

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 14

Wettbewerbe

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: 14.01.2026

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

Hiervon bieten die in der zweiten Zeile stehenden Anordnungen gegenüber denen der ersten Zeile keine neuen Kombinationen, sondern zeigen lediglich den Nachteil, dass die Geleise des zweiten Geleispaares im Bahnhof „unnötig verworfen“ sind und daher eine Geleisekreuzung auszuführen wäre, die keinen Vorteil bringt. Sie sind daher auszuschalten.

Von den übrig bleibenden 4 Anordnungen bilden die Anordnungen

3 2 1 4 und 4 1 2 3

2 1 0 0 = 3 3 0 0 0 = 3

lediglich eine Verwerfung der Geleispaares gegenüber dem Schema

1 4 2 3 und 2 3 1 4

2 0 0 = 2 1 1 0 0 = 2

welch letztere beide bloß 2 Geleisekreuzungen aufweisen,

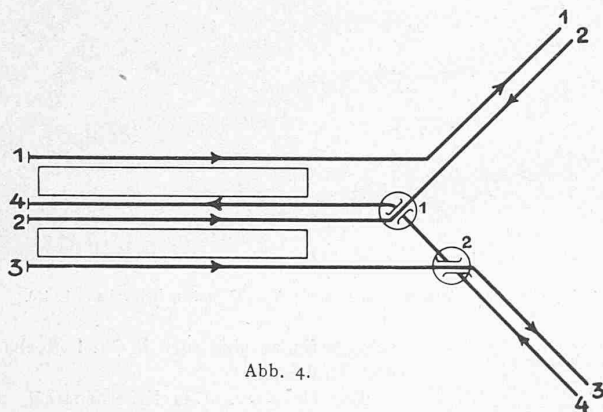


Abb. 4.

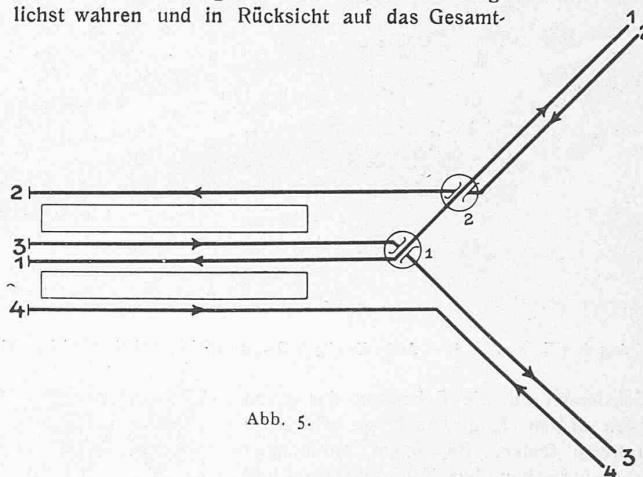


Abb. 5.

während 3 2 1 4 und 4 1 2 3 je 3 Geleisekreuzungen bedingen, wie leicht nachgeprüft werden kann. Es sind somit bei Annahme gleicher Wertigkeit jeder Geleisekreuzung (was im besonderen Fall aber manchmal nicht zutreffen wird!) bloß die Kombinationen (Abb. 4 und 5)

1 4 2 3 und 2 3 1 4

für die Anordnung zwecks Durchgangsbetriebes in Betracht zu ziehen, die bloß 2 Geleisekreuzungen erfordern.¹⁾ Beide Lösungen sind grundsätzlich nach dem selben Schema — Verwerfung eines Geleispaares und Ueberkreuzung der beiden mittlern Geleise — gebildet. (Schluss folgt.)

Vom Bebauungsplan-Wettbewerb Gross-Zürich.

(Fortsetzung von Seite 138.)

V. Bebauung.

Die Mehrzahl der Verfasser hält sich an die durch das bestehende Baugesetz und die Bauverordnungen gegebenen Bebauungsformen, nur wenige Entwürfe bringen in ihren Erläuterungsberichten und Plänen Vorschläge für eine weitere Abstufung der bestehenden Bauklassen, so die Nr. 3, 4, 8, 12, 13, 18, 19, 20 und 23.

Bei der Verteilung der einzelnen Bauklassen über das Stadt-Erweiterungsgebiet hat der Grossteil der Bewerber augenscheinlich das mit den Wettbewerbsunterlagen gegebene statistische Material über die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Zürich ungenügend beachtet und demgemäss die Bebauung in willkürlicher Weise ausgedehnt. Auch der durch die genannten Unterlagen ausgezeichnet vorbereitete Frage der Regelung der Wohndichtigkeit ist nur bei wenigen Entwürfen (Nr. 12 und 19) Rechnung getragen worden. Ferner muss der Schematismus befremden, mit welchem die Bau-

klassen über die verschiedenen Aussengebiete, die doch wesentlich im Charakter voneinander abweichen, verteilt werden. So ist zu tadeln, dass die 5 bis 6geschossige Bebauung, die eigentlich nur in der City und allenfalls im Herzen des künftigen Industriezentrums Oerlikon und auch dort nur in beschränktem Umfang Berechtigung hat, auf Vororte von ausgesprochen ländlichem Charakter, wie Küsnacht, Rüschlikon usw., ausgedehnt wird. Auch die Zuweisung grosser Teile der äusseren Vororte an die erste Klasse der offenen Bebauung ($3\frac{1}{2}$ bewohnte Geschosse) ist zu tadeln (Nr. 1, 7, 8, 12, 23, 27 und 28).

Es verdienen diejenigen Entwürfe den Vorzug, die das Stadt-Erweiterungsgebiet nur in dem aus den statistischen Erhebungen sich ergebenden Umfang der Bebauung erschliessen und dabei von einer peripherischen Entwicklung der äusseren Vororte ausgehen, den Bebauungscharakter dieser Orte möglichst wahren und in Rücksicht auf das Gesamt-

Stadtbild die Bebauung nicht bis dicht an die Wald- und Höhen-Ränder vortreiben. Das Preisgericht ist der Ansicht, dass auf die weitgehende Schonung der jetzigen schönen Umrisslinie der die Stadt einbettenden Höhenzüge besonderer Wert zu legen ist.

Eine Reihe von Entwürfen nimmt die Ausfallstrassen in mehr oder minder schematischer Weise auf grosse Strecken mit der höchst zulässigen geschlossenen Bebauung oder auch mit der $3\frac{1}{2}$ geschossigen Bebauung an. Ist schon die zu weite Ausdehnung der hohen Bebauung getadelt worden, so erwächst gegen diese Vorschläge das weitere Bedenken, dass die langgedehnten Strassenzüge mit gleichmässig durchgeführter hoher Bebauung ein wenig erfreuliches Bild bieten werden. Es wäre zu wünschen, dass die hohe Bebauung auf angemessene und entsprechend verteilte Strecken durch eine andere Bauform unterbrochen würde.

a) Bauvorschriften.

Die Vorschläge zur Ergänzung oder Abänderung des bestehenden Baugesetzes und des Baugesetzesentwurfes bewegen sich meist in der Richtung der Einführung des Kleinreihenhauses, des sog. Flachbaues, so die Nr. 4, 13, 18 und 23. Dabei ist vor allem an das kleinste Einfamilienhaus gedacht, das unmittelbar an die Stelle der kleinen Wohnung im Etagenhaus treten soll. Damit würde Zürich in die überall sich regende Bewegung eintreten, die auf die Ablösung des Hochbaues durch den Flachbau hinzielt und zur Zeit das wichtigste Problem des Wohnungswesens darstellt. Unverständlich ist, dass in diesem Zusammenhang Nr. 5, 12 und 23 Häuser mit 12 bis 15 m Frontlänge vorsehen. Mit Recht macht Nr. 18 auf die u. a. in Preussen durch Ministerialerlass verfügten grossen Erleichterungen aufmerksam, durch deren Anwendung das kleine Reihenhaus mit dem Etagenhaus in erfolgreiche Konkurrenz treten kann. Nr. 4 belegt seine Ausführungen durch einen genau durchgeführten Kostenanschlag für ein kleines Reihenhaus [Abb. 26 und 27, S. 156] und kommt zum Schluss, dass durch die vorgeschlagenen verschiedenen Erleichterungen eine Ersparnis von rund 1200 Fr. pro Haus erzielt werden kann. Der Verfasser von Nr. 19 führt seine Vorschläge in graphischer Darstellung aus, er verzichtet auf die bisher geforderten grösseren Gebäudeabstände bei längeren Reihen und das Zurücktreten hinter die Baulinie; ähnliche Bestrebungen verfolgt Nr. 8. Das Einfamilienreihenhaus, das sich als Mittelstandswohnung besonders eignet, kommt aus ästhetischen

¹⁾ Im „Handbuch der Ingenieurwissenschaften“ V Teil „Eisenbahnbau“ 4. Band ist hierauf nicht Rücksicht genommen und es sind dort z. B. auf Seite 256 und 257 die acht Lösungen ohne Hinweis darauf verzeichnet, dass mehrere von ihnen überflüssige Geleisekreuzungen enthalten. So sind z. B. in Abb. 352 und 354 die Bahnsteig-Geleispaares ohne ersichtlichen Zweck verworfen, was man aber sofort sehen würde, wenn statt der unübersichtlichen Buchstabenbezeichnung (a, b, a, b) die hier gewählte mit Ziffern benützt worden wäre. Fig. 353 und 348 sind im Prinzip vollkommen identisch.

Aus dem Schlussbericht über den Internationalen Wettbewerb zum Bebauungsplan für Gross-Zürich.

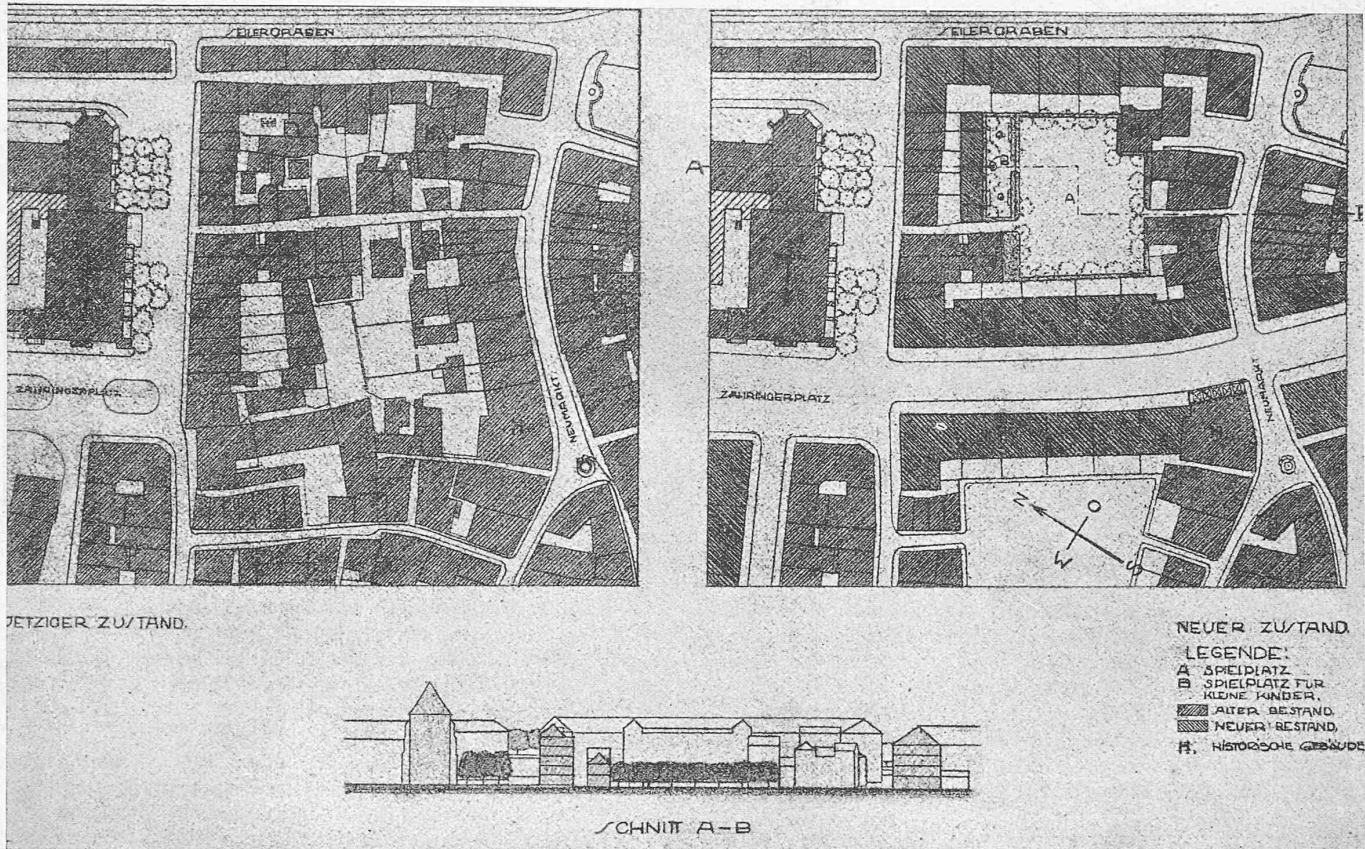


Abb. 29. Aus dem Entwurf Nr. 7. — Architekt Hermann Herter, Zürich. — Altstadt-Sanierung zwischen Predigerkirche und Neumarkt, 1:2000.

versucht wird, die Einführung der westlichen Verkehrslinien durch eine Reihe von Durchbrüchen durch das Westquartier noch inniger mit der Bahnhofstrasse zu verbinden; so mittlere Bahnhofstrasse-Kasernenareal (Nr. 6), Bäregasse-Stockerstrasse (Nr. 12 und 18) und Sihlplatz-Nüschelerstrasse (Nr. 12 und 13). Es müsste vielmehr versucht werden, für die Westseite der Stadt entweder innerhalb oder ausserhalb des Schanzengrabens eine weitere Verteilerstrasse anzulegen, die den bedeutenden Verkehr der linksufrigen Stadtgebiete aufzunehmen und auf das feinere Netz der Altstadt zu verteilen hätte. Versuche in dieser Richtung machten die Verfasser der Entwürfe Nr. 4, 5, 7, 8 und 18. Am Knick dieses Strassenzuges bei der Sihlbrücke ergibt sich von selbst die Anlage eines Verkehrsplatzes.

Die Inanspruchnahme des Schanzengrabens für eine derartige Umgehungsstrasse, wie es in den Nr. 13, 18 und 27 vorgesehen ist, bedeutet einen unnötigen und zudem unwirtschaftlichen Eingriff. Die Erhaltung des Schanzengrabens und damit des Botanischen Gartens, des ehemaligen Katzbollwerkes, ist durch die Wahl der Talstrasse als Verteilerstrasse sehr wohl möglich. Damit wird im Schanzengraben der Stadt für die Zukunft eine wertvolle Reserve unüberbauten Gebietes erhalten. Durch eine einseitige Baulinie könnte die allmähliche Bildung einer schönen Wohnstrasse erreicht werden.

Die Längenausdehnung der Altstadt ist immerhin so gross, dass die Anlage einer durchgehenden Querverbindung gesucht werden muss; diese ist in der Uraniastrasse vorbereitet. Die Fortführung einerseits über den Heimplatz nach Hottingen, anderseits über die Bahnhofstrasse nach Aussersihl ist eine der wichtigsten Fragen der Altstadtbearbeitung. Der Durchbruch nach dem Heimplatz, der gleichzeitig für das neue Regierungsgebäude einen geeigneten Baublock schaffen soll, hat nur in Nr. 3 eine befriedigende Lösung gefunden.¹⁾ Alle übrigen Entwürfe bringen mehr oder weniger ungünstige Blockumrisse für das Regierungsgebäude,

oder schlechte, im Längenprofil nicht studierte Längsverbindungen (Nr. 1, 4, 6, 12, 13 und 18). Die Verbindung Uraniastrasse-Aussersihl hat in Nr. 8 eine beachtenswerte Lösung gefunden.

Eine weitere Unterteilung durch Querverkehr-Verbindungen müsste für den Verkehr wie auch für den baulichen Bestand der Altstadt direkt verhängnisvoll werden. Der in einer Reihe von Entwürfen vorgesehene Durchstich der Peterstrasse (Nr. 1, 4, 7, 8, 11, 13, 16, 17 und 18) ist sinnlos, insofern er nur dem Lokalverkehr dienen soll; ein Anschluss des Durchstiches an die nach aussen führenden Verkehrstrassen würde den ganzen Aussenverkehr durch die Stadtmitte leiten, was vom Standpunkt des Verkehrs durchaus unerwünscht wäre. Die Münster- und Rathausbrücke dienen dem lokalen Verkehr. Der Durchbruch der Fraumünsterstrasse über den Münsterhof nach dem Rennweg (Nr. 18) vermag schon der Niveauverhältnisse wegen keine Entlastung der Bahnhofstrasse herzustellen [Abbildung 28, Seite 158].

Bei der Bearbeitung der Baulinienpläne für die Altstadtviertel, deren allmähliche Erneuerung sich ja nicht aufhalten lässt, ist sorgfältig darauf zu achten, dass der Gesamtcharakter des Stadtbildes möglichst gewahrt wird. Nach Auswahl der unter allen Umständen zu erhaltenden alten Bauwerke, sind die notwendig werdenden Verbreiterungen der Strassen so zu suchen, dass jene Bauten von der Baulinie nicht angeschnitten werden und möglichst nur eine Strassenseite von der Veränderung betroffen wird. Einen beachtenswerten Vorschlag in dieser Hinsicht geben die Entwürfe 3 und 4.

Verschiedenen baulichen Einzelaufgaben im Bereiche der Altstadt ist besondere Beachtung geschenkt worden [z. B. Abb. 29]; so bringt Nr. 7 eine Idee für die künftige Entwicklung der Hochschulbauten in einer im Prinzip zu begrüßenden, in der Ausdehnung aber viel zu weitgehenden Durchführung. Die Darstellung des Peterdurchstiches Nr. 7 und 18 zeigt, zu was für unnatürlichen Bildungen eine solche Unternehmung führen würde. Das Herzstück der Altstadt, der „Lindenhof“, nach Topographie und historischer Bedeutung neben dem Grossmünster der bedeutendste Punkt

¹⁾ Dargestellt in „S. B. Z.“ Band LXXV, Seite 86 (21. Februar 1920). Red.

der Altstadt, musste besonders zur Bearbeitung reizen. Die Ueberbauung, wie sie Nr. 1 vorsieht, stellt eine sehr rohe, durchaus unerwünschte Bearbeitung dar. Nr. 18 begeht den grundsätzlichen Fehler, der nicht sehr hohen Terrasse des Lindenhofes einen dreigeschossigen Bau vorzulagern, wodurch diese um alle Wirkung gebracht würde [Abbildung 30]. Nr. 8 führt die Umwertung des

Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern.

Vom 14. bis 16. August hielt der Schweizerische Verein von Gas- und Wasserfachmännern in Glarus, unter dem Präsidium von Gaswerk-Direktor E. Burkhard in Luzern, seine 47. Jahresversammlung ab, an der an die 200 Mitglieder und Gäste teilnahmen.

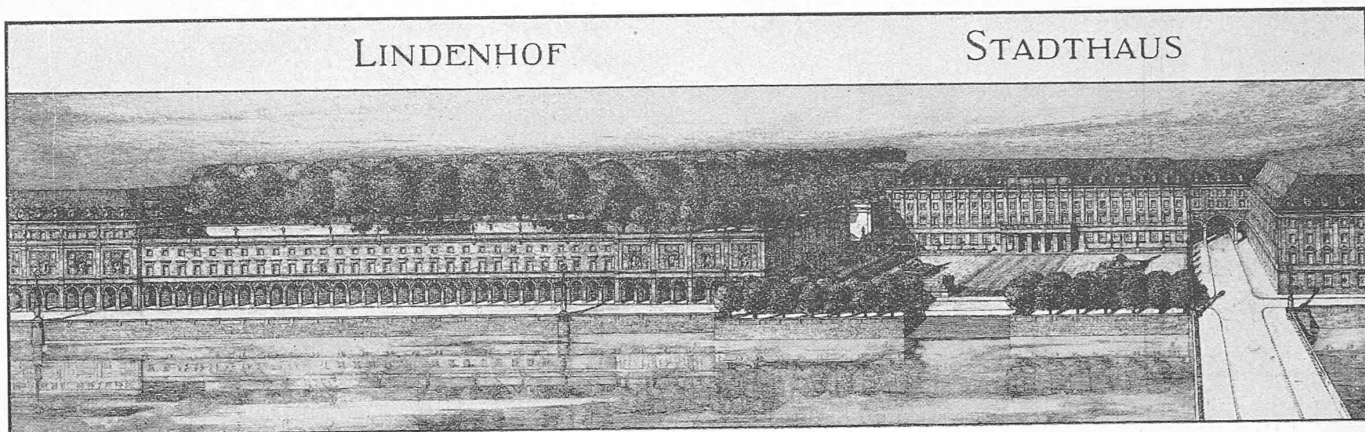


Abb. 30. Aus dem Entwurf Nr. 18. — Arch. Konrad Hippenmeier und Ing. Alb. Bodmer, Zürich. — Lindenhof und Stadthaus.

Lindenhofes zu einem Bestandteil der sie umgebenden Monumentalbauten in folgerichtiger Weise durch; der in Querschnittbildung und Masstabverhältnis feinfühlig durchgeführte Entwurf stellt weitaus die beste Lösung dar [Abbildung 31 und 32].

Die in einigen Entwürfen, so z. B. in Nr. 8 und 18, vorgeschlagene Ueberbauung der Rathaus- und der Uraniabrücke [z. B. Abb. 28] ist abzulehnen. Das Flussbild ist von der Uraniabrücke aufwärts von der Bebauung freizuhalten. (Schluss folgt).

Nach dem Begrüssungsabend vom 14. August fand am Sonntag den 15. August die Generalversammlung des Vereins statt. Auf die geschäftlichen Traktanden folgten vier Referate. Zuerst berichtete Dr. J. Mercier, Gemeindepräsident von Glarus, über die Entwicklung des Gaswerkes, der Wasserversorgung und der Elektrizitätsversorgung der Gemeinde Glarus.

Dr. P. Schläpfer, Direktor der eidgen. Prüfungsanstalt für Brennstoffe, der seit kurzem aus Amerika zurückgekehrt ist, referierte über den Kohlenbergbau und den Kohlenmarkt in den Vereinigten Staaten. Dabei schilderte er zunächst die geologische Gestaltung der amerikanischen Kohlenbecken und die Verteilung der Kohlenqualitäten auf die verschiedenen Kohlenfelder. Alsdann skizzierte er die Organisation des Kohlentransportes nach den Exporthäfen und die hierzu dienenden technischen Anlagen und erklärte im weiteren die Eigenart des amerikanischen Kohlenmarktes, die sich aus den geschilderten Verhältnissen ergibt. Der Vortrag wurde belebt durch Karten, Diagramme, Tabellen und Bilder und ergänzt durch die Vorführung eines Films, der dem Vortragenden vom U.S.-Bureau of mines in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt worden ist. Der Film, der in Europa bisher noch nirgends vorgeführt worden sein dürfte, gab ein ausserordentlich interessantes Bild vom amerikanischen Kohlenbergbau und schilderte alle Vorgänge vom Muten d. h. vom Bohren nach Kohlen, dann den Bergbaubetrieb selbst, bis zur Kohlenaufbereitung und dem Abtransport. Er zeigte, wie sehr, dank der günstigen geologischen Verhältnisse, sich der amerikanische Kohlenbergbau gegenüber dem europäischen durch einfache Einrichtungen auszeichnet.

Direktor H. Peter, von der Wasserversorgung der Stadt Zürich, berichtete darauf über die Wasserversorgungen einiger amerikanischer Städte, die er anlässlich seiner diesjährigen Studienreise nach Amerika besucht hat; er zog dabei bemerkenswerte Vergleiche mit den auf der gleichen Studienreise in Paris besichtigten Wasserversorgungsanlagen.

Das letzte Referat, gehalten von Dipl.-Ing. H. Zollikofer, Sekretär des Vereins, verbreitete sich über die Aussichten der schweizerischen Gasindustrie für die nächste Zukunft. Der Referent wies besonders darauf hin, wie sehr sich

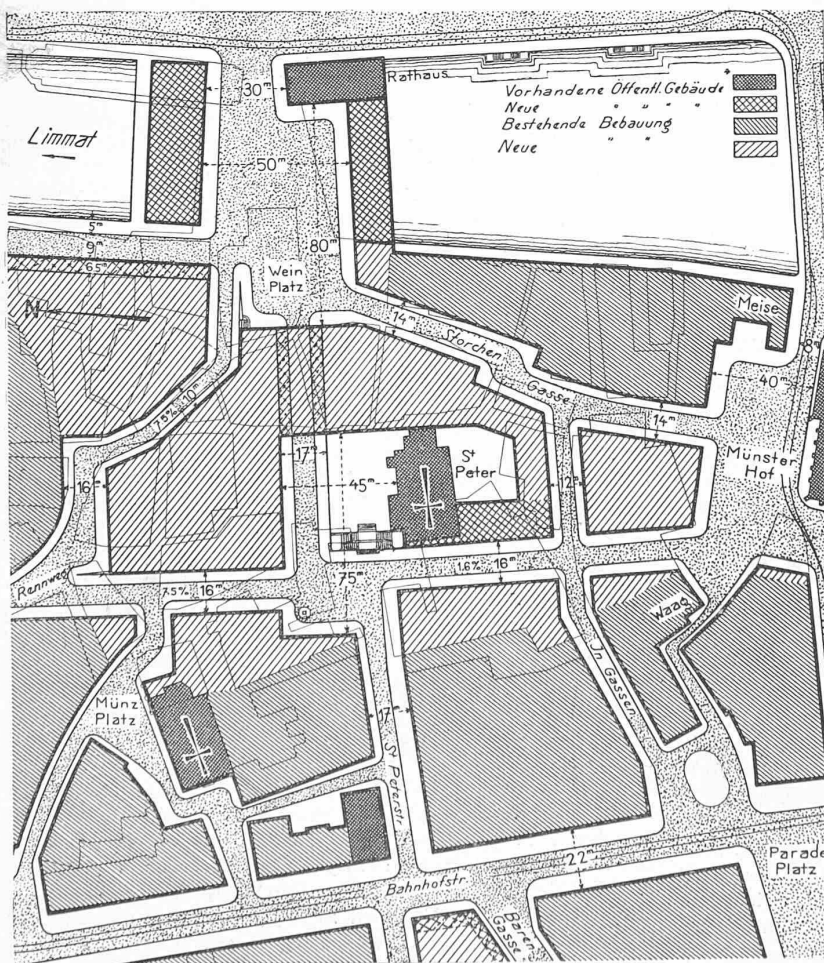


Abb. 28. Aus dem Entwurf Nr. 18. — Altstadt-Durchbrüche um die Peterhofstatt, 1:2500.