

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 1

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](#)

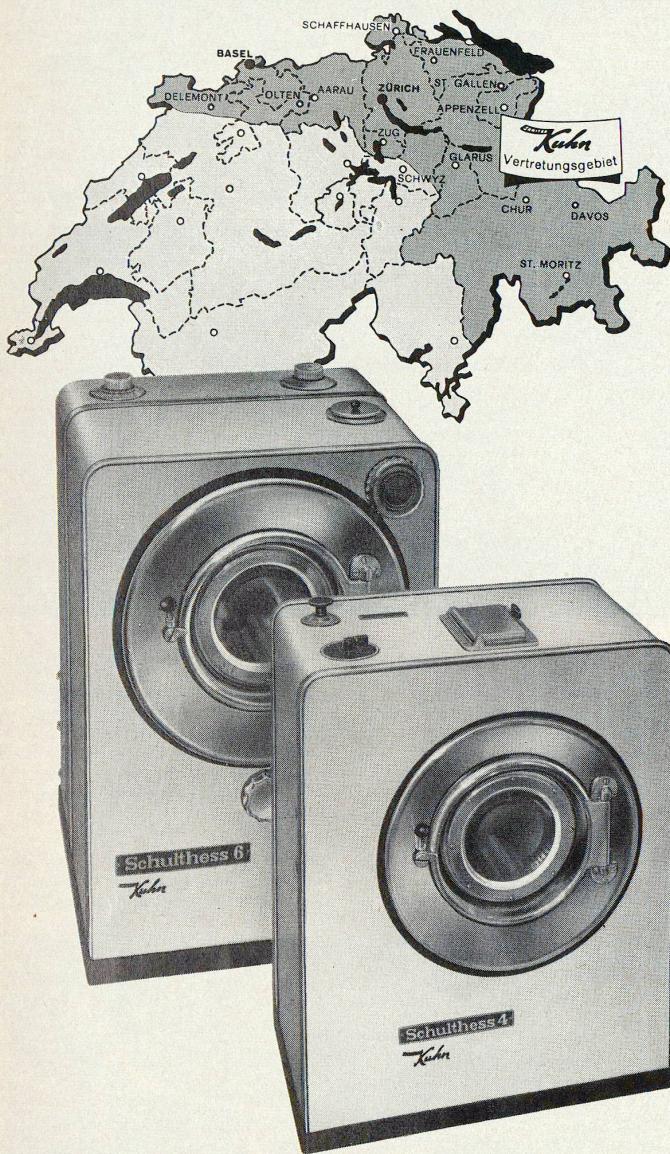
Terms of use

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: 20.02.2026

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

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

hölzibrücke. 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 Nationalstraßenetz 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 städtischen 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 Sihlflufer 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 städtische, 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 Sihluerstraße und Verkehrskarussell) heute schon vorliegen. Von dem als Querverbindung entworfenen Karussell hieß es schon im Bericht der städtischen 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 gebaute 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

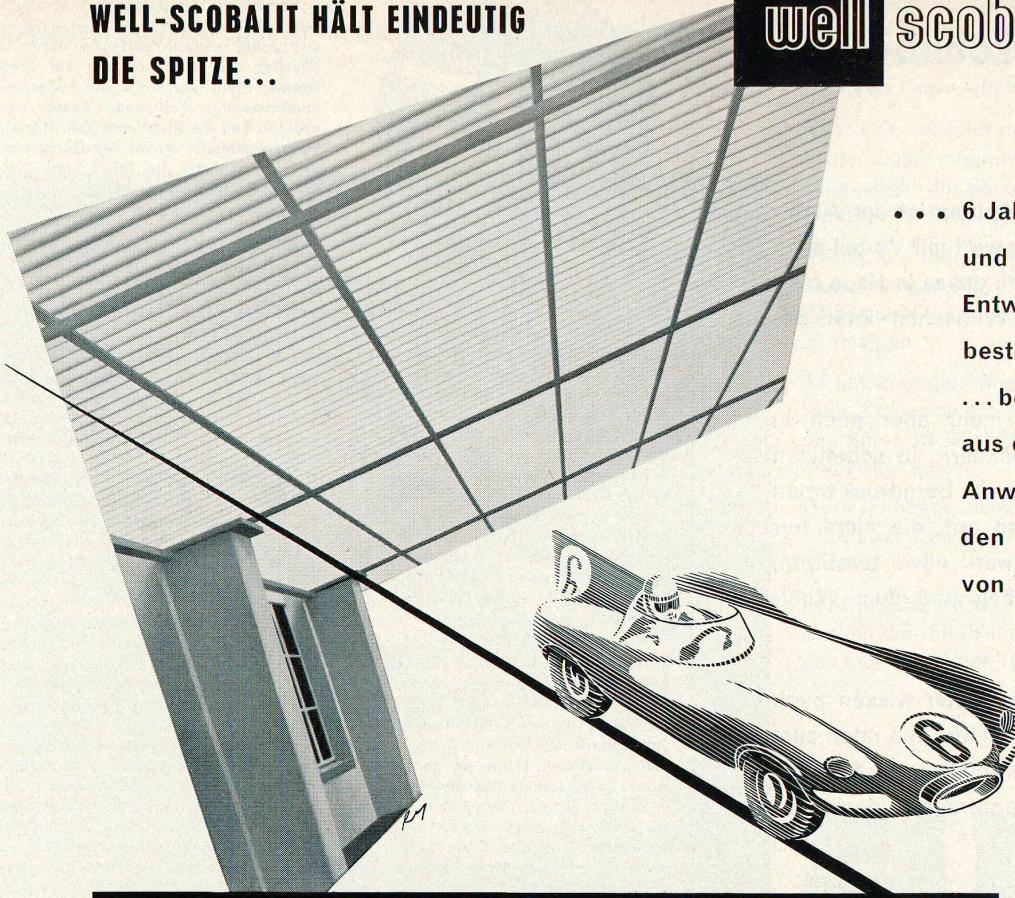
der Überland-Autobahnen nicht unbedacht übernommen werden. Immerhin sind auch auf Stadtgebiet die möglichste Kreuzungsfreiheit und flüssige Linienführung anzustreben. Die «Anbaufreiheit», ein wichtiges Kennzeichen der Autobahn, kann auf Stadtgeboden nur durch «Nebenfahrbahnen» gewährleistet werden, wie 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 richtungsgrenzen Fahrbahnen von je 7,5 m Breite. Wenn die Eidgenössische Planungskommission in einer ihrer früheren 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 weitblickig festgelegte Baulinienabstand der wichtigsten Ausfallstraßen den unverzüglichen Autobau 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 begründeten seitlichen Trennstreifen mit Geländer. Auch in städtischen Straßen von nur 36 m Baulinienabstand ist grundsätzlich der gleiche Ausbau ohne rechtliche Schwierigkeiten realisierbar – es muß einzigt 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 Sihluerstraße unweisentlich überschritten werden.

WELL-SCOBALIT HÄLT EINDEUTIG
DIE SPITZE...

well scobalit

SCHWEIZER PRODUKT
0 (051) 27 27 10

... 6 Jahre Fabrikationserfahrung
und laufende, intensive
Entwicklungsarbeit garantieren
beste Materialeigenschaften ...
... beachtliche Referenzen
aus den verschiedensten
Anwendungsgebieten belegen
den Qualitätsbegriff
von WELL-SCOBALIT



SCOBALIT AG ZURICH
ERSTER EUROPÄISCHER FABRIKANT VON GLASFASERVERSTÄRKten WELLPLATTEN

BALKONBRÜSTUNGEN
ZWISCHENWÄNDE
LEUCHTREKLAME
SEITENLICHTER
GARTENHÄUSER
OBERLICHTER
USW.

FÜR SÄMTLICHE AUSKÜNFTE

021 22 82 14 Gétaz, Romang, Ecoffey SA, Lausanne
091 27 80 1 P. Molinari & C. SA, Lugano
061 34 25 22 Glas & Spiegel AG, Basel
051 33 67 22 J. Baumgartner, Rieterstr. 11, Zürich 2
031 556 98 F. A. Gerster, Landhausweg 29, Bern
074 7 41 39 H. Koch, Wildhaus



Einzelausführungen nach eigenen Entwürfen
oder Entwürfen der Kunden
Exécutions individuelles selon nos propres projets
ou ceux des clients
Individual models based on our own designs
or on those of our customers



Polstermöbel und Matratzen Uster GmbH, Uster, Tel. 051/96 94 74
Meubles Rembourrés et Matelas S.à.r.l. Uster
Upholsteries and Mattresses Uster Ltd.

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 Gummiringen gleitenden, fast keinen Strom und keine Wartung brauchenden

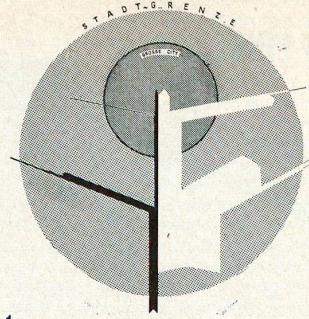
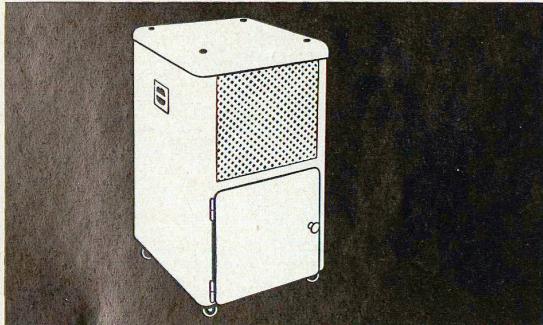
Elektro-Entfeuchter DEHUMYD 8

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

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

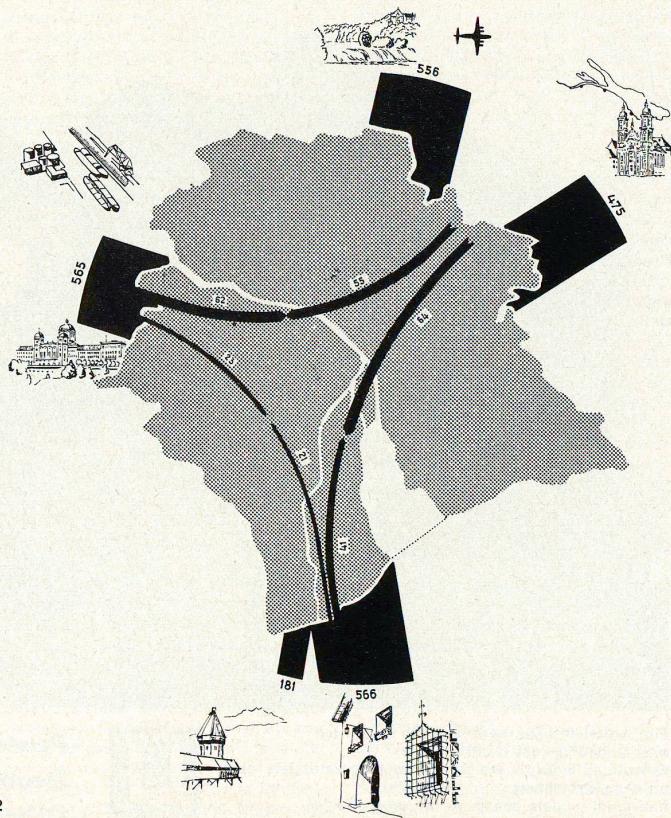
Anschluß der großen Städte an das künftige Nationalstraßennetz der Schweiz. Unsere eidgenössischen Verkehrsprobleme lassen sich nicht lösen mit weitauf von den Städten verlaufenden Autobahnen, die um die Städte herumgeführt würden. Denn ein genügender Ausbau der Zubringerstraßen wäre gerade in unsrigen Verhältnissen kaum durchführbar, so daß – wie uns das deutsche Beispiel mahnt – Zu- und Wegfahrt zwischen Stadt und Autobahn oft längere Zeit beanspruchen als eine mittlere Fahrstrecke auf der Autobahn selbst. Die Eidgenössische Planungskommission mißt daher dem Anschluß der Städte an das Autobahnnetz ganz besondere Bedeutung zu. Im Fall Zürich hat nur eine auf Anregung des Eidgenössischen Oberbauspektrates 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

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.

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 flächennmäßig knappe 2% des Stadtgebietes bedeckt. Die zu erstellenden Expressstraßen auf Stadtgebiet müssen also gleichzeitig wichtige innerstädtische Verkehrsfunctionen 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 Einfallsverkehr an der Stadtgrenze den äußerst bescheidenen Anteil des ausgesprochenen Transitverkehrs augenfällig. Obwohl aber jeglicher Lösungsversuch für das stadtzürcherische Verkehrsproblem mit der



2