

Radikale Baulinienkorrekturen und Arkaden ennet der Sihl

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - (1953)

Heft 13

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651458>

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.

Generation leider nur zu oft übersehen wird, daß durch Aktivität auf der einen und Inaktivität auf der anderen Seite *Endgültiges* 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 befafat haben.

Liebe Zürcher Jugend!

Die Zürcher Verkehrsnot, die nicht von heute auf morgen saniert werden können, bringen nicht nur für die gegenwärtige mittlere, zum Steuerzahlen kräftig herangezogene Generation ernsthafte Nöte, sondern auch für deine Generation. Gerade die junge Generation wird das Komplex 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 von 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 eventuelle Verwirklichung eines vom Gemeinderat genehmigten, mehr oder weniger zufriedenstellenden Generalverkehrsplanes erfordert für die Stadtgemeinde Zürich unbedingt die Schaffung eines speziellen *öffentlichen Verkehrsamtes*.

Mit der Einrichtung eines Verkehrsamtes, 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 einläßlich befassen müssen: Abgesehen von den rein technischen Verkehrsnot, ergeben sich auch bedeutende *wirtschaftliche und finanzielle* Aufgaben, deren Tragweite heute noch nicht überblickt werden kann. Sicher ist aber, daß man für das Verkehrsbudget 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 *350–380 Millionen Franken* erfordern werde. Dieser Betrag wäre im Zeitraum 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 Verkehrsplanungen und Verkehrsbaun.

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 Haushaltsjahr* zur Genehmigung vorzulegen. Das *Steuereinnahme* wird daher auch für die junge Generation von entscheidender Bedeutung sein.

Aber auch die *Hochbauten*, das zweite *Stadtsptial* (Triemli), die vielen Schulhausbauten, die Erweiterung der *Gewerbe- und Kunstgewerbeschule Zürich*, die endgültige Erledigung der immer noch schwebenden 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 Hauptzentren *City* und *Allstadt* (einschließlich Außersihl, Wiedikon, Enge, Wollishofen, Seefeld, Rtesbach, Hirslanden, Industriequartier, Unterstraß, Wipkingen und Höngg), *Allstetten* und *Albisrieden* (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 Kernzone des sich immer stärker kommerzialisierenden Außersihls, geben wir eine besondere Darstellung. Darüber machte der kantonale Baudirektor, Regierungsrat Dr. Paul Meierhans, in einer öffentlichen Versammlung des Quartiervereins Zürich 4 wertvolle Angaben. Er stellte dabei fest, daß ganz Außersihl «verkehrsranke» 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 Baukorrekturen ennet der Sihl, insbesondere an der *Sihlbrücke*, als für die Stadt Zürich *einzigartig*. Die 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 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 von 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 lebhaft 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 Uebersee) in unsere schöne, liebe 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 «*Rollerwandern*» und dem «*Autostopp*» huldigt, im europäischen Zürich genügend praktische *Jugendherbergen* vorhanden sind.

Die Jugendherbergen sind, wie Präsident *Meltnik* vom Internationalen Jugendherbergverband 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 bereist 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 Jugendherbergbewegung. Er muß also anders *gelenkt* werden. Die Zürcher Jugend soll deshalb der internationalen Jugendwanderbewegung das sich *geistig* lohnende Interesse schenken. Währenddem *Meltnik* in München scherzhaft vom «größten Hotelkonzern der Welt» sprach, erklärte der Schweizer *Portmann* klug und weise: «Die Jugendherbergen sollen keine Konkurrenz des Hotelgewerbes sein.»

Die gesamthafte, insbesondere psychologische Bedeutung des internationalen Jugendwanderns ergibt sich aus der Größe des Internationalen Jugendherbergverbandes: 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 *10 Millionen Uebernachtungen* 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 nordafrika-

nischen Jugendherbergen wurden 779 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 «Bastelwerkstätte»*, 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 Verkehrsmittel, 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 selbsterheute 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 *Massenlärm* geht also jeden Einzelnen an, seine richtige Bekämpfung ist vornehmlich eine *Zukunftsaufgabe* der heutigen jungen Generation! Zeigen doch die neuesten medizinischen Forschungen, daß *Lärmwirkungen* den gesamten menschlichen Organismus ernsthaft schädigen. Herz, Verdauungsorgane, 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 Richtigen, Guten und Schönen mitwirken werdet, so daß die derzeitige Halbmillionenstadt Zürich *eure eigene, selber gestaltete, weltoffene Stadt* sein werde. -t.

Radikale Baulinienkorrekturen und Arkaden ennet der Sihl

Nach den überaus gründlich durchgeführten Studien des Bebauungs- und Quartierplanbüros für die Abänderung 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 Gebäude sind noch größer als bei der Umgestaltung des *Bahnhofquartiers*.

Eine weniger kostspielige Gegenwartslösung wäre, auf längere Sicht betrachtet, unwirtschaftlich, weil sie die endgültige Lösung 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 Zustandes in den geplanten neuen Zustand möglich macht. Die Durchführung des neuen Bebauungsplanes wird außerordentliche Mittel in einem Umfang beanspruchen, der den Aufwendungen für die letzten großen Bauten – *Seebauflüßregulierung* und *Stadtsptial* – nicht nachsteht. Die Festlegung der neuen Baulinien nach dem vorgelegten Plan ist deshalb von außergewöhnlicher Tragweite.

Die vorgesehenen einschneidenden Veränderungen lassen sich nur ver-

wirklichen, wenn verschiedene bestehende, zum Teil überalterte Gebäude niedrigerissen 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* 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 markantes Gebäude entstehen.

Einschneidende Maßnahmen sind auch nicht zu vermeiden bei der *Tramhaltestelle Stauffacher*. Es sei lediglich erwähnt, daß die *Wirtschaft St. Jakob* und das *Konfektionsgeschäft 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 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 Schauspiel, im Restaurant des Flughafens Kloten zu sitzen und das An- und Abfliegen, das Kommen und Gehen zu verfolgen. Ein Gläschen «*Weisflog*» schafft dabei die gute und zufriedene Stimmung. Einem «*Weisflog*» kann man stets «*genehmigen*», ob man etwas isst oder nicht, es wird einem dabei wohlzig zumut, und man genießt das Schauspiel der Landungen und Abflüge auf einem der schönsten Flugplätze der Welt doppelt. Denn ein Gläschen «*Weisflog*»-Bitter regt nicht auf, es läßt sich allein oder in Gesellschaft ohne Bedenken genießen. E. R.

Hensel & Co.

Werkstätte für Schalttafelbau

Licht

Kraft

Telephon

Bockenhofstraße 62 Zürich 6
Telephon 26 17 44

Alle elektrischen Installationen

Lienhard Söhne

Bauschreinerarbeiten, Innenausbau
Ganze Wohnungseinrichtungen
Ladeneinrichtungen

Mechanische Schreimerei
und Möbelfabrik

Zürich 2, Albisstraße 131
Telephon (051) 45 12 90

Bahianos

Bahia

Brasilien

70 Cts.



ein Spitzen-

Produkt der Zigarrenfabrik

Wuhrmann