

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 6

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: 17.01.2026

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



70 Jahre · 1887-1957

Qualität
unsere
Tradition



Lizenz-Asbestospray-Corp. Newark USA

Isolationen im Spritzverfahren

1 ANWENDUNG

Fugenlose und poröse Beläge aus hochwertigen
Asbestfasern und Mineralwolle

4 WIRKUNGEN

dämmen Schall und korrigieren Akustik

isolieren Wärme und Kälte

schützen vor Feuer

verhindern Kondensation

CHEMISCH-TECHNISCHE WERKE AG., MUTTENZ-BASEL, TEL. (061) 9 30 22



Verkehrsplanung

Straßenplanung und Generalverkehrsplan der Stadt Zürich

Wir führen mit diesem Artikel die in Heft 1/57 begonnene Diskussion über die Zürcher Verkehrsplanung weiter. Red.

Etwas überraschend sind vor kurzem die Beschlüsse der «Arbeitsgruppe Zürich» respektive der Eidgenössischen Planungskommission über die Führung der Autobahnen im Raume Zürich bekannt geworden. Überraschend deshalb, weil

in Zürich die Diskussion um einen Generalverkehrsplan erst begonnen hat, die Planungsarbeit auf dem «steinigen» Boden des Städtischen Tiefbauamtes erst nach mühseligem Start anzulaufen vermochte, und schließlich weil die Trassierung der Fernverkehrsstraßen auf dem Stadtgebiet untrennbar in das komplexe Fragegebiet einer Gesamtplanung gehört. Ja, es wurde sogar immer wieder zu Recht gefordert, daß der Planungsraum mindestens die ganze Region Zürich umfassen müsse, und zwar unter Einbezug von VBZ, SBB, Forchbahn, Uetliberg- und Sihltalbahn, Zollikerbus sowie des individuellen Verkehrs der Region. Es ist nie verstanden worden, daß die SBB sich nur soweit um eine Gesamtplanung kümmern, solange ihr Hoheitsgebiet nicht verletzt und ihr Bahnhofentwurf stillschweigend akzeptiert wird. – Daß aber zu guter Letzt die Eidgenössische Planungskommission nun ebenfalls aus dem Scherbenhaufen des Generalverkehrsplanes nur gerade ihr Interessengebiet herauspickt, ist unverständlich und überrascht sehr.

Die von der Planungskommission zum Vorschlag erhobene Konzeption ist zwar keineswegs neu, sondern identisch mit den Projekten des Städtischen Tiefbauamtes, welches als einziges städtisches Amt der «Arbeitsgruppe Zürich» angehört hat. Das Rückgrat der vorgeschla-

genen Konzeption bildet der auch von der Expertengruppe Pirath/Feuchtinger projektierte Expresßway: Sihlulferstraße - Karussell - Milchbuckentunnel. Vollständigkeitshalber muß aber gesagt werden, daß die Idee dieser zentralen Straßenaxe weder vom Städtischen Tiefbauamt noch vom Experten Dr. Feuchtinger stammt, sondern bereits im Jahre 1948 von Ingenieur Waldvogel in «Straße und Verkehr» (Heft 8) veröffentlicht worden ist.

Es soll hier nicht die Frage des Urheberrechts abgeklärt, sondern nochmals festgehalten werden, wie vor kaum neun Jahren Vertreter der SBB und PTT, Fachleute, Behördemitglieder und Chefbeamte von Stadt und Kanton Zürich das inzwischen wieder aufgegriffene und von der Eidgenössischen Planungskommission sanktionierte Straßenprojekt einstimmig beurteilt, respektive abgelehnt haben. Wörtlich lautet die damalige Beurteilung der Sihlulferstraße und des Milchbuckentunnels: «Die Vorschläge von Ingenieur Waldvogel sind städtebaulich untragbar. Insbesondere ist die Führung einer kreuzungsfreien Durchgangsstraße in oder über der Sihl und über die Bahnhofhalle mit ihren Rampenverbindungen zum bestehenden Straßennetz sowie die Ausmündung der Straße am höchsten Punkt des Milchbuckensattels und ihre Fortsetzung über das bestehende Straßennetz nach der Region Zürich-Unterland durch das

dicht überbaute Gebiet von Oerlikon unzweckmäßig...»

Was damals als grundsätzlich falsch angesehen wurde, kann nicht heute richtig sein. Ob die neustens bekannt gewordene Opposition von Seiten des Kantons gegenüber der Sihlulferstraße und dem Milchbuckentunnel als Konsequenz ihrer früheren Planungsauffassung zu werten ist, oder ob damit nur bestätigt werden soll, daß in der zürcherischen Planung offenbar jegliche Koordination fehlt, entzieht sich unserer Kenntnis.

Jedenfalls steht also Ansicht gegen Ansicht, und zwar in einer Sache, bei der es materiell um etwa 100 bis 150 Millionen Franken geht – in planerischer Hinsicht geht es um die Frage, ob die vorgeschlagene Konzeption verkehrlich und städtebaulich richtig oder falsch, respektive zweckmäßig sei.

In der neuzeitlichen Verkehrsplanung werden die Systeme der städtischen Schnellverkehrsstraßen in drei Gruppen unterschieden:

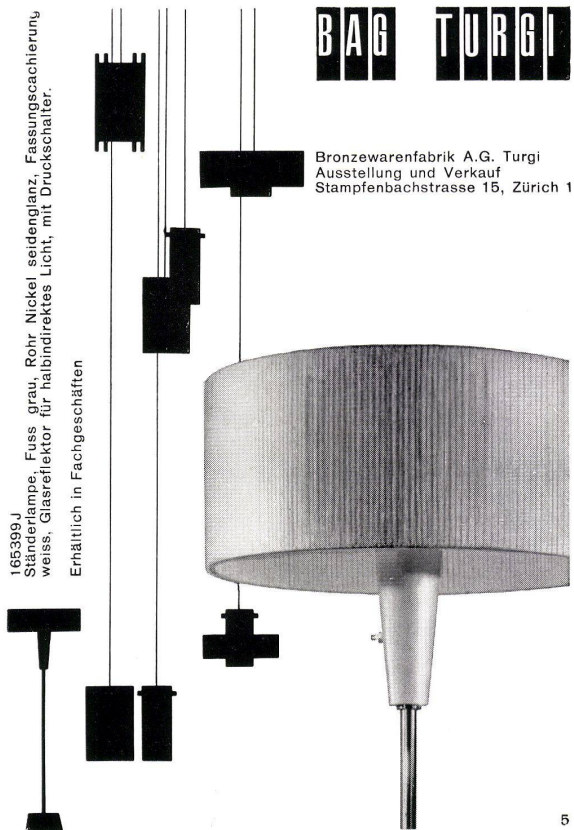
Außenumfahrungen (Beispiel: deutsche Autobahnen);
Innenumfahrungen (die in den USA am häufigsten angewandte Methode – Tangenten am Rande des Stadtkerns);
Zentralstraßen (wie sie uns vom historischen Städtebau her bekannt sind. Sie sind weitgehend für die Verstopfung der Kernzonen verantwortlich).

die neuen möbel

möbel · lampen · textilien
ausstellung und verkauf
bei teo jakob bern gerechtigkeitsgasse 23 · prospekt
nach anfrage · lieferungen
ganze schweiz · tel. 3 53 51



in bern



Farbige Flächen in Aluminium

Farbig oder im Naturton eloxierte Leichtmetall-Bauelemente behalten ihr gutes Aussehen auf Jahre hinaus; denn sie sind wirklich korrosionsgeschützt, dank ihren unangreifbaren Oberflächen, und der für die Färbung verwendete Farbstoff ist lichtecht.

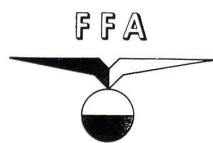
Sie bedingen keine Unterhaltskosten.
Ihre harte Oberfläche ist unverletzbar.

Unsere wissenschaftlichen Einrichtungen gestatten es uns, für jeden Zweck die bestgeeignete und wirtschaftlichste Ausführung vorzuschlagen. Wir können die Teile mit kontrollierten und garantierten Schichtstärken und Härten liefern.

Wir empfehlen uns für die Eloxierung, farbig und im Naturton, von Leichtmetall-Bauprofilen bis 8 Meter Länge Leichtmetall-Massenteilen

Harteloxierung (Hard Coating) von reibungsbeanspruchten Konstruktionsteilen aus Leichtmetall.

Alodinebehandlung von Dachbelägen, Fassaden und Balkonverkleidungen.



**Flug- und Fahrzeugwerke AG.
Altenrhein SG**

Von diesen drei Gruppen, von Sonderfällen und Kombinationslösungen abgesehen, wird heute ganz allgemein, sowohl in den USA wie in Europa, der Gruppe Innumfahrungen eindeutig der Vorzug gegeben, wie dies einige nachfolgende Beispiele bestätigen.

München erachtet nach gründlichen Untersuchungen (vgl. «Straße und Verkehr», Heft 2/1955) einen Tangentenring mit einem Radius von etwa 2,5 km für zweckmäßig. Ein Ring in größerer Entfernung würde zu schwach frequentiert; bei Anordnung eines Ringes zu nahe am Zentrum entstünde eine zu große Konzentration der Anschlußpunkte. Die früheren Reichsautobahnen sind in 6–8 km Entfernung an den Städten vorbeigeführt worden. Hannover sieht sich daher heute genötigt, zusätzliche Anschlußstraßen in 2–4 km Entfernung um das Zentrum zu führen. Rotterdam hat einen Autobahnring, der an der engsten Stelle 2,2 km vom Stadtzentrum entfernt liegt. Der innerste Ring der Expreßstraße in Boston hat einen Radius von 2 km. Essen will nach neuester Planung sein bisheriges Projekt einer Zentralstraße fallen lassen und seine Autobahnen mit einem Abstand von 1 km an der Kernzone vorbeiführen. Auch in Basel wird die Verbindung mit der deutschen Autobahn vorläufig in 1,8 km Entfernung vom Zentrum durchgeführt, während die später zu erstellende eigentliche Autobahn 3,5 km Abstand erhält. Luzern schlägt für die Verbindung der Autobahnen und die Sanierung seines innerstädtischen Verkehrs ein Tangentendreieck vor, dessen Anschlußpunkte in einer Entfernung von 1,5 km vom Stadtzentrum liegen. Es kann dagegen kein einziges Beispiel genannt werden, bei dem der Durchgangsverkehr auf etwa 300–500 m Abstand an den Stadtmittelpunkt herangeführt wird, wieses für Zürich mit der Sihlulferstraße vorgeschlagen und von der Eidgenössischen Planungskommission übernommen worden ist.

Die Sihlulferstraße kann deshalb kaum mehr als Tangentenstraße im Sinne einer Innumfahrungen angesprochen werden. Im Gegenteil schneidet sie die Kernzone der Stadt (Zone höchster Ausnutzungsziffern und größter Bauhöhe, nach Bebauungsplan 1953) mitten entzwei und ist demnach eine Zentralstraße par excellence. Nicht nur in der Lage, sondern auch organisatorisch hat die Sihlulferstraße den Charakter einer zentralen, alles auf sich vereinigenden Verkehrsachse. Statt den Verkehr nach außen zu verlegen, respektive die heutigen Tangentenströme zu belassen und dadurch die City zu entlasten, wird mit der Sihlulferstraße der Verkehr nach innen gezogen. Das Ergebnis von Zählungsauswertungen des Bebauungsplanbüros der Stadt Zürich, welches im Sihlraum statt einer Entlastung eine Mehrbelastung von rund 30% voraussagt, die allgemeine Verkehrszunahme nicht eingerechnet, überrascht deshalb gar nicht. Plätze wie Sihlporte, Löwenplatz, Zweierplatz, Stauffacher usw. könnten einen solchen Mehrverkehr gar nicht aufnehmen. Dieser Mehrverkehr würde vorwiegend vom Lastenverkehr von Außersihl nach dem Kreis 11 verursacht, welcher heute noch tangential über die Wipkinger- und Korn-

hausbrücke verläuft, aber künftig via Sihlulferstraße in die Innenstadt gezogen werden soll. Eine solche Verkehrslösung widerspricht jeglichem vernünftigen Denken und grundsätzlichen Plänen. Es ist daher auch verständlich, weshalb in andern Städten vor zentralen, die Kernzone durchschneidenden Expreßstraßen geradezu gewarnt wird.

Nach Verkehrszählungen im Jahre 1952 hatten während der maßgebenden Abendspitzenstunde nur 21,9% aller am Stadtrand einfahrenden Fahrzeuge die sogenannte «Große City» (Kreis 1 und Enge) zum Ziel. Der überwältigende Anteil von 78,8% war Durchgangsverkehr oder hatte sein Ziel in den übrigen Gebieten der Stadt. Es wäre doch kaum zweckmäßig, diesen großen Anteil des cityfremden Verkehrs mit einer Zentralstraße in die Kernzone der Stadt zu leiten. Das Zählungsergebnis spricht also eindeutig zugunsten eines Systems von Expreßstraßen am Rande der Kernzone. Andere Erhebungen haben ergeben, daß rund 45% des in die «Große City» einströmenden Verkehrs Durchgangsverkehr, also cityfremd ist. Auch dieses sehr aufschlußreiche Ergebnis beweist, daß durch ein System von Tangentenstraßen am Rande der Kernzone (Innumfahrungen) eine erhebliche Entlastung der Innenstadt erwartet werden dürfte.

Was anderen Städten recht ist, dürfte auch der Stadt Zürich billig sein. An entsprechenden Vorschlägen fehlt es auch nicht. Sowohl das Bebauungsplanbüro der Stadt Zürich wie die Zürcher Studiengruppe für Bau- und Verkehrsfragen haben unabhängig voneinander fast übereinstimmende Planungsentwürfe ausgearbeitet und der verantwortlichen Instanz eingereicht. Diesen Planungen lag die Idee zugrunde, die bestehenden Bahntrassen als Leine auszunützen, die sich aus Richtung Oerlikon, sowie linkes Seeufer am Rande der Kernzone in zwangloser Weise für die Führung einer West-Tangente direkt anbieten. Trotzdem der Nachweis sowohl doppelter Entlastung der Innenstadt durch das vorgeschlagene Straßensystem, als auch seiner doppelten Leistungsfähigkeit erbracht werden konnte – die technischen Probleme waren bis ins Detail verfolgt und abgeklärt –, trotzdem sich die vorgeschlagene Linienführung weitgehend mit den Empfehlungen des Schlußberichtes über den Internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte (durchgeführt 1915–1918) deckt, wurde die Konzeption ohne nähere Prüfung und stichhaltige Gründe als Utopie abgelehnt. Das gleiche Schicksal hat auch andere Vorschläge ereilt. Das eine Gutachten zum Generalverkehrsplan ist ebenfalls, absolut unberechtigt, aufs Eis gelegt worden. Und die Bilanz dieser «speditiven» Arbeitsmethode: Drei Jahre nach Veröffentlichung der beiden Gutachten ist die Konzeption einer gesamten Planung verschwommener denn je.

Hs. Fricker, Dipl.-Ing., Luzern

Kernzone nach Bauzonenplan 1953
 Kreuzungsfreie Schnellverkehrsstraße
 Wichtige, möglichst kreuzungsfreie Straßen

