Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

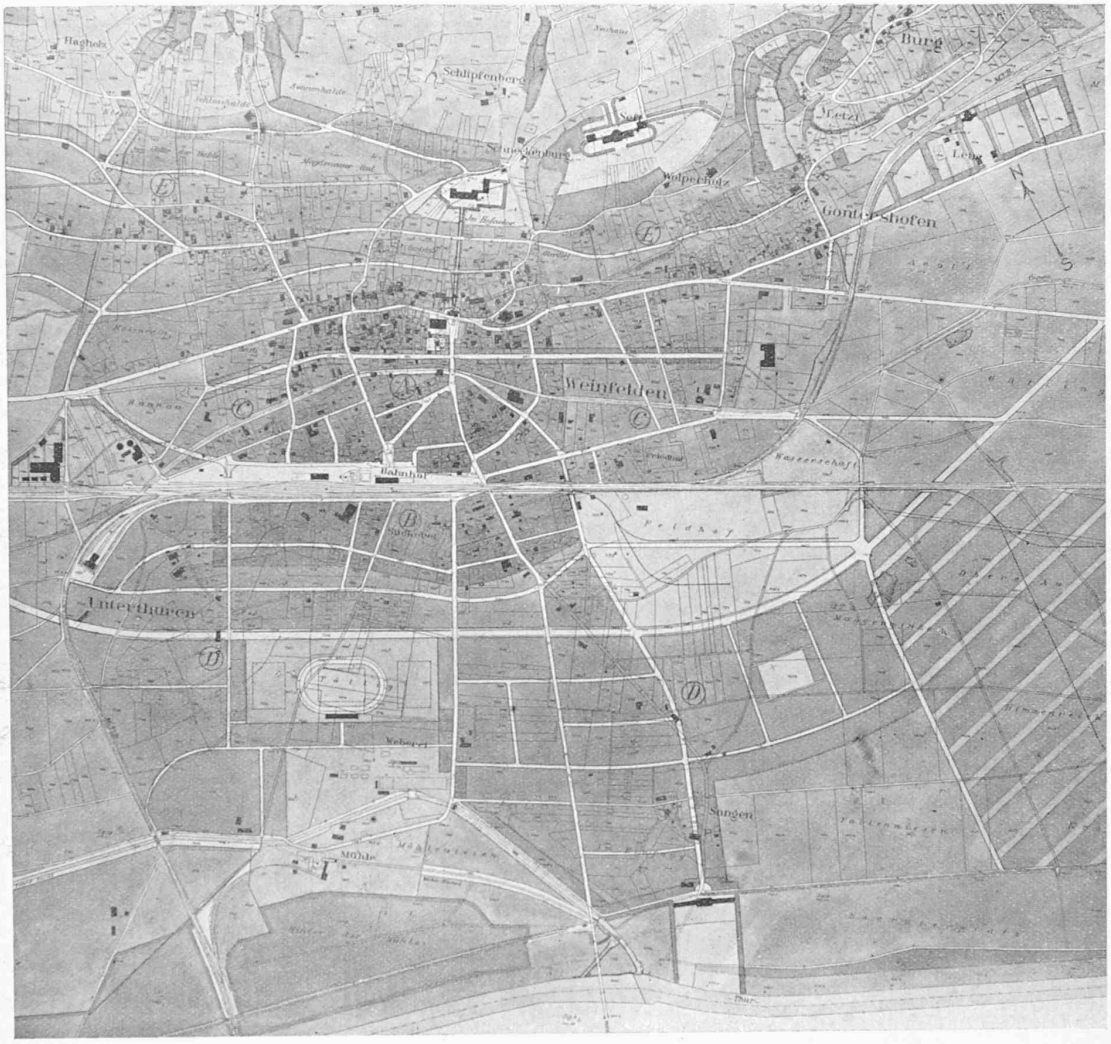
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Entwurf Nr. 30. Verfasser: Ing. Th. Baumgartner, Ing. S. Bertschmann und Arch. O Dürr. — Uebersichtsplan 1 : 15000.

Personenkilometer zu ersetzen sein, mit denen aber das für die Ermittlung der Gesamtkosten erforderliche Nutzgewicht in Proportionalität steht.

Die Höhe der mutmasslichen Tarifeinnahmen ergibt sich für einen bestimmten Beschäftigungsgrad schätzungsweise auf Grund statistischer Erhebungen über das Verhältnis von Reisenden I., II. oder III. Klasse und deren Reiselänge bei bestimmtem Fahrplan, oder entsprechend über das Verhältnis der verschiedenen Güterklassen. Hier scheidet der Kostentheoretiker aus und überlässt dem Statistiker das Feld.

Tarife werden gezwungenermassen nicht nur für die Dauer einer Fahrplanperiode, sondern für möglichst lange Zeit hinaus festgelegt. Innert ihrer Geltungsdauer können sich nicht nur die Fahrpläne, sondern vor allem auch die kostenbildenden Faktoren wesentlich verschieben.

Man wird trotz der Unmöglichkeit, die Haupttarifsätze zu ändern, die Gesamtkosten immer wieder, für jeden neuen Fahrplan, auf analytischem Weg, angelehnt an die Ergebnisse der Statistik, berechnen, die mutmasslichen Tarifeinnahmen schätzen müssen, um auf diese Weise gewappnet zu sein, drohende Verluste durch Ausnahme-Tarife nach Möglichkeit abzuwenden, und man wird auf diese Weise auch am besten in der Lage sein, volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten im Rahmen der Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu genügen.

Für den Eisenbahnbetrieb gilt somit das gleiche, wie für die ganze Industrie: *Das Kostenproblem ist dynamischer, nicht statistischer Natur, denn die Produktions-Einheitskosten sind eine Funktion des Beschäftigungsgrades.* Man muss daher den Charakter der Kosten kennen, um durch eine weitblickende Preispolitik den Einflüssen der Konjunktur begegnen zu könnnn, und um dem Unternehmen denjenigen Beschäftigungsgrad zu erhalten, der bei den erzielbaren Preisen seine Wirtschaftlichkeit gewährleistet.

Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Gemeinde Weinfelden.

(Schluss von Seite 22.)

Nr. 30 „Thurberg II“: In ähnlich grosszügiger Art und Weise wie in Projekt Nr. 26 sind auch in diesem Entwurf die Verkehrslinien gelöst, dagegen ist die Einführung der Wilerstrasse weniger flüssig und unmotiviert die Verlegung der Sangenstrasse. Die Verzettelung der Industriegebiete ist zu beanstanden. Die Ausdehnung des Ortskerns auf die Südseite der Bahn ist nicht anzustreben. Bestrassung und Bebauung sind zweckmässig. Die projektierte Strasse A stellt einen beachtenswerten Versuch dar für eine bessere Erschliessung des Hanggebiets. Die Vorschläge für die Ausgestaltung der Thomas-Bornhauserstrasse, abgesehen von dem Eingriff beim Rathaus, sowie die Behandlung der Höhen und die Lage des Friedhofs sind Vorzüge des Projekts. Unzweckmässig dagegen ist die Lage des Sport- und Festplatzes an der Autostrasse. Der alte Friedhof darf nicht überbaut werden.

Nr. 26 „Aprilnarr“: Dieser Entwurf bietet den beachtenswerten Vorschlag einer gut trassierten, nach Süden ausholenden



1. Rang ex aequo (2000 Fr.), Entwurf Nr. 26. Verfasser: Hans Brunner, Arch., Wattwil, und Fritz Hügi, Ing., Wattwil. — Uebersichtsplan 1 : 10000.

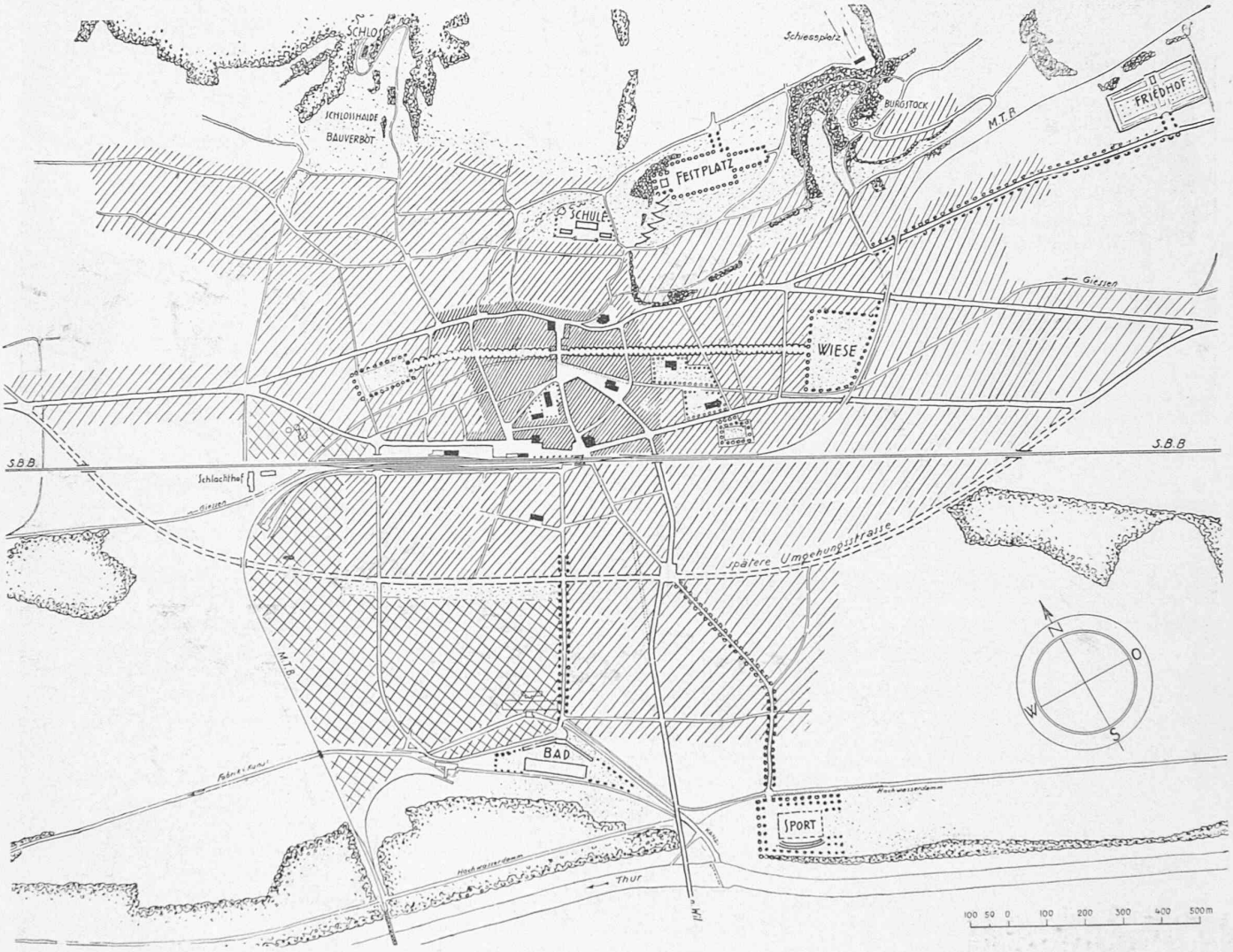


Zu 1000 Fr. angekaufter Entwurf Nr. 25. Verfasser Hans Streuli, Arch., Wädenswil. — Uebersichtsplan 1 : 10000.

Umgehungstrasse als radikale Entlastung der gegenwärtig dem West-Ost-Verkehr dienenden alten Hauptstrasse. Doch kann als vorläufige Lösung auf einige Jahrzehnte hinaus der ebenfalls schlankgeführte Zug über den Bahnhofplatz in Frage kommen, unter Anbringung einer kleinen Verbesserung beim Anschluss an die Bürglerstrasse mit schienenfreier Kreuzung der M. Th. B. Die Einführung der Wilerstrasse in den Ortskern ist zweckmässig gelöst. Die Disposition der Zonen ist richtig getroffen. Die Führung der Wohnstrassen ist sorgfältig überlegt und ermöglicht eine rationelle Bebauung. Die Darstellungen in Plan 1 : 2000 bieten gegenüber dem Uebersichtsplan 1 : 5000 nichts neues. Der Verfasser hat auf die Auswertung der am Hang sich bietenden Gestaltungsmöglichkeiten verzichtet und sich dafür auf das Studium akademischer Platzbildungen versteift, deren Verwirklichung jedoch aussichtslos erscheint. Die vorgeschlagene Korrektur des Giessen ist in wirtschaftlicher Hinsicht nicht überlegt. Zu beanstanden ist auch hier die Verwendung des alten Friedhofs als Baugelände. Ansprechende Idee, den neuen Friedhof in eine Waldlichtung der obern Au zu betten. Schön und natürlich plaziert ist der Sportplatz, unmöglich jedoch das Flussbad am offenen Thurlauf, der öftern, verheerenden Hochwasser wegen.

Nr. 25 „Im Rahmen des Erreichbaren": In dem anerkennenswerten Bestreben, die Bebauung aus wirtschaftlichen und ästhetischen

IDEENWETTBEWERB FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN DER GEMEINDE WEINFELDEN.



Vorschlag der Experten. Masstab 1:16000. — Legende: Wohngebiete einfach, Industriegebiete kreuzweise schraffiert, Grünflächen punktiert.

Gründen möglichst zu konzentrieren, geht dieses Projekt etwas zu weit, indem die Gebiete des Maienrain und Feldhofs nicht mehr in die Bearbeitung einbezogen sind. Das Industriegebiet ist gut disponiert und die Abgrenzung des Ortskerns wohl überlegt. Der Verfasser ist der Versuchung erlegen, den Durchgangsverkehr West-Ost durch die Thomas Bornhauserstrasse zu leiten. Unverständlich ist, dass in Verbindung mit diesem Vorschlag die Abschnürung der alten Hauptstrasse empfohlen wird. Die Wilerstrasse hingegen ist in richtiger Weise unter Benutzung der Rosenstrasse in den Ortskern geleitet. Bestrassung und Bebauung in der Ebene und am Hang sind mit Ueberlegung geplant. Sehr beachtenswert ist der Vorschlag für den Festplatz im Sefi in Verbindung mit dem herrlichen Naturpark im Schneller und am Burgstock. Es wäre wünschenswert, die neue Friedhofanlage noch weiter östlich an den Fuss des Berghangs zu legen. Gut disponiert ist der Badeplatz am Mühlekanal.

*

Die wiederholten Vergleiche der in engerer Wahl stehenden Projekte ergaben, dass das Projekt Nr. 25 gegenüber den andern zurückgestellt werden muss. Im fernern zeigte es sich, dass die übrigen vier Projekte in der Bewertung sich die Wage halten und somit auf gleiche Stufe zu stellen sind. Das Preisgericht beschloss deshalb einstimmig, von der Erteilung eines ersten Preises abzusehen und die vier Entwürfe Nr. 3, 8, 26 und 30 im gleichen Rang mit Preisen von je 2000 Fr. auszuzeichnen. Ferner wurde beschlossen, die verbleibenden 2000 Fr. zu verwenden wie folgt:

1. Für den Ankauf von Projekt Nr. 25 1000 Fr.
2. Für den Ankauf der Projekte Nr. 1 und 7 je 500 Fr.

in Würdigung der darin enthaltenen annehmbaren Teillösungen.

Der Zweck des Wettbewerbs, Direktiven für die planmässige bauliche Entwicklung der Gemeinde Weinfelden in den nächsten Dezennien zu erhalten, kann als erfüllt betrachtet werden. Das Preisgericht fasst die aus dem Wettbewerb erhaltenen Grundlagen in einer Skizze mit Bericht zu Handen der Behörde zusammen.

H. Herter, Arch., Prof. R. Rittmeyer, Arch.
A. Bodmer, Ing., Dr. P. Engeli, H. Widler.

Schlussbericht der Experten.

Die unterzeichneten Experten beehren sich, zu Handen des Gemeinderates Weinfelden die aus dem Wettbewerb sich ergebenden Direktiven für eine planmässige und gesunde bauliche Entwicklung der Gemeinde in nachstehendem Bericht samt zugehöriger Planskizze niederzulegen:

1. *Verkehrstrassen.* Eine Entlastung der Haupt- und Neugasse vom Durchgangsverkehr W-O erscheint als dringend notwendig. Als zweckmässig und den Bedürfnissen der nächsten Jahrzehnte genügende und relativ billige Lösung ergibt sich die Möglichkeit, den bereits bestehenden Strassenzug Lagerstrasse-Bahnhofplatz-Freiestrasse durch Erstellung schlank geführter Anschluss-Strecken nach der Märstetter- und Bürglerstrasse zur zweiten Durchgangstrasse W-O auszubauen. Es empfiehlt sich jedoch, heute schon im Bebauungsplan sich die Möglichkeit einer spätern südlichen Umgehungstrasse zu sichern, indem vorauszusehen ist, dass bei gleichzeitig starker Zunahme des Durchgangs- und Lokalverkehrs am Bahnhofplatz unliebsame Verhältnisse entstehen können, deren Beseitigung ohne die vorsorgliche Aussparung eines solchen Verkehrstreifens seinerzeit sich sehr schwierig gestalten würde.

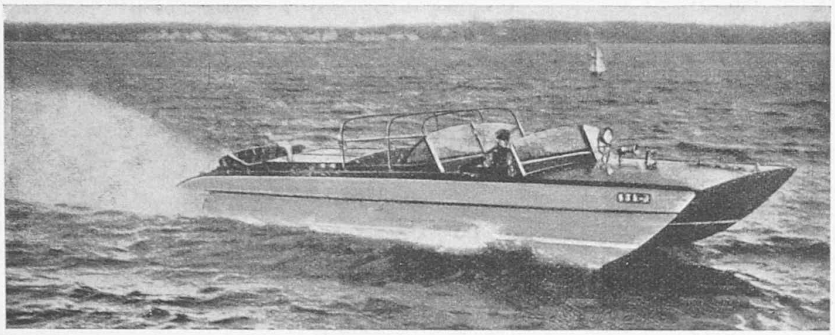


Abb. 2. Serienboot der amerikanischen Seeschlitten-Gesellschaft, 2 × 200 PS, 72 km/h.

Die gegenwärtigen Verhältnisse beim Niveau-Uebergang der Wilerstrasse können durch vorläufige Erstellung einer Personen-Unterführung, womöglich mit beidseitigen Rampen als Zugängen, wesentlich verbessert werden. Für später ist die gänzliche Ersetzung des Niveau-Uebergangs durch eine Unterführung im Zuge der Rosenstrasse-Marktgasse vorgesehen.

2. *Zonen.* Von besonderer Wichtigkeit bei der Festsetzung der verschiedenen Zonen ist die Ausscheidung des künftigen Industriegebiets. Unter Berücksichtigung der Forderung rationeller Geleise-Anschlüsse und guter Verbindung mit dem Güterbahnhof ergibt sich als zweckmässige Lage des Industriegebiets das Gelände in der südlichen Schleife der M. Th. B., östlich begrenzt durch die Industriestrasse. Bedenken wegen allfälliger Rauchplage für die östlichen Wohngebiete können angesichts der fortschreitenden Elektrifikation der Industriebetriebe leicht zerstreut werden. Notwendig erscheint hingegen eine Bestimmung im Baureglement, wonach Gewerbe und Fabriken, die üble Gerüche verbreiten, in abgelegenere Gebiete verwiesen werden können.

Für das übrige Baugebiet wird die Aufstellung zweier Zonen als genügend erachtet, nämlich den eigentlichen *Ortskern* mit dreigeschossiger Bauweise und das *Aussengebiet* mit zweigeschossiger Bauweise.

3. *Bebauung und Bestrassung.* Für den Ortskern wird eine gebundene Bebauung mit zusammenhängenden Häuserreihen von etwa 30 bis 40 m Länge als wirtschaftlich günstig und ästhetisch erstrebenswert betrachtet. Im Aussengebiet soll die offene Bauweise unter Zulassung von Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern beibehalten werden.

In Weinfelden, wie anderorts, besteht die Gefahr einer allzu starken Verzettelung der Bebauung im Aussengebiet, mit den entsprechenden finanziellen Mehrbelastungen für Bau und Unterhalt von Strassen, Kanalisationen und der übrigen Leitungsnetze. Eine gewisse Planmässigkeit im Ausbau der Aussengebiete lässt sich am ehesten dadurch erreichen, dass die öffentliche Beitragsleistung an die Erschliessungskosten künftiger Baugebiete nach entsprechenden Grundsätzen geregelt wird.

4. *Oeffentliche Bauten und Grünanlagen.* Besondere Beachtung verdient die Gestaltung des schönen Südhanges zwischen Schloss und Burgstock. Die dominierende Wirkung des Schlosses soll durch ein möglichst weitgehendes Bauverbot für die Schlosshalde dauernd erhalten werden. Bei dieser Gelegenheit muss darauf hingewiesen werden, dass der Schlossanblick vom Bahnhofplatz aus heute durch zwei, am obern Teil der Bahnhofstrasse auf Hausdächern angebrachte Reklametafeln schwer beeinträchtigt wird.

Die Hofacker-Terrasse eignet sich vorzüglich für ein künftiges Schulhaus, und das noch etwas höher gelegene Plateau im „Sefi" ist der ideale Ort für die Abhaltung festlicher Anlässe der Gemeinde, ein Festplatz, um den Weinfelden einst weit im Lande herum beneidet werden dürfte. Im Zusammenhang mit dem Festplatz lässt sich das östlich anschliessende Buchenwäldchen mit dem Burgstock als herrlicher Naturpark ausgestalten.

Die Thomas Bornhauserstrasse wird sich aus den heutigen Ansätzen heraus zu einer bevorzugten Wohnstrasse und internen Promenade entwickeln. Sehr zu begrüssen wäre die Freihaltung der am östlichen Ende der Strasse gelegenen noch unbebauten Wiese, die sich als Spielwiese, Budenplatz, Ausstellungsgelände vorzüglich eignet. Die geeignete Lage für den Sportplatz findet sich auf dem alten Exerzierplatz an der Thur, mit gutem Zugang durch die Sangenstrasse. Die Badanstalt kann zweckmässig und schön zwischen die beiden Fabrik-Kanäle gelegt werden.

Für den neuen Friedhof endlich erscheint das Gelände auf der Nordseite der Kreuzlingerstrasse unmittelbar am Fuss des Berges geeignet. Die Zufahrt ist gut und die Anlage später beliebig erweiterungsfähig.

5. *Ausbau des Ortskerns.* a) *Bahnhofplatz.* Der Schwerpunkt bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes liegt in der künftigen Bebauung der Liegenschaft „Wartmann" gegenüber dem Aufnahmegebäude. Ein breit gelagerter, wohl proportionierter Baukörper an dieser Stelle wird den gegenwärtigen Eindruck der architektonischen Zerrissenheit wesentlich verbessern können. Ein bestimmterer Abschluss des östlichen Teiles des Bahnhofplatzes gegen das Bahngebiet hin lässt sich erreichen durch Pflanzung einer kräftigen Baumreihe zwischen Aufnahmegebäude und Niveau-Uebergang der Wilerstrasse.

b) *Marktplatz und Giessen.* Die wünschbare Vergrösserung des Marktplatzes ergibt sich durch die Ueberdeckung des Giessen, deren sukzessive Durchführung innerhalb des Ortskerns überhaupt zu empfehlen ist. Im übrigen ist die Beibehaltung des Giessen in seinem gegenwärtigen Verlauf nötig für die Aufnahme von Regenauslässen der künftigen Kanalisation. Die jetzigen, zeitweise sehr unerfreulichen Verhältnisse dieses Gewässers können verbessert werden durch Erstellung einer richtigen Niederwasserrinne mit beidseitigen geneigten Bermen. Der Ausbau der westlichen Wand des Marktplatzes längs der Marktgasse soll in Form einer möglichst zusammenhängenden Häuserreihe erfolgen.

6. *Baureglement.* Die prämiierten und ein Teil der angekauften Entwürfe bieten in ihren Berichten wertvolle Anregungen für die Aufstellung eines neuen Baureglements, dessen Ausarbeitung besondere Sorgfalt verdient.

*

Die Experten sind überzeugt, dass die so gewonnenen Ergebnisse des Wettbewerbs eine Unterlage bieten, auf der sich die im Laufe der Jahre einstellenden Bauaufgaben in schöner Weise entwickeln lassen. Dem tit. Gemeinderat wird empfohlen, die Ausarbeitung des endgültigen Bebauungsplans, sowie die Aufstellung eines neuen Baureglements einem tüchtigen Fachmann zu übertragen.

Winterthur und Zürich, den 1. Juli 1925.

A. Bodmer, Ing., H. Herter, Arch.,
Prof. R. Rittmeyer, Arch.

Motorboote mit Oberflächenantrieb.

Amerika ist von jeher das klassische Land des Schnellbetriebes gewesen; die grossen Entfernungen des Fernverkehrs, die Bedürfnisse eines sehr starken Nahverkehrs in den grossen Städten und nicht zuletzt auch die hohen Ansätze in der Entlöhnung menschlicher Dienstleistung, haben den Sinn für den Wert von Raum und Zeit weit früher und schärfer zur Entwicklung gebracht als anderswo. Dieser Sinn äussert sich nicht nur in der schnellern Abwicklung des Geschäftslebens, er umfasst vielmehr alle Gebiete menschlicher Betätigung, zu Lande und zu Wasser, und ihm ist auch die rasche Entwicklung und die Bedeutung zuzuschreiben, die das Motorboot als Verkehrs- oder Vergnügungsboot in jenem Lande er reicht hat.

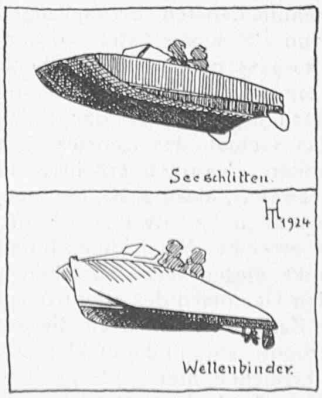


Abbildung 1.

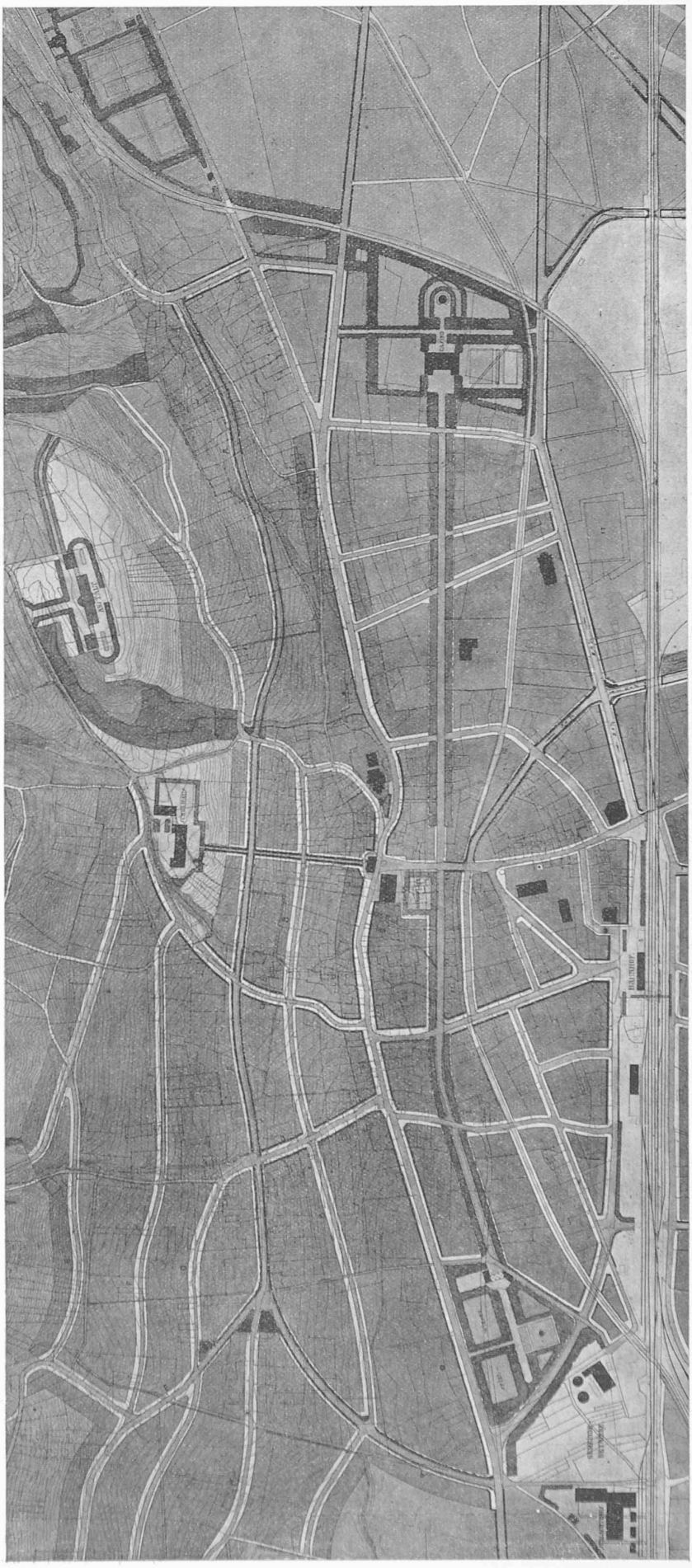
Früh schon hat sich dort der Schiffsmotor vom Automobilmotor, aus dem heraus er hervorgegangen ist, getrennt, und heute steht eine reichhaltige Musterkarte von

Nutztonnenkilometer, die sich aus der Multiplikation der Kapazität pro Achse mit den Achskilometern ergeben würden. Unsere ganze Untersuchung bezweckt ja die Vorausbestimmung der Selbstkosten zur Festlegung der Tarifsätze und muss daher nicht mit grösstmöglichen, sondern mit zu erwartenden Transportmengen rechnen. Das schaltet die Möglichkeit einer vollen Ausnutzung des Fassungsvermögens auf die ganzen fahrplanmässigen Zugskilometer von vornherein aus.

Der Verlauf der Zugskilometer-, Achskilometer- und Tonnenkilometer-Linien weist uns darauf hin, dass die steigenden Kosten, die wir in Abb. 6 noch proportional angenommen hatten, aller Voraussicht nach progressiven Charakter haben werden. Im Bereich des normalen Fahrplans o bis *a* werden die Kosten überhaupt fast nicht, d. h. nur unter dem Einfluss des ansteigenden Nutzgewichtes steigen, in der Beschäftigungspanne *a* bis *b*, die übrigens im Verhältnis zu o bis *a* viel kürzer sein wird, als in unserm Schema gezeichnet, beginnt die Progression, die sich über *b* hinaus fortsetzt. Sehr stark ist der Einfluss der steigenden Kostenteile auf die Gesamtkosten überhaupt nicht, da sie immer nur einen kleinen Prozentsatz ausmachen. *Bei elektrischen Bahnen mit eigenen Kraftanlagen nehmen auch die Stromkosten einen fast festen Charakter an, sodass solche Unternehmungen in höchstem Mass empfindlich gegen Konjunktur-Schwankungen sind.*

Die unbedingt nötige Trennung der Gesamtkosten in die Kosten der Personen- und der Güterbeförderung lässt sich durch exakte Analyse des Kostenaufbaues allein nicht durchführen. Man kann allerdings die Zugehörigkeit einer grossen Zahl von Kostenteilen einwandfrei bestimmen, andere aber, wie beispielsweise die Ausgaben für allgemeine Verwaltung und Verschiedenes, müssen willkürlich verteilt werden, während der Anteil der Bahnanlage an den Kapitalkosten, die Kosten von Unterhalt und Bewachung der Bahn mit einem gewissen Recht im Verhältnis der Güter- zu den Personen-Achskilometern getrennt werden könnten. Hier werden eben noch andere Ueberlegungen, vielleicht auch volkswirtschaftlicher Natur den Ausschlag zu Gunsten der einen oder andern Gruppe geben. Aus dieser Feststellung darf natürlich nicht etwa eine Schwäche der kostentheoretischen Methode gefolgert werden, denn Kostentheorie darf nie als etwas anderes als ein Hülfsmittel für wirtschaftliche Erwägungen betrachtet werden.

Ist einmal die Trennung zwischen den Kosten des Personen- und Güterverkehrs gemacht, so kann natürlich für den Personenverkehr die Zahl der Nutztonnenkilometer nicht mehr gut als Mass des Beschäftigungsgrades genommen werden; sie werden durch die



1. Rang ex aequo (2000 Fr.), Entwurf Nr. 30. — Verfasser: Th. Baumgartner, Gem.-Ing., Küsnacht (Zch.), S. Bertschmann, Ing., Zürich, und Otto Dürr, Arch., Zürich. — Bebauungsplan nördlich der Bahn, 1:7500.