

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

**Artikel:** Widerlegung der kritischen Einwände  
**Autor:** Frei, Hans-Ulrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84564>

#### **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:** 11.02.2026

**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 Stimmbürgern fruestens in zwei Jahren vorgelegt werden. Eine getrennte Vorlage für den verkehrstechnischen Ausbau allein ist im jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, weil vorerst 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 verkehrsreie, dem Fussgänger eigene Zone zwischen Kunsthause und Schauspielhaus zu schaffen. Wir bedauern aber, dass das sich stark in die Horizontale ausbreitende Schauspielhausprojekt diesen Platz empfindlich zusammenschrumpfen 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-

lung 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 des 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 umreissenden 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-Milchbucktunnel 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



Blick auf den östlichen Teil des Heimplatzes und aufwärts in die Rämistrasse. Die Fussgänger werden vom Verkehr fast erdrückt. Das Sanierungsprojekt verschafft ihnen neuen Raum

kanalisiert, d.h. dem individuellen Verkehr wird die Möglichkeit geboten, die City zu umfahren. Ein äusserer städtischer Ring könnte diese Aufgabe nicht übernehmen, da die Umwege viel zu gross werden. Diesem äusseren Ring wird grosse regionale Bedeutung beigemessen, er wird jedoch nie die innerstädtischen Verkehrsprobleme zu lösen vermögen.

Dass aber etwas getan werden muss, um das Geschäftszentrum attraktiv zu erhalten, ist jedermann klar. Die im Entstehen begriffenen Shopping Centers rings um die Stadt sind ein ständiges Mahnmal. Es bleibt also die Kernfrage zu beantworten, welcher Aufwertungsfaktor der Planung des City-Ringes zu Grunde gelegt werden soll. Die Stadtverwaltung kam in Zusammenarbeit mit verschiedenen Expertengruppen zum Schluss, dass eine 80 prozentige Aufwertung gegenüber den heutigen Spitzenwerten verkehrstechnisch und städtebaulich zu verantworten sei.

#### c) Zur Vorlage Heimplatz

Der Abschnitt Heimplatz-Bellevue ist heute eines der kritischsten Strassenteilstücke unserer Stadt. Stockungen treten sehr oft ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten auf.

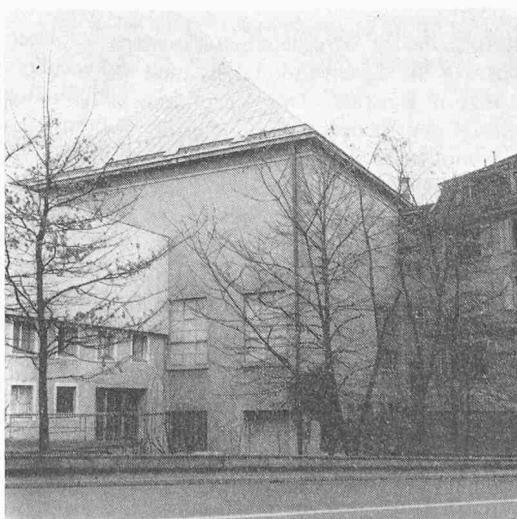
Das einstige Begegnungszentrum am Pfaueri ist heute durch drei Verkehrsadern auf ein bescheidenes Plätzchen zusammengedrängt worden. Diesem Umstand trägt die städtische Vorlage Rechnung, indem wieder ein Platz geschaffen wird, der den Wünschen des Fussgängers entspricht. Wenn man behauptet, dieses Begegnungszentrum werde durch den Verkehr isoliert und deshalb unattraktiv, so muss immerhin festgestellt werden, dass durch die wichtige VBZ-Haltestelle an diesem Platz ein wesentlicher Akzent gesetzt wird. Zudem werden die bisherigen Fussgängerbeziehungen aufrecht erhalten und verbessert. Interessante Studien bezüglich einer verkehrsfreien Ebene über der Rämistrasse, die zur Zeit im Gange sind, könnten diesem Platz noch eine weitere Aufwertung bringen.

Ich glaube, auch der Vorwurf, die Verkehrslösung sei zu sehr mit der Schauspielhausvorlage verquickt, ist nicht stichhaltig. Im Gegenteil ist es zu begrüssen, dass die Verwaltung versucht, zugleich verkehrstechnisch wie auch städtebaulich befriedigende Lösungen zu suchen. Dass sie diese Lösung in der Symbiose zwischen Schauspielhaus und neuem Heimplatz gefunden hat, ist erfreulich. Sollte allerdings der Souverän in einem späteren Zeitpunkt die Meinung vertreten, Zürich brauche kein Schauspielhaus mehr, so wäre die Heimplatzkonzeption trotzdem nicht falsch und das Schauspielhausgrundstück könnte einem anderen Zweck zugeführt werden.

Dass die Altstadt durch diesen Ausbau noch mehr vom Kulturzentrum Pfauen getrennt wird, als es heute der Fall ist, möchte ich bestreiten. Schon das neue Kunstmuseum, das seit einigen Jahren steht, bildet mit seiner Rückfassade einen ausgeprägten Riegel gegen die Altstadt. Heute hat der Pfauen seinen Wert als Begegnungszentrum eingebüßt, weil er allseits vom Verkehr bedrängt wird. Wenn aber gemäss der Vorlage dieser Verkehr so geführt wird, dass er den grossen freien Platz nicht belästigt, dann wird sich dort das Begegnen wieder in Ruhe abspielen können (vgl. den Schnitt auf S. 633).

Diese Neu-Erweckung des Begegnungszentrums, also der Gewinn an zusammenhängender, vom Verkehr ungestörter Fussgängerfläche, ist für das Leben der Stadt noch wichtiger als die 80 % Gewinn an Verkehrsleistung. Was die Gegner des Projektes stört, ist der Umstand, dass dieses Fussgängerzentrum mittels Treppen und auf Brücken bzw. Unter- und Überführungen erreicht werden muss. Da nun aber einmal Fussgänger und Fahrzeuge nicht auf der gleichen Ebene untergebracht werden können, ist doch diese überirdische Fussgängerebene einer unterirdischen wie z.B. am Bahnhofplatz bei weitem vorzuziehen.

Bei den für den Ausbau des Heimplatzes zusammengestellten Kosten von 51,5 Mio Franken sind die 27 Mio Franken



Siehe auch Wettbewerb Kunstmuseum-Erweiterung, S. 644!

Die Hinterseite des Kunstmuseums und dessen neuer Westflügel sind es, welche heute einen Riegel gegen die Altstadt bilden. Dieser Vorwurf wird daher zu unrecht dem Sanierungsprojekt angelastet.

für Landerwerb auffallend hoch. Es ist jedoch zu beachten, dass etwa 65% der Grundstücke im Besitz der öffentlichen Hand liegen (rd. 40% Kanton; rd. 25% Stadt).

Von wesentlicher Bedeutung ist schliesslich die Tatsache, dass der geplante Ausbau des Heimplatzes ein Glied im Gesamtplan darstellt, von welchem der Abschnitt Bellevue-Kreuzplatz bereits durch die Volksabstimmung vom 14. Sept. 1969 beschlossen wurde und sich in Ausführung befindet. Deshalb geht es nicht an, nun ein Glied aus der Kette dieses Gesamtplanes herauszubrechen.

Abschliessend glaube ich sagen zu dürfen, dass die Heimplatzvorlage ein sehr gut durchdachtes und gutfundiertes Projekt darstellt. Dies beweist auch die Tatsache, dass bis heute von der Gegnerschaft kein einziger brauchbarer Verbesserungsvorschlag gemacht werden konnte. Ein solcher ist auch kaum zu erwarten, nachdem die städtischen Ämter bereits nicht weniger als 14 Varianten entworfen und in ihren Konsequenzen bezüglich Städtebau, Verkehr und Kosten verglichen haben, aus denen sich die vorliegende als die günstigste ergab.

Die hier kurz angeführten Überlegungen lassen mich hoffen, dass diese Vorlage bald verwirklicht werden kann.

Adresse des Verfassers: *Hans-Ulrich Frei, dipl. Ing. ETH, 8002 Zürich, Schulhausstrasse 55.*

## Umschau

**Ein Gross-Kernkraftwerk für die BASF.** Wo einst die alte Carbidfabrik stand, will die Badische Anilin- & Soda-Fabrik AG (BASF) in ihrem Werk Ludwigshafen am Rhein bis 1975 ein Kernkraftwerk errichten. Das Neuartige dieser Anlage ist, dass sie nicht nur elektrischen Strom, sondern auch Dampf erzeugt. Dieser wird von den einzelnen chemischen Betrieben des Werkes in immer grösseren Mengen als Wärmeträger für chemische Reaktionen benötigt. Die BASF ist der Ansicht, nur Kernkraftwerke könnten in Zukunft beide Formen der Energie zuverlässig und so preiswert erzeugen, dass sich die Produktionskosten auch weiterhin relativ niedrig halten lassen. In Anbetracht des Standortes mitten auf einem Fabrikareal spielen bei diesem Projekt die Fragen der Sicherheit die primäre Rolle. Ein gehende Untersuchungen des Instituts für Reaktorsicherheit (Köln) sind diesbezüglich zu positiven Ergebnissen gelangt und haben die BASF ermutigt, das Projekt rasch voranzutreiben. Da die Anlage bereits 1975 in Betrieb gehen soll, will man nicht mit neuen Konstruktionen experimentieren, sondern sie mit zwei bewährten Siemens-Druckwasserreaktoren des Typs «Stade» ausrüsten. Jeder der beiden Druckwasserreaktoren enthält in 157 Brennelementen etwa 56 t leicht angereichertes Uran und ist für eine Leistung von 80 MWe bemessen. Gleichzeitig soll er stündlich 1000 t Dampf liefern. Die BASF hat sich für dieses Konzept entschieden, um zu vermeiden, dass durch Abschalten eines Reaktors – wie es etwa beim Wechsel des Brennstoffes notwendig ist – die chemische Produktion weitgehend stillgelegt werden muss. Der Reaktor ist in einem Druckbehälter untergebracht, der aus mehreren vorgefertigten Teilen zusammengeschweisst wird. Für den zylindrischen Teil werden nahtlose Schmiederinge mit einer lichten Weite von etwa 4 m und einer Wandstärke von 20 cm verwendet. Der Reaktordruckbehälter ist etwa 10 m hoch, wiegt rund 310 t und ist für einen Druck von rund 180 at bemessen. In der Anlage befindet er sich in einer Betongrube mit Wänden von 2 m Dicke. Der Reaktordruckbehälter, die Wärmeaustauscher und alle Hilfseinrichtungen, die mit radioaktiven Materialien und Stoffen in Berührung kommen können, sind von einer zylindrischen Betonkonstruk-



Bild 1. Ansicht des 30-t-Container-Umschlagkranes im Hafen von Harwich

tion mit einem Durchmesser von 36 m umgeben. Um die ganze Anlage auch nach aussen dicht abzuschliessen, wird der Betonzyylinder von einer Stahlhülle von 48 m Durchmesser eingeschlossen. Im Abstand von etwa 1 m folgt schliesslich eine weitere Hülle aus Beton. Alle diese bau-technischen Massnahmen verhindern, dass radioaktive Substanzen aus dem Reaktor in die Umgebung dringen und die dort lebenden Menschen gefährden. (Mitgeteilt von der Schweiz. Vereinigung für Atomenergie SVA.) DK 621.039

**Zwei Container-Umschlagkrane** mit einer Tragfähigkeit von je 30 t für den der British Rail gehörenden Hafen bei Harwich wurden kürzlich von Stotter & Pitt Ltd. fertiggestellt. Sie sollen die Lösch- und Ladearbeiten der in diesem Hafen einlaufenden Container-Frachtschiffe bewerkstelligen. Für das Löschen und Wiederbeladen eines Schiffes mit 150 Containern benötigen beide Krane zusammen 4½ Stunden. Vorgesehen ist der Einsatz dieser Krane im 18stündigen Arbeitstag, so dass die Gesamtleistung sich auf vier Schiffe pro Tag belaufen wird. Die Krane laufen auf vier unabhängigen Laufwerken; deren Spurweite beträgt 32,9 m, wodurch genügend Zwischenraum für das Abstellen von sechs Reihen zu drei Containern übereinander sowie für die Durchfahrt von Strassen- und Schienenfahrzeugen vorhanden ist. Der freitragende Kranausleger ist 20,7 m lang und kann bis zu einem Winkel von 75° hochgezogen werden, um die Anlegermanöver der Frachter zu erleichtern. Am 22. Mai wurde der Herstellerfirma für diese Konstruktion vom «1970 Council of Industrial Design» der Preis für besonders elegante Formgebung zuerkannt (Bild 1). DK 621.875.5

**Beleuchtung von Autotunneln.** Nach den Schweizerischen Leitsätzen für die Beleuchtung von Strassentunneln und Unterführungen muss die Leuchtdichte in der Einfahrzone eines Tunnels so gross sein, dass der auf den Tunnel zufahrende Automobilist noch vor dem Erreichen des Tunnelportals die Hindernisse in dieser Zone erkennen kann. Eine befriedigende Tunnel-einfahrtbeleuchtung führt aber in vielen Fällen zu erheblichen finanziellen Aufwendungen. F. Mäder berichtet im «Bulletin des Schweiz. Elektrotechn. Vereins» 1969, Nr. 25, über die Verwendung von besonderen asymmetrischen Leuchten zur Beleuchtung von Tunneln auf Grund von Versuchen in einer Modellanlage. Hohe Leuchtdichtenkontraste entstehen entweder durch eine möglichst starke Beleuchtung der dem Automobilisten zugekehrten Hindernisflächen oder durch Vermeidung jeg-