

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 18

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 04.02.2026

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

Eine besonders eingehende Untersuchung zeigt das Kapitel: «Wahl der zur Ausführung zu empfehlenden Varianten». Hier sind alle Argumente zusammengetragen und erschöpfend begründet, welche die Studiengruppe zu ihrem klaren Beschluss führten, dem Eidg. Departement des Innern zur Sicherstellung des winterlichen Strassenverkehrs am Gotthard den Bau eines 16,36 km langen, belüfteten Strassentunnels zwischen Göschenen und Airolo vorzuschlagen. Sofern eine weitere Leistungssteigerung der Bahnverbindung am Gotthard gesucht werden muss, ist die Studiengruppe einstimmig der Auffassung, dass als Ergänzung der heutigen Gotthard-Bergstrecke der Bau eines Eisenbahn-Basistunnels von Amsteg bis Giornico in Aussicht genommen werden sollte.

Damit kann die Studiengruppe die ihr vom Eidg. Departement des Innern gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. Zur Bewältigung des künftig zu erwartenden winterlichen Strassenverkehrs bedürfen die bestehenden Einrichtungen am Gotthard einer Ergänzung durch einen Tunnel.

2. Durch diesen Tunnel soll nicht nur der Winterverkehr ermöglicht, sondern zugleich auch die Kulmination der Gotthardroute fühlbar gesenkt werden. Beide Zwecke werden weitestens am besten durch einen Tunnel auf der Höhe des be-

stehenden Eisenbahntunnels, d.h. von Göschenen nach Airolo, erreicht.

3. Dieser Tunnel ist als künstlich belüfteter Strassentunnel für den selbstfahrenden Motorverkehr einzurichten.

4. Dieser Strassentunnel dient nicht nur zur Aufnahme des Winterverkehrs, sondern auch zur Entlastung der überlasteten Passroute; er sollte daher so rasch als möglich in Angriff genommen werden, damit er vom Jahre 1970 an dem Verkehr zur Verfügung steht.

Wir sind hier Zeugen einer Untersuchung, die mit weitgefässter Umsicht, mit umfassenden technischen Ermittlungen und in vollem Bewusstsein der Verantwortung geführt wurde. Die Schlussfolgerung scheint uns der Entwicklung der Dinge Rechnung zu tragen: für die «rollende Strasse» kommt auf lange Sicht nur der Basistunnel in Frage. Der für die Hochgebirgslandschaft interessierte Touristenverkehr wie auch der Gotthard-Regionalverkehr sucht bei Sperrung des Passes die unbehinderte Durchfahrt. Nur so bewahrt der Gotthard seine gewordene Bedeutung.

Adresse des Verfassers: E. Schnitter, dipl. Ing., Am Itschnacherstich 1, Küsnacht ZH.

Wettbewerb für die Vorstadtplanung in Adliswil ZH

DK 711.4

Vorbemerkung

Der Wettbewerb für eine Satellitenstadt von 10 000 Einwohnern auf dem Gebiet «Lebern» in Adliswil bei Zürich hat etwas wesentlich anderes als nur verschiedenartige Lösungen einer bestimmten Aufgabe gebracht. Seine Grundlage (das Wettbewerbsprogramm), die einzelnen Projekte, die Jurierung und die Diskussionen in der Ausstellung zeigten in wichtigen Punkten verschiedene Auffassungen von der Aufgabe als solcher. Ueber das auf dem Gebiet «Lebern» überhaupt Wünschbare herrschen auseinandergehende Vorstellungen (in bezug auf Ausnutzung, Bevölkerungszahl, Beziehung des Gebietes zur Stadt usw.), im weiteren Sinn davon, was Städtebau und Planung sei und leisten müsste und wie die «Stadt von heute» zu gestalten und zu organisieren sei.

Das Resultat von Adliswil heisst also: Für Städtebau als moderne Wissenschaft und als architektonische Praxis gibt es bei weitem noch keine «unité de doctrine», jedenfalls viel weniger, als von Architekten und Planern — also der «Fachwelt» — den Bürgern, Landbesitzern und Bauvorständen in Vorträgen und in der Praxis vorgeführt wird. Eine allgemein gültige Konzeption von dem, worauf es im Städtebau ankommt, und eine Vorstellung von dem Gebilde, das man Stadtregion nennt, ist noch nicht gefunden. Der Wettbewerb Adliswil hat zum Studium und zur Abklärung dieser heute lebenswichtigen Frage wichtige Impulse gegeben. Er hat neben den Vorschlägen für die Realisation einer grossen Aufgabe noch ein anderes Ergebnis: Dass wir die Methoden und Lehrsätze der Planung immerfort auf ihre Richtigkeit prüfen müssen.

J. Schilling, dipl. Arch.

Aus dem Wettbewerbs-Programm

Aus dem den zehn eingeladenen Teilnehmern abgegebenen Wettbewerbsprogramm werden hier folgende programatische Vorbemerkungen über das Wettbewerbsgebiet, das Raumprogramm und die gestellte Aufgabe wiedergegeben.

A. Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsareal umfasst rund 550 000 m² und grenzt an die Stadt Zürich und die Gemeinde Kilchberg. Es besteht vorwiegend aus grossen, aber zufällig geformten Grundstücken, die zu kleineren Teilen im Eigentum der Stadt Zürich und der Gemeinde Adliswil stehen, grösstenteils aber privates Eigentum sind. Diese Privaten haben die Absicht, eine gemeinschaftliche Planung und damit verbunden eine Ausführung im gegenseitigen Einvernehmen durchzuführen. Es erscheint zweckmäßig, wegen des grossen Umfangs des Areals vorderhand nur eine generelle Planung, die im

Sinne einer Entwicklungsplanung gedacht ist, vorzunehmen. Daher ist das Raumprogramm als eine elastische Richtlinie ohne unnötige Details aufzufassen.

B. Raumprogramm

1. Wohnungen

Die Anzahl der Wohnungen richtet sich nach der vom Verfasser vorgeschlagenen Nutzung des Areals. Die Wohnungen sind ungefähr nach folgenden Proportionen aufzu teilen:

Einzimmer-Wohnungen	etwa 5 %
Zweizimmer-Wohnungen	etwa 15 %
Dreizimmer-Wohnungen	etwa 35 %
Vierzimmer-Wohnungen	etwa 25 %
Wohnungen mit fünf und mehr Zimmern	etwa 20 %

Etwa 5 % der Wohnungen sind als Einfamilienhäuser (zusammengebaute und freistehende Einfamilienhäuser) auszubilden. Hochhäuser sind zulässig. Ihre Zahl und Grösse ist unter Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten und der soziologisch wünschbaren Mischung verschiedener Gebäudearten zu wählen. Ein Teil der Ein- und Zweizimmer-Wohnungen, mindestens 50, soll als Alterswohnungen für rüstige alte Leute Verwendung finden. Dabei können sowohl eingestreute als auch gebäudeweise zusammengefasste Alterswohnungen vorgesehen werden.

Der Standard aller Wohnungen soll variieren, da bei der zukünftigen Bevölkerung grössere Unterschiede in den Einkommensklassen herrschen werden. Der Bedarf an komfortablen, grossräumigen Wohnungen ist infolge der guten Wirtschaftslage, der Motorisierungszunahme und der Schwierigkeit, Dienstboten zu erhalten, stark gewachsen. Neben diesen teuren Wohnungen soll aber auch eine grössere Anzahl billiger Wohnungen erstellt werden. Die Projektierung von verschiedenenartigen Wohnungen ist sowohl vom soziologischen als auch vom Gesichtspunkt der Steuerkraft aus sinnvoll. Begründungen für den unterschiedlichen Wert der vorgeschlagenen Bebauungen der Teilgebiete sind erwünscht.

Nebenräume. Alle Wohnungen sind mit Küche, Bad und W.C., Kellerabteil und Abstellraum vorzusehen. Ferner sind Waschküche, Velo- und Kinderwagenräume anzugeben. Für die komfortablen Grosswohnungen sind zusätzliche Nebenräume zu schaffen.

2. Lehrlingsheim

(Bauherr: Stadt Zürich).

Heim für alleinstehende Jugendliche. Bruttogeschossfläche für etwa 50 Einerzimmer etwa 2000 m².

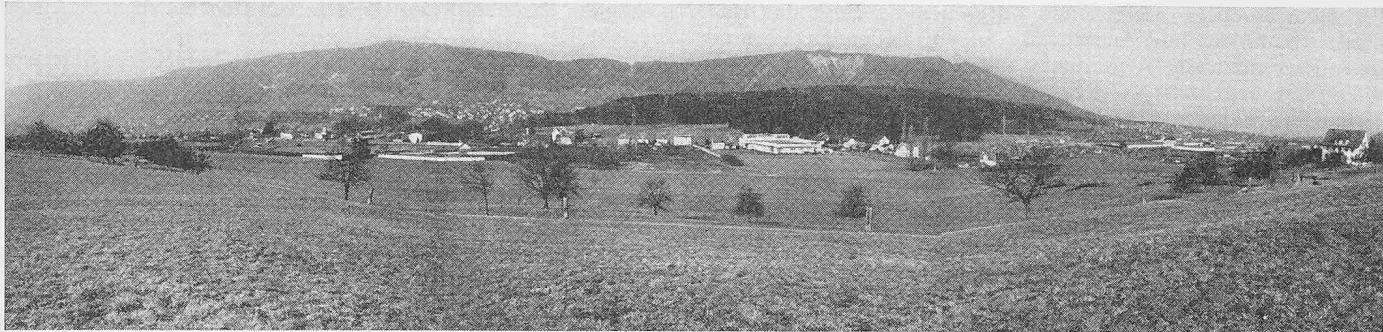


Bild 1. Das Wettbewerbsgebiet von Osten (Kilchberg). Rechts die ersten Häuser von Zürich, anschliessend der Äntlisberg-Wald, Leimbach-Zürich und ganz links hinten Adliswil. Im Hintergrund die Uetliberg-Kette

3. Altersheim

(Bauherr: Stadt Zürich).

Heim für betreuungsbedürftige alte Leute. Bruttogeschoßfläche für etwa 60 Einerzimmer rund 2900 m². Das Altersheim wird zweckmäßig mit den Alterswohnungen in engen Kontakt gebracht (Verpflegung!).

4. Kinderkrippe

Für etwa 60 Kinder, Bruttogeschoßfläche etwa 700 m².

5. Hotel

Typ «Club-Motor-Hotel», mit Garten, kleinem Schwimmbad, Restaurant und Konferenzräumen. Grösse etwa 250 Betten. Im Anschluss an das Hotel: Sportanlage für Kegeln, Ping-pong und ähnlichen Sport, der keinen grossen Flächenbedarf aufweist.

6. Ladenzentrum

Dieses soll einerseits dem engeren Wettbewerbsgebiet und infolge seiner günstigen Lage zur Autobahn und der Möglichkeit, grosse Parkplätze anzurufen, einem weiteren Einzugsgebiet dienen. Es soll daher nicht nur für den täglichen Bedarf vorgesehen werden, sondern soll auch Spezialgeschäfte aufweisen. Die Anlieferung der Waren soll unterirdisch erfolgen. Da die Entwicklung des Ladenzentrums heute noch schwer abzuschätzen ist, wird ein etappenweiser Bau mit grossen Reserven und einer flexiblen Grundrissdisposition anzustreben sein. Die Parkplätze für Kunden können ein- oder mehrgeschossig angeordnet werden. Die Zufahrten sollen die Fussgängerbereiche des Ladenzentrums nicht kreuzen. In Verbindung mit dem Ladenzentrum sind ein Restaurant (oberirdische Bruttogeschoßfläche etwa 400 m²), eine Postfiliale und eine Tankstelle anzurufen. Der Bau eines Kinos kommt dagegen nicht in Frage. Ferner sollen Kleinkinderspielplätze zur Verfügung stehen. Auch die Anordnung einer Fläche für einen Wochenmarkt kann in Frage kommen. Wesentlich ist, dass der Besucher auch bei schlechtem Wetter geschützt ist. Ferner sind Ladenstrassen in der Regel vorteilhafter als grosse, von Läden umgebene Plätze.

Bruttogeschoßfläche (oberirdisch)	etwa 6000 m ²
Kellergeschosse	etwa 4000 m ²
Arealfläche (ohne Parkfläche)	etwa 8000 m ²
Anzahl Parkplätze für Autos	etwa 600

7. Schulen

a) Für die *Primarschule* sind total 24 Klassen, Spezialräume und 2 Turnhallen, 2 Spielwiesen 40/80 m und 2 Turnplätze 25/50 m und Geräteplätze vorzusehen.

b) Für die *Sekundarschule* sind 12 Klassen, Spezialräume, 1 Turnhalle, 1 Spielwiese 40/80 m, 1 Turnplatz 25/50 m und Geräteplätze vorzusehen.

Die Primarschule kann in 2 Schulhäusern mit je 12 Klassen, 1 Turnhalle, 1 Spielwiese, 1 Turnplatz und Geräteplätze aufgeteilt werden oder auch, bei entsprechender Gliederung, in 1 Grossschulhaus von 24 Klassen zusammengefasst werden. Auch eine Kombination eines Primarschulhauses mit dem Sekundarschulhaus ist denkbar, jedoch ist dann eine Trennung der beiden Schulkomplexe besonders wichtig. Die Vereinigung aller 36 Klassen in einem Komplex ist ungünstig.

Die totale Arealgrösse jeder Schule von 12 Klassen beträgt je etwa 12 000 m².

c) *Kindergarten und Tagesheim*. Für das gesamte Areal sind 4 Doppelkindergärten und 1 Hortlokal vorgesehen. Die Kindergärten sollten so verteilt werden, dass kurze und gefahrlose Wege von den Wohnhäusern her entstehen. Auch ein direkter Anschluss an Wohnbauten ist denkbar, sofern eine gute Trennung der Zugangsverhältnisse und Freiflächen erfolgt. Der Arealbedarf pro Doppelkindergarten beträgt etwa 1200 m². Das Tagesheim ist zentral anzuordnen, allenfalls in Kombination mit einem Doppelkindergarten, oder einem Schulhaus. Auch die Doppelkindergärten können, bei guter Trennung vom übrigen Schulbetrieb, mit den Schulhäusern kombiniert werden.

8. Freizeitanlagen

Diese sollen umfassen: 2 Clubräume, Bibliothek, 2 bis 3 Werkstätten und die nötigen Nebenräume, total etwa 700 m² Bruttogeschoßfläche. Anlagen im Freien: 2 bis 3 Spielwiesen, total etwa 5000 m².

Eine Kombination der Freizeitanlage mit Sportplätzen, Schulbauten, aber auch mit dem Ladenzentrum ist denkbar, sofern dadurch gegenseitige Vorteile erreicht werden können, sei es durch eine Reduktion des Flächenbedarfs, durch architektonisch bessere Lösungen oder durch gegenseitige Intensivierung des Besuches. Bei einer Kombination mit einem Schulhaus reduziert sich das Raumprogramm der Schule um den Singsaal und 2 Werkstätten und die Spielwiese der Schule kann für die Freizeitanlage mitbenutzt werden. Die Schaffung grosszügiger und kontinuierlicher Freiflächen wird erwartet. Diese sind als Grünflächen mit Spazier-, Spiel- und Ruhegelegenheiten und auch als Fussgängerplätze mit Hartbelag vorzusehen. Eine Differenzierung der Kinderspielplätze nach Altersstufen ist anzustreben.

9. Sportanlagen

Innerhalb des blau umrandeten Gebietes sind 4 Fussballfelder 65/105 m, 1 Handballfeld 50/90 m und 1 Eisfeld, im Winter als Kunsteisbahn, im Sommer für Tennisplätze verwendbar, 60/65 m, vorzusehen. Dazu das notwendige Garderobegebäude. Von diesen Sportplätzen wurden als Provisorium bereits 1 Fussball- und 1 Handballplatz erstellt. Eine Verlegung dieser Provisorien ist denkbar.

10. Evangelisch-reformierte Kirche

Kirche mit etwa 6—700 Sitzplätzen, einem Kirchgemeindehaus mit etwa 400 Sitzplätzen, Jugend- und Altersstuben, Unterrichtsräumen und Sigristwohnung. Arealgrösse etwa 5 bis 6000 m².

11. Verwaltungsräume für die öffentlichen Dienste

Die Verwaltung der Gemeinde Adliswil bleibt im alten Dorfkern. Für die Ueberbauung «Lebern» sind nur einige Büros für Polizeiposten, Kontrollbüro und Einstellräume für das Strassenbauamt usw. vorzusehen.

12. Private Bürogebäude und gewerbliche Bauten

Das Areal kommt infolge des Fehlens eines Bahnhofsschlusses, aber auch wegen seiner guten Eignung als Wohngebiet, nicht für die Anlage einer Industrie in Frage.

a. Die zweckmässige Bruttogeschoßfläche für Büros und nicht störende Betriebe dürfte zwischen 7 und 12 000 m² liegen (ohne b + c).

b. Dringend ist die Ausscheidung eines Areals, das eine Bruttogeschoßfläche von 5400 m² erlaubt für den Bau eines Geschäftshauses der Filmo AG. Dieses Grundstück soll so angeordnet werden, dass es unabhängig von der Gesamtüberbauung erstellt werden kann.

c. Heute schon bekannt ist der Bedarf an folgenden Gebäuden: c1. *Verwaltungsgebäude* für die Mövenpick-Unternehmung usw. für etwa 60 Personen, allenfalls im Obergeschoss über c4. angeordnet. c2. *Schulungszentrum* für diese Unternehmungen, in loser Verbindung mit dem Hotel (Programmpunkt 5), enthaltend 4 Schulungsräume. c3. *Zentrales Tiefkühl Lager*. c4. *Lebensmittellager und Materiallager* in Erdgeschoß und Untergeschoß, je rd. 800 m². c5. *Testküche*, evtl. über c4. angeordnet. c6. *Weinkeller* für rund 100 000 Flaschen und Degustierstube, mit leichter Zufahrtmöglichkeit und Parkplätzen, unterirdisch und oberirdisch, je rd. 1000 m². c7. *Zentrale Wäscherei* für das Hotel (Nr. 5) und die Mövenpick-Unternehmungen.

13. Heizanlage

Für die gesamte Ueberbauung ist die Anlage einer Heiz-Zentrale in Erwägung zu ziehen, deren Standort anzugeben ist.

14. Garagen und Abstellplätze

Minimum gemäss Unterlage Nr. D. 6.

C. Aufgabe

1. Charakter der zukünftigen Ueberbauung

Nach approximativen Schätzungen wird das Areal einer Bevölkerung von 10 bis 12 000 Einwohnern Raum bieten, das heisst einer etwa gleich grossen Bevölkerungszahl, wie sie die Gemeinde Adliswil heute aufweist. Daraus wird sich ein grosses Mass von Eigenständigkeit des Planungsgebietes ergeben. Immerhin verbleiben eine Reihe von Funktionen im bisherigen Siedlungsgebiet der Gemeinde, so z. B. das Gemeindehaus, das Spital, der Friedhof, das Schwimmbad, eine reformierte und die katholische Kirche. Die günstige Verkehrslage zur Stadt mit dem Autobahnanschluss und die Verknappung der städtischen Landreserven werden dazu führen, dass ein grosser Teil der Bevölkerung des Planungsgebietes in Zürich arbeiten wird.

Die Anlage von eigenen Büro- und Gewerbegebäuden wird zwar einen Teil der Arbeitsbevölkerung des Gebietes «Lebern» absorbieren, doch ist erfahrungsgemäss die Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten bei unseren Verhältnissen nur für den kleineren Teil der Bevölkerung durchführbar.

2. Das Wettbewerbsgebiet und seine baurechtlichen Voraussetzungen

Das Planungsgebiet grenzt an die beiden Gemeinden Zürich und Kilchberg an. Das dem Kanton gehörige Gebiet an der Sihl ist in die Planung nicht einzubeziehen, da sein Verwendungszweck noch nicht abgeklärt ist. Die bestehenden Gebäude sind bei der Planung zu berücksichtigen. Dabei ist bei älteren Gebäuden und solchen, die eine geringe Ausnutzung des Grundstückes aufweisen, mit der Möglichkeit zu rechnen, dass sie durch Neubauten ersetzt werden können. Die im Unterlagsplan rot eingetragenen Gebäude dürfen nicht abgebrochen werden.

Je als oberste Grenze der Ausnutzungsziffer der Teilareale A, B, C ist 0,7 anzunehmen.

Summe aller Vollgeschoßflächen
(Aussermasse)

Ausnutzungsziffer = _____
Gesamte Grundstückfläche ohne
Strassen

Als Vollgeschosse gelten alle zu mehr als einem Drittel mit Wohn-, Schlaf- und Arbeitsräumen ausgebauten Geschosse. Die Summe aller Vollgeschoßflächen wird als Bruttogeschoßfläche bezeichnet. Als Strassen, welche für die Berechnung der Ausnutzung von der Grundstückfläche

abzuziehen sind, gelten alle Strassen und Trottoire, jedoch nicht die Fusswege.

Da die öffentlichen Gebäude in der Regel die zulässige Ausnutzung nicht erreichen, aber über einen grösseren Anteil von Freiflächen verfügen sollen, ist eine Einbeziehung dieser Freiflächen in die Ausnutzung zulässig (sogenannte Kompensation), sofern diese Freiflächen mit einem Bauverbot belastet werden. Die in der Unterlage eingetragenen Grünzüge sind nur als Anregung aufzufassen. Insbesondere der Grünzug in der Mitte des Areals darf in seiner Form und Grösse verändert werden. Wird von der Autobahn aus hygienischen Gründen ein Abstand gewahrt, so kann die entstehende Freifläche in die Ausnutzung einbezogen werden.

Die vorhandene Starkstromleitung wird parallel zur Autobahn in die Böschung verlegt. Die Baugrenze längs der Starkstromleitung ist im Plan Nr. 3 in 10 m Abstand von dieser eingetragen. Bei Häusern, welche die Leitung überragen, ist der Abstand von der Baugrenze um das Mass der Ueberragung zu vergrössern. Höhe der Leitung bei Masten 21 m, in der Mitte der Spannweite 15 m. Die Geschosszahlen werden freigestellt. Auch für die Gebäudeabstände werden im jetzigen Stadium der Projektierung keine Vorschriften aufgestellt. Die Bauordnung der Gemeinde Adliswil wird nur als Information an die Bewerber abgegeben. Für das Wettbewerbsgebiet soll später eine besondere rechtliche Regelung geschaffen werden. Die in der Unterlage eingetragenen Baulinien und Baugrenzen dürfen durch Hochbauten nicht überschritten werden.

3. Verkehr

Die Gemeinde wird durch die Sihl in zwei Wohngebiete aufgeteilt. Die linke Talseite wird durch die Sihltalbahn erschlossen, und für das Gebiet rechts der Sihl sieht man künftig eine Tram- oder Busverbindung vor. Die nächste Tramhaltestelle liegt heute in einer Entfernung von 1750 m vom Schwerpunkt des Planungsgebietes, oder rd. 45 min vom Stadtzentrum weg.

Eine Verlängerung der Tramlinie ist in der Zürichstrasse bis ins Wettbewerbsareal vorgesehen. Das Stadtzentrum ist in diesem Falle in etwa 25 min erreichbar. Die zukünftige Verkehrsfrequenz der Zürichstrasse wurde nicht berechnet. Die Autobahn wird eine Entlastung, die Bebauung und Motorisierungszunahme eine Belastung bringen. Die Autobahn und ihr Anschluss sind als feststehend anzunehmen und sind bereits im Bau. Der Schallschutz der Bebauung ist daher nur durch entsprechende Anlage der Hochbauten, durch Erdbewegungen ausserhalb der Autobahn oder ähnliche Massnahmen erreichbar. Bepflanzungen sind erfahrungsgemäss wenig wirkungsvoll. Die Gebiete östlich und westlich der Autobahn sind durch Fussgängerunterführungen bei den Punkten A und B miteinander zu verbinden.

Die Grütt-, Lebern- und Lettenstrasse können umgelegt werden. Die Lage der Unterführung, bzw. Ueberführung und der Anschluss der projektierten Grüttstrasse beim Weiler «Lebern» sind als feststehend anzunehmen. Das Gebiet östlich der Zürichstrasse und das Gebiet westlich der Strasse sind durch eine Strasse miteinander zu verbinden.

Die Erschliessung der Wohngebiete ist so vorzunehmen, dass eine möglichst geringe Störung der Bewohner eintritt. Die Fussgängerwege und -bezirke sind vom Fahrverkehr möglichst zu trennen. Als grösste Entfernung der Eingänge von Mehrfamilienhäusern ist etwa 60 m, für Einfamilienhäuser etwa 75 m von der Strasse anzunehmen. Für Gebäude von mehr als 25 m Höhe ist eine zweckmässige Zufahrt für die Feuerwehr nötig.

Die günstige Lage zum Autobahnanschluss lässt einen hohen Motorisierungsgrad der Arbeits-, Wohn- und Besucherbevölkerung erwarten. Die Normalien der Stadt Zürich vom 4. 3. 1960 für Fahrzeugabstellplätze sind daher als untere Grenze aufzufassen. Bei der Anlage von offenen und gedeckten Abstellplätzen ist zu berücksichtigen, dass erfahrungsgemäss keine langen Wege vom Gebäude zum Abstellplatz in Kauf genommen werden. Eine zu starke Konzentration der Abstellplätze führt also dazu, dass dieselben zu wenig benutzt werden und deshalb die Strassen durch parkierende Wagen verstopft werden.

4. Zeitliche Entwicklung des Planungsgebietes

Die Erweiterung des Siedlungsgebiets und seine Beziehung zur Stadt gestatten heute noch nicht, mit Sicherheit die Entwicklung des Planungsgebiets vorauszusehen. Insbesondere ist die Frage nach der zweckmässigen Grösse der Arbeits- und Einkaufsflächen nicht klar beantwortbar. Es ist deshalb von grosser Wichtigkeit, dass bei der Planung auf eine flexible Lösung hingezieht wird, die eine Anpassung an den zukünftigen Bedarf gestattet. Das heisst, es sind genügende Reserven für unerwartete Zunahmen und Möglichkeiten der Umwandlung von Arbeits- in Wohngebiete und umgekehrt ins Auge zu fassen.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Innert der festgesetzten Frist wurden neun Entwürfe eingeliefert. Die Vorprüfung der Entwürfe besorgte das Hochbauamt der Stadt Zürich. Dessen schriftlicher Bericht wurde den Preisrichtern ausgehändigt.

Die Vorprüfung ergab, dass das Projekt Nr. 3, Kennwort «Prinzip», in wesentlichen Bestandteilen unvollständig abgeliefert wurde. In Anwendung von Art. 55, letzter Satz, der «Grundsätze für architektonische Wettbewerbe» (WG), wodurch in allen Zweifelsfällen und in Interpretationsfragen die Wettbewerbskommission anzu rufen ist, wurde Dr. Markus Hottinger, Vizepräsident der Wettbewerbskommission und Obmann der Gruppe Ostschweiz, konsultiert. Dieser prüfte das auszuschliessende Projekt Nr. 3 hinsichtlich der Anforderungen des Wettbewerbsprogrammes (WP) unter Berücksichtigung der einschlägigen Fragenbeantwortung vom 6. Juli 1963 (FB Ziff. 8) und kam zum Schluss, dass es in wesentlichen Bestandteilen unvollständig abgeliefert wurde. Es muss daher in Anwendung von WBG Art. 35 lit. a von der Beurteilung ausgeschlossen werden. Demgemäß geht der Verfasser des von der Beurteilung ausgeschlossenen Projektes Nr. 3 im Sinne von WP Seite 12 lit. G. der Grundentschädigung von Fr. 5000.— verlustig¹⁾.

In bezug auf die Ausstellung des Projektes Nr. 3 spricht WG Art. 46 in seinem ersten Satz für den vorliegenden Fall kein Verbot aus; im zweiten Satz des gleichen Artikels wird der Entscheid über das Ausstellen sogar von Projekten nicht teilnahmeberechtigter Verfasser dem Preisgericht überlassen. Das Preisgericht entscheidet daher in

1) Die ausführliche Begründung dieses Urteils publizieren wir im folgenden Heft an gleicher Stelle wie die Darstellung des Projektes Nr. 3.
Red.

1. Preis (16 000 Fr.) Entwurf Nr. 9, «Jolieville», Verfasser H. Barbe, W. Gelpke, B. Huber, H. Litz, B. Schnitter.

Beurteilung des Preisgerichtes:

Die Anlage ist mit lobenswerter Klarheit in drei Teile gegliedert; ein von allen übrigen Bauten deutlich abgehobenes Zentrum bildet das Bindeglied zwischen dem im Westteil gelegenen Band der Hochhäuser und dem im Ostteil an den Hang geschmieгten Teppichsiedlungen. Die öffentlichen Bauten erfahren eine sehr starke Konzentration im erwähnten Zentrum. Die Freiflächen liegen günstig. Die Erschließung ist sorgfältig durchdacht. Die Strassenbahn wird zweckmässig in einer unteren Ebene bis ins Zentrum geführt. Der individuelle Verkehr wird über zwei Abzweigungen in die Siedlung geleitet. Locker entworfene Stichstrassen erschliessen die einzelnen Gebäudegruppen; sie zerschneiden aber auch die Wohngebiete. Im Bereich der Teppichsiedlungen wird der Zubringerdienst zu den peripher gelegenen Teilen durch die davor liegenden Bauten hindurchgeleitet, dies hat erhebliche Nachteile zur Folge. Die Fussgängerverbindungen sind sinnvoll. Parkflächen sind genügend vorhanden.

Das Projekt wirkt in städtebaulicher Hinsicht vor allem durch die grosse Zahl von Hochhäusern, die das Baugebiet in einem zwanglos

aber konsequent wiederholten Dreiklang nach Westen begrenzen. Mit der einmaligen Aufnahme dieses Motivs im Ostteil der Siedlung entsteht eine interessante städtebauliche Bewegung. Die Terrassensiedlungen nehmen die topographischen Gegebenheiten in glücklicher Weise auf. Besonders zu loben ist der Versuch, die Schallwirkung der N 3 durch einen künstlichen Hügel zu vermindern, der gleichzeitig eine günstige sonnige Wohnlage entstehen lässt. Der Verfasser weist sich mit seinem Vorschlag gleichermaßen über ein gutes Einfühlungsvermögen in die Gegebenheiten der Landschaft, wie über einen starken Willen zur formalen Gestaltung aus.

Besonders bemerkenswert ist der Einbezug des Tobels im Gebiet C in die gesamte städtebauliche Konzeption und die Weiterführung dicker landschaftlichen Gegebenheit in den künstlich abgesenkten Hauptplatz des Zentrums; dadurch entsteht eine interessante Fussgängerzone. Um diesen Fussgängerplatz sind die öffentlichen Bauten in ungewöhnlich konzentrierter Form gruppiert. Die Lage der Schule im Zentrum ist in der vorgeschlagenen, etwas starren Einordnung sehr problematisch. Das Hotel findet sich in repräsentativer Lage.

Die Anzahl der schlanken 60—70 m hohen Türme ist zu gross. Die Punkthäuser haben zu

analoger Anwendung, das Projekt Nr. 3 trotz seiner Unvollständigkeit auszustellen.

Die übrigen acht Projekte wurden vollständig abgeliefert. Jedes Projekt weist verschiedene Verstöße gegen Programm vorschriften auf, doch erachtet das Preisgericht diese Abweichungen nicht für derart schwerwiegend, dass ein Ausschluss von der Prämierung gerechtfertigt wäre.

Nach Abschluss der Beurteilung und einer nochmaligen Durchsicht sämtlicher Entwürfe stellt das Preisgericht einstimmig folgende Reihenfolge der Bewertung fest:

1. Rang Projekt Nr. 9 Kennwort «Jolieville» Fr. 16 000.—
2. Rang Projekt Nr. 8 Kennwort «Chlee» Fr. 10 500.—
3. Rang Projekt Nr. 1 Kennwort «Elementbau» Fr. 10 000.—
4. Rang Projekt Nr. 6 Kennwort «Sunnau 63» Fr. 9 500.—
5. Rang Projekt Nr. 2 Kennwort «SIS» Fr. 9 000.—
6. Rang Projekt Nr. 4 Kennwort «Asp» Fr. 5 000.—

Ausserdem erhält jeder Verfasser der acht zur Beurteilung zugelassenen Projekte die Grundentschädigung von Fr. 5000.—

Das Preisgericht empfiehlt den Behörden und den Landeigentümern einstimmig, den Verfasser des Projektes Nr. 9, Kennwort «Jolieville», mit der Weiterbearbeitung der Gesamtplanung und weitgehend auch für die Ausführung beizuziehen.

Das Preisgericht: *Gysel P.*, Gemeindepräsident, Adliswil, Vorsitzender; *Bollin E.*, Kaufmann, Zürich; *Hillebrecht R.*, Prof., Stadtbaudirektor, Hannover; *Schader J.*, Prof. ETH, dipl. Arch. BSA/S. I. A., Zürich; *Sidenbladh G.*, Stadtbaudirektor, Stockholm; *Widmer S.*, Dr., Stadtrat, Bauvorstand II Stadt Zürich; *Wasserfallen A.*, Stadtbaumeister, Zürich; Ersatzmänner: *Baumgartner E.*, Liegenschaften-Verwalter der Schweiz. Rückversicherungs-Gesellschaft, Zürich; *Zweifel J.*, Arch. BSA/S. I. A., Zürich; *Prager U.*, Direktionspräsident der Mövenpick-Unternehmungen, Zürich. Sekretär: *Egli E.*, Gemeinderatsschreiber, Adliswil.

Die Oeffnung der Umschläge ergibt folgende Projektverfasser:

1. Preis: *Hans Barbe, Wendel Gelpke, Benedikt Huber, Hans Litz, Beate Schnitter*, Zürich
2. Preis: *W. Niehus, Mitarbeiter B. Davi*, Zürich
3. Preis: *Felix Rebmann*, Zürich, und *E. Zietzschmann*, Hanover
4. Preis: Atelier CJP: *Fred Cramer, Werner Jaray, Claude Paillard, Peter Leemann*, Zürich
5. Preis: *Prof. A. H. Steiner*, Zürich
6. Preis: *Hans und Gret Reinhard*, Bern

geringe Abstände untereinander und Einblicke in die Terrassenhäuser sind nicht ganz vermieden. Die Grundrisse sind allzu knapp. Die Punkthäuser stehen in günstiger Beziehung zu rechtwinklig organisierten Trakten von Terrassenwohnungen, die sich durch gute Besonnung und Belichtung auszeichnen.

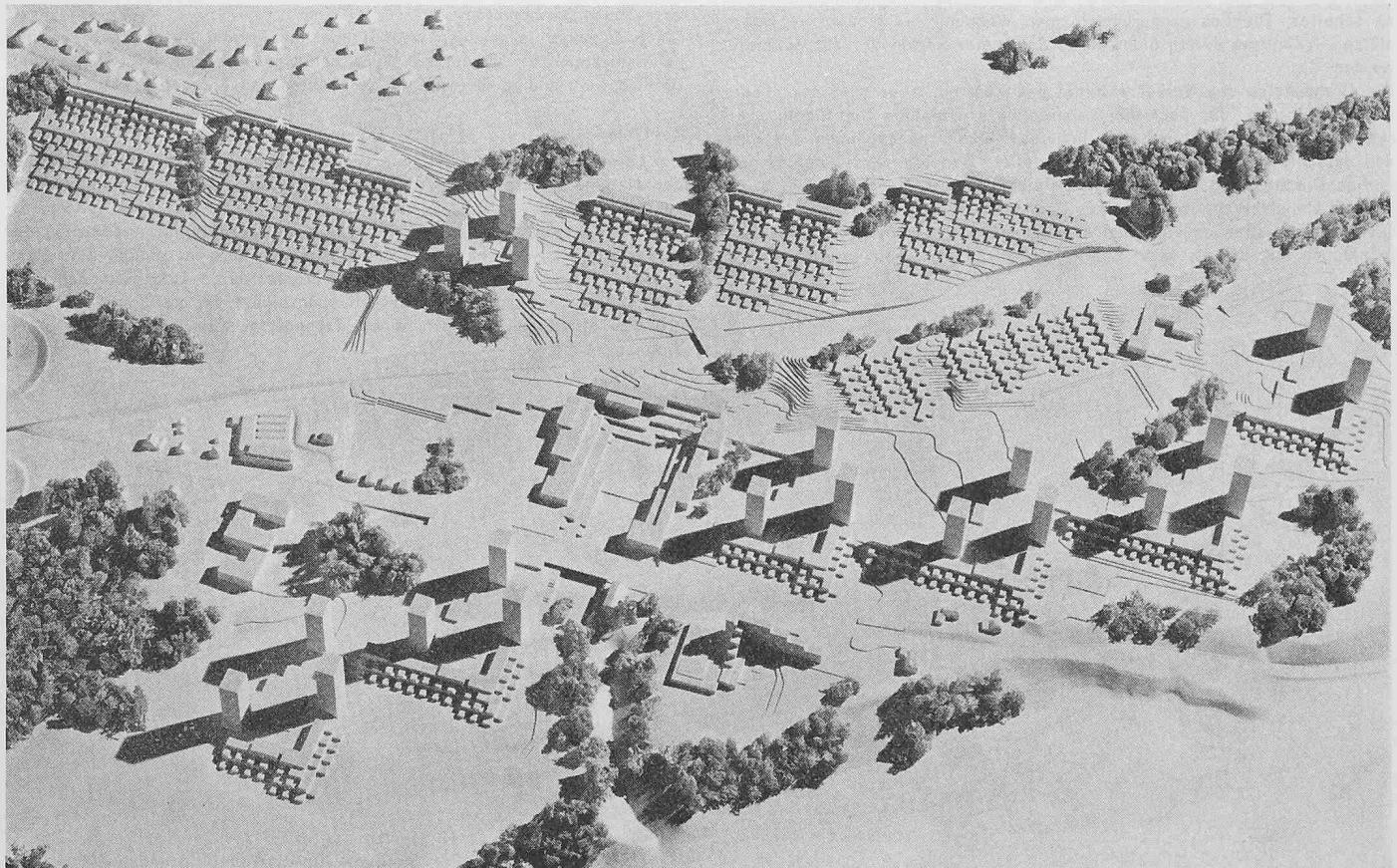
Erfreulich ist die hohe Zahl von Terrassenhäusern mit Grosswohnungen mit beachtlichem Wohnwert. Die Terrassensiedlungen im Ostteil des Areals bilden einen interessanten Vorschlag. Zu loben ist der damit gebotene Reichtum an individuellen Wohngelegenheiten und Eigenheimen. Die Grundrisse sind in den unteren Geschossen in zwingender Einfachheit, in den oberen Geschossen teilweise kompliziert. Im Bereich der Ueberführung über die N 3 muss mit Immissionen gerechnet werden. Im nordöstlichen Teil entsteht eine zu empfindliche Benachteiligung der Anstösser. Die infolge ihrer grossen Ausdehnung etwas monoton wirkenden Terrassensiedlungen bedürfen einer starken Durchgrünung.

Das Projekt ist infolge der vorgeschlagenen grossen Erdbewegungen und der zusätzlichen Unterführung unter der N 3 relativ teuer. Die Hochbauten sind wirtschaftlich noch tragbar. Elementbauweise ist ohne weiteres möglich, ebenso die etappenweise Erstellung.



1. Preis, Situation 1:7500. Oestlich der Autobahn N 3 bis zur Grenze Kilchberg das Teilgebiet A, zwischen Autobahn und Zürcherstrasse (Zürich — Adliswil — Sihltal) das Teilgebiet B, westlich der Zürcherstrasse das Teilgebiet C

Modellaufnahme von Westen (Uetliberg)





1. Preis. Verkehrserschliessung 1:5000. Dunkel getönt: Motorfahrzeugverkehr; hell getönt: Fussgängerverbindungen

Erläuterungen der Projektverfasser

1. Erschliessung und Verkehr

Für Fussgänger und Motorfahrzeuge sind konsequent unabhängige Bereiche zu schaffen. Die Fussgängerbeziehungen Wohnung — Schulen — Sportplätze — Zentrum dürfen nicht durch den motorisierten Verkehr gefährdet werden.

Die Drehscheibe des Verkehrs bildet das Zentrum. Hier wird sowohl der Fussgängerstrom, der über die weitergeführte Tramlinie die Siedlung erreicht, als auch der motorisierte Individualverkehr abgenommen und nach den verschiedenen Quartieren weitergeleitet. Dadurch wird eine zwangsläufige Durchblutung des Zentrums erreicht.

Der Individualverkehr folgt je einer Sammelstrasse in die Areale A, B, C. Diese Sammelstrassen sind anstösserfrei und weisen ein System von Verästelungen auf, die als reine Zubringerstrassen, zum Teil unterirdisch ge-

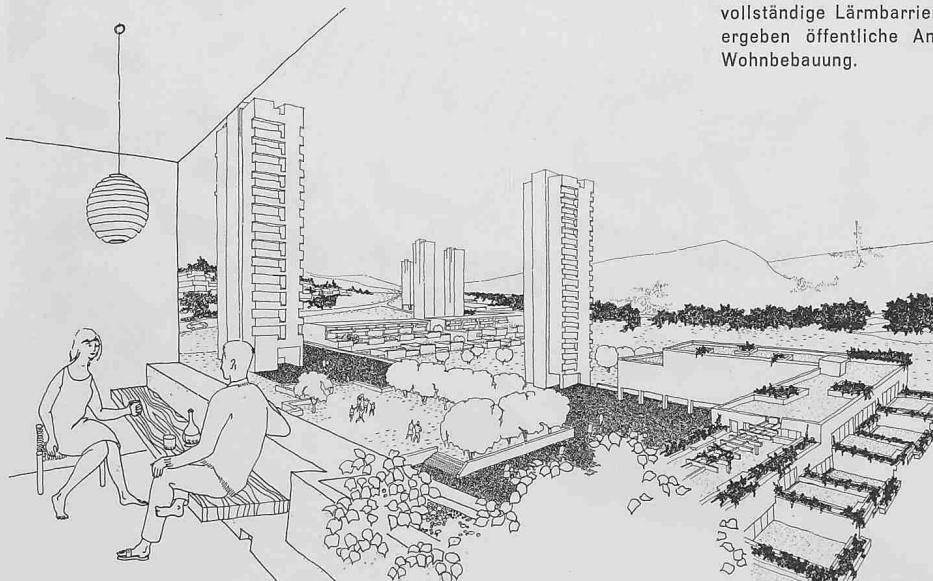
führt, als Zufahrt zu den in grösseren Einheiten zusammengefassten Parkplätzen dienen. Damit wird jeder quartierfremde Verkehr von der Wohnüberbauung ferngehalten.

Die Fussgängerbeziehungen werden unabhängig vom System des Fahrverkehrs in freier Anordnung als Wege und Gassen durch die Ueberbauung, zum Zentrum und zu den öffentlichen Bauten und Anlagen geführt.

2. Immissionen

Die Lärm- und Geruchbelästigung der Wohnbezirke durch den Verkehr auf der Nationalstrasse und der Zürichstrasse muss auf ein Minimum beschränkt werden.

Diese schwierige Aufgabe wurde nach Möglichkeit durch Ausnutzung der topographischen Gegebenheiten gelöst, insbesondere im südlichen Teil des Areals, wo die natürlichen Böschungen, ergänzt durch Aufschüttungen, eine vollständige LärmbARRIERE zur Ueberbauung bilden. Im nördlichen Abschnitt ergeben öffentliche Anlagen einen Trengürtel zwischen Autobahn und Wohnbebauung.



Blick von einem Wohnturm gegen Süden

3. Wohnbebauung

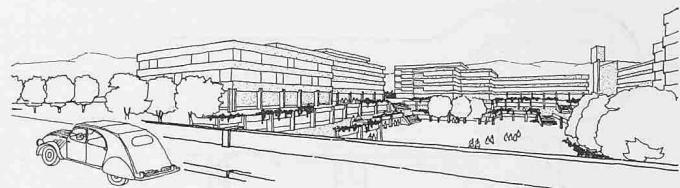
Die Wohnbebauung soll in Quartiereinheiten gegliedert werden und räumlich-architektonisch klar zur Geltung kommen. Trotz der durch die Kompen-sation der Grünfläche bedingten ausserordentlich hohen Bebauungs-dichte soll eine ideale Wohnungsverteilung angestrebt werden. In diesem Sinne gehören nur Klein- und Mittelwohnungen in eigentliche Wohnblöcke, während für Familien mit zwei und mehr Kindern Wohnungen mit separatem Zugang und eigenem Garten oder grosser Terrasse vorzusehen sind, welche die Vorteile rationeller Fertigung und kleinen Landbedarf mit den wohnhygienischen Vorteilen des Einfamilienhauses verbinden. Die Zusammenfassung der verschiedenen Wohntypen ergibt die erwünschte soziologische Durchmischung.

Zur Erhaltung der notwendigen Grünflächen müssen bei dieser Dichte Parkplätze und Garagen in der Wohnbebauung unterirdisch und überdeckt angeordnet werden.

Das ganze Projekt beruht auf der Erkenntnis, dass eine hohe Bebauungs-dichte nur gerechtfertigt werden kann, wenn dank entsprechendem Auf-wand bei Projektierung und Ausführung die wohnhygienischen Bedingungen vor allem für kinderreiche Familien konsequent berücksichtigt werden. Die dadurch bedingten Mehrkosten sind eine direkte Folge dieser Dichte. Sie können dank der grossen Bauserien teilweise wieder kompensiert werden. Bei Verzicht auf diesen Mehrkostenaufwand muss eine solche Dichte als unsozial, unhygienisch, kurz als Ansatzpunkt zur Slumbildung, abgelehnt werden.

4. Zentrum

Das Zentrum muss im Fussgängerbereich der Wohnbebauungen liegen und gleichzeitig vom Verkehr umspült werden.



Blick von Westen (Zürcherstrasse) in das Zentrum

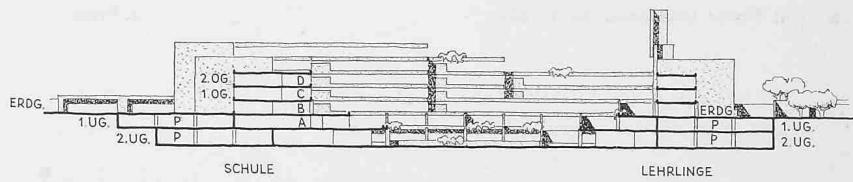
Die günstige Verkehrslage sichert dem Zentrum die wirtschaftliche Belebung. Neben Geschäftsbauten wurden hier auch Kirche, Lehrlingsheim, zwei Schulen und Alterswohnungen untergebracht, auf verschiedenen Fussgängerebenen, die vom Fahr- und Parkierungsgeschoss bequem erreicht werden. Auf diese Weise entsteht die für das Zentrum wünschbare Erlebnisdichte.

5. Zusammenfassung

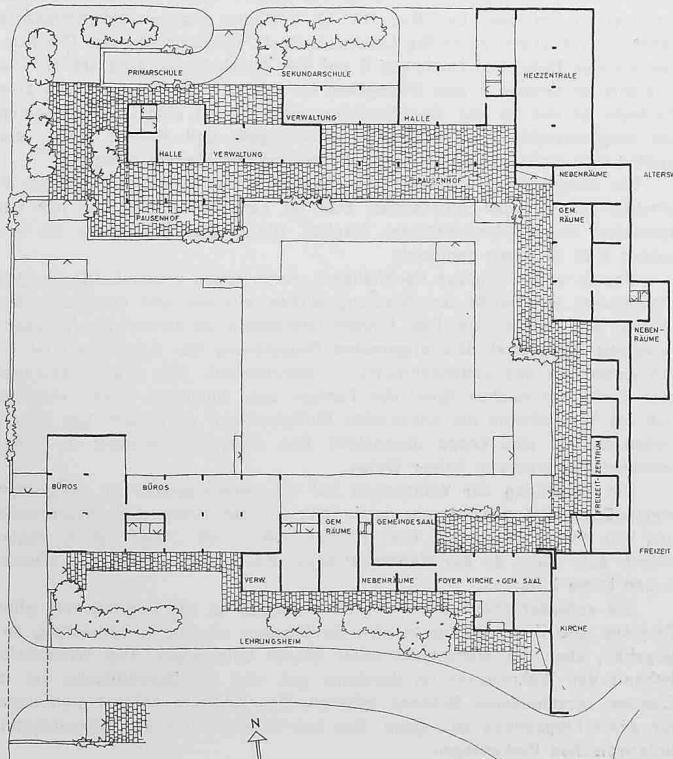
Gemäss Ausnutzungsberechnung wird Wohnraum für über 9000 Einwohner geschaffen, was nach Abzug von 11 % der Grundstückfläche für Strassenbauten eine Ausnutzung über das gesamte Terrain von 0,7 ergibt. Als Folge der Topographie des Geländes und der Lage der Sportplätze wurde diese Ausnutzung in den einzelnen Arealen leicht differenziert.

1. Preis (16 000 Fr.) Entwurf Nr. 9, «Jolieville». Verfasser H. Barbe, W. Gelpke, R. Huber, H. Litz, B. Schnitter.

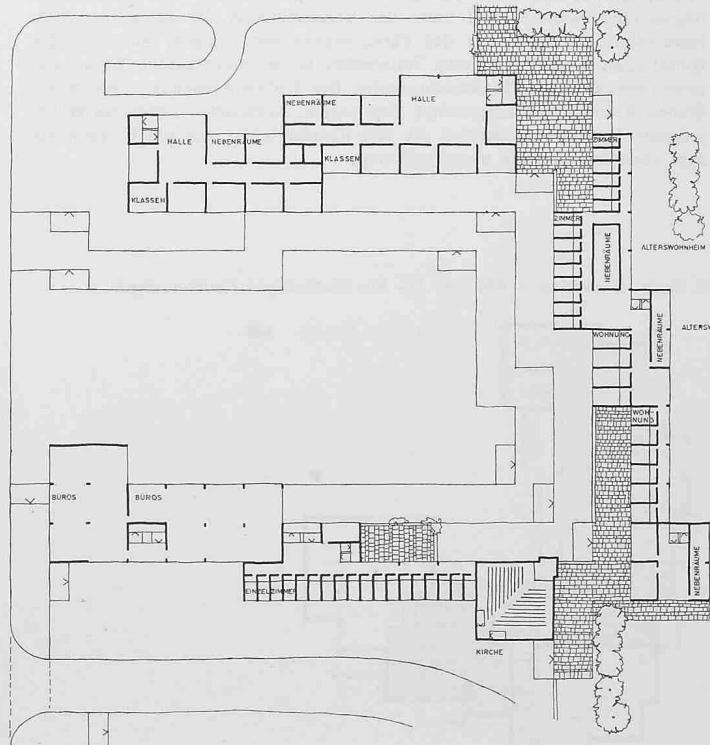
Zentrum: Schnitt Nord-Süd 1:800

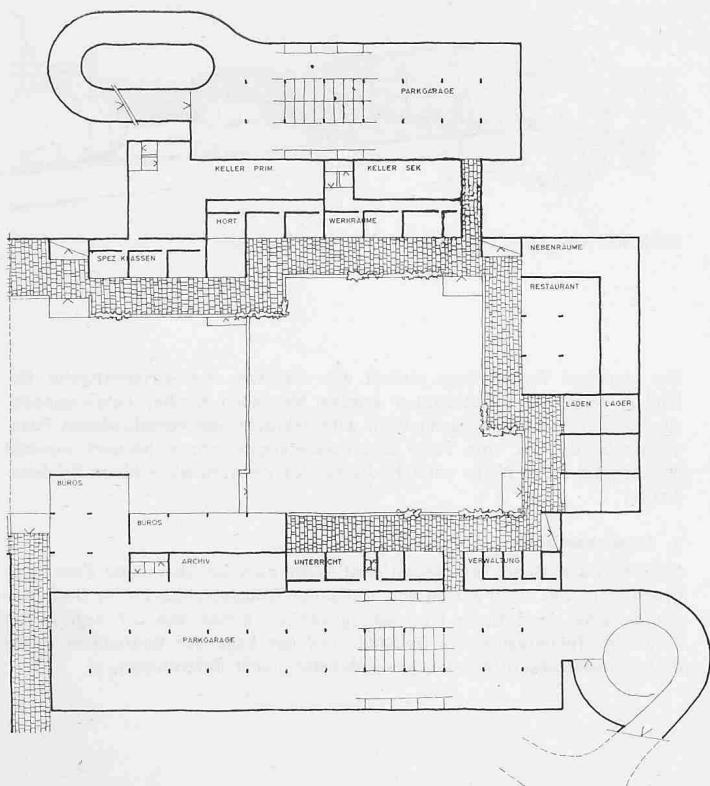


Zentrum: Erdgeschoss 1:800

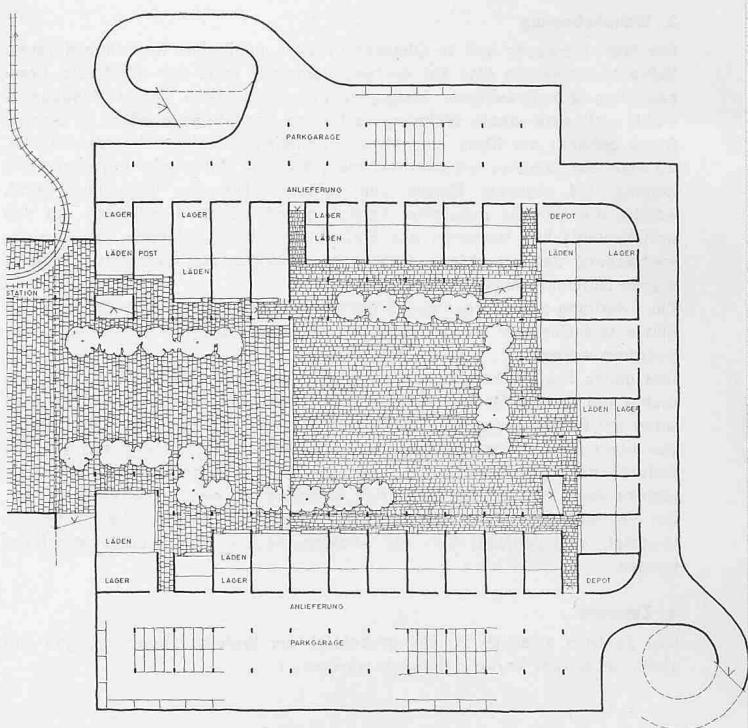


Zentrum: Erstes und zweites Obergeschoss 1:800





Zentrum: Erstes Untergeschoss 1 : 800



1. Preis

Zentrum: Zweites Untergeschoss 1:800

2. Preis (10 500.) Entwurf Nr. 8, «Chlee». Verfasser **W. Niehus**, Zürich.
Mitarbeiter **B. Davi**

Beurteilung des Preisgerichtes:

Der Gedanke des Verfassers, ein Zentrum mit einem Kreis von Hochhäusern rund um die Lettenstrassenüberführung zu markieren, ist an und für sich gut, aber die Abstände zwischen den Häusern sind zu gross, um den erwünschten Effekt zu erreichen. Die Lage des Zentrums ist gut gewählt, einzelne Bauten haben jedoch eine ungünstige Lage. Der Standort der Kirche ist nicht der Bedeutung des Gebäudes entsprechend gewählt. Das Hotel mit der Mövenpick-Unternehmung ist hinter der bestehenden Häuserreihe versteckt und unter der Voraussetzung der geltenden Wettbewerbsbestimmungen von der Zürichstrasse her schlecht sichtbar. Die Wohnbauten sind in den drei Teilarealen je in interessanter Weise aus verschiedenen Typen zusammengesetzt. Die Einfamilienhäuser sind in der Gruppe A und B gut eingeordnet. Grünareale durchziehen sämtliche Wohngruppen. Dagegen erscheinen die vier Fussballfelder und die Eisbahn auf dem «Sunnau»-Gelände etwas gedrängt.

Die Verteilung des Bauvolumens in der Landschaft ist interessant, was mit der im allgemeinen guten architektonischen Gestaltung zusammenhängt. Durch die eben erwähnte Lage der Fussballfelder ist die Gruppe C von der übrigen Bebauung isoliert. Das wird dadurch noch verstärkt, dass der Schulweg aus dem Gebiet C zum Gebiet A zu kompliziert ist.

Der öffentliche Verkehr ist mit dem Tram in der Mitte der Zürichstrasse nur teilweise gelöst. Die unmittelbare Nachbarschaft von Tramschleife und Einfahrt für den Automobilverkehr bringt erhebliche Nachteile mit sich. Die vorgeschlagenen Bauten sind durch drei voneinander getrennte Strassensysteme bedient. Man kann von Gruppe C nicht mit dem Auto bis zum Zentrum fahren, ohne ein kurzes Stück die Zürichstrasse benützen zu müssen. Der Bau NB 13 hat eine eigene verkehrsmässig gefährliche Ausfahrt durch die Lettenstrasse in die Zürichstrasse. Die Ausfahrten vom Hotel und Hochhaus 5 auf die Zürichstrasse sind unklar. Die Ausfahrt für Gruppe A zum Zwängiweg ist wertvoll. Die Haupteinfahrt zum Zentrum ist viel zu eng. Die Erschliessungsstrassen sind im allgemeinen gut vorgeschlagen. Die Fußgänger haben gute und sichere Wege; sie werden sich nicht überall nach der Auffassung des Planers bewegen.

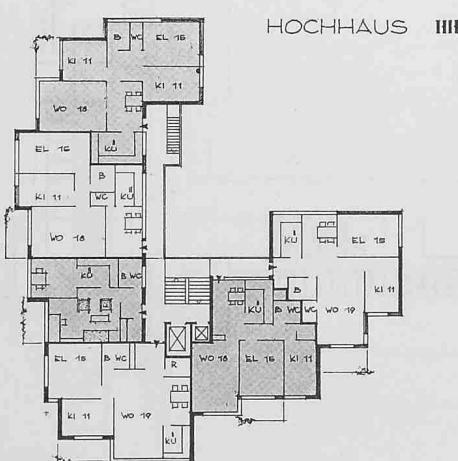
Die überwiegende Anzahl der Parkplätze ist unter den Grünflächen in einstöckigen Garagen vorgesehen. Das ist sehr kostspielig und nur bei speziellen Baugrundverhältnissen tragbar. Die offenen Parkplätze für Besucher sind zu wenig zahlreich.

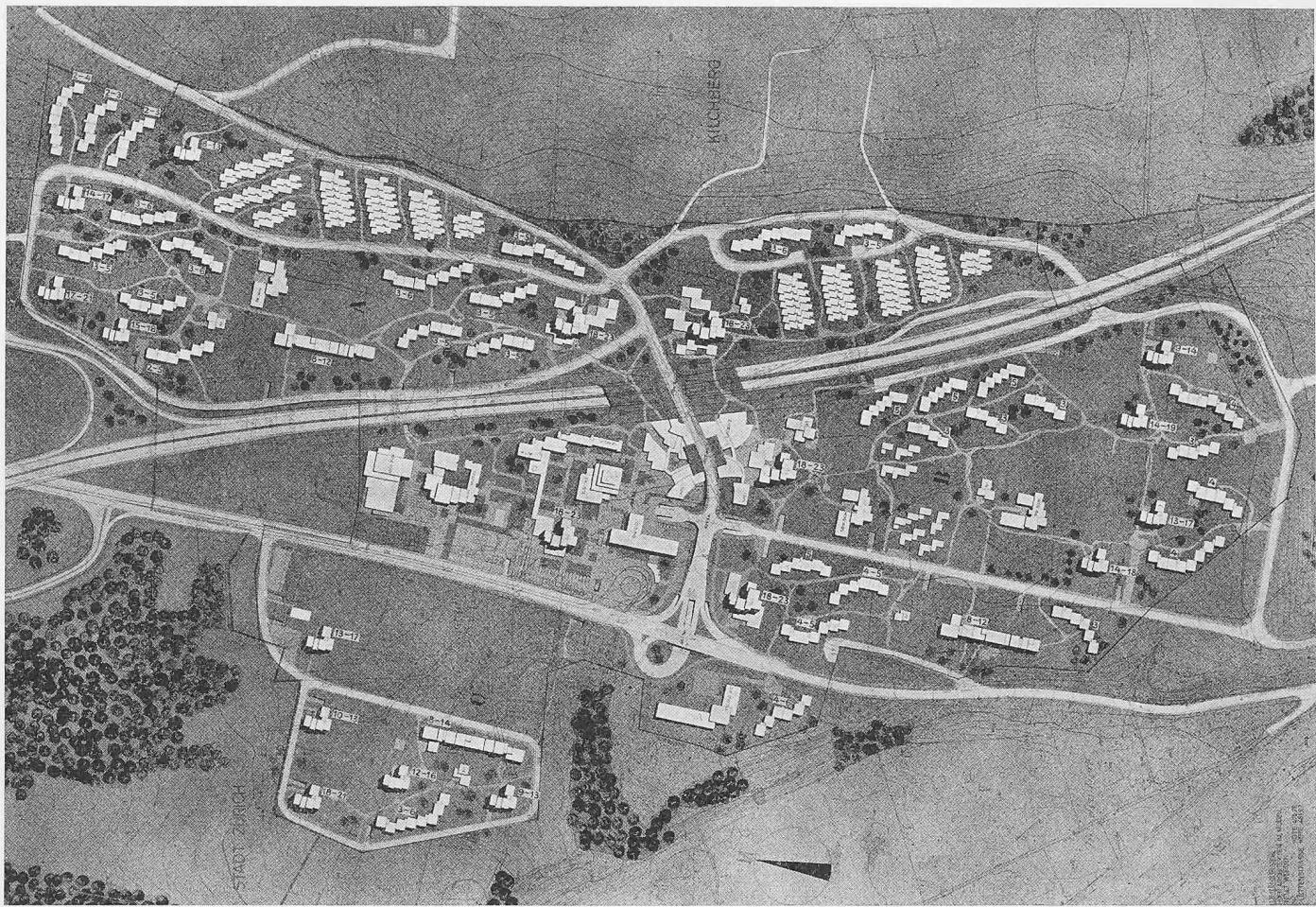
Der zu weite Ring von Hochhäusern wurde schon erwähnt. Die übrigen Hochhäuser am Rande der Siedlung wirken sinnvoll und markieren den Umfang der Gesamtfläche. Den Einfamilienhäusern ist vorteilhaft die beste Hanglage zugeordnet. Die allgemeine Gruppierung der Baumassen ist — mit Ausnahme des Ladenzentrums — qualitätsvoll. Das Projekt zeichnet sich durch ein reiches Spiel der Formen aus. Hingegen lassen namentlich die Perspektiven die erwünschte Einheitlichkeit vermissen. Die öffentlichen Bauten sind knapp dargestellt. Das Zentrum überzeugt in seiner unklaren Gestaltung in keiner Weise.

Die Verteilung der Wohnungen auf die verschiedenen im Programm angegebenen Größen ist sehr genau. Die meisten Typen sind ansprechend und von hohem Wohnwert. Drei Häuser, NB 1, NB 2 und NB 3, liegen jedoch sehr nahe an der Nationalstrasse. Einige fünfgeschossige Häuser haben keine Lifts.

Die vorgeschlagene Anzahl von Wohnungen ist die zweithöchste aller Projekte. Die Zufahrtswege zu den Baublöcken sind nicht vollständig angegeben, aber die Wirtschaftlichkeit könnte befriedigen. Die Wirtschaftlichkeit der Wohnhäuser ist durchaus gut, und die Durchführung ist in Etappen verschiedener Größen möglich. Das Zentrum scheint sich nicht für einen Etappenbau zu eignen. Das betrifft besonders die ausgedehnten unterirdischen Parkanlagen.

2. Preis. Grundriss 1:600 des 18- bis 23stöckigen Hochhaustyps

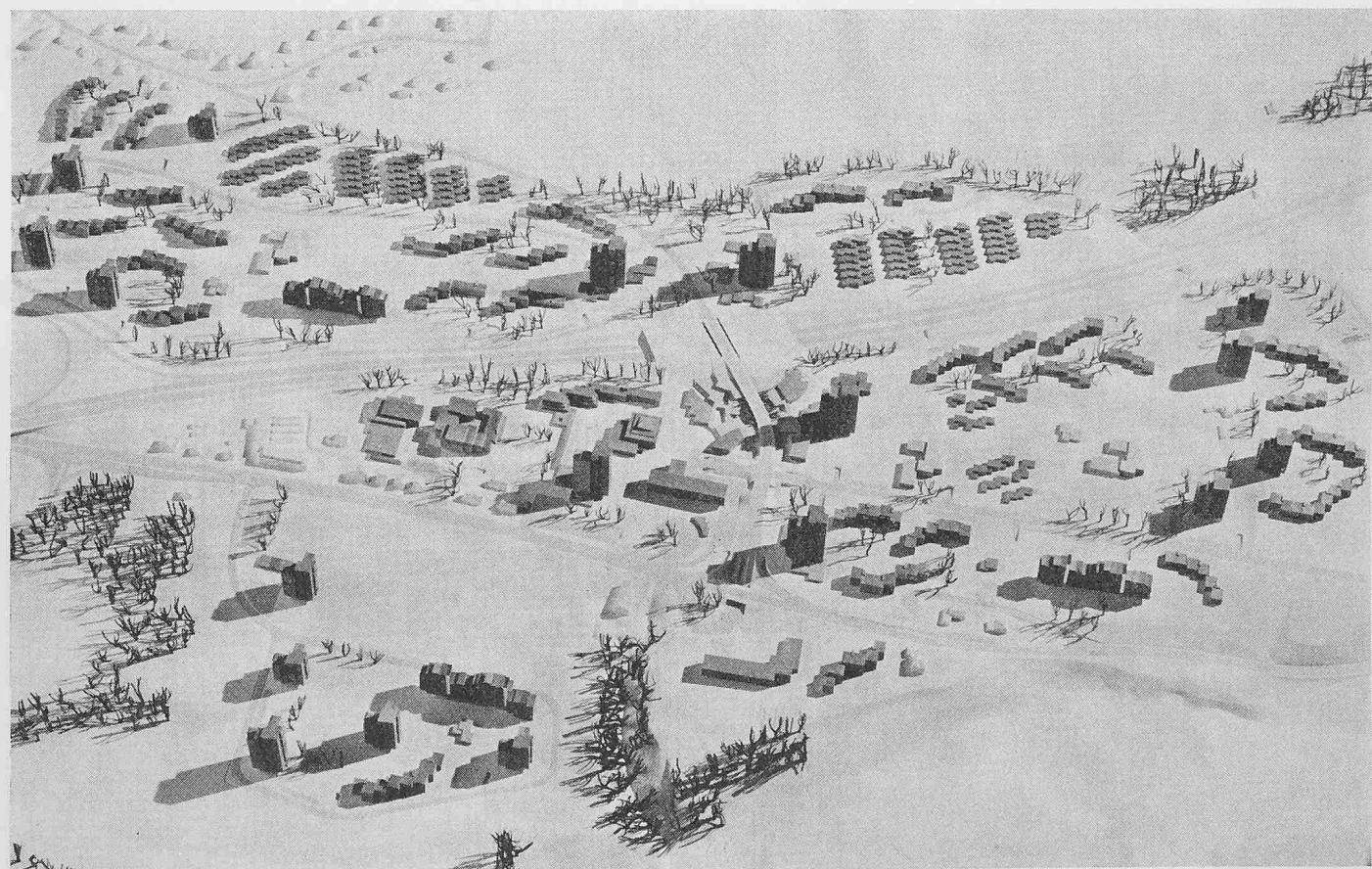


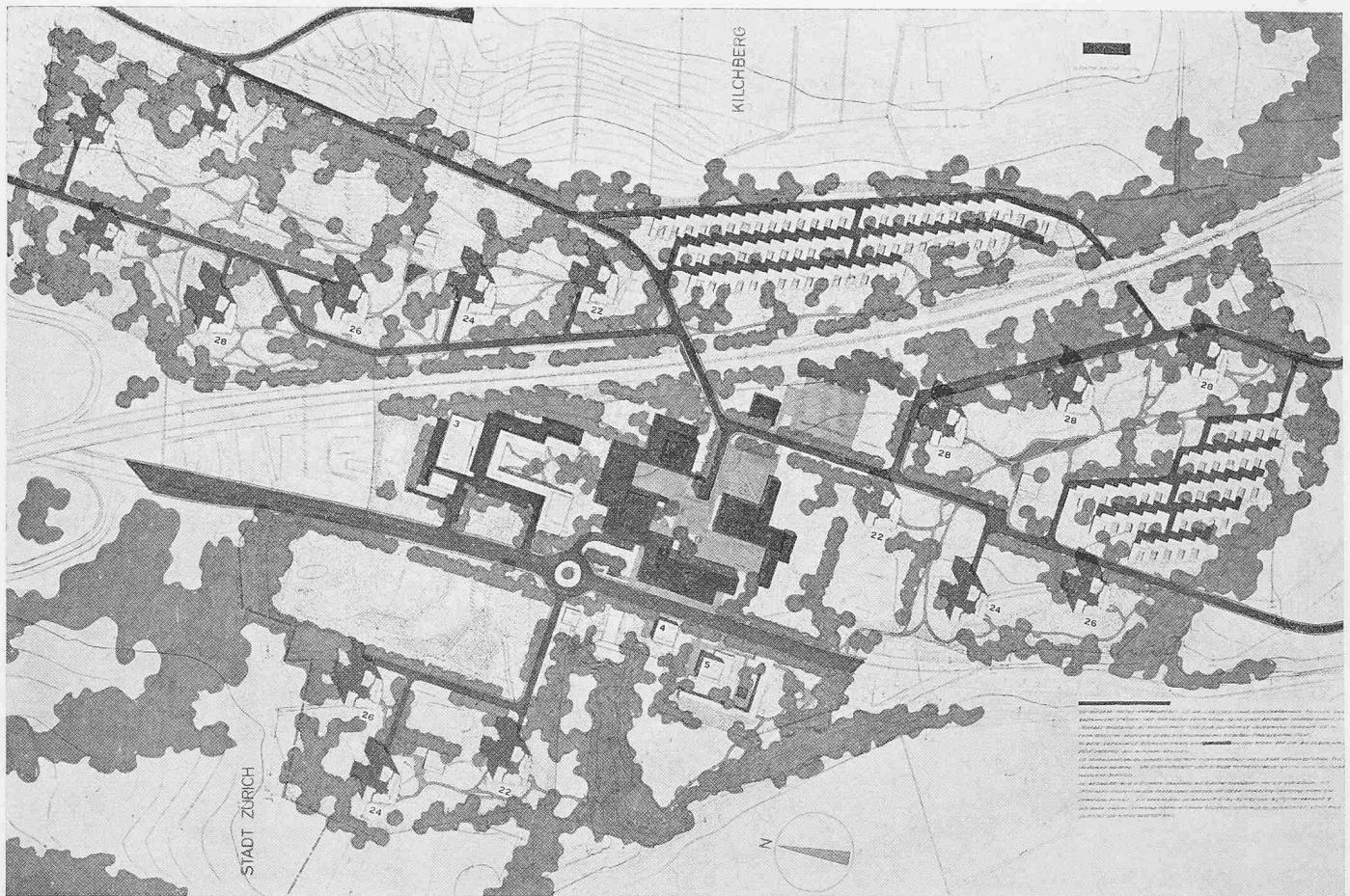


2. Preis. Situation 1:7500 mit Bezeichnung der Anzahl der Stockwerke

2. Preis (10 500 Fr.) **W. Niehus, Mitarbeiter B. Davi, Zürich**

Modellaufnahme von Westen (Uetliberg)

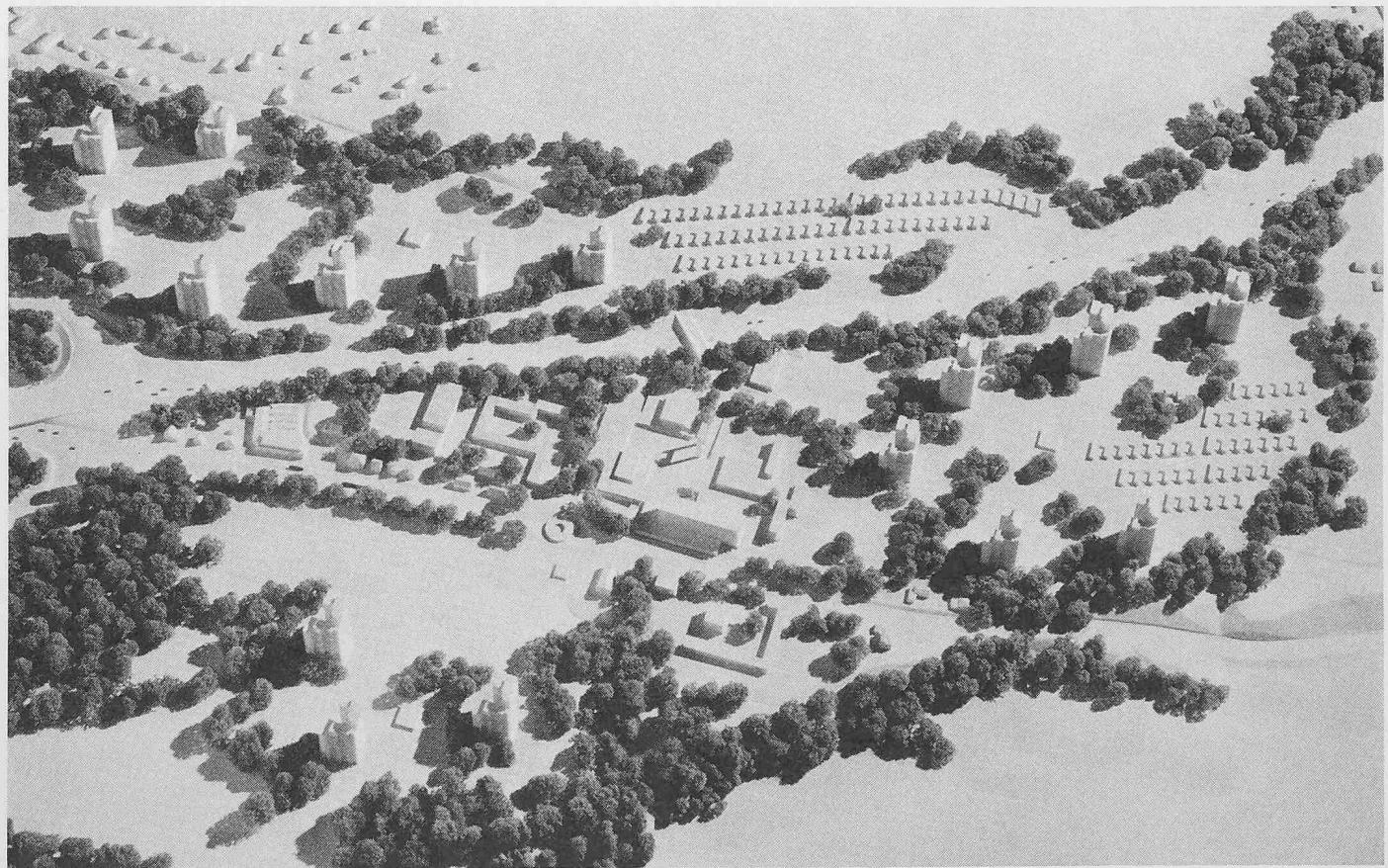




3. Preis, Situationsplan 1:7500

3. Preis (10 000 Fr.) **F. Rebmann**, Zürich, und **E. Zietzschmann**, Hannover

Modellaufnahme von Westen (Uetliberg)



3. Preis (10 000 Fr.) «Elementbau». Verfasser **Felix Rebmann**, Zürich und **E. Zietzschmann**, Hannover

Beurteilung des Preisgerichtes:

Der Verfasser entwickelt seine Konzeption von der sehr persönlichen Feststellung her, dass das Wettbewerbsgebiet «zwischen zwei bestehenden Städten» liegt und die Ueberbauung deshalb nicht als «dritte Stadt», sondern als ein «lockeres Bindeglied» zu planen ist, das in bewusstem Gegensatz zu den anstossenden Gebieten gebracht werden soll. Er schlägt zu diesem Zweck eine weiträumige Bebauung mit 16 Punkthochhäusern vor und zieht den «Wald» von den Ufern der Sihl durch das ganze Areal hindurch bis zur südlichen Waldpartie oberhalb der Autobahn. Sowohl der Ausgangspunkt der Projektierung wie die für die Verwirklichung der Projektidee unumgängliche enorme Aufforstung sind problematisch und allzu theoretisch.

Die Stellung und Verteilung der drei 45 bis 70 m hohen Hochhausgruppen im Areal ist ausgewogen und überzeugend: die Wohnbauten stehen in guter räumlicher Beziehung zum Zentrum, verändern und beeinträchtigen die natürlichen Geländebeziehungen kaum und gewähren den Teilgebieten A, B und C eine gleichmässige Ausnutzung (0,7). Die Anordnung der eingeschossigen Einfamilienhäuser in der Ebene wirkt dagegen etwas zufällig. Entsprechend der Planungsidee ist das Zentrum baulich wenig akzentuiert, wirkt dadurch aber in der übermässigen Durchgrünung der Gesamtanlage etwas unbestimmt.

Der Zusammenfassung sämtlicher Schulen im Zentrum wäre eine Verteilung auf die einzelnen Wohngebiete vorzuziehen. Die versteckte Lage des Hotels hinter den bestehenden Wohnbebauungen muss abgelehnt werden.

Die Erschliessung des Zentrums und sämtlicher Wohngebiete von einem einzigen Anschlusspunkt aus ist in der vorgeschlagenen Form nicht befriedigend: die Zufahrt zum Zentrum ist kompliziert und unübersichtlich und die Erschliessung der Areale A und B unter dem Zentrum hindurch ist unannehmbar. Die Zufahrten zu den einzelnen Wohnbauten innerhalb der drei Wohnbezirke sind entsprechend der einfachen baulichen Gesamtdisposition unkompliziert und die Parkierungsflächen sind den einzelnen Teilen richtig zugeordnet. Die Erschliessung der beiden Einfamilienhausgruppen ist aufwendig. Die Fussgängerverbindungen von den Wohngebieten zum Zentrum sind zum Teil umständlich (Areal A), zum Teil sind Fussgänger und Fahrverkehr unangenehm miteinander vermischt (Areale B + C).

In den 18- bis 28geschossigen Hochhäusern sind auf jedem Geschoss sieben Wohnungen verschiedener Grösse (1—5½ Zimmer) angeordnet, die von einer zentral gelegenen Treppen- und Lifthalle über relativ kurze Laubengänge zugänglich sind. Trotz dieser starken geschossweisen Konzentration mit ihren zwangsläufigen Einschränkungen sind die einzelnen Wohnungen bezüglich Grundrissdisposition, Belichtung, Belüftung und Wohnintimität im allgemeinen befriedigend. Durch eine gut überlegte Staffelung des Baukörpers erhalten auch die nur nach Osten oder Westen gerichteten Wohnungen in der Wohnzone zusätzlich noch Südbesonnung. Die Erschliessung von annähernd 200 Wohnungen durch einen einzigen vertikalen Verkehrsstrang ist fragwürdig. Die Unterbringung von Grosswohnungen für kinderreiche Familien (4½ und 5½ Zimmer) in vorwiegend 28geschossigen Hochhäusern kann angesichts der zu knapp bemessenen Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien (Balkone) nicht befriedigen.

Leben und Sterben grosser amerikanischer Städte

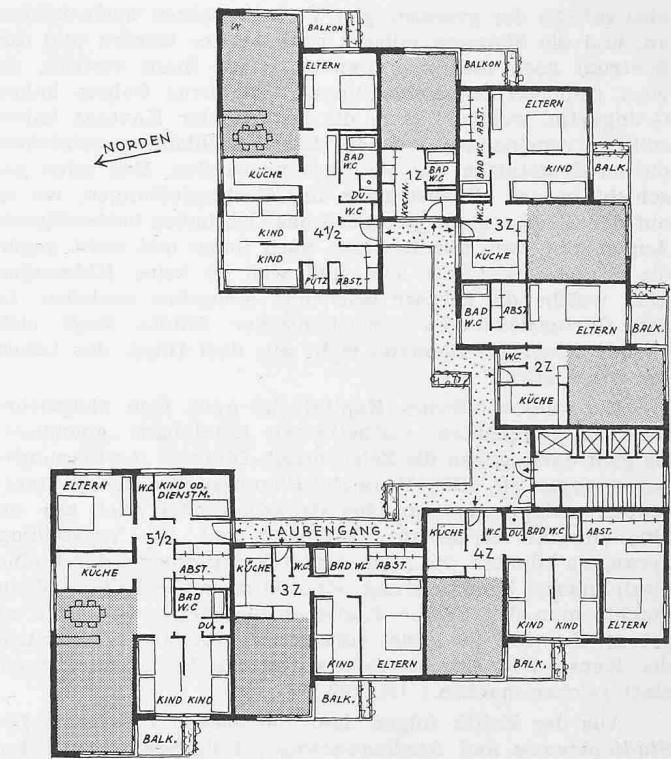
DK 711.4

«Dieses Buch ist ein Angriff auf die landläufige Stadtplanung und den landläufigen Umbau der Städte. Es ist ausserdem und in erster Linie ein Versuch, neue Prinzipien für Stadtplanung und Stadsanierung einzuführen; diese Prinzipien sind andere als diejenigen, die heute überall, angefangen mit den Ausbildungsinstututen für Architekten und Planer bis hin zu den Sonntagsfeuilletons der Zeitungen und den Frauenmagazinen, gelehrt werden.»

Mit diesen Worten beginnt ein Buch von Jane Jacobs¹⁾, über Stadtplanung, das ohne Bilder auskommt — denn die Illustrationen zu ihm «sind rings um uns» —, ein temperamentvoll und anschaulich geschriebenes, trotz mancher Wiederholungen spannend zu lesendes Buch. (Wer wenig Zeit hat, kann sich mit der Lektüre der Einleitung und des IV. Teils [Kapitel 17 bis 22] begnügen.)

«Angriff auf landläufige Stadtplanung» also wäre das erste. Es ist ein wohltuender Angriff! All die scheinbar selbstverständlichen Prinzipien heutiger Planung werden in Frage gestellt, alte Doktrinen erschüttert: Die Trennung der Nutzungen (Zonenplanung), die Orientierung der Wohnbebauung von der Strasse weg, die Dezentralisation der

¹⁾ **The Death and Life of Great American Cities**. Tod und Leben grosser amerikanischer Städte. Von J. Jacobs. 221 S. mit 4 Abb. Berlin, Verlag Ullstein G.m.b.H. Preis Fr. 10.60.



3. Preis, Grundriss 1:400 der 22- bis 28stöckigen Hochhäuser

Das Projekt stellt in seiner Gesamtheit insofern einen interessanten Beitrag dar, als der Verfasser im Hinblick auf eine möglichst weitgehende Rationalisierung einen Ueberbauungsvorschlag vorlegt, der praktisch mit einem einzigen Haustyp auskommt.

Den Vorteilen geringerer Baukosten, guter Realisierbarkeit in Etappen und relativ günstiger Parzellierungsmöglichkeiten stehen die Nachteile eines gewissen Schematismus im Außeren der Gesamtanlage und der einzelnen Gebäude sowie auch eine mangelnde Differenzierungsmöglichkeit bei den einzelnen Wohnungstypen und -grössen gegenüber.

Der hohe Anteil von 93 % Wohnungen in Hochhäusern bringt finanzielle Realisierungsprobleme und könnte bei einigen Grundeigentümern auf Schwierigkeiten in der Durchführbarkeit stossen.

Schluss folgt

Stadt, die sogenannt «grosszügige» Planung (d. h. «die routinemässigen, rücksichtslosen und verschwenderischen Lösungen für jede Art materieller Bedürfnisse einer grossen Stadt»). Die Verfasserin zeigt drastisch, dass solche Grundsätze immer wieder auf ihre Tauglichkeit im Dienste des Gebildes «Stadt», das aus einem dicht gewobenen Geflecht von Kontakten, Verbindungen aller Art zwischen Menschen besteht, geprüft werden sollten. Auch vor heiligen Grundideen des modernen Städtebaus machen die «unfreundlichen Bemerkungen» nicht Halt: Vor der «garden city» nicht und vor der «cité radieuse» nicht. Und mit den verniedlichten Nachahmungen und Vermischungen der beiden geht die Autorin besonders scharf ins Gericht.

Was bei solcher Prüfung der gängigen Planungsmethoden herauskommt, ist alarmierend: Die Dezentralisation verurteilt die Stadt zum Verfall. Die Trennung der Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Vergnügen) produziert langweilige Strassen und Quartiere und — Verkehr: In Los Angeles kann man kein Paket Zigaretten mehr erstehen, ohne in sein Auto zu steigen; der grosse Verkehr erfordert grosse Strassendurchbrüche; den Strassen fallen Gebäude, deren Nutzungen Menschen angezogen haben, zum Opfer: Die Nutzungen werden also noch weiter verstreut, so dass noch mehr Verkehr nötig wird; das Verkehrsvolumen wächst