

**Zeitschrift:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Herausgeber:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Band:** - (1953)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Radikale Baulinienkorrekturen und Arkaden ennet der Sihl  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-651458>

#### **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:** 16.01.2026

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

Generation leider nur zu oft übersehen wird, daß durch Aktivität auf der einen und Inaktivität auf der anderen Seite Entgültiges für sehr lange Zeit entschieden wird.

Wenn Dr. Hans Stettner ausführt: «Die Komplexität des ganzen Problemkreises bringt es mit sich, daß das konkrete Vorgehen auf manchen Gebieten der öffentlichen Verwaltung – und Politik schlechthin – für die Verkehrsgestaltung zumeist mit maßgeblich, oft sogar von entscheidendem Einfluß ist», so verweisen wir hier ausdrücklich auf die Problematik des sogenannten Generalverkehrsplanes, mit dem wir uns in «Bauen / Wohnen / Leben», Nr. 8, bereits grundsätzlich und ausführlich kritisch befaßt haben.

#### Liebe Zürcher Jugend!

Die Zürcher Verkehrsnoten, die nicht von heute auf morgen saniert werden können, bringen nicht nur für die gegenwärtige mittlere, zum Steuerzahler kräftig herangezogene Generation ernsthafte Nöte, sondern auch für deine Generation. Gerade die junge Generation wird das Komplexe der Verkehrsprobleme am eigenen Leib erfahren.

Am dringlichsten ist die Regelung des heiklen innerstädtischen öffentlichen Verkehrs. Von großer Bedeutung ist sodann die Anlegung von Schnellbahnen für den öffentlichen Verkehr vor der City in die Vororte und zu den Ausflugsgebieten.

Ferner ergeben sich bedeutende Aufgaben bei der eventuellen Verlegung des viel zu kleinen Hauptbahnhofes. Zeitlich dringlich ist die Schaffung von Großparkplätzen.

Kurz und gut, die eventuellen Verwirklichung eines vom Gemeinderat genehmigten, mehr oder weniger zufriedenstellenden Generalverkehrsplanes erfordert für die Stadtgemeinde Zürich unbedingt die Schaffung eines speziellen öffentlichen Verkehrsantzes.

Mit dem Eintritt eines Verkehrsantzes, für dessen Leitung ein erfahrener und aufgeschlossener Verkehrsingenieur berufen werden muß, wird auch die Aufstellung eines besonderen Verkehrsbudgets erforderlich.

Das sind Aufgaben, mit denen sich die junge Generation einflächlich wird befassen müssen: Abgesehen von den rein technischen Verkehrsnoten, ergeben sich auch bedeutende wirtschaftliche und finanzielle Aufgaben, deren Tragweite heute noch nicht überblickt werden kann. Sicher ist aber, daß man für das Verkehrs budget für die Zeit 1953-2003, also für die nächsten 50 Jahre, mit einer Gesamtsumme von einer halben Milliarde rechnen muß.

Der Vorstand der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich, Stadtrat Jakob Baumann, hat am 23. September 1953 im Gemeinderat erklärt, daß die eventuelle Ausführung der Projekte für die Erfüllung des Generalverkehrsplanes summa summarum 350-360 Millionen Franken erfordern werde. Dieser Betrag wäre im Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren von den Steuerzahler der Stadt Zürich aufzubringen. Zu dieser Drittelflilliarden Franken für den Generalverkehrsplan kommen noch rund 140-150 Millionen Franken für die Impulse verleihen sollte. In allen

Bezahlung weiterer dringlicher Verkehrsanforderungen und Verkehrsbauteien.

Der Außerordentliche Verkehr wird in den kommenden fünf Jahrzehnten die Jahresbudgets der Stadt Zürich ungewöhnlich stark belasten. Von 1954 an wird der Stadtrat wahrscheinlich gezwungen sein, dem Gemeinderat jeweils Kostenvorschläge in der Höhe von mehr als 200 Millionen Franken pro Haushaltungsjaahr zur Genehmigung vorzulegen. Das Steuerniveau wird daher auch für die junge Generation von entscheidender Bedeutung sein.

Aber auch die Hochbauten, das zweite Stadtpital (Triemli), die vielen Schulhausbauten, die Erweiterung der Gewerbe- und Kunstgewerbeschule Zürich, die endgültige Erledigung der immer noch schwelenden Frage des neuen Standortes für das Warenhaus Globus werden schon in den nächsten zehn Jahren rund 100 Millionen Franken beanspruchen.

Die Teilung der Gesamtstadt Zürich in die drei Hauptzonen *City* und *Altstadt* (einschließlich Auersihl, Wiedikon, Enge, Wollishofen, Seefeld, Riesbach, Hirslanden, Industriequartier, Unterstrass, Wipkingen und Höngg), *Altstetten* und *Altbisrieden* (der immer größer werdende Kreis 9) und *Oerlikon*, *Seebach*, *Schwamendingen* und *Affoltern* (Kreis 11 als neue, sozusagen eigene Stadt mit Oerlikon als Zentrum) wird eine Reihe spezieller öffentlicher Hoch- und Tiefbauten nötig machen.

Liebe Zürcher Jugend! Ueber die radikale Baulinienkorrektur im Sektor Stauffacher, in der Kernezone des sich immer stärker kommerzialisierenden Auersihls, geben wir eine besondere Darstellung. Darüber machte der kantonalen Baudirektor, Regierungsrat Dr. Paul Meierhans, in einer öffentlichen Versammlung des Quartiervereins Zürich 4 wertvolle Angaben. Er stellte dabei fest, daß ganz Auersihl «verkehrskrank» sei. Der *Schlubakt* der vorgesehenen großzügigen, vom Gemeinderat bereits bewilligten Baulinienkorrekturen ennet der Sihl werde in 50 Jahren, also 2003, «gefeiert» werden können. Regierungsrat Meierhans bezeichnete die kommenden Baulinienkorrekturen ennet der Sihl, insbesondere an der Sihlbrücke, als für die Stadt Zürich einzigartig. Die Stadt Zürich bildet das große Verkehrsnetz für die Region Winterthur/Aargau und sei daher als eine großen Hauptpositionen im neuen Verkehrsplan für die Schweiz zu betrachten. Es kann daher sehr gut möglich sein, daß in 30 bis 40 Jahren im Innern der Stadt Zürich kein Tram mehr vorhanden sei.

Liebe Zürcher Jugend! Wir nehmen an, daß keine Generation sich so stark bewußt ist, was der Betrieb des Flughafens Kloten für die Stadt Zürich und die Schweiz bedeutet, wie die junge. Die zukünftige Entwicklung Zürichs, insbesondere in handelspolitischer Hinsicht, wird vom internationalen Flugverkehr wesentlich beeinflußt. Davon profitiert auch das *Gastgewerbe*, dem die junge Generation einige neue und frische Impulse verleihen sollte. In allen

Versammlungen, in denen der Briefschreiber für eine durchgreifende Modernisierung des gastgewerblichen Services und der Betreuung der Zürich besuchenden Fremden aus nah und fern eingetreten ist, folgten lebhafte Aussprachen und Zustimmungen. Die junge Generation soll sich, im Zeichen des Flughafens Kloten und im Zeichen des großen *Touristenstromes*, der in unzähligen *Cars* aus allen Ländern (ebenfalls aus Übersee) in unsere schöne, lieb und lebendige Stadt kommt, auch für die Belange und Probleme des Fremdenverkehrs und Gastgewerbes interessieren. Liebe Jugend Zürichs, ihr sollt auch dafür sorgen, daß für die wieder «mächtig» wandernde internationale Jugend, auch für die, die dem «Blitztourismus», dem «Rollerwunder» und dem «Autostopp» huldigt, in europäischen Zürich genügend praktische Jugendherbergen vorhanden sind.

Die Jugendherbergen sind, wie Präsident *Meinik* vom Internationalen Jugendherbergsverband an einer Konferenz im Sommer dieses Jahres in München feststellte, die Hauptstützpunkte für die jungen Touristen. Der schweizerische Vertreter der Jugendherbergen, *Portmann*, schilderte an dieser Konferenz, wie massenhaft in der letzten Zeit die Schweiz mit Omnibussen bereit wurde: «Da kamen ganze Schulklassen aus Deutschland mit gemieteten Omnibussen, ließen sich in der Zürcher Jugendherberge nieder und machten von dort aus in wenigen Stunden gewaltige Stippvisiten durch die ganze Schweiz.» Dieser «Blitztourismus» ist aber nicht von gutem, er widerspricht den erzieherischen Zielen der Jugendherbergsbewegung, er muß also anders gelenkt werden. Die Zürcher Jugend soll deshalb der internationalen Jugendwanderbewegung das sich *geistig* lohnende Interesse schenken. Während *Meinik* in München scherhaft von «größten Hotelkonzernen der Welt» sprach, erklärte der Schweizer *Portmann* klug und weise: «Die Jugendherbergen sollen keine Konkurrenz des Hotelgewerbes sein.»

Die gesamthaft, insbesondere psychologische Bedeutung des internationalen Jugendwanderns ergibt sich aus der Größe des Internationalen Jugendherbergsverbandes: In den 28 Mitgliedstaaten des Verbandes stehen heute insgesamt über 3000 Jugendherbergen zur Verfügung. Im Jahre 1952 wurden in den Herbergen vom Nordkap bis zum Himalaja rund 10 Millionen Übernachtungen gezählt. Fünf Millionen Jugendliche übernachteten in den 609 deutschen Jugendherbergen. Von diesen fünf Millionen waren nur 170 000 ausländische Jugendliche, ein Beweis dafür, wie stark die deutsche Jugend wieder wandert. Immerhin besser, sie wandert friedlich als militarisiert für falsche Führer und falsche Ziele! In den schweizerischen Jugendherbergen übernachteten schon im Jahre 1952 81 000 deutsche Jugendliche. Dies sei nur nebenbei hier festgehalten, um darauf hinzuweisen, daß die deutsche Jugend sich wieder in der Welt umsieht; sogar in nordafri-

kanischen Jugendherbergen wurden 1977 1000 deutsche «Jungs» aufgenommen. Der Briefschreiber hofft, daß ihr lieben jungen Zürcher Freunde besonders in diesem Abschnitt zwischen den Zeilen lest!

Diese Jugendherbergsbedürfnisse wird man im Zusammenhang mit der Lösung des Problems für das Projekt und die Erstellung des Zürcher Jugendhauses berücksichtigen müssen. Das Jugendhaus soll ein *offenes Haus*, mit einer offenen Diskussionshalle werden, es soll auch eine graphische «Bastelwerkstatt», in der die Jugend ihre eigene temporäre Zeitung schreiben, setzen und drucken kann, enthalten. Ein in jeder Beziehung *offenes Jugendhaus* mit einer Zeitungshalle wird der freiheitlichen Demokratie und der Entfaltung des jugendhaften Lebens und Strebens am meisten dienen und nützen.

Nicht vergessen dürfen wir die sich von Tag zu Tag heftiger und krachender bemerkbar machenden Lärmentwicklungen. Der *Lärm* ist ein gewaltiger Faktor für die *Nerven* geworden. Zürich ist tatsächlich auch eine Stadt des Lärms geworden. Die Verkehrsfahrzeuge, die Motorräder und Lastwagen insbesondere, die Cars und Autobusse, ganz abgesehen von den *kreischenden Trams*, und viele andere Faktoren strapazieren die Nerven kolossal. Der Lärmgrad Zürichs erreicht wahrscheinlich mehr als 100 Phon.

130 Phon stellen bekanntlich das erträgliche Maximum dar, das der Mensch ohne Schmerzen ertragen kann. Die *junge Generation* muß selber heute schon sich mit diesen wachsenden, sich andauernd vermehrenden Phons beschäftigen und sich bewußt sein, daß sich die Schäden, die dem menschlichen Nervenapparat mit dem übertriebenen Lärm zugefügt werden, erst viel später in Gesundheitsdefekten zeigen werden. Stärkere Schallwellen können das Hörvermögen schädigen und die Trommelfelle zerstören. Der *Masenlärm* geht also jeden Einzelnen an, seine richtige Bekämpfung ist vornehmlich eine Zukunftsauflage der heutigen jungen Generation! Ziegen doch die neuesten medizinischen Forschungen, daß Lärmwirkungen den gesamten menschlichen Organismus ernsthaft schädigen, Herz, Verdauungssystem, Muskelsystem und Drüsen in Mitleidenschaft ziehen.

#### Liebe junge Zürcher Lebensfreunde!

Wir schließen diesen Brief mit den vielen Aspekten, auf den ihr sicherlich verschiedenartig reagieren und antworten werdet, in der Erwartung, daß ihr selber tatkräftig an der Zukunft Zürichs, im Sinn und Geist des Richtigsten, Guten und Schönen mitwirken werdet, so daß die dereinstige Halbmillionenstadt Zürich *eure eigene, selber gestaltete, weltoffene Stadt* sein werde. -tt.

## Radikale Baulinienkorrekturen und Arkaden ennet der Sihl

Nach den überaus gründlich durchgeföhrten Studien des Bebauungs- und Quartierplanbüros für die Abänderung der Baulinien ennet der Sihl wird jede Lösung, die auf mehr als ein paar Jahre hinaus verkehrs-technisch annehmbare Verhältnisse schaffen soll, Eingriffe in private Eigentum von ganz ungewöhnlicher Tragweite voraussetzen. Wert und Umfang der zu beseitigenden Gebäude sind noch größer als bei der Umgestaltung des Bahnhofquartiers.

Die gesamthaft, insbesondere psychologische Bedeutung des internationalen Jugendwanderns ergibt sich aus der Größe des Internationalen Jugendherbergsverbandes: In den 28 Mitgliedstaaten des Verbandes stehen heute insgesamt über 3000 Jugendherbergen zur Verfügung. Im Jahre 1952 wurden in den Herbergen vom Nordkap bis zum Himalaja rund 10 Millionen Übernachtungen gezählt. Fünf Millionen Jugendliche übernachteten in den 609 deutschen Jugendherbergen. Von diesen fünf Millionen waren nur 170 000 ausländische Jugendliche, ein Beweis dafür, wie stark die deutsche Jugend wieder wandert. Immerhin besser, sie wandert friedlich als militarisiert für falsche Führer und falsche Ziele! In den schweizerischen Jugendherbergen übernachteten schon im Jahre 1952 81 000 deutsche Jugendliche. Dies sei nur nebenbei hier festgehalten, um darauf hinzuweisen, daß die deutsche Jugend sich wieder in der Welt umsieht; sogar in nordafri-

wichen, wenn verschwundene bestehende, zum Teil überalte Gebäu-de niedergeissen werden. Das bedeutet wohl einen tiefen Eingriff in die privaten Eigentumsverhältnisse.

#### Die Verkehrsleitung am Kopf der Sihlbrücke wird durch das Projekt stark verbessert

Die Werdstraße bleibt Sekundärstraße, indem das Hauptgewicht des Ausbaues auf die Badenerstraße gelegt wird. Die Kasernenstraße muß zwischen Zeughaus- und Badenerstraße stark verbreitert werden, um die Straßenkreuzung am Brückenkopf zweckmäßig gestalten zu können. Die westliche Baulinie muß um 6 bis 10 Meter zurückversetzt und an der Ecke Badenerstraße abgekröpft werden. An der Ecke Badenerstraße/Werdstraße soll ein markanter Gebäude entstehen.

Einschneidende Maßnahmen sind auch nicht zu vermeiden bei der Tramhaltestelle Stauffacher. Es sei lediglich erwähnt, daß die Wirtschaft St. Jakob und das Konfessionsgeschäft Krause-Senn vollständig direkt vor die neue Baulinie zu liegen kommen. Auf der gegenüberliegenden Seite soll die Arkade beim «Tagblatt»-Gebäude bis zur Straßburgstraße fortgesetzt werden.

Zur Gewinnung zusätzlicher Trottoirfläche, zum Teil aus architektonischen Gründen, sind an verschiedenen Orten Arkaden vorgesehen.



#### Eine gute und zufriedene Stimmung

Die Ansprüche an die Arbeitsleistung des Menschen von heutage sind in der Tat außerordentlich. Zur Berufsanstrengung kommen diejenigen durch die dynamische Entwicklung des Lebens durch den Motor, die Beanspruchung der Nerven durch den Verkehr allüberall und durch den Lärm. Die Entwicklung hat in der jüngsten Gegenwart sozusagen einige *Salomortale* geschlagen. Das erlebt man jetzt sehr drastisch auf dem Flughafen Kloten. Hier zeigt sich das modernste Bild der Zeit: Die stählernen Maschinen kommen und gehen, und ebenso die Passagiere aus fast allen Kontinenten. Es ist daher ein besonderes Schauspiel, im Restaurant des Flughafens Kloten zu sitzen und das An- und Abfliegen, das Kommen und Gehen zu verfolgen. Ein Glaschen «Weisflog» schafft dabei die gute und zufriedene Stimmung. Einen «Weisflog» kann man stets «genehmigen», ob man etwas lädt oder nicht, es wird einem dabei wohlig zumut, und man genießt das Schauspiel der Landungen und Abflüge auf einem der schönsten Flugplätze der Welt doppelt. Denn ein Glaschen «Weisflog»-Bitter regt nicht auf, es läßt sich allein oder in Gesellschaft ohne Bedenken genießen.