

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 78 (1960)
Heft: 5

Vereinsnachrichten

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: 14.01.2026

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

Walter Rigert, Lyss, mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu beauftragen.

Genie-Kaserne Bremgarten AG (SBZ 1959, Heft 26, S. 421). Das Preisgericht fällte nach mehrtägigen Beratungen unter 135 eingegangenen Entwürfen folgenden Entscheid:

1. Preis 6000 Fr. (mit Empfehlung zur Ausführung)
Rudolf & Esther Guyer, Rifferswil/ZH
Manuel Pauli & August Volland, Zürich 8.
2. Preis 5500 Fr. Louis Perriard und Walter Gautschi, Zollikerberg.
3. Preis 5000 Fr. Philipp Bridel, Mitarbeiter: H. Elmer, Zürich.
4. Preis 4000 Fr. Sigmund Widmer und Karl Gisel, Zürich.
5. Preis 3000 Fr. Christof Bresch, Anton Schneiter und René Walder, Zürich.
6. Preis 2500 Fr. P. Dorer, P. Steger und M. Dieterle. Mitarbeiter: H. Grau, Zürich.
7. Preis 2000 Fr. Gebr. Pfister, Zürich. Mitarbeiter: Ed. Waldvogel und Heinrich Zünd, Zürich.
1. Ankauf 1500 Fr. Heinz Hess, Hansrudolf Leemann und Martin Weber, Kopenhagen.
2. Ankauf 1500 Fr. Werner Francescon und Marcel Gaschen Genf.
3. Ankauf 1250 Fr. Werner Schindler und Ed. Furrer, Biel.
4. Ankauf 1250 Fr. Otto Glaus, Bert Allemann und Max Buhofer, Zürich.
5. Ankauf 1250 Fr. Rudolf Benteli und Daniel Reist, Bern.
6. Ankauf 1250 Fr. Heinrich Bräm, Zürich.

Sämtliche Entwürfe sind vom 3. bis mit 16. Febr. 1960, je von 10—19 Uhr werktags und von 10—17 Uhr sonntags im PTT-Gebäude, Viktoriaplatz in Bern (Tram Nr. 9 ab Hauptbahnhof) ausgestellt.

Mitteilungen aus dem S. I. A.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Vereinsversammlung vom 13. Januar 1960

Früher pflegten viele S. I. A.-Sektionen, vor allem Zürich und Bern, im Vereinsorgan regelmässig Protokolle ihrer Sitzungen erscheinen zu lassen. Diese zur Orientierung der Mitglieder so nützliche Praxis ist leider aus der Mode gekommen — vielleicht auch eine Folge der Hochkonjunktur. Da die Z. I. A.-Versammlung vom 13. Januar ein Thema von höchster Wichtigkeit betraf, haben wir durch den Planungsfachmann W. Gelpke ein Protokoll anfertigen lassen, welches also nicht als vereinsoffiziell zu gelten hat, für dessen Korrektheit wir aber volle Gewähr übernehmen.

Red.

Herr Hans Aregger, Präsident der technischen Kommission für den Generalverkehrsplan, vertrat den offiziellen Standpunkt der planenden Instanzen über den

Generalverkehrsplan der Stadt Zürich

Die Zuhörer füllten die Schmiedstube bis auf den letzten Platz und wurden am Schluss des Abends Zeugen einer Diskussion, deren ungewohnte Lebhaftigkeit, ja Schärfe, der Tragweite des Themas entsprach.

Einleitend definierte der Redner den Begriff Generalverkehrsplan als das Zusammenspiel aller Verkehrsträger und -arten kollektiver und privater Natur, einschliesslich des Fussgängers. Dass dieser Plan jedoch kein starres, für Jahrzehnte richtungsweisendes Gebilde sein kann, zeigten ausgezeichnete Lichtbilder über die statistisch erfassbare Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Region und die jede Prognose in kürzester Zeit überholende Zunahme der Motorfahrzeuge. Die notwendigerweise flexible Planung wertet wohl frühere Erkenntnisse, wie z. B. die Ergebnisse des Stadtplanungswettbewerbes von 1915/18 oder der beiden Verkehrsgutachten Kremer-Leibbrand und Pirath-Feuchtinger, muss sich jedoch laufend neuen Bedürfnissen anpassen, die wie der Bundesbeschluss zum Bau von Nationalstrassen die Aufgabenstellung grundsätzlich verändern können.

Eine City, die grossenteils nach dem Masstab des Pferdewagens konzipiert ist, könnte nur durch unserer Generation sowohl wirtschaftlich wie auch architektonisch unzumutbare Eingriffe dem ungeheuren Bedürfnis nach Verkehrsraum gerecht werden. Man muss sich damit abfinden, dass in Zukunft nur der Ausbau des öffentlichen

Verkehrsmittels die restlose Verstopfung und schliesslich Entwertung der Innenstadt verhindern kann, während dem Automobilisten die Unbequemlichkeit eines um wenige Minuten längeren Fussweges zwischen Parkplatz und Arbeitsplatz oder Einkaufsort zugemutet werden muss.

Dieser logischen und gut dokumentierten Darstellung der Ausgangslage folgte die Schilderung der geplanten Sanierungsmassnahmen, welche der Redner gemäss seiner Definition der Generalverkehrsplanung unterteilte.

Der kollektive Verkehr soll durch *Tieferlegen der Strassenbahn* in der City gelöst werden. Eine derartige Unterpflasterbahn genügt für eine Stadt von der Grössenordnung Zürichs. Eigentliche Untergrundbahnen sind nur für Grosstädte von mehr als einer Million Einwohnern wirtschaftlich. Ueber die Linienführung erfuhren man nur, dass sie zur Zeit studiert werde, im Einzelnen jedoch noch nicht festgelegt sei.

Ebenfalls studiert wird das *städtische Strassennetz*, die Verkehrsführung an den einzelnen Plätzen sowie ein grosser und eventuell ein kleiner Cityring zur Entlastung der Innenstadt. Die Linienführung ist ebenfalls noch nicht festgelegt.

Auch an die *Bedürfnisse des Fussgängers* wird gedacht; über konkrete Massnahmen hat sich der Referent nicht geäussert.

Umso ausführlicher wurde die *Planung der Expressstrassen* behandelt. Schöne farbige Lichtbilder des schon von der Ausstellung «Stadtstrassen der Zukunft» her bekannten Modells¹⁾ erläuterten die Linienführung. Diese Expressstrassen können ihre Aufgabe jedoch nur erfüllen, wenn der Zielverkehr im Bereich der City auch aufgenommen werden kann, was die Schaffung von zusätzlichem Parkraum bedingt. In einer fernen 2. Etappe denkt man auch an die Schaffung eines Entlastungsnetzes, wobei ein die City umschliessender Ring durch einen parallelen, dem heutigen Bahntrasse folgenden Tunnel mit Oerlikon verbunden würde.

H. Aregger schloss seine Ausführungen, die in sachlicher Hinsicht seiner Definition der umfassenden Aufgabe des Generalverkehrsplanes leider nicht ganz entsprachen, mit einem Zitat von Gottfried Keller, das die Schönheit Zürichs, seines strahlenden Sees und seiner klaren Flüsse preist.

In der anschliessenden *Diskussion* befassten sich verschiedene kritische Stimmen mit der offensichtlichen Einseitigkeit der offiziellen Verkehrsplanung.

Ing. K. Fiedler wies darauf hin, dass die Verbindung der Autobahnen durch eine Ringstrasse, wie sie im offiziellen Projekt als ferne zweite Etappe vorgesehen ist, den Verkehrsbedürfnissen der Stadt besser gerecht würde als die Sihl-Expressstrasse und deshalb zuerst gebaut werden sollte. Die Sihlhochstrasse sei nur aus der Vogelperspektive gezeigt worden, aus der Perspektive des Fussgängers betrachtet hätte diese bis 40 m breite Betonplatte eine ganz andere Wirkung! — Dass der Verbindungsast Nord mit 4 % Steigung durch den Tunnel auf den Milchbuck hinauf und dann der Ueberlandstrasse folgend wieder talwärts geführt werde, ergebe eine Berg- und Talbahn, die den primären Anforderungen an eine rationelle Linienführung widerspreche, wie sie z. B. beim Eisenbahnbau selbstverständlich sei und andernorts vom Autobahnbau übernommen werde. Ausserdem stiegen die Kosten für die Lüftung im Quadrat zur Steigung.

Noch grundsätzlicherer Art waren die Ausführungen von Arch. Rolf Meyer, der über grosse Erfahrung als Planungsfachmann verfügt, als Bearbeiter des Zonenplanes von Zürich die speziellen Probleme der Stadt kennt und als Mitglied der technischen Kommission für den Generalverkehrsplan mit den offiziellen Planungsmethoden bestens vertraut ist. Da er als Vertreter des Z. I. A. in diese Kommission gewählt wurde, fühlt er sich verpflichtet, vor dem Z. I. A. Rechenschaft abzulegen.

Ausgehend von der Definition des Referenten Aregger betonte Rolf Meyer, dass man zwar stets von Generalverkehrsplan spricht, jedoch ein *Element*, die *Expressstrassen*, *definitiv festlegt*, bevor man über die anderen, mindestens gleichwertigen Elemente überhaupt etwas weiss. So ist man auch in der Techn. Kommission mehrheitlich der Auffassung, dass zuerst der öffentliche Verkehr gelöst werden müsse, da dieser auch später den Hauptanteil am Verkehr trägt und damit die drohende Abwanderung vom Kern und die Entwertung der City verhindern kann. Dies hinderte jedoch nicht, für die Sihlhochstrasse bereits einen Projekt-

¹⁾ Siehe SBZ 1959, H. 38, S. 617. Ausführliche Arbeiten über die geplanten Expressstrassen in der Stadt Zürich sind veröffentlicht in «Strasse und Verkehr» 1959, Heft 13.

Wettbewerb²⁾ zu organisieren. Trotz dieses einseitigen Uebereifers hat man den Beweis nicht erbracht, dass der auf die Sihlhochstrasse entfallende Verkehr auch verarbeitet werden kann. Dem Verkehr, der von drei Autobahnen von Norden, zwei Autobahnen von Süden und von der Sihltalstrasse zufliesst, stehen im Bereich der City, die mindestens $\frac{1}{3}$ des gesamten Zielverkehrs anzieht, bloss drei Ausfahrten zur Verfügung. Es muss deshalb damit gerechnet werden, dass dieses nicht rasch genug abfließende Drittel zu Rückstauungen auf der Hochstrasse führt, die auch die restlichen $\frac{2}{3}$ des Verkehrs blockieren. Aus dieser Überlegung hat die Technische Kommission die Schaffung von zusätzlichem Parkraum durch Sihlüberdeckung als *conditio sine qua non* gefordert. Dieser Beschluss wurde übergangen, wie überhaupt der Bericht der Techn. Kommission gar nicht abgewartet wurde, so dass keine Gewähr besteht, in welcher Form die Beschlüsse weitergeleitet werden.

Verkehrszählungen haben ergeben, dass die kritischen Punkte der City (Bellevue, Bürkliplatz, Central usw.) durch den Bau der Expresstrassen praktisch nicht entlastet, dafür jedoch (ohne Verkehrszunahme!) die Sihlbrücke 50 % und die Gessnerbrücke 100 % mehr belastet werden. Stellt man die durch den Bau von Autobahnen noch steiler ansteigende Kurve der Verkehrsdichte in Rechnung, so kann man sich das Chaos leicht vorstellen!

Eine Entlastung der City von allem nicht citygebundenen Verkehr ist nur durch einen *Cityring*³⁾ möglich. Dieser wird zwar studiert, doch will das Tiefbauamt heute keine Rücksicht darauf nehmen, da er doch erst in der nächsten Generation gebaut werde! Deshalb ist auch nirgends, weder im Sihlhölzli, noch beim Platzspitz, noch beim Escher-Wyssplatz ein leistungsfähiger Vollanschluss der Expresstrasse an einen Cityring vorgesehen worden. Man weiss auch, dass der Verkehr über die Wipkinger- und Kornhausbrücke schon heute fast ebenso stark ist wie über Bahnhof und Walche und dass er mit der Cityverlagerung nach Westen noch mehr Gewicht bekommt. Trotzdem saugt man diesen Umfahungsverkehr künstlich ins Herz der Stadt hinein. Die Techn. Kommission hat gegen den Widerstand des Stadtgenieurs wenigstens erreicht, dass man von einer zweiten Transversale reden darf, doch wurde noch in keiner Weise geprüft, ob diese Konzeption besser wäre als die offizielle.

Wie kann es nun bei einer Planung, die für die Stadt von lebenswichtiger Bedeutung ist, zu solchen Misständen kommen? Arch. Meyer betont, dass das Expresstrassensystem eben nur von oben herab konzipiert wurde, ohne zu prüfen, ob man von unten herauf zu gleichen Resultaten käme. Das offizielle Projekt, einmal im Masstab 1:25 000 festgelegt, hat man immer nur mit sich selbst verglichen, und die Techn. Kommission wurde von Anfang an und ohne die Prüfung grundsätzlich anderer Möglichkeiten auf die vorgefasste Linienführung verpflichtet. Dabei ist jedem klar, dass eine zuverlässige Planung auf den Vergleich verschiedener Grundkonzeptionen nicht verzichten darf. Hier wurden jedoch nur «kleine Varianten» verglichen. Dem Trasse der Nationalstrassen hat man über den Weg des geringsten Widerstandes von Anfang an den Sihlraum zur Verfügung gestellt, obwohl diese Strassen, an die eidgenössischen Normen gebunden, wichtigste stadinterne Beziehungen nicht berücksichtigen können und die Stadt womöglich zur Lösung ihrer eigenen Verkehrssorgen diesen kostbaren Raum dringend benötigen würde.

R. Meyer schloss seine Ausführungen, die immer wieder von spontanem Beifall unterbrochen worden waren, mit der Bemerkung, dass diese Misstände wohl solange nicht beseitigt werden könnten, als die Diktatur von Stadtgenieur Steiner herrsche und kein verantwortlicher Stadtplaner die Entwicklung leite und koordine. Der anhaltende Applaus, der diesem kritischen Schlusswort folgte, scheint zu zeigen, dass R. Meyer damit eine weitverbreitete Meinung formulierte.

Ing. P. Soutter, ebenfalls Mitglied der Techn. Kommission, widersprach den Ausführungen von R. Meyer und drückte die Überzeugung aus, dass die Planung in jeder Hinsicht auf dem besten Wege sei. Schliesslich seien wir, verglichen mit amerikanischen Verkehrsfachleuten⁴⁾, allesamt hilflose Hirtenknaben (Gelächter).

H. Aregger verzichtete in seinem Schlusswort auf eine Beantwortung der einzelnen Kritiken.

²⁾ Ergebnis siehe SBZ 1960, H. 4, S. 61.

³⁾ Vorschläge dafür siehe z. B. SBZ 1957, H. 26, S. 418.

⁴⁾ Einer der bekanntesten amerikanischen Fachleute, Harald Bartholomew, hat gesagt: «Die Begeisterung für den Bau von Autostrassen hat uns den Ueberblick über die Gesamtheit der Verkehrsbedürfnisse der modernen Stadt genommen...» W. Gelpke

Ankündigungen

Vortragsreihe über Verkehrsrecht

Die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Sektion des Vereins «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern, gestattet sich, zu dieser Vortragsreihe einzuladen, die in der Aula des Museums für Natur- und Völkerkunde in Basel, Augustinergasse 2, stattfindet. Es werden je um 20.15 h am Freitag sprechen: 5. Febr. Dr. J. Brunner, Vizepräsident der Internationalen Föderation der Spediteur-Organisationen: «Das Recht der Spediteure nach schweizerischen und internationalen Normen». 12. Febr. Dr. W. Müller, Präsident der Schweiz. Vereinigung für Seerecht: «Prinzipien des Frachtrechts in der See- und Binnenschifffahrt». 19. Febr. Dr. R. Jucker, Sekretär des Verbandes der Lastwagenspediteure und Ferntransportunternehmer: «Rechtsprobleme des Strassentransportes». 26. Febr. Dr. D. Weber, Redaktor der Internationalen Transport-Zeitschrift: «Die Revision des internationalen Eisenbahnfrachtrechts».

Nach allen Vorträgen Diskussion. Eintritt frei.

VDI, Verein Deutscher Ingenieure

Die diesjährige Hauptversammlung findet vom 17. bis 20. Mai mit dem Thema «Fertigung — Verwirklichung schöpferischer Ingenieurarbeit» in Hamburg statt. Am Dienstag, 17. Mai, versammelt sich der Vorstandsrat, am Abend ist die Mitgliederversammlung. Das offizielle Programm beginnt am Mittwoch mit der festlichen Versammlung und den Hauptvorträgen. Am Donnerstag werden in mehreren parallelen Gruppen Fachsitzungen abgehalten, der Freitag ist für Besichtigungen vorgesehen.

Team-Arbeit in der Unternehmung

Diese von der Schweiz. Stiftung für Angewandte Psychologie organisierte Tagung findet am 2. März im Auditorium III, Hauptgebäude der ETH, Zürich, statt.

- 9.30 Einführung durch den Präsidenten der Schweiz. Stiftung für Angewandte Psychologie, Dir. F. Streiff, Baden;
- 9.45 Prof. Dr. Dr. h.c. R. Behrendt, Universität Bern: «Team-Arbeit als gesamtwirtschaftliche Aufgabe»;
- 10.15 Dr.-Ing. H. Schneuwlin, Brown Boveri & Cie. AG., Baden: «Formen der Team-Arbeit in der Industrie»;
- 11.00 Prof. Dr. Th. Scharmann, Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Nürnberg: «Die psychologischen Aspekte der Team-Arbeit, Forschungsergebnisse und Schlussfolgerungen für die Praxis»;
- 14.15 P. Silberer, dipl. Ing., dipl. Psych., Lausanne: «Wege zur Team-Arbeit, Ausbildung und Training»;
- 15.30 Dr. R. Schnyder von Wartensee, Lausanne: «Team-Arbeit in Führungsgremien der Unternehmung»;
- 16.00 Dr. K. Hoffmann, stellvertretender Direktor der Ciba AG., Basel: «Die Team-Arbeit in Forschung und Entwicklung»;
- 16.30 Beantwortung von Fragen der Teilnehmer, Zusammenfassung.

Teilnehmerkarte 25 Fr. Postcheckkonto VIII 2200, Schweiz. Stiftung für Angewandte Psychologie, Zürich. Anmeldung dorthin, Merkurstr. 20, Zürich 32, Tel. 051/24 26 24.

Vortragskalender

Lunedì 8 Febr. Società Dante Alighieri, Zurigo. Ore 20.15 nell'Aula di Zoologia dell'Università di Zurigo, Kunstlergasse 16. Franco Russoli: «L'arte lombarda contemporanea».

Mittwoch, 10. Febr. S. I. A. Zürich und LIGNUM, Zürich. 17 h Führung durch die Ausstellung der Werke der Baumeister Grubenmann in der Aula der ETH, Zürich, durch Dr. J. Koller, Baden. 20.15 h Zunfthaus zur Schmiden, Zürich. Prof. Dr. F. Stüssi, ETH: «Johann Ulrich Grubenmann — Werk und Bedeutung».

Freitag, 12. Febr. Technischer Verein Winterthur und Sektion Winterthur des S. I. A. 20 h im Casino. Prof. Dr. W. Traupel, ETH: «Dampfturbinen».

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Redaktion: W. Jegher, A. Ostertag, H. Marti. Zürich 2, Dianastrasse 5. Telefon (051) 23 45 07 / 08.