

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 11 (1957)
Heft: 6

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

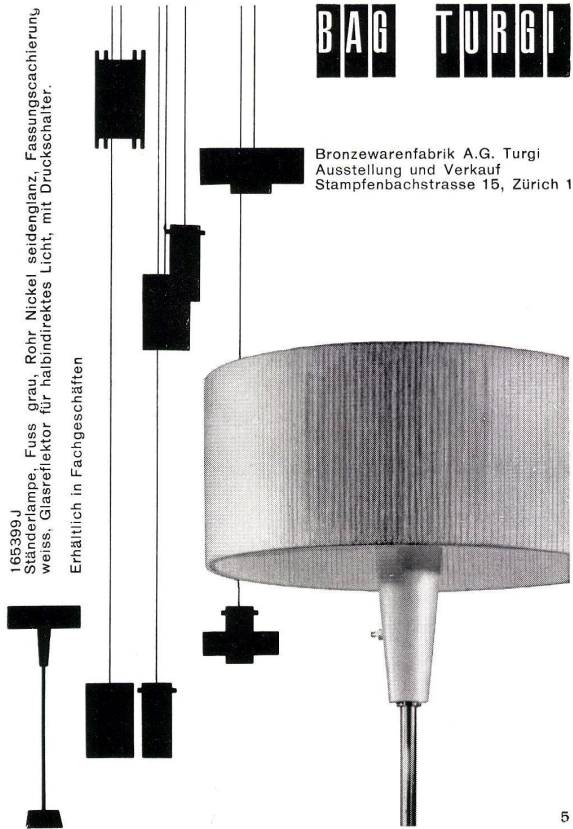
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.01.2026

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



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.

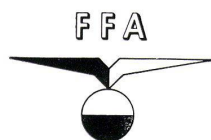
Sie bedingen keine Unterhaltskosten.
Ihre harte Oberfläche ist unverletzbar.

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.

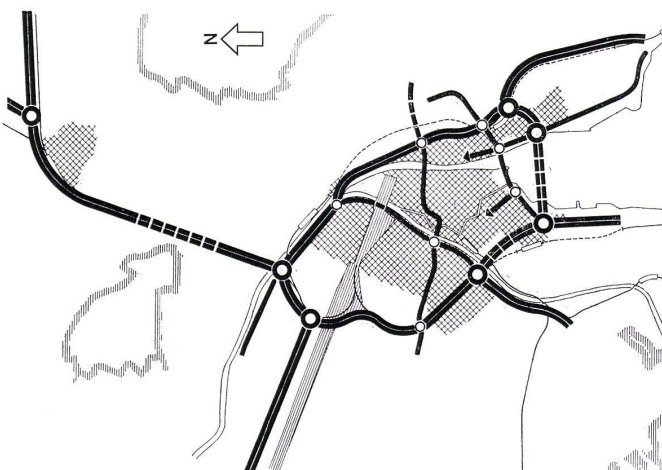
Nach Verkehrszählungen im Jahre 1952 hatten während der maßgebenden Abendspitzenstunde nur 21,9% aller am Stadtrand einfahrenden Fahrzeuge die sogenannte «Große City» (Kreis 1 und Enge) zum Ziel. Der überwältigende Anteil von 78,8% war Durchgangsverkehr oder hatte sein Ziel in den übrigen Gebieten der 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.

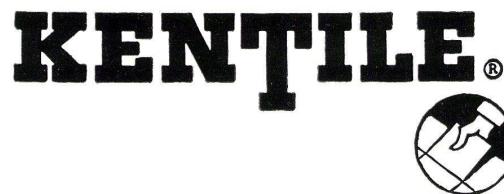
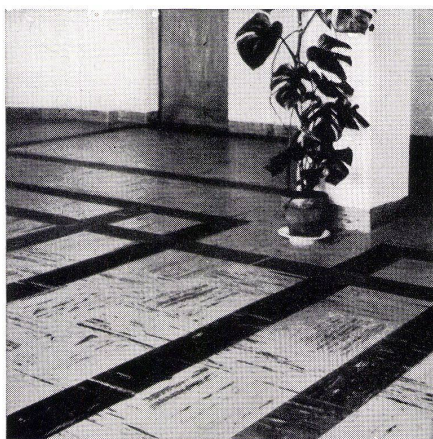
Andere Erhebungen haben ergeben, daß rund 45% des in die «Große City» einströmenden Verkehrs Durchgangsverkehr, also cityfremd ist. Auch dieses sehr aufschlußreiche Ergebnis beweist, daß durch ein System von Tangentenstraßen am Rande der Kernzone (Innumfahrungen) eine erhebliche Entlastung der Innenstadt 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 Lehn auszunutzen, 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





Asphalt-Bodenplatten, 3,18 mm, ca. 30/30 cm
ca. 23/23 cm

dekorativ
leicht zu reinigen
isolierend
wasserfest
lichtecht
preislich interessant

HASSLER

HANS HASSLER & CO. AG.
KASINOSTRASSE 19
AARAU · TEL. (084) 22185
TEPPICHE, BODENBELÄGE



Großes Lager bei den Firmen: Rüegg-Perry AG., Zürich, Boßart & Co. AG., Bern, H. Haßler AG., Luzern
Ausstellungen in den Baumessen: Zürich, Basel, Bern, Lausanne

Planung und Bau

Intensivere Bodennutzung durch modernes Bauertum

Der flächenmäßige Ersatz des verlorengehenden Kulturlandes durch die Erschließung neuer Räume wird in der Schweiz, einem dicht besiedelten Lande, immer schwieriger. Es sind wohl noch etwa 50 000 ha entwässerungsbedürftiges Land vorhanden. Eine Landreserve bildet auch der Grundbesitz von Bürgergemeinden,

Korporationen und anderen öffentlichen Körperschaften mit immerhin 108 000 ha. Dieses Land wird in der Regel nicht so intensiv genutzt, wie dies der Fall sein könnte. Das Siedlungswerk Mendie in Innerrhoden ist etwa ein Beispiel dafür, wie durch die Besiedlung einer voralpinen Allmend die Grundlage für 13 junge Bauernfamilien geschaffen werden konnte. So bleibt eben als wichtigste Maßnahme für fehlende Expansionsmöglichkeiten die intensivere Ausnutzung der gegebenen Fläche.

Wer praktisch mit der Landwirtschaft zu tun hat, stellt in dieser Beziehung mit Freude fest, daß auch bei uns die bäuerliche Selbsthilfe am Erwachen ist und der Bauer sich mehr und mehr zum freien Unternehmer entwickelt. «Vor allem sind es die jungen Landwirte», stellt Direktor Vital befriedigend fest, «die erkennen, daß ihnen mit staatlichen Stützungsmaßnahmen allein nicht geholfen ist. Das Ergebnis der gegenwärtigen Entwicklung wird sein, daß eine kleinere Anzahl von leistungsfähigen Familienbetrieben entsteht, die mehr zu produzieren vermögen als eine größere Zahl unrentabler Kleinbetriebe.»

Vergegenwärtigen wir uns, welch zahlreichen Zwecken der Schweizer Boden zu dienen hat, so sehen wir, daß Industrie und Landwirtschaft, Stadt und Land

in einer Schicksalsgemeinschaft miteinander leben. Direktor Vital richtet deshalb an die Bauern den Appell, ihr Land nicht momentaner Gewinnmöglichkeiten wegen voreilig einer planlosen Überbauung preiszugeben, und sich dafür einzusetzen, auch weniger ertragreiches Land zu erhalten und zu verbessern. Die Industriellen und andere Baubeflissene dagegen mögen das Bauland sparsam in Anspruch nehmen und dieses so intensiv wie möglich nutzen, und schließlich sollten auch die staatlichen Stellen daran denken, ihre vielen und großen Bauaufgaben in schweizerischer Bescheidenheit zu lösen. (VLP)

Landersparnis mit geplanter Bautätigkeit

«Der Kulturlandverschleiß von heute», sagt Direktor Vital, «kann mit einer räumlich beschränkten Beanspruchung des Landes und durch eine konzentrierte Bebauung wesentlich eingedämmt werden!»

In erster Linie muß der landverschlingenden Streubauweise Einhalt geboten werden. Mit der Aufstellung von Bauordnungen, Kanalisationsplänen und Zonenordnungen ist es möglich, das Baugebiet zu begrenzen und dieses gegenüber

dem landwirtschaftlich genutzten Land auszuscheiden. Eine solche Regelung verstößt weder gegen die Rechtsgleichheit noch gegen die Eigentumsgarantie, wie das Bundesgericht festgestellt hat. Eine räumlich und zeitlich geordnete Überbauung liegt sowohl im Interesse der Gemeinde, indem sie nicht mit unnötig hohen Kosten eines überdimensionierten Weg- und Leitungsnetzes belastet wird, als auch im Interesse der Bauern, die ihrem Berufe treu bleiben wollen.

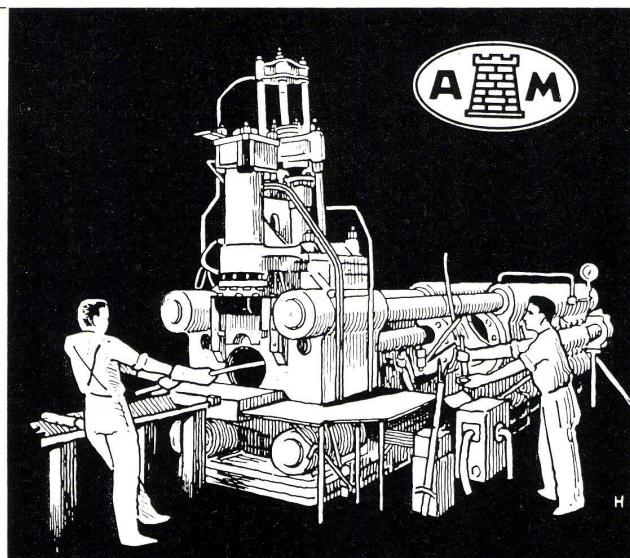
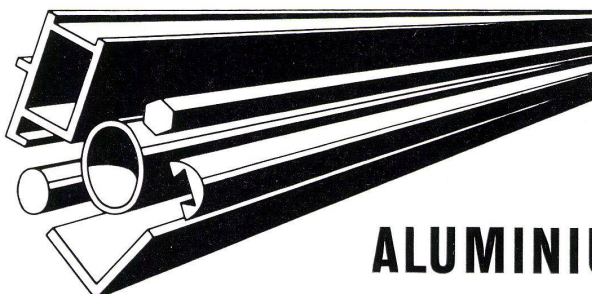
Man kann sich fragen, ob nicht der Waldboden in gewissem Maße für Baubedürfnisse und als Realersatz für das schwindende Kulturland herangezogen werden sollte. Es sei hier gleich beigelegt, daß nicht an eine flächenmäßige Reduktion des Gesamt-Waldareals gedacht wird. Nach dem Gesetz darf ja das Waldareal der Schweiz nicht vermindert werden. Doch sind im Berggebiet noch viele Aufstörungen möglich und sogar notwendig, mit denen Waldrodungen im Mittelland kompensiert werden könnten.

So wäre es gerade bei Güterzusammenlegungen immer möglich, auch eine Überprüfung der land- und forstwirtschaftlichen Bodennutzung vorzunehmen und geeignete Gebiete, die früher einmal aufgeforstet wurden, wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zuzuführen.

ALUDUR KORROFESTAL

Geschützte
Markenzeichnung

Die nebenstehende Zeichnung zeigt die erste Strangpresse der Schweiz für Leichtmetalle. Sie wurde in Münchenstein 1918 in Betrieb genommen. Profile aus der heute allgemein bekannten Legierungstypen Al-Mg-Si, die in Münchenstein entwickelt wurde, sind erstmals auf dieser Presse hergestellt worden. Außer **Preß-Profilen** liefern wir **Rohre, Stangen, Drähte** und **Seile**; ferner Walzprodukte wie **Bleche, Bänder, Streifen und Ronden** in allen üblichen Legierungen.



ALUMINIUM MÜNCHENSTEIN AG.