Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 97 (1979)

Heft: 25

Artikel: Städtebauliche Randbedingungen

Autor: Schatt, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-85487

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: 16.10.2025

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

Städtebauliche Randbedingungen

Von Paul Schatt, Zürich

Im vorangegangenen Beitrag ist dargelegt worden, dass aus energietechnischen Gründen ein Standort für das Heizkraftwerk im Raume Zürich-Nord gegeben war. Die Autobahn-Abzweigung der N1 bot eine glückliche Gelegenheit, wertvolles Land unmittelbar am Stadtrand mit einer Doppelnutzung zu belegen. Allerdings mussten somit besondere technische Randbedingungen eingehalten werden. Die Geometrie der Autopisten war, bis auf einen Meter genau, nicht mehr diskutierbar, ebensowenig die Strassenniveaulinien. Damit fest verbunden waren die je nach Fahrrichtung verschiedenen Sichtlinien, die als Baubegrenzungslinien zu betrachten waren. Dazu kam die Begrenzungslinie einer Flugschneise im Zusammenhang mit dem Flughafen Kloten. Als weitere Fixlinien sind zu nennen: die Doppelspur der Eisenbahnlinie Zürich-Winterthur, die Gemeindegrenze zwischen Zürich und Wallisellen und der Flusslauf der Glatt. Zusätzliche Hindernisse waren Hochspannungsleitungen und Maste der danebenliegenden Transformatorenstation des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich (Bild 4).

Die Bemessung der Gebäulichkeiten musste im Blick auf eine spätere Erweiterung der Kraft-Wärmeanlagen auf den Endausbau ausgerichtet werden. Aus der Funktion heraus waren die drei wesentlichsten Teile, nämlich das Kesselhaus, die Maschinenhalle und der Kamin in ihren Abmessungen weitgehend bestimmt. Es handelte sich um bedeutende Bauvolumen. Es galt nun, im

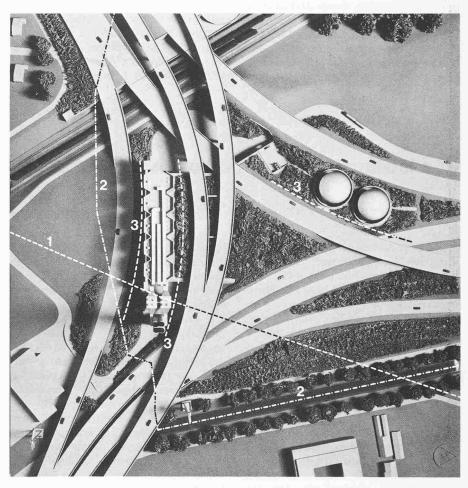


Bild 4. Modellaufnahme. 1 Flugschneise, 2 Gemeindegrenze Wallisellen-Zürich, 3 Sichtkurve Autobahn

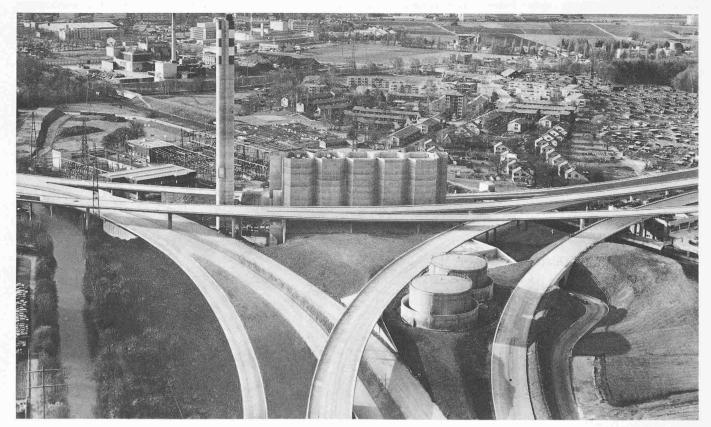


Bild 5. Luftaufnahme. Die Strassentrasses sind hineinmontiert

Rahmen der mehr technischen Autobahn-Randbedingungen ein Bauwerk zu erstellen, das den Strassen genügend – aber nicht zu grosses – «Gegengewicht» gegenüberstellte. Dem Architekten ist es gelungen, dieses Ziel zu erreichen, so dass nicht mehr von zwei Bauwerken, sondern vom Bauwerk Aubrugg gesprochen werden kann. Insbesondere wird dies der Fall sein, nachdem die nötigen Terrainanpassungen

und Begrünungen erfolgt sein werden. Hervorheben möchte ich die Zusammenarbeit mit dem Architekten, der es vorzüglich verstanden hat, die inneren Funktionen in der formalen Durchbildung sichtbar werden zu lassen. Zweifellos sieht selbst der Laie, dass es sich um vier Kamine und um fünf Kessel handelt. So ist aus einem plumpen Kamin, der in seiner Höhe aus Flugsicherheitsgründen beschränkt ist, ein elegant

und gut proportionierter Baukörper geworden; aus einem unförmigen Kesselhaus ist ein statisch richtig gegliedertes Gebäude entstanden (Bild 5).

Adresse des Verfassers: P. Schatt, Kantonsbaumeister. 8090 Zürich.

Randbedingungen vom Nationalstrassenbau her

Von Hermann Stüssi, Zürich

Im Raume Aubrugg erfolgt die Verbindung der Nationalstrassen von Winterthur (N 1), vom Milchbuck (SN 1) und vom Flughafen (N 1b) bzw. der Nordwestumfahrung (N1c) in Form eines Autobahndreiecks. Die Strassenanlage ist ergänzt durch zusätzliche Verbindungsrampen, die der Verkehrsentflechtung an den benachbarten Verzweigungen und Anschlüssen in Oberhusen (Gemeinde Opfikon-Glattbrugg) und Neugut (Gemeinde Wallisellen und Dübendorf) dienen (Bild 6). Die gesamte Strassenanlage liegt im Erholungsgebiet zwischen Schwamendingen und Wallisellen, weshalb sie besonders gut in die Landschaft eingepasst werden musste. Hohe gestalterische Anforderungen wurden aber nicht nur an die äusseren Abgrenzungen zum Erholungsgebiet gestellt, sondern auch an die Grünflächen zwischen den Fahrbahnen, insbesondere an die grosse, dreieckförmige Freifläche im Zentrum der Anlage.

Die Freifläche war es dann, die unter möglichster Wahrung der ursprünglichen Gestaltungsideen als Standort für das Heizkraftwerk ausersehen wurde. Die Idee konnte auch weiterverfolgt werden, als im Zuge einer Umprojektierung des Strassenvorhabens die ursprünglich grosse Freifläche auf einen Bruchteil zusammenschrumpfte. Immerhin ergaben sich daraus einige zusätzliche Erschwernisse für den Bau des Heizkraftwerkes.

Die Projektierung des Heizkraftwerkes hatte vom vorliegenden Projekt der Nationalstrassen auszugehen, dessen Fahrbahnen in Situation und Höhenlage unverändert blieben. Insbesondere die über die SBB nach Norden führenden Fahrbahnen mit ihrer möglichst tiefen Höhenlage waren demgemäss bestimmend für die Höhenlage der HKW-Bauten. Im übrigen mussten die Anlagen des Heizkraftwerkes so geplant werden, dass sie keine zusätzlichen Risiken für den Strassenverkehr bedeuten. Unter anderem hatten die geplanten Bauten die notwendigen Sichtweiten für den Strassenverkehr zu gewährleisten. Sodann musste das gesamte Areal gegenüber der Nationalstrasse eingezäunt werden, womit sich gleichzeitig eine klare Grenze für den Unterhalt ergab. Die sichtbaren Gebäude waren so zu gestalten, dass die Fahrzeuglenker nicht abgelenkt werden. Glasfassaden mit direktem Blick von der Strasse ins beleuchtete Kraftwerk waren deshalb zu vermeiden. Die Bauten mussten zudem so ausgebildet werden, dass auch unvorhersehbare Ereignisse und Unfälle im Kraftwerk die Strassenbenützer

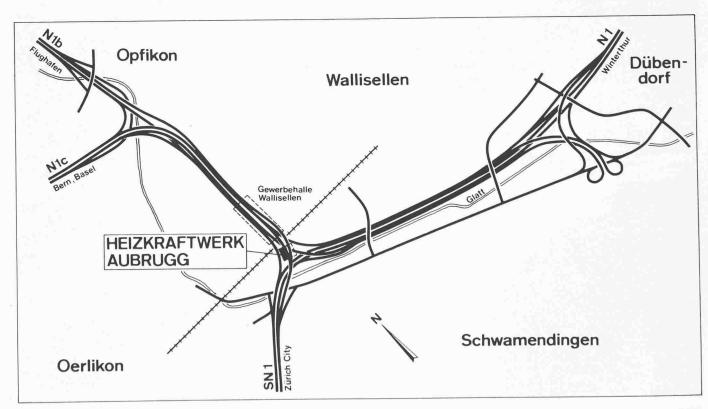


Bild 6. Lage des Heizkraftwerkes im Autobahndreieck