

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 6

Artikel: Städtische Entlastungsstrassen
Autor: C.J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29934>

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: 19.02.2026

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

nicht vorgeführt, sondern nur der Gedanke wiedergegeben. Man muss nämlich ins Auge fassen:

1. die Verminderung des Wehr-Gewichtes, erreichbar durch die Konstruktion als Schiff („Schwimmtor“);
2. den unwandelbaren Stand der senkrechten Achse, und
3. die Feststellung des Querprofils des Dückers derart, dass er die zu den höchsten Wasserständen gehörigen Wassermengen ableiten kann.

(Abbildung 1). Er verbindet einerseits den Stadtteil Enge und die hinterliegenden Gebietsteile Wollishofen usw., dann den sehr stark frequentierten Bahnhof Enge mit dem Paradeplatz und der mittlern Bahnhofstrasse, an der die hauptsächlichsten Banken liegen. Zwischen diesem Teil der Bahnhofstrasse und dem Thalacker, nordwestlich der Bärenrasse, bildet sich gegenwärtig die eigentliche „City“ aus, wachsen die grossen Geschäfts- und Warenhäuser in raschster Folge aus dem ebenen Boden. Damit nimmt der Verkehr im Bleicherweg, genährt auch von dem immer lebhafter werdenden Vorortver-

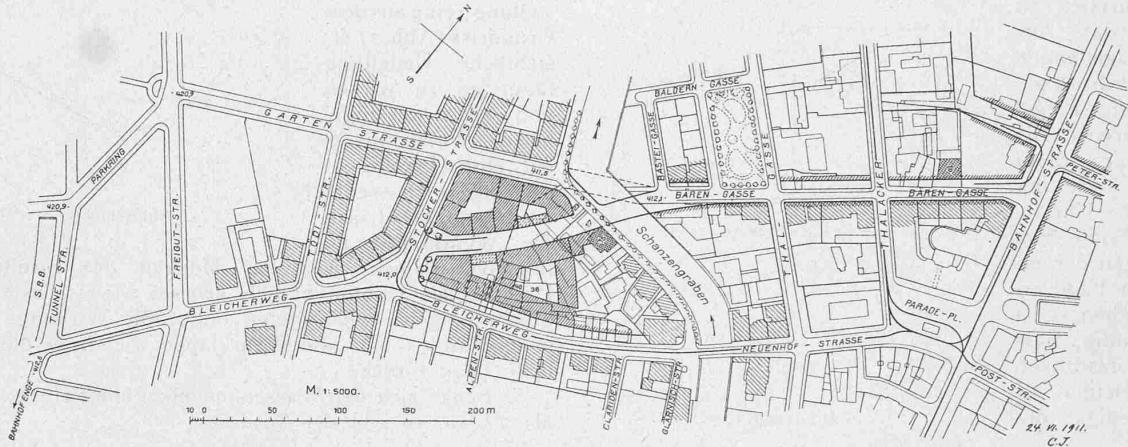


Abb. 1. Vorschlag für eine Verbindung Bleicherwegplatz-Bärenrasse, in Richtung des ehem. „mittlern Bleicherwegs“ zur Entlastung des Paradeplatzes.

Städtische Entlastungsstrassen.

Als vor ungefähr Jahresfrist anlässlich des Vortrages von Gust. Langen im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein über die Wünschbarkeit eines Wettbewerbs für planmässige Erweiterung von Gross-Zürich diskutiert wurde¹⁾, erklärte Stadtgenieur Wenner u. a., dass ein solcher Wettbewerb für das Stadtgebiet allein zwecklos wäre, weil im Innern der Stadt sowieso nichts mehr geändert werden könnte. Anderseits lehrte die Städtebau-Ausstellung, wie städtische Verkehrsknotenpunkte einen bis zur Unerträglichkeit sich steigern den Verkehrsandrang erleiden können und wie schwer und kostspielig es alsdann meist sei, durch Strassendurchbrüche eine teilweise Umleitung des Durchgangsverkehrs und damit eine Entlastung zu eng gewordener Plätze herbeizuführen.²⁾ Im folgenden soll auf ein Beispiel eines stark überlasteten Verkehrsknotenpunktes, den Paradeplatz in Zürich, hingewiesen und gezeigt werden, wie dieser Platz um einen wesentlichen Teil des Durchgangsverkehrs in einfachster Weise und sozusagen umsonst entlastet werden könnte. Zugleich zeigt dieses Beispiel, dem noch eine Reihe anderer beigefügt werden könnte, dass im Strassennetz der Stadt Zürich sich

kehr (Gemeinden des linken Seufers) vom Bahnhof Enge nach der City sehr rasch zu. Dazu kommt, dass der innere Bleicherweg zwei von drei „Linien“ befahrene Strassenbahngleise enthält, und dass seine Breite an der engsten Stelle (Schanzengrabenbrücke) 11 m beträgt, wovon 5,5 m auf die Fahrbaahn entfallen. Dazu kommt weiter, dass diese Strasse ihren ganzen Verkehr, von dem etwa zwei Drittel in die mittlere Bahnhofstrasse, also nach Norden tendieren, auf den Paradeplatz ergießt, wo ein Wagen unter Umständen acht Strassenbahngleise kreuzen muss, um in die Bahnhofstrasse zu gelangen. Auf dem Paradeplatz schneiden sich fünf Strassenbahnenlinien, die nach allen Richtungen ausstrahlen und einen entsprechenden Umsteige-Verkehr im Gefolge haben, zu dem sich der durchgehende Fussgänger- und Fuhrwerksverkehr gesellt.

Verbindet man nun den dreieckigen Bleicherwegplatz (Kreuzung Bleicherweg und Stockerstrasse) schräg durch die noch gänzlich unbebaute grosse Liegenschaft des Herrn Dr. Conrad Escher mit dem südwestlichen Ende der Bärenrasse (A in Abb. 2), so erhält man einen in seiner Linienführung dem inneren Bleicherweg ähnlichen, schlanken Strassenzug, auf dem der ganze Fussgänger- und Fuhrwerksverkehr Enge-City den Paradeplatz mit seinem lästigen Gewimmel rechts bzw. links liegen lassen könnte. Vom Ende der Bärenrasse aus gesehen (vom Kamin des letzten Hauses Bärenrasse Nr. 32 aufgenommen) zeigt sich das Gelände nach Abbildung 3; man sieht das Geschäftshaus Schanzengraben Nr. 15, das die eine Ecke der neuen Strasse bilden müsste; das Haus Nr. 17 im Assekuranzwert von 50000 Fr. ist das einzige, das zu beseitigen wäre,



Abb. 2. Blick von Punkt B, Ecke Bleicherweg und Tödistrasse gegen A (Bärenrasse Nr. 32).

sehr wohl noch manches verbessern liesse.

Die Haupt-Radialstrasse, die aus dem Paradeplatz, dem eigentlichen Verkehrsschwerpunkt der Stadt, nach Südosten führt, ist der Bleicherweg, in seinem innersten Teil Neuenhofstrasse genannt

¹⁾ Vergl. Sitzungsbericht unter Vereinsnachrichten in Bd. LVII, S. 117.

²⁾ Vergl. z. B. die Pläne von Hermann Jansen in Bd. LVII, S. 100 u. 101.

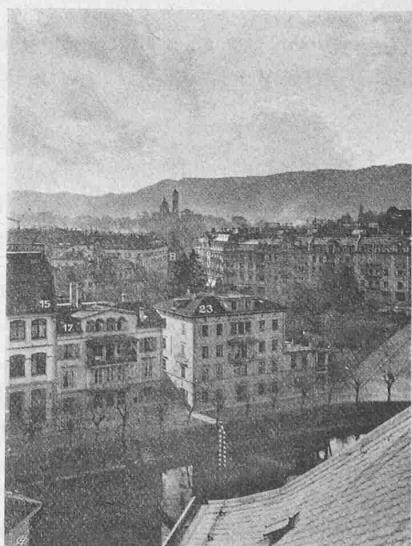


Abb. 3. Blick von Punkt A (Bärenrasse Nr. 32) gegen B am Bleicherwegplatz.

da Nr. 23 einstweilen noch ganz gut stehen bleiben könnte. Der in Abbildung 3 unterhalb der Kirche Enge sichtbare Punkt *B* liegt am Bleicherwegplatz (Ecke Bleicherweg-Tödistrasse), es ist der Standpunkt für die Aufnahme in Abbildung 2, die ihrerseits den Standpunkt *A* für Abbildung 3 erkennen lässt. Ganz rechts auf Abbildung 3 gewahrt man noch die Gartenstrasse, die nach den über den Schanzengraben gezogenen, gestrichelten Linien einer schiefen Brücke seiner Zeit als Fortsetzung der Bäregasse gedacht war. Sie ist als Wohnstrasse ausgebaut und steigt nach dem rund 10 m höher liegenden vornehmen Wohnviertel des Parkrings hinauf, der durch seine Höhenlage und abseits der Heerstrasse natürlicherweise vom Verkehr verschont sich aller Vorzüge einer ruhigen Lage erfreut. Von Interesse ist noch, dass in früherer Zeit die hier vorgeschlagene Wegverbindung bereits bestand, bis sie durch Erstellung der Schanzen unterbrochen wurde. Der „mittlere Bleicherweg“, wie er damals hieß, führte nach Mitteilung von Dr. Conrad Escher aus der Bäregasse „durch die ausserhalb dem Schanzengraben gelegenen Güter hindurch nach der Gegend des jetzigen Bleicherwegplatzes“.¹⁾ Damit erklärt sich auch die Richtungsübereinstimmung von Bäregasse und äusserem Bleicherweg.

Zur hier vorgeschlagenen Liniendurchführung der verlängerten Bäregasse ist zu sagen, dass sie gewählt wurde unter möglichster Rücksichtnahme auf die bestehenden wertvollen Gebäude. Als solche sind zu nennen die südöstliche Flucht der Bäregasse, dann die Häuser Schanzengraben Nr. 15 und vorläufig auch Nr. 23, ferner die neuern Häuser Bleicherweg Nr. 38 und 40. Für die Breite von 15 m (3,5 + 8 + 3,5) waren bestimmend die einzigen auf diesen Baulinienabstand errichteten drei neuern Häuser Bäregasse Nr. 6, sowie die beiden letzten, die sog. Locherhäuser Nr. 32. Die Breite dürfte für eine Strasse ohne Strassenbahn auch genügen. Im weitern ist die, natürlich unverbindliche, Blockeinteilung derart angenommen, dass das grosse Gartengrundstück längs der Stockerstrasse unabhängig von seinen Nachbarn überbaut, bzw. parzelliert werden kann, was in der Absicht seines Besitzers liegt. Zum Lageplan (Abb. 1) ist zu bemerken, dass die gestrichelt-schraffierten Bauteile als einstöckige Ladenlokale gedacht sind. Eine viel weiter gehende Ausnutzung dieser Geschäftslage könnte natürlich erzielt werden durch eine gestrecktere Führung der Strasse, mehr als axiale Verlängerung des äussern Bleicherwegs gegen Punkt *A* (auf Abb. 2). Dabei könnte dann die neue Strasse am Bleicherwegplatz überbaut werden, was Anlass zu einem trefflichen Architekturbild böte. Es ist zweifellos, dass ein z. B. auf stadtzürcherische Architekten beschränkter Ideen-Wettbewerb in kürzester Frist aus den vielen Möglichkeiten die zweckmässigste Lösung zu Tage fördern würde. Auch ist darauf Bedacht genommen, dass die Liegenschaft Schanzengraben Nr. 23 durch eine einfache Regulierung ihrer Grenze (Senkrechtstellung zur Gartenstrasse) zweckmässiger überbaut werden kann, als es jetzt der Fall ist. Die Einmündung der Gartenstrasse erhielt mit etwa 12 m etwa das 2½fache ihrer jetzigen Breite, was ihrem minimalen Verkehr reichlich genügt.

Das städtische Quartierplanbureau beabsichtigt in Verlängerung der Alpenstrasse, längs der Grenze der Escherschen Liegenschaft, also parallel zur Stockerstrasse ein 10 m breites Quartiersträsschen mit einseitigen 5 m tiefen Vorgärten, also ebenfalls 15 m Baulinienabstand, anzulegen. Herrn Bauvorstand Dr. Klöti, dem Ende Juni letzten Jahres diese genterelle Skizze für eine grosszügige Verkehrsstrasse vorgelegt worden ist, leuchtete, wie nicht anders zu erwarten, der Vorschlag einer Entlastung des Paradeplatzes sofort ein, desgleichen Herrn Prof. Gull und andern Fachleuten. Es sei noch darauf aufmerksam gemacht, dass diese durchgehende Bäregasse jenseits der an der Einmündungsstelle noch etwas zu verbreiternden Bahnhofstrasse ihre Fortsetzung in der Peterstrasse finden würde, deren Durchbruch nach dem Weinplatz vorgesehen und im grossen Stadthausprojekt Professor Gulls auch eingezeichnet ist.²⁾ Man gewinne also einen von der Enge bis zum Rathaus am Limmatquai schlank durchlaufenden Strassenzug, der zudem von der Stockerstrasse weg im eigentlichen Stadtzentrum strassenbahnenfrei wäre. Merkwürdigweise hat dann das städtische Baukollegium in seiner Mehrheit der Idee des Stadtingenieurs zugestimmt, der die angestrebte Entlastung des Paradeplatzes auf dem Wege Bäregasse-Gartenstrasse-Parkring nach dem bald vor dreissig Jahren gefassten Plane (schiefe Ueber-

brückung des Schanzengrabens) für zweckmässiger hält. Einstweilen wird vorgeschlagen, die östliche Baulinie der Stockerstrasse auf 19 m Abstand von der westlichen Flucht anzusetzen, in der Meinung, der Fussgänger- und Wagenverkehr ginge dann durch Stockerstrasse-Gartenstrasse-Bäregasse.

Wir enthalten uns einer Kritik dieser Ideen, möchten aber nicht versäumen, diese städtebauliche Frage von eminenter Bedeutung hiermit der unvoreingenommenen Beurteilung zunächst der Fachkollegen, sodann der Oeffentlichkeit überhaupt vorzulegen, damit es nicht wieder heisst: ganz schön und gut, aber ihr hättest eben früher kommen sollen! — Jetzt ist die Gelegenheit noch nicht verpasst, denn die Sache liegt erst vor einer städtischen Kommission¹⁾, kann also noch sehr gut so geregelt werden, wie es das Interesse der Stadt, der *Gesamtheit* erfordert. Dass übrigens mit diesem Interesse sich jenes des zunächst beteiligten Grundeigentümers sehr wohl vereinigen lässt, geht aus der einfachen Ueberlegung hervor, dass der Landwert ganz abgesehen von den Eckbauplätzen an einer solchen Geschäftslage, wie sie längs der verlängerten (und der bestehenden) Bäregasse entstünde, in keinem Vergleich steht zu jenem an dem toten Quersträsschen in Verlängerung der Alpenstrasse. Die Richtigkeit dieser Ueberlegung wird durch angestellte Kosten-Ueberschlagsrechnungen auch bestätigt. Für die Stadtverwaltung und die Oeffentlichkeit entstünde im Weiteren der Vorteil, dass die immer wiederkehrenden ausserordentlich teuren und verkehrshemmenden Arbeiten für Geleise- und Fahrbahnunterhalt im innern Bleicherweg, eben die natürliche Folge seiner Ueberlastung, ganz erheblich verminder würden. C. J.

Der Kurs über elektrische Traktion

vom 3. bis 19. Januar 1912.

Die Veranstalter des Kurses können mit Befriedigung feststellen, dass die Beteiligung eine überaus rege, die Erwartungen weit übertreffende war. Nach dem Mitgliederverzeichnis bezifferte sich die Zahl der Kursteilnehmer auf 84, darunter, dank dem Entgegenkommen der Generaldirektion der S. B. B., nahezu 40 Beamte der S. B. B.

Die Vorträge im I. Teil des Kurses (vom 3. bis 13. Januar) fanden jeweils am Vormittag statt, Nachmittags wurden meistens Exkursionen nach verschiedenen technischen Werken unternommen. Der überaus reichhaltige Lehrstoff wurde in sechs Abschnitte eingeteilt und von fünf Vortragenden in 37 Stunden behandelt.

Wenn berücksichtigt wird, dass in Anbetracht der sehr verschiedenen Vorbildung der Kursteilnehmer einerseits auch grundlegende, elementare Begriffe der Elektrotechnik erläutert werden mussten und anderseits das zu behandelnde Gebiet ein überaus reichhaltiges war, so musste von vornherein erwartet werden, dass dieser Stoff in der verfügbaren Zeit nicht durchwegs in so gründlicher Weise behandelt werden konnte, wie es wünschenswert gewesen wäre. Die Abgrenzung der einzelnen Abschnitte ist keine bestimmte, es war daher nicht zu vermeiden, dass in einzelnen Teilen, die von verschiedenen Dozenten behandelt wurden, Wiederholungen vorkamen. Es wäre sodann auch von Vorteil gewesen, wenn wichtige Tabellen und Zeichnungen (z. B. Wicklungsschemata) vor dem betr. Vortrag hätten zur Verteilung gelangen können, um die ohnehin knappe Zeit nicht mit kopieren von Zahlen und Zeichnungen in Anspruch zu nehmen.

In dem „Uebersichtsvortrag“ wurden von Prof. Dr. Wyssling die Hauptgesetze der Elektrotechnik, die Prinzipien der Elektromotoren und deren Charakteristik, insbesondere soweit sie für Traktionszwecke in Betracht kommen, in klarer Darstellung behandelt, wobei wiederholt auch Ergebnisse der Berechnungen der schweiz. Studienkommission für elektr. Bahnbetrieb erwähnt wurden.

Dr. W. Kummer referierte über das Kapitel „Kraftbedarf“, von den grundlegenden Formeln zur Bestimmung des Traktions-Widerstandes ausgehend, im besondern über die Arbeit für die Beschleunigung, wobei auf das charakteristische Verhalten der verschiedenen Motoren und auf die Bedeutung der Anfahrbeschleunigung für die Kraftzentrale hingewiesen wurde.

Der Abschnitt „Motoren“ wurde von Prof. J. L. Farny behandelt, wobei einleitend die Grundgesetze der Magnetisierung, hernach die

¹⁾ Als Fachleute gehören ihr an Arch. F. Zuppinger als Präsident, dem unser Vorschlag ebenfalls eingeleuchtet, ferner Ing. Ritter-Egger.

²⁾ „Aus Zürichs Vergangenheit“, Verlag Orell-Füssli, Seite 27.

²⁾ Vergl. den Gesamt-Uebersichtsplan in Band LVIII, Seite 158, besser noch in Band XLVI, Seite 51 und 52.