

Uferschutz am Zürichsee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1954)**

Heft 16

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651412>

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.

«Weißer Strich» «Singende Linie» «Schwarzer Strich»

AD Die Vereinigten Staaten geben jährlich fast fünf Millionen Dollar für Straßenmarkierfarbe aus. Viel und doch wenig, wenn man bedenkt, welche Verluste an Menschenleben und Sachschäden dadurch vermieden werden. So zieht sich die

durchgehende Striche nur auf Hügeln und Kurven und beschränken sich bei geraden Straßenstrecken zumeist auf punktierte Linien, wodurch sich etwa zwei Drittel an Material einsparen läßt.

Neuerdings verwendet man auch andere Arten von Trennlinien. So zum Beispiel eine sogenannte

«singende Linie»

Sie verläuft ohne Ueberhöhung als endloser, gerippter Betonstreifen von 15 Zentimeter Breite in der Mitte neugangelegter Straßen und löst bei den Reifen ein summesendes Geräusch aus, wenn sich der Fahrer eine «Ausschweifung» erlaubt.

Eine andere Art ist der

reflektierende Streifen.

Er besteht aus weißer oder gelber Farbe, der Millionen winzige Glassplitter beigelegt sind, aber nur etwa 20 Prozent mehr kostet als Normalfarbe. Die Newyorker Straßenaufsichtsbehörden beabsichtigen, in Zukunft nur noch diese reflektierenden Streifen zu verwenden, die sich vor allem bei Dunkelheit bestens bewähren.

Bemerkenswert ist die Behauptung eines leitenden Beamten des Straßendienstes von Missouri, daß die am besten sichtbare Linie bei einem mit voll-

tem Scheinwerferlicht entgegenkommenden Auto eine

— schwarze Linie

ist. Sie erhält durch den Verkehr im Laufe der Zeit einen starken Glanz, der das Scheinwerferlicht wie ein Spiegel reflektiert. Allerdings kommen dafür nur hellfarbige Straßendecken in Betracht.

Es ist einmal die Frage aufgetaucht, wenn eigentlich die Ehre gebührt, der Erfinder dieser ebenso einfachen wie einzigartigen Sicherheitsanrichtung zu sein. Die amerikanische Reifenfirma Goodrich hat im Jahre 1939 Nachforschungen in dieser Richtung angestellt, und schließlich unter zahlreichen Anwärtern den Straßenaufsichtsbeamten des Distriktes Wayne im Staate Michigan,

Edward N. Hines,

als den Urheber des weißen Striches eruiert. Hines beobachtete einmal im Jahre 1911, wie ein Auto um ein Haar mit einem Pferdefuhrwerk zusammengestoßen wäre, weil einer der Fahrer «seine» Straßenseite verlassen hatte. «Man müßte eine weiße Trennlinie in der Mitte anbringen, damit sich solche Sachen nicht wiederholen können», überlegte Hines und zog darauf an gefährlichen Stellen, wie unübersichtlichen Kurven, Brücken, Unterführungen usw. die ersten Markierlinien.

Die Unfälle gingen rapid zurück, und das Verfahren breitete sich über das gesamte Staateigentum aus und erwies sich als ein Sicherheitsfaktor erster Ordnung.

Der alte Spruch, es sei alles schon einmal dagewesen, bewahrheitet sich jedoch auch hier wieder einmal: Zwischen Mexico City und Cuernavaca verläuft eine Straße, in deren Mitte ein hellfarbiger Streifen eingefügt ist. Die Spanier legten ihn vor 400 Jahren an!

Schweizerische Landesplanung

Der Arbeitsausschuß der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) rief kürzlich als besondere Fachinstanz eine Technische Kommission (TK) ins Leben. Diese bearbeitet aktuelle Planungsprobleme von Bedeutung für das ganze Land. Sie besteht aus Planern, die zum Teil in amtlicher Stellung arbeiten und zum Teil freiberbernd sind.

Präsident dieser Technischen Kommission ist Max Werner, Leiter des Regionalplanbüros des Kantons Zürich. Weitere Mitglieder sind Hans Aregger, Planungsexperte, Zürich; Jakob Bernath, Kantonsingenieur, Schaffhausen; Albert Bodmer, Ingenieur, Chef des Regionalplanbüros Bern, Bern; Walter Custer, Architekt, Zürich; Dr. Markus Hottinger, Rechtsanwalt und Architekt, Zürich; Jakob Hunziker, Architekt, Zürich; Max Jeltsch, Kantonsbaumeister, Solothurn; Fritz Lodewig, Architekt, Basel; Rolf Meyer, Orts- und Regionalplaner, Zürich; Eugène d'Oskolski, Architekt, Lausanne; Hermann Guggenbühl, Stadtbaumeister, St. Gallen; Hans Stegwart, Ingenieur, Luzern; Jean Vautier, Chef du bureau d'plan d'extension cantonale, Lausanne; Dr. Willi Wechsler, Vorsteher des Turn- und Sportamtes der Stadt Zürich, Zürich, und Dr. Ernst Winkler, Institut für Landesplanung ETH, Zürich.

Bereits führte diese Technische Kommission eine Arbeitsstudie in Magglingen durch, an der das Arbeitsprogramm für die nächste Zeit festgelegt wurde. Zur Behandlung von besonders

dringenden Aufgaben wurden kleine Ausschüsse gebildet, wovon sich eine um die gesamtschweizerische Planung unseres Hauptstraßennetzes bemühen will. Ein weiterer Ausschuß befaßt sich mit der Frage des Planerwachstums und der Planerausbildung. Ein dritter versucht abzuklären, wie man auf dem Gebiet der elektrischen Fernübertragung zu einer Gesamtkonzeption gelangen könnte. Ein letzter schließlich prüft, ob und wie sich eine Industriestandortberatung in die Wege leiten ließe, welche den Bedürfnissen des ganzen Landes Rechnung trägt.

Planung im Kanton Zürich

Der Kanton Zürich zählt 171 Gemeinden. 79 davon befassen sich mit eigentlichen planerischen Arbeiten. 10 Gemeinden besitzen eine eigene Schutzverordnung, während 15 unter eine kantonale Schutzverordnung fallen. 23 Gemeinden verfügen über einen Bauordnungsplan. 37 haben eine alte Bauordnung, in 6 Gemeinden wurden diese alten Bauordnungen durch neue abgelöst, und in 15 Gemeinden wurden ganz neue Bauordnungen geschaffen. Ein generelles Kanalisationsprojekt haben sogar 114 Gemeinden. Praktisch kann man sagen, daß in allen Gemeinden, die eine merkliche Industrie besitzen und an den Verkehrsadern oder in ihrer Nähe liegen, Planungen im Gang sind. Diese Gemeinden beherbergen mehr als sieben Achtel der gesamten Bevölkerung des Kantons Zürich.

Verstädterung durch Motorisierung

Wie in vielen andern Ländern, machte auch in den Vereinigten Staaten die Verstädterung in den letzten Jahrzehnten große «Fortschritte». Interne von der pazifischen Küste in besonderem Maße Nutznießer dieses Bevölkerungsanstieges geworden. In diesen steigerte sich die Einwohnerzahl zwischen 1940 und 1950 um 40 Prozent gegenüber 14 bis 15 Prozent in den übrigen Staaten der USA. Das absolute und relativ größte Wachstum der Bevölkerung zeigt Kalifornien, das fast 20 Prozent des gesamten Bevölkerungsanstieges der Vereinigten Staaten buchen kann. Die Zentren dieser Bevölkerungsverdichtung sind das große Längstal im Innern von Bakersfield bis Chico, das Gebiet der Bucht von San Francisco, Los Angeles mit seiner Umgebung und San Diego.

Um San Francisco und Los Angeles bilden sich eigentliche Großstadtbereiche, von denen der erstere 4,4 und der letztere 2,3 Millionen Einwohner zählt, also zusammen 65 Prozent sämtlicher Einwohner von Kalifornien. Diese Entwicklung ist weitgehend den modernen Verkehrsmitteln zuzuschreiben. Das Automobil ist in Kalifornien noch stärker allgemeines Verkehrsmittel als sonst in den USA, kommt doch heute dort auf drei Personen ein solches, im Gegensatz zu vier Personen im übrigen Gebiet der USA. Diese Groß-

städte dehnen sich längst über ihre administrativen Grenzen hinaus. Damit entsteht ein Gebiet, das kontinuierlich in mehr oder weniger städtischer Weise bebaut ist und eine einzige große Wirtschaftsgemeinde darstellt. Diese wird heute als «Metropolitan District» oder «Metropolitan Area» bezeichnet. Ein solcher Distrikt besteht normalerweise aus einem großen zentralen Ort, um den herum sich funktionell, verwaltungsmäßig und oft auch wirtschaftlich weitgehend selbständige Satelliten-siedlungen als zentrale Orte zweiten und dritten Ranges gruppieren. Auch der ländliche, nicht in Stadtgemeinden einbezogene Raum wird von der Verstädterung erfaßt.

Am Anfang war die Definition für eine «Metropolitan Area» noch verhältnismäßig einfach, weil es einfach die Großstadtebene mit dem Land innerhalb von 10 Meilen Entfernung von der Stadtgrenze einschloß. Neuerlich wurden nun Bestimmungen ausgearbeitet, die eine genauere Erfassung des städtisch bebauten und städtisch funktionierenden Raumes ermöglichen. So werden alle jene Gebiete zum Distrikt gezählt, die eine Bevölkerungsdichte von nicht unter 150 Einwohnern pro Quadratkilometer besitzen; dazu noch Bereiche von geringerer Dichte, soweit sie gänzlich oder fast gänzlich von Bereichen jener Dichte umschlossen sind. P. L. P.

Das Nachbarschaftszentrum

Berlin wird, wie wir in Nr. 14 von «Bauen/Wohnen/Leben» berichtet haben, im Jahre 1956 eine Bauausstellung beherbergen. Dabei verdient besonders das «Nachbarschaftszentrum» Erwähnung, das von den Architekten Wolf von Möllendorff und Sergius Ruegenberg gebaut wird, weil darin stadtplanerische Gesichtspunkte aufs schönste verwirklicht werden. Die Architekten erklärten zu ihrem Plan, daß das Nachbarschaftszentrum eine Begegnung vieler gemeinschaftlicher Bezüge darstelle und daher einer vielgliedrigen, einheitlichen Gestalt bedürfe. Das Rathaus zum Beispiel soll nicht ein Monument sein, sondern es sei seiner Funktion nach eine schützende Wand in der «gemeinschaftlichen Wohnung» dieses Zentrums.

Der Wohnungsbau in Westdeutschland

In Westdeutschland wurden im Jahre 1953 515 000 Wohnungen erstellt, das sind 15 Prozent mehr als im Vorjahr. Daß ein Wohnungsbau in diesem Umfang möglich war, verdankte man der frühzeitigen Aufstellung der Programme des sozialen Wohnungsbau, den großen Wohnbauförderungsmitteln des Bundeshaushaltes sowie der zunehmenden Sparsamkeit, womit der Strom der Kapitalmarkt Mittel für die Lieferung der Baustoffe verursachte keine Schwierigkeiten mehr, und das Bauwetter war besonders günstig. Das Preisniveau im Wohnungsbau hatte

eine leicht sinkende Tendenz. Insgesamt wurden 7,3 Milliarden DM für den Wohnungsbau aufgewendet. Der durch Haushaltgründungen neu entstehende Wohnungsbedarf war um 5 Prozent kleiner als im Vorjahr. Da jedoch für mehr als 300 000 Ostflüchtlinge neuer Wohnraum geschaffen werden mußte, trat die erhoffte verstärkte Abnahme des Wohnungsdefizites noch nicht ein. Dieses gesamte Wohnungsdefizit beträgt heute in Westdeutschland noch 3 900 000.

Deutsche Tafelglasneuheiten

Obwohl der Umfang der Bautätigkeit in den letzten Jahren stark gewachsen ist und eine lichte Bauweise große Fenster bevorzugt, ist die Erzeugung an Tafelglas hinter der Kapazität der westdeutschen Hütten nicht unerheblich zurückgeblieben. Der Absatz weist in seiner Abhängigkeit von den Abrufen der Baundustrie starke jahreszeitliche Schwankungen auf, die sich entsprechend auf die Ertragsgestaltung auswirken müßten. Es sind vor allem einige neue Erzeugnisse, die die Absatzmöglichkeiten verbreiterten und teilweise auch günstige Preise herauszulassen ließen. Ein Mehrscheiben-Isolierglas zum Einsatz bei Wärme-, Kälte- und Schallschutz hat ebenso gute Aufnahme gefunden wie ein Opakglas für Wandfassaden und Möbelbelag oder die Reflexperlen zum Einsatz im Verkehr. Diese technischen Neuerungen dürften die Ursache sein, daß ein Teil der Betriebe günstiger abgeschnitten hat als es die durchschnittliche Entwicklung der Umsatzgestaltung sowie der Kosten und Erlöse annehmen läßt.

Uferschutz am Zürichsee

P. Die Vereinigung zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee hielt kürzlich ihre diesjährige Generalversammlung ab. Dabei zeigte sich, daß hinsichtlich der bebauten Uferlinie ein Malaise herrscht. Es steht fest, daß die Uferlinie außerordentlich stark bebaut sind. Man hat berechnet, daß es z. B. auf dem Gebiete des Kantons Zürich noch 2–3 Prozent natürliche Ufer gibt. Ein großer Teil der Ufer ist der Öffentlichkeit überhaupt nicht zugänglich. Die kantonale Regierung beauftragte vor mehr als zehn Jahren das Regionalplanbüro Zürich der Schweizerischen Landesplanungskommission, die Vorgängerin der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, den Uferschutz systematisch zu studieren und Möglichkeiten vorzuschlagen, wie einer weiteren Uferbebauung Einhalt geboten und der Öffentlichkeit weitere Uferstreifen zugänglich gemacht werden könnten. Diese Arbeit wurde seinerzeit publiziert, die darin enthaltenen Vorschläge aber nicht berücksichtigt, so daß die Uferbebauung noch zunahm. Da es sich beim heutigen Ufergebiet zum großen Teil um Auffüllungen handelt, ist der Kanton, der diese Auffüllun-

gen zum Teil selber vornahm und zudem als Kompensation für Landverlust infolge des Baus der Seestraßen den Privaten zubilligte, laut Wasserbaugesetz zuständig. Um der immer stärkeren Uferbebauung der Zürichseeufer Einhalt zu gebieten, hat er nun im Laufe der letzten 10–15 Jahre nicht allmählich, sondern in Stufen seine Konzessionspraxis verschärft, so daß sie heute einem generellen Bauverbot gleichkommt, es sei denn, daß die Geschwister von Bauwilligungen ein öffentliches Interesse nachweisen können. Dagegen setzen sich nun aber die Uferlandbesitzer zur Wehr. Es wurde bestritten, daß der Kanton überhaupt das Recht habe, seine Konzessionspraxis zu verschärfen. Das Uferland, das nicht bebaut werden könne, verliere an Wert. Es wurde sogar die Gründung einer Organisation von Seeanstößern in Aussicht gestellt. Der Kanton scheint gegenwärtig bei seiner Praxis zu verharren und im übrigen eine abwartende Stellung einzunehmen, da sich nächstens das Zürcher Obergericht und in einem andern Falle das Bundesgericht mit Kursen von Landbesitzern zu befassen haben werden.

Fischstube Zürichhorn

Die Perle der Landi 1939
Einzigartige Aussicht am See
Stadtbekannt und weltberühmt

Wenn Sie allein oder in Gesellschaft ausgehen, gut essen und trinken, sich freuen, ausruhen, das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden wollen — dann wählen Sie die originelle Fischstube Zürichhorn.

Apéritif
Mittag- und Nachtessen
Kaffee, Glacé
Spezialitäten

Immer ein schönes Erlebnis

Telefon 241655/324790

C. Hohl-Rast