

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **82 (1964)**

Heft 14

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

Ideenwettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes Dietikon und seiner Umgebung

DK 711.553.1

Dietikon, eine Gemeinde im regionalen Zusammenhang

Dietikon verdankt seine Entwicklung der verkehrsgeographischen Lage im mittleren Limmattal, halbwegs zwischen Zürich und Baden, wo vor mehr als hundert Jahren die erste Eisenbahn der Schweiz, die «Spanischbrötlibahn», mit ihren Badegästen durchs Tal dampfte. An die Hauptaxe entlang der Limmat schliessen sich bei Dietikon zwei wichtige Verbindungen an: Richtung Südosten zweigt das Reppischtal ab, welches das Ausfalltor nach dem südlichen Kanton Zürich, Luzern und dem Gotthard darstellt und in südwestlicher Richtung liegt der Mutschellenpass, über den heute die Hauptstrasse führt, die die Ostschweiz mit der Westschweiz verbindet.

Diese geradezu strategische Lage hat in der Geschichte Dietikons eine bedeutende Rolle gespielt. Im Mittelalter verlief ein wichtiger Handelsweg auf und entlang der Limmat über Zürich und die Bündner Pässe. Von der Glanzenburg bei Dietikon aus versuchten damals die Regensberger diesen Lebensnerv der Handelsstadt Zürich zu stören. Die Zürcher reagierten sehr prompt, indem sie am 1. September 1268 die Burg und das Städtchen dem Erdboden gleich machten. Während der französischen Revolution verlief die Front zwischen den Franzosen und den alliierten Streitmächten quer durch die Schweiz. Mit einem Brückenschlag bei Dietikon löste General Masséna am 25. September 1799 die Gegenoffensive aus, die zur Schlacht von Zürich führte. Auch aus neuester Zeit haben die Herbstmanöver 1963 gezeigt, dass die Uebergänge bei Dietikon, mit Mutschellenpass und Reppischtal, ihre militärische Bedeutung nicht verloren haben.

Politisch gehört Dietikon zum Bezirk Zürich, der nebst der Stadt Zürich und Zollikon die elf zürcherischen Limmattal- und Reppischtalgemeinden umfasst. Dabei kann Dietikon,

das nach 500jähriger Herrschaft unter dem Kloster Wettlingen erst 1803 zum Kanton Zürich geschlagen wurde, als das Bindeglied zwischen den Kantonen Aargau und Zürich bezeichnet werden. Dies kommt zum Beispiel bei den Pendlerzahlen der Volkszählung 1960 zum Ausdruck: Der Weg der rund 4000 Aargauer Pendler in Richtung Zürich führt zum grössten Teil über Dietikon, wobei allein 533 Personen in Dietikon selbst ihren Arbeitsplatz haben. Unter den Gemeinden des Bezirkes Zürich ist Dietikon nach der Stadt Zürich, die am 1. Januar 1963 440 784 Einwohner zählte, mit 17 485 Einwohnern die grösste Gemeinde, gefolgt von Schlieren mit 10 534 Einwohnern. Das Gebiet der 11 Limmattal- und Reppischtalgemeinden, in der Folge nur noch Region

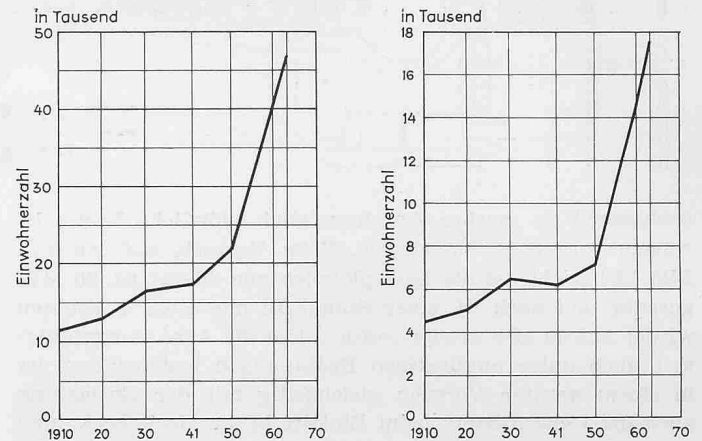
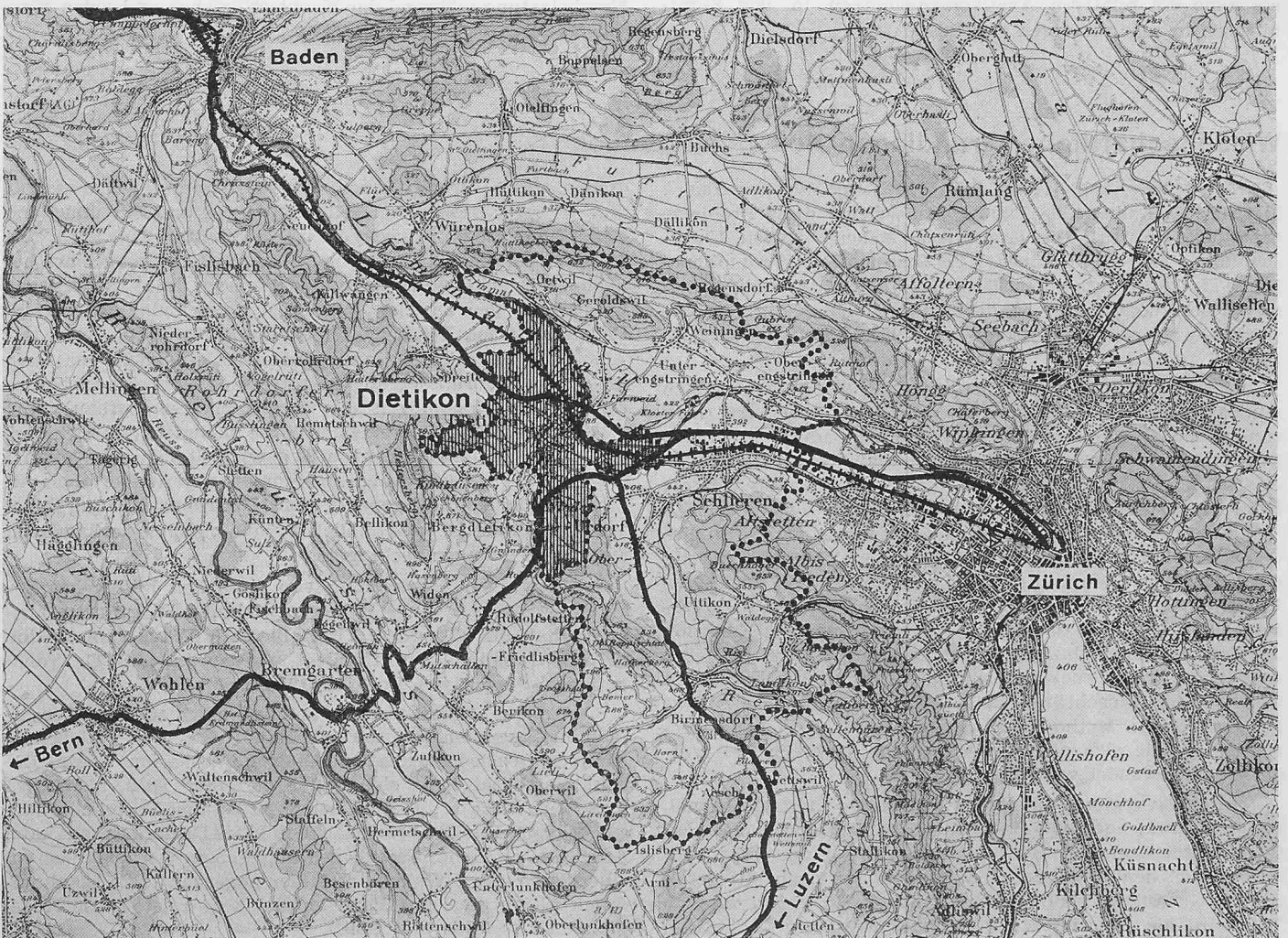


Bild 1. Die Bevölkerungsentwicklung der Region Zürcher Limmattal (links) und der Gemeinde Dietikon (rechts)

Bild 2. Die verkehrsgeographische Lage Dietikons mit der Hauptaxe Baden—Zürich sowie den Abzweigungen in Richtung Bern und Luzern



Limmattal genannt, umfasst im selben Zeitpunkt 47 009 Bewohner. Ein Blick auf die Bevölkerungsentwicklung seit 1900 zeigt ein stetes Anwachsen, das 1950 plötzlich rasante Formen annimmt. Ein Vergleich der Kurve von Dietikon mit den Nachbargemeinden oder der ganzen Region ergibt immer das selbe Bild, eine Bevölkerungszunahme, die explosionsartig einsetzt und nicht mehr abbricht (vgl. Bild 1).

Die Ursache für diese Bevölkerungsbewegung liegt bei der Stadt Zürich, die keinen neuen Wohnraum mehr anbieten kann, da das Gebiet innerhalb ihrer politischen Grenzen beinahe voll besiedelt ist. Im vergangenen Jahr hat die Einwohnerzahl sogar erstmals abgenommen. Der durch die Wirtschaftslage noch begünstigte Bevölkerungszuwachs im Kanton Zürich ergiesst sich daher vor allem auf die Gemeinden rund um Zürich. In einem Umkreis von 12 km zeichnet sich ein Gürtel von 39 Gemeinden ab, die sich zu neuen Städten entwickeln und zusammen die künftige Grosstadt darstellen werden. Die Region Limmattal bildet dabei den westlichen Teil dieser Grosstadt. Für das gesamtkantonal festgelegte Planungsziel in rd. 60 Jahren berechnet sich die Einwohnerzahl der Region auf 140 000, während für Dietikon allein 40 000 Einwohner vorgesehen werden müssen. Aus diesem Bevölkerungsansturm entstehen für diese Gemeinden rund um Zürich zwei besondere Probleme:

1. Wie kann die bauliche Entwicklung kontrolliert und gelenkt werden, wenn die ehemaligen Dörfer um ein Mehrfaches vergrössert und zu Städten werden?

2. Kann innerhalb des Grosstadtgebildes die Eigenständigkeit gewahrt werden, oder ist die Eingemeindung unvermeidlich?

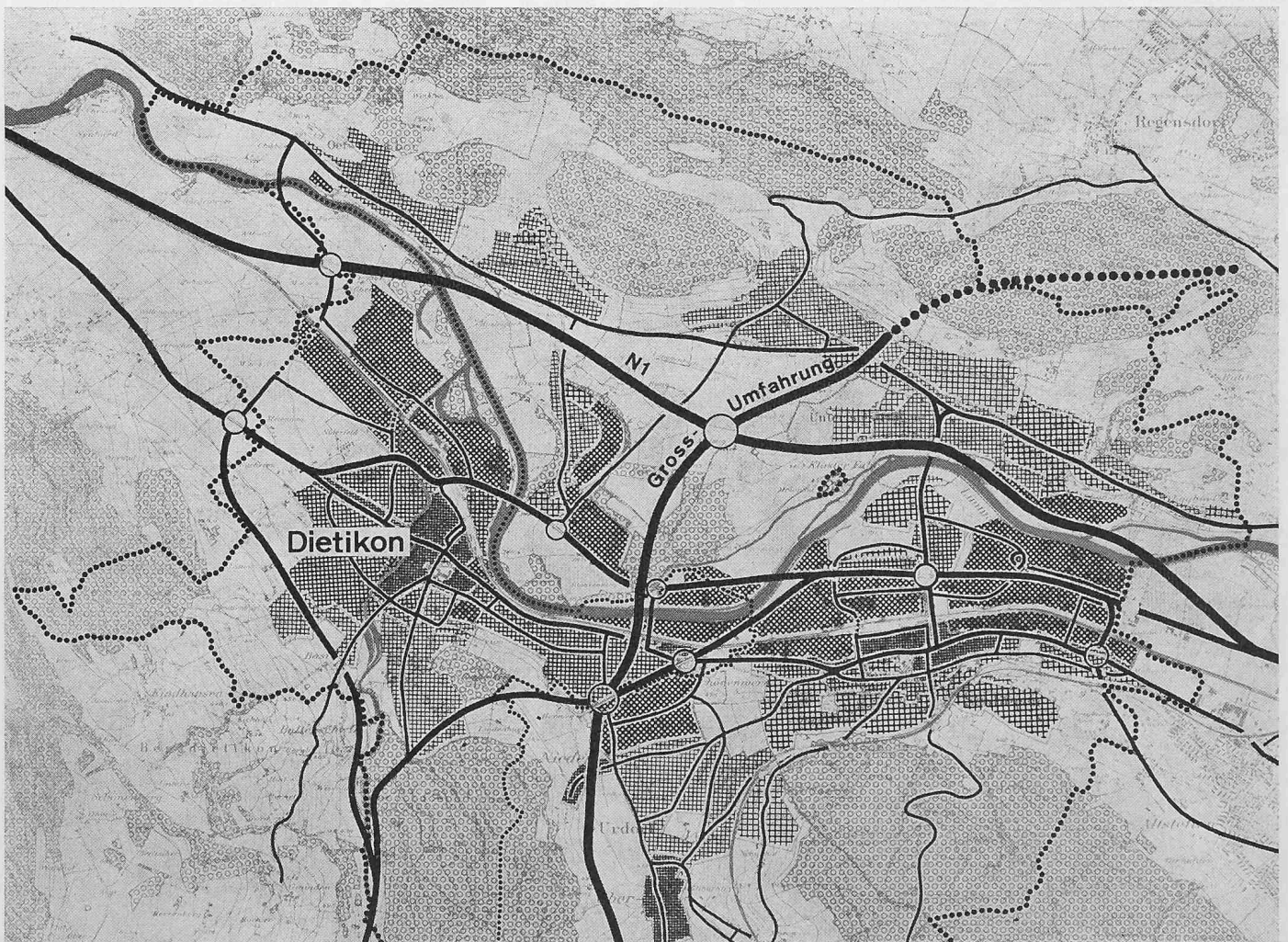
Die Orts- und Quartierplanung ist für die Gestaltung der baulichen Entwicklung nach wie vor das geeignete Instrument. Mit rechtskräftiger Bauordnung und Zonenplan, den Strassen- und Versorgungsplänen sind die Behörden Dietikons und der übrigen Limmattalgemeinden genügend

gewappnet, wobei sich aber vor allem die Schwierigkeit zeigt, die heutigen Dörfer mit ländlichem Charakter in Städte mit den entsprechenden Formen und Dimensionen umzugestalten. Es braucht eine tüchtige Portion Mut und Vorstellungsvermögen, um diesen Wechsel zu vollziehen. In der Schweizerischen Bauzeitung vom 28. November 1963 (H. 48, S. 848 «Die Planung der Landhauszone ‚Rüteneu‘ in Dietikon») wurde bereits auf diese Probleme hingewiesen.

Im regionalen Rahmen beginnen die Limmattalgemeinden immer mehr zusammenzuwachsen, die Bauzonen berühren sich an der Gemeindegrenze, und die Verkehrslinien verflechten sich zu einem dichten Netz. Es entsteht die Grosstadt, ein wirtschaftlich und baulich geschlossenes Gebilde, das Gefahr läuft, völlig ungegliedert zu wuchern, wenn keine koordinierende Stelle für die regionalen Zusammenhänge zwischen den Gemeinden sorgt. Die Gemeinden der Region Limmattal haben sich daher vor 10 Jahren zur *Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)* zusammengeschlossen, um die gemeinsamen Probleme zu lösen. So wurde als erste Aufgabe die Linienführung des Autobahnkreuzes zuhanden des Kantons festgelegt. Interessant ist dabei, festzustellen, dass die Nord-Süd-Axe an der selben Stelle die Limmat überquert, wo die Franzosen damals ihre Brücke und die Regensberger ihr Raubritternest bauten. Im weiteren folgten die Planungen für die Grünzonen, die Sportanlagen und die Reit- und Wanderwege. Ein regionales Bus-System ist zur Zeit in Bearbeitung. Als Hauptaufgabe wird von der Planungsgruppe in Zusammenarbeit mit der Regionalplanung Zürich und Umgebung der sogenannte *Gesamtplan* erstellt. Es ist dies nach zürcherischem Recht eine umfassende Regionalplanung, die im Auftrage des Regierungsrates ausgeführt wird.

Die bereits vorliegenden Entwürfe des Gesamtplanes zeigen deutlich, dass Dietikon seine Bedeutung auch in Zukunft wahren wird. Ausschlaggebend ist dafür nach wie vor

Bild 3. In der Region Limmattal stossen die bestehenden Bauzonen zusammen und das Hauptstrassennetz beginnt sich zu verflechten 1:50 000



die günstige Verkehrslage. Für den öffentlichen Verkehr wird vorerst die SBB auf vier Spuren ausgebaut und der Rangierbahnhof von Zürich nach Dietikon-Spreitenbach verlegt. Als Zubringer zur SBB dienen die Bremgarten-Dietikon-Bahn und ein Netz von radialen Buslinien. Gleichzeitig wird geprüft, wie Dietikon mit einem zusätzlichen Transportmittel im Sinne einer U- oder S-Bahn mit der Metropole verbunden werden könnte. Für den individuellen Verkehr wird Dietikon mit einer Reihe von Hochleistungsstrassen bedient, worunter die Nationalstrasse Nr. 1, die ihren einzigen Anschluss im Limmattal bei Dietikon erhält, und die Grossumfahrung von Zürich die beiden wichtigsten Verbindungen darstellen.

Die Realisierung der Verkehrslinien ist Sache des Kantons oder des Bundes (der Bau der Nationalstrasse wurde soeben begonnen). Die Verwirklichung der übrigen öffentlichen Anlagen fällt grösstenteils in die Kompetenz der Gemeinden, was bei der sich abzeichnenden Verflechtung häufig zu Gemeinschaftsanlagen mehrerer Kommunen führt. So haben sich neun der Limmattalgemeinden zu einem Zweckverband für die Erstellung einer Kläranlage mit Kehrlichtverbrennung zusammengeschlossen. Die Anlage (nördlich Dietikon) wird dieses Jahr in Betrieb genommen. Der Baukostenaufwand für die 1. Stufe beträgt 26 Millionen Franken. Im gleichen Sinne errichten die Gemeinden der Region Limmattal ein Spital mit 350 Betten. Durch diese gemeinsamen Unternehmungen wurde das Selbstbewusstsein der Region stark gefördert, was u. a. auch zur Forderung einer eigenen Mittelschule führte.

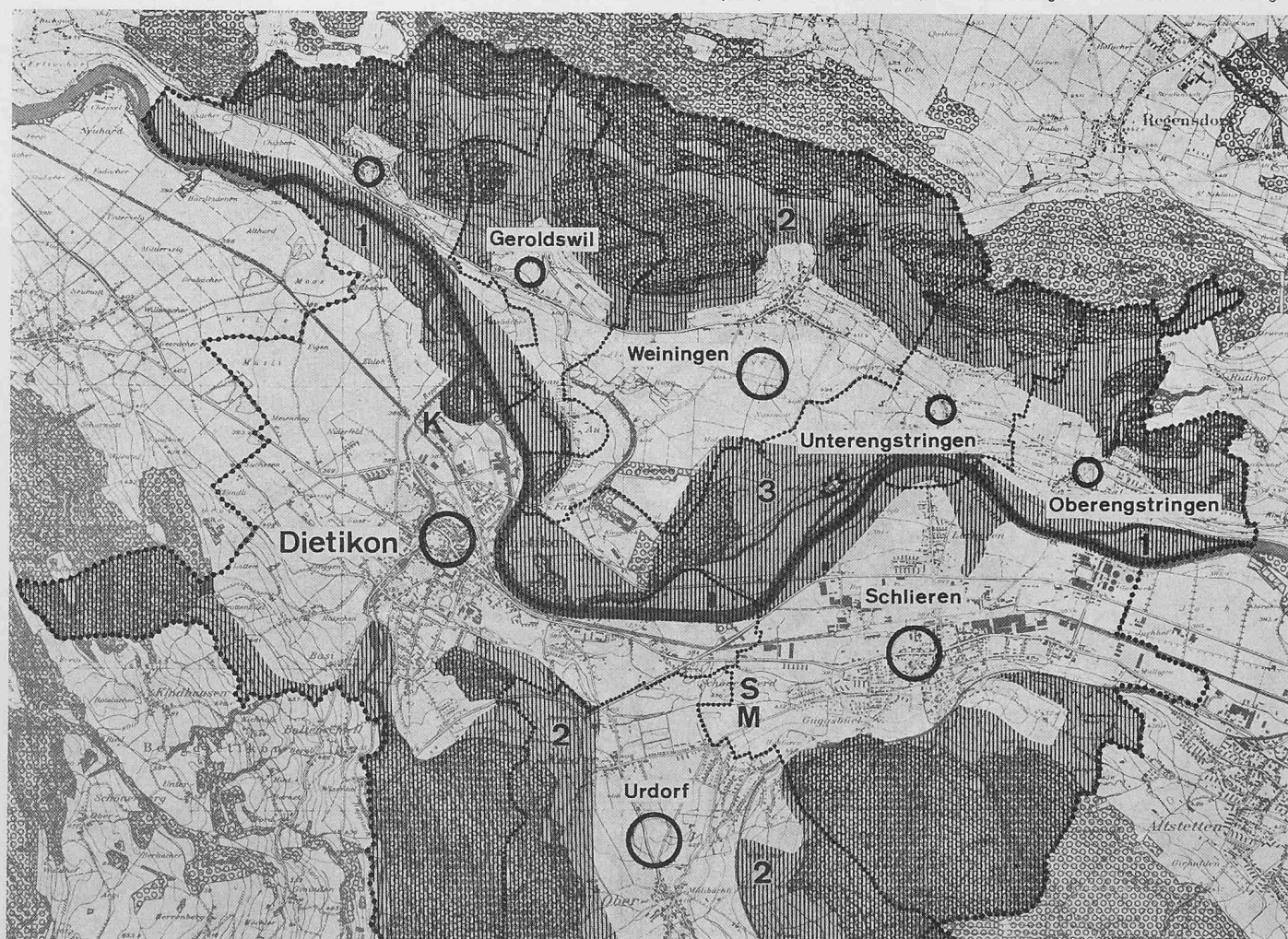
Wesentlich schwieriger gestaltet sich die Realisierung der Grünzonen, da diese Kosten nicht wie bei den Versorgungsanlagen direkt den sie benützenden Einwohnern auferlegt werden können, und die Grösse der Grüngebiete von Gemeinde zu Gemeinde sehr verschieden ist. Im Rahmen des Gesamtplanes sind drei wesentliche Landschaftsteile zur

Freihaltung vorgesehen: 1. Der Limmatlauf mit seinen Nebenarmen und Sumpfgeländen, 2. die Höhenzüge mit den an die Wälder grenzenden Aussichtslagen, 3. ein grosser Freiraum im Bereich einer Endmoräne in der Talmitte mit dem schön gelegenen Kloster Fahr. Dietikon hat daran verhältnismässig wenig Anteil, da die Gebiete an der Limmat durch die Vorsorge des Kantons grösstenteils schon unter Schutz gestellt sind, während die Nachbargemeinde Unterengstringen mit der zentralen Freihaltezone in der Talmitte den Hauptanteil des Verbleibenden zu tragen hätte. Die Kosten für die Erhaltung der Erholungsgebiete, die allen dienen, können aber nicht von einer einzelnen Gemeinde übernommen werden, so dass die Frage nur mit einem interkommunalen Lastenausgleich gelöst werden kann.

Trotz den vielfachen gemeinsamen Bemühungen der Limmattalgemeinden wollen Dietikon und seine Nachbarn ihre kulturelle und wirtschaftliche Eigenständigkeit bewahren. Eine Eingemeindung oder ein politischer Zusammenschluss steht daher ausser Diskussion und scheint bei der sich anbahnenden Zusammenarbeit keine besonderen Vorteile mehr zu bieten. Getragen von diesem Selbstbewusstsein will die Gemeinde Dietikon ihr Kerngebiet zu einem Stadtzentrum umgestalten. Im Brennpunkt der Gemeinde, zwischen Kirche, Geschäftsbauten und Bahnhof, war es das Hauptziel einer Wettbewerbsausschreibung, den baulichen Rahmen für die Entfaltung eines eigenen städtischen Lebens zu bilden. Dabei stellt Dietikon keinen Einzelfall dar, denn die Nachbargemeinden bearbeiten ähnliche Projekte: Schlieren sucht ebenfalls den heutigen Kern beim Bahnhof neu zu gestalten, und in Oberengstringen, Geroldswil und Urdorf werden neue Zentren auf freiem Feld projektiert. Alle diese Gemeinden wollen sich ein profiliertes Gesicht geben, um im Kreise der neuen Städte, die die Grosstadt Zürich bilden, Stimme und Gewicht zu haben.

F. Wagner, Regionalplanungsbüro des Kantons Zürich

Bild 4. Die Grünzonen im Limmattal. Legende: 1 Limmatlauf, 2 Höhenzüge mit Wäldern, 3 Endmoräne mit Kloster Fahr 1: 50 000
 O Die (künftigen) Kerngebiete der Gemeinden und drei öffentliche Bauwerke: S = Spital, M = Mittelschule, K = Kläranlage und Kehrlichtverbrennung



Aus dem Wettbewerbsprogramm

Die Gemeinde Dietikon veranstaltete unter Mitwirkung der Baudirektion des Kantons Zürich, der SBB Kreisdirektion III Zürich, der Schweiz. PTT-Betriebe, der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Kath. Kirchgemeinde Dietikon, einen beschränkten Ideenwettbewerb unter acht Teilnehmern über die bauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhofplatzes Dietikon und seiner Umgebung sowie der Zufahrten.

Die nachstehend aufgeführten Architekten waren zur Teilnahme eingeladen:

Walter Custer, Prof., ETH, Zürich. J. Dahinden, Dietikon. Hafner & Räber, Zürich. Moser & Schilling, Zürich, Max Müller, Luzern, Burckhardt & Perriard, Küsnacht ZH. Jul. Senn, Dietikon. P. Steiger, jun., Zürich. In Anbetracht der Aufgabenstellung hatte jeder Teilnehmer einen Verkehrsingenieur bzw. Verkehrsfachmann auf seine Kosten beizuziehen.

Fachleute im Preisgericht waren: M. Fehr, Arch. S. I. A., Sektionschef Bauabteilung Kreis III, SBB, Zürich. G. Frehner, Ing. S. I. A., Sektionschef Bauabteilung Kreis III, SBB, Zürich. J. Barth, Architekt S. I. A., PTT, Zürich. H. Stüssi, Kantonsingenieur, Zürich. M. Sonderegger, Planungsingenieur, Zürich. B. Witschi, Kantonsbaumeister, Zürich. W. Stücheli, Zürich. H. Marti, Zürich. K. Werner, Gemeindeingenieur, Dietikon.

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von insgesamt (inkl. Modellbearbeitung) 6000 Fr. Ausserdem standen für 3 bis 4 Preise 12 000 Fr. zur Verfügung.

Abzuliefern waren: Lageplan 1:500 mit sämtlichen hochbaulichen, strassenbaulichen und verkehrstechnischen Eintragungen, Hochbauten im Masstab 1:500:

Das neue *Aufnahmegebäude der SBB* (Publikumsräume, Betriebsräume, 4 Dienstwohnungen, Anlegestellen für Autobusverkehr, Taxi und private Autos);

die *Räumlichkeiten der PTT* (Publikumsräume, Betriebsräume, Büros, Ruhe- und Aufenthaltsräume, Nebenräume und betriebliche Anlagen);

die *Anlagen der Katholischen Kirchgemeinde Dietikon*: Kirchgemeindehaus (mit Hotel-Restaurant, Laden- und Büroräumen, Aufenthaltslokalen, Unterrichtszimmer, Bibliothek, Freizeitwerkstatt und Wohnungen für Geistliche sowie Abwart und Siegrist) und Saalbau (mit Bühne, Foyer, Office und Nebenräumen);

die *Räumlichkeiten der Bremgarten-Dietikon-Bahn* (Stationsbüro, Personalraum, Betriebsräume).

Ergebnis:

1. Preis (4000 Fr.) *W. Moser* und *J. Schilling*, Zürich, *Zurmühle* u. *Ruoss*, Ing. S. I. A., Zürich.
2. Preis (3200 Fr.) *Hafner* und *Räber*, Zürich
3. Preis (2600 Fr.) *Burckhardt* und *Perriard*, Küsnacht ZH, *René Bollinger*, Ing. S. I. A., Zürich
4. Preis (2200 Fr.) *Peter Steiger*, Zürich, Mitarbeiter: *Thomas Kühne*, *Walter Caflisch*, *Peter Hartmann*

Das Preisgericht empfahl den ausschreibenden Behörden, die weitere Planung im Sinne des Projektes *W. Moser* und *J. Schilling* (1. Preis) und der allgemeinen Verkehrsdisposition im Raume Dietikons an die Hand zu nehmen.

Erwägungen des Preisgerichtes

Die komplexe Aufgabe des Dorfkernumbaus verlangt beträchtliche verkehrstechnische und städtebauliche Umpositionen, für welche die im Anschluss an den Wettbewerb stattfindende spezielle Planung die rechtlichen Voraussetzungen liefern wird. Der beabsichtigte Umbau lässt sich nur dann verwirklichen, wenn die baulichen Möglichkeiten des Kerngebietes voll ausgeschöpft werden können. Das grosse Bauvorhaben muss sich in Etappen gliedern lassen. Erschwert wird die Aufgabe durch den Standort der katholischen Kirche, die gedrängten Platzverhältnisse beim Bahnhof, die heutige Führung der Hauptstrassen, die Linienführung der BDB (Bremgarten-Dietikon-Bahn) und die Aufspaltung des Grundeigentums.

Die Gemeinde hat durch die Zusammenarbeit mit den Organen der SBB, BDB, PTT und der kath. Kirchgemeinde ihren Willen bekundet, den Umbau tatkräftig zu fördern. Durch Landkäufe im Zentrum bereitet sie das Werk vor. Die kantonale Strassenplanung fördert den Gedanken der Kernbildung in Schlieren und Dietikon durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die bestehende Hauptverkehrsstrasse «C» im Limmattal, nördlich des Dorfes. Dadurch wird die Zürcherstrasse zur Aufnahme des kommunalen Verkehrs zwischen Bernstrasse und Ueberlandstrasse bestimmt. Der Kern kann somit von drei Seiten her erschlossen werden. Ueber- bzw. Unterführungsbauwerke im Innern des Kerns sind zu aufwendig und unzweckmässig. Die entstehenden Strassenkreuzungen können mit Lichtsignalen gesteuert werden.

Die Karte auf S. 824 (Massstab 1:150 000) wird reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 4. 3. 1964



Blick auf das Stadtzentrum Dietikon (Wettbewerbsgebiet) aus Richtung Nordwest

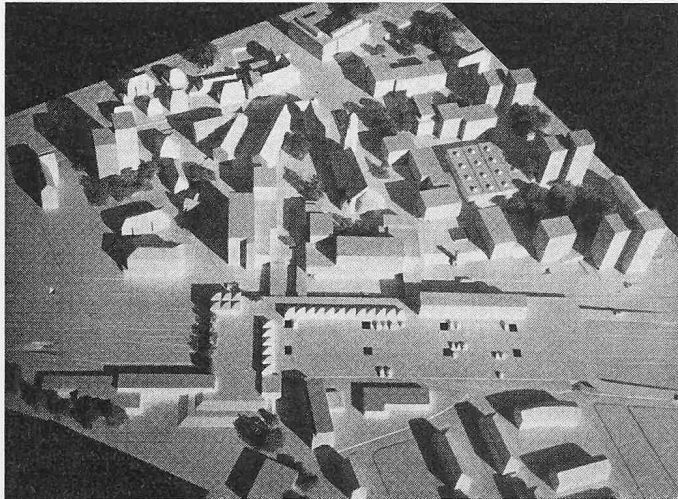
Die Schaffung eines konzentrierten Einkaufs- und Geschäftszentrums ist zu begrüßen. Ebenso sind die Bestrebungen der kath. Kirchgemeinde zur Erstellung eines kulturellen Zentrums mit Saalbau, Restaurant, Hotel und Freizeiträumen sehr erfreulich. Der unbedingten Trennung von Fussgänger- und Zubringerverkehr ist bei Freihaltung des Kernbereichs vom störenden Durchgangsverkehr nicht zu grosses Gewicht beigemessen.

Die Teilnehmer des Wettbewerbs haben sich dieser schweren Aufgabe mit Hingabe gewidmet. Sie lieferten eine Fülle von Anregungen. Der Wettbewerb hat ergeben, dass es

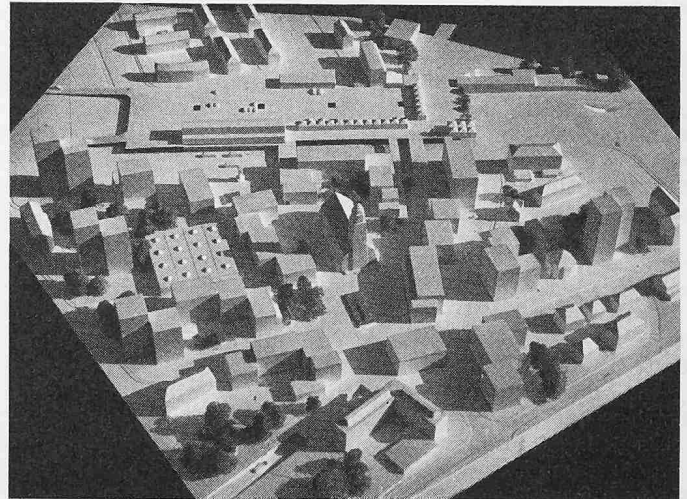
im abgesteckten Rahmen durchaus möglich ist, einen zeitgemässen Kern zu entwickeln, obwohl kein Projekt in allen Teilen befriedigen kann. Alle Projektverfasser bemühten sich, im Herzen der Gemeinde neben dem kulturellen auch das geschäftliche Zentrum mit ausgedehnten Fussgängerbereichen zu entwickeln. In verschiedenen Entwürfen führt dieses Bemühen zu ausserordentlich aufwendigen Lösungen, die den Masstab Dietikons sprengen und seine finanziellen Möglichkeiten missachten. Das Preisgericht ist der Ansicht, dass es trotz der an das Area! gestellten Ansprüche möglich sein wird, eine verhältnismässig einfache Lösung zu finden.

1. Preis (4000 Fr.), **W. Moser und J. Schilling**, Zürich, **Zurmühle und Ruoss**, Ing. S. I. A., Zürich

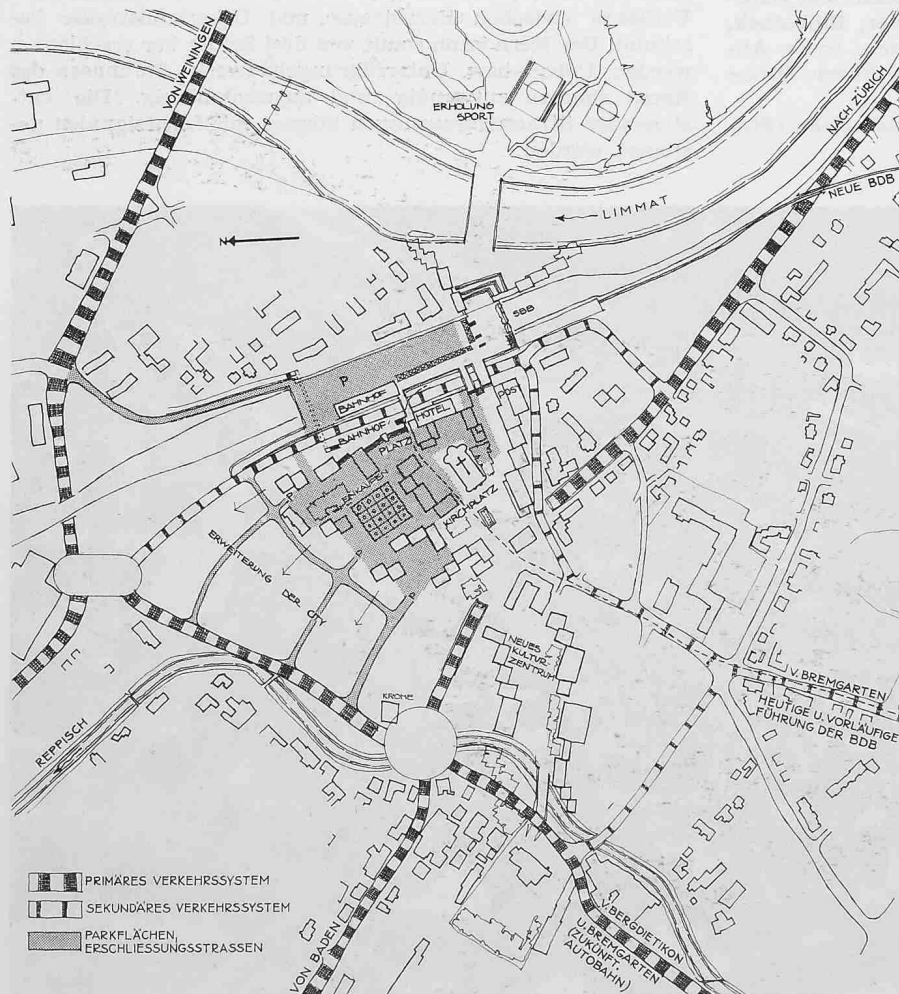
Modellansicht aus Osten. Am Kirchplatz die in einer ersten Etappe stehengelassenen Gebäude



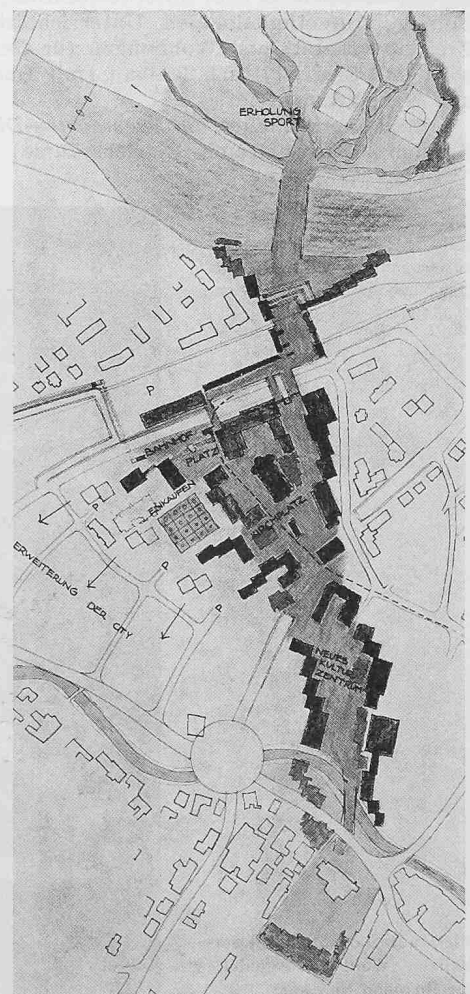
Modellansicht aus Westen. Im Vordergrund die in zweiter Etappe vorgeschlagenen Gebäude am Kirchplatz



Verkehrsplan 1:8000 mit Führung des individuellen Verkehrs, Bahnanlagen, Parkplätzen



Das Stadtzentrum als Fussgängerzone von Limmat bis Reppisch (1:8000)



Bericht des Preisgerichtes

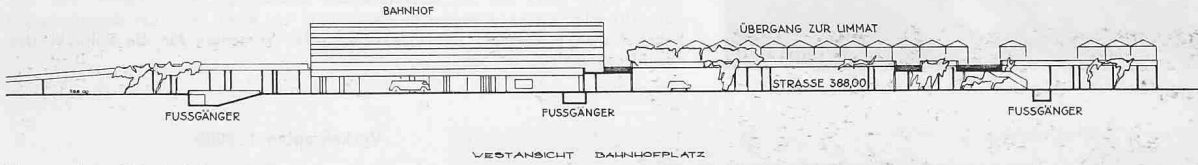
Im grossen ist die Beziehung zum Gesamtverkehrskonzept Limmatt eingehalten; jedoch sind die baulichen Probleme teilweise ausserhalb des Wettbewerbsgebietes verwiesen. Durch die Verlegung des Strassenzuges Bremgartnerstrasse/Tramstrasse in das Gebiet der Bahnhofstrasse erreicht der Verfasser eine ansprechende, grosszügige Fussgängerfläche von der Reppisch bis zur Limmat. Der Ziel- und Quellenverkehr zum Bahnhof ist gut gelöst. Zum Einkaufszentrum ist er jedoch im grossen kompliziert und zugunsten des Fussgängerverkehrs zu kurz gekommen. Die Verbindung von Zürich zum südwestlichen Gemeindeteil ist unklar. Die Parkfläche über dem Bahnhof ist verkehrstechnisch richtig disponiert, jedoch ungenügend mit Zufahrten erschlossen. Die unterirdische Parkfläche mit Zubringer-Erschliessung ist sehr schematisch dargestellt und teilweise unklar. Die zeichnerische Darstellung der Verkehrsanlagen ist dürftig. Die Verbindung von Zürich zum südwestlichen Gemeindeteil ist unklar und für den Ortsunkundigen nicht übersichtlich. Der Personenverkehr, die Zugänge, Vorfahrten und Parkierungsmöglichkeiten beim Bahnhof sind zweckmässig gelöst, wenn auch der Gepäckumschlagplatz etwas knapp vorgesehen ist.

Die Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sind gut. Die Bahn- und Postbauten entsprechen den betrieblichen Anforderungen. Die Einführung der BDB ist aufwendig und stösst in der Realisierung auf Schwierigkeiten.

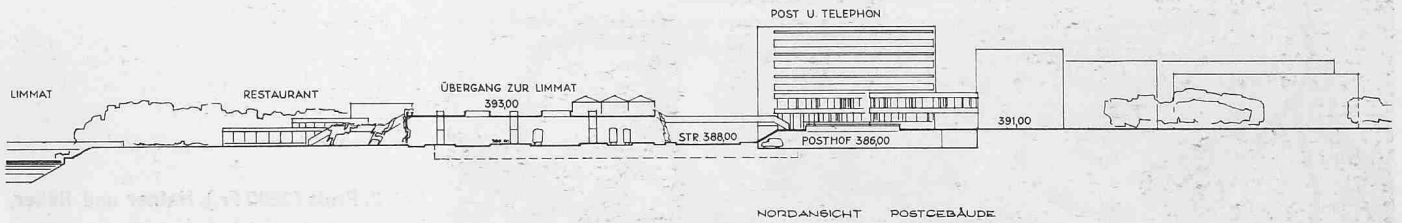
Das Projekt basiert auf den Ideen einer durchgehenden Fussgängerzone von der Reppisch bis zur Limmat. Dieser schöne Gedanke ist in der Folge der Räume abwechslungsreich und konsequent durchgeführt.

Der Uebergang von Raum zu Raum durch engere Passagen, hauptsächlich im Bereich der Kirche, erinnert an die spannungsvollen Räume mittelalterlicher Städtebilder. Der Vorschlag des Ueberganges über das Bahnareal zur Limmat ist positiv zu werten, im baulichen Aufwand aber etwas weitgehend. Der Bahnhofplatz erhält durch die Aufgangstrepfen in die Kernzone eine eigenwillige und charakterbildende Note. Die nur in einem Treppenzug zu überwindende Niveau-differenz von ca. 3 m ist allerdings zu gross, und es fehlen Rampen für Kinderwagen usw.

Gruppierung und Gestaltung der Räumlichkeiten für die Kirchgemeinde mit öffentlichem Saal, Restaurant, können als zweckmässiger Vorschlag gewertet werden.

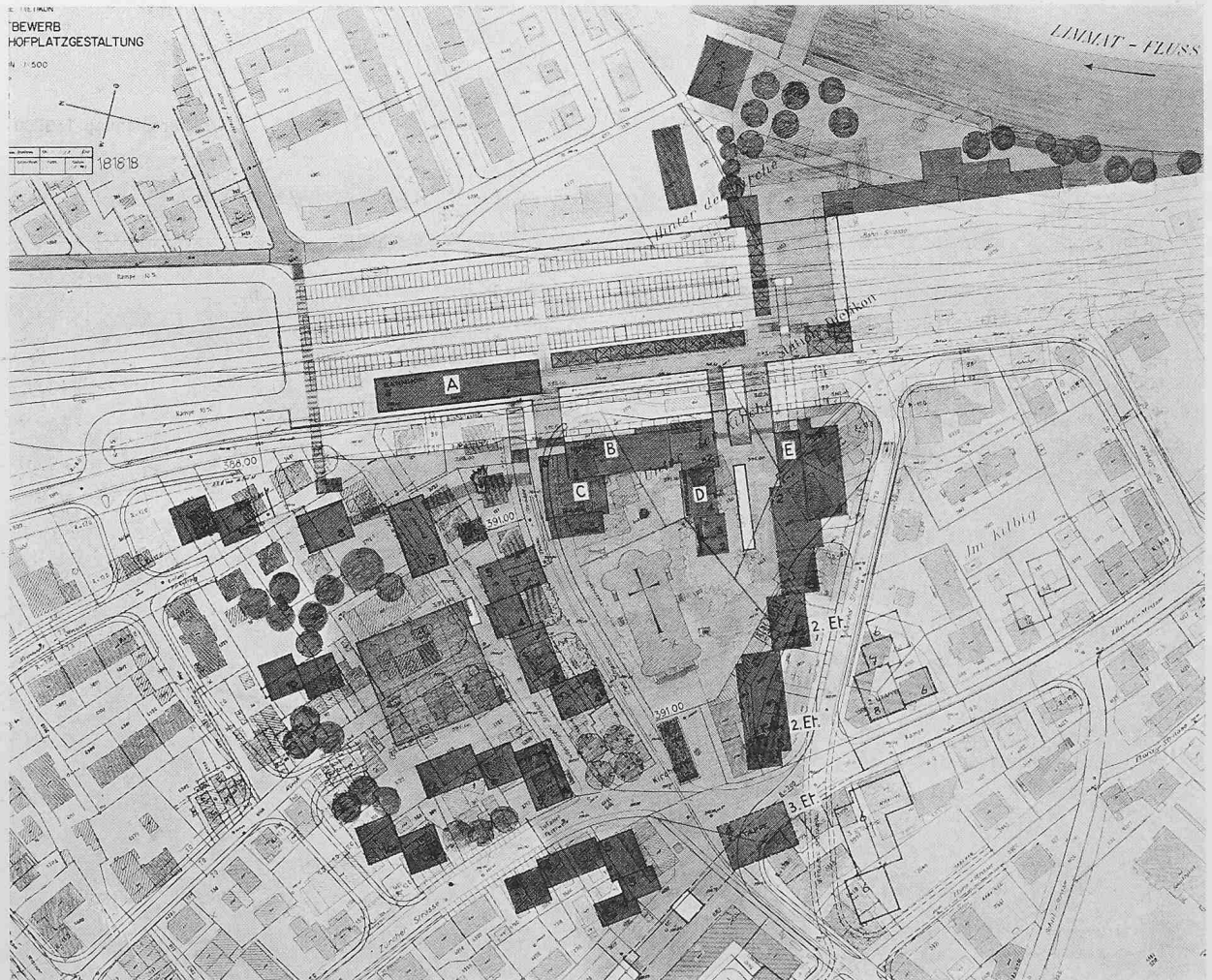


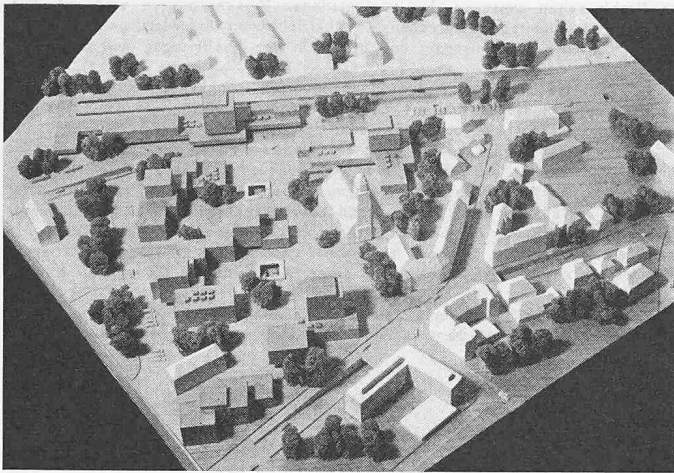
Westansicht Bahnhofplatz 1:1750



Nordansicht Postgebäude 1:1750

Ortskernplanung 1:3000 A Bahnhof B Hotel C Saal D Pfarrwohnung E Post



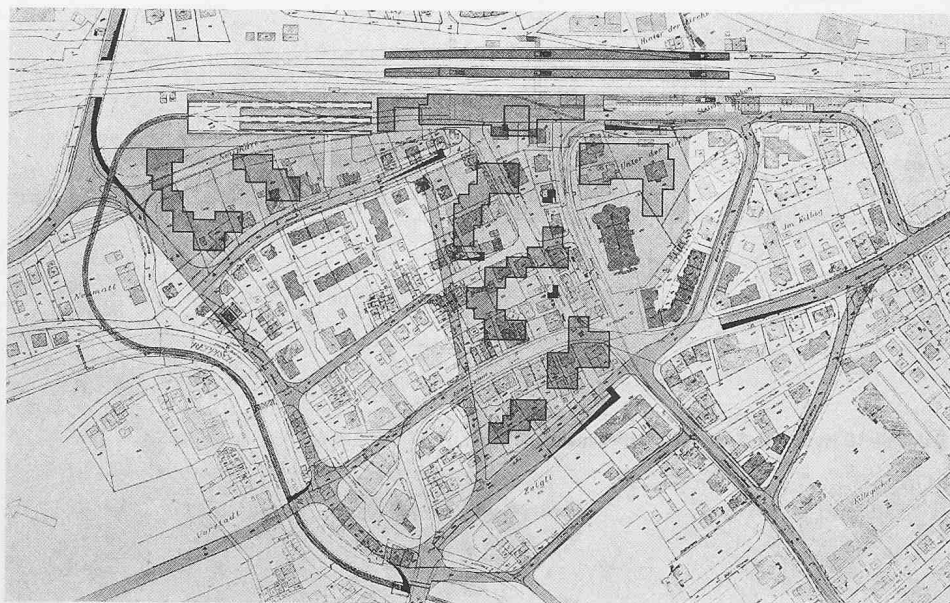


Modellansicht aus Westen

Bericht des Preisgerichtes

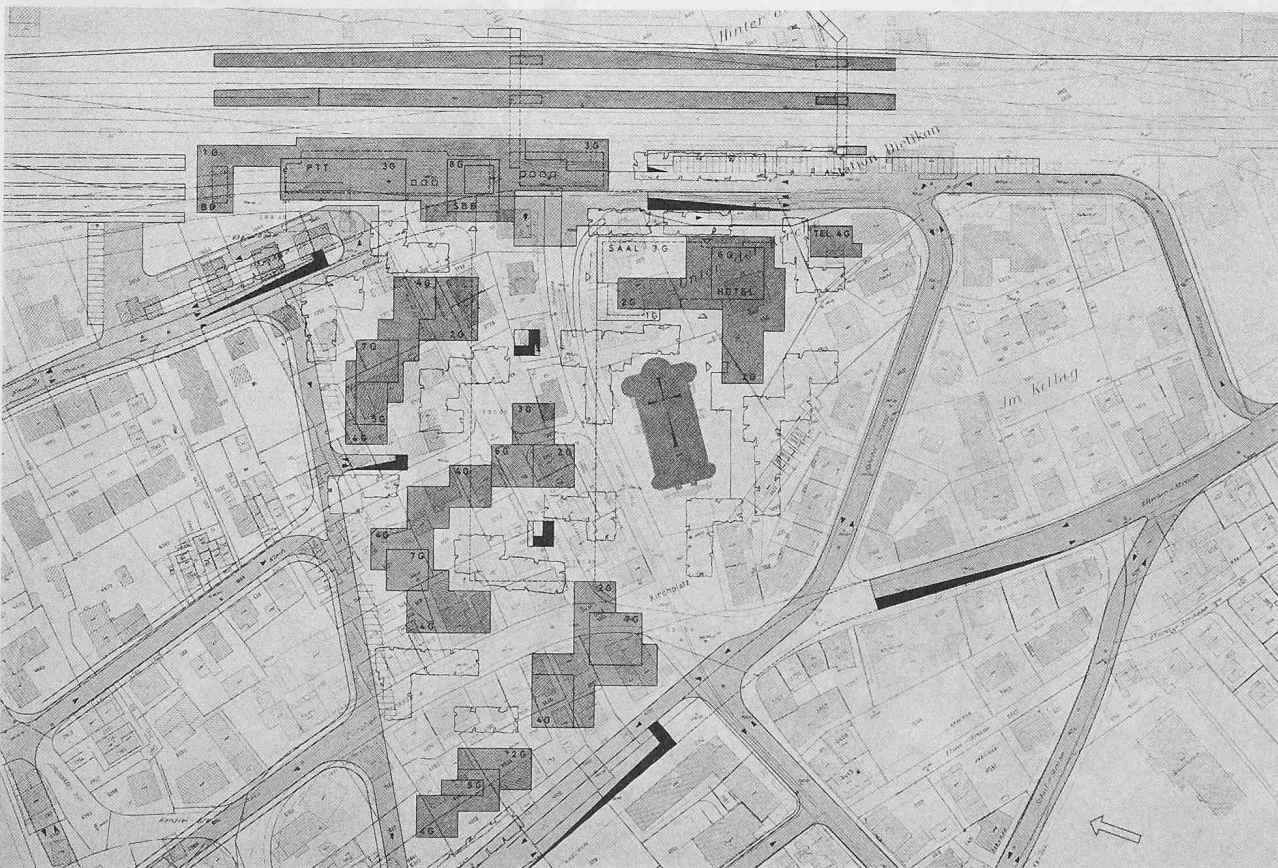
Die Beziehungen zum Generalverkehrskonzept Limmattal sind gewährleistet. Das Verkehrsdispositiv über das Wettbewerbsgebiet ist kompliziert und dessen Realisierbarkeit äusserst fraglich. Die Autobus-Zu- und Wegfahrten sind zu wenig durchdacht. Der Ziel- und Quellverkehr zu den Geschäftshäusern ist unübersichtlich. Die Führung des Verkehrs vom südwestlichen Dorfteil Richtung Zürich muss abgelehnt werden. Die Fussgänger erreichen die Bahnanlagen zweckmässig; die Vorfahrten sind jedoch unbefriedigend und wesentlich zu knapp. Die Verbindung zwischen SBB und BDB ist weitläufig. Ein Hochhaus über den Bahnanlagen ist bei der vorgesehenen Verkehrslösung nicht möglich. Durch die enge Verschachtelung von SBB und PTT fehlen die Erweiterungsmöglichkeiten. Die Einführung der BDB längs der Reppisch ist äusserst kompliziert und aufwendig.

Das Charakteristische des Projektes liegt im Vorschlag einer grossen, nur dem Fussgänger reservierten Zone, die sich um die Kirche als Mittelpunkt aufbaut. Stellung und Gliederung der Baukörper und Gruppen lassen die Absicht erkennen, eine Folge von Platzräumen zu schaffen, wobei das Quartier einen bestimmten Ausdruck erhält. So ansprechend der Vorschlag im Detail an sich ist, fehlt den einzelnen Räumen eine zwingende gegenseitige Beziehung und die Kirche liegt, trotz der ihr zugemessenen Beachtung, beziehungslos und isoliert. Die Plätze sind teilweise zu weiträumig, vor allem fehlt der Gestaltung am Bahnhof eine erwünschte Geschlossenheit. Der Vorschlag für die Baulichkeiten der Kirchgemeinde ist gut.



Verkehrsplan 1:6000

2. Preis (3200 Fr.), **Hafner und Räber**, Zürich



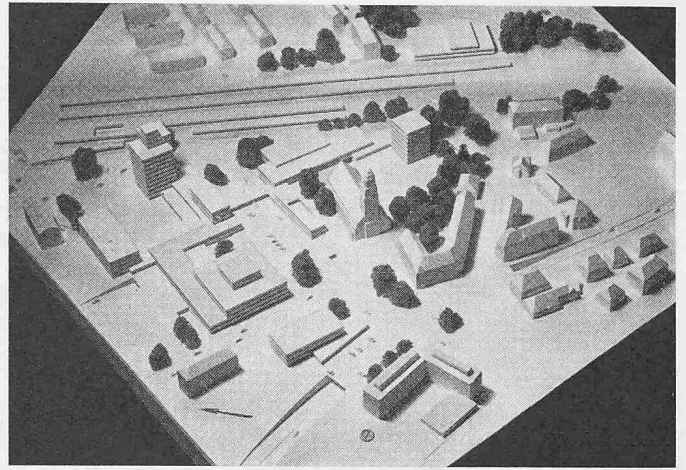
Ortskernplanung 1:3000

Bericht des Preisgerichtes

Die Beziehungen zum Gesamtverkehrskonzept Limmattal sind gewährleistet. Die Verkehrsbeziehungen Bremgartnerstrasse/Ueberlandstrasse sind durch Einschalten eines Einbahnringes gut gelöst; dagegen ist die Verbindung von Zürich zum südwestlichen Gemeindeteil unklar und für den Ortsunkundigen nicht übersichtlich. Die Zufahrten zum Bahnhof und zum Einkaufszentrum werden durch den Einbahnring weitläufig, und sind vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus) kompliziert. Die Bahnhofstrasse wird mit zweispurigem, gegenläufigem Verkehr und zusätzlich der BDB überlastet. Die einzige Zufahrt zur Parkgarage ergibt zu grosse Konzentrationen. Die oberirdischen Parkplätze sind teilweise ungenügend und deren Zufahrten kompliziert. Die Strassenführungen sind zum Teil ohne Rücksicht auf erhaltenswürdige Bauten angegeben, können jedoch angepasst werden. Für den Fussgänger ist der Bahnhof nur durch Unterführungen erreichbar. Lage und Anordnung des Busbahnhofes sind zweckmässig. Der Zugang der Fussgänger zu den Bahnanlagen sowie die Vorfahrten sind umständlich. Die Verbindungen zwischen den Verkehrsbetrieben sind gut. Unvorteilhaft ist die exzentrische Lage des SBB-Aufnahmegebäudes.

Der Verfasser gliedert das Gebiet des Kernes sinnfällig in drei Zonen: 1. Geschäftszentrum mit Läden, Post, Büro- und gewerblichen Lokalitäten; 2. Kulturelles Zentrum mit Kirche, Saalbau, Räume zur Freizeitgestaltung, Hotel, Restaurant usw.; 3. Erholungsgebiet mit grossen Anlagen und Hallenbad (nicht im Programm). Dieser Vorschlag ist an sich begrüssenswert, wird aber durch die nur an einzelnen Stellen durch Unter- und Ueberführungen passierbare Verkehrsstrasse beeinträchtigt.

Die einfachen kubischen Gliederungen ergeben eine ansprechende Folge von Plätzen. Die Gesamtgestaltung wirkt grosszügig und weiträumig, entbehrt allerdings einer gewissen Intimität. Zum Beispiel kann der Kirchplatz mit seinen grossen Öffnungen und der in unmittelbarer Nähe des Kircheneinganges liegenden Rampe zur Unterführung nicht begeistern. Ähnlich liegen die Verhältnisse am Bahnhofplatz. Die organisatorische Gestaltung des kirchlichen Gemeindezentrums kann noch nicht befriedigen. Die wünschenswerte Einheit zwischen Verkehr und räumlicher Gestaltung ist dem Verfasser nicht in allen Teilen gelungen.

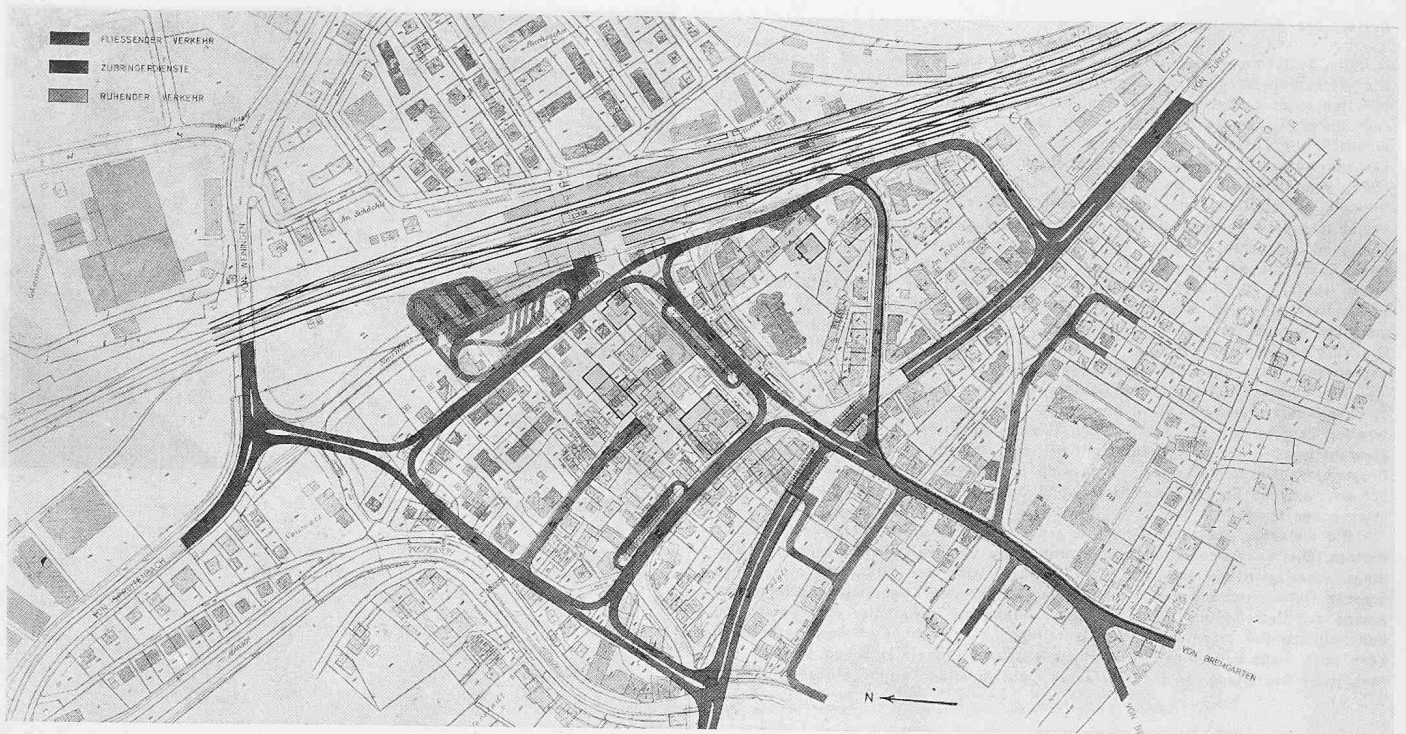


Modellansicht aus Westen

3. Preis (2600 Fr.), **Burckhardt und Perriard**, Küsnacht ZH, **René Bollinger**, Ing. S. I. A., Zürich

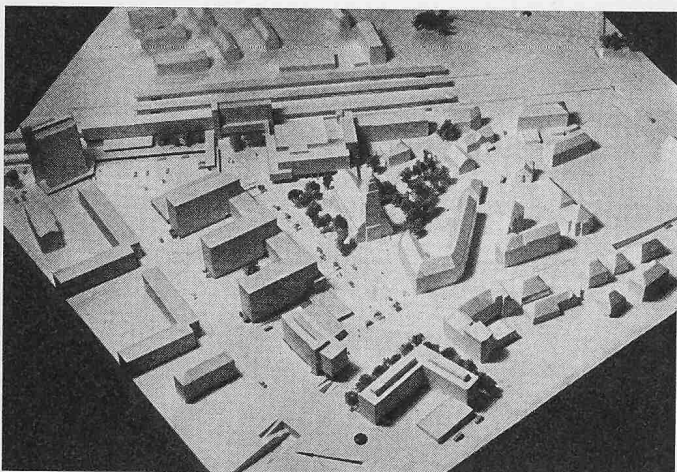
Ortskernplanung 1:3000





3. Preis, Verkehrsplan 1:6000

4. Preis (2200 Fr.), **Peter Steiger**, Zürich, Mitarbeiter: **Thomas Kühne**, **Walter Caffisch**, **Peter Hartmann**

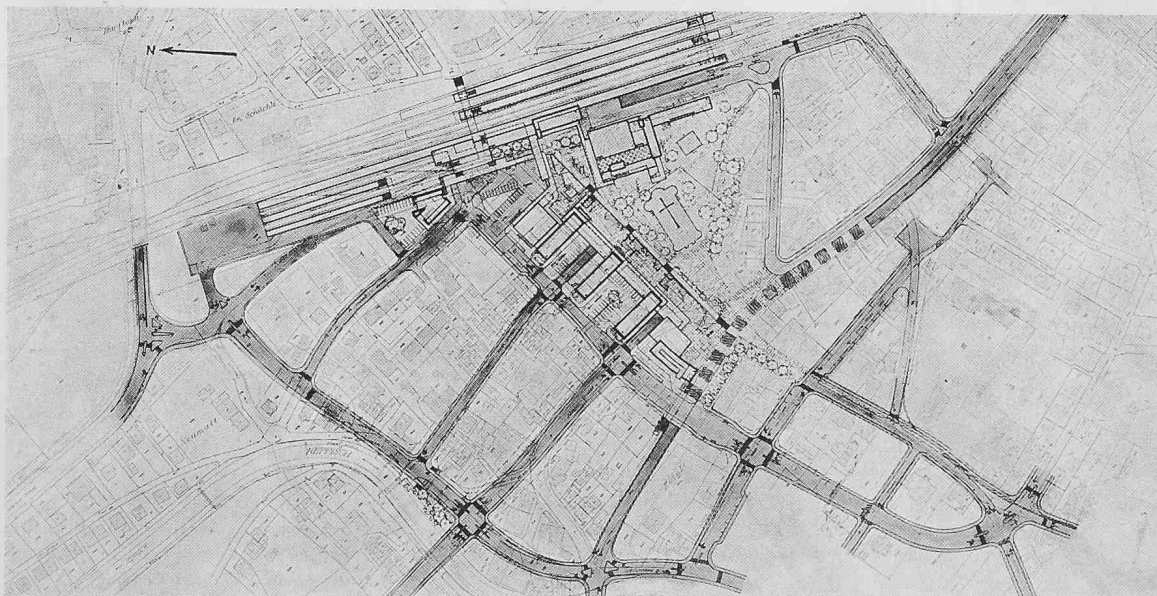


Modellansicht aus Westen

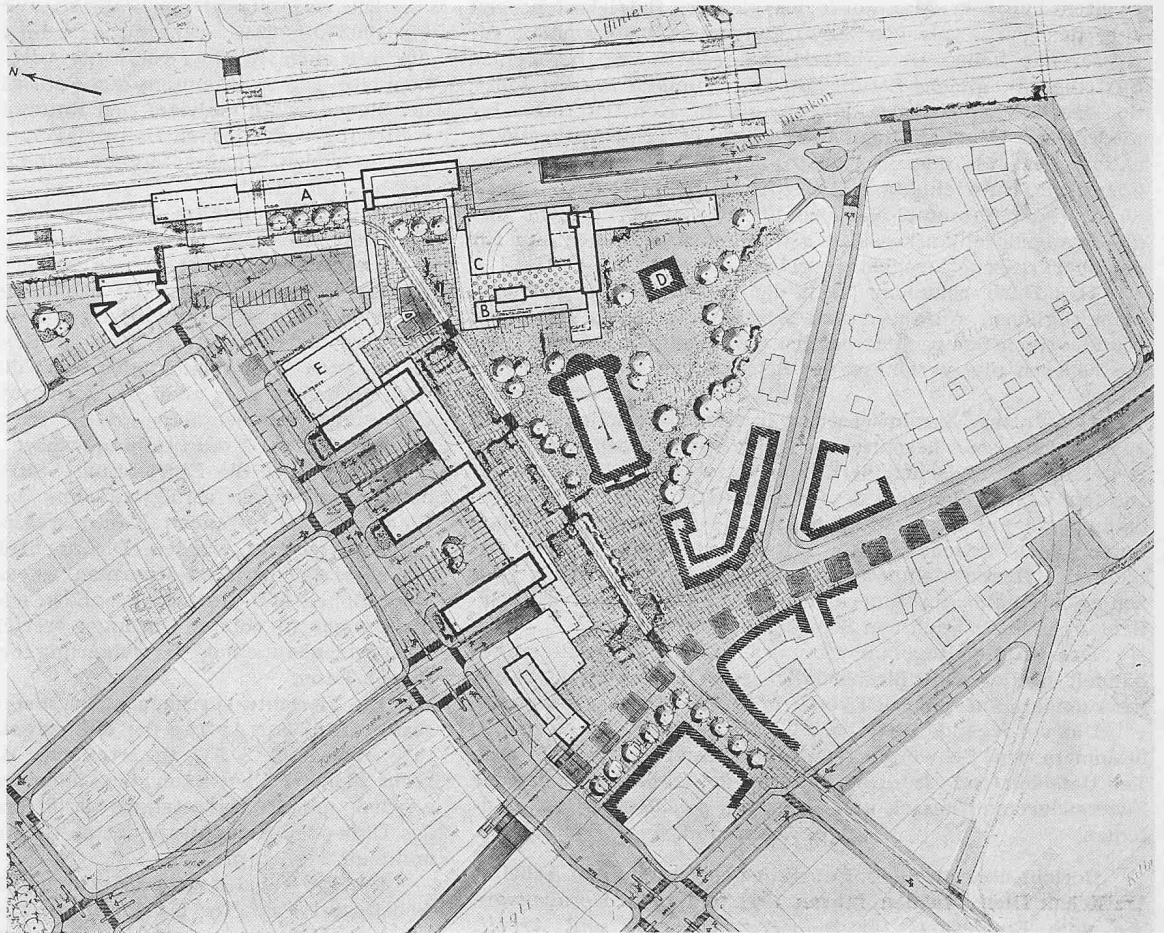
Bericht des Preisgerichtes

Die Grunddisposition entspricht im grossen dem Gesamtverkehrskonzept Lim-mattal, wobei jedoch die Verschiebung des Verkehrs der Bremgartner- und Oberdorfstrasse in westlicher Richtung bezüglich Realisierbarkeit fraglich erscheint. Der Zielverkehr zum Einkaufszentrum, vor allem aus dem östlichen Gemeindegebiet, ist kompliziert und für Ortsfremde unübersichtlich; der Zubringerverkehr im engeren Sinne jedoch ist gut gelöst. Dies trifft auch bezüglich des Ziel- und Quellenverkehrs zum Bahnhof zu, jedoch sind in der Unterführung die Unterniveau-Zufahrten zu Parkgaragen und dergleichen kompliziert. Der ruhende Verkehr ist sehr grosszügig, aber auch aufwendig gelöst. Die Bus-Haltestelle ist unbefriedigend. Das Projekt berücksichtigt die Belange des Fussgängers in ansprechender Weise. Die Zugänge zu den Bahnanlagen sind unübersichtlich und weitläufig, die Vorfahrten knapp bemessen und ohne direkten Anschluss an die Betriebsräume. Die Verbindung BDB—SBB befriedigt, diejenige zwischen den Bahnen und der PTT jedoch nicht. Die exzentrische Lage des SBB-Aufnahmegebäudes ist nicht vorteilhaft.

Der Verfasser gestaltet im Bereiche gegenüber der Kirche eine dem Fussgänger reservierte Einkaufsarkade. Der Vorschlag zeigt kubisch und städtebaulich einen entschlossenen Gestaltungswillen, wirkt aber in seiner Grundhaltung eher monumental als steif. Zudem ist es fraglich, ob durch die nur einseitige Anreihung von Läden, ohne sinnfällige Fortsetzung im Bereiche des Saalbaues am Bahnhof und ohne Tiefe nach rückwärts (zwischen den Scheibenhochhäusern ist nur Zubringer- und Parkierungsverkehr vorgesehen) dieses Einkaufszentrum das erwünschte Leben erhalten wird. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes kann in seiner Zweiteilung nicht befriedigen, vor allem lässt sich kein eigentlicher Schwerpunkt erkennen. Auch ist er ins vorgeschlagene städtebauliche Konzept nicht organisch eingefügt. Der Vorschlag für das kirchliche Zentrum kann noch nicht befriedigen; vor allem liegt es beziehungslos zum Bahnhofplatz.



Verkehrsplan 1:6000



4. Preis

**Peter Steiger und
Mitarbeiter, Zürich**

Ortskernplanung 1:3000

- A Bahnhof
- B Hotel
- C Saal
- D Pfarrwohnung
- E Post

Buchbesprechungen

Taschenbuch für Kältetechniker. Von *W. Pohlmann*. Neubearbeitet von *W. Maake* und *H.-J. Eckert*. 14. Auflage. 651 S. mit 229 Abb. und 1 Tafel. Karlsruhe 1961, Verlag C. F. Müller. Preis: 44 DM.

Dieses beliebte und weitverbreitete Taschenbuch richtet sich vor allem an den Kältepraktiker, der im Verkauf, in der Konstruktion oder im Betrieb tätig ist. Die 14. Auflage bringt gegenüber der 13. Auflage verschiedene Ergänzungen der vorhandenen Tabellen und der Angaben über die fluorierten Chlorkohlenwasserstoffe als Kältemittel sowie eine Vermehrung der Bilder. Wertvoll sind die zahlreichen Abbildungen und Beschreibungen konstruktiver Einzelheiten von Apparaten, Armaturen, Regel- und Steuergeräten, ebenso die vielen Zahlenangaben und Hinweise auf Gesichtspunkte, die bei Entwurf, Ausführung und Betrieb zu berücksichtigen sind. Da auch ältere Ausführungen noch immer im Betrieb stehen, war eine angemessene Berücksichtigung in Wort und Bild angezeigt. Immerhin könnte hier etwas schärfer ausgeschieden werden, um Raum für wichtige Neuerungen zu schaffen. Die Darstellung ist übersichtlich, klar und leicht verständlich. Dem handlichen Nachschlagewerk ist weitestweite Verbreitung zu wünschen.

A. O.

Durchlaufkessel. Theorie, Bau, Betrieb und Regelung. Von *R. Dolezal*. 1. Auflage, 312 S. mit 281 Abb. Essen 1962, Vulkan-Verlag Dr. W. Classen. Preis geb. 64 DM.

Es ist das erste Mal, dass ein Buch nur über Zwangsdurchlaufkessel erscheint, obschon diese Kessel schon seit über 30 Jahren gebaut und hauptsächlich in Europa mit Erfolg betrieben wurden. Da die Zwangsdurchlaufkessel in den letzten Jahren, hauptsächlich in Deutschland, in einer Vielzahl und in immer grösseren Einheiten aufgestellt worden sind und auch in der Schweiz für die ersten thermischen Grosskraftwerke Durchlaufkessel gewählt werden, dürfte das Buch in der technischen Fachwelt besonderem Interesse begegnen, indem es einen sehr interessanten und vielseitigen Ueberblick über das Gebiet vermittelt.

Zwangsumlauf- und Naturumlaufkessel unterscheiden sich nur im Verdampferteil. Daher werden im wesentlichen nur die Verdampfer der beiden Hauptssysteme Sulzer-Einrohr- und Benson-Kessel behandelt, mit Theorie, Konstruktion und den durch sie gestellten schaltungsmässigen und regeltechnischen Aufgaben. Wir finden nebst einer ganzen Reihe von Veröffentlichungen der beiden genannten Systeme auch interessante Angaben über die russische Entwicklung mit Ramzinkesseln, die während des Krieges infolge Mangel an Trommelmaterial sogar mit Drücken bis zu 30 atü hinunter gebaut wurden. In Europa hingegen werden Durchlaufkessel nur für die höheren Drücke, heute ab 130 atü, bis ins überkritische Druckgebiet verwendet. Es fehlt daher im Buche eine eindeutige Antwort auf die Frage, wann der Uebergang vom Naturumlaufkessel zum Zwangsdurchlaufkessel wirtschaftlich vertretbar ist, obwohl im ersten Teil des Buches die Eigenschaften der beiden Kessel eingehend miteinander verglichen werden.

Der Vergleich beschränkt sich aber auf relative Werturteile, da präzise Zahlen fehlen. Es scheint uns, dass beispielsweise der höhere Druckabfall des Durchlaufkessels stark überwertet ist. Dieser gewährleistet eine absolut sichere Strömung des Mediums im Verdampfer und Ueberhitzer, was die wichtigste Vorbedingung für einen störungsfreien Betrieb der Anlage bedeutet, wogegen beim Trommelkessel immer wieder Fälle vorkommen, insbesondere bei starken Lastschwankungen, wo die Strömung im Verdampfer nicht eindeutig beherrscht wird. So dürfen die geringen Wärmeverbrauchsverluste in der Grössenordnung von 0,1 bis 0,2% ohne weiteres in Kauf genommen werden. Es fehlt in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass entsprechend den neueren Erfahrungen mit Grosskesseln (mit hochbelasteten Brennkammern) beim Zwangsdurchlaufkessel bedeutend weniger Korrosionen vorkommen. Es dürften also die Vergleichszahlen der Gesamt-Druckverluste 10 bis 20 at für Naturumlauf-Kessel und 30 bis 50 at für den Zwangsdurchlaufkessel zu günstig für den ersten und zu ungünstig für den