

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 88 (1970)
Heft: 28

Artikel: Kritische Stellungnahme der BSA-Ortsgruppe Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84563>

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: 22.02.2026

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

Kritische Stellungnahme der BSA-Ortsgruppe Zürich

Der Vorstand der *Ortsgruppe Zürich des Bundes Schweizer Architekten – BSA* – hat sich eingehend mit der Vorlage über den Ausbau des Heimplatzes befasst. Die Bedeutung dieses Platzes ist für die Erhaltung und Entwicklung von Zürich so gross, dass es zur Pflicht wird, sich mit der vorgesehenen Lösung kritisch auseinanderzusetzen. Die Ortsgruppe kommt zu folgender

Stellungnahme:

1. Die vorgeschlagene Verkehrslösung am Pfauen ist genau auf das Projekt des neuen Schauspielhauses abgestimmt. Dieses Projekt liegt bereits vor, soll jedoch dem Stimmbürger frühestens in zwei Jahren vorgelegt werden. Eine getrennte Vorlage für den verkehrstechnischen Ausbau allein ist im jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, weil vor derhand noch nicht feststeht, ob das neue Schauspielhaus gebaut wird. Bei einer allfälligen Verwerfung der Schauspielhausvorlage wäre durch die vorzeitig verwirklichte Verkehrslösung in der Innenstadt eine städtebaulich recht fragwürdige Lage geschaffen.
2. Es ist zu begrüßen, dass das Kulturzentrum am Heimplatz durch den späteren Neubau des Schauspielhauses ergänzt und belebt werden soll, ebenso die Absicht, eine verkehrsfreie, dem Fussgänger eigene Zone zwischen Kunsthaus und Schauspielhaus zu schaffen. Wir bedauern aber, dass das sich stark in die Horizontale ausbreitende Schauspielhausprojekt diesen Platz empfindlich zusammenschumpfen lässt. Dies fällt um so mehr auf, als nach dem vorliegenden Projekt der Pfauen kaum mehr als Teil eines grosszügigen und zusammenhängenden Fussgängerbereiches betrachtet werden kann. Durch die starken verkehrstechnischen Eingriffe, durch die breiten Verkehrsadern wird er von der Umgebung isoliert. Inmitten der Verkehrsströme wird der Pfauen zu einer kleinen und nicht sehr attraktiven «Kulturinsel», die fast ausschliesslich durch bescheidene Unterführungen und Passerellen zu erreichen ist; dies ist nicht eine Frage der Bemessung, sondern weit mehr ein psychologisches Problem. Die grossen Fussgängerströme von den Mittel- und Hochschulen zum Pfauen und Bellevue werden kaum berücksichtigt. Die Verbindungen mit der Altstadt, deren Anfang und Ende der Pfauen ja von jeher war, befriedigen nicht.
3. Der Ausbau des Heimplatzes bildet Teil eines Strassenringes (Cityring), dessen Lage allgemein bekannt ist, über dessen bauliche Gestaltung aber erst in einzelnen Abschnitten Projekte vorliegen. Zu bedenken sind folgende *Tatsachen*:
 - Erstens verlangt der Cityring in der vorgesehenen Form schwerwiegende Eingriffe in die Innenstadt (aber auch in andere Stadtteile), so zum Beispiel: Die Verbreiterung der Rämistrasse bedingt den Abbruch einer Häuserreihe, durch den Ausbau von Bellevue und Quaibrücke wird die Altstadt vom See stärker getrennt, der Abbruch einer Häuserzeile bei der Predigerkirche widerspricht dem Postulat der räumlichen Erhaltung der Altstadt. Der Durchbruch im Bereich der Langstrasse führt zur Entwertung dieser charakteristischen Einkaufsstrasse.
 - Zweitens kann heute schon gesagt werden, dass dieser Cityring wegen der vielen vorgesehenen Kunstbauten und der hohen Land- und Entschädigungskosten in der Innenstadt riesige Summen beanspruchen wird, schätzungsweise 1 Mrd Fr.
 - Drittens wird anhand der Vorlage für den Pfauen klar, dass trotz grossen Investitionen nur eine geringe Steige-

rung des heutigen Verkehrsvolumens um höchstens 80 % möglich sein wird.

4. Der Erstellung eines äusseren städtischen Ringes muss unbedingt der Vorrang eingeräumt werden. Durch diesen äusseren Ring kann die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden. In grösserer Entfernung von der Innenstadt können mit geringeren Kosten wesentlich leistungsfähigere Verkehrsstränge erstellt werden. Die Westtangente ist bereits im Bau. Die Südtangente (Seetunnel) sollte rasch erstellt werden, zugleich als Teil des zukünftigen Autobahnringes. Bei der Osttangente (Burgwies-Milchbuck) ist die städtebauliche Umgebung weniger empfindlich als in der Innenstadt. Der innere Cityring könnte sich dann auf Verteilfunktionen und die Erschliessung der Innenstadt beschränken und wäre daher ohne einschneidende Kunstbauten zu verwirklichen.
5. Die Verkehrslösung am Pfauen muss unbedingt in ein rechtsgültiges gesamtstädtisches Verkehrskonzept der öffentlichen, privaten und Fussgängerbereiche – als Teil eines gut durchdachten Gesamtprojektes – eingegliedert werden. Dabei müssen in der Innenstadt die Anliegen des Fussgängers und des öffentlichen Verkehrs vorangestellt werden. Das Konzept des öffentlichen Verkehrs und dessen Verwirklichung ist daher mit allen Mitteln voranzutreiben. Dazu gehört in erster Linie die Ausführung der Zürcher U-Bahn.

Bei Verkehrslösungen dürfen die städtebaulichen Anliegen auf keinen Fall den Wünschen des privaten Verkehrs untergeordnet werden; auch sind die Zusammenhänge zwischen Aufwand, städtebaulichen Auswirkungen und volkswirtschaftlichem Nutzen genau abzuklären.

Die Ortsgruppe Zürich der BSA ist der Ansicht, dass einer *Gesamtlösung* des innerstädtischen Verkehrs nicht durch Einzelvorlagen vorgegriffen werden sollte. Die Zeit bis zur Vorlage des Schauspielhausprojektes sollte genutzt werden, um die gesamten städtebaulichen und verkehrstechnischen Probleme am Pfauen zu überdenken. Ihre Bereitschaft, konstruktiv mitzuarbeiten, möchte sie dadurch bekunden, dass sie Mitglieder der Ortsgruppe einsetzt, um einen umfassenden Vorschlag auszuarbeiten und der Stadt Zürich in einer noch genauer zu umreisenden Form zur Verfügung zu stellen.

Widerlegung der kritischen Einwände

Von **Hans-U. Frei**, dipl. Ing. ETH, Gemeinderat von Zürich

a) Allgemeines

Noch vor wenigen Jahren versuchte man in Zürich, Verkehrssanierungen an einzelnen Plätzen zu betreiben. Es fehlte an einer Gesamtkonzeption. Dies hat sich in den letzten Jahren grundlegend geändert. Die Öffentlichkeit wurde z. B. im Juli 1967 genauestens über die Gestaltung des Cityringes informiert. Leider blieb der von der Stadtverwaltung gewünschte Dialog aus, so dass allgemein angenommen werden durfte, diese Konzeption werde gebilligt. Dementsprechend wurde die Detailbearbeitung der beiden wichtigsten Tangentenbeziehungen Ulmbergtunnel–Bürkliplatz–Bellevue–Heimplatz und Heimplatz–Seilergraben–Central–Milchbuckeltunnel an die Hand genommen. Die erste Bauvorlage, die Umgestaltung des Heimplatzes, wurde bereits am 24. Juli 1969 dem Gemeinderat überwiesen.

b) Funktion des City-Ringes

Durch den Bau von leistungsfähigen Strassen an der Peripherie der engeren City wird der Verkehr weitgehend