

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 7

## 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

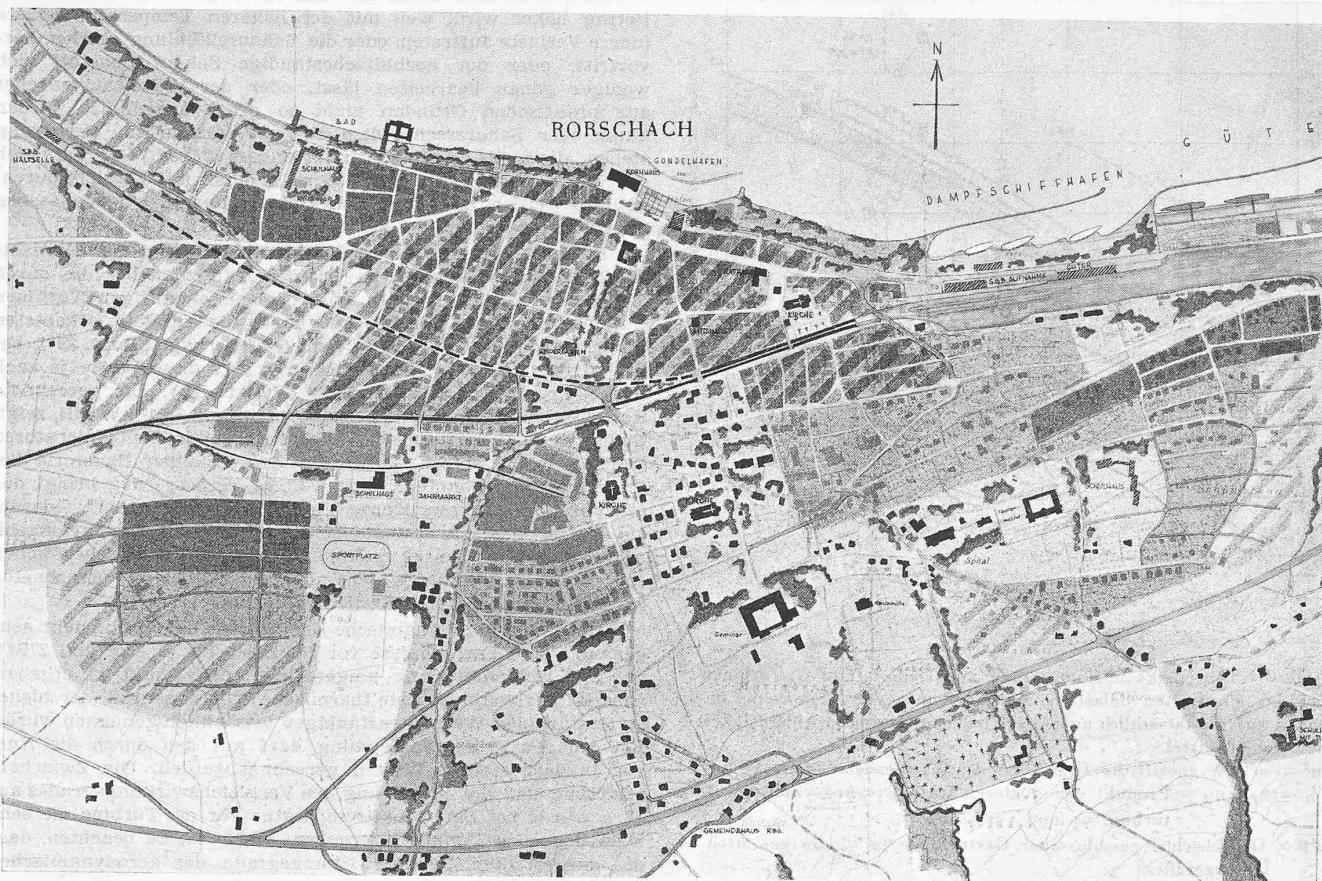
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 21.01.2026

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



1. Preis. Planausschnitt Rorschach, 1 : 12000. Legende siehe Seite 67

### Wettbewerb für die generelle Planung der Gemeinden Rorschacherberg, Rorschach, Goldach und Thal

Dieser Wettbewerb stellt ein typisches Beispiel der Regionalplanung dar: ein Komplex von Verkehrs- und Bodennutzungsfragen in einem Gebiet, das sich über vier Gemeinden erstreckt, verlangt eine Lösung durch gemeinsames Planen.

Der Raumersparnis halber verzichten wir auf eine ausführliche Wiedergabe des Programms; dies ist umso eher möglich, als der Bericht des Preisgerichts sich sehr einlässlich zu allen Fragen äussert. Da die Verkehrsanlagen auf unsrer Planwiedergaben besser zur Geltung kommen als die Nutzungspläne, sei das Studium des Berichtes, der am Schluss interessante Wegweisungen für die auf dem Gebiet der Bodenpolitik praktisch zu treffenden Massnahmen (hier ungenutzt abgedruckt) gibt, umso nachdrücklicher empfohlen. — Schon dazu, dass der Wettbewerb überhaupt veranstaltet wurde, sind die beteiligten Gemeinden und der Kanton St. Gallen zu beglückwünschen; es bleibt nur zu hoffen, dass nun auch gemeinsam tatkräftig gehandelt werde!

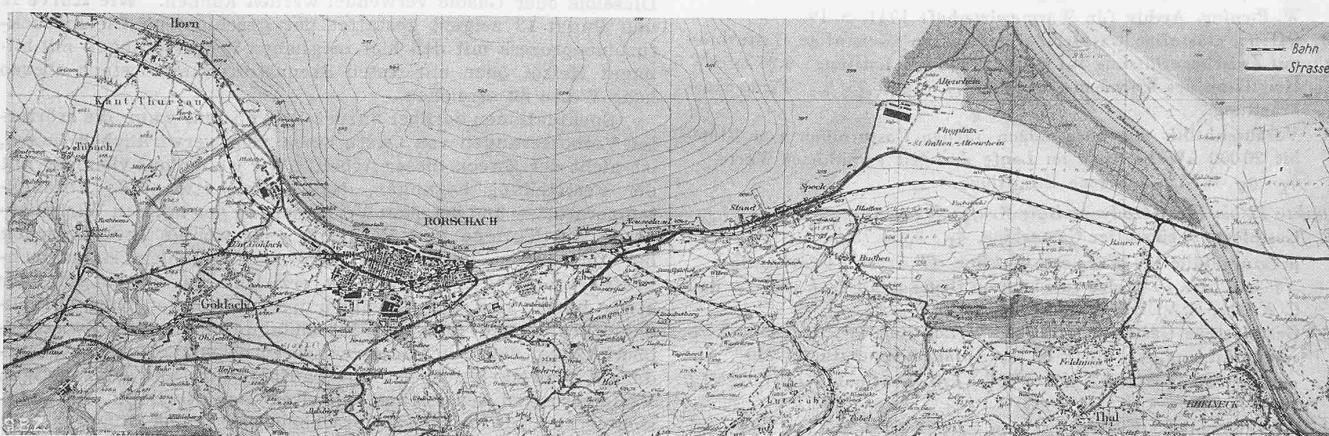
#### Aus dem Bericht des Preisgerichts

Es sind 17 Entwürfe vollständig und rechtzeitig eingeliefert worden. Es werden keine Verstösse gegen das Programm fest-

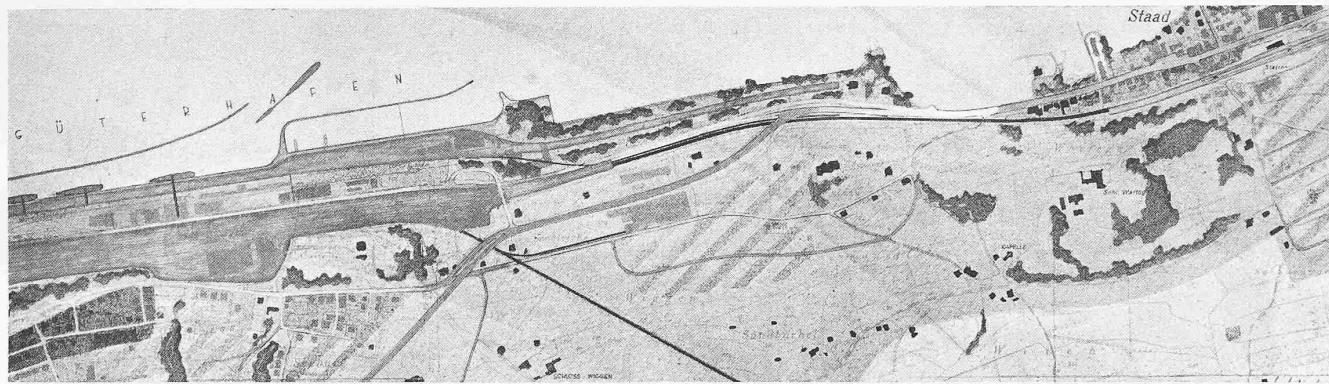
gestellt, die zu einem Ausschluss zwingen würden. Nach der allgemeinen Prüfung der Vorschläge und wiederholten Besichtigungen des Geländes werden folgende **Richtlinien** für die Beurteilung der Projekte und zuhanden der Gemeinden für die spätere Weiterbearbeitung aufgestellt:

#### Strassenzug St. Gallen-Bauriet-St. Margrethen

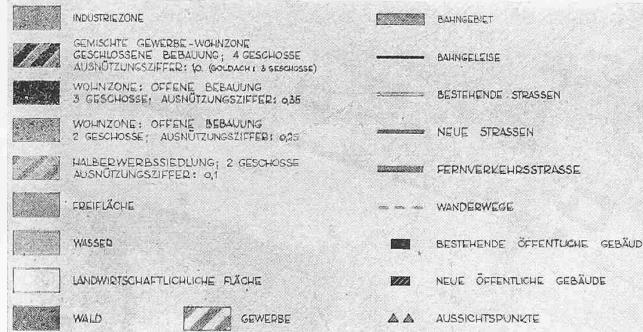
Es ist möglich, den Strassenzug St. Gallen-Bauriet als Fernverkehrsstrasse durch das Wettbewerbsgebiet zu führen. In Anbetracht der Bedeutung dieser Strasse als Teil des schweizerischen Hauptstrassennetzes soll sie keinen lokalen und vor allem auch keinen landwirtschaftlichen Verkehr erhalten und soll kreuzungsfrei mit nur wenigen übersichtlich ausgebildeten Anschlusspunkten an das Ortsverkehrsnetz von Goldach, Rorschach, Rorschacherberg und Staad durchgeführt werden. Während die Anschlüsse der Strasse am Rande des Wettbewerbsgebietes, d. h. von Goldach Richtung St. Gallen und von Staad, unter Benützung der bestehenden Staatsstrasse Richtung Fussach-Bregenz gegeben sind, bietet ihre Durchführung durch das Wettbewerbsgebiet erhebliche Schwierigkeiten. Diese liegen



1. Preis (2200 Fr.) Entwurf Nr. 7. Verfasser H. RUDOLPH, Arch., Zürich. — Karte 1 : 60000



1. Preis. Planausschnitt Rorschach-Staad, 1:12000



weniger in der Wahl eines Tracé mit günstigen Steigungsverhältnissen, als im Zwiespalt mit den Siedlungsgebieten von Rorschach, Rorschacherberg und Staad und dem Ortsverkehrsnetz dieser Gemeinden. Auch die Forderung der umfahrenen Ortschaften nach gut übersichtlichen und landschaftlich markanten Anschlusspunkten wirkt sich erschwerend aus. Für die Durchführung des Strassenzuges St. Gallen-Bauriet gibt es zwei grundsätzlich voneinander verschiedene Möglichkeiten:

a) eine Umgehungsstrasse, die im Gebiet von Meggenhausen von der St. Galler-Strasse abweigt, auf einem Viadukt südwestlich der bestehenden Eisenbahnbrücke den Goldachgraben überquert, Goldach südlich umgeht, am Fuss der steiler ansteigenden Hänge des Rorschacherberges entlang läuft, die Goldacherstrasse im Gebiete von Sulz/Bustadel kreuzt, um nördlich vom Friedhof und Goldacherstrasse (die für den lokalen und landwirtschaftlichen Verkehr reserviert bleiben soll) nach dem Kreuzungspunkt der Heidenerbahn in der Seebleiche hinunter zu fallen. Von hier aus fährt diese Hauptverkehrsstrasse südlich des Industriegeländes der Starrfräse vorbei, folgt dieser südlich, bis östlich der Ortschaft, um sie dann nach einem kurzen, nach Süden ausholenden Bogen zu unterfahren. Nach der Unterführung mündet sie in flüssigem Bogen in die Staatsstrasse nach Bauriet, wobei eine gute Abzweigung nach dem Flugplatz notwendig ist.

b) Tiefgelegte Durchleitungsstrasse durch das Zentrum Rorschachs, die von Goldach aus längs der tiefer gelegten Bahnlinie Rorschach-St. Gallen verläuft und so kreuzungsfrei bis zu einem Anschlusspunkt beim Bahnhof Rorschach führt. Von hier aus steigt sie längs der steilen Böschung der Promenadestrasse bis zu der unter a) erwähnten Kreuzung mit der Bahn nach Heiden.

Es kann auf Grund der Wettbewerbsprojekte kein endgültiger Entscheid über die zwei Strassenzüge a und b gefällt werden.

den. Es empfiehlt sich deshalb, beide Fälle anhand eingehender Projekte zu prüfen, wobei gleichzeitig die Auswirkung der beiden Lösungen auf die Ortsplanung im Wettbewerbsgebiet zu berücksichtigen ist. Im Fall a sind die Unterführungen der nach Rorschacherberg führenden Strassen und im Fall b die Ausbildung des Anschlusspunktes beim künftigen Einheitsbahnhof besonders zu beachten.

#### Strasse St. Margrethen - Arbon.

Dieser Strassenzug steht an Verkehrsbedeutung hinter der Fernverkehrsstrasse (Bregenz-St. Margrethen-Bauriet-St. Gallen) zurück, da er mehr regionalen Bedürfnissen zu dienen hat. Es empfiehlt sich nicht, diesen Verkehr mit erheblichen Steigungen südlich um Rorschach herumzuleiten. Die Verlegung der Bahnlinie Rorschach-Romanshorn vom See weg erlaubt die Anlage einer genügend breiten Strasse von Rorschach gegen Horn. Diese Strasse kann gleichzeitig der Stadt Rorschach als Quai dienen und hat auch touristisches Interesse. Die Verbindung mit Staad ist südseits der Bahnhofanlage Rorschach zu suchen, da eine Kreuzung des künftigen Hafenverkehrs vom Schiff zur Bahn unzulässig ist.

#### Bahnlini en.

Die im Wettbewerbsprogramm geforderte Verlegung der Bahnlinie Rorschach - Romanshorn im Abschnitt Rorschach - Bleiche vom Seeufer weg kann auf zwei Arten erfolgen:

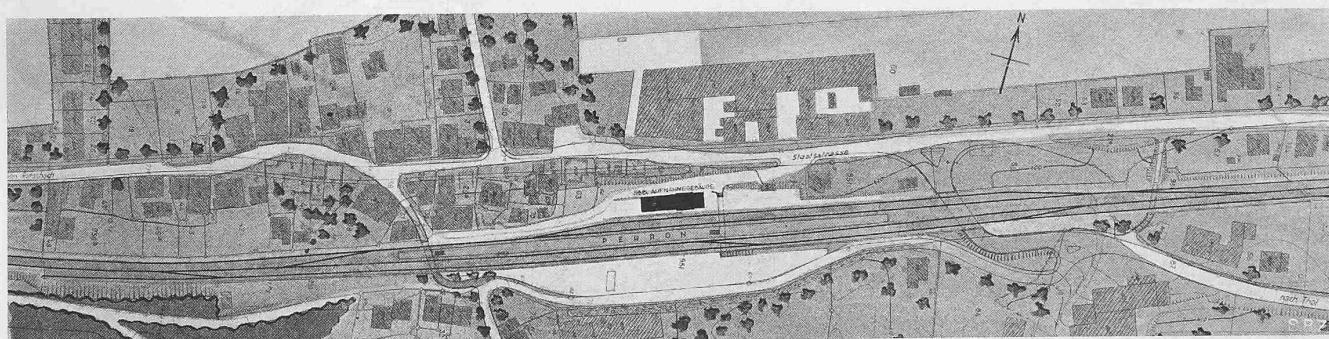
a) Vom Bahnhof Rorschach seeseits parallel und im gleichen Einschnitt der tiefer gelegten Doppelspur Rorschach - St. Gallen in westlicher Richtung, später nordwestlich abbiegend, südlich des Industriegebietes beim Gaswerk vorbei nach Horn.

b) Vom Bahnhof Rorschach bergseits in einem in grosser Kurve stark nach Süden ausbiegenden Tunnel, mit Unterfahrung der tiefer gelegten Linie Rorschach - St. Gallen, in das gleiche Tracé wie a.

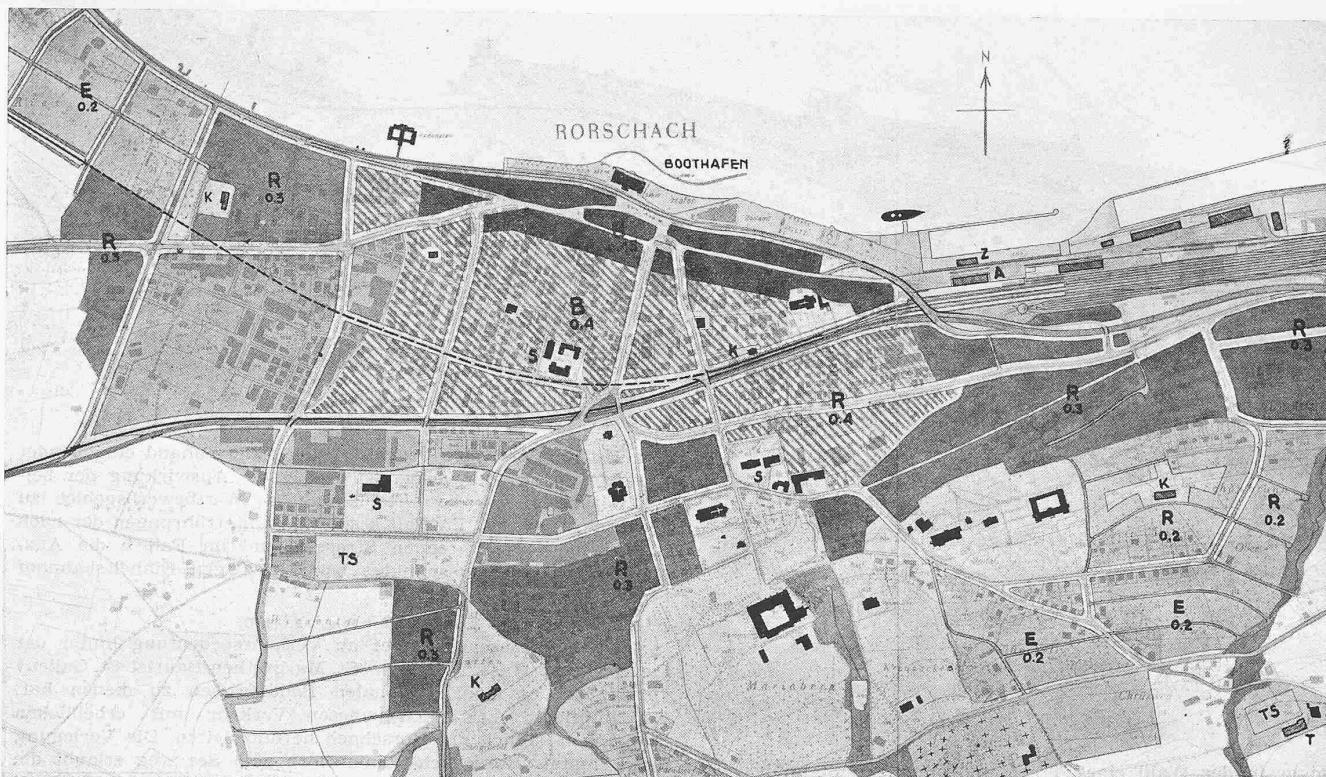
Ein Entscheid über diese beiden Möglichkeiten kann auf Grund der vorhandenen Wettbewerbsvorschläge nicht gefällt werden. Anhand genauerer Projekte sollen beide Linienführungen technisch geprüft und die Vorteile der Linienführung b, die in der besseren Einführung der Linie Rorschach - Romanshorn auf dem zweiten und dritten (bergseitigen) Perron in den Bahnhof Rorschach liegen, mit dem Mehraufwand an Tunnellänge abgewogen werden. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass vermutlich nur die Linienführung b die Durchführung der Variante b der Durchgangsverkehrsstrasse erlaubt.

Ein zweiter, als Haltestelle ausgebildeter Bahnhof im Rietli kommt aus betrieblichen Gründen nicht in Frage.

Die Verlegung des Bahnhofes Staad in Richtung Rheineck ist im Zusammenhang mit dem Nutzungsplan zu prüfen.



1. Preis. Planausschnitt Staad, 1:3500



### Wettbewerb Planung Rorschach

#### Die Industriezonen.

Die bestehenden Industriegebiete im Tal der Goldach, bei der Feldmühle und bei der Starrfräse sollen nur für die Bedürfnisse der dort bereits angesiedelten Industrien in einem nicht allzu grossen Masse erweitert werden dürfen. Ansiedlung neuer Industriezweige ist hier zu untersagen, da sonst die Gefahr einer unerfreulichen Mischung von Wohn- und Industriezonen besteht. Die gegebenen erweiterungsfähigen Areale für neue Industrien, die auch hinsichtlich Windrichtungen verhältnismässig günstig liegen, sind das Gebiet westlich und südwestlich der Gasfabrik und ferner Knottern bei Staad. Südlich der Dornier-Werke sollte aus landschaftlichen und flugtechnischen Gründen kein Industriegebiet vorgesehen werden.

#### Wohnbebauung

Die Verteilung der Industrie im Grossen bedingt die Auswahl der Flächen für die Siedlungsvergrösserungen. Das Preisgericht ist der Meinung, dass mit einer 50prozentigen Bevölkerungszunahme im Wettbewerbsgebiet gerechnet werden sollte, da ja das Zustandekommen der Rhein-Bodensee-Schiffahrt vorausgesetzt wurde. Der Zuwachs sollte so verteilt werden, dass die einzelnen Gemeinden eine möglichst gute soziale Mischung erhalten.

Die durchschnittliche Wohndichte neuer Wohngebiete sollte 70 Einwohner je ha nicht überschreiten, was einer aufgelockerten zweigeschossigen Ueberbauung entspricht. Drei- und mehr-

2. Preis. Planausschnitt Rorschach, 1:12000. Legende siehe S. 69

geschossige Bauten sollten nur in besonderen Fällen und nach gründlicher Prüfung ihrer ästhetischen Auswirkung im Orts- oder Landschaftsbild zugelassen werden. Die neuen Wohngebiete sind in geschlossene Einheiten von übersichtlicher Grösse zusammenzufassen. Zwischen diesen einzelnen Wohngebieten sind genügend grosse Freiflächen oder landwirtschaftlich genutzte Flächen vorzusehen.

Für Goldach und Rorschacherberg bietet die Ausscheidung geeigneter neuer Wohngebiete keine Schwierigkeiten, während Rorschach sich auf die Ausfüllung bestehender Baulücken beschränken muss. In Staad empfiehlt sich eine Ausdehnung der Wohngebiete gegen Osten und nur in geringerem Masse gegen die Steilhänge im Süden.

Bei der Aufstellung der Bauordnungen ist darauf zu achten, dass die Erstellung von guten Wohngelegenheiten für verschiedene Einkommensstufen möglich ist.

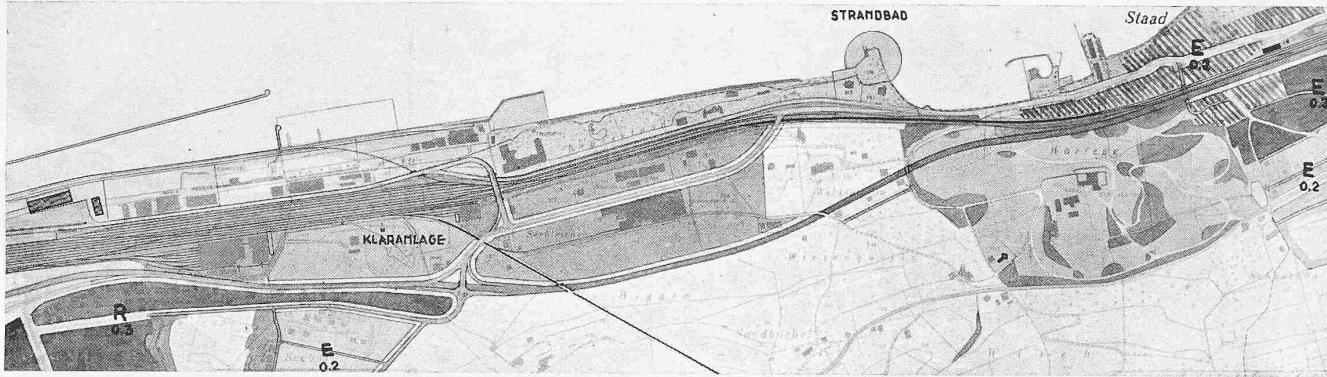
Im Interesse einer sparsamen Durchführung ist das Wohnstrassennetz möglichst weitmaschig anzulegen und nur entsprechend seiner Beanspruchung zu dimensionieren, wobei die Strassenbreite möglichst herabzusetzen ist. Das Ausbauprogramm der Strassen und Werkleitungen soll eine etappenweise Erschliessung der Wohngebiete regeln.

#### Freiflächen.

Eine gute Verteilung der von einer Bebauung freizuhaltenden Flächen ist für die Ortsgestaltung von grosser Wichtigkeit. Ein



2. Preis (2000 Fr.) Entwurf Nr. 6. Verfasser W. KNOLL, Ing., St. Gallen. — Karte 1:60000



2. Preis. Plan Rorschach-Staad, 1:12000

BESTEHENDE HAUPTSTRASSEN		INDUSTRIEGBIET	
DURCHGANGSSTRASSE		GEWERBEZONE : BIS 4 STOCKWERKE	
NEUE STRASSEN		GESCHÄFTSZONE : 5	
BAHNGELEISE		MIETHAUSZONE : 3	
BAHNGBIET		EIN- UND ZWEI-FAMILIENHAUSZONE : 2	
WANDERWEGE		SIEDLUNGSRESERVE	
HAFENGEBIET			
LAGERPLATZRESERVE			
FRIE FLÄCHEN			
WALD			
BESTEHENDE ÖFFENTLICHE GEBÄUDE			
		NEUE	
		KIRCHE	

Zusammenwachsen der einzelnen Baugebiete wäre unerfreulich und muss deshalb vermieden werden. Im besonderen ist zwischen Goldach und Rorschach die Erhaltung grosser, nur landwirtschaftlich genutzter Flächen erwünscht. Die charakteristischen Merkmale der Gegend, die von Bachtöbeln durchfurchten Berglehnen, sollen erhalten bleiben. Auch hier eignet sich die Ausscheidung nur landwirtschaftlich genutzter Flächen. Für die Gegend von Altenrhein sollten Schutzzonen geschaffen werden, die eine Neubebauung nur in beschränktem Masse und nur unter sichernden Bedingungen zulässt. Eine gemeinsam zu erlassende Naturschutzverordnung in der Art des im Entwurf Nr. 17 enthaltenen ausführlichen Vorschlags ist sehr zu empfehlen.

Neben kleinen Sportplätzen in Goldach und Staad soll in Rorschach entweder südwestlich der Feldmühle oder im unbebauten Gebiet zwischen Rorschach und Goldach ein grosser Sportplatz angelegt werden, der auch grösseren turnerischen Veranstaltungen dienen kann.

Auf Grund der Richtlinien werden in einem ersten Rundgang fünf Entwürfe ausgeschieden. Die übrig gebliebenen Entwürfe werden unter Anwendung einer Punktewertung wie folgt beurteilt (was sich aus den Richtlinien als Vor- und Nachteil ergibt, wurde bewertet, aber in der Regel im folgenden Text nicht wiederholt). Die Entwürfe sind in der Reihenfolge der Rangordnung aufgeführt.

**Entwurf Nr. 7.** Verfasser Hans Rudolph, Arch., Zürich.

**Merkmaile:** Verlauf der Fernverkehrsstrasse St. Gallen-Bauriet-(Bregenz): Meggenhausen-südlich Obergoldach-Sulz-nördlich Friedhof - Seebleiche - Ortskern Staad - Bauriet. Verlauf der Hauptstrasse Staad - Arbon: Seebleiche - südlich Bahnhof-Löwenstrasse - seeseits Gaswerk. Bahnlinie Rorschach-Arbon: unter der Löwenstrasse («Untergrundbahn») und südwestlich Gaswerk. Zu-

sammengefasste locker bebaute Wohngebiete mit trennenden Freiflächen.

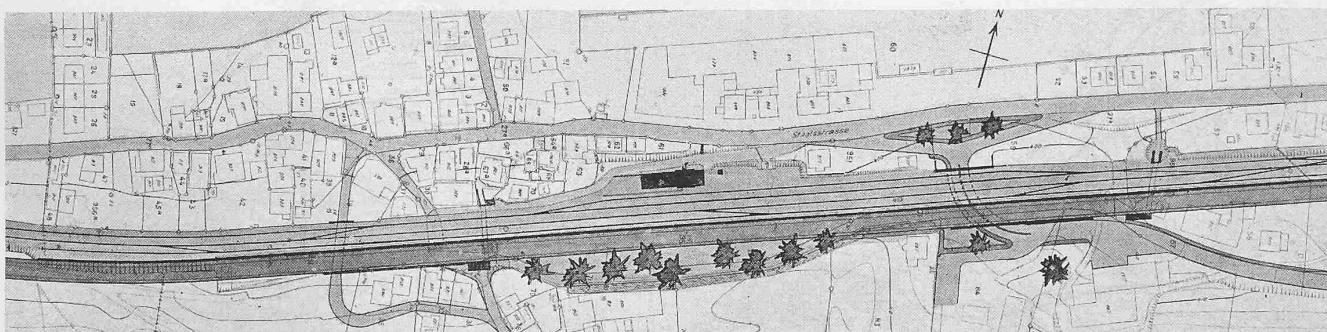
**Vorteile:** Flüssige Führung der Fernverkehrsstrasse von Meggenhausen bis Seebleiche, mit gutem Längenprofil. Verkehr St. Margrethen - Arbon bis Seebleiche mit Fernverkehr St. Margrethen - St. Gallen gemeinsam geführt. Guter Anschluss in der Seebleiche und Führung südlich des Bahnhofes. Schonung des Seeparkes. Wenige und gut verteilte Anschlüsse der Fernverkehrsstrasse an die Ortschaften. Gute Vorschläge für die Unterführung der Ortsstrassen. Verwendung des bestehenden Strassenstückes von Sulz bis Bustadel für die Fernverkehrsstrasse, verbunden mit zweckmässigem Ersatz der alten Strasse für den Ortsverkehr am Rorschacherberg. Wertvolle Vorschläge für die Verbesserung des Ortsstrassennetzes. Zwischen-Perron in Staad. Gute Verteilung und Bemessung der Wohnflächen. Gute Verteilung und Bemessung der Freiflächen. Wertvolle Vorschläge für die Zonung. Gute Lage des Sportplatzes. Beachtenswerter Vorschlag für ein Aufnahmegeräte des Flughafens mit Verlegung der Strasse nach Altenrhein. Gute Anlage der Ausziehgleise des Güterhafens, unter Schonung des Baumbestandes des Kopp'schen Gutes. Schutzzone längs der Goldach.

**Nachteile:** Führung der Fernverkehrsstrasse durch den Ortskern von Staad. Führung der Strasse Staad - Arbon durch den Ortskern Rorschach. Zu aufwendige Verbindungsstrassen im Gebiet zwischen Goldach und Rorschach. Bahn-Haltestelle im Rietli. Zu grosse Ausdehnung von Wohnflächen geringer Dichte. Zu wenig Wohnflächen im mittleren Gebiet der Gemeinde Rorschacherberg. Umständliche Ausbildung der Anlagestelle der Dampfschiffe. Zu geringe Ausdehnungsmöglichkeit des Industriegebietes bei der Starrfräse.

**Entwurf Nr. 6.** Verfasser Willy Knoll, Ing., St. Gallen.

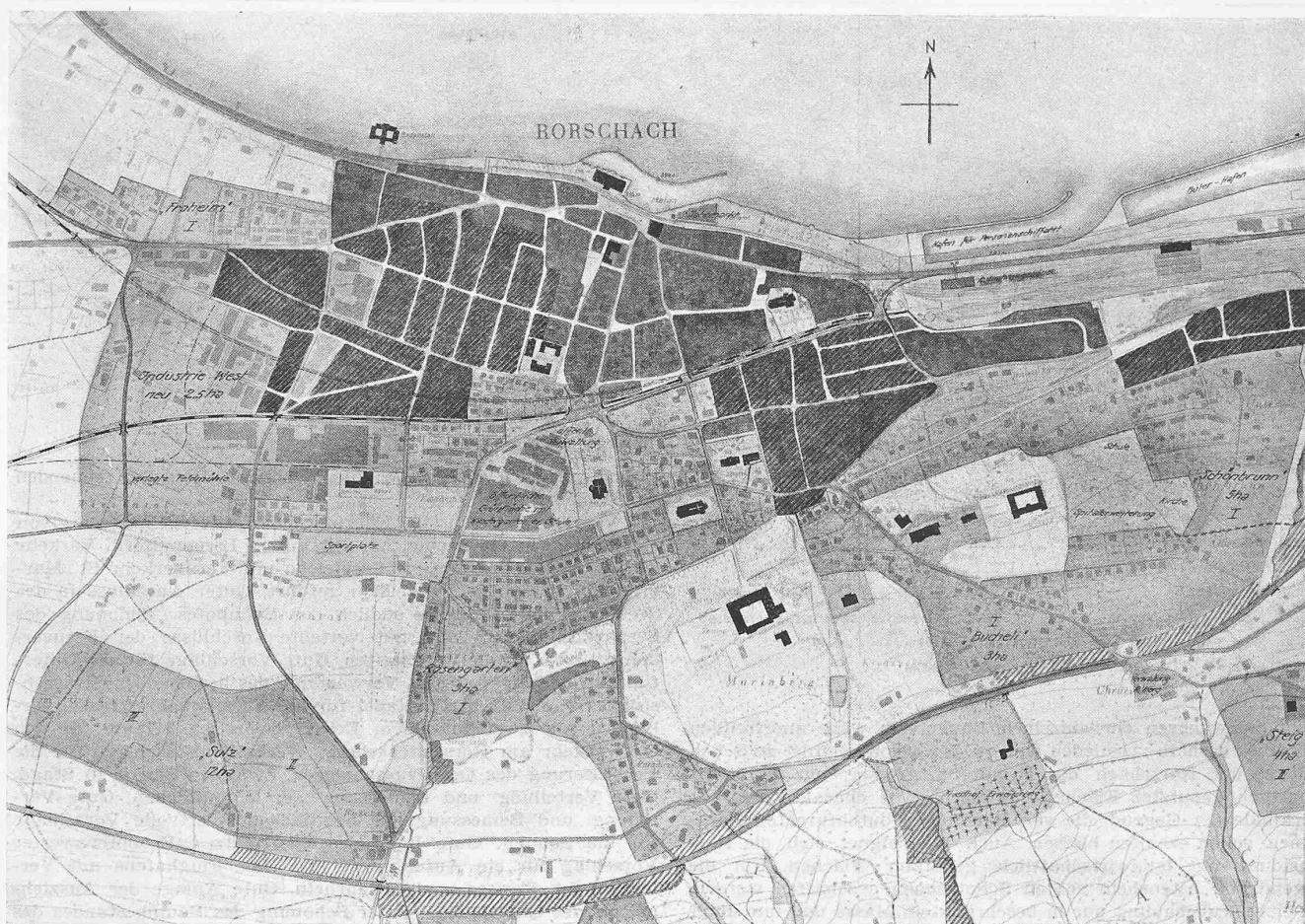
**Merkmaile:** Fernverkehrsstrasse von Meggenhausen unter Benützung des Bahnkörpers und der bestehenden Eisenbahnbrücke bis Goldach, unter Verlegung des entsprechenden Teilstücks der Bahnlinie Goldach-St. Gallen nach Norden; von Goldach bis Rorschach kreuzungsfrei im Einschnitt neben der tiefer gelegten Bahnlinie. Von Rorschach südlich Bahnhof Rorschach und Staad mit Ueberführung Richtung Bauriet. Hauptstrasse nach Arbon ab Bahnhof längs des Seeufers. Bahn Rorschach-Arbon wie Nr. 7. Bebauung mit ausgedehnten Miethauszonen.

**Vorteile:** Sehr interessanter Vorschlag für eine flüssige, störungsfreie Durchführung der Fernverkehrsstrasse durch den Ortskern Rorschachs und ihre Führung von der Seebleiche über



2. Preis. Planausschnitt Staad, 1:3500

Wettbewerb für die generelle Planung der Gemeinden Rorschacherberg, Rorschach, Goldach und Thal



### Wettbewerb Planung Rorschach

Staad bis in die Kantonsstrasse Richtung Bauriet, Führung der Strasse Rorschach-Arbon längs des Sees. Ungestörte Entwicklungsmöglichkeiten der Baugebiete gegen Rorschacherberg und keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzungsflächen durch die Fernverkehrsstrasse. Industriezone beim Gaswerk und in Staad. Verteilung der Wohnflächen. Verteilung der Freiflächen.

**Nachteile:** Kein befriedigender Anschluss der Fernverkehrsstrasse in Rorschach. Ueberführung der Fernverkehrsstrasse bei Staad. Verlegung der Bahnlinie Goldach-Mörschwil. Zu ausgedehnte Industriezone nordwestlich der Aluminiumwerke, westlich der Starrfräse und südlich der Dornier-Werke. Zu dichte Bebauung und zu ausgedehnte Miethauszone. Lage der Hochbauten beim Flugplatz.

**Entwurf Nr. 4.** Verfasser J. IKLÉ, Kult.-Ing., Goldach, und Ernst WÄLLY, Ing., Altstätten.

**Merkmale:** Aehnliche Führung der Fernverkehrsstrasse südlich von Rorschach bis Seebleiche wie Nr. 7, von Seebleiche südlich Station Staad mit Ueberführung in der Gegend Fuchsloch.

### 3. Preis. Planausschnitt Rorschach, 1:12000. Legende siehe S. 71

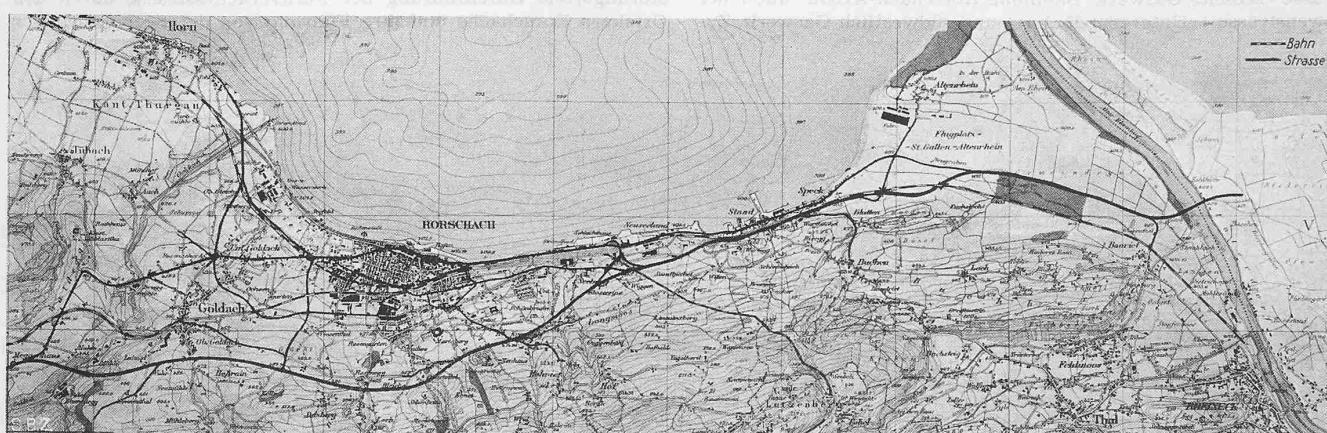
Bebauung in zusammengefasste Siedlungsflächen aufgelockert. Beachtliche Vorschläge für Eingliederung der Bebauung in die Landschaft.

**Vorteile:** Anlage und gutes Längenprofil der Fernverkehrsstrasse und ihre Führung südlich der Starrfräse und südlich Station Staad. Verteilung der Wohnflächen. Verteilung der Freiflächen.

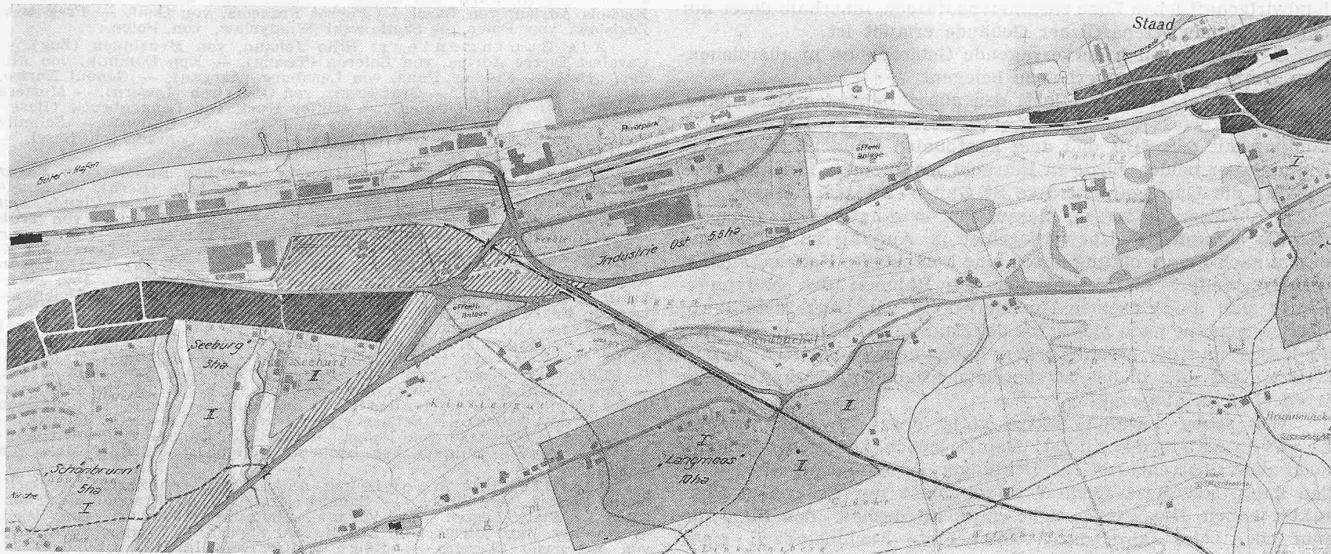
**Nachteile:** Ueberquerung des Goldach-Grabens zu weit südlich. Zwei Bahnkreuzungen östlich Staad. Unklare Führung des Verkehrs Staad-Arbon. Zu kleine Industriezone beim Gaswerk. Zu grosse Ausdehnung des Industriegebietes westlich der Aluminiumfabrik. Gebiet der Feldmühle als Freifläche.

### Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Preisgerichtes.

Das Wettbewerbsergebnis zeigt deutlich, dass nicht nur die Verkehrsfragen, sondern auch die Bodennutzung übergeordnetlich geregelt werden müssen, wenn die einzelnen Gemeinden schädliche Entwicklungen verhüten wollen. Das Gemeindegebiet der Stadt Rorschach ist bei Berücksichtigung der



3. Preis (1800 Fr.) Entwurf Nr. 4. Verfasser J. IKLÉ, Kult.-Ing., Goldach, und E. WÄLLY, Ing., Altstätten. — Karte 1:60000



3. Preis. Planausschnitt Rorschach-Staad, 1:12000

gelassen würden, nähme die Belästigung der umliegenden Wohngebiete zu. Bei zusammenhängenden Industriegebieten bieten ja gewerbepolizeiliche Schutzzvorschriften erfahrungsgemäss keinen genügenden Schutz gegen späteren offenen oder versteckten Missbrauch, ganz abgesehen davon, dass sich bei grösseren Unternehmungen spätere Änderungen im Fabrikationsverfahren, die vermehrte Störungen bringen, gegen alle Bedenken durchzusetzen pflegen. Es käme dazu, dass die wohltuende landwirtschaftliche Grünzone zwischen Rorschach und Goldach, die den oberen Wohnquartieren des Gebietes die Möglichkeit schöner Zugänge zum See und zwar zu seiner bevorzugten Strandpartie verschafft, vollständig zerschnitten würde.

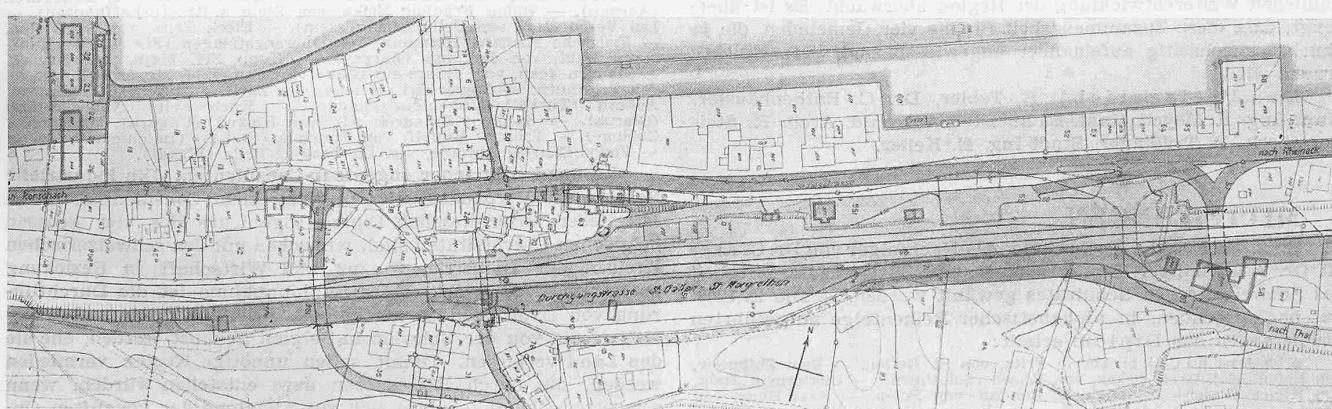
Aehnliche Zusammenhänge bestehen im ganzen Wettbewerbsgebiet. Stets ergeben sich dort besonders unerfreuliche Verhältnisse, wo Industrie und Wohnquartiere zusammenstoßen. Die Wohnquartiere leiden unter der störenden Nachbarschaft, die Industrie hat ungenügende Entfaltungsmöglichkeit.

Der ungeordneten Freizügigkeit muss deshalb ein Ende gesetzt werden. Dies kann nur geschehen, wenn unter Auswertung des Wettbewerbsresultates ein rechtsverbindlicher, gemeinsamer Nutzungsplan ausgearbeitet wird. Dieser Nutzungsplan muss die folgenden Erfahrungsgrundsätze berücksichtigen:

1. Neue Industrieanlagen gehören in flache, leicht erschliessbare Gebiete, die womöglich Geleiseanschluss haben und nach mehreren Seiten freie Erweiterungsmöglichkeiten bieten.

2. Wohngebiete sind so anzulegen, dass sie benachbarten Industriegebieten genügend Entfaltungsmöglichkeit lassen. Sie dürfen aus wirtschaftlichen Gründen nicht willkürlich in die landwirtschaftlichen Gebiete eingestreut werden, sondern sind zu technisch rationell erschlossenen Quartieren zusammenzufassen.

3. Die in sich geschlossenen Wohnquartiere sollen unter sich durch Grünflächen getrennt sein. Je nach Lage werden diese breite, landwirtschaftlich genutzte Flächen, oder schmale, gärtnerisch genutzte oder parkartig ausgebildete Streifen sein.



3. Preis. Planausschnitt Staad, 1:3500

4. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen sind in einer landwirtschaftlichen Zone zusammenzufassen, innerhalb derer nur der Bau landwirtschaftlicher Gebäude erlaubt ist.

5. Landschaftlich hervorragende Gebiete sind in ausreichendem Umfang mit Bauverbot zu belegen.

Das Preisgericht empfiehlt den ausschreibenden Gemeinden, durch die Verfasser der beiden erstprämierten Projekte in Verbindung mit den SBB und dem kantonalen Baudepartement die Eignung der beiden einzig in Betracht kommenden Linienführungen für die Durchgangstrasse St. Gallen - St. Margrethen endgültig abklären zu lassen, hierauf den erwähnten Nutzungsplan für das gesamte Wettbewerbsgebiet in Auftrag zu geben und diesen nach Begutachtung durch eine kompetente Fachinstanz als rechtsverbindlich zu genehmigen. Im Rahmen des Nutzungsplanes sind die einzelnen Gemeinden in der Lage, detaillierte Bebauungspläne nach Massgabe der Bauerschliessung ausarbeiten zu lassen und die erforderlichen Bebauungsvorschriften aufzustellen. Auf die hiebei zu berücksichtigenden Gesichtspunkte wurde bereits hingewiesen.

Wie schon erwähnt, ist es nötig, dass der Nutzungsplan rechtsverbindlich ist. Damit jedoch kommenden, heute noch nicht übersehbaren Entwicklungen Rechnung getragen werden kann, soll diese Rechtsverbindlichkeit nur generellen Charakter haben. Das Preisgericht empfiehlt deshalb, den Plan alle fünf oder zehn Jahre durch kompetente Fachinstanzen einer Revision unterziehen zu lassen.

Die Durchführung des beschlossenen Planes wird die Gemeinden unter Umständen finanziell ungleich belasten. Voraussichtlich dürfte sich dies am ehesten zu Ungunsten von Rorschach auswirken, da die im Interesse einer aufgelockerten Bauentwicklung nötige Freihaltung von Grünflächen dort verhältnismässig hochwertigen Boden betrifft. Der Wert der oberhalb Rorschach in der Gemeinde Rorschacherberg liegenden Baugebiete gewinnt z. B. in dem Masse, als Rorschach Grünverbindungen für Fussgänger vom Seeufer bis in die Baugebiete und einen breiten, horizontalen Grünzug auf der Höhe des Seminars und des Spitals freihalten und noch besser ausgestalten kann.

Augenblicklich weist der Steuerfuss der vier Gemeinden nur geringe Unterschiede auf. Dies kann sich aber verschieben, wenn der gemeinsame Plan durchgeführt wird, und zwar, weil Entschädigungsfordernisse auftreten werden. Sie sollten durch folgende Massnahmen auf ein Mindestmass herabgedrückt werden: 1. Besteuerung des landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzten Bodens nach dem Ertragswert und des Baulandes nach dem Verkehrswert. 2. Dort, wo gerechtfertigte Schadenersatzansprüche auftreten, sind nach Möglichkeit Umlegungen durchzuführen, welche die Entschädigung in Form von Bauland innerhalb der Bauzonen ermöglichen.

Damit die Verwirklichung des Nutzungsplanes durch Entschädigungsfordernisse, die auch dann noch auftreten, nicht verunmöglicht wird, empfiehlt das Preisgericht, es sei in den vier Wettbewerbsgemeinden in allen Fällen, wo nicht durch Umlegung Bauland zur Verfügung gestellt werden kann, eine ausreichend bemessene Wertzuwachssteuer zu erheben. Der Steuererlös soll in eine gemeinsame Kasse fliessen, aus der sämtliche im Zusammenhang mit dem Nutzungsplan auftretende Wertverminderungs- und Entschädigungsfordernungen ausgeschlagen werden können.

Die gemeinsame Durchführung des Nutzungsplanes bedingt aber ausser einer Zusammenarbeit auf dem engeren, steuerpolitischen Gebiet auch eine solche auf wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet. Das Preisgericht empfiehlt deshalb den Gemeinden, die den Wettbewerb veranstaltet haben, ihre Zusammenarbeit fortzusetzen und einen Zweckverband zu bilden, der die Durchführung des Nutzungsplanes und der rationellen baulichen Weiterentwicklung der Region überwacht. Es ist überzeugt, dass diese Zusammenarbeit für die vier Gemeinden, die ja ohnehin gegenseitig aufeinander angewiesen sind, gute Früchte tragen wird.

**Das Preisgericht:** B. Tobler, Dr. C. Rothenhäusler, Kant.-Ing. R. Meyer, Kant.-Baumeister A. Ewald, Arch. R. Steiger, Arch. P. Trüdinger, Stadt-Ing. E. Keller.

## MITTEILUNGEN

**Eidg. Technische Hochschule.** Als Nachfolger von Dr. G. Engi ist Dr. A. Lüninger, Stadtpräsident von Zürich, zum Mitglied des Schweizerischen Schulrates gewählt worden. — Die E. T. H. hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeföhrten Studierenden das Diplom erteilt:

**Als Architekt:** Aberle Fritz, von St. Gallen. — Bem Zbigniew, von Polen. — Bitterli Oskar, von Wisen (Solothurn). — Cukierman Juda, von Kielce (Polen). — Garlinski Bohdan, von Polen. — Gass Hans, von Basel. — Giovanoli Andrea F., von Soglio (Graubünden). — Groner

Eliasz, von Polen. — Grosse Andrzej, von Polen. — Gundlach Jan, von Polen. — Higi Karl, von Basel. — Jaroszewicz Marek, von Polen. — Keckeis Adrian, von Basel. — Peyrot François, von Genf. — Pregowski Zdzislaw, von Polen. — Szotkowski Wladyslaw, von Polen.

**Als Bauingenieur:** Billo Johann, von Menzingen (Zug). — Cavalieri Pierre Adrien, von Balerna (Tessin). — Epp Dominik, von Alt-dorf (Uri). — Fischer Hans, von Lenzburg (Aargau). — Genoni Enrico, von Semione (Tessin). — Graf Franz, von Oberkirch (Luzern). — Mortera Arnoldo, von Roma (Italien). — Müller Kurt, von Langenbruck (Basel-Land). — Ruppener Hansjörg, von Altstätten (St. Gallen). — Schmitz Hanns-Ulrich, von Cureggia (Tessin). — Stamm Conrad, von Basel. — Zanetti Nicola, von Poschiavo (Graubünden).

**Als Maschineningenieur:** Bon Jürg Rudolf, von Ragaz (St. Gallen). — Bösiger Rudolf, von Untersteckholz (Bern). — Bunge Ernesto, von Vicente Lopez (Argentinien). — Charton Jean Claude, von Genf. — de Coulon Olivier, von Neuenburg. — Dreyer Ernst, von Trub (Bern). — Fichter Hermann, von Oberburg (Bern). — Finemann Richard, von Oslo (Norwegen). — Geissbühler Martin, von Langnau i. E. (Bern). — Haggemann Gernot, von Winterthur (Zürich). — Hoffmann Arthur, von Zürich. — Honegger Emil, von Rüti (Zürich). — Juzzi Bernhard, von Flawil (St. Gallen). — Krzewinski Zbigniew, von Polen. — Längin Ernst, von Basel. — Latoszynski Jerzy, von Polen. — Levi Mario, von Turin (Italien). — Liechti Kurt, von Hasle b. Burgdorf (Bern). — Mandalinci Turgut, türkischer Staatsangehöriger. — Müller Fritz, von Volketswil (Zürich). — Ott Peter, von Langnau i. E. (Bern). — Plotkowiak Josef, von Polen. — Rachfal Stanislaw, von Polen. — Rauch Franz, von Diessenhofen (Thurgau). — Ritter Hans-Uli, von Uster (Zürich). — Rossel Albert, von Solothurn. — Schmid Rudolf, von Nessau (St. Gallen). — Schneeberger Jean, von Rütschelen (Bern). — Sebastian Mieczyslaw, von Polen. — Senn Ernst, von Bennwil (Basel-Land). — de Wit William, von Lochem (Holland). — Ziegler Max, von Solothurn.

**Als Elektroingenieur:** Angst Emil, von Zürich. — Bachmann Walter, von Zürich. — Baumer Herbert, von Frauenfeld (Thurgau). — Bialy Leszek, von Polen. — Brückner Ekkehart, von Basel. — Brunner Marc Ulrich, von Bilach und Zürich. — Camponovo Ervino, von Mendrisio (Tessin). — Ebert Walter, von Igis (Graubünden). — Fontanellaz Gustav, von Bern und Cudrefin (Waadt). — Fris Eduard, von Gland (Waadt). — Fuss Tadeusz, von Polen. — Hedinger Rudolf, von Wilchingen (Schaffhausen). — Hentsch Jean Claude, von Netstal (Glarus) und Paris (Frankreich). — Hetzel Max, von Wetzwil (Zürich). — Hug Alfred, von Basel. — Lamprecht Ernst, von Zürich. — Lipczynski Zygmunt, von Polen. — Lutz Heinrich, von Basel und Thal (St. Gallen). — Marro André, von Freiburg und Planfayon. — Paganini Elvezio, von Chiasso (Tessin). — Raszewski Janusz, von Polen. — Rietschi René, von Basel. — Sauvin René Marc, von Neuenburg und Genf. — Schiplin Gustave, von Brugg (Aargau). — Schlaepfer Werner, von Herisau (App. A-Rh.). — Siegrist René, von Zetzwil (Aargau). — Stephansen Otto Georg, von Espeland (Norwegen). — Täuber Walter, von Winterthur (Zürich). — Thomas Ferdinand, von Kaltbrunn (St. Gallen). — Ullmann Werner, von Basel. — Witmer Kurt, von Langendorf (Solothurn).

**Als Ingenieur-Chemiker:** Babinski Adam, von Polen. — Berset Kazimierz, von Polen. — Boschert Ulrich, von Zürich. — Dejung Paul, von Wädenswil (Zürich). — Dreifuss Gustav, von Oberendingen (Aargau). — Frenkli Leon, von Polen. — Haenni Raoul, von Kienersrüti (Bern). — Hausmann Werner, von Zürich. — Herzog Kurt, von Mumpf (Aargau). — Hoch Michael, von Budapest (Ungarn). — Irmann Frank, von Breslau (Deutsches Reich). — Kaluza Franciszek, von Polen. — Künzli Othmar, von Gossau und St. Gallen. — Martin Lothar, von Arau (Aargau). — Nielsen Hjalmar, von Kopenhagen (Dänemark). — Petrusewicz Wladyslaw, von Polen. — Pouget André, von Orsières (Wallis). — Rudowski Andrzej, von Polen. — Rüegg Werner, von Wila (Zürich). — Schäppi Wilfried, von Hirzel und Winterthur (Zürich). — Schmid Richard, von Binn (Wallis). — Schulthess Fr. Ilse, von Zürich. — Singer Hans, staatenlos. — Sztachelski Tadeusz, von Polen. — Walter Emil H., von Löhningen (Schaffhausen).

**Als Forst-Ingenieur:** Zeltner Julius, von Niederbuchsiten (Solothurn).

**Als Ingenieur-Agronom:** Ausderau Eugen, von Bussnang (Thurgau). — Bickel Rudolf, von Zürich. — Blaser Hans, von Langnau (Bern). — Brawand Hans, von Grindelwald (Bern). — Buess Otto, von Wenslingen (Baselland). — Chassot Maurice, von Freiburg (mit Ausbildung in molkerietechnischer Richtung). — Doroghi Georg Erwin, von Budapest (Ungarn). — Eggenberger Walter, von Uitikon a. A. (Zürich). — Gutierrez Gamero y Coll Juan, von Madrid (Spanien). — Gyger Hermann, von Gampelen (Bern). — Häberli Christian, von Münchenbuchsee (Bern). — Horber Ernst, von Gachnang (Thurgau). — Huber Peter, von Bern. — Hugentobler Josef, von Oberuzwil (St. Gallen). — Kosny Leon, von Polen. — Kraszewski Stanislaw, von Polen. — Lindenberger Pater Alfons, von Fehren (Solothurn). — Margot John, von Genf. — Neuenschwander Ernst, von Langnau (Bern). — Pugnat Claude, von Genf. — Pütz Paul, von Ettelbrück (Luxemburg). — Samii Ismail, von Teheran (Iran) (mit Ausbildung in molkerietechnischer Richtung). — Sommerauer Willi, von Zürich. — Straub Emil, von Egnach und Hefenhofen (Thurgau). — Strub Hans, von Trimbach (Solothurn). — Tobler Heinrich, von Zürich und Thal (St. Gallen). — Wüst Ernst, von Klooten (Zürich). — Zumtaugwald Karl, von Randa-Zermatt (Wallis).

**Als Kulturingenieur:** Brunner Hans, von Aarau (Aargau). — Canevacini Giacomo, von Tenero-Contra (Tessin). — Greub Paul, von Lotzwil (Bern). — Meyer Franz, von Oberägeri (Zug). — Werner Karl, von Beggingen (Schaffhausen).

**Als Mathematiker:** Ammann Robert, von Zürich. — Gauchat Pierre, von Lignières (Neuenburg). — Specker Ernst, von Zürich. — Wettstein Erwin, von Fislisbach (Aargau).

**Als Naturwissenschaftler:** Amsler Hans, von Densbüren (Aargau). — Böhni Fräulein Erika, von Stein a. Rh. (Schaffhausen). — Dal Vesco Ezio, von Bellinzona (Tessin). — Fleck Fritz, von St. Gallen. — Fritzsche Richard Hermann, von Oberengstringen (Zürich). — Kaufmann Paul, von Bellikon (Aargau). — Kopp Fr. Maja, von Luzern. — Mauron Jean, von Villars-sur-Glâne (Fribourg). — Meyer Fr. Agathe, von Solothurn. — Meyer Fr. Helene, von Zürich. — Oenay Togan, von Ankara (Türkei) (Ingenieur-Geologe). — Ruch Fritz, von Mithödi (Glarus). — Szepessy-Schaurek Ali, von Szeged (Ungarn) (Ingenieur-Geologe). — Trümpty Rudolf, von Ennenda (Glarus) (Ingenieur-Geologe). — Vodoz Charles Antoine, von La Tour-de-Peilz (Waadt).

**Verband belgischer Ingenieur-Consultenten.** Die industrielle Sektion des Verbandes belgischer Ingenieur-Consultenten, deren Mitglieder ausschliesslich Diplom-Ingenieure der vier grossen belgischen Universitäten sind, wünschen mit den schweizerischen Kreisen der Industrie, Finanz und Wirtschaft in Beziehung zu treten. Der Zweck dieser Fühlungnahme ist die Durchführung von Expertisen an Maschinen, Halbfabrikaten und Materialien, die von der Schweiz in Belgien gekauft werden, ehe sie das Land verlassen. Damit sollen unnötige Kosten vermieden werden, die durch Reisespesen usw. entstehen würden, wenn schweizerische Ingenieure sich zur Abnahme der gekauften Ob-