Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 11

Artikel: Aufgaben städtischer Verkehrsführung
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-43319

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: 22.07.2025

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

stört. Sodann entstehen unsaubere Durchbrüche, geschwärzte Decken und Gelegenheiten zur Uebermittlung von Geräusch. Aus ähnlichen Gründen sind nackte horizontale Verbindungen unerwünscht. Die verdeckte Führung in obigem Sinne erfordert übrigens weniger Biegarbeit als die typische Verlegung in Nischen. Und da gerade für diese natürlichere Anordnung die Situation in sehr vielen Fällen gleichartig sein wird, so kann man, besonders mit den normierten Anschlüssen, auch die Montage rationalisieren.

Kurz wiederholt: Die erwünschten heiztechnischen Eigenschaften lassen sich am besten mit Modellen von geringer Tiefe erreichen, die für freie Aufstellung besonders ausgebildet sein sollten. Damit ist auch den hygienischen Anforderungen entsprochen und sind praktische Vorteile mit sauberster Ausführung vereinbar. Sofern die Industrie das solide und gediegene Handwerk ersetzen will, sollen deren Erzeugnisse auch ebenbürtig sein. Nur bei durchwegs fertiger und guter Erscheinung wird man die erwünschte freiere bauseitige Behandlung erwarten können, nämlich das zwanglose Einfügen in den Bau an richtiger Stelle, das bei geschickter Anpassung die rein sachliche Lösung darstellt. Diese wird immer die beste Gewähr bieten für volle Leistung, rasche, zuträgliche Wirkung, Reinlichkeit und Preiswert. Sie dürfte am ehesten im Einklang stehen mit der modernen Baugesinnung, soweit diese auf Komfort eingestellt ist.

Der Wert einer gefälligen Erscheinung ist in andern Gebieten anerkannt. Auch für die Zentralheizung könnte damit die Nachfrage noch stark vermehrt und die grösseren Aufgaben der Wärmewirtschaft allmählich näher gerückt werden. Die Entwicklung ist allzulange behindert worden durch die Bewerbungsverhältnisse. Die Qualität kann jedoch vom Druck der Konkurrenz nur befreit werden, wenn Bauleitende dafür einstehen im gleichen Sinne, wie für andere Bauarbeiten, was ja unter unabhängiger fachmännischer Mitarbeit geschehen kann, die sich in mehr als einer Hinsicht rechtfertigt.

K. Meier, Winterthur.

Aufgaben städtischer Verkehrsführung.

Allerorts wirft die lebhaft zunehmende Verkehrsdichte Fragen der Anpassung des Strassennetzes wie der Strassenprofil- und Platz-Ausbildung auf. In Basel und Bern ist gegenwärtig die verkehrsregelnde Ausbildung wichtiger Konzentrationsstellen Gegenstand allgemeiner Wettbewerbe; in Zürich wird seitens der Fachkreise das gleiche Vorgehen für den Bahnhofplatz angestrebt. Hier seien an zwei andern Zürcher Beispielen Vorschläge und Anregungen nichtbeamteter Fachleute vorgeführt und zur Diskussion gestellt, umsomehr, als derartige, ihrer Natur nach verwandte Aufgaben sich in allen Städten zeigen, sodass solche Beispiele auch über die besondere Oertlichkeit hinaus allgemeines Interesse bieten.

1. *Vorschlag von Arch. R. S. Rütschi für eine Entlastungsstrasse Münsterhof-Rennweg.* Als vor einigen Wochen ruchbar wurde, es sei beabsichtigt, zur Verbreiterung der Zürcher Bahnhofstrasse die Bäume zu fällen, ging ein erfreulicher Sturm der Entrüstung durch die Bevölkerung. Es erfolgten dann behördlicherseits beruhigende Mitteilungen, dass nur an einzelnen Stellen eine Anzahl Bäume beseitigt werden müssten zwecks Anlage von Strassenbahn-Perrons, so namentlich bei der Trülle (Ausmündung des Rennwegs, rechts in Abb. 1). Man ist aber immer noch beunruhigt, und zwar insofern mit Recht, als die Beseitigung des Baumschmuckes den Charakter der für Zürich wirklich *einzigartigen* innerstädtischen Hauptstrasse unfehlbar ruinieren würde. Es sind deshalb alle Möglichkeiten zu prüfen, die zu gewissen Tagesstunden sich zeigende Auto-Stauung zu mildern, die Fahrbahn zu verbreitern oder sonst wie zu entlasten. Es sei vorausgeschickt, dass die heutigen Fahrbahn-Breiten im obern Teil (vom See bis zur Augustinergasse) etwa 9,10 bis 9,20 m, im untern Teil 9,80 bis 9,90 m betragen; die Trottoirs sind sehr breit, bis zu 8,5 m, im Mittel etwa 6,5 m, im untern Teil 7,0 m. Dabei liegt in Fahrbahnmitte die zweispurige Strassenbahn mit 4,70 m Gesamtbreite des Lichtraumprofils (dessen Normalbreite in Zürich sonst 4,90 m beträgt). Es verbleiben demnach zwischen Randsteinkante und Strassenbahn beidseitige freie Fahrstreifen lichter Breite von etwa 2,2 m im obern Teil, und von etwa 2,6 m von der Augustinergasse bis zum Bahnhof. Die Randsteine könnten um etwa 25 bis 50 cm gegen die Bäume zurückgeschoben werden, sodass das befürchtete „Abholzen" der Allee wirklich nicht nötig erscheint.

Zur Entlastung des obern und mittlern, als des nach obigem schmälern Teils der Bahnhofstrasse hat nun Arch. R. S. Rütschi (Zürich) schon 1928 vorgeschlagen, die Fraumünsterstrasse über den Münsterhof hinweg mit dem obern Ende des Rennwegs zu verbinden. Veranlasst durch die öffentliche Bäume-Diskussion hat er neuerdings in der Tagespresse an diesen Vorschlag erinnert, und wir bringen ihn, wie er sich nach Plan und Lokalbesichtigung als sozusagen selbstverständlich ergibt, in Abb. 1 zur Darstellung. Richtungs- und Neigungsverhältnisse mit max. 4,3 % sind gut. „In Gassen" kann à niveau gekreuzt werden, der Anschluss der Augustinergasse erfolgt ungezwungen. Die Peterstrasse kann und soll auch nicht angeschlossen werden, sie wäre aber eine vorzügliche Einfahrt in eine Grossgarage an der Stelle des Strohhof-Komplexes, westlich à niveau der Peterstrasse, östlich (gegen die Einmündung der Augustinergasse) ein Geschoss höher, à niveau der neuen Strasse. Aesthetische Einbusse würde allerdings die mittelalterliche Romantik des hintern Münsterhofes erleiden, da das von der Stadt schon längst erworbene William'sche Haus am Fraumünster-Engpass und wahrscheinlich noch das benachbarte fallen müssten. Der Durchbruch zwischen der Waag und dem vorspringenden Hause Pestalozzi & Cie. betrifft drei alte schmale Häuser; die Lücke müsste aber nicht offen bleiben, denn man könnte hier die neue Strasse sehr wohl auf eine gewisse Tiefe überbauen um die Platzwand als solche zu erhalten. Im übrigen werden keine bedeutenden Häuser berührt; dicht westlich der Peterskirche würde die immer noch leere Brandstelle der „Franz. Warenhalle" gekreuzt, dann verschiedene freie Flächen mit unbedeutenden alten Bauten. Ausser dem hintern Teil des alten St. Peter-Pfarrhauses stünde als grösseres Bauobjekt nur noch im Wege das Haus Glockengasse Nr. 9 und die Ecke der Bäckerei Usenbenz, die heute den obern Abschluss der Rennweg-Perspektive bildet.

Eine etwa in dieser Art geführte, 14 bis 15 m breite, tramfreie Strasse würde allerdings eine sehr flüssige und deshalb wirksame Entlastung der obern und mittlern Bahnhofstrasse vom Verkehr vom Bürkliplatz gegen den Bahnhof bilden. Ihrer Verkehrbedeutung gesellt sich noch hinzu die Erschliessung jetzt brachliegender Bauflächen, und die Erneuerung eines Altstadtteiles, die eben einmal wird kommen müssen; man denke nur an weitere Brände, wie den der „Franz. Warenhalle", die dann doch vor die Notwendigkeit städtebaulicher Neuordnung stellen. Auf alle Fälle scheint uns die Anregung von Arch. Rütschi so wertvoll, dass wir sie hiermit gerne einem weitern Kreise bekannt geben. Ob es zweckmässig und möglich wäre, diesem Strassenzug Einbahnverkehr abwärts, in Gegenrichtung zur mittlern und obern Bahnhofstrasse als Einbahn aufwärts, zuzuweisen, wie in Abb. 1 angedeutet[1]), das bedarf noch näherer Prüfung, ist aber für die Brauchbarkeit dieser neuen Verkehr- und Geschäftstrasse nicht entscheidend.

2. *Zur Verkehrsregelung am Bellevueplatz,* über die wir in Nr. 6 (vom 9. Febr. d. J.) gesprochen hatten, sind uns zwei fachmännische Aeusserungen zugekommen. Wir benutzen die Gelegenheit, um auch diese hier zum Ausdruck zu bringen, indem wir in Abb. 1 auf die Ecke links unten verweisen, wo der Bellevueplatz in seiner heutigen Form, mit dreikantiger Haltestellen-Insel und je einem äussern schmalen und kurzen Perron zu erkennen ist.

Zunächst macht uns Prof. *Hugo Studer,* als Mitglied des städt. Baukollegiums einer der Verfasser der von uns erwähnten Gegenvorschläge zum amtl. Entwurf, darauf aufmerksam, dass unser Vorschlag (Abb. 14, Seite 73) trotz Verdoppelung der Haltestelle (gegenüber Häfeli) immer noch auf einem der Doppel-Geleisestränge *zwei* der Hauptrichtungen (4, 12 und 2, 10) vereinigt. Eine solche Häufung mehrerer Linien auf einer Haltestelle hindere aber den flüssigen Strassenbahnverkehr und verquickt die Hauptverkehrsrichtungen schädlicherweise miteinander. Ein Wegfahren hinterer Wagen ist erst möglich, wenn alle vorderen Wagen Platz gemacht haben; dadurch werde die Reisegeschwindigkeit ganz erheblich herabgedrückt, zum Schaden der Wirtschaftlichkeit. Prof. Studer verweist auf die ähnlich ungünstige Sammelhaltestelle „Bahnhofquai"; es sei gerade der Vorteil der neuen Paradeplatz-Haltestelle (Abb. 8, Seite 70), dass die dortigen drei Verkehrsrichtungen von einander völlig unabhängige, aufgelöste Haltestellen haben. Dieses auch am Bellevueplatz heute vorhandene Prinzip (vgl. Abb. 1) sollte nicht verlassen werden; er hat es deshalb auch seiner eigenen

[1]) Und wie in Basel ebenfalls auf den zwei innerstädtischen Haupstrassen Freie Strasse und Gerbergasse eingeführt.

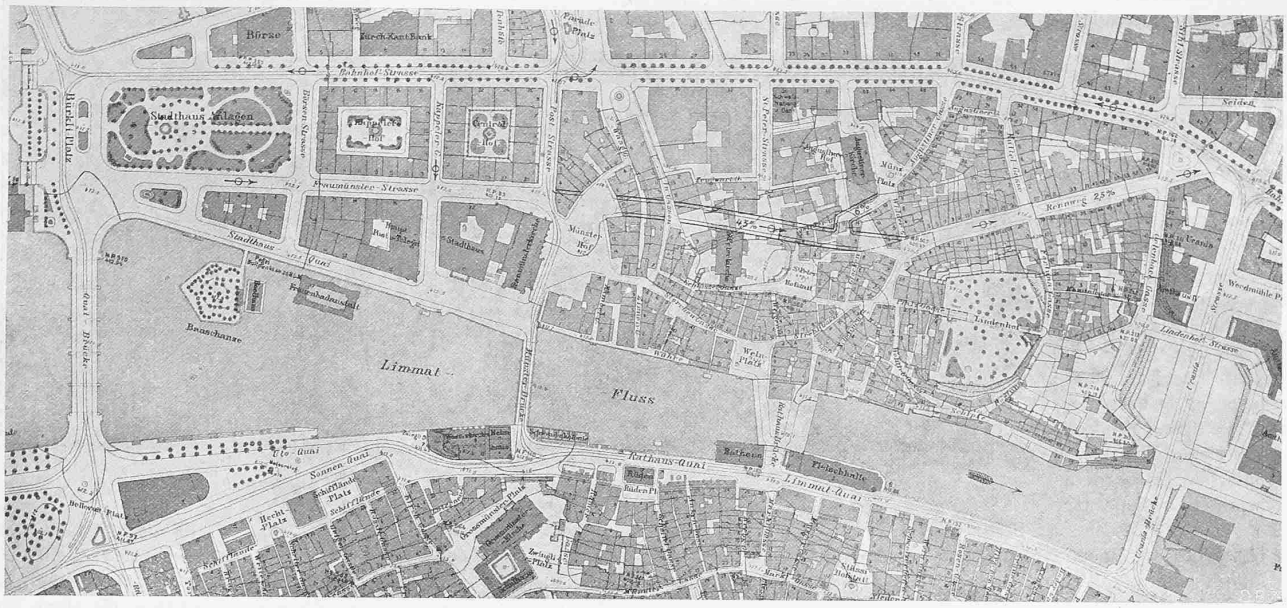

Abb. 1. Vorschlag von Arch. R. S. Rütschi (Zürich) für eine Strasse Münsterhof-Rennweg. — Masstab 1 : 5000.

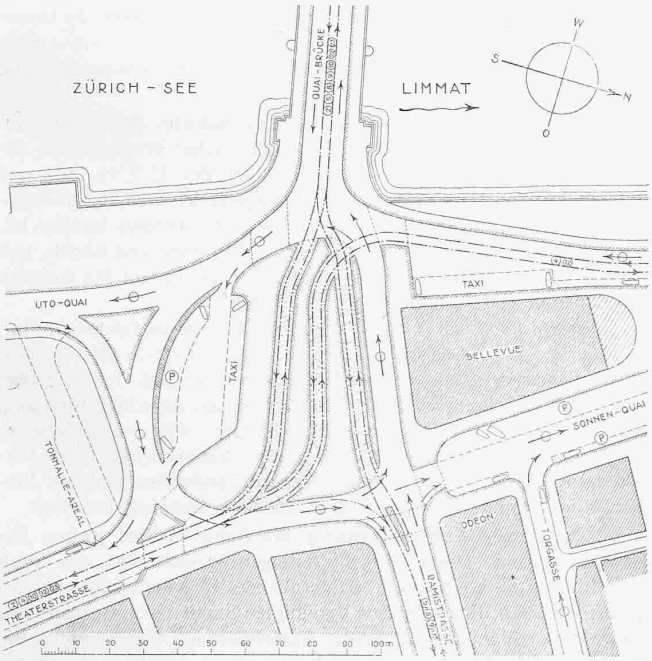

Abb. 2. Bellevue-Platz mit drei unabhängigen Haltestellen. — 1 : 2000.

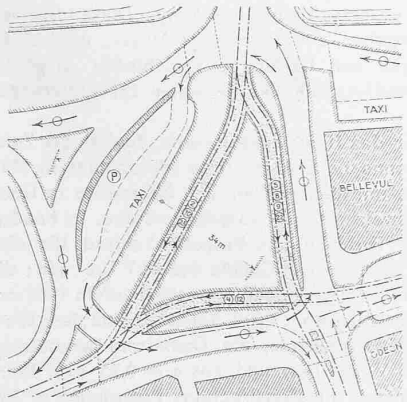

Abb. 3. Bellevue-Platz mit Dreieck-Insel, 1 : 2000.

Skizze 4 zu Grunde gelegt.[1]) In Ermangelung dieser Skizze haben wir im Sinne Prof. Studers unserer Studie Abb. 2 einen dritten Doppelperron angefügt, und dabei den mittlern den Linien 4 und 12 zugedacht; man kann natürlich die Linien des mittlern und südlichen Perrons miteinander vertauschen, nur erhält man dann eine Geleisekreuzung mehr. Den von Prof. Studer erwähnten Betriebs-Vorteilen dreier Haltestellen steht die grössere Unbequemlichkeit für die umsteigenden Reisenden gegenüber, die dabei mehr Geleise zu überschreiten haben.

[1]) Wir verweisen auch auf das gleiche Vorgehen am Spittelmarkt in Berlin (Bd. 92, S. 26 *, 14. Juli 1928). C. J.

Die Vorteile dreier, von einander unabhängiger Haltestellen vereinigt in der Tat, mit grösster Annehmlichkeit für die Reisenden, die bestehende Dreieckanlage. Nur ist sie viel zu knapp, die Perronkanten sind zu kurz. Die Dreieck-Anordnung wird auch von Strassenbahn-Ing. *K. Fiedler* als die betrieblich zweckmässigste bezeichnet; sie lag auch dem amtlichen Entwurf zu Grunde, der das Geleise-Dreieck in eine kreisrunde Insel von 68 m Durchmesser (Zentrum und Radius in Abb. 3 angedeutet) gelegt hatte. Verfährt man statt dessen nach unserm *Grundsatz der geschmeidigen, flüssigen Linien*, so kommt man beispielsweise zu einer Lösung gemäss Abb. 3; dabei steht wieder im Vordergrund die Sorge für den Fussgänger, dem bei einem Minimum von Fahrbahn-Kreuzungen die natürlichen, kürzesten und übersichtlichsten Wege zur Ueberquerung des Platzes gesichert sind. Dass dabei der Kreuzpunkt bei der Odeon-Ecke mit der Linie 4 und 12 belastet wird, ist ein gewisser Nachteil, der aber verschwindet, sobald hier der Verkehr nach „Go and stop", natürlich auch für die Strassenbahn verbindlich, geregelt wird.

Wir sind den beiden Herren Kollegen für ihre Aussetzungen nicht nur an sich dankbar, sondern auch deshalb, weil sie uns Gelegenheit geben zu zeigen, dass es auch bei beliebiger Geleiseanordnung mit flüssigen, nicht symmetrischen Linien stets besser möglich ist, den individuell verschiedenen Bedürfnissen der drei Verkehr-Komponenten: Fussgänger, Fahrzeuge und Strassenbahn zu entsprechen. Und auf die Betonung dieses Grundsätzlichen kommt es uns in erster Linie an. C. J.

MITTEILUNGEN.

Neue Technische Hochschulen? Diese in der deutschen Oeffentlichkeit vielfach erörterte Frage hat dem Verein deutscher Ingenieure Veranlassung gegeben, dem Problem in eingehenden Untersuchungen näherzutreten und die gewonnenen Ergebnisse in einer Denkschrift niederzulegen. Ausgehend von der Feststellung, dass die Unkenntnis der wirklichen Berufsaussichten und die Ueberwertung der sozialen Vorteile der gelehrten Berufe als Folge eines immer weiter um sich greifenden Berechtigungswesens zu einer verhängnisvollen Verschulung geführt hat, wird in der Schrift an Hand von Zahlen gezeigt, wie unter der Wirkung überspannter Anforderungen von Seiten der Praxis ein ungesunder Zudrang zu den Technischen Hochschulen eingesetzt hat, dem weder ein im gleichen Verhältnis sich steigernder Mehrbedarf der Technik und Industrie entspricht, noch die Lehranstalten mit den ihnen zu Gebote stehenden Einrichtungen gewachsen sind. Die noch immer