

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 46 (1959)
Heft: 12

Rubrik: Der kleine Kommentar

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.04.2025

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



1

1
Führung der Sihlflur-Expressstraße in Zürich. Links Eingang des Milchbucktunnels, Mitte Bahnhof, dann Expressstraße über der Sihl bis zum Sihlhölzli

Der kleine Kommentar

Kurven, Rampen und ein Wettbewerb

Ende August wurde in den Hallen und Korridoren des Zürcher Stadthauses eine Ausstellung mit dem Titel «Stadtstraßen der Zukunft» eröffnet. Aus den Städten der ganzen Welt waren Unterlagen zusammengetragen worden, die die Anstrengungen der Verkehrsplaner im Kampf gegen die Verkehrsmisere dokumentierten. Die einen versuchen es mit Unterführungen; die andern mit Überführungen, hier formen sich die Straßen zu Kreisel, dort zu Brezeln oder Kleeblättern und was der Patentlösungen noch mehr sind. Besonderes Interesse brachte der Zürcher und damit auch der Kommentator der speziellen Ausstellung entgegen, die erstmals die Projekte für die Verkehrslösung im Raume Zürich in Plänen und Modellen demonstrierte. Jahrelang konnte man dem Ringen der Fachleute und Behörden um eine endgültige Lösung nur an Hand der Parlamentsberichte folgen. Man beobachtete, wie die Schlange der Expressstraße sich mal hierdurch, mal dortdurch winden wollte; man hörte zuerst von einem Kreisel, dann von einem Brückendreieck über dem Platzspitz und bemerkte, daß einmal hier, einmal dort ein Bauvorhaben wegen der Führung der Expressstraße verunmöglicht werde. Nun erhielt der

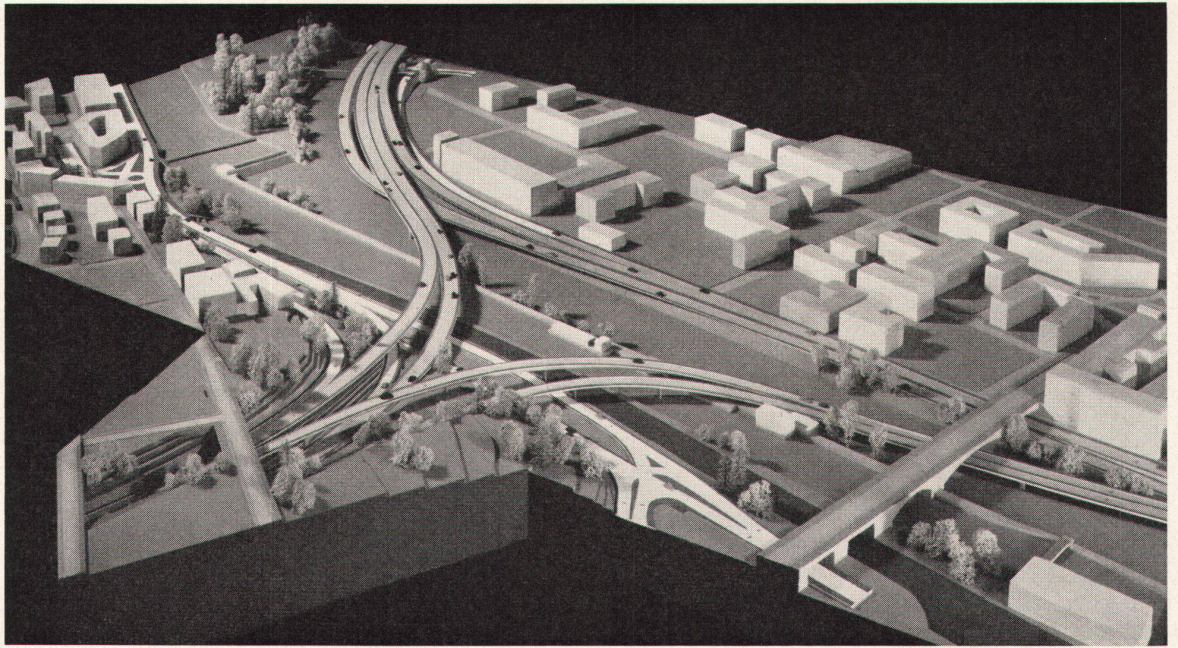
Bürger endlich die Gelegenheit, das Resultat der jahrelangen Studien in anschaulichen Modellen zu begutachten, und Väter und Söhne standen gebannt vor den großen Modellpanoramen, die große Ähnlichkeit mit den weihnächtlichen Modelleisenbahnanlagen bei Franz Carl Weber aufwiesen. Und fasziniert wie die Kinder im Spielwarengeschäft folgte man den Bahnen und Windungen, die über das Stadtmodell hinwegziehen. Aus einem Tunnel strömen mehrere Fahrbahnen, winden und drehen sich, überqueren in großen Radien den Fluß, schwingen sich unter Brücken durch, über den Bahnhof und folgen den Windungen eines Flusses. Wahrhaft ein faszinierendes Schauspiel, das den neuen Maßstab unserer Zeit zum Ausdruck bringt.

Der Kommentator ist kein Verkehrsfachmann, und nur mit einigem Zögern erlaubt er sich, einige Gedanken und Bedenken anzuführen, die ihn bei dieser Zukunftsvision des Bauamtes II bedrückt haben. Er verfügt auch nicht über die elektronischen Rechenmaschinen, um seine Argumente statistisch beweisen zu können.

Das Expressstraßennetz, das nun als fertiges Projekt in seiner Führung vorliegt, hat die Aufgabe, die Autobahnen in die Stadt hineinzuführen und ihren Anschluß an den innerstädtischen Verkehr zu vollziehen. Außerdem hat es auch den kleinen Anteil des Durchgangsverkehrs durch die Stadt hindurchzuleiten. Der Anschluß der Expressstraßen an das städtische Straßennetz erfolgt durch eine größere Anzahl von Auf- und Abfahrtsrampen, die von der erhöhten Schnellverkehrsstraße in das bestehende Straßennetz hinunterführen. Diese Knotenpunkte sind in den Projekten nicht näher detailliert worden; eine Lösung kann man sich lediglich mit roten und grünen Lichtern vorstellen. Parkplätze oder Parkhäuser sind an diesen effek-

tiven Einfallstoren der Stadt auch keine angegeben. Wenn man die Kapazität einer solchen Expressstraße kennt und sich die Verkehrsregelungsprobleme bei diesen Abfahrtsrampen überlegt, so entsteht unweigerlich die Vorstellung von langen Schlangen, die sich auf der Rampe zurückstauen und auf der Schnellverkehrsstraße den Verkehr blockieren oder bremsen müssen. Dem Laien kommt dann die Überlegung, ob nicht zuerst eigentlich der innerstädtische Verkehr gelöst werden sollte, das heißt, ob nicht die Reihenfolge im Sanierungsprogramm so anzusetzen wäre: zuerst Lösung des öffentlichen Verkehrs und damit die Möglichkeit der Beschränkung des privaten Verkehrs; als zweites: Ausbildung des Cityringes mit den nötigen Parkierungsmöglichkeiten; als letztes der Bau der Expressstraßen, die dann an den Cityring angeschlossen werden und damit einen Verteiler erhalten. Von einem solchen Ring oder von einer andern Konzeption war leider in der Ausstellung nichts zu sehen. Der Verkehrsfachmann und der Politiker in der entsprechenden Kommission wird sofort antworten, daß die Expressstraßen vom Bund gefordert und subventioniert würden, daher praktisch gratis seien und deshalb heute die Priorität besäßen. Und damit wird sich die Diskussion jeweils auf der finanziellen Ebene totlaufen; die Expressstraßen aber werden auch ohne Gesamtkonzeption gebaut.

Es sei dem Kommentator erlaubt, auch noch einige ästhetische Überlegungen anzubringen, zu denen er sich als Architekt verpflichtet fühlt. Er hat schon weiter oben den neuen Maßstab angeführt, der durch die projektierten Straßenbauten in das Stadtbild hineingebracht wird. Dies ist besonders in der Gegend des Platzspitzes erkennbar, wo die projektierten Fahrbahnen aus dem Tunnel heraustreten und in verschiedenen Diagonalen die Limmat überqueren.

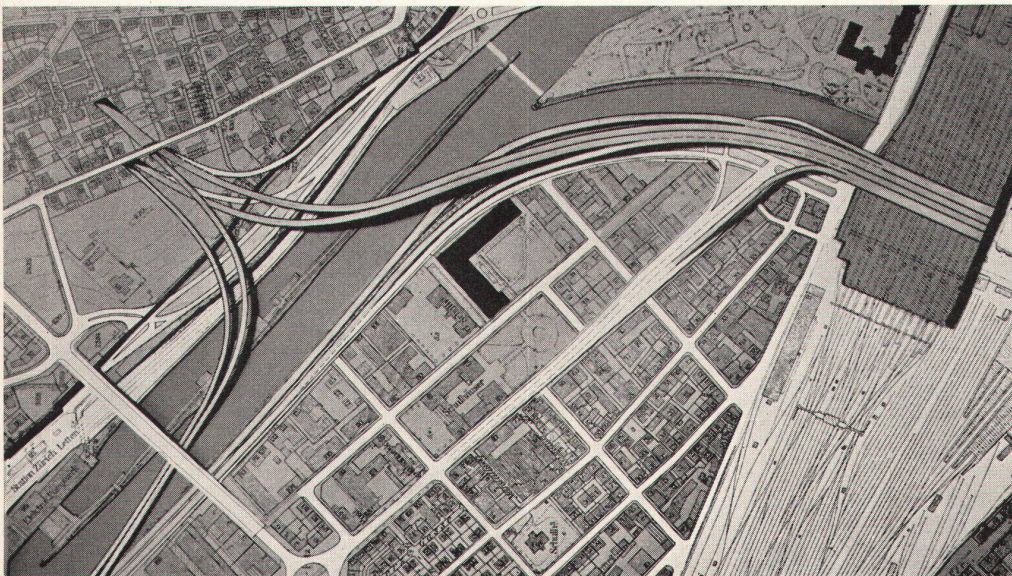


2

Es sind im ganzen zwei Doppelfahrbahnen, die sich noch über dem Fluß in vier einzelne Bahnen spalten und mit verschiedenen Kurvenradien in der Größe von bis zu 400 Metern sich in verschiedene Richtungen drehen. Vom alten Begriff einer Brücke, die den Fluß überspannt und zwei Ufer verbindet, ist hier nichts mehr zu spüren. Dieser Begriff hat heute mit den Mitteln und Erfordernissen der Technik wahrscheinlich seine Rolle auch ausgespielt, und der heutigen Zeit ist wie jeder früheren Epoche das Recht auf einen eigenen Maßstab und einen eigenen Ausdruck zu gewähren. Es fragt sich aber doch, ob nicht an dieser Stelle den Verkehrsingenieuren etwas die ordnende Hand des Architekten gefehlt hat.

Auch heute noch ist eine Brücke ein Bauwerk, das sich gewissen architektonischen Gesetzen unterziehen muß, und besonders, wenn es gleich vier Brücken sind, werden sich auch die dringendsten Verkehrsforderungen gewissen architektonischen Gesetzen unterziehen müssen. Es ist auch kaum glaubhaft, daß in einer innerstädtischen Verkehrsstraße Radien von 400 Metern notwendig sind, denn eine Reduktion der Autobahngeschwindigkeit innerhalb des Stadtgebietes wird schon wegen des Ein- und Ausfahrens bei den Rampen unumgänglich sein. Es sind jedoch vor allem diese verschiedenen Radien bei den Brücken, die das ganze Bild unerfreulich machen.

Andererseits darf man den Baubehörden nicht vorwerfen, daß sie alle ästhetischen Belange in den Verkehrsbauten vernachlässigten. Gerade jetzt haben sie einen engeren Wettbewerb veranstaltet, einen etwas seltsamen Wettbewerb allerdings. Acht Ingenieurfirmen wurden eingeladen, Vorschläge für die Gestaltung eines etwa vier Kilometer langen Teilstückes der Expreßstraße über der Sihl auszuarbeiten, und zwar für das Teilstück vom Sihlhölzli bis zur Brunau. Die Führung der Straße in diesem Teilstück, die Straßenachse und -höhe, ist bereits festgelegt und darf von den Projektierenden nicht mehr verändert werden, ebenso das Straßenprofil; es ist daher zum Beispiel auch nicht möglich, die beiden Fahrbahnen zu trennen. Die Aufgabenstellung beschränkt sich daher auf die Gestaltung der Stützen und die Berechnung eines wirtschaftlichen statischen Systems. Im Programm wird den Wettbewerbsteilnehmern empfohlen, einen Architekten und einen Unternehmer zur Mitarbeit beizuziehen. Die wiederholten Forderungen durch die Fachverbände haben nun erreicht, daß die Architekten – so nebenbei – für die Fragen der Verkehrslösung



3

2
Modellaufnahme des Straßendreiecks zwischen Landesmuseum und Kornhausbrücke; im Vordergrund die Mündung des Milchbuck-tunnels

3
Das Straßendreieck beim Landesmuseum, etwa 1:8000, rechts Hauptbahnhof

Photos: 1, 2 Wolf Benders Erben, 3 Comet

beigezogen werden. Sie dürfen helfen, die Stützenform der Hochstraßen ästhetisch zu verbessern. Natürlich auch für die Gestaltung der Brückengeländer benötigt man einen Architekten. – Und vielleicht für die Gesamtkonzeption?
Der Kommentator

Verbände

Generalversammlung des BSA 1959
Stansstad und Engelberg
2./3. Oktober

Den Auftakt zur diesjährigen Generalversammlung des Bundes Schweizer Architekten bildete eine Führung des Kollegen Ernst Gisel durch die Ausstellung von Wandmalereien im Kunsthaus Luzern. Gisel war in der Jury dieser Schau vertreten und daher besonders berufen, über die Ausstellung zu referieren. Er lobte im allgemeinen die Qualitäten der einzelnen Arbeiten, äußerte sich aber kritisch darüber, daß die Wandmalereien in verschiedenen Fällen ohne den Raum, für den sie geschaffen worden sind, gezeigt wurden. Man mußte der Kritik Gisels weithin recht geben, indem tatsächlich Entwürfe und Kartons ausgestellt waren, von denen man nicht wußte, welche Beziehung diese zum Raum haben, den sie beleben sollen.

Um 14 Uhr stieß das Extraschiff mit einer stattlichen Zahl Kollegen in See und setzte die frohe Gesellschaft nach einigen hübschen Schleifen um 15 Uhr in Stansstad ab.



1

Kurz darauf versammelte man sich im Hotel «Winkelried» zur Aussprache über die Rationalisierung im Bauen. Der Obmann, Alberto Camenzind, erwähnte in seiner Begrüßungsansprache den Wunsch der Eidgenössischen Wohnbaukommission, daß sich die Fachverbände dieser Frage annehmen möchten. Er erteilte dann das Wort an den Kollegen Vouga, der in französischer Sprache die verschiedenen Begriffe, wie Rationalisierung, Standardisierung, Vorfabrikation usw., klarlegte. Nach dieser Einfüh-

rung sprach Kollege Boos, Basel, über die Möglichkeiten, die das vorfabrizierte und standardisierte Bauen dem Architekten läßt, wobei er für die neuzeitlichen Baumethoden eine Lanze brach.

Zum Schluß sprach Prof. Ch. Geisendorf ETH an Hand einer ganzen Reihe interessanter Lichtbilder über die Erfahrungen, die er in Schweden mit neuzeitlichen Baumethoden gemacht hat. Dieses inhaltsreiche Referat fand den besonderen Beifall der Anwesenden.

Der Obmann stellte eine Abstimmung



2

1
Rege Diskussion unter BSA-Kollegen vor dem Eingang zum Kloster Engelberg

2
Eine interessante Eckschlüsselung im Hof des Klosters Engelberg

3
Die Kollegen Hans Hubacher, Zürich, J. P. Vouga, Lausanne, Werner Küenzi, Bern, und Claude Paillard, Zürich, vor dem Klosterportal



3