Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben

**Band:** - (1954)

**Heft:** 16

Artikel: Uferschutz am Zürichsee

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-651412

## 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: 22.11.2025** 

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

# «Weißer Strich» «Singende Linie» «Schwarzer Strich»

AD Die Vereinigten Staaten geben jährlich fast fünf Millionen Dollar für Straßenmarkierfarbe aus. Viel und doch wenig, wenn man bedenkt, welche Verluste an Menschenleben und Sach-schäden dadurch vermieden werden. So zieht sich die

#### weiße Linie

weiße Linie
heute quer über den amerikanischen Kontinent, fürsorgilch und verantwortungsvoll.
Durchschnittlich ist der weiße Strich in den USA 10 Zentimeter breit; um ihn aufzutragen, sind etwa 60 Liter Farbe pro Kilometer erforderlich, die größtenteils mittells motorisierten Spezialvorrichtungen aufgetragen werden. Um den Verkehr möglichst wenig zu stören und auch selbst nicht in den Straßengraben abgedrängt zu werden, sind diese Fahrzeuge viel schmäler gebaut als normale Lastkraftwagen; meist ziehen sie in den frühen Morgenstunden ihre Bahn.
Gut eingespielte Straßenmarkier-trupps können an einem Tag einen 65 Kilometer langen Strich ziehen — es wurden aber auch sehon unter günstigsten Verhältnissen 200 Kilometer in OS tunden markiert — wobei die Kosten je nach Farbe und Strichart zwischen 12 und 38 Dollar pro Kilometer schwanken. Um den weißen Strich auch wirklich weiß zu erhalten, wird ihm eine gewischelm

#### Preußischblau

beigefügt. Auch neuangelegte, nasse Asphaltstraßen lösen an ihm durch chemische Reaktion eine Veränderung

chemische Reaktion eine Veranderung aus.
Einen sauberen, wirklich geraden Mittelstrich zu ziehen, ist keineswegs einfach. Wohl sind alle möglichen Vorrichtungen dafür erfunden worden, wie so oft ist aber die beste auch die einfachste Methode.

Man befestigt einige Zoll vor dem Kühler einen waagrechten Leitstab mit Kerben oder einer Stricheinteilung und placiert das Auto mit der Markiervor-richtung genau in die Straßenmitte. richtung genau in die Straßenmitte. Der Fahrer visiert hierauf auf 15 bis Der Fahrer visiert hierauf auf 15 bis 30 Meter Entfernung einen Straßen-rand durch eine der Kerben des Leit-stabes an und muß nun darauf achten, beim nun folgenden Markieren diesen Randstreifen ständig im Visier zu be-

halten.

Leute, die das richtig zuwege bringen, sind selten. Innerhalb von zehn Jahren fanden sich unter 35 Personen in Missowar nur vier, die wirkliche Meister dieser Kunat waren. Einer dieser Kunat waren. Einer dieser «Starss trieb einfach einen Nagel als Visierhilfe in eine 5×10-cm-Leiste, befestigte sie am Kühler und malte die geradesten Striche auf die Straße, die je ein Mensch gesehen hat.

Bei den richtigen Spezialfahrzeugen

Bei den richtigen Spezialfahrzeugen sitzen zwei Männer hinten in einem kleinen Verschlag und bedienen von dort aus die diversen Griffe zur Regelung des Druckes, Farbflusses und der Höhe der Düse, das schwierigste Amt hat freilich der Fahrer. Das ununterbrochene Fixieren des Straßenrandes löst bei ihm einen ähnlichen

### hypnotischen Zustand

ie bei einem Buchhalter, der rie-Zahlenreihen durchzugehen Alle amerikanischen Staaten malen

durchgehende Striche nur auf Hügeln und Kurven und beschränken sich bei geraden Straßenstrecken zumeist auf punktierte Linien, wodurch sich etwa zwei Drittel an Material einsparen läßt.

Neuerdings verwendet man auch andere Arten von Trennlinien. So zum Beispiel eine sogenannte

#### «singende Linie».

Sie verläuft ohne Ueberhöhung als end-loser, gerippter Betonstreifen von 15 Zentimeter Breite in der Mitte neu-angelegter Straßen und löst bei den Reifen ein summendes Geräusch aus, wenn sich der Fahrer eine «Aus-schweifung» erlaubt.

Eine andere Art ist der

### reflektierende Streifen.

Er besteht aus weißer oder gelber Farbe, der Millionen winzige Glassplit-ter beigemengt sind, aber nur etwa 20 Prozent mehr kostet als Normalfarbe. Die Neuyorker Straßenaufsichtsbehör-den beabsichtigen, in Zukunft nur noch diese reflektierenden Streifen zu ver-wenden, die sich vor allem bei Dunkelheit bestens bewähren

Bemerkenswert ist die Behauptung eines leitenden Beamten des Straßen-dienstes von Missouri, daß die am be-sten sichtbare Linie bei einem mit vollem Scheinwerferlicht entgegenkommenden Auto eine

#### - schwarze Linie

Sie erhält durch den Verkehr im Laufe der Zeit einen starken Glanz, der das Scheinwerferlicht wie ein Spie-gel reflektiert. Allerdings kommen dafür nur hellfarbige Straßendecken in

Es ist einmal die Frage aufgetaucht, wem eigentlich die Ehre gebührt, der Erfinder dieser ebenso einfachen wie einzigartigen Sicherheitseinrichtung zu amerikanische sein. Die amerikanische Reifenfirma Goodrich hat im Jahre 1939 Nachfor-schungen in dieser Richtung angestellt, und schließlich unter zahlreichen An-wärtern den Straßenaufsichtsbeamten des Distriktes Wayne im Staate Michi-

#### Edward N. Hines.

als den Urheber des weißen Striches Jahre 1911, wie ein Auto um ein Haar mit einem Pferdefuhrwerk zusammengestoßen wäre, weil einer der Fahrer «seine» Straßenseite verlassen hatte. «Man müßte eine weiße Trennlinie in der Mitte anbringen, damit sich solche Sachen nicht wiederholen können», überlegte Hines und zog darauf an ge-fährlichen Stellen, wie unübersicht-lichen Kurven, Brücken, Unterführun-gen usw. die ersten Markierlinien.

Die Unfälle gingen rapid zurück, und das Verfahren breitete sich über das gesamte Staatengebiet aus und erwies sich als ein Sicherheitsfaktor erster Ordnung.

Der alte Spruch, es sei alles schon einmal dagewesen, bewahrheitet sich jedoch auch hier wieder einmal: Zwischen Mexico City und Cuernavaca ver-läuft eine Straße, in deren Mitte ein hellfarbiger Steinstreifen eingefügt ist. Die Spanier legten ihn vor 400 Jahren

## Schweizerische Landesplanung

schen Vereinigung für Landesplanung (VLP) rief kürzlich als besondere Fachinstanz eine Technische Kommission (TK) ins Leben. Diese bearbeitet aktuelle Planungsprobleme von Bedeutung für das ganze Land. Sie besteht aus Planern, die zum Teil in amtlicher Stellung arbeiten und zum Teil freierwerbend sind.

Präsident dieser Technischen Kommission ist Max Werner, Leiter des Regionalplanbüros des Kantons Zürich. Weitere Mitglieder sind Hans Aregger, Planungsexperte, Zürich; Jakob Bernath, Kantonsingenieur, Schaffhausen; Albert Bodmer, Ingenieur, Chef des Regionalplanbüros Bern, Bern; Walter Custer, Architekt, Zürich; Dr. Markus Hottinger, Rechtsanwalt und Archi-tekt, Zürich; Jakob Hunziker, Architekt, Zürich; Jakob Hunziker, Arentekt, Zürich; Max Jeltsch, Kantonsbaumeister, Solothurn; Fritz Lodewig, Architekt, Basel; Rolf Meyer, Ortsund Regionalplaner, Zürich; Eugène d'Okolski, Architekt, Lausanne; Hermann Guggenbühl, Stadtbaumeister, mann Guggenbühl, Stadtbaumeister, St. Gallen; Hans Siegwart, Ingenieur, Luzern; Jean Vautier, Chef du bureau du plan d'extension cantonal, Lausanne; Dr. Willi Wechsler, Vorsteher des Turn- und Sportamtes der Stadt Zürich, Zürich, und Dr. Ernst Winkler. Institut der Landesplanung ETH.

Bereits führte diese Technische Kommission eine Arbeitstagung in Magg-lingen durch, an der das Arbeitspro-gramm für die nächste Zeit festgelegt wurde. Zur Behandlung von besonders

dringenden Aufgaben wurden kleine Ausschüsse gebildet, wovon sich eine um die gesamtschweizerische Planung unseres Hauptstraßennetzes bemühen will. Ein weiterer Ausschuß befaßt sich mit der Frage des Planernachwuchses und der Planerausbildung. Ein dritter versucht abzuklären, wie man auf dem Gebiet der elektrischen Fernübertragung zu einer Gesamtkonzep-tion gelangen könnte. Ein letzter schließlich prüft, ob und wie sich eine Industriestandortberatung in die Wege leiten ließe, welche den Bedürfnissen des ganzen Landes Rechnung trägt.

#### Planung im Kanton Zürich

Der Kanton Zürich zählt 171 Gemeinden. 79 davon befassen sich mit eigentlichen planerischen Arbeiten. 10 Gemeinden besitzen eine eigene Schutzverordnung, während 15 unter eine Gemeinden verfügen über einen Be-bauungsplan. 37 haben eine alte Bau-ordnung. In 6 Gemeinden wurden diese alten Bauordnungen durch neue ab-gelöst, und in 15 Gemeinden wurden ganz neue Bauordnungen geschaffen. Ein generelles Kanalisationsprojekt haben sogar 114 Gemeinden. Praktisch kann man sagen, daß in allen Gemein-den, die eine merkliche Industrie be-sitzen und an den Verkehrsadern oder in ihrer Nähe liegen, Planungen im Gang sind. Diese Gemeinden beherber-gen mehr als sieben Achtel der gesam-ten Bevölkerung des Kantons Zürich.

## Verstädterung durch Motorisierung

Wie in vielen andern Ländern, machte auch in den Vereinigten Staaten die Verstädterung in den letzten Jahrzehnten große «Fortschritte». Interten an der pazifischen Küste in besonessanterweise sind in den USA die Staaderem Maße Nutznießer dieses Bevölkerungsanstieges geworden. In diesen steigerte sich die Einwohnerzahl zwischen 1940 und 1950 um 40 Prozent gegenüber 14 bis 15 Prozent in den übrigen Staaten der USA. Das absolute und relativ größte Wachstum der Be-völkerung zeigt Kalifornien, das fast 20 Prozent des gesamten Bevölkerungs-anstieges der Vereinigten Staaten buchen kann. Die Zentren dieser Bevölkechen kann. Die Zentren dieser Bevölkerungsverdichtung sind das große Längstal im Innern von Bakersfield bis Ohico, das Gebiet der Bucht von San Franzisko, Los Angeles mit seiner Umgebung und San Diego.
Um San Franzisko und Los Angeles hildet mit heinertijke Croßen.

bildeten sich eigentliche Großstadtbereiche, von denen der erstere 4,4 und der letztere 2,3 Millionen Einwohner zählt, also zusammen 65 Prozent sämtlicher Einwohner von Kalifornien. Diese Entwicklung ist weitgehend der Diese Entwicklung ist weitgehend den modernen Verkehrsmitteln zuzuschrei-ben. Das Automobil ist in Kalifornien noch stärker allgemeines Verkehrs-mittel als sonst in den USA, kommt doch heute dort auf drei Personen ein solches, im Gegensatz zu vier Personen im übrigen Gebiet der USA. Diese Großstädte dehnen sich längst über ihre administrativen Grenzen hinaus. Damit entsteht ein Gebiet, das kontinuierlich in mehr oder weniger städtischer Weise bebaut ist und eine einzige große Wirt-schaftsgemeinde darstellt. Diese wird schatzsgemeinde darsteil. Diese wird heute als «Metropolitan District» oder «Metropolitan Area» bezeichnet. Ein solcher Distrikt besteht normalerweise aus einem großen zentralen Ort, um den herum sich funktionell, verwaltungsmäßig und oft auch wirtschaftlich weitgehend selbständige Satelliten siedlungen als zentrale Orte zweiter und dritten Ranges gruppieren. Auch der ländliche, nicht in Stadtgemeinden einbezogene Raum wird von der Verstädterung erfaßt.

Am Anfang war die Definition für eine «Metropolitan Area» noch verhält-nismäßig einfach, weil es einfach die Großstadtgemeinde mit dem Land innerhalb von 10 Meilen Entfernung won der Stadtgrenze einschloß. Neuer-lich wurden nun Bestimmungen aus-gearbeitet, die eine genauere Erfassung des städtisch bebauten und städtisch funktionierenden Raumes ermöglichen. So werden alle jene Gebiete zum Distrikt gezählt, die eine Bevölkerungs-dichte von nicht unter 150 Einwohnern pro Quadratmeile besitzen; dazu noch Bereiche von geringerer Dichte, soweit sie gänzlich oder fast gänzlich von Be-reichen jener Dichte umschlossen sind. P. L. P.

### Das Nachbarschaftszentrum

Berlin wird, wie wir in Nr. 14 von «Bauen/Wohnen/Leben» berichtet ha-«Bauen/Wohnen/Levels» berichte ha-ben, im Jahre 1956 eine Bauausstellung beherbergen. Dabei verdient besonders das «Nachbarschaftszentrum» Erwähnung, das von den Architekten Wolf von Möllerdorff und Sergius Ruegen-berg gebaut wird, weil darin stadtpla-nerische Gesichtspunkte aufs schönste verwirklicht werden. Die Architekten erklärten zu ihrem Plan, daß das Nachbarschaftszentrum eine Begegnung vieler gemeinschaftlicher Bezüge dar-stelle und daher einer vielgliedrigen, einheitlichen Gestalt bedürfe. Das Rathaus zum Beisniel soll nicht ein Monument sein, sondern es sei seiner Funk-tion nach eine schützende Wand in der «gemeinschaftlichen Wohnung» dieses

### Der Wohnungsbau in Westdeutschland

In Westdeutschland wurden im Jahre 1953 515 000 Wohnungen erstellt, das sind 15 Prozent mehr als im Vorjahr. Daß ein Wohnungsbau in diesem Um-fange möglich war, verdankte man der frühzeitigen Aufstellung der Pro-gramme des sozialen Wohnungsbaues, den großen Wohnbauförderungsmitteln des Bundeshaushaltes sowie der zu-nehmenden Spartätigkeit, womit der Strom der Kapitalmarktmittel floß. Die Lieferung der Baustoffe verursachte keine Schwierigkeiten mehr, und das Bauwetter war besonders günstig. Das Preisniveau im Wohnungsbau hatte

eine leicht sinkende Tendenz. Insgesamt wurden 7,3 Milliarden DM für den Wohnungsbau aufgewendet. Der durch Haushaltgründungen neu entstehende Wohnungsbedarf war um 5 Prozent kleiner als im Vorjahr. Da jedoch für mehr als 300 000 Ostflüchtlinge neuer Wohnraum geschaffen werden mußte, trat die erhoffte verstärkte Abnahme des Wohnungsdefizites noch nicht ein. Dieses gesamte Wohnungsdefizit be-trägt heute in Westdeutschland noch

### Deutsche Tafelglasneuheiten

Obwohl der Umfang der Bautätigkeit in den letzten Jahren stark gewachsen ist und eine lichte Bauweise große Fenster bevorzugt, ist die Erzeugung an Tafelglas hinter der Kapazität der ustedeutschen Hütten nicht unerheblich zurückgeblieben. Der Absatz weist in seiner Abhängigkeit von den Abrufen der Bauindustrie starke jahreszeitliche Schwankungen auf, die sich entsprechend auf die Ertragsgestaltung auswirken müssen. Es sind vor allem einige neue Erzeugnisse, die die Absatzmöglichkeiten verbreiterten und teilweise auch günstige Preise herausholen ließen. Ein Mehrscheiben-Isolierglas zum Einsatz bei Wärme-, Kälte- und Schallschutz hat ebenso gute Aufnahme gefunden wie ein Opakplas für Wandfassaden und Möbelbelag oder die Reflezperlen zum Einsatz im Verkehr. Diese technischen Neuerungen dürften die Ursache sein, daß ein Teil der Betriebe günstiger abgeschnitten hat als es die durchschnittliche Entwicklung der Umsatzgestaltung sowie der Kosten und Erlöse annehmen läßt. Obwohl der Umfang der Bautätig-

## Uferschutz am Zürichsee

P. Die Vereinigung zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee hielt kürzlich ihre diesjährige Generalversammlung ab. Dabei zeigte sich, daß hinsichtlich der Bebauum der Zürichseeufer ein Malaise herrscht. Es steht fest, daß die Zürichseeufer außerordentlich stark bebaut sind. Man hat berechnet, daß es z. B. auf dem Gebiete des Kantons Zürich noch 2—3 Prozent natürliche Ufer gibt. Ein großer Teil der Ufer ist der Oeffentlichkeit überhaupt nicht zugänglich. Die kantonale Regierung beauftragte vor mehr als zehn Jahren das Regionalplanbüro Zürich der Schweizerischen Landesplanerkommission, die Vorgängerin der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, den Uferschutz systematisch zu studieren und Möglichkeiten vorzuschlagen, wie einer weiteren Ueberbauung Einhalt geboten und der Oeffentlichkeit weitere Uferstreifen zugänglich gemacht werden könnten. Diese Arbeit zuwebe zeiten. und der Verrentlichkeit weitere Uterstreuen zugänglich gemacht werden könnten. Diese Arbeit
wurde seinerzeit publiziert, die darin enthaltenen
Vorschläge aber nicht berücksichtigt, so daß die
Uberbauung noch zunahm. Da es sich beim heutigen Ufergebiet zum großen Teil um Auffüllungen handelt, ist der Kanton, der diese Auffüllun-

gen zum Teil selber vornahm und zudem als Komgen zum Teil selber vornahm und zudem als Kom-pensation für Landverlust infolge des Baus der Seestraßen den Privaten zubilligte, laut Wasser-baugesetz zuständig. Um der immer stärkeren Ueberbauung der Zürichsseufer Einhalt zu gebie-ten, hat er nun im Laufe der letzten 10—15 Jahre teberbauung det Zahtenseuter Einnatz zu gebieten, hat er nun im Laufe der letzten 10—15 Jahre
nicht allmächlich, sondern in Stufen seine Konzessionspraxis verschärft, so daß eis heute einem
generellen Bauverbot gleichkommt, es sei denn,
daß die Gesuchsteller von Baubewilligungen ein
öffentliches Interesse nachweisen können. Dagegen setzen sich nun aber die Uferlandbesitzer zur
Wehr. Es wurde bestritten, daß der Kanton
überhaupt das Recht habe, seine Konzessionspraxis zu verschärfen. Das Uferland, das nicht bebaut werden könne, verliere an Wert. Es wurde
sogar die Gründung einer Organisation von Seeanstößern in Aussicht gestellt. Der Kanton schein
gegenwärtig bei seiner Praxis zu verharren und
im übrigen eine abwartende Stellung einzuhehmen,
da sich nächstens das Zürcher Obergericht und
in einem andern Falle das Bundesgericht mit Rekursen von Landbesitzern zu befassen haben werden.

# Fischstube Zürichhorn

Die Perle der Landi 1939 Einzigartige Aussicht am See Stadtbekannt und weltberühmt

Wenn Sie allein oder in Gesellschaft ausgehen, gut essen und trinken, sich freuen, ausruhen, das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden wollen dann wählen Sie die originelle Fischstube Zürichhorn.

Telefon 241655/324790

C. Hohl-Rast

Mittag- und Nachtessen Kaffee, Glacé Spezialitäten

Immer ein schönes Erlebnis