

Neue Stadt und Landesplanung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-329475>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

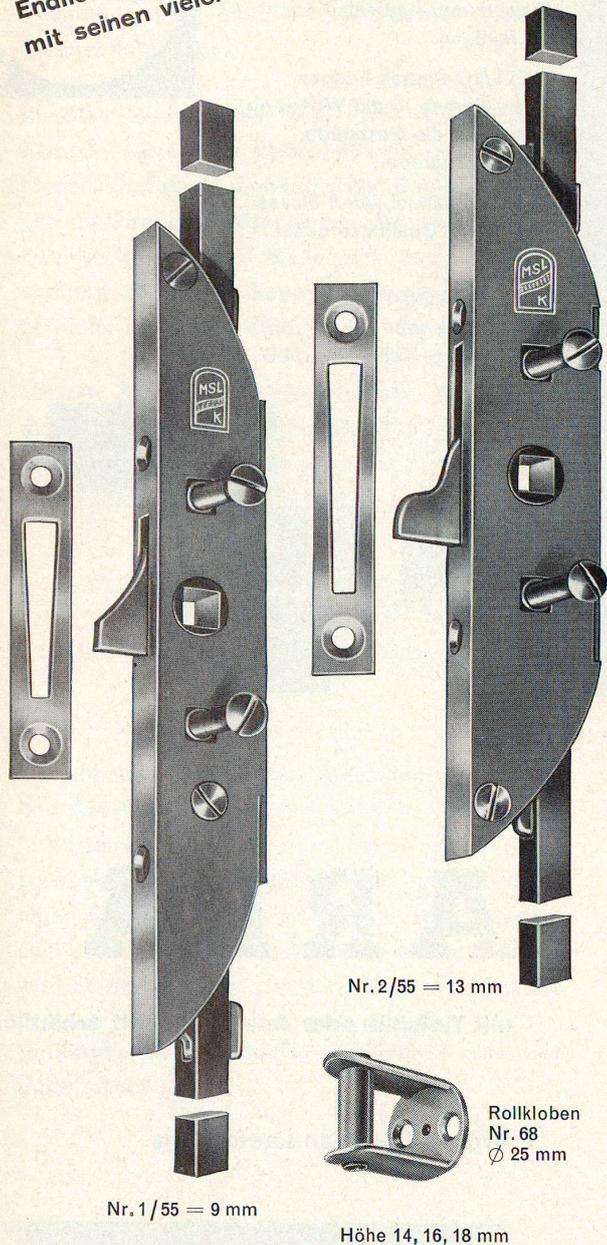
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Endlich das ideale Fenstergetriebe
mit seinen vielen und überzeugenden Vorteilen!



Nr. 1/55 = 9 mm

Nr. 2/55 = 13 mm

Rollkloben
Nr. 68
Ø 25 mm

Höhe 14, 16, 18 mm

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—Diétikon, die eine direkte Verbindung Knonaeramt—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 Sihlhölzli-Brücke—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 Sihlflurerstraße, 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 andererseits ab der Sihlflurerstraße 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 Steinhöhleplatz, 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 Straßennetzes. Über die Art dieser Führung der öffentlichen Verkehrsmittel werden zusätzliche Untersuchungen vermehrt 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 eindrucklichen 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 herunkommt.

Vorliegenden Bericht über den heutigen Stand des viel diskutierten Zürcher Generalverkehrsplanes und der durch die beiden Gutachten veranlaßten Kommissionsarbeiten erhalten wir vom städtischen Tiefbauamt zur Erstveröffentlichung. Wir drücken 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 eines 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 Verkehrs-linien gestoppt 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.