

Gesellschaft für Schweiz. Kunstgeschichte

Autor(en): **Stettler, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **72 (1954)**

Heft 39

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61261>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Politiker wird die neuen Wege suchen, die dem Ausbau zu Grunde gelegt werden müssen. Die Strassenbau- und Verkehrstechniker werden bestimmen, welche Ausbaubreiten und welche Konstruktionen für den Bau von Autostrassen zu Grunde gelegt werden müssen. Dieser Gruppe von Fachleuten wird auch die Verantwortung der Projektierung in die Hände gelegt.

Die bereits in der Presse eingeleitete Diskussion um die Finanzierung zeigt, dass unter Umständen auch in dieser Beziehung ganz neue Wege gegangen werden müssen.

Ergebnis

Ich bin am Schluss meiner Ausführungen. Es lag mir daran, Ihnen vier Dinge zu zeigen:

1. Die Strassenplanung ist nicht allein eine Aufgabe der Behörden, sondern aller am Strassenbau und am Strassenverkehr interessierten Kreise. Diese Interessenten sind zu gemeinsamer Arbeit zusammenzufassen. In einer solchen Zusammenarbeit ist es möglich, dem Drang nach einer Verbesserung unseres Strassennetzes die nötige Stosskraft zu verleihen und unseren Politikern ihre Entscheide zu erleichtern.

2. Der Landesplaner hat neben dem Strassenbau- und Verkehrstechniker eine entscheidende Aufgabe in der Planung der schweizerischen Hauptstrassen. Es ist nicht angängig, die Wirtschaftlichkeit von Strassenplanungen allein von den Bau- und Unterhaltskosten aus zu sehen.

3. Die Enge unseres Raumes verlangt eine zusammenfassende Landesplanung und Raumordnung. Die einheitliche Zusammenfassung der Strassenplanung bildet die Grundlage für eine im beiderseitigen Einvernehmen hergestellte, enge Zusammenarbeit zwischen Strassenplanung und Landesplanung. Die Zusammenfassung der Planung des Autostrassenbaues in eine Hand bedeutet nicht, dass den besonderen örtlichen Wünschen und Gegebenheiten bei der Wahl der Linien und beim Fortgang des Ausbaues hinreichend Rechnung getragen würde. Den berechtigten Wünschen und der Notwendigkeit der einzelnen Kantone, Städte und Wirtschaftsgebiete soll hinreichend entgegengekommen werden und sie sollen entsprechend zur Geltung kommen. Auf die neu auftretenden, standörtlichen Entwicklungen muss Rücksicht genommen werden.

4. Die Strassen sind heute mehr denn je die Wirtschaftsträger der Länder. Wenn wir diesen Sachverhalt anerkennen, dann müssen wir auch gewillt sein, die Wege einzuschlagen und die Mittel anzuwenden, die zum Ziele führen und uns von den nicht abwendbaren Folgen etwa durch Unterlassungssünden bewahren, d. h. es muss von vornherein konstruktive Verkehrsplanung mit allen, erst einmal planerischen, später auch finanziellen Konsequenzen getrieben werden.

*

Zwei Hauptfragengruppen schälten sich in der Diskussion heraus. Erstens ist festzuhalten, dass die rechtlichen Grundlagen, die finanziellen Mittel und die Konzeption für den Strassenbau noch fehlen. Zweitens sind die Organisationen für die Strassenplanung und Projektierung zu treffen, die Grundsätze für die Linienführung und Tracewahl festzulegen, die Beziehungen zu den Siedlungen abzuklären und die Wahl der technischen Projektgrundlagen vorzubereiten, damit die Fehler, die in andern Ländern beim Strassenbau begangen wurden, bei uns vermieden werden können.

Die rechtlichen Grundlagen sind in zwei Beziehungen abzuklären und zu schaffen. Die Kantonshoheiten stehen einem eidgenössischen Strassenbau entgegen. Bei der Verwirklichung von «Bundesstrassen» müssten die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten durch gesetzliche Regelungen beseitigt werden. Es ist bis heute auch noch nicht möglich, Strassen zu bauen, die einer bestimmten Kategorie von Strassenbenützern vorbehalten bleiben. Die Bundesstrassen müssten für den Motorfahrzeugverkehr reserviert sein.

Die Beschaffung der Finanzen für den Strassenbau kann entweder mit öffentlichen oder privaten oder auch mit gemischtwirtschaftlichen Mitteln erfolgen. Es stellt sich in diesem Zusammenhang sofort die Frage nach der Rentabilität, die mit einer möglichen Benützungsgeld gesichert werden könnte. Interessant war der Vorschlag, die aus dem Benzinzollanteil anfallenden Mittel für die Amortisation einer öffentlichen Anleihe für den Strassenbau zu verwenden.

Besonders wichtig scheint uns vom technischen Standpunkt die Schaffung der eidgenössischen Konzeption für den Strassenbau zu sein. Abzuklären ist vor allem die Frage, ob wir zur Hauptsache ein Strassennetz für den internationalen Durchgangsverkehr bauen oder eines für unsere schweizerischen Bedürfnisse erstellen wollen. Die Frage nach der Bedienung der einzelnen Landesteile und in diesem Zusammenhang die Vorprojekte der verschiedenen Apendurchstiche der West-, Zentral und Ostschweiz werden viel zu reden geben, denn schon an dieser Tagung konnte man aus berufenem Munde machtvoll angemeldete Begehren vernehmen. Zur Konzeption des Strassenbaus gehört auch die Festlegung des Charakters der einzelnen Strassenzüge. Das vorhandene Strassennetz, das nach wie vor bedeutenden Verkehr aufweisen wird, muss sinnvoll in das neue Netz eingebaut werden, denn es ist undenkbar, überall neue Strassen zu verwirklichen.

Zur zweiten Hauptfragengruppe, die im wesentlichen der Realisierung der Konzeption gewidmet ist, gehört vor allem die Schaffung einer zentralen Projektierungsstelle, die der in Gründung begriffenen Kommission unterstellt werden müsste. Erfreulich war die einhellig zum Ausdruck gebrachte Meinung, man müsse davon Abstand nehmen, die Strassenplanung und Projektierung vorhandenen Amtsstellen des Bundes oder der Kantone zu überlassen. Das wichtige Werk kann in seinen planerischen und technischen Grundlagen nur dann richtig angepackt werden, wenn ein berufener, unabhängiger und verantwortungsfreudiger Fachmann damit betraut wird, dem die Gabe eigen ist, zu hören, zu verarbeiten und zu resümieren. Auf Ablehnung stösst die Tendenz, ein neues Amt zu schaffen, das im Auftrage des Bundes oder der Kantone Strassenprojekte erstellt. Die Grundsätze für die Linienführung sind in landesplanlicher, siedlungstechnischer und landschaftlicher Hinsicht noch festzulegen. Ausser den üblichen ingenieurmässigen Ueberlegungen des Strassenbaus sind vor allem volkswirtschaftliche Fragen in bezug auf die Notwendigkeit von Autobahnstrecken zu beantworten, bevor Detailprojekte erstellt werden. Dann sind die Anschlussstellen der Städte, Talschaften und Schwerpunkte festzulegen, damit in unserem Lande nicht ein wirres Durcheinander von Anschlussbegehren entsteht, das sich beim Bau nachteilig auswirken und die Autobahn entwerten würde. Vielleicht wird ein System zu erarbeiten sein, nach welchem die grossen Städte und die industrialisierten Landschaften an das Netz anzuschliessen sein werden. Ferner wird neben den gewöhnlichen Richtlinien der Tracierung und Profilierung auch die Frage der völligen Trennung der Fahrbahnen zu prüfen sein, denn ausser den landschaftlichen Belangen, die uns in unserem eng besiedelten Mittelland vor grosse Aufgaben stellen, lassen sich von der Benützung der Strassen her Forderungen ableiten, die vielleicht zur völligen Trennung der Fahrstreifen führen werden.

Dieser Strauss von Hauptfragen wurde noch durch einige Nebenfragen, wie Ausbaubreite, Wahl von Belägen, Anpassung von Bauwerken an die Umgebung und andere mehr, ergänzt. Wichtig scheint uns zu sein, dass man im Sinne von Regierungsrat Dr. Frick nicht losschiesst, bis man ganz genau weiss, was man will und wie man es durchzuführen gedenkt, damit sich der Spruch: «Nach der Tat hält der Schweizer Rat» in diesem Falle nicht bewahrheitet. H. Marti

Gesellschaft für Schweiz. Kunstgeschichte

DK 061.2: 7.03

Die Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte zählt heute rund 7500 Mitglieder. Seit sie sich der Inventarisierung der schweizerischen Kunstdenkmäler angenommen hat, kann sie in jeder Hinsicht schöne Erfolge und Fortschritte verzeichnen. Am 11. Sept. d. J. fand sich eine grosse Anzahl Mitglieder der Gesellschaft zur Jahresversammlung in Rheinfelden ein. Nach dem geschäftlichen Teil des Programms wurden die Teilnehmer der Tagung zu einer Führung durch Rheinfelden eingeladen und im Anschluss daran sprach Dr. Emil Maurer in einem ausgezeichneten Vortrag über die Glasgemälde von Königsfelden. Am Bankett im Restaurant Salmen am Samstagabend konnte der Präsident der Gesellschaft, Dr. F. Gysin, Direktor des Schweizerischen Landesmuseums in Zürich, u. a. Regierungsrat Schwarz, Stadtmann Dr. Beetschen, die inoffiziell anwesenden Vertreter des Eidg. De-

partementes des Innern und die Delegationen befreundeter Vereinigungen begrüßen. Prof. Dr. A. von Muralt, der dem Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung vorsteht, hob besonders hervor, dass der geisteswissenschaftlich tätige, akademische Nachwuchs gefördert und unterstützt werden müsse. Anschliessend trug eine reizende Darbietung des Basler Marionetten-Theaters zum guten Gelingen des Abends bei.

Am Sonntagmorgen trafen sich die Teilnehmer der Tagung in verschiedenen Gruppen. Dr. A. Reinle, Dr. E. Murbach, Dr. E. Maurer und Dr. P. Felder führten die einzelnen Gruppen ins schweizerische und badische Rheintal, ins Baselbiet und in den innern Aargau. Die Tagung fand am Montag mit einer Fahrt in den Breisgau und den Schwarzwald ihren Abschluss.

An der geschäftlichen Sitzung im Rheinfelder Rathausaal konnte Dr. F. Gysin über die gute Entwicklung berichten, die in der Arbeit der Gesellschaft sichtbar ist. Man kann sich aber diese Entwicklung nicht vergegenwärtigen, ohne dankbar dreier Persönlichkeiten zu gedenken, die vor nicht langer Zeit verstorben sind, und denen die Gesellschaft und die ganze Kunstgeschichte unseres Landes Grosses zu verdanken haben: Dr. Hans Schneider, Dr. H. Meyer-Rahn und Prof. Paul Ganz.

Dass die Arbeit der Gesellschaft ein Echo findet, zeigt u. a. ein Bundesgerichtsentscheid, der sich für die Erhaltung einer Gebäudegruppe in Lenzburg aussprach und dabei auf den Text im entsprechenden Kunstdenkmälerband Bezug

nahm. Auch scheint eine Intervention an die Bundesbehörden zu Gunsten des Supersaxo-Hauses in Sitten nicht erfolglos zu sein. Die «Kleinen Kunstführer», die herausgegeben werden, sprechen weiter für die rege Tätigkeit der Gesellschaft. Es ist zu wünschen, dass ihr Mitgliederkreis durch Werbung, vor allem auch in der welschen Schweiz, immer mehr erweitert wird.

Der Präsident der Redaktionskommission, Prof. Dr. Hans Reinhardt (Basel), orientierte über den ausserordentlich guten Stand der Inventarisationsarbeiten und der Veröffentlichung der Kunstdenkmälerbände. Es muss hier ganz besonders auf die unermüdete, sorgfältige Arbeit des Herstellungsredaktors, Dr. E. Murbach, hingewiesen werden. Es ist nicht zuletzt seinem Einsatz zu verdanken, dass demnächst zwei vielversprechende Kunstdenkmälerbände als Jahresgaben überreicht werden können, die Arbeiten von Dr. A. Reinle über die Profanbauten der Stadt Luzern und diejenige von Dr. E. Maurer über das Kloster Königsfelden im Kanton Aargau.

Dr. M. Wassmer berichtete kurz über das Werk der Schweizerischen Geisteswissenschaftlichen Gesellschaft und des Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung. Bei den Wahlen traten turnusgemäss P. R. Henggeler, Dr. H. Keller, A. Schnegg und M. Türler als Vorstandsmitglieder zurück; P. Grellet (Lausanne), A. de Wolff (Sitten), Dr. F. Rippmann (Schaffhausen) und Dr. P. Suter (Reigoldswil) werden an ihre Stelle treten. Der Vorsitzende und der Aktuar wurden in ihrem Amte bestätigt. *M. Stettler*

Freifläche und Ausnützung

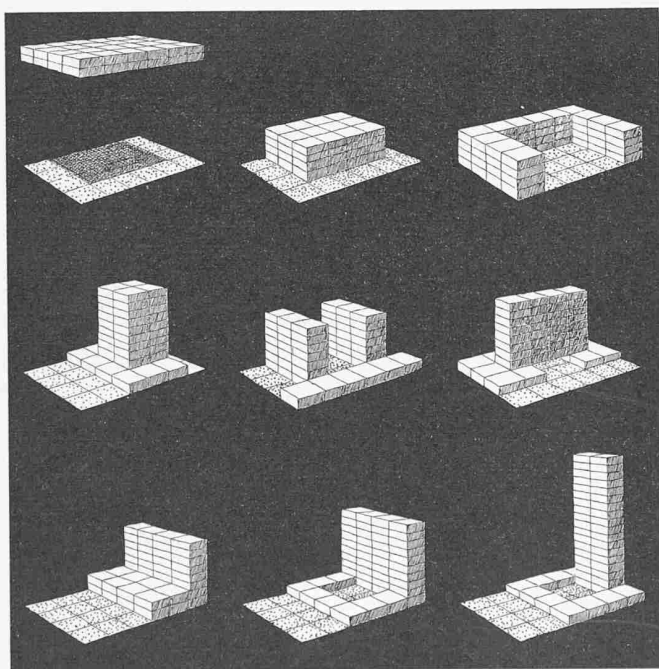
Von Dipl. Arch. Hans Marti, Zürich

DK 711.644

Mit dem Aufsatz «Der Ausnützungskoeffizient als Mittel zur Begrenzung der baulichen Ausnützung von Grundstücken» (SBZ 1954, Nr. 27, S. 396*) habe ich den Versuch unternommen, die Beziehungen zwischen den zulässigen Baukörpern und den Baugrundstücken herzuleiten. Ich habe dort angedeutet, wie die Grundstückflächen bei der Berechnung des Ausnützungskoeffizienten einzusetzen wären, wenn mit Quartier- und Strassenplanungen die zukünftige Erschliessung und der Landbedarf der Oeffentlichkeit festgelegt sind. Nun ist diese Ausscheidung der Baulinien leider in sehr vielen Fällen nicht oder noch nicht vorhanden. Trotzdem schreiten die Ueberbauungen fort und erneuern sich bereits überbaute

Gebiete fortwährend, und — das scheint mir wesentlich zu sein — gleichzeitig greift der Gedanke des Hochhausbaues rasant um sich. Ueberall wird nach der Lockerung der Bauvorschriften gerufen, man verspricht sich und der Oeffentlichkeit Gewinne und will endlich vom abgedroschenen Schema der Zeilenbauweise abrücken. Diese Tendenz ist grundsätzlich zu begrüßen, doch gilt es heute dafür zu sorgen, dass wegen der fehlenden oder nur mangelhaften gesetzlichen Regelungen durch das Höherbauen der wilden Spekulation nicht Tür und Tor geöffnet werden. Die Behauptungen der Hochhausbefürworter sind von zündender Kraft, denn sie prophezeien uns ganz allgemein bessere Verhältnisse bei der Zulassung von Hochhäusern in unseren Siedlungen. Mit diesem Aufsatz will ich noch nicht auf die aufgestellte Behauptung eintreten und den Beweis dafür zu führen suchen. Ich werde das im nächsten Aufsatz über dieses Thema tun. Hier will ich nur auf die Beziehungen zwischen dem über den Ausnützungskoeffizienten festgesetzten Baukubus und den überbaubaren Teilen der in privatem Eigentum bleibenden Grundstücke eintreten. Ich werde also nur untersuchen, wie sich die Baumasse oder die in Baukuben aufgelöste Gesamtkubatur zu den Grundstücken verhält, wenn ausser dem Ausnützungskoeffizienten eine Verhältniszahl zwischen überbaubarer und zur Verfügung stehender Parzellenfläche (Gesamtfläche minus Strassenanteil) als weitere Begrenzungsvorschrift oder Einschränkung der Baufreiheit eingeführt wird.

Wenn höher gebaut werden soll und der Boden besser als bisher üblich auszunützen ist, wenn also, um es mit einem Wort zu sagen, dichter gebaut werden muss, dürfen wir nicht ausser acht lassen, dass unsere Städte unter dem Mangel an freier Fläche leiden. Wenn der Private über sein Hochhausprojekt die Erhöhung der Ausnützbarkeit fordert, muss die Oeffentlichkeit gleichzeitig und ebenso dringlich das Freihalten von Fläche im privaten Grundstück fordern. Dieses kann auf verschiedenen Wegen erreicht werden: grössere Gebäudeabstände als bei Normalbebauungen, Einhalten von Lichteinfallswinkeln, Zurücksetzen der Baufuchten und anderes mehr. Ich halte mich, um nicht ins Uferlose zu geraten, hier nur an das einfachste der Mittel, nämlich an die flächenmässige Ueberbaubarkeit, die etwa in Brüchen oder Prozentzahlen festgehalten werden kann. Das Verhältnis zwischen überbauter und freigehaltener Fläche liefert das Mass, das, mit dem Ausnützungskoeffizienten gemeinsam angewandt, den Rahmen absteckt, innerhalb welchem der aus der Parzellengrösse errechenbare Baukubus frei disponiert werden kann.



Das Freihaltmass und der Ausnützungskoeffizient bestimmen die bauliche Ausnützung des Bodens mit mathematisch einwandfreien Elementen. Sie stecken den Rahmen für das Freihalten von Grundstückteilen und die Grösse des zulässigen Baukubus ab. Die Verteilung der überbauten Flächen und der Baunassen wird in den Einzelheiten nicht geregelt. Die Gestaltungsfreiheit ist gewahrt. Beispiele für Flächen- und Massenverteilung bei Freihaltmass $\frac{1}{2}$ und Ausnützungskoeffizient 2.