

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87/88 (1926)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Automobilverkehr und Strassennetz  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40988>

#### **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:** 15.01.2026

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



Abb. 4. Schachbrett-Strassennetz in Zürich-Enge. — 1:7000.

Die Gemeinden, die ja die Entwicklung aus nächster Nähe sahen, konnten nur dort, wo der burokratische Einfluss der staatlichen Richtlinien nicht vorhanden war, vornehmlich in Sachsen, einige Finanzierungsmethoden ersinnen, die dem praktischen Leben gerecht wurden. Ihnen blieb, solange die Kapitalknappheit bestand, nichts anders übrig, als höhere Mietzinssteuer-Hypothesen zu geben und auf die Beschaffung der ersten Post von seiten des Unternehmens im Notfalle zu verzichten. Indem man hierbei weiter die wahre Höhe der reinen Baukosten mit 12000 Mark zugrunde legte, kam man auf reichlich 10000 Mark, die restlichen 10% hatte der Unternehmer zu beschaffen. Die Bauprogramme wurden auf diese Weise zwar kleiner, aber die Wohnungen konnten dafür wenigstens von den Wohnunglosen bezogen, der Druck etwas vermindert werden.

Natürlich musste es langer Hand darauf ankommen, mit dem Aufkommen aus der Mietzinssteuer möglichst viel zu bauen. Daher griffen einige Städte, nachdem die Kapitalknappheit sich gemindert hatte (Herbst vorigen Jahres), die Idee wieder auf, dass nur die zweite Post aus der Mietzinssteuer gegeben werde. Aber die hier vorbildlich arbeitenden Gemeinden — als erste die Stadt Köln — erkannten auch weiter, dass man die Beschaffung von Privatkredit von seiten des Unternehmers nur verantworten konnte, wenn man die teuren Zinsen auf ein annehmbare Mieten verbürgendes Mass verbilligte. Dieser Gedanke ist von den Gemeinden gekommen, die Regierung hat bis heute noch keine Mittel für solche Zwecke geordnet oder ihre Richtlinien entsprechend überarbeitet. Aber die Gemeinden haben erreicht (es sind nur einige), dass durch diese aus Mietzinssteuermitteln erfolgte Zinsverbilligung die die Mietzinssteuer streckende erste Privathypothek praktisch verwertbar wurde, d. h., dass die 1925er Bauten erträgliche Mieten bekommen haben, trotzdem Privatgelder in ihnen arbeiteten. Sparkassenmittel sind auf diese Weise in grosser Menge ihrem ursprünglichen Zwecke wieder zugeführt worden. Im Augenblick sieht ein solches Beleihungsschema etwa folgendermassen aus: 3000 Mark auf 4% verbilligte Privatgelder; 7800 Mark zu 2% tilgbare (nicht verzinsliche) Mietzinssteuerpost und 1200 Mark Eigenkapital des Unternehmers einschliesslich geringfügiger Mieterdarlehen von höchstens 500 Mark. Das ergibt eine Miete von 130% der Friedensmiete, die zur Not tragbar ist.

Die Frage des Zwischenkredits ist neuerdings vom Reiche durch Bereitstellung von 200 Millionen Mark gelöst worden. Ungleiche Mietzinssteuer-Hypothesen sind aber immer noch an der Tagesordnung (Thüringen und Württemberg). Berlin hilft sich etwas umständlich durch Zwischenschaltung einer „Zusatz“-Hypothek.

Die staatlichen Richtlinien wollen nur bei Kinderreichen und Kriegsverletzten höhere Hypothesen zulassen, aber bei diesen Mietherrn sind noch ganz andere Mietbeihilfen nötig, um ihnen die Wohnung zu erschliessen.

Eine gewisse Erleichterung der Finanzierung haben die sogenannten „Arbeitgeber-Darlehen“ (an Beamte der öffentlichen Verkehrs-Anstalten) gebracht, die das Eigenkapital wirksam ergänzen.

Einzelne Städte haben ihre Bauprogramme dadurch erweitern können, dass sie im sogenannten „Bürgschaftsverfahren“ das gesamte Baugeld gegen Bürgschaftsübernahme und Zinsverbilligung aus der Privatwirtschaft erhielten (Köln). Ein schon langer Hand erwogener Plan, die Mietzinssteuer zum grossen Teil zur Zinsverbilligung privater Baugelder zu verwenden, scheiterte bisher an der begrenzten

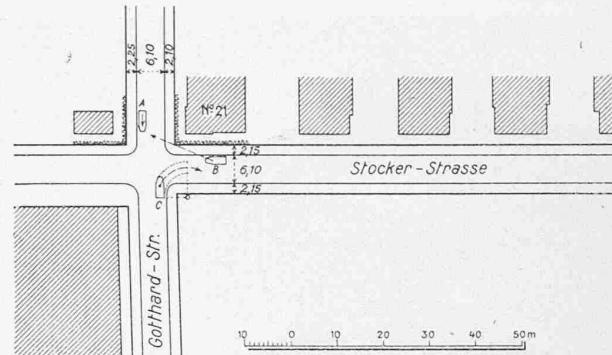


Abb. 5. Die wegen ihrer Unübersichtlichkeit äusserst gefährliche Strassenkreuzung Gotthardstrasse-Stockerstrasse in Zürich. — 1:1500.

(Der Wagen C hat mit dem Unfall vom 15. Oktober nichts zu tun.)

Geltungsdauer der Steuer. Zurzeit wird versucht, diese Frage reichsgesetzlich im Rahmen eines Arbeitbeschaffungsprogramms zu regeln.

In grossen Zügen, wie der begrenzte Raum es gebietet, sind damit die Wege beschrieben, die die Finanzierung des Wohnungsbau in Deutschland bis jetzt gegangen ist. Wie man sieht, sollte es bei einer solchen Aufgabe nicht so sehr darauf ankommen, eine Bevormundung der Gemeinden durch ein burokratisches Zentral-System zu schaffen, als der freien Initiative der hierzu in Wahrheit berufenen Gemeinden den weitesten Spielraum einzuräumen.

Chemnitz, Oktober 1926.

Dr. Heymann.

### Automobilverkehr und Strassennetz.

Am 15. d. M. ereignete sich auf der wie eigens dafür eingerichteten Strassenkreuzung Stockerstrasse-Gotthardstrasse in Zürich-Enge wieder einmal einer jener typischen Auto-Zusammenstösse, für den in der Regel einer der Fahrer, wenn nicht beide, „wegen zu schnellen Fahrens“ verantwortlich erklärt werden. Der Zufall führte den Schreiber dieser Zeilen unmittelbar nach dem Vorfall dort vorbei, und da ihm die Gefährlichkeit jenes ganzen, verkehrstechnisch sinnlosen Schachbrettsystems und der bewussten Ecke, Stockerstrasse Nr. 21, aus persönlicher Erfahrung längst bekannt ist, konnte er nicht umhin, dieses Schulbeispiel im Bilde festzuhalten (Abb. 1 bis 3) und anhand der Pläne (Abbildungen 4 und 5) hier zu erörtern. Damit soll gezeigt werden, dass derartige veraltete Strassen-Zustände die primäre Ursache von Kollisionen bilden, die dort nachgerade an der Tagesordnung sind.

Der Ausschnitt (Abbildung 4) aus dem Stadtplan 1:5000 (verkleinert auf 1:7000) zeigt die allgemeine Situation eines typischen Schachbrett-Schemas aus dem letzten Jahrhundert, einer Anlage zur Parzellierung von Bauland. Verkehrstrassen sind Alpenquai und Bleicherweg für die Richtung Zentrum-Enge und weiter (Fernverkehr, Südost), ferner die aus Norden kommende, stark befahrene Stockerstrasse, die in den Bleicherweg einmündet, ihn aber auch kreuzt und den Verkehr vom Hauptbahnhof und Aussersihl nach dem Alpenquai und weiter südöstlich und umgekehrt führt. Diese Stockerstrasse wird ihrerseits rechtwinklig gekreuzt von den Nebenstrassen eines früher stillen und heute noch vornehmen Wohnviertels der Enge. Von diesen läuft die Gotthardstrasse stadtwärts hinter der Tonhalle an der Claridenstrasse tot, während sie westlich in den neuen Bahnhofplatz Enge einmündet.<sup>1)</sup> Die Dreikönigstrasse (zwischen G. und Bleicherweg) verbindet den Bahnhübergang Enge (Bederstrasse, West-Enge) mit der Bahnhofstrasse bei der Börse. Beide erleiden stets zunehmenden Durchgangsverkehr, für den die Stockerstrassenkreuzung der Dreikönigstrasse natürlich nicht erwünscht, aber mit guter Sicht über abgeschrägte Ecken (oh Graus!) wenigstens möglichst zweckmässig hergerichtet ist, wogegen die Unglückskreuzung der Gotthardstrasse nicht nur eng, sondern durch hohe Hecken bis an die äusserste Möglichkeit maskiert ist. Man beachte die ausgerechnet am Kreuzungspunkt besonders erhöhte Gartenmauer des Hauses Nr. 21 mit der sie noch weiter überhöhenden Epheuwand, hart an dem schmalen Trottoir (Abbildungen 1 und 5). Die Gefahr eines Zusammenstosses korrekt rechts und auch langsam fahrender Autos wird naturgemäß

<sup>1)</sup> Vgl. S. B. Z. Band 81, Seite 185 (14. April 1923) und Band 82, Seiten 146 und 246 (September/November 1923).



Abb. 3 (links), Abb. 2 (Mitte) und Abb. 1 (rechts) Auto-Zusammenstoss an der Strassenecke Stockerstrasse Nr. 21 (am Rande rechts).

durch diesen Strassenzustand in bedrohliche Nähe gerückt. Dies gilt insbesondere für ortskundige auswärtige Fahrer, die gewohnt sind, auf derart gefährliche Kreuzungen durch Warnungssignale aufmerksam gemacht zu werden, und die hier eine freie gerade Strasse vor sich sehen. Bei dem hier vorgeführten Beispiel wurde Wagen A (der Wegrechte hatte) von B und einem rechts neben B fahrenden Radfahrer angerannt und umgeworfen; B hatte versucht durch Abbiegen nach links (Abbildungen 2 und 3) die Kollision zu verhüten, aber zu spät; der Radfahrer kam dazwischen zu Fall. Wer selbst Autolenker ist, der ist im Bild, auch über die primäre, wichtigste Ursache: eben die ganz unbegreiflicherweise geduldete Epheuwand in der Ecke, die Wagen wie B geradezu verleitet, sich links zu halten, also falsch zu fahren, um etwas mehr Ueberblick zu gewinnen. Derartige Sichtmaskierungen bestehen aber noch viele; um nur zwei der benachbarten und geradezu berüchtigten zu nennen: die Ecke der Giesserei Koch mit 1,9 m hoher Bretterwand an der scharfen Ecke Brandschenke-Selnaustrasse und die Ecke Talgasse-Bleicherweg mit der hohen Hecke an der Talgasse Nr. 25 (Baumann älter).<sup>1)</sup>

Die Sache wird noch bedenklicher, als nach behördlicher Auffassung der Gotthardstrasse in Zukunft „als Zufahrtstrasse zur neuen Station eine erhöhte Bedeutung“ zugedacht ist (Weisung Nr. 168). Ganz abgesehen davon, dass eine Zersplitterung der Stationszufahrten, zum Ueberfluss noch unter Kreuzung durch andere Verkehrs- bzw. Durchgangstrassen, an sich *verkehrshemmend* und unerwünscht wäre<sup>2)</sup>, müsste man die Strasse erst einmal von solchen notorischen Gefahrstellen gründlich säubern. Dazu gehört auch eine Abrundung der Strassenecken mit mindestens 4 m Radius der Randsteinkante, denn wie der in Abbildung 5 eingezeichnete Wagen C zeigt, ist es bei den gegenwärtigen, scharfgekrümmten „Normalecken“ *unmöglich*, gemäss der Polizei-Vorschrift eine Rechtskurve kurz zu nehmen, ohne in die feindliche Gegenrichtung aus- oder einzubiegen. Uebrigens sollten zum mindesten die Kreuzungstellen solcher Verkehrstrassen nicht mit glattem Belag, wie dem glitschigen, gefährlichen Stampfaspalt, sondern mit Kleinplaster versehen, und, wo nötig, durch Warnungstafeln auch dem fremden Fahrer kenntlich gemacht werden.

Im städtischen Voranschlag für 1927 sind allein für Strassenbauten im Anschluss an die verlegte Seebahn, hauptsächlich in Wiedikon, rund 2,6 Mill. Fr. vorgesehen (Strasse über den Bahntunnel in Wiedikon 650 000 Fr., Verlängerung der Manessestrasse 600 000 Fr., Verlängerung und Ausbau der Zweierstrasse 350 000 Fr. und 280 000 Fr., Ausbau der Seebahn- und der Marienstrasse 350 000 Fr., usw.). Dazu kommen für voraussichtlich ebenfalls 1927 auszuführende Strassenbauten weitere 2,06 Mill. Fr., also insgesamt über 4 1/2 Mill. Fr. — Angesichts dieser reichlichen Aufwendungen, sowie der umfangreichen gegenwärtigen Strassenbauten des neuen Bahnhofs Enge, erscheint es nicht verständlich, dass für die hier erwähnten und gewiss ebenso dringenden *Verbesserungen lebensgefährlicher Strassenecken* nichts übrig sein soll, dies umso mehr, als deren Kosten im Vergleich zu obigen doch verschwindend klein sind. Aber nicht nur für Zürich soll der hier dargestellte Unfall zum Aufsehen der Behörden mahnen, denn ähnliche Dinge trifft man auch in andern Städten und Ortschaften. So nötig und anerkennenswert die vielen neuern Strassenverbesserungen in Anpassung an die Erfordernisse des Auto-

<sup>1)</sup> Eine der ähnlich berüchtigten Gartenecke Pelikanstrasse-Talgasse ist erst dieser Tage gelichtet worden, ihr gegenüber am Bot. Garten noch nicht.

<sup>2)</sup> Eine städtebauliche Binsenwahrheit zwar, die aber, wie es scheint, noch nicht überall als solche erkannt worden ist.

verkehrs sind, die Verbesserung der Uebersicht an Strassenkreuzungen lässt, wie die Unfallstatistik beweist, noch vielfach zu wünschen übrig. Hierauf mit Nachdruck alle zuständigen Stellen aufmerksam zu machen ist der Zweck dieser Zeilen.

Auf die geradezu bedenkliche Vernachlässigung städtischer Plätze in Hinsicht auf zeitgemäss Verkehrsorganisation kommen wir demnächst eingehender zu sprechen.

### Die Rentabilität der Elektrifikation der S. B. B.

Als Beilage zum Vorschlag für 1927 veröffentlicht die Generaldirektion der S. B. B. eine Vergleichung des Betriebsvoranschlags und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1927 mit einem Betriebsvoranschlag und einer Gewinn- und Verlustrechnung, wie sie sich ergeben würden, wenn nicht elektrifiziert worden wäre, sondern auch im Jahre 1927 das ganze Netz der Bundesbahnen noch mit Dampf betrieben würde. Ende 1927 werden, einschliesslich der Seetalbahn, 1460 km oder ungefähr die Hälfte der S. B. B.-Linien elektrifiziert sein. Da sich darunter jene mit dichtem Verkehr befinden, werden die elektrischen Lokomotiven im Jahre 1927 etwa 60% des gesamten Verkehrs in Brutto-Tonnenkilometern bewältigen. Der Vergleich der Betriebsausgaben zeigt folgendes Bild:

Betriebsausgaben	Voranschlag 1927	
	für elektr. Betrieb	für Dampfbetrieb
1. Allgemeine Verwaltung . . .	7 853 140 Fr.	7 853 140 Fr.
2. Unterhalt u. Bewachung d. Bahn . . .	37 455 800 "	37 719 800 "
3. Stationsdienst . . . . .	102 527 000 "	104 207 000 "
4. Fahr- und Werkstättendienst . . .	99 385 380 "	115 506 080 "
5. Verschiedene Ausgaben . . .	27 801 950 "	29 016 950 "
	275 023 270 Fr.	294 302 970 Fr.
6. Auf den Rechnungsschluss zu ver- teilende Ausgaben u. Einnahmen —	4 026 600 "	— 4 026 600 "
	Reine Betriebsausgaben	270 996 670 Fr. 290 276 370 Fr.

Zu der Ersparnis von 264 000 Fr. unter 2. wird angeführt, dass nach den Erhebungen des Oberingenieurs der Bahnunterhalt, wenn man von den Fahrleitungen absieht, beim elektrischen Betrieb rund 350 Fr. pro Bahnkilometer weniger kostet, als beim Dampfbetrieb. Beim elektrischen Betrieb muss zwar mit einer vermehrten seitlichen Abnutzung des äussern Schienenstranges in den scharfen Kurven, wie überhaupt mit einer stärkeren Beanspruchung der Gleise infolge des grösseren Gewichtes der elektrischen Lokomotiven gerechnet werden. Dieser Nachteil, der sich übrigens mit der Zeit auch beim Dampfbetrieb mit der unvermeidlichen Einführung schwerer Lokomotiv-Typen eingestellt hätte, ist aber kleiner als die Vorteile des elektrischen Betriebes, die in der Erhöhung der Lebensdauer des Oberbaues in den Tunneln, in der starken Steigerung der Arbeitsleistungen der Rotten in den Tunneln, sowie im vereinfachten Unterhalt und in der längeren Lebensdauer der Hallendächer, Brücken, Gebäude usw. bestehen. Im Jahre 1927 werden sich jedoch diese Vorteile des elektrischen Betriebes noch nicht voll auswirken können, weshalb die damit verbundenen Ersparnisse erst mit 2/3 von 350 Fr. in Rechnung gezogen sind.

Der Unterschied von 16 120 700 Fr. im Posten 4 röhrt zunächst davon her, dass die elektrischen Lokomotiven durchschnittlich 40% schwerere Züge fördern und rascher fahren (Ersparnisse 10 425 000 Fr.). Ferner stehen den Ausgaben für Brennmaterial, die bei einem An-