verbinden, daß sie einen flüssigen Durchgangsverkehr gewährleisten; (b) für den von der Stadt Zürich ausgehenden (Quell-) und den in der Stadt Zürich endenden (Ziel-) Verkehr günstige Anschlüsse an das städtische Straßennetz zu schaffen; (c) diese Anlagen aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Erwägungen so zu planen, daß sie auch wichtigen städtischen Binnenverkehrsströmen (mit Quelle und Ziel auf Stadtgebiet) dienen.

Bei der Lösung dieser Aufgabe konnte auf

die städtischen Studien

abgestellt werden, wie sie von der stadträtlichen Kommission zur Vorbehandlung des Generalverkehrsplanes im Zwischenbericht vom 13. März 1956 zum Generalverkehrsplan und im Bericht der gemeinderätlichen Verkehrs-Kommission vom 5. April zur Verkehrsreform zusammengefaßt wurden. Bekanntlich sehen beide Expertengruppen am linken Sihlufer einen möglichst kreuzungsfreien Hauptstraßenzug (Sammelschiene) vor. Die Experten Prof. Dr. Ing. et rer. pol. h.c. Pirath und Dr. Ing. habil. Feuchtinger, für deren Grundkonzeption sich nicht nur die stadträtliche, sondern übereinstimmend auch die gemeinderätliche Kommission zur Behandlung der Gutachten für einen Generalverkehrsplan entschied, schlugen bereits eine neu zu erstellende Brückenanlage unterhalb des Platzspitzes (sogenanntes Verkehrskarussell) vor, mit anschließendem Straßentunnel nach dem Milchbuck. Weiter skizzierte die Gutachtergruppe Pirath/Feuchtinger die Fortführung der Nord-Süd-Straße unter den SBB-Geleisen des Hauptbahnhofes hindurch längs der Sihl nach Enge und Wiedikon. Die Beratungsergebnisse der vom Bundesrat eingesetzten Eidgenössischen Planungskommission, welche die Voraussetzung der städtischen Planungen für das Straßennetz und die Führung des individuellen Verkehrs bilden und deshalb nach Auffassung des Stadtrates vorerst abzuwarten waren, liegen nun nur 8½ Monate nach Veröffentlichung des «Zwischenberichtes» für die Linienführung im Maßstab 1 : 25 000 endgültig vor. Das Städtische Tiefbauamt konnte darüber hinaus der Eidgenössischen Planungskommission für das von Pirath/Feuchtinger als typisch festgestellte Y-förmige Grundsystem der wichtigsten Verkehrsbeziehungen im Stadtraum Zürich bereits sämtliche Pläne im Maßstab 1 : 2500 unterbreiten. Sobald die nunmehr genehmigten generellen Trassepläne vom Regierungsrat und vom Stadtrat offiziell als Grundlage der

Detailprojektierung

anerkannt sind, kann mit der Ausarbeitung der einzelnen Projektvorlagen begonnen werden, für die besondere Studien im Maßstab 1 : 500 (beispielsweise für Sihluferstraße und Verkehrskarussell) heute schon vorliegen. Von dem als Querverbindung entworfenen Karussell hieß es schon im Bericht der stadträtlichen Kommission, es lasse sich in verkehrstechnischer und städtebaulicher Hinsicht durchaus verwirklichen. Die neuesten Studien des Städtischen Tiefbauamtes lassen dazu erkennen, daß der Knotenpunkt über der Limmat an Leistungsfähigkeit sehr gewinnt, wenn er nicht streng nach Vorschlag Pirath/Feuchtinger als Karussell mit Straßenanschlüssen in größerer Zahl, sondern als kreuzungsfreies Verkehrsdreieck ohne Verflechtungen gelöst wird. Vom Platzspitz-Dreieck würde die Expreßstraße Richtung Nord- und Ostschweiz durch zwei für beide Fahrrichtungen getrennte Tunnels nach der Strickhofwiese auf dem Milchbuck geführt. Dieser Tunnel nach dem Kreis 11, der – wie schon die gemeinderätliche Kommission in ihrem Bericht festgehalten hat – viel Verkehr anziehen wird, soll einen Verzicht auf die Niederlegung ganzer Häuserzeilen im Quartier Unterstraß ermöglichen und das bebaute Gebiet unterfahren, in dem sich eine kreuzungsfreie Straße in genügender Breite leider nicht anlegen läßt. Die Tunnel-Nordportale könnten in die Strickhofwiese verlegt werden, deren Topographie fast ideale Voraussetzungen zur einwandfreien Eingliederung des Verteilbauwerkes für die kreuzungsfreien Anschlüsse von und nach Affoltern und Oerlikon-Seebach bietet. Für die Sammelschiene längs der Sihl empfiehlt sich möglicherweise eine doppelte Führung zu beiden Seiten der Sihl im Einbahnsystem, da sie nicht nur jenen Autofahrern dienen soll, die vom Limmat- und Glattal her Richtung Sihltal und nach der Innerschweiz streben, sondern um auch Automobilisten anzuziehen, die über das vorhandene Straßennetz nach der Innenstadt gelangen möchten. Weitere Studien sollen Klarheit darüber bringen, ob die als Variante vorgeschlagene Führung der Expreßstraße über dem Lauf der Sihl als Hochstraße sich konstruktiv ohne Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes vorteilhaft lösen ließe.

Für das System der «Expreßstraßen» – dieser Ausdruck bezeichnet die innerstädtischen Strecken der Autobahnen – können die

Ausbaunormen

der Überland-Autobahnen nicht unbesehen übernommen werden. Immerhin sind auch auf Stadtgebiet die möglichste Kreuzungsfreihit und flüssige Linienführung anzustreben. Die «Anbaufreiheit», ein wichtiges Kennzeichen der Autobahn, kann auf Stadtboden nur durch «Nebenfahrbahnen» gewährleistet werden, wie sie längs der Überlandstraße streckenweise schon verwirklicht wurden. Diese Nebenfahrbahnen bleiben ausschließlich dem Anliegerverkehr vorbehalten. Wo der vorhandene Baulinienabstand für die Anlage beidseitiger Nebenfahrbahnen nicht ausreicht, hat die Erschließung bestehender und geplanter Bauten von rückwärts zu erfolgen. Die Expreßstraßen sollen durchwegs mindestens vierspurig ausgebildet werden, mit zwei richtungsgetrennten Fahrbahnen von je 7,5 m Breite. Wenn die Eidgenössische Planungskommission in einer ihrer frühern Sitzungen den Baulinienabstand für Autobahnen auf 50 m in unbebautem, 40 m in bebautem Gebiet festgesetzt hat, so findet sich auch in dieser Beziehung die Stadt Zürich in einer glücklichen Lage, erlaubt doch der teilweise vor vielen Jahren weitsichtig festgelegte Baulinienabstand der wichtigsten Ausfallstraßen den unverzüglichen Autobahnbau auf Stadtgebiet mit den erforderlichen Mindestmaßen. So besitzen die Berner- und streckenweise die Überlandstraße bereits Baulinienabstände von 42 m. Das sind 2 m mehr, als die eidgenössische Norm für bebautes Gebiet vorschreibt. Innerhalb dieses Baulinienabstandes läßt sich beidseitig neben der Expreßstraße je eine 6 m breite Nebenfahrbahn und je ein 2,5 m breites Trottoir erstellen, wobei das Profil des Expreßway sich wie folgt darstellt: 1 bis 2 m Mitteltrennstreifen, je eine 7,5 m breite Fahrbahn für jede Fahrrichtung, gegen außen abgeschlossen durch je einen 1 m breiten begrünten seitlichen Trennstreifen mit Geländer. Auch in städtischen Straßen von nur 36 m Baulinienabstand ist grundsätzlich der gleiche Ausbau ohne rechtliche Schwierigkeiten realisierbar – es muß einzig auf die beidseitigen Vorgärten verzichtet werden. Die auf höchstens 4% begrenzte Steigung würde lediglich in der Gegend des Milchbucks erreicht; allfällig müßte sie für einzelne Rampen der Sihluferstraße unwesentlich überschritten werden.

Architekten — Wohnberater

Nicht nur bei Neu- und Umbauten ist der Architekt fachkundiger Berater. Er wird mit Vorteil auch dann konsultiert, wenn irgend etwas in Haus oder Wohnung nicht ganz den Wünschen ihrer Bewohner entspricht.

In Stadt-Wohnungen, viel mehr aber noch in Strand-, Land- und Ferienhäusern, in schattigen Liegenschaften, in Gebäuden mit Bergdruck treten gar oft Feuchtigkeitsschäden auf, die nicht nur Sachwerte, Vorräte, Mauerwerk usw. zerstören, sondern auch der Gesundheit und dem Wohlbefinden abträglich sind.

Mit der Zeit gehende Wohnberater wissen auch da eine höchst komfortable Abhilfe: Sie raten zum praktischen, auf Gummirollen gleitenden, fast keinen Strom und keine Wartung brauchenden

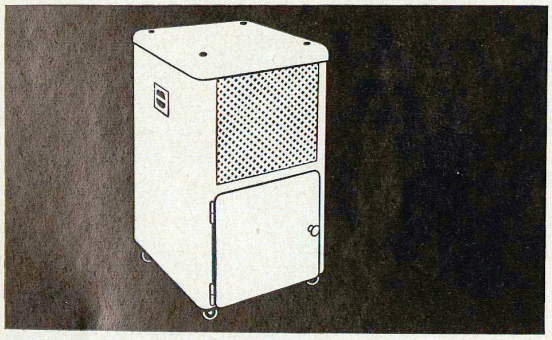
Elektro-Entfeuchter DEHUMYD 8

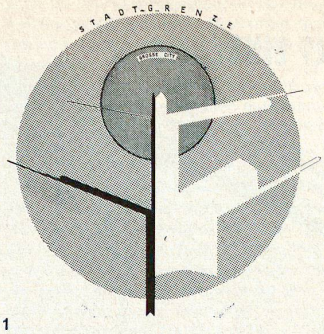
Er sieht aus wie ein kleiner Kühlschrank. In Wohn- und Arbeitsräumen, Schlafzimmern, Bibliotheken, in Vorratsräumen, Keller und Küche setzt er einen zu hohen Feuchtigkeitsgehalt der Luft innert wenigen Stunden auf das zuträgliche Maß herunter. Dehumyd 8 kostet Fr. 1050.—. Sein größerer Bruder wird bereits mit Erfolg in der Industrie verwendet.

Verlangen Sie technische Merkblätter oder Vertreterbesuch!

PRETEMA AG

Zürich, Dreikönigstraße 49, Telephon 051 / 27 51 26





1

Abb. 1

Schematische Darstellung der innerstädtischen Verkehrsströme.
Der größte Teil aller Fahrten hat Ursprung (Quelle) und Ziel innerhalb der Stadt (weißer Pfeil). Auch die von außen her einströmenden Fahrzeuge haben zum größten Teil die Stadt zum Ziel. Nur ein verschwindender Anteil des Gesamtverkehrs durchfährt die Stadt ohne Zwischenhalt. (Schwarzer Pfeil.)

Abb. 2

Schematische Darstellung des Außen- und Durchgangsverkehrs.

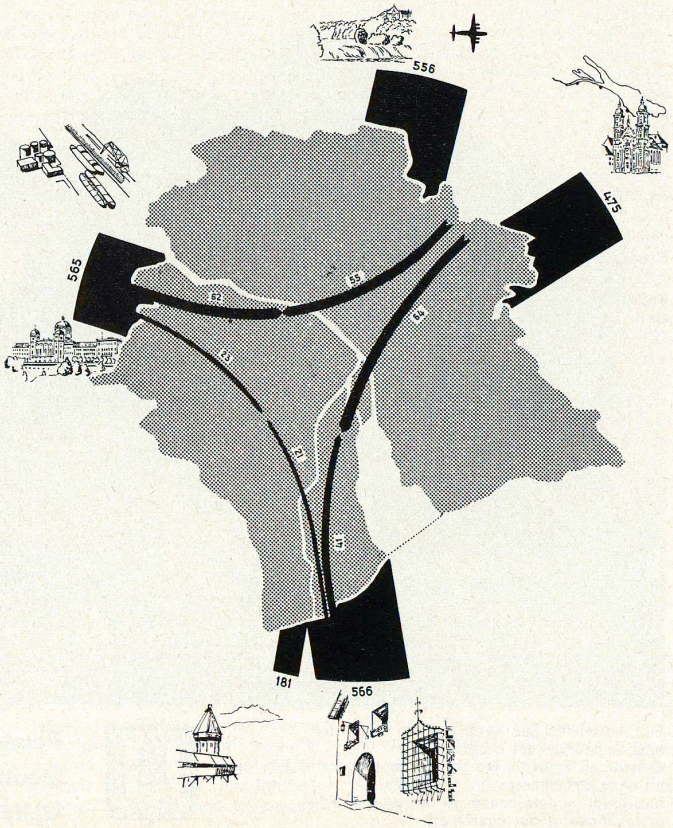
Warum aber nimmt die nunmehr genehmigte Linienführung in Aussicht, den Zusammenschluß der drei Hauptverkehrsrichtungen ins Limmattal Richtung Basel und Bern, in die Zentralschweiz Richtung Luzern und Gotthard und nach Winterthur Richtung St. Gallen und Schaffhausen überhaupt auf Stadtgebiet zu bewerkstelligen? Die Lehren der modernen Verkehrsentwicklung zeigen, daß die deutschen Autobahnen zwar Meisterwerke hinsichtlich der Einfügung ins Gelände bedeuten, aber nicht als Muster genommen werden dürfen für den

Anschluß der großen Städte

an das künftige Nationalstraßennetz der Schweiz. Unsere eidgenössischen Verkehrsprobleme lassen sich nicht lösen mit weitab von den Städten verlaufenden Autobahnen, die um die Städte herumgeführt würden. Denn ein genügender Ausbau der Zubringerstraßen wäre gerade in unsern engeren Verhältnissen kaum durchführbar, so daß – wie uns das deutsche Beispiel mahnend lehrt – Zu- und Wegfahrt zwischen Stadt und Autobahn oft längere Zeit beanspruchten als eine mittlere Fahrdistanz auf der Autobahn selbst. Die Eidgenössische Planungskommission mißt daher dem Anschluß der Städte an das Autobahnnetz ganz besondere Bedeutung zu.
Im Fall Zürich hat nun eine auf Anregung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates durch die Stadt am 11. und 24. Juli 1955 durchgeführte Kordonzählung durch Kartenverteilung Aufschlüsse über die die Stadt durchziehenden Verkehrsströme gebracht, die auffallend übereinstimmen mit den Ergebnissen einer von der Stadt Zürich drei Jahre früher am 19. September 1952 nach ganz andern Methoden durchgeführten 15stündigen

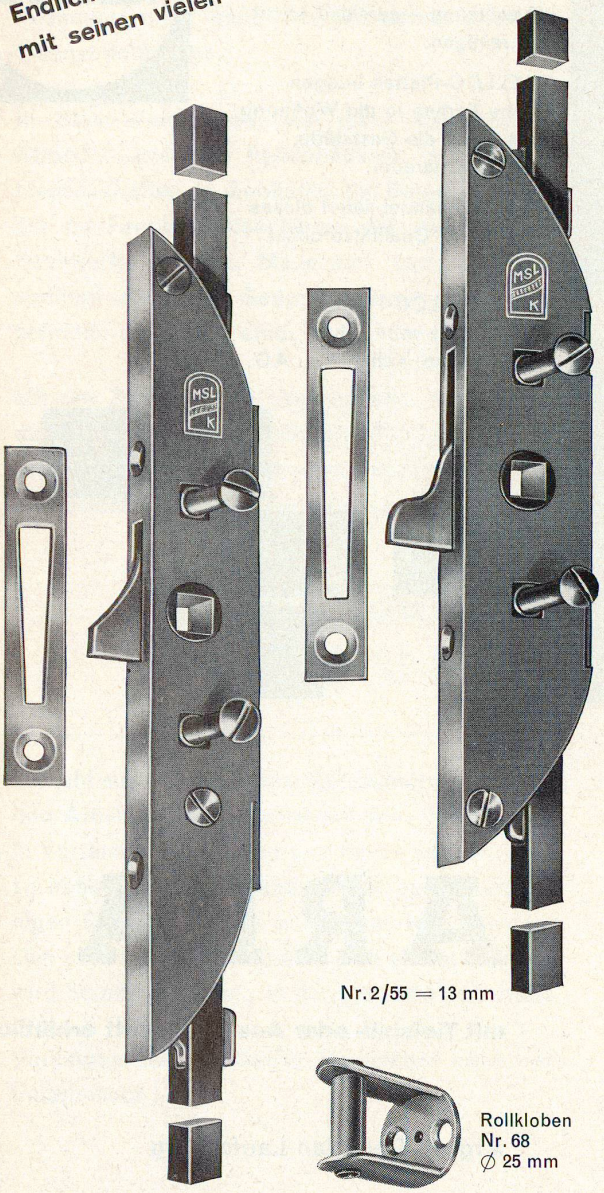
Verkehrszählung

Die Analyse der stadtzürcherischen Verkehrsstruktur erhärtet die Sonderstellung Zürichs im schweizerischen Verkehrsnetz. Die Abklärung ergab eindeutig, daß – wenigstens vorläufig – die Autobahnen nicht als Umfahrungsstraße um die Stadt herum gebaut werden dürfen, sondern ins Stadtgebiet hinein und bis ans Stadtzentrum (City) herangeführt werden müssen. Denn die prozentuale Verteilung der Verkehrsströme zeigt, daß 88% aller Fahrzeuge in der Stadt selbst Quelle und Ziel haben und nur 12% aller Fahrzeuge von außen in die Stadt Zürich einfahren. Auf den eigentlichen Durchgangsverkehr entfallen in Zürich nur 1–2%. Aber auch der verhältnismäßig bescheidene Außenverkehr ist stark an die Stadt gebunden: Von 100 Autos, welche die Stadtgrenze von außen her überfahren, haben wiederum 72 die Stadt selber zum Ziel, 12 wählen Zürich zum Zwischenhalt und nur 16 fahren durchs Stadtgebiet, ohne anzuhalten. Die eigentliche City übt eine beherrschende Anziehungskraft aus, haben doch 36% aller Zielströme die engere Innenstadt zum Ziel, die flächenmäßig knappe 2% des Stadtgebietes bedeckt. Die zu erstellenden Expreßstraßen auf Stadtgebiet müssen also gleichzeitig wichtige innerstädtische Verkehrsfunktionen erfüllen. Hervorragende Bedeutung kommt vor allem der Verbindung zwischen dem Kreis 11 und den Quartieren des Limmattales zu. Die graphische Darstellung Abbildung 2 macht in der Gegenüberstellung von Durchgangsströmen und gesamtem Einfallverkehr an der Stadtgrenze den äußerst bescheidenen Anteil des ausgesprochenen Transitverkehrs augenfällig. Obwohl aber jeglicher Lösungsversuch für das stadtzürcherische Verkehrsproblem mit der



2

Endlich das ideale Fenstergetriebe mit seinen vielen und überzeugenden Vorteilen!



Das MSL-Getriebe ein Qualitäts-Begriff!

Schloß- & Beschlägefabrik AG.
Kleinlützel SO Telephon 061 / 89 86 77

Verkauf durch den Fachhandel

Planung der Straßen in der City beginnen und die Planung von

Umfahrungsstraßen

einem spätern Zeitpunkt vorbehalten muß, sind doch heute schon wenigstens die Trassen freizuhalten für die in fernerer Zukunft notwendigen großen Umfahrungen der Stadt Zürich. Es trifft dies insbesondere zu auf die Nordtangente durch das Furttal, die später den Fahrverkehr Basel—Chur und Basel—Ostschweiz zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes das Glattal aufwärts durchs Zürcher Oberland leiten soll, ferner die Westtangente Bonstetten—Birmensdorf—Dietikon, die eine direkte Verbindung Knonaueramt — Limmattal unter Vermeidung von Stadtgebiet herstellen wird.

Nicht mehr zum Nationalstraßennetz gehören jedoch die Osttangente und die Südtangente. Mit ihnen hat sich die Eidgenössische Planungskommission nicht zu befassen. Ihre Ausgestaltung setzt immerhin voraus, was einstweilen über die Führung des eidgenössischen Hauptstraßennetzes im Raume Zürich festgelegt wurde. Denn auf dieser Grundlage wird auf Stadtgebiet weiter aufzubauen sein. So muß die Südtangente Sihlhölzlibrücke — Tunnelstraße — Enge — Alpenquai — Quaibrücke — Bellevue — Heimplatz an das genehmigte Expreßstraßensystem angeschlossen werden, wobei noch zu prüfen ist, inwieweit die vom Automobil-Club den kantonalen und städtischen Behörden eingereichte Ideenskizze «Seepark» einen Beitrag zur künftigen Lösung zu leisten vermag.

Die Detailplanung der Sihluferstraße, an der gearbeitet wird, müßte unvollständig bleiben, würde sie sich nicht gleichzeitig auch auf die Beschaffung neuen Parkraumes am Rande der City erstrecken. Insbesondere sind die Standorte der

Parkhäuser

im Gebiet zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Selnau zu bestimmen. Es gilt, Fahrzeuge aus Limmattal oder Glattal einerseits, von der linksufrigen Höhenstraße bzw. aus der Innerschweiz anderseits ab der Sihluferstraße auf kürzestem Wege in ein Parkhaus zu schleusen, um die innerstädtischen Straßen vom Parkgelegenheit suchenden und vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Bei den Parkhausprojekten haben gute Aussicht auf baldige Verwirklichung der Parkkeller Lindenhof und eine Parkgarage unter dem Steinmühleplatz, deren Projekte grundsätzlich abgeklärt sind. Vier verschiedene Gruppen von Projektbearbeitern wollen auf Jahresende 1956 ihre Vorschläge für ein die Escherwiese überstellendes Parkhaus abliefern. Es wurde ausgerechnet, daß dringend benötigter Verkehrsraum der City beidseits längs 6 km Fahrbahn gewonnen werden kann, wenn es gelingt, auch nur 1000 Autos in Parkhäusern unterzubringen und während der Abstellzeit aus den Straßen herauszuhalten.

Ausschlaggebend für die Gestaltung der Verkehrsplätze und gewisser Straßenzüge im Rahmen des

Generalverkehrsplanes

ist jedoch neben der nun auf eidgenössischem Boden entschiedenen Nationalstraßenplanung für den Raum Zürich die Frage der Durchbildung des unterirdischen Straßenbahnnetzes. Über die Art dieser Führung der öffentlichen Verkehrsmittel werden zusätzliche Untersuchungen vermehrten Aufschluß geben, die im Auftrage der städtischen Behörden Prof. Dr. Lambert, Stuttgart, anstellt und auf Jahresende 1956 aushändigen will. Dann können auch die Detailstudien zur Umgestaltung der Plätze und Straßen im Stadtzentrum in Angriff genommen werden. Nach der im Vordergrund stehenden Lösung würden nämlich Heimplatz, Bellevue, Bürkliplatz, Paradeplatz, Sihlporte, Zweierplatz, Bahnhofplatz, Central und Schaffhauserplatz schienenfrei. Liegt das Ergebnis auch dieser notwendigen Abklärung vor, so ist ein weiterer wichtiger Schritt auf das Ziel Generalverkehrsplan hin getan.

Doch auch dieser Schritt – so wenig wie alle nächsten – wird uns der Zauberformel näherbringen, die alle Verkehrsprobleme schlagartig zu lösen vermöchte. Bei aller großzügigen Gesamtplanung muß die laufende Verkehrssanierung weitergehen. Sie wird mit den 1957 anzupackenden eindrücklichen Straßenprojekten (Erneuerung der Walchebrücke, Ausbau der Birmensdorferstraße bis zur Waldegg, Bau einer Unterführung im Gießhübel mit Ausbau der Kanalstraße usw.) ihrerseits beträchtliche Ausgaben verursachen, um die ein verantwortungsbewußtes Gemeinwesen trotz Autobahn- und Generalverkehrsplanung nicht herumkommt.

Vorliegenden Bericht über den heutigen Stand des vieldiskutierten Zürcher Generalverkehrsplanes und der durch die beiden Gutachten veranlaßten Kommissionsarbeiten erhalten wir vom städtischen Tiefbauamt zur Erstveröffentlichung. Wir drucken ihn kommentarlos ab, obwohl wir uns klar sind, daß eine große Reihe von Einwendungen fachlicher Art gegen die darin vorgesehenen Lösungen gemacht worden sind. Wir öffnen jedem die Spalten unserer Chronik zur Diskussion über dieses heißumstrittene Problem.

Die Redaktion

Neue Stadt und Landesplanung

Bericht über die Generalversammlung der Regionalgruppe Ostschweiz der Vereinigung für Landesplanung (VLP) vom 13. Oktober 1956 in Zürich.

Die Studiengruppe «Neue Stadt» ist seinerzeit aus der VLP hervorgegangen. So schien es angezeigt, die Mitglieder zu orientieren über die Gespräche, die geführt wurden in jenem Kreise, der als erster den Gedanken der neuen Stadt weiterzutragen gewillt war.

Der Leiter der Studiengruppe, Jakob Hunziker, umriß kurz den Sinn der — im weitesten Sinne — politischen Bemühungen. Daraus und aus den derzeit betriebenen Detailstudien über Städtebau, Stadtorganisation und Stadtleben ging einmal mehr hervor, wie sehr es sich um «Realpolitik» und wie wenig es sich um Utopie handelt. Rolf Meyer, Leiter der Standortgruppe, zeigte mit Blick auf die gesamte Schweiz die sechs Regionen auf, die unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen und siedlungsmäßigen Entwicklung (Lücken zwischen den Einzugsbereichen bestehender Städte) neuer städtischer Zentren dringend bedürfen. Die beiden Referate zielten auf den Kern der Bestrebungen, innerhalb der gesamten Aufgabe der Landesplanung nicht so sehr die Spezialfälle der Wohn-Satellitenstadt oder der Werk-Stadt, sondern das Allgemeinere, die Stadt, als regionales Zentrum eines Hinterlandes zu gestalten. Erst eine in diesem Sinn «vollwertige» Stadt ist neben der Bevölkerungs- und Verkehrspolitik auch eine kulturpolitische Tat.

Wie wichtig es ist, bei einer so weitreichenden Zielsetzung die Macht der Verhältnisse richtig in Rechnung zu stellen, illustrierte ein lebhaftes Gespräch zwischen den Herren Aregger und Werner über die Entwicklungsmöglichkeiten der Großstadt-Region Zürich. An der wachsenden internationalen Bedeutung und damit dem weiteren rapiden Anschwellen dieser Stadt kann man heute nicht mehr vorbeisehen. Der Glaube an einen Stillstand dieser Entwicklung müßte zu schweren Störungen führen. Ebenso schwer sind aber die Störungen, die herrühren von einem Organismus, der den größeren Anforderungen der Zeit nicht mehr gewachsen ist. So wie man am Kleid eines heranwachsenden Kindes nicht einfach von Jahr zu Jahr die Ärmel verlängern kann, so braucht auch eine wachsende Stadt endlich wieder einen ihrer Entwicklung angemessenen neuen Schnitt. Es muß einmal das uferlose Wachsen der Polypenarme entlang den bestehenden und daher überlasteten Verkehrslinien gestopt werden können. Die bereits angerissenen Siedlungsräume sind zuerst möglichst gut und gut bewohnbar aufzufüllen. Dann sollen durch Industrie-Aussiedlungen neue, untergeordnete Zentren in einiger Entfernung geschaffen werden, die die Großstadt von ihren Aufgaben als kleinstädtisches Zentrum weitgehend entlasten, zugleich aber an der Funktion Zürichs als Großstadt mittragen.