

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 40 (1924)

Heft: 52

Artikel: Ueber die Erstellung von Automobilgaragen in Wohngebieten

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581640>

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: 26.01.2026

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

Unterhalt teure Einfriedigung zu ersparen und eher den Gärten eine grösere Grundfläche zu geben. Die Gärten schließen sich zu zusammenhängenden Komplexen zusammen.

Der **Haus**typ lehnt sich an die Art der vom Staat errichteten Bauten an der Neuhausstraße an: die reine Parterrewohnung im Einfamilienhaus, umfassend eine grosse Wohnküche und drei Schlafzimmer. Der Typ ist erweitert durch einen geräumigen Haussgang und durch eine kleine Waschküche mit Bad, die zugleich der Küche als Spülküche dient. Jedes Schlafzimmer hat seinen direkten Eingang. Die Wohnküche ist durch die Spülküche stark entlastet. Eine wertvolle Ergänzung zur Wohnung bildet das Höfchen, das durch den Vorbau gegen den einen Nachbar vollständig abgeschlossen ist. Vom Höfchen aus ist der Garten direkt zugänglich. Dieser ist mit einem internen Zugangsweg ausgestattet. Im Anschluss an die Waschküche ist ein Schopf vorgesehen, der die Handwagen, das Brennmaterial usw. aufnimmt. Dank der Anlage dieses Schopfes und dem Vorhandensein des großen Estrichs, der durch eine Falltür vom Haussgang aus bequem zugänglich ist, erübrigt sich die vollständige Unterkellerung des Hauses. Es ist einzig die Waschküche unterkellert, was vollständig genügen dürfte.

Die Bauten sollen schon auf den 1. Oktober 1925 fertiggestellt werden.

Der Regierungsrat ersucht nun den Grossen Rat um folgende Beschlussfassung:

1. Der Regierungsrat wird ermächtigt, zur Förderung des Wohnungsbaues für kinderreiche Familien der Wohngenosenschaft „Im Vogelsang“ an die Kosten der Errichtung von 56 Einfamilienhäusern eine Subvention von 20% der Baumsumme, im Maximum 225,120 Fr., zu gewähren gegen Errichtung einer entsprechenden Kaufationshypothek und zu Gunsten der Genossenschaft namens des Kantons Basel-Stadt Bürgschaft zu leisten für die von der Genossenschaft aufzunehmenden II. Hypotheken im Maximalbetrag von 270,480 Fr.
2. Der Regierungsrat wird ferner ermächtigt, die näheren Subventionsbedingungen mit der Genossenschaft zu vereinbaren.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er wird als dringlicher Natur dem Referendum entzogen.



Über die Errichtung von Automobilgaragen in Wohngebieten.

(Korrespondenz.)

Die Autogaragen sind ein neuzeitliches Bedürfnis geworden. Nicht nur Geschäftleute, sondern auch Ärzte, Geschäftstreibende, die Direktoren öffentlicher kantonaler und städtischer Betriebe bedienen sich mit Vorteil des Automobils als Verkehrsmittel. Die Unterbringung des Wagens in geeignete Räume bietet indessen vielfach Schwierigkeiten und zwar nicht allein wegen den feuer- und baupolizeilichen Vorschriften, sondernnamenlich auch wegen den für die Nachbarschaft unangenehmen Beigaben: Geräusch, Lärm und Benzingerüche.

Hinsichtlich bau- und feuerpolizeilichen Vorschriften haben die einzelnen Kantone meist besondere Verordnungen aufgestellt oder dann in Verbindung mit andern Vorschriften gleich auch die besonderen Bestimmungen für Autoremisen erlassen. Für den Kanton St. Gallen z. B. ist maßgebend die kantonale Verordnung betreffend die Aufbewahrung und Verwendung feuergefährlicher Flüssigkeiten und anderer feuergefährlicher und explosiver Stoffe, vom 28. Dezember 1921. Hinsichtlich Benzinfahrzeugen heißt es in Art. 46:

An die Räume, in welchen Motorfahrzeuge mit ganz oder teilweise gefülltem Benzinkessel für gewöhnlich untergebracht werden sollen, werden folgende bauliche Anforderungen gestellt:

- a) Harter Boden (Stein oder Beton) mit allseitigem Gefälle gegen die Mitte des Raumes, oder anderweitiger Sicherung gegen das Überfließen von Benzinknall auf. Für die Aufnahme des Abflusses muss eine genügend große Grube und, wenn Verbindung mit einer Wasserleitung besteht, ein Benzinscheider angebracht werden.

Für Automobilwerkstätten sind Böden aus Klotzen zulässig.

- b) In einem Raum innerhalb eines bewohnten Gebäudes: massive oder mit feuerfesterem Material bekleidete Wände und Decken und inwendig mit Eisenblech oder anderem feuerfesterem Material beschlagene Türen.

In einem nicht bewohnten Gebäude: bis auf die Höhe von wenigstens $1\frac{1}{2}$ m massive oder mit feuerfesterem Material bekleidete Wände und auf die gleiche Höhe inwendig mit Eisenblech beschlagene Türen.

- c) Genügende Ventilation und Belichtung durch Fenster.

Ausgenommen von diesen baulichen Anforderungen sind alle Einzelräume, die mit ihren Umfassungswänden mindestens 30 m von allen andern Gebäuden entfernt sind. Zu einer solchen Anlage muss soviel Boden erworben oder mit einem entsprechenden Servitut belegt werden, daß die genannte Entfernung für alle Fälle gesichert bleibt. Das betreffende Gebäude kann in beliebiger Konstruktion erstellt werden, ist aber mit harter Bedachung zu versehen.

Auf Einzelräume für Motorboote, Motorschiffe und Flugzeuge findet dieser Artikel keine Anwendung.

Natürlich müssen auch die öffentlich-rechtlichen Bau- und Grenzabstände gewahrt sein und überdies allfällige privatrechtliche Abmachungen eingehalten werden.

Hinsichtlich Belästigung durch Lärm und Gerüche hat es im allgemeinen in den meisten kantonalen und örtlichen Baureglementen eine Vorschrift mit ungefähr folgendem Wortlaut:

„Wenn für die Öffentlichkeit durch Rauch, Dünste, Gerüche, Getöse und Erschütterungen erhebliche Belästigung

Graber's patentierte Spezialmaschinen

und Modelle
zur Fabrikation fadelloser
Zementwaren.

Anerkannt einfach
aber praktisch
zur rationellen Fabrikation unentbehrlich.

J. Graber & Co.
Maschinenfabrik
Winterthur-Veltheim

gungen zu gewärtigen sind, oder sich nachträglich herausstellen, so sind bestmögliche Schutzvorkehrungen zu treffen.“

Im neuen Zivilgesetzbuch finden wir folgenden bekannten Artikel 684:

„Jedermann ist verpflichtet, bei der Ausübung seines Eigentums, wie namentlich bei dem Betrieb eines Gewerbes auf seinem Grundstück, sich aller übermäßigen Einwirkung auf das Eigentum der Nachbarn zu enthalten.“

Verboten sind insbesondere alle schädlichen und nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch nicht gerechtfertigten Einwirkungen durch Rauch oder Ruß, lästige Dünste, Lärm oder Erschütterung.“

In der öffentlich-rechtlichen Vorschrift der Baureglemente sind die erheblichen Belästigungen verboten, in der privatrechtlichen Bestimmung des Z. G. B. spricht der Gesetzgeber von übermäßigen Einwirkungen auf das Eigentum des Nachbarn. Damit ist schon ange deutet, daß der Nachbar sich ein gewisses Maß solcher Belästigungen oder Einwirkungen gefallen lassen muß.

Ob Automobilremisen in Wohnquartieren unter diesen Gesichtspunkten erlaubt sind oder nicht, wird von den örtlichen Umständen und namentlich auch davon abhängen, ob es sich um eine sogenannte Groß- oder Miegarage oder dann um Einstellungsräume für Privatautomobile handelt, deren Besitzer auf dem gleichen oder auf dem anstoßenden Grundstück wohnen.

Gegen die Errichtung und den Betrieb einzelner Räume für Personenprivatautomobile, die nicht an Dritte vermietet werden, wird man, sofern nicht eine größere Anzahl zusammengebaut werden, vom Standpunkte der in kantonalen oder örtlichen Baureglementen niedergelegten öffentlich-rechtlichen Bestimmungen aus wenig einwenden können; natürlich darf der Gebrauch dieser Garagen für die Umgebung nicht mit erheblichem Lärm und nicht mit erheblichen Belästigungen durch Benzingerüche u. dergl. verbunden sein.

Privatrechtliche Dienstbarkeiten stützen sich meist auf die Bestimmung, daß auf der mit der Dienstbarkeit belasteten Liegenschaft kein lärmendes oder übertriebendes Gewerbe betrieben werden darf. Ob darunter auch Privatautoreisen im obengenannten Sinne verstanden werden können, ist unseres Wissens bis heute richterlich nicht entschieden worden. Bei der Beurteilung eines solchen Falles wird man sich sagen müssen, daß die Unterbringung eines privaten Personenautomobils, das dem Hausherrn oder einem im gleichen Hause wohnenden Mieter gehört, wohl nicht zu den belästigenden Gewerben

zu zählen ist. Privatautomobile sind für die Zukunft ein Bedürfnis geworden, wie man es bis vor 10 Jahren nicht ahnte und deshalb auch in der einschlägigen Gesetzgebung auch gar nicht berücksichtigte. Man wird sich mit den Jahren an hieraus entstehende kleinere Unannehmlichkeiten gewöhnen müssen. Das erinnert uns an die Zeit vor 30 bis 35 Jahren, wo die Fahrräder aufkamen. Was hat man da nicht alles gewettet über die unsinnige Geschwindigkeit, mit der die Radfahrer auf den Landstraßen „Mensch und Tier unsicher machen“! Heute, im Zeitalter der Automobile, spricht selten noch jemand über zu große Fahrgeschwindigkeit des Zweirades, und man ist zufrieden, wenn die Autos wenigstens durch die Ortschaften eine mäßige Geschwindigkeit einhalten.

Wesentlich anders liegt der Fall für auszumietende Großgaragen. Nach dieser Richtung ist in der Stadt Zürich vor ungefähr 3 Jahren ein lehrreicher Fall entschieden worden, der den Gemeinde- und Stadtbehörden einige Fingerzeige geben könnte. Es handelte sich um die Baubewilligung für eine Großautogarage, die 30 Automobile Platz geboten hätte, an der Ecke Dufour-See-rosenstraße. Der Stadtrat hatte sie als Provisorium genehmigt. Einige Anstösser erhoben beim Bezirksrat Einsprache und verlangten die Aufhebung dieses Beschlusses. Der Stadtrat hatte die Meinung, in nicht ausgesprochenen Wohngebieten, d. h. in sogenannten gemischten Quartieren, die zum Teil Wohn-, zum Teil Geschäftsgebiet waren, seien solche Anlagen wenigstens als Provisorien zu genehmigen, mit der Möglichkeit, daß Gebäude später für Wohnungen umbauen zu können. Die Einsprecher stellten sich auf den Standpunkt, daß an und für sich ein Gebäude mit Fr. 200,000 Baukosten nicht als Provisorium gelten könne, es sei denn, man rechne zum voraus mit einem langen Bestehen dieses sogenannten Provisoriums.

Der Bezirksrat holte ein Gutachten des Bezirksarztes ein, über folgende Fragen:

Ist vom Betriebe des beabsichtigten umfangreichen Sammelgarageprovisoriums für die Umwohner am Utoquai, der Seehof-, Dufour- und Seerosenstraße eine Gesundheitsgefährdung, bestehungsweise Schädigung zu befürchten durch:

- die vom Benzyl herrührenden Dämpfe, Rauchentwicklung, Gerüche oder das Moment der Explosionsgefahr,
- dem Lärm oder der Staubentwicklung,
- die Störung der Nachtruhe oder andere Momente.

Das Gutachten des Bezirksarztes lautete in Haupt-sachen wie folgt:

Laut Plänen und Akten handelt es sich um den einzigen unbebauten Platz des von Uloquai, Seehof-, Dufour- und Seerosenstraße eingerahmten Viertels, in dem sich die flägerischen Gebäude befänden und worauf die Garage mit dem Ausmaß 39 auf 30 m Grundfläche einstöckig erstellt werden solle.

Leider schließe das modernste Fahrzeug, das Benzin-automobil, neben seinen, nur nach der Zweckfüllung beurteilt, so hervorragenden Vorteilen eine Anzahl kaum zu bestreitender Nachteile beim Betrieb in sich, nicht nur für Führer und Fahrgäste, sondern noch mehr für Passanten und Nachbarn der Remise, namentlich dann, wenn es sich nicht nur um ein oder wenige, sondern wie bei der projektierten Garage an der Dufour-Seerosenstraße um etwa 30 Wagen handle.

Dabei brauche der Experte nur auf seine sanitärischen Begutachtungen ähnlicher Bauprojekte an der Scheideggstraße, Zürich 2, und an der Seegartenstraße, Zürich 8, im Jahre 1913 zu handen der kantonalen Direktion des Gesundheitswesens zu verweisen.

Die gesundheitlichen Nachteile ließen sich im allgemeinen dahin definieren:

a) Fürs erste stelle der bekannte widernärrige Geruch oder geradezu Gestank des Benzin, für den die meisten Personen eine ganz besondere Empfindlichkeit besäßen, eine arge Belästigung dar und sei imstande, bei stetiger Wiederkehr oder fortbauernder Einwirkung schon an und für sich zu erneuern und damit Appetitlosigkeit, Unlust zur Arbeit, morose Stimmung zu erzeugen.

Zu dieser Gesundheitsschädigung komme nun aber noch eine ernstere, die den Grund in der häufig wiederholten oder konstanten Einatmung der flüchtigen Gase des Benzin und des Rauches bei seiner Verbrennung habe, die, wenn auch durch die Luftbewegung zum Glück in erheblicher Verdünnung, nicht bloß bei längerem Aufenthalt in der Garage, sondern auch in der Nachbarschaft, namentlich unter begünstigenden atmosphärischen Verhältnissen: tiefer Barometerstand, Windstille, schwüle Temperatur, Nebel — bei vielen Haushbewohnern Kopfweh in zunehmendem Grade, bis zur Unerträglichkeit, sowie Blässe durch Sinken der Ernährung und Blutbildung her vorzubringen vermöge. Denn das flüchtige Benzin sei ein Gemenge sehr giftiger Kohlenwasserstoffe: Benzol, Dolvol, Hylol, bei der Verbrennung noch gemischt mit Kohlensäure und Kohlenoxyd, und rufe, in konzentrischer Form eingearmet, akute Vergiftungsercheinungen hervor. Benommenen Kopf, Schwindel, Ohrensausen, Übelkeit, Erbrechen, Atemnot bis zur Ohnmacht mit Zittern und Zuckungen. Diese Dünste würden sich am meisten entwickeln in der Umgebung der Reservoirs bei ihrer Füllung und Materialentnahme und der Neuproviantierung der Automobile.

Dazu geselle sich jedoch noch eine indirekte Gesundheitsschädigung dadurch, daß die Umwohner, um dem lästigen Benzingerbstank möglichst zu entgehen, gezwungen wären, hinter geschlossenen Fenstern und Türen in schlecht ventilirten Wohn-, Arbeits- und Schlafräumen zu verbleiben, den Aufenthalt auf Balkonen, offenen Veranden und in Gärten tunlich zu vermeiden, und das gerade noch zu Zeiten, da die Witterungsverhältnisse am meistten gute Lüftung und recht ausgedehnte Aufenthalte im Freien gestattet würden. Und damit wären sie ähnlicher Gesundheitsgefährdung ausgesetzt, wie man sie bei der schlechtlbemittelten Bevölkerung so sehr bedauere und bekämpfe: der Gefährdung durch Blutarmut, durch rheumatische und katarhalische Leiden, Tuberkulose u. dergl. Noch in anderer Beziehung spiele indessen gesundheitlich das

Benzin eine gewisse Rolle, nämlich mit Rücksicht auf die Feuergefährlichkeit, namentlich bei den nicht geringen Vorräten, die auch bei der stärksten Einschränkung für einen solchen Betrieb erforderlich sein würden, und trotz der Vorschriften die in Voraussicht dieser Feuergefährlichkeit für den Fall der Ausführung des Projektes von der Bauktion I des Stadtrates gemacht worden seien: Einfeuerung der Heizung außerhalb der Remise, Benzin-zisterne nicht eingebaut in die Remise, keine Lagerung von größeren Mengen von Benzin, Errichtung einer Feuerlösch-einrichtung.

Das Bewußtsein nämlich, infolge der leichten Entzündbarkeit und Explosionsgefährlichkeit des Benzin beständig gleichsam auf einem Pulversasse zu sitzen, werde sicherlich das Ruhebedürfnis und Ruhegefühl das sonst schon durch die gewohnten Widerwärtigkeiten des Alltaglebens genügend geplagten Städters nicht gerade erhöhen, im Gegenteil ihm noch mit einer neuen, ihm wohlentbehrlichen Angst und Sorge belasten, ganz abgesehen von der eventuellen Erhöhung der Brämen für Gebäude- und Mobilarver sicherung in den benachbarten Häusern. (Schluß folgt.)

Baufragen.

Ein Fachmann berichtet im „Bund“: Die Vorstellungen, die man sich im allgemeinen von der Entstehung eines Hauses macht, sind vielfach unklar, ja selbst irrtümlich. Die Ursache dieser mangelnden Kenntnis liegt darin, daß die Öffentlichkeit nur die Ausführung des Bauwerks sieht, nicht aber die grundlegenden Vorarbeiten. Wie am Bau die Steine sich zur Mauer fügen und über den Mauern das schützende Dach aufgerichtet wird, ist uns durch die Gewohnheit selbstverständlich geworden. Aber schon der innere Ausbau mit seinen besonderen Einrichtungen moderner Technik entzieht sich der Beobachtung, und vollends die schöpferische Arbeit, die den Plan zu dem Ganzen schafft, bleibt im Arbeitszimmer verborgen und gibt sich nur in ihren Auswirkungen kund.

Zwei verschiedene Kräfte wirken beim Entstehen eines guten Hauses zusammen: Die Gestaltung des Baugedankens durch den Architekten und die Ausführung desselben durch die Unternehmer und Bauhandwerker. Der Architekt löst die vom Bauherrn gestellte Aufgabe, er erinnert den Plan zum Bauwerk unter Berücksichtigung der Gesetze der Baukunst, er trachtet, mit dem einfachsten Mitteln das Beste zu erreichen und das Zweckmäßige mit dem Schönen zu verbinden. So entsteht der Entwurf; ihm folgen die Baupläne, die Berechnungen und alle die Vorarbeiten, die vor Beginn der Bauausführung das künftige Bauwerk genau erkennen lassen und über die Baukosten Aufschluß geben. Erst nach Vollendung dieser Vorarbeiten kann die Ausführung beginnen. Baumeister und Bauhandwerker kommen jetzt an die Reihe und geben dem vorläufig nur geplanten Haus greifbare Form und Gestalt.

Nun liegt die Frage nahe; Kann diese gesamte Tätigkeit nicht in einer Person, dem Architekten oder dem Unternehmer vereinigt werden? In früheren Zeiten, da die Bauaufgaben — von Monumentalbauten abgesehen — einfacher waren und sich während langer Zeiträume gleich blieben, da namentlich die mit der Ausführung zusammenhängenden Fragen weniger verwickelt waren, konnten die von Grund verschiedenen Arbeiten der Projektierung und der Ausführung eher in einer Hand vereinigt sein. Heute ist eine solche Vereinigung ohne Schaden nicht denkbar. Denn einerseits ist die Mannigfaltigkeit der Bauaufgaben