Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 48

Artikel: Heutiger Städtebau
Autor: Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-62751

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

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

sident des Schweizerischen Schulrates geworden war, wurde erster Vorsitzender der IVBH. Hier kamen seine charakteristischen Eigenschaften voll zur Geltung. Die Anfänge waren nicht leicht. Mit souveräner Ueberlegenheit steuerte er jedoch das Schiff durch alle Anfangsschwierigkeiten. Er überwand nationale, berufliche und persönliche Gegensätze und Rivalitäten und brachte sie zu harmonischer, kollegialer, ja freundschaftlicher Zusammenarbeit. Ein beliebter Ausspruch von ihm war, der Ingenieur sei berufen, nicht nur materielle, sondern auch geistige Brücken zu bauen. Diese Einstellung gab seinem ganzen Lebenswerk das Gepräge. Nirgends gelang ihm das Bauen geistiger Brücken besser als hier. Als er im Jahre 1938 das Präsidium der IVBH wegen Arbeitsüberlastung niederlegte, dankte ihm der Ständige Ausschuss durch die Verleihung der Würde eines Ehrenpräsidenten. Seinem Nachfolger hinterliess er die Betreuung eines Vorstandes und eines Ständigen Ausschusses, die durch seinen Einfluss förmlich zu einer Familie zusammengewachsen waren, wobei die Mitwirkung von Frau Rohn, die sich die Herzen der ihre Männer zu den Tagungen begleitenden Frauen zu gewinnen wusste, nicht unerwähnt bleiben darf.

Auch charitativen Institutionen versagte Prof. Rohn, dessen Grundeigenschaft Güte war, seine Mitwirkung nicht. Von 1940 bis 1942 war er Präsident der Winterhilfe und der damals mit ihr noch verbundenen Rückwandererhilfe, die sich gerade zu jener Zeit eines starken Stromes aus den Kriegsländern zurückkehrender Auslandschweizer annehmen musste. Dies verursachte eine Zeitlang eine Arbeit, die neben seiner starken Beanspruchung durch das Präsidium des Schulrates untragbar war, weshalb er von Winter- und Rückwandererhilfe so bald zurücktrat. Aber in der kurzen Zeit drückte er auch diesen beiden Institutionen seinen Stempel auf. Besonders in der Rückwandererhilfe, wo anfänglich etwas verworrene und nicht sehr erfreuliche Verhältnisse herrschten, hatte er Ordnung geschaffen, er hatte Winterhilfe und Rückwandererhilfe getrennt, und seinen Nachfolgern geordnete und wirkungsvolle Organisationen hinterlassen. Auch diese Nebenämter hatte er mit der Hingabe und Gewissenhaftigkeit und mit dem Verantwortungsbewusstsein betreut, die alle Tätigkeit seines Lebens charakterisiert.

Mit Prof. Rohn ist eine starke Persönlichkeit von ungewöhnlichem Format von uns gegangen, deren Lebenslinie wie selten bei einem Menschen geradlinig, konsequent und treu hohen Zielen zustrebte, aufrecht, gewiss wie wir alle Sterblichen mit Schwächen behaftet, für manche vielleicht unnahbar *scheinend,* doch grundgütig und denen, die ihn näher kannten, teuer. Die ETH, Industrie und Wirtschaft, die G. E. P., deren Ehrenmitglied er seit 1935 war, der S. I. A., seine Kollegen und Schüler, alle sind seinem Andenken dankbar verpflichtet. Sie hätten ihm alle ein verdientes otium cum dignitate gewünscht. Leider wurde es durch ein schweres Leiden getrübt, von dem er nun erlöst ist. *C. Andreae*

Beilage: Tafel 57

Heutiger Städtebau

DK 711.4

Die Forderung, Bauvorhaben der Innenstadt mit den Belangen des Verkehrs zu koordinieren, wird heute leider noch nicht anerkannt. Davon aber ein andermal. Heute soll nur vom Städtebau unserer Tage geschrieben werden.

Aus der Tradition des orthodoxen Städtebaues leiten die Aemter, Behörden, Kommissionen und wer sich sonst mit Baufragen zu befassen hat, ein Primat des Verkehrs ab. Man studiert zuerst die Erfordernisse des Strassenverkehrs; nachher zieht man Baulinien, grenzt mit diesen den Bereich der öffentlichen Interessen ab, interpretiert vorhandene Bauvorschriften, wandelt sie ab, entwirft schliesslich die Bebauung und überlässt das so entstandene Produkt den Juristen, die prüfen sollen, was sich mit den geltenden Gesetzen verträgt. Zur Illustration greifen wir den Normalfall heraus. Ein Grundstück mit überalteter Bebauung liegt an einem Hauptverkehrsplatz — sagen wir am X-Platz, bei der Y-Strasse in Z. Seit Jahren weiss man, dass der Platz nicht mehr genügt, dass der Verkehr mehr Raum auf ebener Erde beansprucht, als das früher der Fall war. Man weiss auch, dass die öffentlichen Verkehrsmittel zusätzliche Haltestellen, beispielsweise eine solche für eine neue Trolleybuslinie brauchen. Es ist auch jedermann klar, wie teuer der Baugrund geworden ist, denn ringsherum wurde bisher bis zur Baulinie und in geschlossener Bauweise fünfeinhalbgeschossig, sechs- oder mit Ausnahmebewilligung gar siebengeschossig gebaut.

Die zu ziehende Baulinie muss folglich Rücksicht nehmen einerseits auf die berechtigten Forderungen der Verkehrstechniker und anderseits auf die wohlerworbenen Rechte des privaten Grundeigentümers, der sein Grundstück auswerten muss. Eine kräftig zurückgesetzte Baulinie würde der Oeffentlichkeit dienen und dem Grundeigentümer schaden. Eine zu wenig zurückgesetzte Baulinie dient dem Bauwilligen, sie schadet aber der Oeffentlichkeit. Das Dilemma liegt klar. Was tun? Erstes Mittel ist der Arkadenbau. Man bewilligt dem Bauherrn das Ueberbauen des Trottoirs. Arkaden, die in der betreffenden Stadt bis jetzt ganz fremd sind, stellen einen Ausweg aus der Klemme dar. Der Bauherr gibt sich aber mit diesem «Zückerli» nicht zufrieden, denn schliesslich ist das Erdgeschoss die für die Rendite massgebende Fläche. Ein ganzes Trottoir, eine Breite von 3 bis 4 m, muss er von seinem Erdgeschoss opfern und diese kostenlos der Oeffentlichkeit zur Verfügung stellen. Das ist doch ungerecht; und wer etwas gibt, kann auch etwas fordern! Und so wird weiter gehandelt. Ein Stockwerk mehr ist doch zu wenig, weil der Bauherr vis-à-vis schon sieben Geschosse bewilligt bekommen hat, ohne dass er die Last einer unangenehmen Arkade auf sich nehmen musste. Als man ihm das siebente, zusätzliche Geschoss gab, war es doch aus «ästhetisch städtebaulichen» Gründen gerechtfertigt gewesen, weil sein Bau zwischen zwei Strassen am Platz liegend eine sogenannte Dominante darstellen würde. Er konnte denn auch als solche gefeiert werden, als er vor wenigen Jahren bezogen worden war.

Wie hilft man sich da nun weiter? Ist es richtig, einen zweiten sieben- oder achtgeschossigen Bau schräg gegenüber zu bewilligen? Nein, ein Stockwerk mehr ist nicht spannungsvoll; der Neubau müsste mehr Stockwerke aufweisen, damit *er* die Rolle der Dominante übernehmen könnte. Da kommt der Gedanke an ein Hochhaus zu Hilfe. Natürlich, ein zwölf-, vierzehn- oder sechzehngeschossiges Hochhaus zeichnet die möglichen Lösungen vor. Wir sind ja glücklich so weit, dass Hochhäuser nicht einfach mit dem Begriff «amerikanisch» unter den Tisch gewischt werden können. Wir haben unsere Gesetze modernisiert; unsere Magistraten wissen jetzt auch, was Hochhäuser sind; im übrigen wollen wir eine moderne Stadt haben. Sechzehn Geschosse, das ist die richtige Gebäudehöhe. Der Modellversuch bestätigt die Richtigkeit des Entschlusses. Ein besonderes Gremium mit städtebaulichem Gefühl bezieht Stellung und unterstützt die Verantwortlichen. Das Gebäude ist der letzte Neubau am betreffenden Platz. Es besteht somit keine Gefahr, dass ein anderer Bauherr ebenso hoch oder gar noch höher bauen wollte.

Doch halt, das ergäbe eine ungeheure Uebernutzung des Bodens, was ja Rechtsungleichheit schaffen würde. Wenn das ganze Gebäude 45 m hoch gebaut werden dürfte, könnten vielleicht der Nachbar oder ein Grundeigentümer auf der Gegenseite des Platzes auf die gleiche glänzende Idee kommen und für seinen aus den zwanziger oder dreissiger Jahren stammenden Bau die gleiche Ausnützungsmöglichkeit verlangen. Das müsste aber zum Chaos führen.

Hier tritt nun das Wundermittel der Ausnützungsziffer heilsam in Aktion. Es ist ja im Ausnahmeparagraphen der Bauordnung erwähnt und glücklicherweise nicht einmal exakt definiert, so dass es, ohne allzu viel Schmerz zu bereiten, auch für kompliziertere Fälle angewandt werden kann. Die Ausnützungsziffer darf nicht überschritten werden. Der Bauherr und sein Architekt empfangen die Richtlinien der Oeffentlichkeit. Sie dürfen ihr Bauvolumen so wählen, dass eine bestimmte Anzahl Kubikmeter aber nicht mehr gebaut werden. Wie gross ist aber dieser zur Verfügung gestellte Raum? Auch dafür gibt es eine Zauberformel. Sie lautet: so gross ist er, wie er unter der geltenden gesetzlichen Regelung unter allen Umständen überbaut werden dürfte. Ein «Vergleichsprojekt» muss her, ein Projekt also, das nachweist, wie hoch, lang und tief man bauen könnte, ohne mit dem Nachbarn in Konflikt zu geraten.

Zwei Fragen: Welches sind die Umrisse der als «Baugrundstück» zu bezeichnenden Parzelle? Wie kann festgestellt werden, ob die Nachbarn mit einem solchen Gebäude einverstanden wären? Die erste Frage ist bald abgeklärt, denn bis heute gilt die eingangs erwähnte, zurückgesetzte Baulinie

ARTHUR ROHN

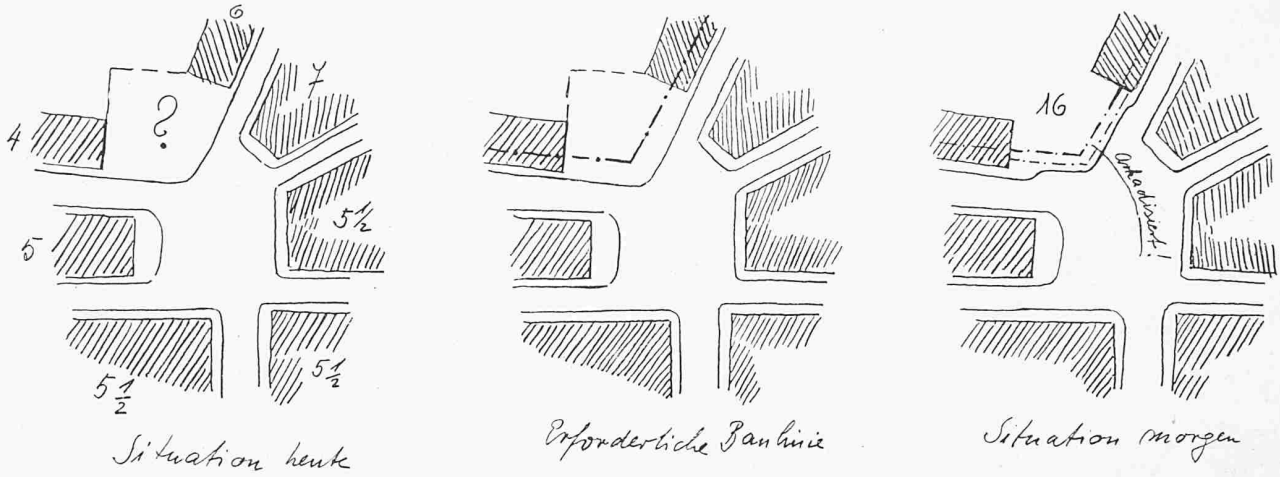
1. APRIL 1878 — 3. OKTOBER 1956

PRÄSIDENT DES SCHWEIZERISCHEN SCHULRATES 1926 bis 1948

EHRENMITGLIED S.I.A. UND G.E.P.

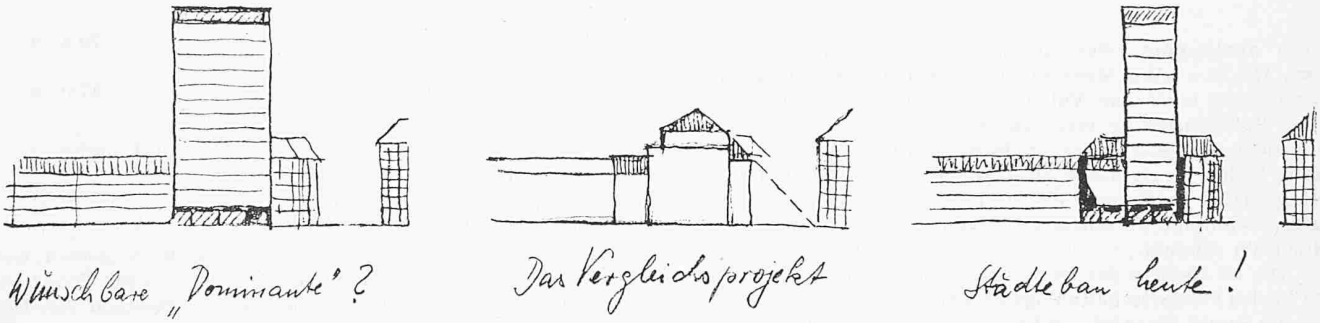
Seite / page

leer / vide /
blank



noch nicht. Der Bauherr kann also sein ganzes, heute noch überbaubares Grundstück zum Vergleich brauchen. Warum schon die neuen Baulinien einsetzen, wenn sie in Tat und Wahrheit noch gar nicht gezogen sind, und ausserdem ist es so teuer, das Bauland! Zur zweiten Frage: wir befinden uns in einem Rechtsstaat und in einem solchen wissen die Hüter der Rechtsordnung — in unserm Fall die Organe der Baupolizei — was Recht ist. Wir wollen annehmen, dass dem so sei und verfolgen den Werdegang des Projektes weiter. Der Architekt bespricht alle Einzelheiten des Vergleichsprojektes mit dem zuständigen Funktionär, Treppenbreiten, Gebäudetiefen, Gesimshöhen, zurückgesetztes Dachgeschoss, Hofeinbauten, Stockwerkzahl, Grenzabstände, Lichteinfallwinkel, und schliesslich ist ein Gebilde entworfen, das nie gebaut werden soll und auch nie gebaut werden dürfte, so scheusslich ist es ... Es liefert die Kubikmeterzahl, die so viel kleiner ist als die vorhin erwähnten, als «tragbar» erachteten sechzehn Geschosse eigentlich erfordern würden. Sie reicht nicht aus, den «städtebaulich» als richtig betrachteten Rahmen auszufüllen. Man einigt sich daher, nur einen Teil des Gebäudes in die Höhe zu führen, einen Turmbau zu erstellen und diesen so zu schieben, dass er möglichst vorteilhaft in Erscheinung tritt, also in die Ecke des Grundstückes.

Die Oeffentlichkeit übernimmt die Verantwortung für Strassenraum und Baumasse, der Architekt macht die «Architektur». Das ist Städtebau heute. *Hans Marti*



Wasserkraftanlagen in den Ost- und Westalpen und im Massif Central

DK 621.29

Von Ing. S. I. A. **Walter Gut,** Elektro-Watt AG., Zürich

Fortsetzung von S. 719

g) Kraftwerke an der Dordogne, Bilder 78 und 79

Die Dordogne durchfliesst auf ihrem ziemlich gestreckten Lauf von 470 km Länge drei Abschnitte, vom Ursprung im Gebiet von Mont Dore (1500 m ü. M.) bis zur Mündung in die Gironde. Der erste Abschnitt, von Argentat talaufwärts auf etwa 150 km Länge, ist ein bis 250 m tief in die Granite und Gneise des Massif Central eingeschnittenes V-Tal mit bewaldeten Flanken, das mit Ausnahme der kleinen Stadt Bort unbesiedelt ist. Das Massif Central ist der höchste verbleibende Ueberrest des hercynischen Gebirges. Das mittlere Gefälle in diesem Abschnitt beträgt rd. 5 ‰. Talabwärts von Argentat bis in die Gegend der prähistorischen Höhlen an der unteren Vézère wird das U-Tal mit seinen steilabstürzenden gelblichen Kalkrändern immer breiter und fruchtbarer. Unterhalb Bergerac verflachen die Flanken in den weichen Tertiärformationen, und der Talboden weitet sich allmählich zu den Rebgeländen des «Bordelais».

Seit 1908 schon besteht oberhalb Bergerac das Niederdruck-Kraftwerk *La Tuilière* mit 12 m Bruttogefälle, 16 200 Kilowatt installierter Leistung in neun Maschineneinheiten und 95 Mio kWh jährlicher Energieerzeugung. 1922 wurde das Kraftwerk *Mauzac* im Oberwasser von La Tuilière mit 16 000 kW und 66 Mio kWh in Betrieb gesetzt.

Ein erster Ausbauplan der Dordogne entstand anfangs des ersten Weltkrieges. 1921 erwarb die ehemalige Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans (P. O.) die Konzessionen der Wasserkräfte an der oberen Dordogne (von Marèges an aufwärts) sowie an den beiden Zuflüssen Chavanon und Rhue. Sie baute zuerst das Kraftwerk *Coindre* an der Rhue (122,5 m Gefälle, 23 000 kW install. Leistung in drei Gruppen, 102 Mio kWh), das 1927 den Betrieb aufnahm, um die erste elektrifizierte Bahnstrecke von Paris nach Orléans mit Energie zu versorgen. Im Oktober 1935 wurde das Kraftwerk Marèges eingeweiht, und 1952 wurde der erste Maschinensatz in Bort in Betrieb genommen. Anfangs der zwanziger Jahre haben auch die Studien für den Ausbau der Dordogne zwischen Marèges und Argentat eingesetzt.

Nach Vollausbau, einschliesslich der 407 Mio m³ des Staubeckens Bort, sollen insgesamt 827 Mio m³ nutzbares Wasser oberhalb Marèges aufgespeichert werden. Das entspricht der Regulierung der Abflüsse der Dordogne. Man rechnet, dass die Stauräume über den Winter geleert werden und Ende Februar zur Aufnahme der Frühlings-Hochwasser bereit stehen. Sie bleiben praktisch voll über den ganzen Sommer bis zum Winteranfang, wenn nicht ein grosser Wassermangel im September/Oktober dazu nötigt, die Reserven früh-