

Stadtplanung im Zürcher Sihlraum

Autor(en): **Redaktion / Haller, P. / G.R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **86 (1968)**

Heft 33

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-70111>

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.

die U-Bahn nicht bauen können, die Vorortsgemeinden, der Kanton und allenfalls auch der Bund werden sich beteiligen müssen, dabei ist eine resolute Führung durch die interessierte Stadt unerlässlich. Ich hoffe, es gelinge uns, die Rechts- und Finanzgrundlage beizeiten herzustellen, damit das, was sich in deutschen Städten vor zwei Jahren ereignet hatte, bei uns nicht eintrifft. Dort waren — um die Ausdrücke Professor Jensens zu gebrauchen — wegen mangelnder Finanzierung sogenannte Investitionsruinen oder Planungsleichen entstanden, die jetzt dank kräftiger Bundesunterstützung wieder Baustellen geworden sind.

Wenn ich hier zur Vorsicht mahne und den Wunsch äussere, die Beteiligten sollten rechtzeitig abklären, was sich abklären lässt, so möchte ich nur helfen, ein Volksverdikt wie jenes über die Tiefbahn zu verhüten. Richtig scheint mir in dieser Situation die Sicherung der U-Bahntrassen mit ausgereiften Projekten, richtig ist es auch, Trägerschaft, Bauhererschaft und den Betriebsträger zu kennen, bevor gebaut wird. Aus diesem Grunde begrüsse ich die Idee sehr, einen Projektierungskredit von einigen Millionen Franken vom Volk zu verlangen. Es ergibt sich dann die passende Gelegenheit, den Fragenkomplex in aller Gründlichkeit zu diskutieren. In der Presse wurde der Vorschlag gemacht, die Stadt solle mit dem Bau auf eigene Faust beginnen, sie bewiese damit ihren eindeutigen Willen am besten. Von selbst ergäbe sich dann die Bereitschaft anderer Gemeinden. Zur Stützung eines solchen Vorgehens braucht es mutigere Fachleute als ich einer bin.

Die *Planung von Parkhäusern* schreitet fort, ihr Bau leider nicht. Schon 1964 betonte ich die Wichtigkeit der Beschaffung von Parkplätzen, indem ich sagte: «Der Bau von Parkplätzen am Rande der Innenstadt gehört zu den dringlichsten Aufgaben.» Erneut fordere ich die Stadt auf, der Verwirklichung von günstig gelegenen Parkplätzen das grösste Augenmerk zu schenken. Projekte wie die Unterkellerung beim Central und die des Lindenhofs, die Überdeckung von Bahnanlagen, Parkhäuser an der Lagerstrasse, beim Kreuzplatz, unter der Kirche Fluntern, am Hechtplatz, generell im Bereich des geplanten Cityringes, bei Tramhaltestellen und draussen in der *Region* bei den Stationen der Bundes- und der Lokalbahnen sind bewusst zu fördern, denn ihre Verwirklichung braucht sehr viel Zeit. Wäre es nicht eine dankbare Aufgabe für die Automobilverbände und das Autogewerbe, der Stadt hier tatkräftig zu helfen? Es hapert an der Ausführung, und auf diese kommt es schliesslich an! In der Stadtverwaltung sollten die Bestrebungen so konzentriert werden, dass sich eine Amtsstelle für Planung, Projektbeschaffung und Bau, die andere für Finanzierung, Trägerschaft und Betrieb einsetzt. Heute ist das Streben auf zu viele Ämter verteilt.

Den Organen der VBZ, der Stadtpolizei und dem Tiefbauamt bin ich zu grösstem Dank verpflichtet, sie haben den hier vor drei Jahren entwickelten Gedanken eines Sofortprogramms aufgegriffen und teilweise schon realisiert. Verbesserungen für den Tramverkehr sind mit der Umgestaltung und Vergrösserung, teilweise auch Zusammenlegung von Haltestellen in den Jahren 1966 und 1967 vorgenommen worden. Die wichtigsten Strassenbahnlinien sind beträchtlich verbessert, systematisch wurden die Haltestellen ausgebaut. Für den wichtigen Schaffhauserplatz liegt ein ausgereifter Umbauvorschlag vor. Für das Bellevue und den Heimplatz werden die Studien tatkräftig gefördert.

Mir lag in erster Linie daran, die lange Übergangszeit vom mittelstädtischen Verkehrssystem zum grossstädtischen einigermaßen zu überbrücken. Wir dürfen froh darüber sein, dass die Verwaltung ihre Bereitschaft gezeigt hat, mit verhältnismässig bescheidenen baulichen Massnahmen und unter vermehrter Anwendung polizeilicher Mittel ein- und durchzugreifen. Verkehrsumlenkungen, wie sie in der mittleren Bahnhofstrasse zur Anwendung gekommen sind, die Einführung von Einbahnpaaren, die Aufhebung von Parkplätzen an Haupt- und Tramstrassen und ähnliche, nicht immer begeistert entgegengenommene Massnahmen hauptsächlich polizeilicher Art lassen sich nicht vermeiden, wenn man auf dem Boden der Realität bleiben will. Dafür bin ich der Polizei dankbar, sie setzt ihre Mittel zielbewusst ein.

Zum Abschluss sei mir noch eine Bemerkung erlaubt. Während den fünf Jahren, die ich der Stadt gedient habe, musste ich mich, weil die Tiefbahnentscheidung es erfordert hatte, hauptsächlich mit den brennenden Verkehrsfragen in Zürich befassen. Die stattfindende grossstädtische Besiedlung des Raumes zwischen Baden, Winterthur, Wetzikon, den beiden Seeufern, Zug und dem

Mutschellen fiel nur zum Teil in meinen Aufgabenbereich. Die sechs Regionalplanungsgruppen, die RZU, der Kanton und die von der rasanten Entwicklung betroffenen Nachbarkantone haben angefangen, sich in diese Riesenaufgabe zu teilen. Mit Hilfe eines Beamten des Stadtplanungsamtes konnte ich nur einen Inventarplan der gültigen Bauzonen und der Hauptverkehrswege anfertigen, der mit erschreckender Deutlichkeit die wachsende, teils wuchernde Grossstadt zeigt. Er sollte allen, die mit unserer Landesmetropole zu tun haben, zur Verfügung gestellt werden können.

Der kürzlich gestorbene Stadtplaner Winterthurs, Dr. Werner Real, hat in seiner zur Fachliteratur zählenden Dissertation «Stadtplanung» vorgeschlagen, die am Wachstum beteiligten Städte sollten zur Bewältigung und Verteilung der sich stellenden Aufgaben einen Städtekonzern ins Leben rufen. Dieser demokratische und unserm föderalistischen System angepasste Gedanke verdient Unterstützung; er setzt sich in Holland, im Ruhrgebiet und andern dicht besiedelten Regionen dieser Erde nach und nach durch. Real möchte ich ergänzen und wünschen, dass sich die von der Entwicklung betroffenen Kantone im Sinne eines Konkordates rechtzeitig finden zum Segen des Landes und zum Wohle der Bewohner.

Der Stadt Zürich, besonders Herrn Stadtrat Welter, dem ich wie ein Chefbeamter dienen durfte, danke ich für das mir während fünf Jahren entgegengebrachte Vertrauen.

Adresse des Verfassers: *Hans Marti*, dipl. Arch., 8044 Zürich, Gloriarstrasse 84.

Stadtplanung im Zürcher Sihlraum DK 711.5

Vorbemerkung: Wir hatten die Absicht, diesen Text zusammen mit einer ausführlich bebilderten Darstellung zu veröffentlichen. Weil es sich nun erweist, dass dies erst zu Anfang des nächsten Jahres möglich sein wird, wollen wir mit der Bekanntgabe der ZIA-Resolution nicht länger zuwarten. *Red.*

Am 27. Februar 1967 liessen sich die Mitglieder des ZIA und zahlreiche Gäste über die Stadtplanung im Sihlraum (Abschnitt Brunau bis Hauptbahnhof) orientieren. Der Anstoss zu städtebaulichen Studien durch Behörden, die Zürcher Arbeitsgruppe für Stadtplanung (ZAS) und privater Fachleute bot die künftige Führung der N 3 durch den auf Stadtgebiet gelegenen Sihlraum bis zur Vereinigung mit der N 1 beim Südportal des Milchbucktunnels.

In vorbildlicher Kürze — ihr gab der Gesprächsleiter des Abends, Arch. *Karl Pfister*, zusätzliche Würze — orientierten die Architekten *Hans Marti*, *Fritz Schwarz*, *Otto Glaus* und Stadtplaner *Gerhard Sidler* über die verschiedenen Aspekte des Sihlraumproblems. Dabei konnte es sich weniger um Einzelprobleme, wie z. B. die rechts- oder linksufrige Durchfahrt handeln, als vielmehr um *Grundsatzfragen*. Soweit sich solche darin stellen mochten, wie den Bedürfnissen der Öffentlichkeit im Hinblick auf die dem Sihlraum ebenso zahlreiche, wie unterschiedlich zugedachten Funktionen zu genügen sei, gingen die Auffassungen — etwa des Vertreters der ZAS, F. Schwarz, und Arch. O. Glaus — etwas auseinander. Einhellig jedoch vertraten alle Referenten die Ansicht, dass in der Sihlraumgestaltung nichts übereilt werden dürfe, das Wohl des öffentlichen Lebens zu wahren und im besonderen eine *Hochlage der Autobahn unbedingt abzulehnen sei*. Diese Auffassung teilten auch die an der Diskussion beteiligten Votanten, wobei als weiterer und keineswegs zu vernachlässigender Gesichtspunkt der Aufwand und die Beschaffung der finanziellen Mittel mehrfach erwähnt wurde.

Die Überzeugung und die Wünsche der Sektion Zürich des SIA brachte eine von allen Teilnehmern gutgeheissene *Resolution* wie folgt zum Ausdruck:

Z. I. A., Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein *Resolution zur Expressstrassen-Planung im Zürcher Sihlraum*

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein nahm Kenntnis vom Stand der Expressstrassen-Planung im Sihlraum. Er stellt mit Genugtuung fest, dass die zuständigen Instanzen von Bund, Kanton und Stadt bestrebt sind, eine tragbare Lösung für dieses wichtige Problem zu finden. Die bisher angestellten

Studien zeigen eindeutig, dass die Expressstrasse in diesem für die Entwicklung der City wichtigsten Raum tief gelegt werden muss. Jede Hochlage ist gegen die Interessen der Stadt.

Die Anschlüsse des Expressstrassensystems an das städtische Strassennetz müssen ausserhalb des Sihlraumes stattfinden. Bevor die Trassen endgültig festgelegt werden, sind sowohl die städtebaulichen als auch die verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge gründlich abzuklären; insbesondere müssen die Dispositionen für den Neubau des Hauptbahnhofes, die Anordnung ausreichender Parkplätze und die Neuüberbauung der Randgebiete getroffen sein.

Zürich, 27. Februar 1968

Der Präsident: P. Haller

«Lasst hören aus alter Zeit...»

In seinem Kurzreferat ging Architekt *Hans Marti* von den 1895/96 vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein unternehmen Schritten zur Verhinderung einer hochgelegenen Gleislage aus, auf welcher die linksufrige Seelinie der damaligen Nordostbahn in den Hauptbahnhof hätte eingeführt werden sollen. Wenn heute diese Hauptlinie ohne Zäsur zwischen Aussersihl und Wiedikon verläuft und gleichsam in die Stadt eingewachsen ist, so darf man dies der Einsicht und dem Verantwortungsbewusstsein der Zürcher Ingenieure und Architekten danken, die eine Spezialkommission¹⁾ eingesetzt und, gestützt auf deren Folgerungen, am 16. Dezember 1896 eine Eingabe an den Stadtrat der Stadt Zürich gerichtet hatten (SBZ Bd. 28, Nr. 25 vom 19. Dezember 1896, Seite 183).

Allerdings betraf die Untersuchung der übrigens in mehrfacher Zahl vorliegenden Planungsentwürfe nicht allein die Bahnliefenführung zwischen Enge und Hauptbahnhof (für welche im Schosse des ZIA sogar eine Untergrundbahn vorgeschlagen wurde!). Vielmehr umschloss die «Bahnhoffrage» in der damaligen (vom Bundesrat zu bewilligenden) Erweiterungsperiode mehrere Teilprobleme, so z. B. die Verlegung des Aufnahmegebäudes auf die linke Sihlufer (Projekt Arch. H. Ernst), die Anlage eines sechsfachen Gleisdammes zwischen dem Bahnhof und der Badenerstrasse («welcher einen grossen Teil des ehemaligen Aussersihl entzwei schneiden und der baulichen Entwicklung zum mindesten sehr hinderlich sein würde») oder die in einer starken Kurve und im Gefälle verlaufend projektierte Abzweigung der Winterthurerlinie («eine bedenkliche Einrichtung, über deren Betriebsgefährlichkeit kaum ein Zweifel bestehen kann... und die insbesondere eine unklare und verworrene Disposition des Gesamtplanes zur Folge hat»).

Die Parallelen zwischen der Mitte der Neunzigerjahre vorgeschlagenen Hochlegung der Gleise durch das Gebiet von Wiedikon und der heute ebenfalls projektierten Hochlage der Autostrasse im Sihlraum sind tatsächlich erstaunlich. Es gereicht aber der «Gründerzeit» von anno dazumal, der man eher wenig Sinn für den Gemeinnutzen nachsagt, zur Ehre, dass man schon zu jener Zeit ernstlich bemüht war, schwerwiegende Eingriffe in den Organismus der wachsenden Stadt in ihrer ganzen Folgeerscheinung auch städtebaulich zu erkennen – und im öffentlichen Interesse scharf zu bekämpfen, wo es Not tat. Dabei stösst man beim Nachblättern in den technischen Annalen auf Formulierungen, die mitunter unserer heutigen Auffassung recht verwandt sind.

Die im Dezember 1895 vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein eingesetzte Kommission hatte sich ihre Aufgabe – «die Frage der Umbaute des Zürcher Bahnhofes namentlich in technischer Richtung zu prüfen» – nicht leicht gemacht. In acht Gesamtsitzungen und in zahlreichen Sitzungen von speziellen Ausschüssen, sowie durch Bearbeitung verschiedener Detailfragen durch einzelne ihrer Mitglieder (Ing. A. Jegher schlug sogar eine Variante zum Projekt Ernst vor) hat sie ihre Aufgabe bearbeitet. Der eingehende Kommissionsbericht vom 1. Mai 1896 ist in der SBZ Band 27, Nr. 18 vom 2. Mai 1896 nachzulesen (es fällt auf, wie prompt damals in der SBZ Bericht erstattet werden konnte!). Die Kommission hat besonders das Vorhandensein eines massgebenden Stadtplanes vermisst, aus welchem die Ideen zu ersehen gewesen wären, nach denen die künftige Überbauung und namentlich die Entwicklung des Verkehrs von und nach dem

¹⁾ Dieser Kommission gehörten die Ingenieure *August Waldner* als Präsident und *August Jegher* als Aktuar an; der eine war Herausgeber der «Schweizerischen Bauzeitung», der andere sein späterer Nachfolger.

Bahnhof für die verschiedenen Stadtkreise in Aussicht zu nehmen wäre. «Einstimmig waren wir in dem Wunsche, dass sowohl für die glückliche Lösung der Bahnhoffrage, als auch zum richtigen Ausbau des gesamten städtischen Strassennetzes die Hauptzüge des städtischen Bebauungsplanes endlich festgestellt werden sollten.» Aus dem Bericht wurden sieben Schlussfolgerungen gezogen und der erwähnten Eingabe an den Zürcher Stadtrat zugrunde gelegt. Erfreulich war, dass die Stadtbehörde in der Ablehnung des Hochbahnprojektes sich mit der Zürcher SIA-Sektion einig erklärte.

G. R.

Das Werk Düdingen der Sika Norm AG

DK 725.4

Von F. Scheidegger, dipl. Bauing. ETH, Zürich

Im Werk Düdingen, dem grössten Verarbeitungswerk der Schweiz für Kunststoffe für das Bauwesen, werden Platten und Folien, Bauelemente für thermische Isolationen und Fugenbänder hergestellt. Das Unternehmen konnte sich in Düdingen ein Grundstück von nahezu 100 000 m² sichern, auf dem eine Expansion auf weite Sicht möglich ist. Allerdings musste ein grösserer Teil für die Ausnützung durch Erdbewegungen hergerichtet werden.

Die Planung stand von Anfang an vor vielen unsicheren und unbekannten Faktoren. Man fasste deshalb den Entschluss, für die vielen zu erwartenden Möglichkeiten in der Raumaufteilung wie in der Konstruktion jeden Spielraum offen zu lassen. Die Fabrikationsräume wurden von den übrigen Gebäulichkeiten getrennt. Daraus entstanden eine Halle für Fabrikation und Rohstofflager und getrennt davon die Heizzentrale mit den Betriebsbüros und der Betriebswerkstätte sowie das Portierhaus mit Sanitäts- und Feuerwehrräumen (Bild 1). Alle Gebäude sind unterirdisch mit Installationsgängen und -kanälen miteinander verbunden.

Die Fabrikationsräume sind in einem Bau mit Dach- und Seitenshed untergebracht (Bild 2). Der Seitenshed ermöglicht eine bessere Lichtführung sowie eine Vereinfachung der Fluchtwege. Da der Arbeitsablauf in den verschiedenen Fabrikationen in der allgemeinen Richtung von Süden nach Norden erfolgt, bleiben die beiden anderen Richtungen Ost und West für eine spätere bauliche Erweiterung frei. Im Betriebsgebäude sind die Betriebsbüros, ein Betriebslabor und eine Betriebswerkstätte untergebracht. Das Portierhaus enthält die Loge für den Portier, ferner Sanitätsraum und die Geräte für die Feuerwehr. Beide Gebäude können ebenfalls erweitert werden.

Alle Gebäude wurden bis Oberkante Kellerdecke konventionell in Eisenbeton und darüber in einer Mischbauweise von Stahl, vorgefabrizierten Betonelementen usw. erstellt. Damit ist eine Beweglichkeit in bezug auf Anbau, Ausbau und notwendige bauliche Veränderungen und Verstärkungen gewährleistet. Die Heizung hat man im Hinblick auf die Gesamtüberbauung im Zentrum geplant, um das Verteilernetz wirtschaftlich erstellen zu können. Heute sind Heizleistungen bis 3 Mio kcal/h eingebaut, die jedoch auf 10 Mio kcal/h und bei baulichen Erweiterungen auf 30 Mio kcal/h erhöht werden können.

Bild 1. Modell der neuen Anlage der Sika Norm AG in Düdingen. Im Bild oben die Fabrikationshalle mit dem Dach- und Seitenshed, im Vordergrund links das Bürogebäude, rechts die Heizzentrale

