

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67 (1949)  
**Heft:** 50

**Artikel:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Autor:** Marti, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84169>

#### 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:** 20.01.2026

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

terieller Hinsicht ist jedoch bezüglich der Pflicht des Architekten, den Bauherrn über die finanziellen Auswirkungen der gewünschten Projektänderungen zu orientieren, davon auszugehen, dass die Vermutung besteht, die für eine solche Aufklärung des Bauherrn nötigen Berechnungen seien im Architektenhonorar inbegriﬀen. Laut verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz hat der beklagte Architekt diese Berechnung in Wirklichkeit nicht gemacht, so dass sich ein entsprechender Abzug am Honorar rechtfertigt.

Bei einer Verletzung der Pflicht des Architekten zur Wahrung der Interessen des Bauherrn gegenüber den Unternehmern, wie sie gemäss Ansicht der Vorinstanz vorliegen soll, wäre aber nach dem natürlichen Lauf der Dinge das Vorliegen einer Schädigung des Bauherrn zu erwarten. Ein derartiger Schaden ist aber, gleich wie auf Grund der Erwägungen der Schadenersatzpflicht des Architekten, hier nicht anzunehmen. Es kann daher unter diesem Gesichtspunkt auch kein nennenswerter Abzug am Honorar erfolgen, wobei der von der Vorinstanz vorgenommene Abzug zu weit geht. Der Honoraranspruch des Architekten ist darum «ex aequo et bono» auf 3800 Fr. festzusetzen, wovon er 2400 Fr. bereits erhalten hat.

Die verspätete Rechnungstellung endlich kann noch weniger zur Rechtfertigung einer Honorarreduktion herangezogen werden, denn hier hat der Architekt ja die ihm obliegende und bei der Rechnungstellung miteinbezogene Arbeit tatsächlich, wenn auch verspätet, ausgeführt. Er forderte somit nicht ein Honorar für etwas, das er gar nicht geleistet hat. Was noch das Schadenersatzbegehren anbetrifft, das die Vorinstanz abgewiesen hat, so hat der Architekt als Fachkundiger nach den Grundsätzen von Treu und Glauben im Verkehr im allgemeinen zweifellos die Pflicht, dem Bauherrn auch ohne dessen ausdrückliches Verlangen eine wenigstens approximative Kostenrechnung des Bauprojektes vorzulegen. Diese Pflicht kann indessen ausnahmsweise entfallen, so z. B. dann, wenn der Bauherr den Vertrag auf Grund einer blossen Planskizze einging, die Kostenfrage dagegen nur beiläufig erwähnte, und, wenigstens scheinbar, der Erfüllung seiner baulichen Wünsche unterordnete (vgl. BGE 28 I, S. 542 ff.). Im vorliegenden Falle konnte es dahingestellt bleiben, ob es sich so verhalten habe, weil es an dem, für einen Schadenersatzanspruch weiter erforderlichen Voraussetzung des Nachweises des Schadens durch den Kläger fehlt. Der Kläger will ihn zwar darin erblicken, dass das Gebäude, dessen Erstellung annähernd 70 000 Fr. gekostet habe, nach amtlicher Schätzung nur einen Verkehrswert von 24 000 Fr. aufweise. Nun hat zwar das Bundesgericht bereits im oben erwähnten Urteil in Bd. 28 festgestellt, dass die Differenz zwischen den effektiven Baukosten und der auf dem Verkehrswert beruhenden Katasterschätzung als Schadensdeckung in Betracht falle. Allein im vorliegenden Falle hat die Vorinstanz die amtliche, für die Brandversicherung vorgenommene Verkehrsschätzung als nicht massgebend bezeichnet, weil diese von Vorkriegsansätzen ausgehe und aus steuertechnischen Gründen so niedrig als möglich gehalten werde. Der hier zu leistende Nachweis des allfälligen Minderwertes wäre nur durch Expertise vom Bauherrn zu erbringen gewesen.

Dr. C. Keller, Lausanne

## Mehrfamilienhaus mit Kindergarten in Kilchberg b. Z.

Arch. RUDOLF KÜENZI, Kilchberg bei Zürich

Hierzu Tafel 37

DK 728.3

727.1

Vielleicht erinnern sich unsere Leser des Wettbewerbes, den die Firma Lindt & Sprüngli für eine Wohnkolonie «Im Dörfl» veranstaltet hat. Dessen Ergebnis ist in Bd. 125, S. 118\* (10. März 1945) der SBZ veranschaulicht. Aus jener Publikation ging schon hervor, dass die Gemeinde an der Kreuzung Schoorenstrasse/Pilgerweg einen kleinen Dorfplatz zu gestalten beabsichtigte. Seither ist dieser Plan der Verwirklichung um einen grossen Schritt näher gerückt, indem die Gemeinde als nördliche Umrahmung des Platzes ein Wohnhaus mit Kindergarten erstellen liess. Bild 1 zeigt, wie glücklich sich dieser Neubau den ringsum vorhandenen, alten Giebelhäusern anpasst. In den Massen und Proportionen, sowie in der Dachneigung besteht der denkbar beste Einklang. Die Konstruktion des Neubaues ist Holzriegelwerk, ausgefacht mit eingenuteten Perfectaplatten, die bündig mit den Riegeln

verputzt sind. Inwendig ist das Riegelwerk mit einer rohen Schalung versehen, die sauberer Tannenholztafeln trägt. Die Wetterseite des Hauses, sowie die Zwischenwände von Küchen, Bädern und Treppenhaus bestehen aus Backsteinmauerwerk und die Hintermauerung der Riegelwände aus Zelltonplatten. Die Decken zeigen die gehobelten Holzplatten mit Schrägboden. Der ganze Innenausbau ist auf weisse Putzwände und helles, ungestrichenes Tannenholz gestimmt. Die architektonische Gestaltung entspricht aufs schönste der konstruktiven Echtheit. Hinzuweisen ist noch auf die wohnliche Gestaltung der beiden Vierzimmer-Wohnungen im Obergeschoss, deren jede zwei von der Diele aus zugängliche Zimmer im Dachstock aufweist. Auch der Ausbau des Kindergartens ist aus Tannenholz, die Decke mit Akustikplatten, und die Beleuchtungskörper sind aus Holz gedrechselt.

Die Baukosten betragen bei 2170 m<sup>3</sup> umbauten Raumes total 232 000 Fr. oder 107,10 Fr./m<sup>3</sup>, einschliesslich Honorare (Ingenieurarbeiten durch Dipl. Ing. Ernst Meyer, Zürich). Die Kosten für die bewegliche Möblierung beliefen sich auf 3200 Fr. und für die Umgebungsarbeiten auf 20 200 Fr. Baujahr 1947/48.

## Kindergarten in Langnau am Albis

Arch. RUDOLF KÜENZI, Kilchberg bei Zürich

Hierzu Tafel 38

DK 727.1

Diese Aufgabe war an sich weniger komplex, und die vorerst noch schwach bebaute Umgebung liess dem Architekten freiere Hand für die Gestaltung. Ein Wettbewerb (SBZ, Bd. 128, S. 272\*, 23. Nov. 1946) hatte die Grundlage geschaffen. Die beiden Spielzimmer, jedes mit seinem eigenen Spielplatz im Freien, sind so angeordnet, dass sich beide Klassen auch bei Freiluftunterricht nicht stören. Der Zwischentrakt und die Südostseiten der beiden Spielzimmer sind in Holz konstruiert (mit Contraphonmatte isoliert), die drei andern Saalwände sind aus Backsteinmauerwerk.

Die Baukosten betragen bei 1650 m<sup>3</sup> umbauten Raumes total 180 600 Fr. oder 109,45 Fr./m<sup>3</sup>, einschliesslich Honorare. Die Kosten für die bewegliche Möblierung beliefen sich auf 5100 Fr. und für die Umgebungsarbeiten auf 21 000 Fr. Baujahr 1948/49.

## Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

DK 061.2 : 711.3 (494)

Etwa 100 Teilnehmer versammelten sich vom 21. bis 23. Oktober in Lugano zur 6. ordentlichen Mitgliederversammlung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung. Die Tagung wurde im Tessin abgehalten, um den dortigen Bestrebungen der Vereinigung Aufschwung zu geben. Dieses Ziel wurde dadurch zu erreichen versucht, dass man hervorragende Referenten italienischer Zunge heranzog, die eingehend über die Fragen orientierten, die diesen Gebirgskanton zur Zeit beschäftigen.

Arch. A. Camenzind, Lugano, gab einen Einblick in die Entwicklung seiner Heimatstadt, die als Zusammenballung

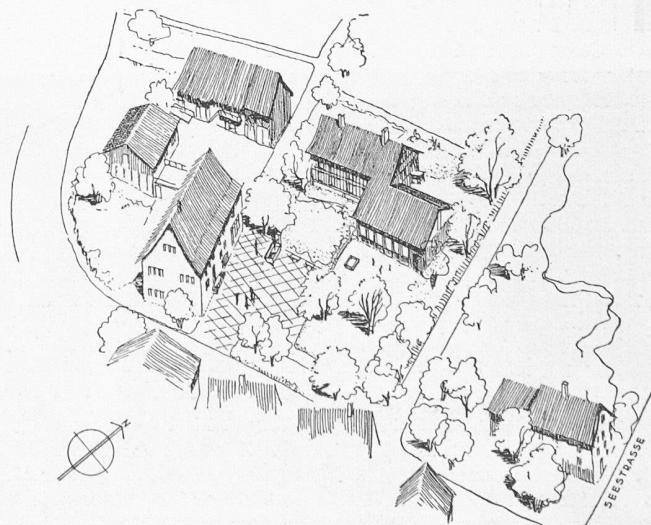
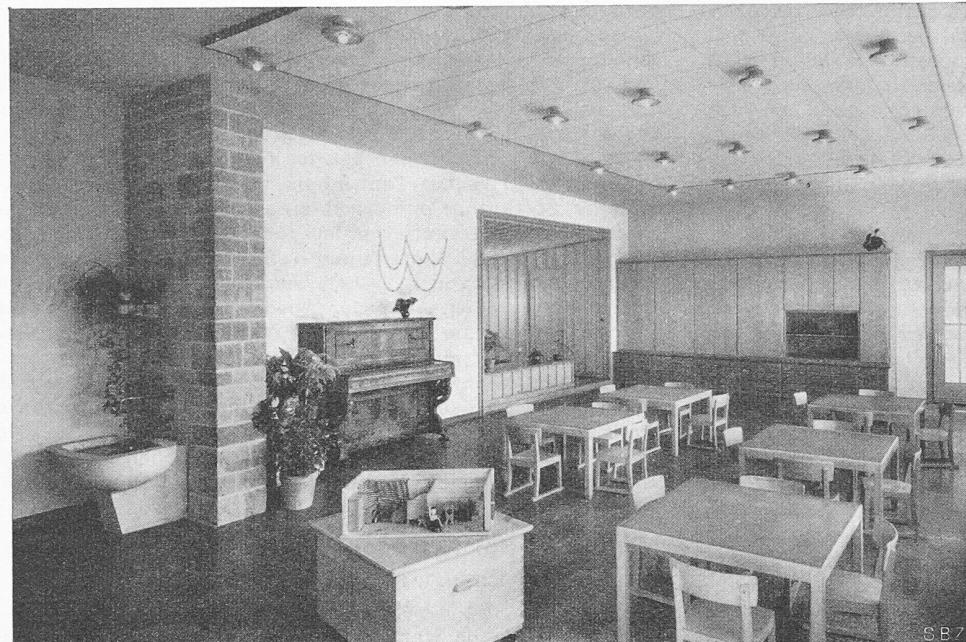


Bild 1. Zukünftiges Quartierzentrum beim Kindergarten im Schooren, Kilchberg in Zürich



Mehrfamilienhaus mit Kinder-

garten in Kilchberg b. Zch.

Arch. RUD. KÜENZI, Kilchberg

Text siehe Seite 707

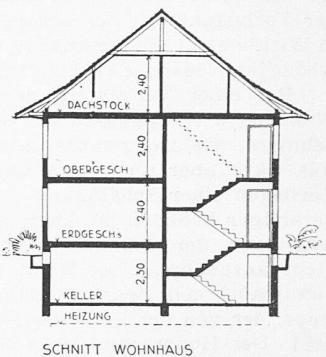
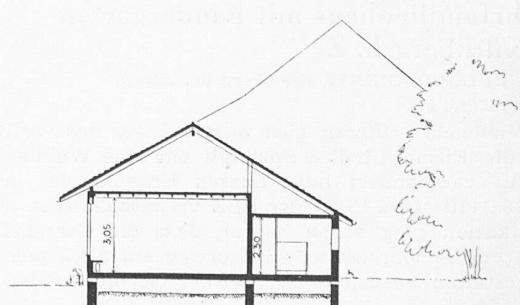
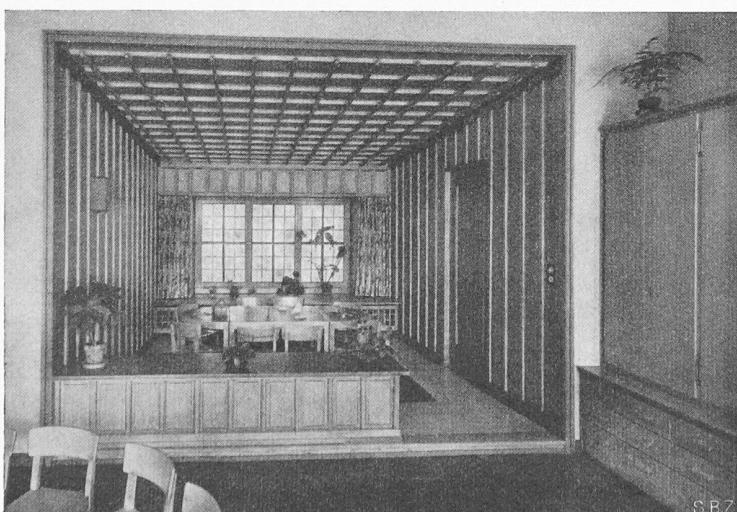
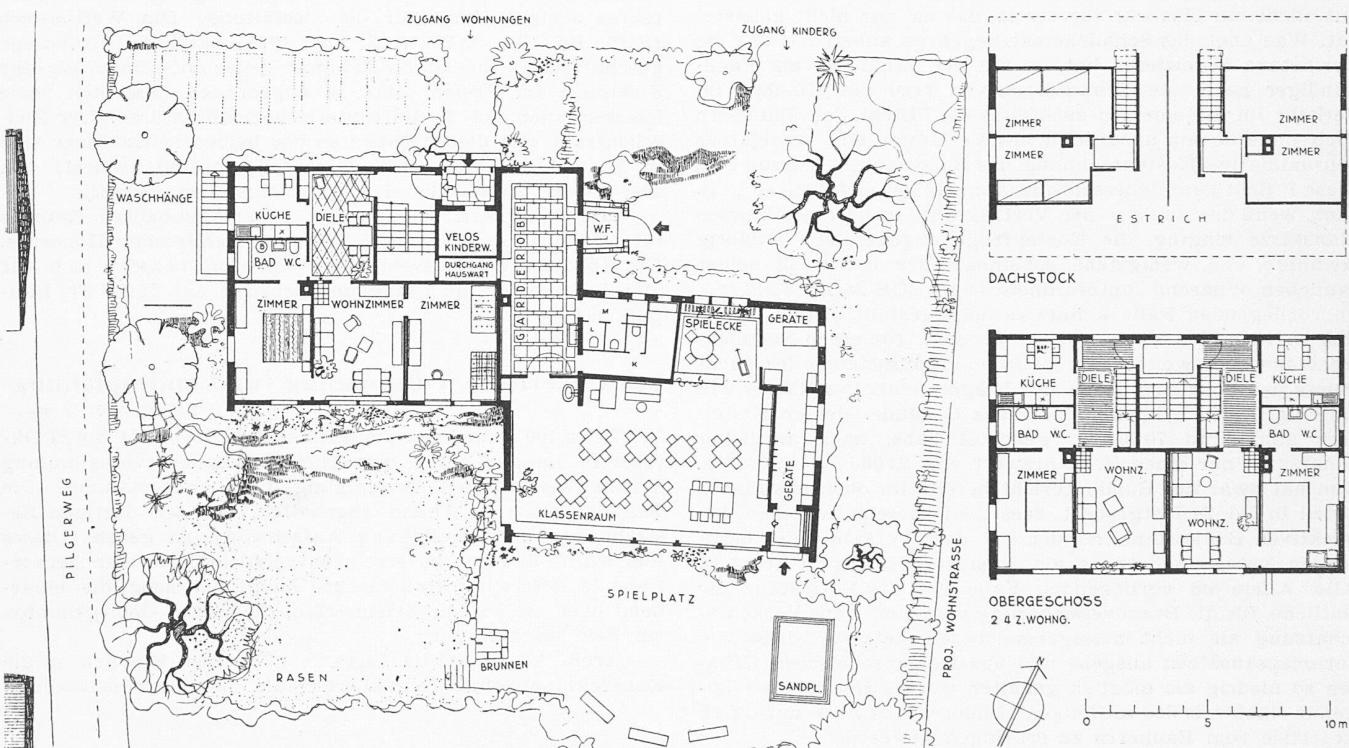


Bild 2 (oben). Schnitt 1:300

Bild 3 (links). Klassenraum

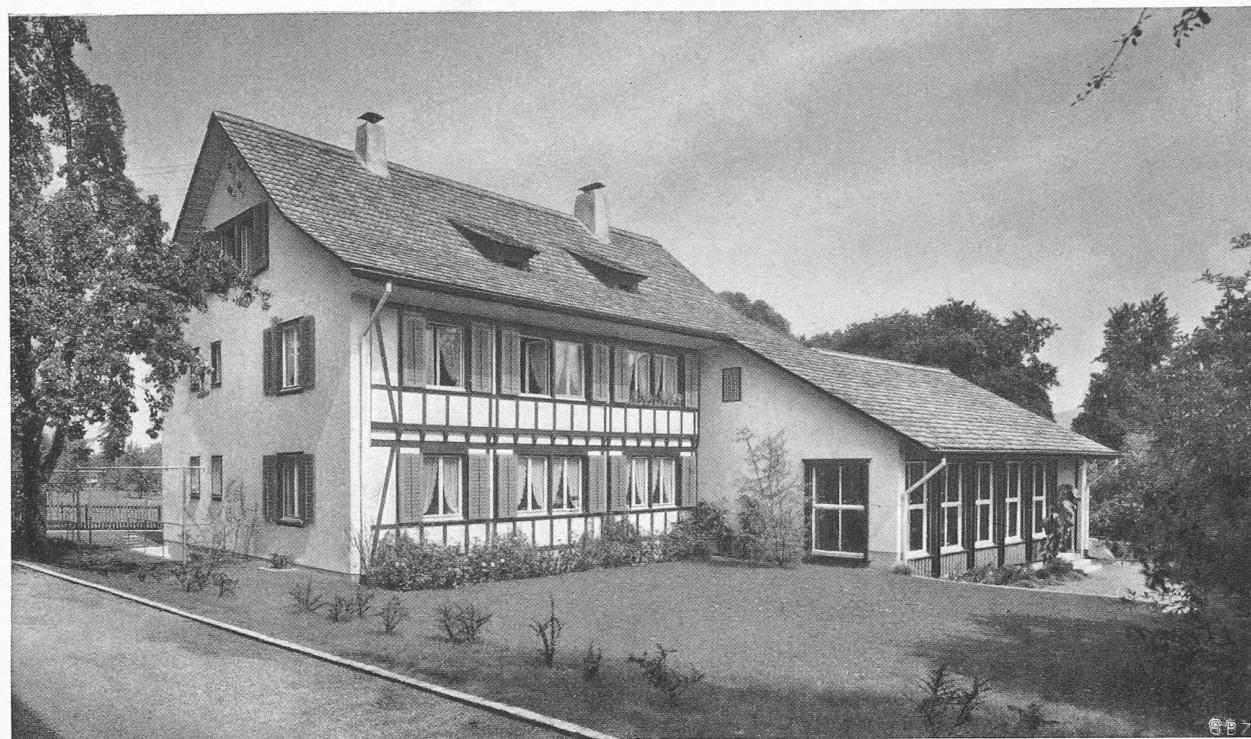
Bilder 4 bis 6 (unten) Grundrisse 1:300



SCHNITT KINDERGARTEN

Bild 7. Schnitt 1:300

Bild 8 (links). Spielecke des Klassenraums

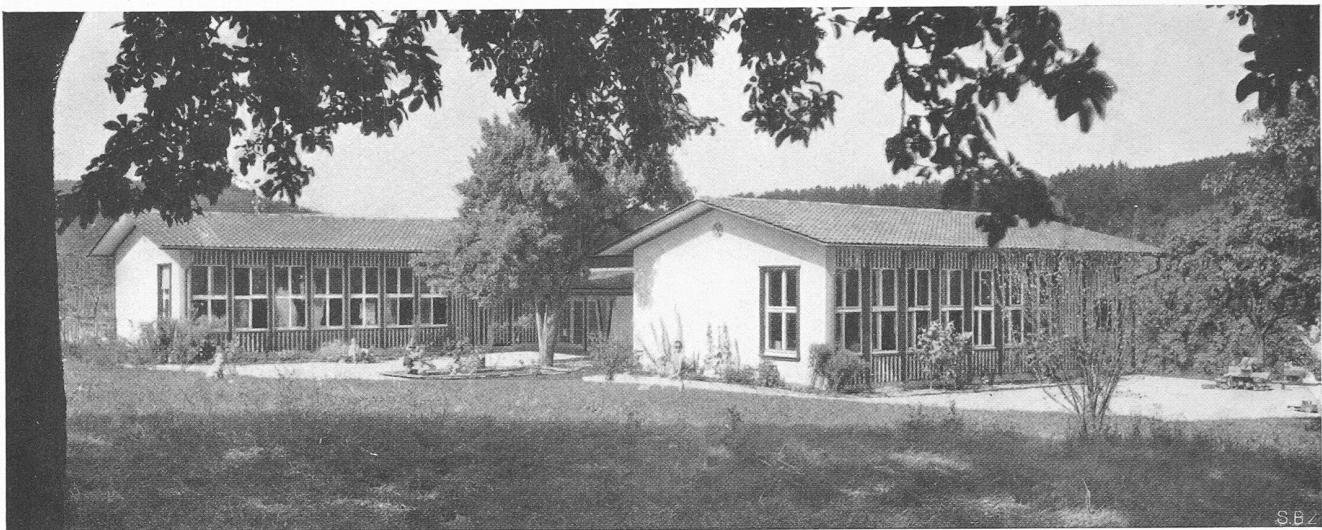


Mehrfamilienhaus mit Kindergarten im Schooren, Kilchberg bei Zürich

Oben aus Südwesten, unten aus Nordosten

Architekt RUDOLF KÜENZI, Kilchberg





Der Kindergarten in Langnau am Albis, aus Südwesten

Architekt RUDOLF KÜENZI, Kilchberg b. Z.



Südliches Spielzimmer



Nördliches Spielzimmer

Kinderergarten in Langnau am Albis  
Architekt RUDOLF KÜENZI  
Kilchberg bei Zürich

Text siehe Seite 707

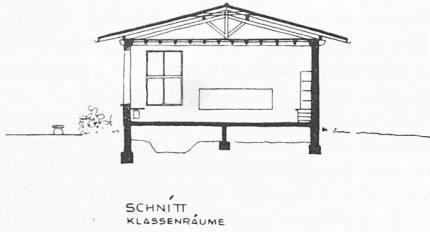


Bild 1. Schnitt 1:300

Bild 2 (rechts). Spielplatz und nördliches Spielzimmer vom Zwischenbau aus gesehen

Bild 3 (unten). Grundriss 1:300

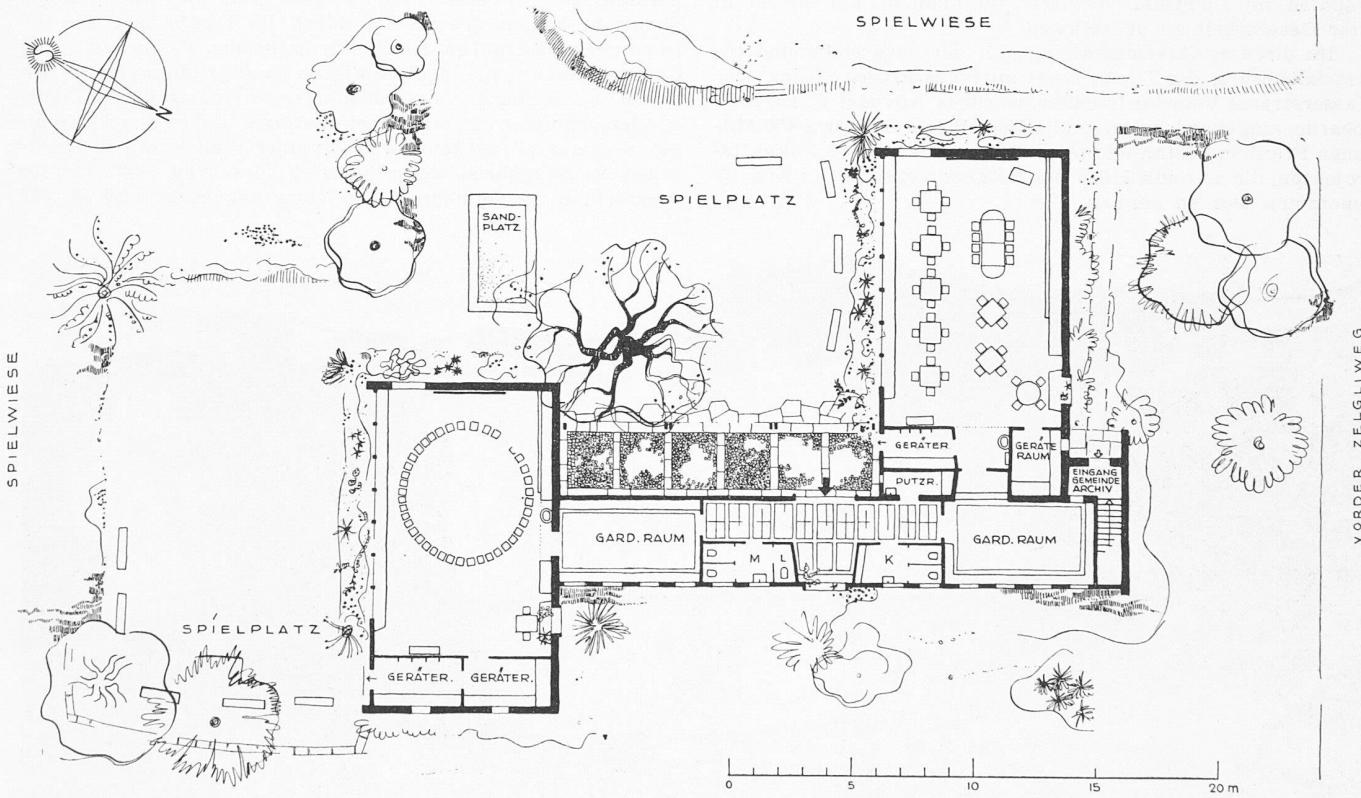
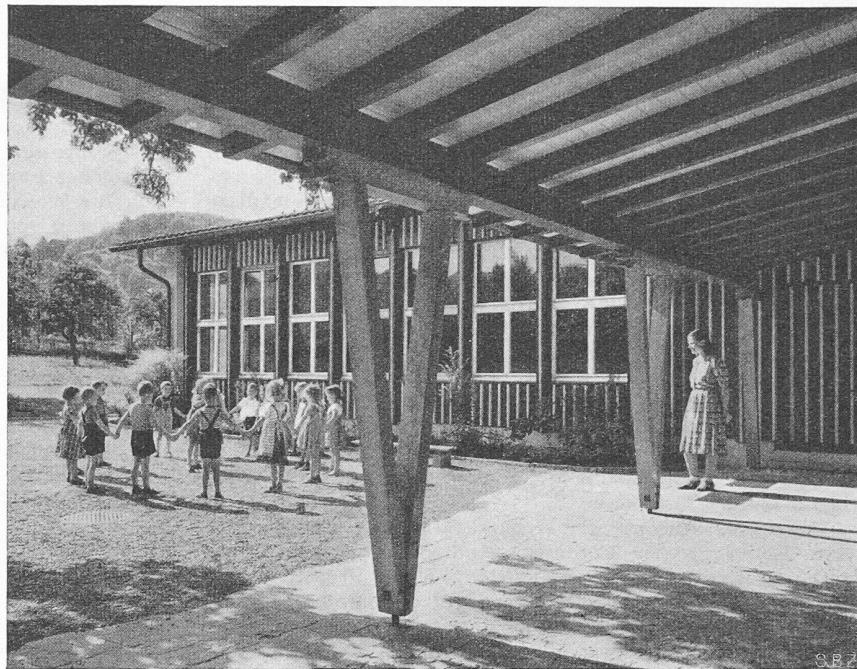
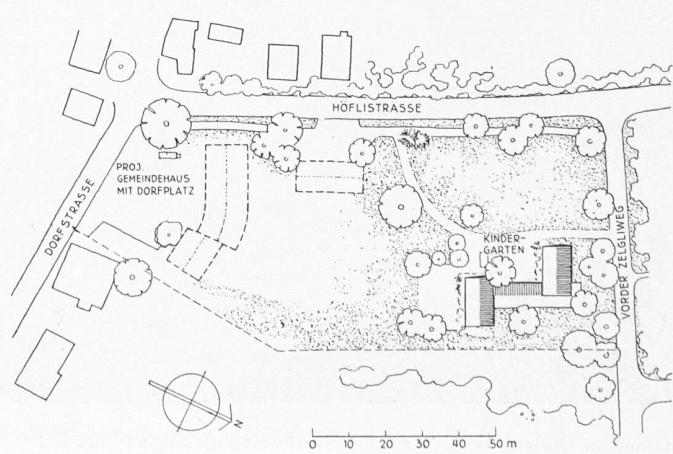


Bild 4. Schnitt 1:300

Bild 5 (rechts). Lageplan 1:2000



eines Dutzends von selbständigen Gemeinden im Begriffe ist, das kulturelle und wirtschaftliche Zentrum des Südkantons zu werden. Sie leidet ausserordentlich unter den ungünstigen Verkehrsverhältnissen. Eine gross angelegte Verkehrssanierung, die es den Fahrzeugen ermöglichen würde, das Stadtgebiet zu durchfahren (eine Umfahrung kommt vorderhand nicht in Frage, weil Lugano sozusagen ausschliesslich vom Verkehr lebt), muss eine Verbesserung bringen. A. Camenzind befürwortet die Vergrösserung Luganos, damit diese Stadt, die nach seinem Vorschlag etwa 30 000 Einwohner aufweisen würde, ein Gegengewicht zu den grossen Kultzentren der deutschen und französischen Schweiz darstellen kann. Diese Vergrösserung müsste auf Kosten der heute noch selbständigen Randgemeinden, die allerdings schon eng mit der alten Stadt zusammengewachsen sind, stattfinden. Wenn es auch bedauerlich ist, dass wieder etliche Gemeinden ihr Eigenleben aufgeben sollen, so wird es dem, der die Verhältnisse nicht näher kennt, auf Grund der Ausführungen des Referenten ziemlich klar, dass nur der Zusammenschluss oder die Eingemeindung eine Lösung der dringenden Probleme bringen kann.

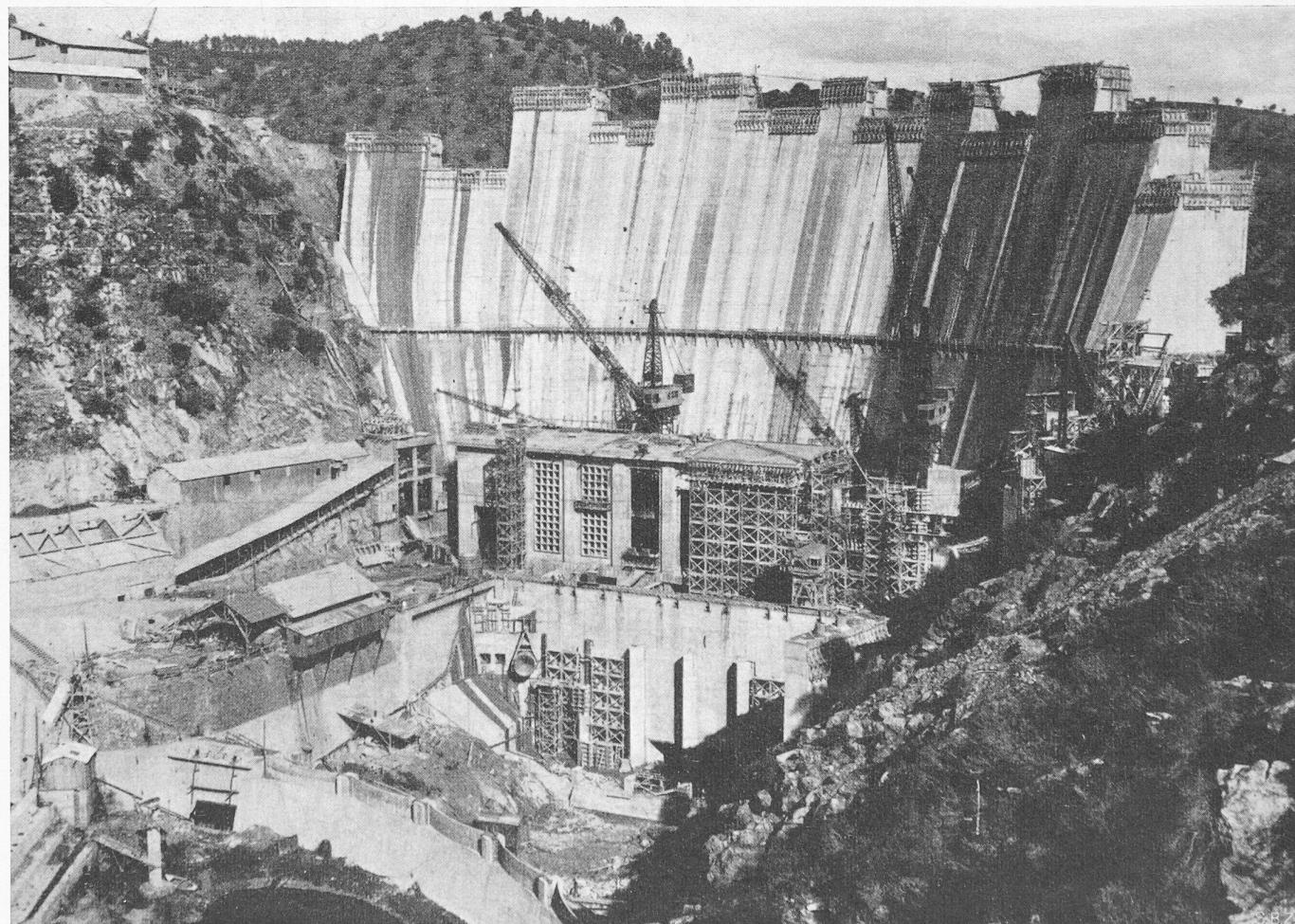
Ueber den Ausbau der Wasserkräfte der Maggia referierte dessen grosser Förderer, Staatsrat Nello Celio. Der Kanton Tessin erwartet von den Maggiaenergien mehr als blass einen momentanen Reinertrag: Sie sollen dazu beitragen, die gesamte Wirtschaft des Kantons auf gesunde Füsse zu stellen. Es war äusserst interessant, die vorgesehenen Anlagen auf Karten, Plänen und eingetragen in Geländephoto graphien im Lichtbild verfolgen zu können, um sie so in ihrer Gesamtheit zu überblicken.

Im direkten Zusammenhang mit der bevorstehenden Industrialisierung des Tessin steht auch das grosse Projekt der Wasserstrasse Venedig-Locarno, worüber Advocat C. Beretta, Locarno, eingehend referierte. Dieses Werk, das etwa 450 Millionen Franken kosten würde, gehört zu den grossen Zukunftsprojekten, die nur mit Hilfe der Eidgenossenschaft in Angriff genommen werden können.

Geometer R. Solari, Bellinzona, der Vorsteher des Kantonalen Meliorationsamtes, erläuterte anhand ausgezeichneter Lichtbilder aus neuester Zeit die Sorgen, die die Entvölkerung der Gebirgstäler verursacht. Das Tessin weist nebst dem Wallis die grösste Zerstückelung des landwirtschaftlichen Grundbesitzes auf. Die einzelnen Parzellen sind vielfach nicht grösser als ein kleines Zimmer und es gibt Bauern, die über 120 solcher Landfetzen bewirtschaften müssen. Dazu kommt noch die Wassermangel dieser Gebirgstäler und ihre grosse Entfernung von den Wirtschaftszentren des Kantons. Zu den Meliorationsmassnahmen gehören daher die Güterzusammenlegung, der Bau von Bewässerungsanlagen und die Erstellung neuer Zufahrtsstrassen, die auch die entlegensten Dörfer erfassen sollen, damit der katastrophale Landflucht Einhalt geboten werde. Ein ausserordentliches, z. T. schon beendetes Meliorationswerk stellt die Magadinoebene dar.

Dieser Rundblick in die Probleme des Kantons Tessin zeigte deutlich, dass auch in diesem Landesteil das Gedankengut der Landesplanung Fuss gefasst hat und dass Bestrebungen im Gange sind, alle Fachleute, die sich mit diesen Fragen beschäftigen, zu vereinigen, um ihre Sache zu fördern.

Vier Kurzreferate über Planungen im Ausland zeigten Beispiele aus England, Polen, Südafrika und Schweden. Arch. O. Glaus, Zürich, äusserte sich kritisch über die englischen Bestrebungen, Arch. H. Schmidt, Basel, lobte die erzielten Fortschritte beim Wiederaufbau der fast völlig zerstörten Stadt Warschau, Dr. H. Carol, Oberassistent für Regionalplanung der Universität Zürich, gab einen äusserst knappen aber sehr klaren Querschnitt durch die Landschaft und die Bevölkerungsstruktur der Südafrikanischen Union und ging dann näher auf die beabsichtigten Stadtgründungen in den neuen Goldfeldern von Odendaalsrus ein, während Arch. E. Zietzschnemann die etwas bekannteren und vielleicht weniger sensationell wirkenden, dafür aber realisierten schwedischen Planungsbeispiele erläuterte. Diese vier Kurzreferate vermochten die Teilnehmer so richtig anzuregen und es war



Staumauer Castelo do Bode am Zezere (Portugal), Zustand am 3. November 1949

Phot. E. Schnitter

eigentlich bedauerlich, dass die Zeit zur Diskussion nicht eingeräumt werden konnte.

Zwei weitere Vorträge von Prof. Dr. R. König, Zürich, über die soziologischen Probleme des Städtebaus und von Arch. M. Werner, Chef des Regionalplanbureau des Kt. Zürich, über die Möglichkeiten zur Verhinderung der Verstädterungserscheinungen beschlossen die etwas reichlich ausgefallene Vortragsserie. Viele Tagungsteilnehmer zog es eher in die lachende Sonne des warmen Südens als in das düstere, auch so nüchterne Tagungslokal.

Die Mitgliederversammlung der Vereinigung, die unter der Leitung von Oberbauinspektor W. Schurter, Bern, stand, fand im üblichen Rahmen statt. Blos das Traktandum Vorschlag 1950 gab zu reden. Die Vereinigung, die einen Bundesbeitrag von 25'000 Fr. erwirken möchte, da ihre Bestrebungen auch dem Bunde zugute kommen, ist auf diese Mittel angewiesen, um ihr an sich schon bescheidenes Zentralbureau in Zürich weiterhin aufrecht erhalten zu können. Die Verhandlung mit den eidgenössischen Instanzen sind schon eingefädelt. Sollten sie negativ ausfallen, so wird eine ausserordentliche Mitgliederversammlung darüber zu entscheiden haben, was zu geschehen habe, damit die mit soviel Elan in Angriff genommene Landesplanungstätigkeit nicht allzu empfindlich getroffen und vielleicht sogar gelähmt wird. Vorderhand ist noch zu hoffen, dass die Instanzen des Bundes die nötige Einsicht haben und den kleinen Betrag zur Verfügung stellen werden.

H. M.

## Bericht über den Internat. Schiffahrtskongress in Lissabon

DK 061.3: 656.62

Zur Ergänzung der Berichterstattung über die *Staumauer Castelo do Bode* auf S. 627 dieses Jahrgangs (Nr. 44) gibt das Bild auf nebenstehender Seite eine Ansicht der Unterwasserseite der Staumauer mit angebautem Maschinenhaus. Mit dem Aufbau der Installationen für die Betonierung wurde anfangs 1948 begonnen. Die dargestellte Arbeit zeigt 350'000 m<sup>3</sup> Beton; das fertige Objekt wird 470'000 m<sup>3</sup> Beton und Eisenbeton erfordern. Diese Angaben und das Bild verdanken wir Kollege Erwin Schnitter in Lissabon, Oberingenieur der A.-G Conrad Zschokke, Genf und Zürich.

## Zum Kampf um den Korrektionsplan für Grossbasel

DK 711.4(494.23)

In den in Basel stetig an Schärfe und auch an Unsachlichkeit zunehmenden Kampf um den am 11. Dezember 1949 zur Abstimmung kommenden sog. «Korrektionsplan Grossbasel» hat sich nun auch die SBZ mit ihrem Artikel in Nr. 49 eingeschaltet. Das Recht auf sachliche Kritik wie auch auf selbständiges Urteil in allen Fragen der Technik im weitesten Sinn soll der SBZ nicht grundsätzlich bestritten werden. Es mag viele sogar sympathisch berühren, dass sich die Redaktion «der Ansicht einer Anzahl von Basler Fachleuten anschliesst, die zu den bestqualifizierten gehören und schon deshalb nur eine Minderheit darstellen». Die aus dem Artikel hervorklingenden Ober- und Untertöne sind aber den Eingeweihten zu gut bekannt, als dass sie sich nicht bewusst wären, wie sehr mit dem vorerwähnten Artikel in der Hauptsache nicht die Redaktion, sondern eine ganz bestimmte personifizierte Minderheit zu Wort gekommen ist, die in der Hauptsache für die für alle Beteiligten heute so unerfreuliche Situation selbst verantwortlich ist. Es ist deshalb am Platz, dass das, was zu sagen unterlassen wurde, noch nachgeholt wird.

Wird nicht allzuweit zurückgegriffen, so kann die Leidensgeschichte der Korrektionspläne stichwortartig wie folgt angegeben werden: I. Plan Schumacher 1933; II. Plan Stadtplanbureau (Trüdinger) 1946; III. Plan Grossratskommission 1949.

Aus dem Vergleich der Entstehungsjahre der einzelnen Pläne kann entnommen werden, dass offenbar der Plan II, trotz seiner langen Entstehungszeit, vollständig ungenügend ausgereift gewesen war, als sich die Behörden damit zu befassen hatten, sonst hätte sich nicht eine grossräumliche Kommission während fast drei Jahren derart eingehend mit ihm befassen müssen, um ihn mindestens für die Mehrheit der Stimmberichtigten annehmbar zu gestalten.

Es mag eine gewisse Tragik darin liegen, dass in den Plänen für die Verbesserung baulicher oder verkehrstechnischer Zustände in einer bestehenden Stadt die sog. Ideallösungen mit den realisierbaren Lösungen nie ganz in Einklang gebracht werden können. Bei solchen Aufgaben wird es deshalb immer zu irgendwelchen Kompromissen kommen, wenn überhaupt etwas durchgeführt werden soll.

Bis vor zwei Jahren war es in Basel noch so, dass die Stadtplanung als höchst eigene Sphäre der mit dieser Aufgabe Betraut betrachtet wurde. Die Fachkreise konnten sich überhaupt nicht oder dann nur nach besonderen Sonderaktionen Gehör verschaffen.

Seit 1947 ist nun insofern eine Wandlung eingetreten, als dem neuen Chef des Stadtplanbureau eine Fachkommission beigegeben wurde. Diese Kommission besteht aus zwei Architekten und einem Ingenieur, die vom Chef des Baudepartements auf Grund von Vorschlägen folgender Fachverbände gewählt wurde: Basler Ing.- und Architekten-Verein; Bund Schweizer Architekten, Ortsgruppe Basel; Freie Schweizer Architekten, Sektion Basel. Sie behandelt und entscheidet unter dem Vorsitz des Chefs des Stadtplanbureau über die Gestaltung aller wichtigeren Studien und Planungsarbeiten. Sie hat denn auch alle von der Grossratskommission angeregten oder generell beschlossenen Abänderungen des Planes II in ihrer jetzigen Form bearbeitet und planlich bereinigt. Dabei wurden weitgehend gemeinsame Sitzungen mit den zuständigen Organen der Basler Verkehrsabteilung und der Verkehrsabteilung des Polizeidepartements durchgeführt.

In grundsätzlichen Fragen wurde außerdem die sog. Stadtplandelegation, d. h. eine gemeinsame grössere Fachkommission der vorerwähnten Fachverbände zugezogen, die auch nochmals Gelegenheit hatte, den Standpunkt der Fachverbände der Grossratskommission vorzutragen.

Es kann demnach festgestellt werden, dass der nunmehr vorliegende Plan III nicht ausschliesslich einen Plan des Stadtplanbureau oder einen Plan der Grossratskommission darstellt, sondern dass er aus einer reibungslosen Zusammenarbeit aller behördlichen Instanzen mit den Spitzen der Fachverbände entstanden ist.

Wenn heute in allen Veröffentlichungen dargelegt wird, die Grossratskommission habe sich über die Entscheidung des Preisgerichtes im Wettbewerb «Bahnhofplatz» hinweggesetzt, so müsste dieser Vorwurf ebensosehr die Fachverbände treffen, denn diese sind es, die in der Sitzung vom 12. Januar 1949 der Grossratskommission den Antrag gestellt hatten, der Lösung «ohne Unterführung» den Vorzug zu geben.

Die kleine Fachkommission des Stadtplanbureau hat in sehr minutöser Arbeit die Lösung «mit Unterführung», d. h. die Lösungen gemäss dem 1., 2., 3. und 4. Preis des Wettbewerbes Bahnhofplatz und die Lösung «ohne Unterführung», 5. Preis des Wettbewerbes, wie aber auch alle andern eingegangenen Projekte auf ihre Verwendbarkeit überprüft. Es wurden dann zwei besondere Varianten «mit Unterführung» und «ohne Unterführung» auf vollständig gleicher Basis, unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts neu aufgestellt und vor allem hinsichtlich der etappenweisen Ausführungsmöglichkeiten genau untersucht. Dass diese Arbeiten in unparteiischer, sachlich einwandfreier Weise durchgeführt worden sind, mag schon daraus hervorgehen, dass die beiden Architekten des Fachkollegiums zufälligerweise die Träger des 1. und 5. Preises des Wettbewerbes «Bahnhofplatz» gewesen waren.

Die vorerwähnte Stellungnahme der Stadtplandelegation und damit der Grossratskommission erfolgte, ohne dass die kleine Fachkommission selbst eindeutig zu Gunsten einer der beiden Varianten Stellung genommen hatte.

Beim Entscheid hinsichtlich der Wahl zwischen den Varianten «mit oder ohne Unterführung» spielte die Ausführbarkeit in Etappen eine wesentliche Rolle. In dieser Hinsicht ist die Lösung «ohne Unterführung» der andern Variante weit überlegen. Schon das Preisgericht hatte dies erkannt, denn im Bericht über das erstprämierte Projekt wurde festgestellt: «Die etappenweise Ausführung ist durch kostspielige Strassenprovisorien erschwert».

Dass aber auch in verkehrstechnischer Beziehung die Variante «ohne Unterführung» in keiner Weise der Lösung «mit Unterführung» nachsteht, mögen die Bilder 1 und 2 zeigen.

Es ist ein bedenklicher Trugschluss, wenn man glaubt, eine Unterführung des Verkehrs Bahnhof-Heuwaage unter die