

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	113/114 (1939)
Heft:	14
Artikel:	Der Kistenpass als Verbindung von Glarus mit dem Tessin durch das Bündneroberland
Autor:	Jegher, Carl
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-50469

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: 21.02.2026

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

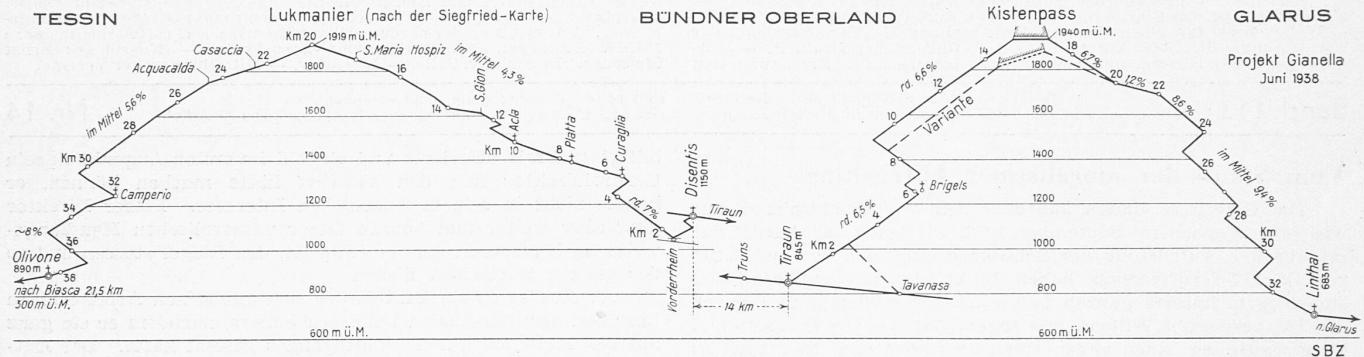


Abb. 2. Generelle Längenprofile des Lukmanier und der Kistenstrasse nach Projekt Gianella (vergl. die Karte Abb. 4 auf Seite 169)

einen rein äusserlichen Erfolg, wenn es nicht gelingt, während der Dauer des zweijährigen Vertrages von Innen heraus in den einzelnen angeschlossenen Betrieben einen neuen Geist für ein gemeinsames Ziel zu schaffen.» —

Aus eigener Erfahrung können wir weiter berichten, dass in bedeutenden Maschinenfabriken Zürichs, ausgehend von einzelnen mutigen Ingenieuren, Vorgesetzten und Arbeitern, Kernzellen christlichen Lebens sich neu gebildet haben, die auf das soziale Milieu wie auf den technisch-kommerziellen Erfolg der betr. Unternehmungen sich sehr günstig auswirken. Wer für das erste, zwar wichtigere Ergebnis kein Sensorium haben sollte, der halte sich an das zweite, durch Produktionsziffern und Lohnlisten belegte. Entscheidend ist auch hier wieder, dass wir uns mit festgestellten Tatsachen auseinanderzusetzen haben. Die sichtbaren Früchte des neuen Lebens sind nicht wegzudiskutieren.

*

Diese Streiflichter mögen genügen, um zu zeigen, dass eine moralische Aufrüstung tatsächlich im Gange ist. Aber sie hat eine Eigentümlichkeit, die auch den militärischen Wehrmass-

nahmen eignet, in noch viel höherem Masse: man kann nicht von allem und man sollte überhaupt in der Öffentlichkeit nicht zuviel davon reden. Umsomehr muss es Sache jedes einzelnen Schweizers werden, allein in der Stille und durch Aussprachen im kleinen Kreis Klarheit zu gewinnen über seine Stellung in der innern Kampffront. Dann wird er immer wieder feststellen, was für ein unglaublich zähes Material diese «Masse Mensch» ist — nirgends lernt er sie besser kennen als im eigenen Ich, das die Ursache so vieler Rückschläge und so langsamem Fortschrittes ist. Darum schliesst auch Dr. Carrard mit folgender Zusammenfassung:

Was der Welt und vor allem der Geschäftswelt nottut, sind Pioniere, Menschen, die den Mut haben, den von Gott gewollten Weg zu gehen. Wir brauchen nicht einen Führer, es sei denn, wir meinen damit Gott den Allmächtigen, sondern mehrere Führer, die uns seinen Weg zeigen und ihn selber mutig gehen. Es handelt sich darum, neue Verhältnisse auf umgewandelte Menschen aufzubauen. Willst du, Leser, mithelfen, oder kennst du einen besseren Weg?

Der Kistenpass als Verbindung von Glarus mit dem Tessin durch das Bündneroberland

Der lange und zähe Kampf um die zweckmässigste Verbindung von Glarus mit Graubünden, über den wir letztmals in Nr. 1 lfd. Bandes berichtet haben, ist nun durch den Entscheid der Bundesversammlung¹⁾ dieser Tage zu Gunsten des Kistenpasses entschieden worden. Wir zeigen daher unsern Lesern das bis jetzt einzig erhältliche Tessiner Projekt für die Kistenstrasse vom 10. Juni 1938 von Kant.-Ing. II R. Gianella, das uns dieser namens der «Vereinigung für die Strassenverbindung Glarnerland-Blenio» zur Verfügung gestellt hat (Abb. 1). Es beruht auf der neuen Landeskarte 1:50 000²⁾ und ist gedacht als nördliche Verlängerung der (1871 bis 1877 gebauten) Lukmanierstrasse (daher von Süd nach Nord kilometriert). Es handelt sich also um eine zweimalige Ueberwindung des Alpenwaldes, die das bündnerische Oberland quert, dessen Strasse auf 14 km von Disentis bis Tiraun benutzt wird (vgl. Längenprofil Abb. 2). Die weissen Stellen am westlichen Rand von Abb. 1 bezeichnen die sozusagen unzugängliche Schlucht des Limmentobels, an dessen steilem Ostrand die Strasse sich emporwinden muss. Einen Begriff der für den Strassenbau nicht gerade einladenden Topographie vermittelt das Fliegerbild Abb. 3. Dem technischen Erläuterungsbericht Gianellas entnehmen wir folgendes:

Tracé des Hauptprojektes. Im vorliegenden Hauptprojekt ist ein Durchstich des Kistenstöckli auf Meereshöhe 1940 vorgesehen. Die neue Strasse zweigt bei der Rheinbrücke in Tiraun, etwa 2 km flussabwärts von Truns, von der Hauptstrasse Disentis-Ilanz ab, steigt auf der linken Seite des Rheintales bis Brigels an und dringt dann ins Val Frisal bis zur Tunnelmündung des Kistendurchstiches, ohne besondere Geländeschwierigkeiten überwinden zu müssen. Der Abstieg auf der Glarnerseite gestaltet sich schwieriger, sowohl wegen der Geländeverhältnisse, wie auch des Klimas. Der Limmernboden ist bekannt wegen der äusserst schwierigen Schneeverhältnisse (Lawinen). Im wilden Limmertobel sind grosse Felsausbrüche und Lehnentunnel nicht zu umgehen. Diesen schwierigen Strecken folgt die mildere Baumgarten-Alp, die sich zur Anlage einiger Kehren eignet, die den Abstieg auf Kote 1437,50 ermöglichen. Hier folgt, oberhalb Thierfehd, eine weitere schwierige Strecke von ungefähr 1 km Länge im steilen

Felsen, dann aber ein flacheres Gelände, das immerhin noch die Anlage einiger Kehren erfordert, bis die Strasse durch die Auen-güter, bei Brantschen, in die Strasse Linthal-Thierfehd mündet.

Variante im Limmernboden. Die bereits erwähnten schwierigen Verhältnisse des Geländes und des Klimas im Limmernboden haben den Projektverfasser dazu veranlasst, die Wahl einer zweiten Lösung offen zu lassen, bei der die Strasse auf der rechten Talseite verlaufen würde und die Durchtunnelung des Kistenstöckli auf niedrigerer Höhe (1820 bis 1880) vorsehen sein könnte. Die Tunnellänge würde in diesem Falle von 1575 m auf 2125 m zunehmen, bei einem gleichförmigen Gefälle von 2,84%, vom glarnerischen zum bündnerischen Tunnelportal; die Gesamtlänge der Strasse hingegen würde um ungefähr 1250 m verkürzt, hauptsächlich infolge Kürzung der Kehre oberhalb Brigels, sodass die Gesamtlänge nur noch rund 31 km messen würde.

Längsgefälle. Der Tracéplan (Abb. 1) enthält vollständige Angaben über die Gefällsverhältnisse. Das grösste Längsgefälle beträgt 10%, das mittlere Gefälle der Rampen 7,1% auf der Bündnerseite, bzw. 7,55% auf der Glarnerseite (vgl. Abb. 3). Wenn man diese Zahlen mit denen anderer Alpenstrassen vergleicht, findet man bei diesen im Allgemeinen mässigere mittlere Steigungen (vgl. Panixer und Segnes in Bd. 109, S. 279*, Red.). Die Entwicklung der heutigen Fahrzeuge lässt wohl diesen Unterschied als zulässig erscheinen und die dabei entstandene kürzere und gestrecktere Linienführung ist ein Vorteil, der auch nicht zu unterschätzen ist.

Überdeckung der Strasse (Lawinen- und Steinschlag-Galerien). Die Südrampe ist windgeschützt und der Sonnenbestrahlung vortrefflich ausgesetzt. Voraussichtlich wird also die Schneeräumung keine grossen Schwierigkeiten bereiten. Ganz andere Verhältnisse dagegen werden im Limmernboden und im Limmentobel walten. Da werden auch die mächtigsten Schneeflüge und Schleudermaschinen die Schneeanhäufungen nicht bemeistern können. Das Projekt sieht deswegen die Ausführung einer durchgehenden Eisenbetondecke zwischen Km. 17,0 (Nordportal am Kistenstöckli) und Km. 23,5 (Oberes Baumgarten-Alp), auf einer Länge von rd. 6,5 km vor. Für dieses Werk wurde auf Grund einer besonderen Berechnung ein Preisansatz von 600 Fr./m' bestimmt; die daraus entstehende Vermehrung der Kosten beträgt insgesamt 3,6 Mill. Fr. Die Ausführung könnte

¹⁾ Im Ständerat am 24. März, im Nationalrat am 2. April d. J.

²⁾ Mit 20 m-Kurven; Projektierung auf einer Vergrösserung auf 1:10 000, von uns zurückreduziert auf den Originalmaßstab von 1:50 000. Man beachte das prachtvolle Kurvenbild z. B. nördlich Muttensee bis zum «Km. 27» des Projektes.

ZUR TOPOGRAPHIE DER KISTENPASS-STRASSE

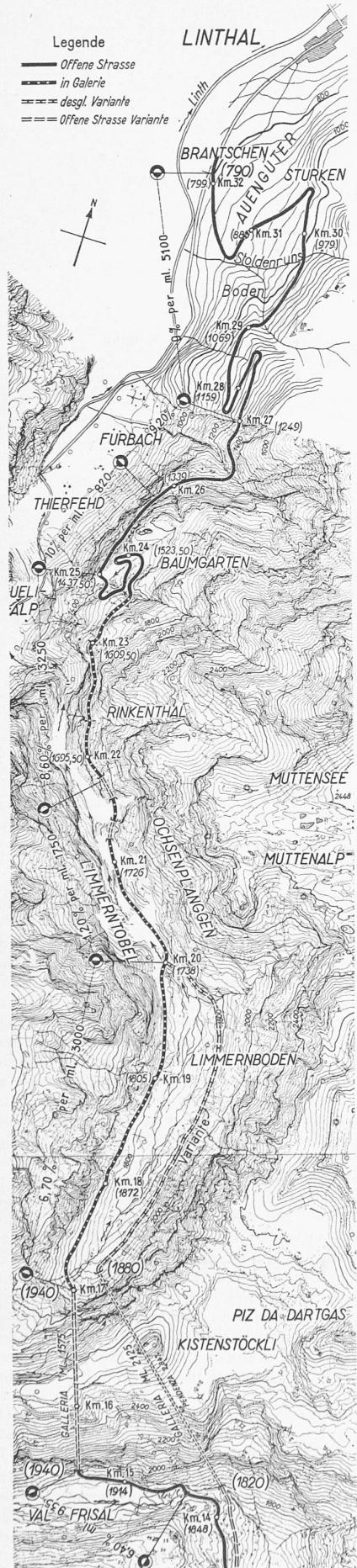


Abb. 3. Limmerntobel, Limmernboden und Kistenstöckli (K) aus Nordnordwest
Fliegerbild der «Swiss Air»

unter Umständen nach Erfahrung und Bedürfnis auf eine spätere Zeit verschoben* werden.

Geologischer Ueberblick. Um einen Einblick in die geologischen Verhältnisse des durchquerten Alpenmassivs zu gewinnen, war die jüngst erschienene Veröffentlichung der Geologischen Kommission der Schweiz, Naturforschenden Gesellschaft «Geologie der Glarneralpen», von J. Oberholzer, von sehr grossem Nutzen. Es sei nebenbei bemerkt, dass die geologischen Verhältnisse der Gegend darin mit seltener Klarheit und Gründlichkeit dargestellt sind. Aus der Siegfriedkarte kann man sofort ersehen, dass auf der Bündnerseite die Gehängeoberflächen in der Hauptsache aus Schutthalden und Moränen bestehen, in denen die Anlage der Strasse keinen grossen Schwierigkeiten begegnen wird. Auf der Glarnerseite hingegen sind steile Felsgehänge und Wände vorherrschend, die grosse und zum Teil schwierige Felsauschübe, Lehnengalerien und ausgedehnte Bauwerke erfordern werden. Bei den vorhandenen Gesteinsarten ist hin-



Abb. 1a Generelles Projekt (vom 10. Juni 1938) von Kant.-Ing. R. Gianella, Bellinzona, für eine Kistenpass-Strasse Tiraun-Linthal
Auf Grund der neuen schweiz. Landeskarte 1:50 000 (mit 20 m-Kurven), mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 15. Juli 1938. — 1:50 000

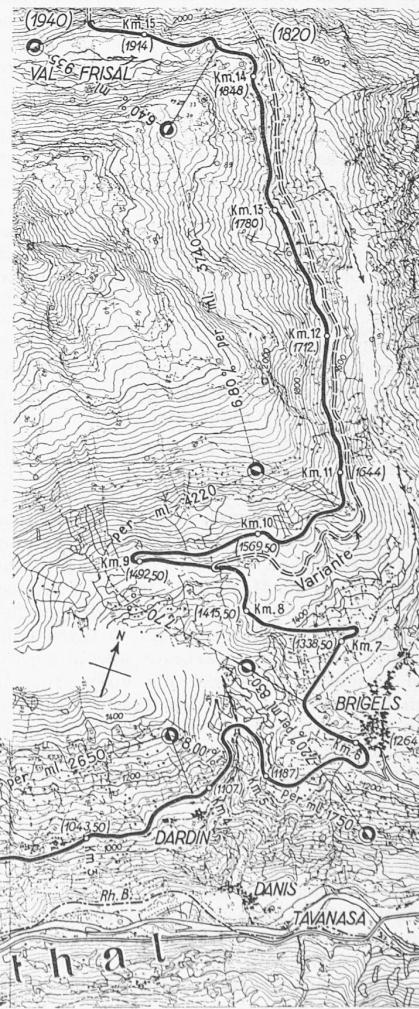


Abb. 1b

gegen sicher, dass man auf der ganzen Länge des Strassenzuges das nötige Baumaterial, sei es in den Aushüben, sei es in unmittelbarer Nähe der Baustellen zur Verfügung haben wird, wie aus folgender Zusammenstellung der vorhandenen Gesteinsarten zu ersehen ist:

Baustrecke:
Von Tiraun bis Brigels

Val Frisal

Kistenstöckli
Limmernboden

Limmerntobel
Rinkenthal
Baumgarten-Alp und
Felswand ob Thierfehd
Auengüter

Vorherrschende Gesteinsarten:
Konglomerate, Breccien und Ton-
schiefer
Kristalline Gesteine (Granit u. Gneiss),
im oberen Teil Quintner Kalk (Malm)
Ausschliesslich Quintner Kalk
Quintner Kalk, mögliche Vorkomm-
nisse von kristallinem Gestein
Quintner Kalk (Malm)
Quintner Kalk, Stadschiefer

Sandstein und Dachschiefer
Vorwiegend Gehängeschutt und Bach-
ablagerung

Kostenvoranschlag. Es sind folgende Ausgaben vorgesehen:
Erdbewegung, Felsaushub und Unterbauerbeiten 8722500 Fr.
Strassenbelag (20 km Bitumen, 12,2 km Pfläste-
lung, über 8% Steigung) 2302500 Fr.
Ueberdeckung aus Eisenbeton (6 km) 3600000 Fr.
Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung 1375000 Fr.
Total 16000000 Fr.

Das entspricht Kosten auf den Kilometer Strassenlänge von
im Mittel rd. 500000 Fr.

*

Diese vermutlichen Baukosten von 16 Mill. Fr. für die Kistenstrasse hat Gianella ermittelt, indem er die ganze Strecke nach zehn typischen Querprofilen analysiert und für jedes die Kosten berechnet hat. (Die Baukosten des Tunnels sind daraus nicht ersichtlich.) Es handelt sich also um eine blosse Schätzung der Kosten, entsprechend auch dem generellen Charakter seines Projektes. Ein eingehendes Bauprojekt hat für seine Seite der Kanton Glarus noch in Arbeit; seine Veröffentlichung soll sobald wie möglich erfolgen. Der Bundesrat, bezw. sein Programm für die Arbeitsbeschaffung sieht für den Kisten 20 Mill. Bundesbeitrag vor; nach Ansicht im Bergstraßenbau erfahrener Ingenieure dürften seine Baukosten sich auf 25 bis 27 Millionen beläufen, was angesichts von Abb. 3 nicht verwunderlich ist. Zu diesen Kosten für die Kistenstrasse kommt hinzu der Ausbau der Talstrasse Tiraun- (event. Tavanasa-) Disentis und der rund 40 km langen und ziemlich lawinenreichen Lukmanierstrasse. Denn, wie eingangs erwähnt, ist der Sinn des Kisten nicht blos die Verbindung mit dem Bündner Oberland, sondern vor allem mit dem Tessin, da die Gotthardroute militärisch gefährdet ist. In den 35 Millionen Bundesbeitrag (für den Ausbau der Alpenstrassen gemäss Botschaft vom 7. Juni 1938 betr. Landesverteidigung und Arbeitsbeschaffung) ist daher inbegriffen der Ausbau der *Klausenstrasse*, als Zufahrt von der Zentralschweiz zu Kisten-Lukmanier. Die militärische Bedeutung und die Bauwürdigkeit des H. Studer'schen Vorschlags einer Düssistockstrasse³) scheint nicht mehr näher geprüft worden zu sein.

Hinsichtlich der Einfügung von Kisten-Lukmanier in das zentralschweizerische und das bündner Strassenetz orientiert nebenstehender Kartenausschnitt Abb. 4, in den zum Vergleich auch Bernhardintunnel, Panixer und Segnes eingetragen worden sind, sowie eine in zwölfter Stunde aufgetauchte «Sether-Variante» zum Panixerpass, die von einer Vereinigung «Pro Sernftal-Graubünden» am 20. März d. J. in die Diskussion geworfen worden ist. Wie den vergleichenden Längenprofilen Abb. 5 des Projektverfassers, des Glarners Ing. H. Wyss (Zürich), zu entnehmen, möchte diese Sether-Variante sowohl dem Wunsche Graubündens um Anschluss in Flims, als auch den rheinaufwärts strebenden Lukmanier-, also den Tessiner-Interessen gerecht werden. Die Kulmination liegt etwas tiefer als beim Kisten, der Tunnel wird allerdings doppelt so lang. Hingegen wären die zu gewärtigenden baulichen Schwierigkeiten, wenigstens im obern Teil, bedeutend kleinere; anderseits aber hätte die touristisch gewiss bestechende «Höhenstrasse» östl. nach Flims und westl. gegen Waltensburg verschiedene böse Töbel zu kreuzen. Wenn schon alle diese Uebergänge aus dem Raum Elm nunmehr als militärisch «gefährdet» erledigt⁴⁾ sind, müssen wir doch der Vollständigkeit halber auch diese «Sether-Variante» registrieren. Ebenfalls zu verzeichnen ist ein II. Panixer-Projekt Glarus (1938) mit Scheiteltunnel von 2,2 km auf 2100 m ü. M. und 7 km Mehr-
länge gegenüber dem I., dem Basis-Projekt (1935).

³⁾ Vgl. Seite 11* laufenden Bandes, mit Uebersichtskarte.

⁴⁾ Sie haben immerhin von Liechtenstein oder gar Feldkirch grösseren Abstand als die Lukmanierstrasse (Camperio-Olivone) vom Splügen!

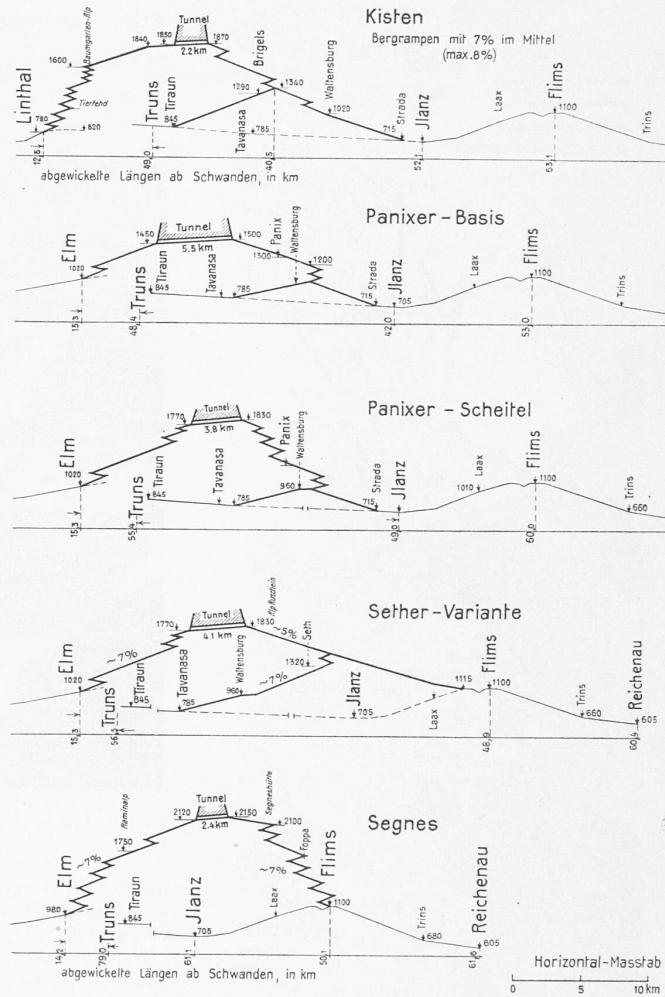


Abb. 5. Vergleich der Längenprofile verschiedener Uebergangsmöglichkeiten von Glarus nach Graubünden nach generellen Studien von Ing. Hans Wyss, Zürich, mit 7% (max. 8%)-Rampen, nach den Bergstrassen-Normalien des V. S. S.

Die Entscheidung über diese neue Alpenstrasse «Glarus-Graubünden» ist leider unter dem Druck der politischen Verhältnisse im Gegensatz zu einer dem friedlichen Reiseverkehr am besten dienenden, östlicher liegenden Strasse unter rein militärischen Gesichtspunkten so gefällt worden, dass sie dem Reise-land Graubünden kaum mehr dient. Ing. Gianella bezeichnet denn auch in einem ausführlichen Artikel in der «Rivista technica della Svizzera italiana» (Märzheft 1939) Kisten-Lukmanier als ein Problem von «vitalem Interesse» für den Tessin, und man geht wohl nicht fehl, wenn man den Motiven für den Entscheid Rücksichten auf die Wünsche unserer fratelli ticinesi zuzählt. Gianella berechnet die Route Paris-Mailand via Kisten-Lukmanier mit 890 km als um 68 km kürzer als über den Mont Genève, und die Reise Hamburg-Frankfurt-Zürich-Kisten-Lukmanier nach Mailand um 65 km kürzer als über den Brenner. Wir wollen diese Rechnungen nicht virtuell analysieren, auch nicht die Zahl solcher Fahrten abschätzen, glauben aber kaum, dass diese «Einsparungen» von entscheidendem Einfluss auf den winterlichen Nord-Süd-Autoverkehr durch die Schweiz sein werden. Die Länge Zürich-Bellinzona via Chur (über den Kerenzerberg)-Bernhardin von 250 km wird durch den Kisten verkürzt auf 215 km, allerdings um den Preis einer zweimaligen Ueberwindung der Alpenkette (mit 1100 m verlorener Steigung mehr als via Bernhardin). Landschaftlich wird die Kistenstrasse ohne Zweifel sehr schön, wenigstens soweit sie unter freiem Himmel verläuft; man stelle sich blos die Glarner Anstieg-Entwicklung angesichts der Tödigruppe, und dann im Limmerntobel vor.

Etwas baulich Neues bringt das Projekt Gianella: hohe Kulmination, also einen kurzen Scheiteltunnel, verbunden mit Winterbefahrbarkeit, erzielt durch eine seitlich offene Galerie von 6,5 km Länge bis auf rd. 1550 m Meereshöhe herab, also auf die Höhenlage eines Basistunnels von 5 bis 6 km. Ob das touristisch attraktiv sich auswirken wird, bleibe dahingestellt, umso mehr als es sich ja um eine ganzjährig befahrbare militärische Strasse handelt. Dies bedingt natürlich auch den wintersicheren Ausbau des

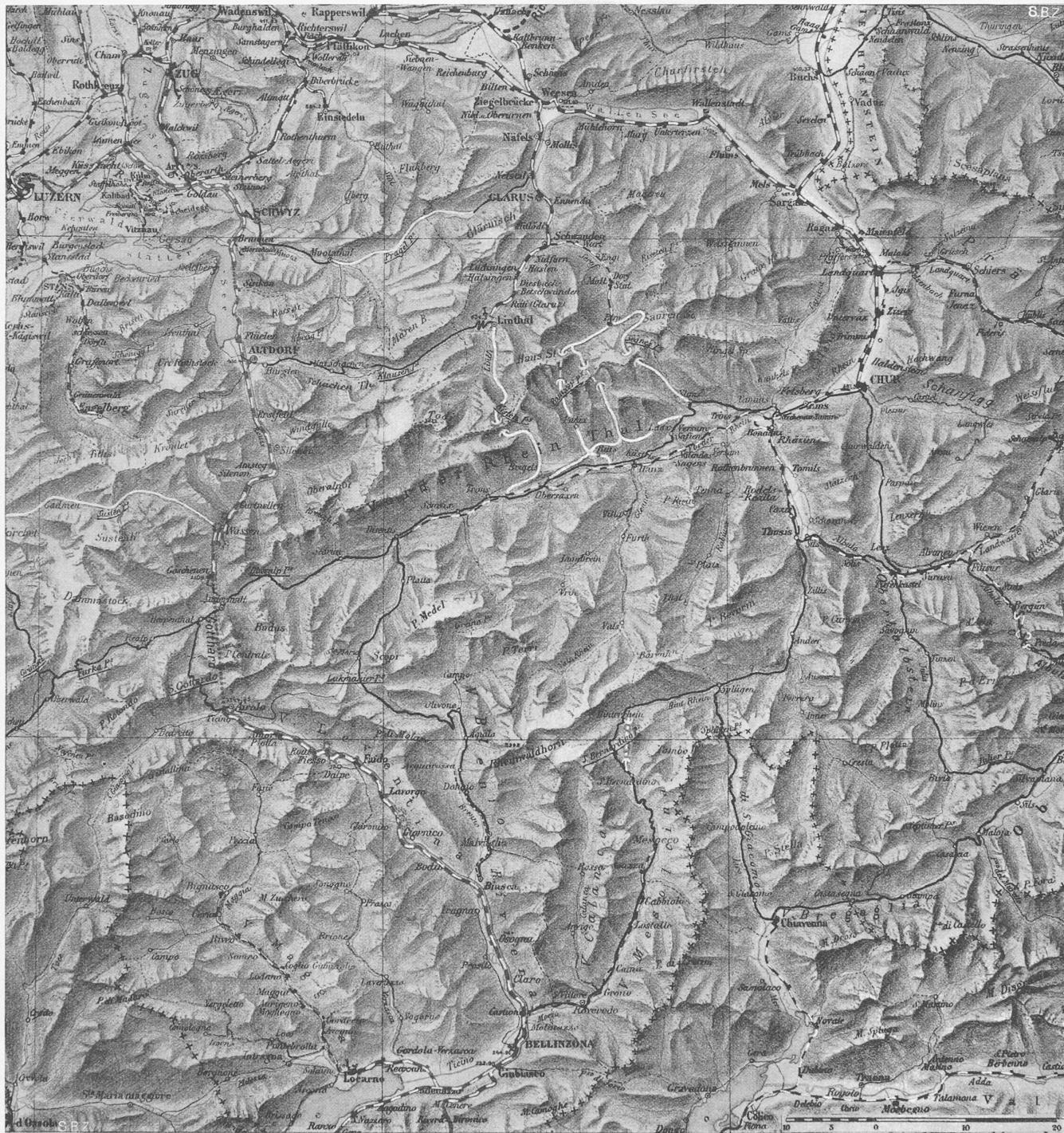


Abb. 4. Uebersichtskarte des Zentralalpengebiets von Furka-Grimsel bis Julier mit den bestehenden (schwarz) und den vorgeschlagenen neuen Alpenstrassen und Uebergängen von Glarus nach Graubünden (weisse Linien). — Masstab 1:600 000 (Reliefbearbeitung von C. J.)

Lukmanier, abgesehen von der notwendigen Verbreiterung seiner stellenweise eher schmalen und kurvenreichen Strasse, auch im anschliessenden Bleniotal. Man muss sich also darüber klar sein, dass der Entscheid für die Kistenstrasse die Aufwendung weiterer zahlreicher Millionen nach sich zieht.

Als weitere Strassenverbesserungen seien der gleichzeitig beschlossene Ausbau der *Oberalpstrasse* (und Bahn) auf ganzjährige Befahrbarkeit erwähnt, ferner die in Abb. 4 ebenfalls eingetragene *Pragelstrasse* (1554 m ü. M.) von Schwyz nach Glarus. Diese soll allerdings nur 4,6 m Breite erhalten, statt der von den beteiligten Regierungen im Interesse der Winterbefahrbarkeit vorgeschlagenen 6,4 m. Die weiterhin eingezeichnete *Sustenstrasse* (2260 m ü. M.) befindet sich im Bau⁶⁾. Gegen Mittelbünden zeigt die Karte, neben dem winterbefahrbaren Julierpass ins Engadin, die direkteste, naturgegebene Hauptverbindung Chur-Bellinzona über Bernhardin-Misox; deren Ausbau auf Winter-

⁵⁾ Vgl. Bd. 110, S. 124* ff.

befahrbarkeit durch Untertunnelung der Passhöhe⁶⁾ haben Regierung und Grosser Rat von Graubünden in Bern vergeblich nachgesucht. Da beim Entscheid die rein militärischen Gesichtspunkte massgebend waren, mussten, wie bereits bemerkt, die für den zivilen Verkehr in Friedenszeiten wegleitenden zurücktreten. Graubünden muss und wird sich also mit erheblicher Kostenbelastung für eine ihm wenig nützende Militärstrasse abfinden. Ein Blick auf die Karte zeigt klar, dass die neue Verbindung nicht nach dem Herzen Graubündens zielt, sondern nach dem Tessin, weshalb die Bündner sehr begreiflicherweise das Gefühl haben, der ganz überwiegende Grossteil ihres Kantons, die so sehr exponierte Südwestecke unseres Landes⁷⁾ bleibe links liegen.

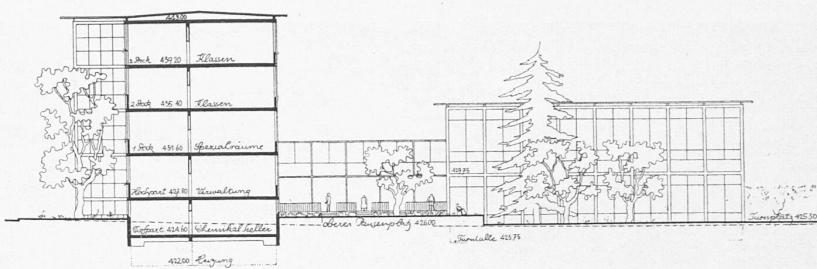
Graubünden muss sich trösten mit der Hoffnung, der jetzt mit Kisten, Klausenausbau und Pragel so reich bedachte Kanton Glarus

⁶⁾ Beschrieben in Bd. 110, S. 23* (17. Juli 1937).

⁷⁾ Vgl. die auffallend vielen südlichen und südöstlichen Zufahrten selbst an unsere unwegsamsten Grenzübergänge in der Uebersichtskarte auf Seite 11 laufenden Bandes (7. Januar 1939).

werde sich nunmehr und ohne weiteren Verzug seiner früheren Versprechungen hinsichtlich der *Walenseestrasse* erinnern, der *einzigsten* und wirklich wintersichern Verbindung der untern Schweiz mit dem grossen Kanton Graubünden und seinen sieben Alpenübergangstrassen Bernhardin und Splügen, Julier-Maloja, Albula und Flüela, Ofenpass und Bernina. Auch diese, und somit die *Walenseestrasse* haben nicht geringe militärische Bedeutung, abgesehen von ihrem, den Kisten-Lukmanier weit überragenden Wert für den zivilen Verkehr. Schon in der Ostalpenbahnfrage ging Graubünden seinerzeit — trotz ausdrücklicher Versprechungen — leer aus. Wenn es ihm heute nicht wieder so gehen soll, muss *zum allermindesten die Walenseestrasse vollwertig ausgebaut werden*, und zwar bald; ihre Kosten und Bauzeit sind ein Bruchteil dessen, was an Kisten-Lukmanier gewendet wird.

C. J.



Schnitt durch den Klassentrakt an der Gemeindestrasse; Gartenfront Turnhallen, 1:600

Wettbewerb für einen Neubau der Abteilung II (Handelsschule) der Töchterschule der Stadt Zürich

[Auf die lt. nachfolgendem Protokollauszug auffällige Nachsicht des Preisgerichts gegenüber Verstössen gegen das Programm und gegen die ausdrückliche Fragenbeantwortung kommen wir nach der dokumentarischen Veröffentlichung zurück. Red.]

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Dem Bauamt II der Stadt Zürich sind 92 Wettbewerbsentwürfe rechtzeitig abgeliefert worden. Die Vorprüfung erfolgte durch den Technischen Arbeitsdienst Zürich, dessen Bericht dem Preisgericht vorliegt.

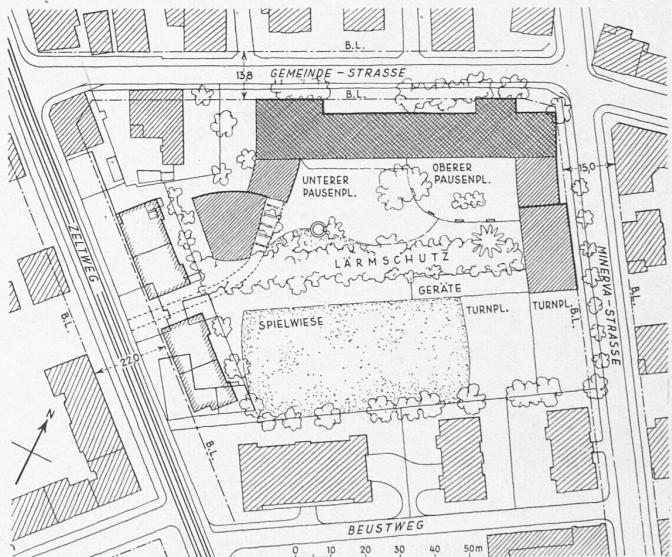
In formeller Hinsicht sind folgende *Verstöße* festzustellen: Trotzdem anlässlich der Beantwortung der von einzelnen Wettbewerbsteilnehmern gestellten Fragen ausdrücklich bestimmt wurde, dass hinsichtlich der Grenzabstände gegen die Nachbargrundstücke und die Rückstellung hinter die Baulinien (Mehrängen) die Bestimmungen des Baugesetzes und der Bauordnung der Stadt Zürich genau eingehalten werden müssen, ist festzustellen, dass von den 92 eingereichten Wettbewerbsentwürfen deren 65 zum Teil erhebliche, zum Teil allerdings weniger weitgehende Abweichungen von diesen Vorschriften enthalten. Das Preisgericht beschliesst, vom Ausschluss dieser Projekte Umgang zu nehmen.

Im weiteren ist festzustellen, dass bei einer grossen Anzahl von Wettbewerbsentwürfen die Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms nicht eingehalten wurden (Abweichungen von der vorgeschriebenen Grösse der Räume, Weglassen verlangter Räume usw.). Da es sich immerhin nicht um ganz wesentliche Verstöße gegen die Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms handelt, sah das Preisgericht vom Ausschluss solcher Projekte ab.

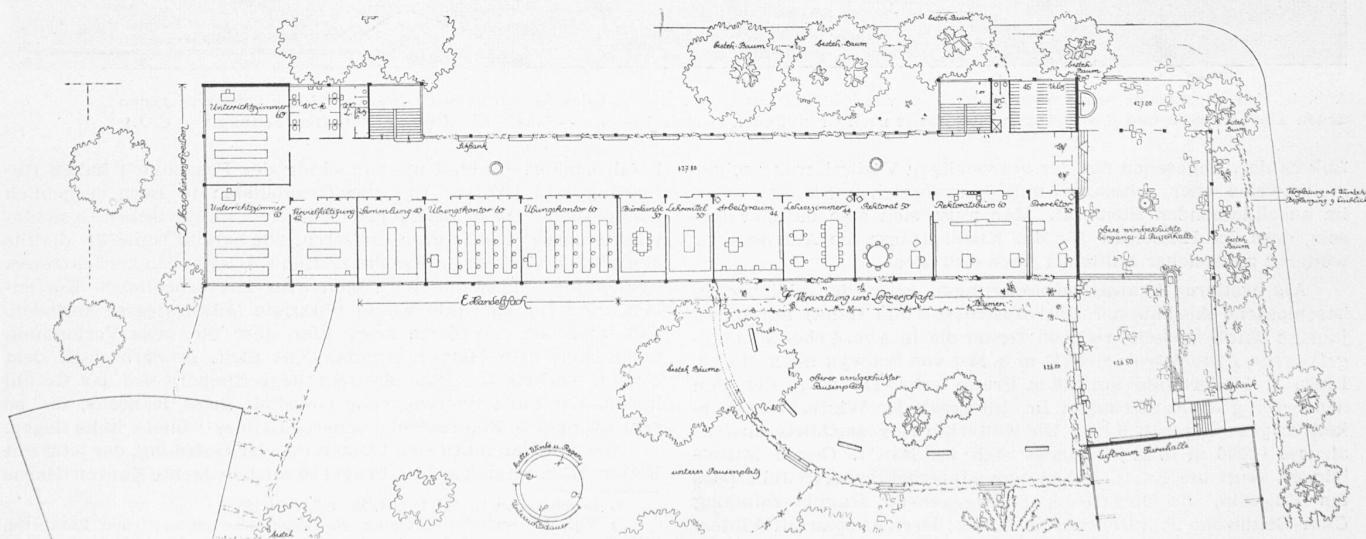
Auch die weiteren im Wettbewerbsprogramm enthaltenen formellen Anforderungen sind zum Teil nicht beachtet worden: Fehlen der Schnitte, der Angaben der Höhenkoten oder der Legenden, Nichtverwendung des Originallageplanes, ungenügende Perspektiven usw.

Das Preisgericht ist der Ansicht, dass sich bei weiteren Wettbewerben die Teilnehmer in vermehrtem Masse sowohl an die Vorschriften von Gesetz und Verordnung, als auch an die Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms halten müssen. Eine strengere Beurteilung könnte (wir unterstreichen! Red.) zum Ausschluss solcher, erhebliche Verstöße aufweisender Projekte führen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der ungenügenden Abstände von den benachbarten Grundstücken, da Einsprachen gegen ungenügende Grenzabstände die Ausführung des Projektes entweder wesentlich verzögern oder gar verunmöglichen können, während fehlende oder ungenügende Rückstellungen hinter die Baulinien (Mehrängen) allfällig auf dem Wege der Ausnahmebewilligung hingenommen werden können.

Nach einer orientierenden Besichtigung sämtlicher Projekte und einem Augenschein auf dem Bauplatz nimmt das Preisgericht den ersten Rundgang vor. Wegen starken Ungenügens und erheblicher Mängel mussten 7 Projekte ausgeschieden werden.



Lageplan mit Baulinien und Grundstücksgrenzen, 1:2000



I. Preis (4000 Fr.), Entwurf Nr. 20

Verfasser Arch. A. C. MÜLLER, Zürich

Grundriss Hochparterre (427.80). — 1:600