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: 02.12.2025

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

Generation leider nur zu oft über-sehen wird, daß durch Aktivität auf der einen und Inaktivität auf der anderen Seite Endgültiges für sehr anderen Seite *Endgültiges* : lange Zeit entschieden wird.

Wenn Dr. Hans Stettner ausführt: Wenn Dr. Hans Stettner austuntr:
«Die Komplexität des ganzen Pro-blemkreises bringt es mit sich, daß das konkrete Vorgehen auf manchen Gebieten der öffentlichen Verwal-tung – und Politik schlechthin – für die Verkehrsgestaltung zumeist mit maßgeblich, oft sogar von entschei-dendem Einfluß ist», so verweisen wir hier ausdrücklich auf die Proble-matik 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 Verkehrsnöte, die nicht von heute auf morgen saniert werden können, bringen nicht nur für die gegenwärtige mittlere, zum Steuerzahlen kräftig herangezogene Steuerzahlen kratug nerangezogene 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* öffent-lichen Verkehrs. Von großer Bedeu-tung ist sodann die Anlegung von Schnellbahnen für den öffentlicher Verkehr von der City in die Vororte und zu den Ausflugsgebieten.

Ferner ergeben sich bedeutende Aufgaben bei der eventuellen Ver-Alligaben bei der eventuenen ver-legung des viel zu kleinen Haupt-bahnhofes. Zeitlich dringlich ist die Schaffung von Großparkplätzen.

Kurz und gut, die eventuelle Ver-wirklichung eines vom Gemeinderat genehmigten, mehr oder weniger zu-friedenstellenden Generalverkehrs-planes erfordert für die Stadtgemeinde Zürich unbedingt die Schaffung eines speziellen öffent-lichen Verkehrsamtes.

Mit der Einrichtung eines Verkehrsamtes, für dessen Leitung ein erfahrener und aufgeschlossener Verkehrsingenieur berufen werden muß, wird auch die Aufstellung eines besonderen Verkehrsbudgets erfor-

Das sind Aufgaben, mit denen sich die junge Generation einläßlich wird befassen müssen. Abgesehen von den rein technischen Verkehrsnöten, ersich 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 Gene-ralverkehrsplanes summasummarum 350-360 Millionen Franken erfordern werde. Dieser Betrag wäre im Zeit-raum von zehn bis zwanzig Jahren von den Steuerzahlern der Stadt Zürich aufzubringen. Zu dieser Drittelmilliarde Franken für den Generalverkehrsplan kommen noch rund 140–150 Millionen Franken für die Bezahlung weiterer dringlicher Verkehrssanierungen bauten.

 $Au\mathcal{B}erordentliche$ wird in den kommenden fünf Jahrzehnten die Jahresbudgets der Stadt Zürich ungewöhnlich stark belasten. Von 1954 an wird der Stadtrat wahrscheinlich gezwungen sein, dem Ge-meinderat jeweils Kostenvoran-schläge in der Höhe von mehr als 200 Millionen Franken pro Haushaltungsjahr zur Genehmigung vor-zulegen. Das Steuereinmaleins wird daher auch für die junge Generation von entscheidender Bedeutung sein. Aber auch die Hochbauten, das

zweite Stadtspital (Triemli) die zweite Staatspita (Triemin), die vielen Schulhausbauten, die Erwei-terung der Gewerbe- und Kunst-gewerbeschule Zürich, die endgültige Erledigung der immer noch schwe benden Frage des neuen Standortes für das Warenhaus Globus werden schon in den nächsten zehn Jahren rund 100 Millionen Franken bean-

pie Teilung der Gesamtstadt Zürich in die drei Hauptzentren City und Altstadt (einschließlich Außersihl, Wiedikon, Enge, Wollishofen, Seefeld, Riesbach, Hirslanden, Industriequartier, Unterstraß, Wipkingen und Höngg), Altstetten und Al-bisrieden (der immer größer wer-dende Kreis 9) und Oerlikon, See-bach, Schwamendingen und Affoltem (Kreis 11 als neue, sozusagen eigene Stadt mit Oerlikon als Zen-trum) wird eine Reihe spezieller öf-fentlicher Hoch- und Tiefbauten fentlicher Ho nötig machen.

Liebe Zürcher Jugend! Ueber die radikale Baulinienkorrektur im Sek-tor Stauffacher, in der Kernzone des sich immer stärker kommerzialisierenden Außersihls, geben wir eine besondere Darstellung. Darüber machte der kantonale Baudirektor, Regierungsrat Dr. Paul Meierhans, in einer öffentlichen Ver-sammlung des Quartiervereins Zü-rich 4 wertvolle Angaben. Er stellte dabei fest, daß ganz Außersihl «verkehrskrank» sei. Der Schlußakt der vorgesehenen großzügigen, vom Ge-meinderat bereits bewilligten Bau-linienkorrekturen ennet der Sihl werde in 50 Jahren, also 2003, «ge n. Regierungs feiert» werden können. Regierungs-rat Meierhans bezeichnete die kommenden Baukorrekturen ennet der Sihl, insbesondere an der Sihlbrücke, als für die Stadt Zürich einzigartig. als für die Stadt Zürich einzigurtigDie Stadt Zürich bilde das große
Verkehrskreuz für die Region Winterthur/Aargau und sei daher als
eine großen Hauptpositionen im
neuen Verkehrsplan für die Schweiz
zu betrachten. Es könne 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

men 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 Entwie die junge. Die zukünftige Ent-wicklung Zürichs, insbesondere in handelspolitischer Hinsicht, wird vom internationalen Flugverkehr we-sentlich beeinflußt. Davon profitiert auch das Gastgewerbe, dem die junge Cenaration bijne strand frische Generation einige neue und frische Impulse verleihen sollte. In allen

Versammlungen, in denen der Briefversammungen, in denen der Brief-schreiber für eine durchgreifende Modernisierung des gastgewerb-lichen Services und der Betreuung der Zürich besuchenden Fremden aus nah und fern eingetreten ist, folgten lebhafte Aussprachen und Zustimmungen. Die junge Genera-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 Uebersee) in unsere schöne, liebe und lebendige Stadt kommt, auch für die Belange und Probleme des Fremdenverkehrs und Castrauverhes interseitzen. Liebe Gastgewerbes interessieren. Gastgewerbes intéressieren. Liebe Jugend Zürichs, ihr sollt auch dafür sorgen, daß für die wieder «mäch-tig» wandernde internationale Ju-gend, auch für die, die dem «Blitz-tourismus», dem «Rollerwandern» und dem «Autostopp» huldigt, im europäischen Zürich genügend prak-tische Jugendherbergen vorhanden sind.

Die Jugendherbergen sind, wie Präsident Meilnik vom Internationa-len Jugendherbergeverband an einer Konferenz im Sommer dieses Jahres Konferenz im Sommer dieses Jahres im 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 bereist wurde: «Da kamen ganze Schulklassen aus Deutschland mit gemieteten Omnibussen, ließen sich in der Zür-Omnibussen, ließen sich in der Zürcher Jugendherberge nieder und machten von dort aus in wenigen Stunden gewaltige Stippvisiten durch die ganze Schweiz.» Dieser «Blitzdie ganze Schweitz. Dieser «Blitz-tourismus» 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. Währenddem Meilnik in München scherzhaft vom «größten Hotelkonzern der Welt» sprach, erklärte der Schweizer Portmann klug und weise: Die Jugendherber-gen sollen keine Konkurrenz des Hotelgewerbes sein.»

Die gesamthafte, insbesondere psychologische Bedeutung des inter-nationalen Jug-ndwanderns ergibt sich aus der Größe des Internationalen Jagendherbergeverbandes: In den 28 Mitgliedstaaten des Verbanstehen heute insgesamt über 3000 Jugendherbergen zur Verfügung. Im Jahre 1952 wurden in den Herbergen vom Nordkap bis zum Himalaja rund 10 Millionen Ueber-Himalaja rund 10 Millionen Uebernachtungen gezählt. Fünf Millionen Jugendliche übernachteten in den 609 deutschen Jugendliche, ein Beweis dafür, wie stark die deutsche Jugend weder wandert. Immerhin besser, sie wandert friedlich als militarisiert für falsche Führer und falsche Ziele! In den schweizerischen Jugendherbergen übernachteten schom im Jahre 1952 81 000 deutsche Jugendliche. Dies sei nur nebenbei hier festgehalten, um darauf hinzuweisen, daß die deutsche Jugend sieh wieder in der deutsche Jugend sich wieder in der Welt umsieht; sogar in nordafrikanischen Jugendherbergen wurden 779 deutsche «Jungs» aufgenommen. Der Briefschreiber hofft, daß ihr lieben jungen Zürcher Freunde besonders in diesem Abschnitt zwi-schen den Zeilen lest!

Diese Jugendherbergsbedürfnisse

wird man im Zusammenhang mit der Lösung des Problems für das Projekt und die Erstellung des Zür-cher Jugendhauses berücksichtigen müssen. Das Jugendhaus soll offenes Haus, mit einer offenen Dis-kussionshalle werden, es soll auch eine graphische «Bastelwerkstätte», in der die Jugend ihre eigene temin der die Jügend ihre eigene tem-poräre Zeitung schreiben, setzen und drucken kann, enthalten. Ein in je-der Beziehung offenes Jugendhaus mit einer Zeitungshalle wird der freiheitlichen Demokratie und der Entfaltung des jugendhaften Lebens und Strebens am meisten dienen und

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

130 Phon stellen bekanntlich das er-trägliche Maximum dar, das der Mensch ohne Schmerzen ertragen kann. Die junge Generation muß selber heute schon sich mit diesen wach-senden, sich andauernd vermehren-den Phons beschäftigen und sich bewußt sein, daß sich die Schäden, die dem menschlichen Nervenapparat mit dem übertriebenen Lärm zu-gefügt werden, erst viel später in Gesundheitsdefekten zeigen werden. Stärkere Schallwellen können das Stärkere Schallwellen können das Hörvermögen schädigen und die Trommelfelle zerstören. Der Massenlärm geht also jeden Einzelnen an, seine richtige Bekämpfung ist vornehmlich eine Zukunftsaufgabe der heutigen jugen Generation! Zeigen doch die neuesten medizinischen Forschungen, daß Lärmwirkungen den gesamten meschlichen Ogen den gesamten menschlichen Orga-nismus ernsthaft schädigen, Herz, Verdauungsorgane, Muskelsystem und Drüsen in Mitleidenschaft zie-

Liebe junge Zürcher Lebensfreunde!

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 Richtigen, Guten und Schönen mitwirken werdet, so daß die
dereinstige Halbmillionenstadt Zürich eure eigene, selber gestaltete,
weltoffene Stadt sein werde. -tt. rich eure eigene, selber ges weltoffene Stadt sein werde.

Radikale Baulinienkorrekturen und Arkaden ennet der Sihl

Nach den überaus gründlich durch- wirklichen, wenn Nach den überaus grundinch durck geführten Studien des Bebauungs-und Quartierplanbüros für die Ab-änderung der Baulinien ennet der Sihl wird jede Lösung, die auf mehr als ein paar Jahre hinaus verkehrstechnisch annehmbare Verhältnisse schaffen soll, Eingriffe in privates Eigentum von ganz ungewöhnlicher Tragweite voraussetzen Wert und Umfang der zu beseitigenden Ge-bäude sind noch größer als bei der Umgestaltung des Bahnhofquartiers

Eine weniger kostspielige Ge-genwartslösung wäre, auf längere Sicht betrachtet, unwirtschaft-lich, weil sie die endgültige Lö-sung doch nicht zu ersetzen vermöchte, und diese nur verteuern würde.

Natürlich wird eine gesamthafte. zusammenhängende Neuüberbauung des ganzen Gebietes nie in Frage kommen. Es mußte eine Lösung gefunden werden, die eine etappenweise Ueberführung des heutigen Zustan-des in den geplanten neuen Zustand möglich macht. Die Durchführung des neuen Bebauungsplanes wird außerordentliche Mittel in einem Umfang beanspruchen, der den Auf-wendungen für die letzten großen wendungen tur die lezzen groben Bauten – Seeabflußregulierung und Stadtspital – nicht nachsteht. Die Festlegung der neuen Baulinien nach dem vorgelegten Plan ist deshalb von außergewöhnlicher Tragweite.

Die vorgesehenen einschneidenden Veränderungen lassen sich nur ver-

verschiedene be stehende, zum Teil überalterte Ge-bäude niedergerissen werden. Das bedeutet wohl einen tiefen Eingriff in die privaten Eigentumsverhältnisse.

Die Verkehrsführung am Kopf der Sihlbrücke wird durch das Projekt stark verbessert

Die Werdstraße bleibt Sekundärstraße, indem das Hauptgewicht des Ausbaues auf die Badenerstraße ge-legt wird. Die Kasernenstraße muß legt wird. Die Kasernenstraße muß zwischen Zeughaus- und Badenerzwischen Zeughaus- und Badener-straße stark verbreitert werden, um die Straßenkreuzung am Brückenkopf zweckmäßig gestalten zu kön-nen. Die westliche Baulinie muß um an der Ecke Badenerstraße abge-kröpft werden. An der Ecke Bade-nerstraße/Werdstraße soll ein markantes Gebäude entstehen.

Einschneidende Maßnahmen sind auch nicht zu vermeiden bei der Tramhaltestelle Stauffacher. Es sei Tramhaltestelle Stauffacher. Es sei lediglich erwähnt, daß die Wirtschaft St. Jakob und das Konfektions-geschäft Krause-Senn vollständig direkt vor die neue Baulinie zu lie-gen kommen. Auf der gegenüberlie-genden Seite soll die Arkade beim «Tagblatt»-Gebäude bis zur Straß-burgstraße fortgesetzt werden.

Zur Gewinnung zusätzlicher Trot-toirfläche, zum Teil aus architekto-nischen Gründen, sind an verschienischen Gründen, sind an versch denen Orten Arkaden vorgesehen.

Eine gute und zufriedene Stimmung

Die Ansprüche an die Arbeitsleistung des Menschen von heutzutage 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 Saltomortale 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 Schau-spiel, im Restaurant des Flughafens Kloten zu sitzen und das An- und Abfliegen, das Kommen sitzen und das An- und Abriegen, das Kommen und Gehen zu verfolgen. Ein Gläschen «Weisflog» schafft dabei die gute und zufriedene Stimmung. Einen «Weisflog» kann man stets «genehmigen», ob man etwas ißt 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 Gläs-chen «Weisflog»-Bitter regt nicht auf, es läßt sich allein oder in Gesellschaft ohne Bedenken genießen.





