Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 81 (1963)

Heft: 5

Artikel: Strassenbeleuchtung: Bericht über eine Studienreise der Schweizerischen Beleuchtungskommission

Autor: Flückiger, W.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-66709

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: 05.12.2025

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

die genannten äusseren Hauptträger in gewissem Abstand ummantelt, wobei die vertikal gestellten Plattenflächen als Träger ausgebildet sind, an denen auch Emporen, technische Räume usw. angehängt wurden.

Unter dem Aussenring befinden sich Atomschutzräume für 700 Personen und Einstellräume für 500 Wagen. Die Tragkonstruktion des zehnstöckigen Gebäudes bilden radiale Stockwerkrahmen alle 3°, also im Mittel mit 3,50 m Abstand; dazwischen verlaufen die Betonrippendecken.

Der Zwischenring besitzt 62 vorgespannte, am Platz vorgefertigte Dachträger mit 22 m Spannweite. In dem 22stöckigen Turm wurden vorfabrizierte Deckenplatten auf die Stahlkonstruktion versetzt.

Insgesamt wurden eingebaut: 55 000 m³ Beton und Eisenbeton, 4500 t Armierungseisen, 2250 t Stahlkonstruktion, 150 000 m² Decken, 76 000 m² Zwischenwände. Eine sehr gründliche Dokumentation findet sich in «Travaux» vom März und April 1962. *H. Jobst*

Strassenbeleuchtung

DK 628.971.6

Bericht über eine Studienreise der Schweizerischen Beleuchtungskommission

Von **W. Flückiger,** dipl. Arch., Zürich

Die Schweizerische Beleuchtungskommission (SBK) unternahm am 4., 5. und 6. November 1962 eine Studienreise nach Köln und ins Ruhrgebiet, an der vor allem Strassen- und Autobahn-Beleuchtungen — dies hauptsächlich bei Nacht — besichtigt wurden. Hauptobjekt der Studienreise war die seit Frühling 1962 fertig ausgebaute *Autobahnstrecke Köln — Leverkusen* mit drei Fahrspuren in jeder Richtung und einer auf beinahe acht Kilometer Länge durchgehend angeordneten Beleuchtung, über deren zwei Systeme anderweitig berichtet werden soll. Unvergesslich bleibt aber wohl jedem Teilnehmer der in später Nachtstunde mit grosser Sicherheit dahinbrausende Verkehr, der Personenwagen und schwere Lastwagenzüge umfasste, wobei Zählungen auf der Strasse selbst bis zu 40 Fahrzeuge pro Minute und Fahrrichtung ergaben, somit 2400 Fahrzeuge pro Stunde. Um ein noch gültigeres Bild vom Verkehr einerseits und der Auswirkung der Beleuchtung anderseits zu erhalten, hat sich der Berichterstatter mehrmals auf dem Begleitsitz eines Volkswagens über die Strecke fahren lassen, und gerade dieses Erlebnis zeigt eindrücklich die Vorteile von beleuchteten Autobahnen. Vorbei sind die quälenden, beängstigenden Eindrücke der üblichen Nachtfahrten: Ohne von andern Fahrzeugen geblendet zu werden, sieht man weit voraus die Führung der Strasse; jedes Manöver des Vorausfahrenden ist erkennbar, und dies alles im Hundertkilometertempo und auf drei Fahrspuren miteinander!

Hier mögen — sozusagen im Hinblick auf schweizerische Verhältnisse — ein paar ketzerische Gedanken angefügt werden. Wie lange mag es bei uns wohl noch gehen, bis man endlich erkennt, dass Automobile, die sich mit mehr als 20 m/s fortbewegen, nicht auf ein und dieselbe Strasse gehören. Und wie brüsten sich unsere schweizerischen Strassenbauer mit der Einhaltung der erforderlichen Sichtdistanzen, wie sorgsam wird das perspektivische Bild der Strasse gehegt und wie grosszügig werden diese Ueberlegungen für fast die Hälfte der Benutzungszeit unter den Tisch geworfen und mit dem Argument beerdigt: es ist zu teuer, auch noch eine Beleuchtungsanlage zu installieren. Notabene eine Anlage, die ungefähr 3 % der Gesamterstellungskosten einer zweimal zweispurigen Autobahn kostet, die nachgewiesenermassen Unfälle massgebend vermindern hilft und unsere Strasse auch zur Nachtzeit sicher befahrbar macht!

Eine treffende und humorvoll vorgebrachte Anspielung auf schweizerische Verhältnisse bot der bauleitende Ingenieur des *Ruhrschnellweges,* der uns Zürchern versicherte, auch wir würden über kurz oder lang zur Verlegung des öffentlichen Verkehrs auf eine zweite, vorzüglich unterirdische Ebene zurückfinden, um einerseits dieses öffentliche Verkehrsmittel — das Tram oder eine Bahn — endlich genügend leistungsfähig ausbauen zu können, um dem individuellen Verkehr wirksam die Stirne bieten zu können, und anderseits endlich dem individuellen Verkehr den erforderlichen Platz zu schaffen. Dieser Ruhrschnellweg wird innerorts durchgehend mit dem gelben Natriumdampflicht — dies als eigentliche Leitfarbe — beleuchtet. Auf- und Abfahrten sind mit guten Handlaufbeleuchtungen ausgestattet, die auch an Fussgängerbrücken über den im offenen Gelände riesig und bedrohlich wirkenden Strasseneinschnitt recht freigebig verwendet wurden (mancherorts unter Verwendung schweizerischer Armaturen).

Als spezifische Lichtanwendung darf die *Lichtanlage des Heerdter Dreiecks,* der linksrheinisch Düsseldorfs gelegenen Strassenverzweigung, beurteilt werden. Diejenigen Teilnehmer der Studienreise, die bereits 1961 diese Anlage während des Baues beobachtet hatten, waren erfreut, nun das ganze Dreieck mit Strassen-Unter- und Ueberführungen mit über 180 m Seitenlänge in eine angenehme Lichtflut (Quecksilber-Leuchtstoff und Natriumdampf-Licht) getaucht zu sehen. Eine phantastische Anwendung des Lichts, die nicht nur verkehrstechnische, sondern im hohen Masse auch ästhetische Ansprüche zu befriedigen vermag. Die Düsseldorfer Strassenfachleute sind rührige Ingenieure und Techniker, die mit wahrem Eifer daran gehen, die vielerorts noch vorhandene Gasbeleuchtung alter Observanz in eine zweckmässige elektrische Anlage umzuwandeln. Um dabei an Lichtstrom zu sparen, haben sie sich des Strassenbelages angenommen und versucht, den schwarzen Asphalt durch Beimischung von Aluminiumschrot aufzuhellen. Daraus ergaben sich Strassendecken, die im Scheine der Lampen aussehen, als läge eine leichte Decke frisch gefallenen Schnees.

Auch über die Anwendung der neuesten Lichtquelle, der *Xenon-Lichtbogenlampe,* konnte Näheres erfahren werden. Der Essener Bahnhofplatz hat auf hohen Masten eine Xenon-Beleuchtung erhalten, und in der Mehrzweckhalle des Düsseldorfer Messegebäudes ist ebenfalls eine Xenon-Beleuchtung, hier vor allem wegen der hohen Beleuchtungsstärke von 400 Lux und der fast einwandfreien Farbwiedergabe, eingebaut worden. Daneben verbreiten unzählige aus der Decke herausragende Zapfen oder «Töpfe» ein gewohnt warmes Glühlampenlicht mit einer zusätzlichen Beleuchtungsstärke von 180 Lux. Beide Installationen können kaum als gut und noch weniger als schön beurteilt werden; sie erwecken das Gefühl, als ob man zu einer Waschtoilette einen Feuerwehrhahn installiert hätte, um Wasser einlaufen zu lassen.

Dass an derartigen Studienreisen, wo stets die technisch informierten Begleiter zur Verfügung stehen, eine Vielzahl von Gedanken erörtert und diskutiert werden können, und daraus mancherlei Anregungen entstehen, sei der Schweizerischen Beleuchtungskommission und ihrem Sekretär, der die Reise organisieren half, bestens verdankt.

Adresse des Verfassers: *Werner Flückiger,* dipl. Arch., Zürichbergstrasse 66, Zürich 7/44.

Auto-Einstellhalle der CIBA in Basel

DK 725.381

An der progressiven Vermehrung der Motorfahrzeuge, die in Basel seit 1951 von 9700 Personenwagen innert zehn Jahren auf 28 000 Wagen angestiegen ist, nehmen die Werkangehörigen der CIBA im selben Zeitraum mit 300, bzw. 1100 Autos teil. Auf Grund dieser Entwicklung hat die CIBA eine Auto-Einstellhalle für 1100 Wagen erbaut. Damit wurde das bisher grösste Garagenprojekt in der Schweiz verwirklicht.

Standort dieser Parkhalle ist der Raum zwischen Badenweiler- und Gottesackerstrasse, in welchen Strassen aus den Richtungen Riehen, Dreirosenbrücke und Albanbrücke münden. Das untere Kleinbasel erfährt durch diese Parkhalle, deren Ausbau etappenweise fortschreitet, eine spürbare Verkehrsentlastung. Mittelbar wird sich eine solche später noch für ein weiteres Gebiet ergeben, wenn die Einstellhalle an den vorgesehenen, die innere Stadt entlastenden Auto-Ring angeschlossen sein wird. Das Vorhaben der CIBA fand die Unterstützung der Behörden — so wurde z. B. das betreffende Gelände im Baurecht zur Verfügung gestellt — auch aus Gründen des Zivilschutzes (Schutzraum für 1200 Personen).