

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **97 (1979)**

Heft 5

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

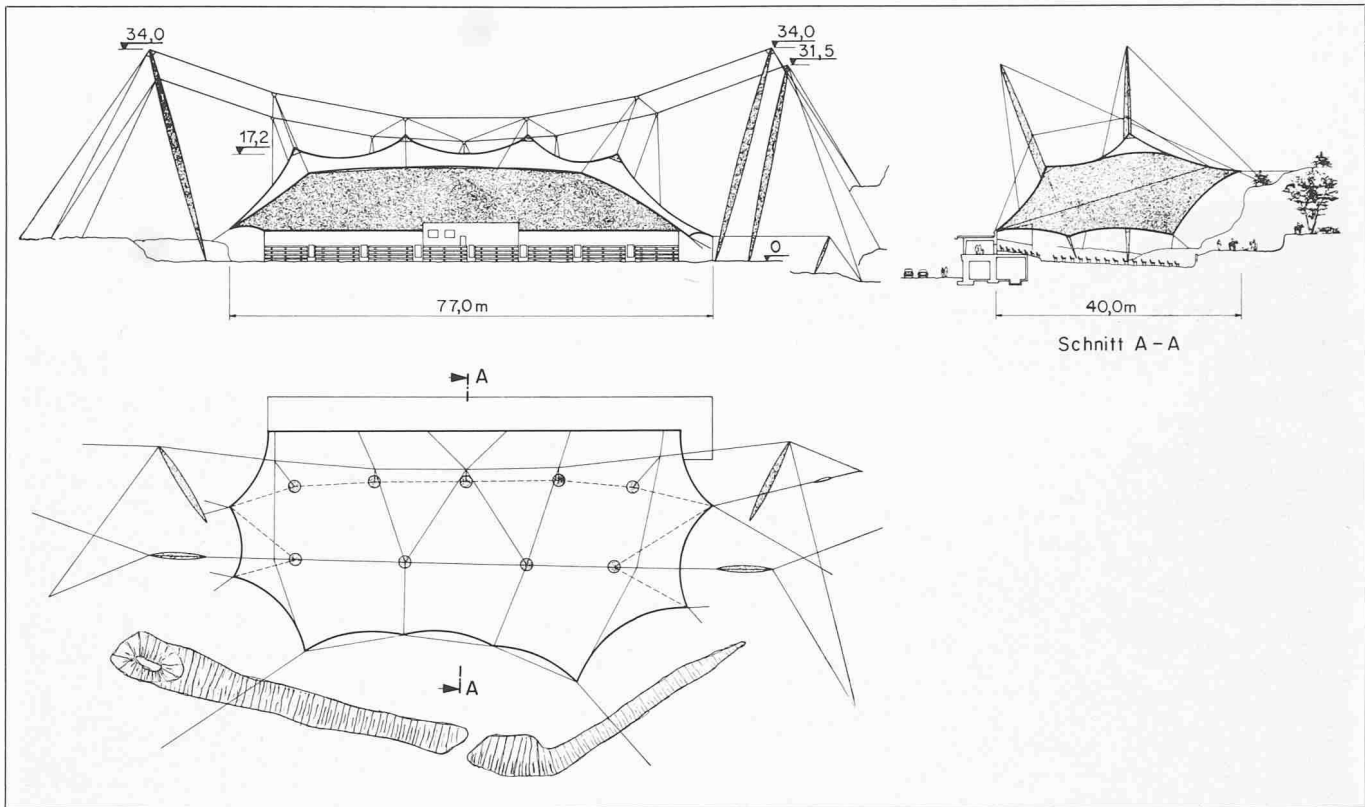
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>



steten Zonen, wie z. B. den Hochpunkten, in den Gratseilbereichen und an den Rändern, verstärkte man die Membran mit ein oder zwei weiteren Materiallagen. Die Zuschnitte

der Dachhaut wurden von einem Modell (Massstab 1:33,3) abgenommen. Die Membran wurde in drei Teilen gefertigt und auf der Baustelle zusammengesetzt. Eine Regen-

rinne aus textilem Material ist an den Rändern angebracht. Das gesamte Projekt hat ein Investitionsvolumen von etwa 2,5 Mio Mark.

Umschau

Schweizerischer Bund für Naturschutz

Das Kaltbrunner Riet, Schutzgebiet von nationaler Bedeutung

Eines der ältesten Naturreservate der Schweiz, das Kaltbrunner Riet, wird durch bauliche Massnahmen als Feuchtgebiet aufgewertet. Damit sollen die Verlandung der Teiche und die zunehmende Austrocknung des Bodens in grösseren Teilen des Schutzgebietes gestoppt und der ursprüngliche Zustand soweit möglich wieder erreicht werden.

Ursprünglich Möwenreservat

Zu Beginn unseres Jahrhunderts brüteten im Kaltbrunner Riet nur noch vier bis sechs Lachmöwenpaare, die einzigen in der Schweiz. Drohendes Erlöschen des Vorkommens wegen Eierraubs bewirkte 1914 die Gründung eines kleinen Schutzgebietes, ab 1917 eine Überwachung desselben. 1938 konnte der Schweizerische Bund für Naturschutz SBN im Zuge der Melioration der Linthebene eine Fläche von 25 ha käuflich von der Ortsgemeinde Kaltbrunn erwerben; dieses Gebiet wird nunmehr im Frühjahr und Vorsommer künstlich bewässert.

Als Kulturfolger hat die Lachmöwe in unserem Land weitere Brutplätze besiedelt und in Europa hat sie allgemein stark zugenommen, sodass gelegentlich der Ruf nach Bestandesregulierung erhoben wird. Im Kaltbrunner Riet brüten 800 Paare. Die schmuk-

ke Möwe soll weiterhin der dominierende und auffallende Vogel des Schutzgebietes bleiben; in der Zielsetzung soll sie aber nicht mehr ausgeprägt im Vordergrund stehen.

Grössere offene Wasserflächen angestrebt

Durch die Melioration ist der Grundwasserspiegel in der Ebene wesentlich gesunken. Dies blieb nicht ohne Einfluss auf das Reservat; vor allem dessen südlicher Teil wurde trockener. Im Brutbereich der Möwen wurde die Streue nicht mehr regelmässig geschnitten – die Seggenstöcke wuchsen.

Zielsetzungen der Restauration

Mit der periodisch notwendigen Ausbaggerung des Hauptgrabens sollen zusätzliche Arbeiten verbunden werden, um die botanische und zoologische Bedeutung des Reservates zu steigern.

1. Der Wasserstand des Reservates während der Bewässerungszeit ist anzuheben.
2. Im Reservat soll der Wasserstand reguliert werden können.
3. Die Gesamtwasserfläche ist zu vergrössern, Gräben und Teiche sind auszubaggern, die Wasser-Vegetationsgrenze ist zu verlängern.
4. Die noch intakten Vegetationstypen sind zu erhalten.

Bei der Regulierung des Wasserstandes ist auch eine rasche Entwässerung im Spätsommer anzustreben, um die Streuernte zu erleichtern.

Zur Erreichung dieser Ziele ist der Gastergraben zu vertiefen und durch einen erhöhten Damm vom Reservat abzugrenzen. Dies

bedingt die Fällung eines Teils des Windschutzstreifens; an seine Stelle werden nach Abschluss der maschinellen Arbeiten Gebüschgruppen treten. Die Hüttenwiese, früher einmal als «Schnepfenfeld» bezeichnet, soll für durchziehende Watvögel wieder einladender werden – durch offene Wasserflächen und grössere Hindernisfreiheit. Auch Bruten von Brachvogel, Kiebitz und Bekassine könnten sich wieder öfters einstellen. Baggerungen sollen zudem im Möwenteil die offene Wasserfläche vergrössern und für die in den letzten Jahren als Brutvögel eingewanderten Tauchenten Zonen mit grösserer Tiefe schaffen. Die Verlängerung der Wasserlinie wird Rohrsängern und Rallen zugute kommen – Arten, deren Lebensräume selten geworden sind.

Eine grosse Investition

Das Kaltbrunner Riet ist eines der meistbesuchten Naturschutzgebiete unseres Landes. Seit über 60 Jahren ist das Gebiet auch stets mehr oder weniger intensiv wissenschaftlich bearbeitet worden. Der Schweizerische Bund für Naturschutz SBN hat die Ausführung des Ausbauprojektes beschlossen und einen entsprechenden Kredit bewilligt. Über die jetzt anlaufende «Spende der Wirtschaft» 1978 soll ein grosser Teil der Sanierungsarbeiten finanziert werden. Da es sich um ein Objekt von nationaler Bedeutung handelt, haben auch der Bund und der Kanton St. Gallen Subventionen zugesichert. Eine ausführliche Broschüre über das Kaltbrunner Riet kann beim Sekretariat des SBN, Wartenbergstrasse 22, 4020 Basel, bezogen werden.

K. Andereg, Rapperswil

Persönliches

Hans Michel zum 70. Geburtstag

Am 5. Februar wird dipl. Arch. ETH/SIA Hans Michel 70 Jahre alt. Es ist gut möglich, dass seine Gedanken zu diesem Datum die gleichen sind, die Theodor Fontane an seinem siebzigsten Geburtstag 1889 in einem Brief niedergeschrieben hat: «Ich will es auch nicht ändern. Es amüsiert mich bloss, dass es so ist, wie es ist. Ich will nur nicht ein feierliches Gesicht schneiden, ...»

Seit der Gründung seines Architekturbüros führt er dieses nach dem Motto des englischen Wirtschaftsmannes E. F. Schumacher «Small is beautiful». Immer war und ist er heute noch darauf bedacht, seine Unabhängigkeit zu wahren. Die während seiner jahrelangen Tätigkeit in einer Baufirma erworbene grosse praktische Erfahrung, verbunden mit der Gabe, die Wünsche seiner Bauherren mit ihren finanziellen Möglichkeiten optimal zu vereinigen, sowie die äusserst gewissenhafte und verantwortungsbewusste Realisation der ihm übertragenen grossen und kleinen Bauaufgaben haben ihm in guten und schlechten Jahren zu Aufträgen verholfen. Während der Hochkonjunktur sah er die Rezession voraus und riet Bauherren und Unternehmern zur Zurückhaltung. Dass diese Vorhersage sich bewahrheitete, hat ihn nicht mit dem Stolz des Besserwissers erfüllt, sondern er hat die Herausforderung dieser für die Bauwirtschaft harten Jahre angenommen und sich ihr gestellt, obwohl er sich gewissermassen in den «Elfenbeinturm» hätte zurückziehen können. Diese Haltung ist wohl in seiner inneren Gelassenheit begründet. Vielleicht wird er sich auch an seinem Siebzigsten auf sein Pferd schwingen, mit einem Schwung allerdings, der äusserlich bedächtig sein wird, aber letztlich kommt es ja auf den inneren Schwung an. Dass dieser ihm in den kommenden Jahren erhalten bleibt, verbunden mit einer guten Gesundheit, wünschen ihm seine Mitarbeiter.

Wettbewerbe

Überbauung «Buobenmatt» in Luzern

Die Kantonale Pensionskasse Luzern eröffnet einen Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Überbauung ihrer Liegenschaften in der «Buobenmatt» zwischen Hirschengraben-Theaterstrasse und Blumenweg in Luzern. *Teilnahmeberechtigt* sind alle Architekten, die mindestens seit dem 1. Januar 1977 im Kanton Luzern niedergelassen sind und dort ihren Wohn- und Geschäftssitz haben (Steuerausweis). *Fachpreisrichter* sind Gottfried Derendinger, Aarau, Paul Gessner, Luzern, Hans Howald, Zürich, Prof. Benedikt Huber, Zürich, Matthias Luchsinger, Luzern, Hans Mahlstein, Luzern; *Fachexperten* sind Dr. André Meyer, Luzern, Dr. Stanislaus von Moos, Zürich, Martin Senn, Horw, Robert Steiner, Winterthur. Die *Preissumme* für 6 bis 8 Preise beträgt 88 000 Fr.; für allfällige Ankäufe sind zusätzlich 12 000 Fr. vorgesehen. Zur *Bauaufgabe*: Planung eines Gebäudekomplexes mit durchmischter Nutzung. Vorgesehen sind Läden, Restaurant, Café, Büroräume für die Kant. Verwaltung, Wohnungen verschiedener Grösse sowie Parkierung für

PKWs. Die Lage zwischen Jesuitenkirche und Stadttheater ist von grosser städtebaulicher Bedeutung.

Die Unterlagen können gegen Voreinsendung von 200 Fr. an die Kantonale Pensionskasse, Postcheck 60-227, bei der Kantonalen Pensionskasse, Hallwilerweg 5, Luzern, ab 29. Januar 1979 von 10 bis 12 Uhr und 16 bis 18 Uhr abgeholt werden. Das Wettbewerbsprogramm kann zur angegebenen Zeit eingesehen oder für 2 Fr. bezogen werden. *Termine*: Ablieferung der Entwürfe bis zum 10. Sept. 1979, der Modelle bis zum 19. Sept. 1979

Hauptbahnhof Zürich - Projektwettbewerb Südwest

Die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich (RVZ), damals bestehend aus Vertretern des Regierungsrates des Kantons Zürich, des Stadtrates von Zürich und der Geschäftsleitung SBB, eröffnete im September 1969 unter allen Fachleuten schweizerischer Nationalität sowie denjenigen ausländischen Fachleuten, die seit dem 1. Januar 1968 ständigen Wohnsitz in der Schweiz hatten, einen öffentlichen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für einen Neubau des Hauptbahnhofes Zürich und die städtebauliche Gestaltung seiner Umgebung. Von den 57 eingereichten Entwürfen wurden in der Folge deren 11 prämiert und 8 angekauft. Das Preisgericht beantragte dem Auslober, sofern eine wirtschaftlich tragbare Grundlage für den Neubau des Zürcher Hauptbahnhofes geschaffen werden könne, einen beschränkten Projektwettbewerb durchzuführen. Zu diesem seien die Verfasser aller prämierten und angekauften Projekte einzuladen.

Seither hat sich die Ausgangslage wesentlich verändert. Schon der Ideenwettbewerb und anschliessend die Bearbeitung seiner Ergebnisse durch die Expertengruppe Bahnhof-Neubau Zürich (EBNZ), haben gezeigt, dass, bedingt durch die gewaltigen Kosten einer totalen Erneuerung des Hauptbahnhofes, die als Finanzierungshilfe vorgesehenen Flächen für Drittnutzungen ins Gigantische wachsen. Dies hat, zusammen mit dem Abstimmungsergebnis vom 20. Mai 1973 über die U+S-Bahn-Vorlage, zu einer Neuorientierung geführt. Dazu beigetragen hat auch die einsetzende Rezession und nicht zuletzt die Tatsache, dass die Erhaltung von kunst- und kulturhistorisch wertvoller Bausubstanz in letzter Zeit aus verschiedenen Gründen an Bedeutung gewonnen hat und daher der städtebauliche Wert des aus dem Jahr 1871 stammenden Wannerschen Aufnahmegebäudes allgemeinere Anerkennung fand.

Diese neue Lagebeurteilung führte zu einer räumlichen und zeitlichen Entflechtung der komplizierten Planungsaufgabe:

- Das Wannersche Aufnahmegebäude wird zurzeit sorgfältig restauriert. Der Entscheid über sein weiteres Schicksal wurde einer späteren Generation überlassen.
- Die Perronanlagen sind nach Westen zu verlängern; auf eine Verlängerung nach Osten wird verzichtet.
- Die städtische Unterführung zwischen Sihlpost und Zollstrasse ist bereits saniert und durch Treppen mit den Perrons verbunden worden.

So blieb schliesslich von den zahlreichen Vorschlägen des Ideenwettbewerbes von

1970 für den vorliegenden Projektwettbewerb ein Dienstleistungszentrum mit Einschluss einer beschränkten Wohnnutzung westlich der Sihl, zwischen Perronanlage und Sihlpost übrig. Dazu gehörte als Verlängerung der Überdachung der Perronanlage westlich der bestehenden Perronhalle ein Bus- und Parkdeck, verbunden mit einer neuen Basis der Schweiz. Speisewagengesellschaft (SSG).

Aufgrund dieser Sachlage und auf Antrag des Arbeitsausschusses «Bahnhofneubau Zürich», der die Vorarbeiten seit 1966 begleitet hat, eröffnete die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr, der heute auch die Stadt Winterthur angehört, zusammen mit der PTT am 8. Februar 1978 unter den Preisträgern und den Verfassern der angekauften Projekte des Ideenwettbewerbes 1970 einen Projektwettbewerb auf Einladung.

Zur Wettbewerbsaufgabe

Zwischen der Perronanlage des Zürcher Hauptbahnhofes und der Sihlpost war ein Dienstleistungszentrum zu projektieren. Nördlich davon, d. h. westlich anschliessend an die Perronhalle, waren über den Gleisanlagen Auto-Parkplätze und ein Busbahnhof anzuordnen. Dieses Parkdeck sollte zugleich als Dach für eine künftige Verlängerung der Perronhalle dienen. An seiner Nordseite waren Räumlichkeiten für die Speisewagengesellschaft vorzusehen.

Städtebauliche Situation

Das geplante Bauvorhaben ist geeignet, zum Bindeglied zwischen den Stadtteilen beidseits der Bahnanlagen zu werden. Ausserdem steht der vorgesehene Komplex dank seiner Lage städtebaulich in Beziehung zum Bahnhofplatz, zum Sihlraum und zum Gleisfeld, was für diese Bauten eine gewisse Masse rechtfertigt. Auf die Festlegung einer max. Gebäudehöhe ist verzichtet worden, doch wurde darauf hingewiesen, dass die «Reizschwelle» bei einem «freistehenden» Hochhaus - d. h. ohne die umgebende Baumasse des im Ideenwettbewerb projektierten Bahnhofes - über Erwarten rasch erreicht wird.

Motorisierter Strassenverkehr

Die Zahl der Parkstände für Kurz- und Langparkierer sollte rd. 600 betragen; davon durften höchstens so viele an die Postbrücke und die Kasernenstrasse angeschlossen werden, wie allenfalls in der Umgebung aufgehoben werden können (z. B. Parkdeck über der Sihl, Kasernenstrasse). Diese ungefähr 300 Parkstände waren im Bereich des Dienstleistungszentrums anzuordnen und von der Kasernenstrasse her zu erschliessen. Die übrigen Parkstände waren auf dem oberen Deck einer zweigeschossigen Gleisüberdeckung unterzubringen. Das untere Deck sollte als Anlegeplatz für Busse sowie für Taxen vorgesehen werden.

Fussgängerverbindung

Vom Bus- und Parkdeck sollten Treppen und - wo geometrisch möglich - Lifte zu den Perronanlagen und zur Zollstrasse führen. Entsprechende Verbindungen waren auch zum Dienstleistungszentrum und durch dasselbe zur Kasernenstrasse vorzusehen.