Einige Bemerkungen zum Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan für Lausanne

Autor(en): **Bernoulli, H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 17

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45578

Nutzungsbedingungen

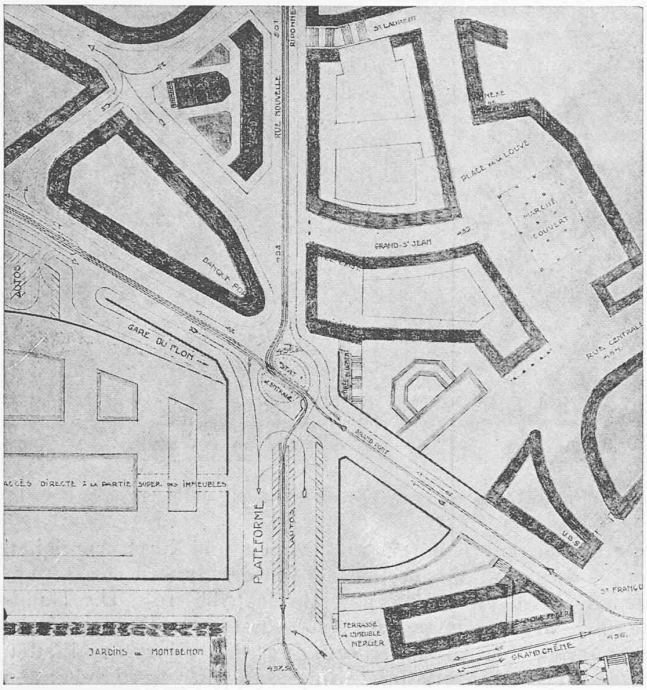
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung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

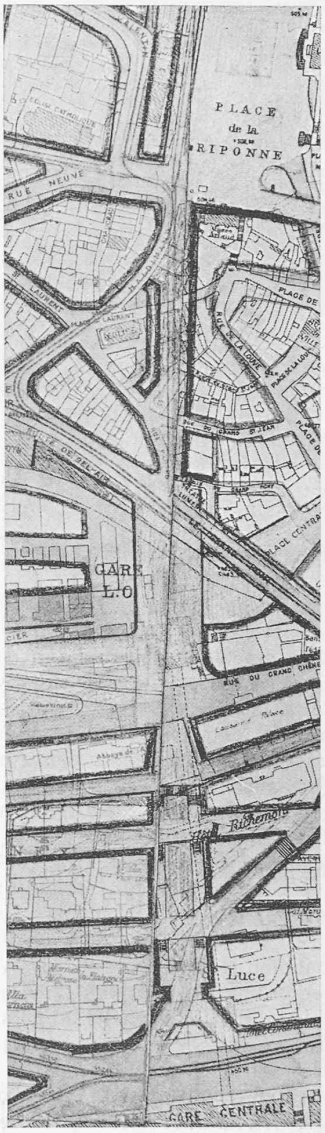


IV. Preis (ex aequo), Projekt Nr. 20. Arch. Baud & Virieux und Geometer Virieux, Lausanne.

Rechts: Planausschnitt 1 : 5000.
Links: Detail Grand Pont 1 : 3000.

Grosse Axe: eine vom Bahnhof bis zur Höhe Montbenon-St. François ansteigende Treppenanlage, quer über das Flontal, die Linie St. François-Bel-Air überkreuzend, durch die Altstadt nach der Place de la Riponne, dem stark vergrösserten Markt der Stadt.

Rapport du Jury. D'une manière générale, ce projet manque de caractère et d'idée maîtresse. L'idée de prévoir une plateforme, au droit de la rue Pichard se prolongeant d'une part jusque sur la place de la Riponne et d'autre part dans l'axe de la Gare par une grande composition, ne se justifie pas dans la forme indiquée. Ce projet a été retenu pour les solutions qu'il propose pour les voies de grande communication: Genève-Berne par une route empruntant les côtes Nord de Montbenon, et Berne Montreux. La liaison entre la rue Pierre Viret et la place de la Riponne est bien étudiée. Les propositions de répartition des zones sont judicieuses.



Rahmen der Aufhängevorrichtung und dem Boden des Flugzeuges vier Gummirollen angebracht; der Anlegerahmen der Kammer ist ringsum durch vier Schrauben mit elastischen Zwischengliedern gefasst.

Das Wild'sche Aufnahmegerät für Aerophotogrammetrie ist seit mehreren Jahren bei der Landestopographie im Gebrauch und hat sich sowohl bei den Steilaufnahmen aus 1000 bis 5000 m Höhe, wie bei Schrägaufnahmen auf 1 bis 20 km Entfernung bewährt. Es können damit in der kürzesten Zeit Bilderserien aufgenommen werden, die sowohl hinsichtlich der Bildqualität wie der richtigen Einhaltung der im Flugplan festgelegten Aufnahmedispositionen sehr befriedigen. (Forts. folgt.)

Einige Bemerkungen zum Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan für Lausanne.

Von Prof. H. BERNOULLI, Architekt, Basel.

II. Die Lösungsversuche. (Schluss von Seite 211.)

Und was glauben nun die Konkurrenten vorschlagen zu sollen? Wie bändigen, zähmen sie die ungeberdige Bebauung an den Hängen? Welche Zonenbestimmungen? Welche Zonenabgrenzungen? Welche besondern Vorschläge, Geviert um Geviert?

Wer den Erläuterungsbericht (Riesenformat) des erstprämiierten Entwurfs aufschlägt, findet die Darstellung der Bebauung des Quartiers von Montoie als Paradigma einer quartierweise vorgehenden ordnenden Tätigkeit: Höhe der Bauten, Abstände der Bauten, seitlich, strassenwärts, rückwärts. Eine Reglementierung, die freilich eine ganz bestimmte Parzellierung voraussetzt. Wie wird eine solche Parzellierung erzielt? Wie weit wird hier die freundlich ordnende Hand gelangen, ohne die ernsthafte Androhung der Expropriation?

Viel weiter geht das mit einem fünften Preis ausgezeichnete Projekt Trüdinger: über die Bedingungen des Wettbewerbs hinaus ist in das Netz der Strassen die alte wie die neue Bebauung Wort für Wort, Haus für Haus, eingetragen (Seite 222). Daneben finden sich in den geforderten Details eine ganze Anzahl ausführlicher Studien, die über die Bebauungsmöglichkeiten der verschiedenen Lagen genaue Vorschläge enthalten: so vor allem der Vorschlag, die Bebauung so anzulegen, dass *alle* Bauten in *allen* Geschossen den *vollen* Ausblick auf See und Berge geniessen. Selbstverständlich, derlei kommt nicht von alleine. Die Stellung der Bauten zum Hang, zur Strasse, zur Nachbargrenze, namentlich aber die Distanz von Reihe zu Reihe und — last not least — die Normierung der Maximalhöhe *einschliesslich Dach* — all das muss genau umschrieben werden. Sehr engumschriebene Normen, gewiss, aber mit einem geradezu überwältigenden Endeffekt. Wie soll derlei entstehen? Eine Privatunternehmung auch allergrössten Masstabes müsste schon am Erwerb, am lückenlosen Erwerb des Terrains scheitern: es kann nur einer Unternehmung glücken, die, analog einer Altstadtsanierung, gestützt auf eine wirksame Expropriationsgesetzgebung, zuerst einmal den Grund und Boden in städtischen Besitz bringt. Darnach freilich ist der Weg frei zu den herrlichsten Schöpfungen, zu Schöpfungen, die — im Entwurf Trüdinger angedeutet — der einzigartigen Landschaft wirklich würdig wären. Ein grosses Unternehmen, von den stärksten Kräften propagiert, getragen und durchgeführt. —

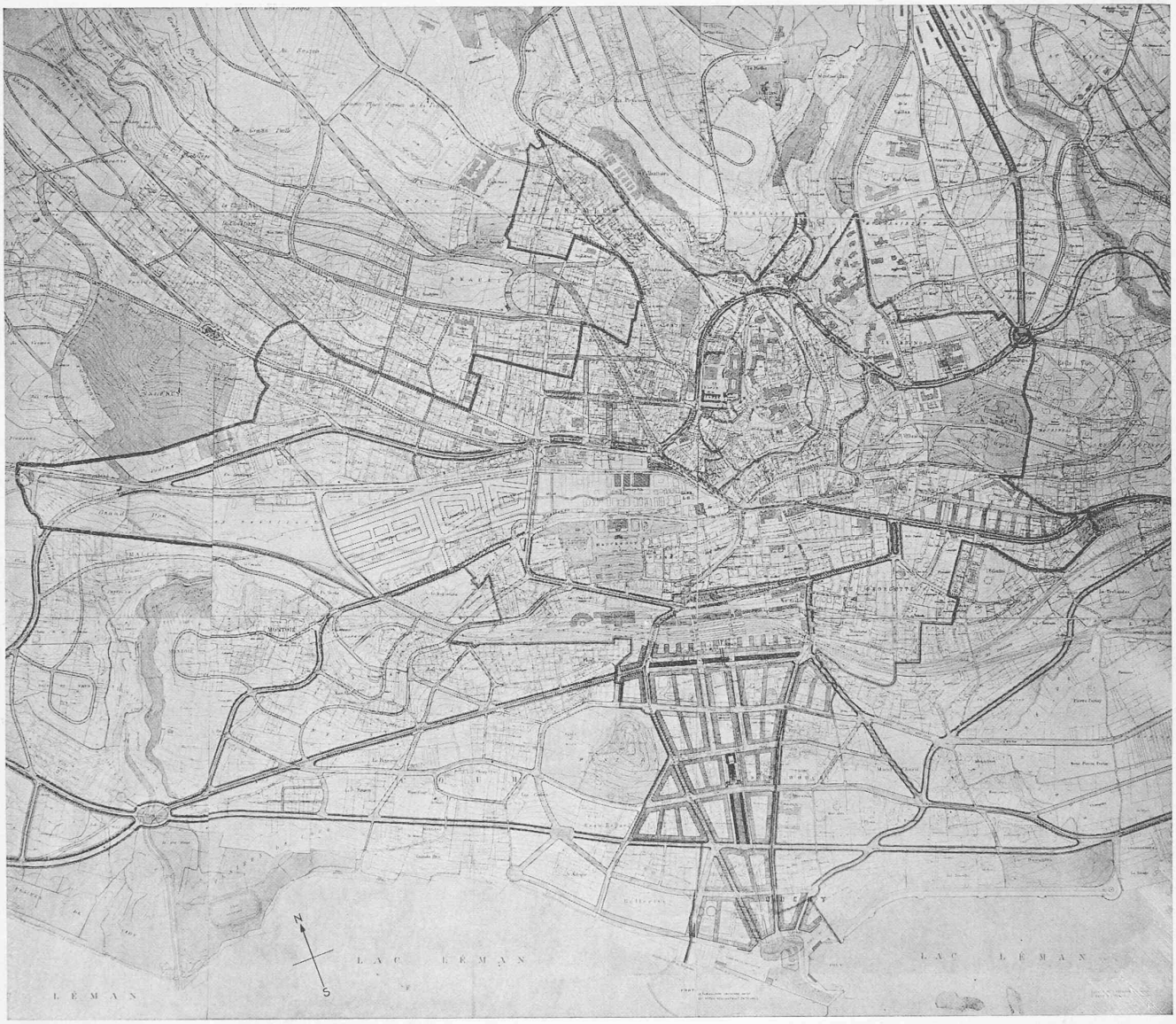
In andern Entwürfen ist die Frage: Stellung zum Hang, ob parallel ob senkrecht, zur Hauptfrage erhoben worden. Es finden sich Abänderungen und Ergänzungen zum Baureglement und Abänderungen und Ergänzungen zur Abgrenzung der heute geltenden Zonen — aber all das ist kaum abschätzbar in seiner Wirkung (in dem so steilen Gelände und zwischen der bestehenden Bebauung!), dass von einer vergleichenden Schätzung von Projekt zu Projekt keine Rede sein konnte.

Das Interesse der Jury musste sich den Fragen zuwenden, die, präziser gestellt, präzisere Antworten zeitigen konnten.

Vor allem nun die Frage des innerstädtischen Verkehrs, vom Programm in die Worte gefasst: Verbesserung der Verbindungen St. François-Bel-Air, Chauderon und Montbenon.

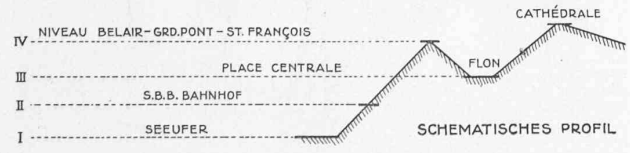
Die Frage berührt den Lebensnerv der Stadt.

Der Ausgang der Place St. François nach dem Grand Pont — hier stock' ich schon — eine 17 Meter breite, viel zu enge Passage zwischen zwei modernen Bankbauten. Um keines dieser Gebäude opfern zu müssen, sind nun die äussersten Anstrengungen gemacht worden — Hilfsbrücken, Einbahnvorschriften, Umgehungsstrassen. Die Hilfsbrücken in den Entwürfen Favarger, Baud & Virieux, Favre, zeigen deutlich, dass der Grand Pont heute mehr denn je den naturgegebenen Bedingungen folgt und dass jede Kombination zu Komplikationen führen muss, die nur auf den Krücken fragwürdiger Hilfsmittel wie Einbahnstrassen u. a. zum Funktionieren gebracht werden können. Die Umgehungsstrasse, meist den Pont Bessières benützend und auf halsbrecherischen



IV. Preis (ex aequo), Projekt Nr. 31. Architekt J. Stengelin, Cologny bei Genf. — Gesamtplan 1 : 20 000.
Die Hauptverbindungslinien sind stark herausgearbeitet: parallel zum Seeufer die Strasse Genf-Montreux; zwei Anstiegstrassen vom Seeufer zum Bahnhof; zwei weitausholende Strassen (westlich und östlich) Seeufer-Grand Pont. Vom nördlichen Ende des Grand Pont ausgehend, die Alt-Stadt umziehend und — unter Umgehung des Krankenhausviertels — stark nach Osten ausbiegend die Hauptstrasse in nordöstlicher Richtung nach Bern.

Rapport du Jury. Ce projet se distingue par la clarté du tracé des grandes voies de communication. Il emprunte, en les améliorant, les tracés des voies de grande communication existants ou envisagés par le plan directeur actuel. La liaison place St-François-place Chauderon faisant partie du réseau général est améliorée. L'idée de développer la place Chauderon pour en faire un centre organique de la circulation est très intéressante. Les études du réseau local et des aménagements de quartiers sont bien inférieures à celles des grandes communications.



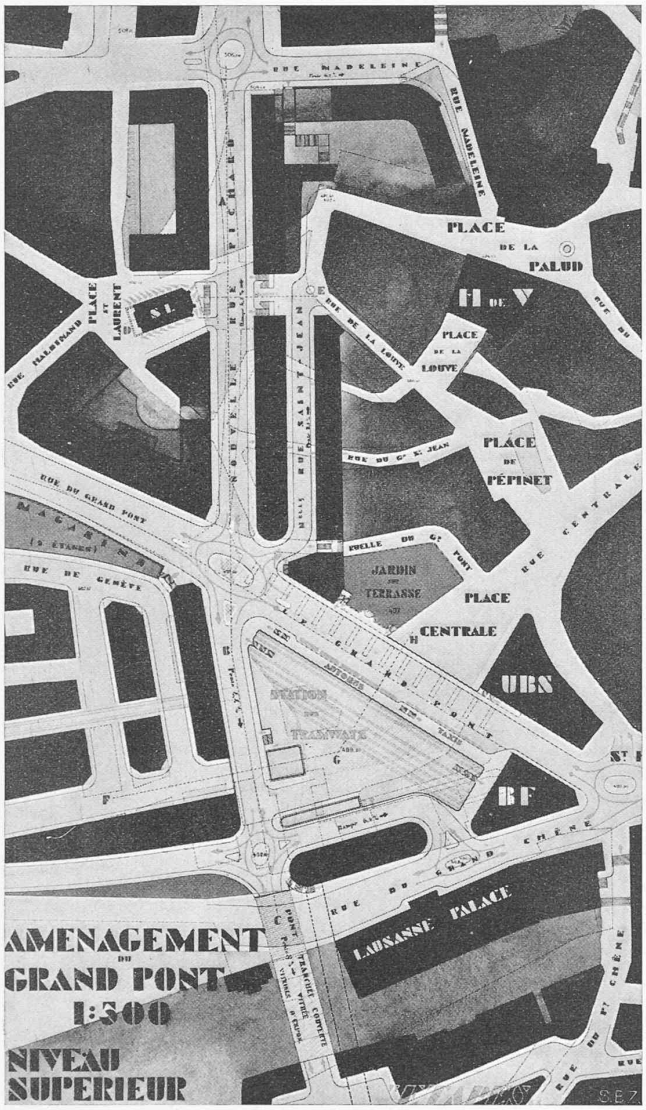
Pfaden in die Place de la Riponne einmündend — Entwürfe Epitaux, Favarger, Baud & Virieux — vermögen ebensowenig zu überzeugen: sie werden bloss einem bestimmten Lokalverkehr dienen und müssen, da sie nur die *eine* Talschlucht überbrücken, das Verkehrs-System der Stadt verunklaren.

Unendlich viel einfacher und natürlicher löst sich das Problem, wenn der Verfasser den Mut aufbringt, die eine der beiden Banken niederzulegen und dem Grand Pont eine Fahrbahn von 28 oder 30 Meter zu geben — so die Entwürfe Tschumy et Vermeil sowie Stengelin.

Eine Aufgabe ganz besonderer Art stellt die Verschiedenheit der Niveaux der verschiedenen Stadtteile: während Planum I, Seeufer, und Planum II, Bahnhof, mit Plan IV, St. François durch Aufstiegstrassen korrekt verbunden sind, ist Planum III, die Place Centrale der Altstadt, durch den Höhenrücken von St. François gegen Bahnhof und See abgeriegelt. Nur die Drahtseilbahn Ouchy-Lausanne stellt eine direkte Verbindung her. Eine Verbindung, die hinwiederum das so wichtige Planum IV, St. François-Grand Pont nicht zu bedienen vermag.

Hier bringt der erstprämiierte Entwurf eine vorzügliche Lösung (s. S. 209), allen andern Lösungen (z. B. dem Tunnelprojekt im drittprämiierten Entwurf) weit überlegen. Wenn nun aber Planum III mit Planum II und I glücklich verbunden ist, so fehlt noch die direkte Verbindung von Planum III (Place Centrale) mit Planum IV (Place St. François-Grand Pont). Hier tritt das Projekt Tschumy und Vermeil (S. 211) mit dem Vorschlag einer Doppelrampe auf, einer unmittelbaren Verbindung Talsohle-Brückenfahrbahn, eine Idee, die im Zeitalter des Automobils durchaus diskutabel ist.

Eine Verbindung der Höhenrücken oberhalb der Altstadt, die logische Ergänzung des Grand Pont für die inzwischen mächtig angewachsene Stadt, findet sich — bei den Prämiierten — einzig im Projekt Favre angedeutet: Eine Brücke vom Spitalquartier über das Flon-Tal nach dem vom Signal herunter grüssenden Bergvorsprung, von da aus, das zweite Tal überbrückend, die Quartiere Pontaise



V. Preis (ex aequo), Projekt Nr. 21. Arch. E. Favre, Genf. — Ausschnitt 1 : 3000.
Detail einer neuen N-S-Verbindung (analog dem Entwurf Nr. 20 auf S. 220), in Verbindung mit einem Strassenbahnhof, 6 m unterhalb des Niveau des Grand Pont liegend; dieser Bahnhof nimmt die als Unterpflasterlinien geführten Strassenbahnen auf.

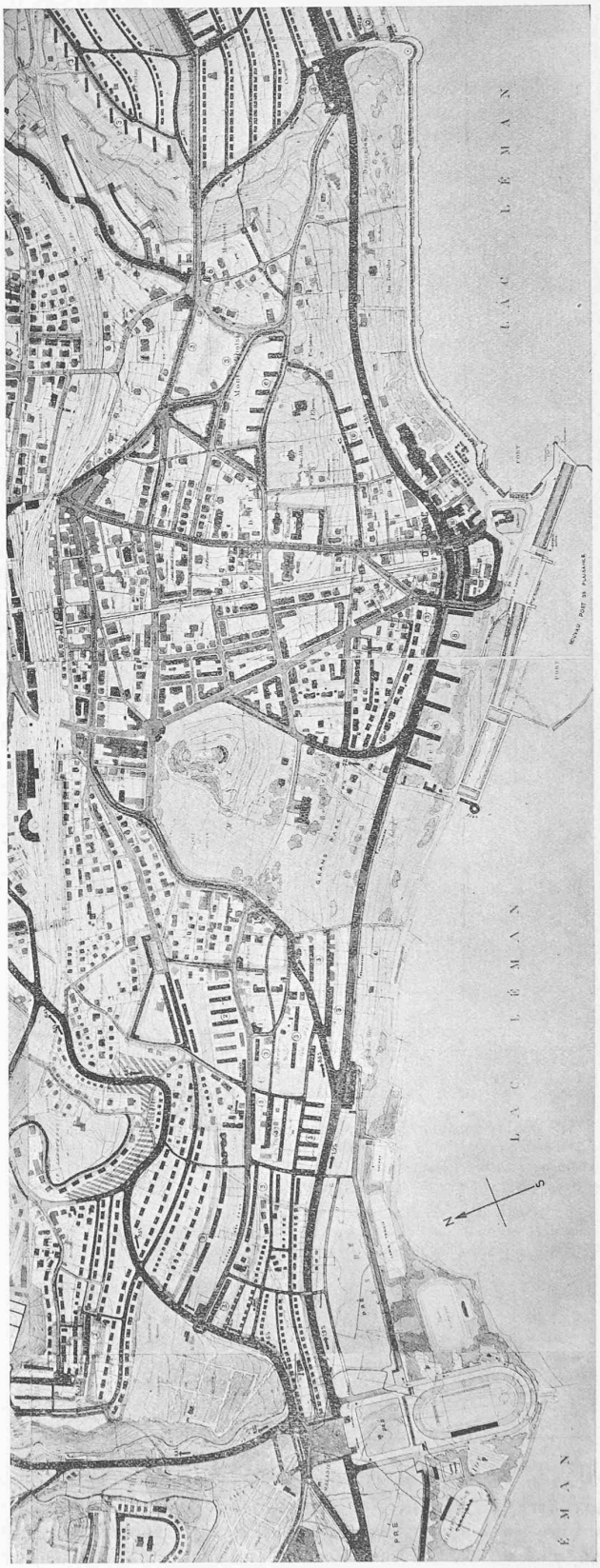
Rapport du Jury. L'auteur a cherché à utiliser les différences de niveau du terrain pour l'établissement du réseau circulatoire. La relation entre la place St-François et la place Chauderon n'est pas suffisamment améliorée. L'idée de soulager cette circulation par une ligne de tramway souterraine est compliquée, cette solution présente plus d'inconvénients que d'avantages. L'auteur prévoit une liaison entre les quartiers de Montagibert, du Signal et de la Pontaise; cette suggestion mérite d'être étudiée, pour le développement ultérieur de la ville. Le système d'artères prévu pour relier la rue du Midi prolongée à la place de la Riponne est beaucoup trop compliquée, d'une réalisation coûteuse, hors de proportion avec les avantages qui seraient obtenus. Il en est de même pour d'autres solutions proposées.

und Beaulieu erreichend. Diese Verbindung wird die Bebauung des Abhanges zwischen den beiden Tälern bedeutend erleichtern (hier ist die Cité universitaire vorgesehen!) und für die Gesamtstadt von grossem Wert sein.

Aber sind das nicht alles Einzelheiten und Flicken, die, so oder so aufgesetzt, am Wesen der Stadt kaum etwas ändern?

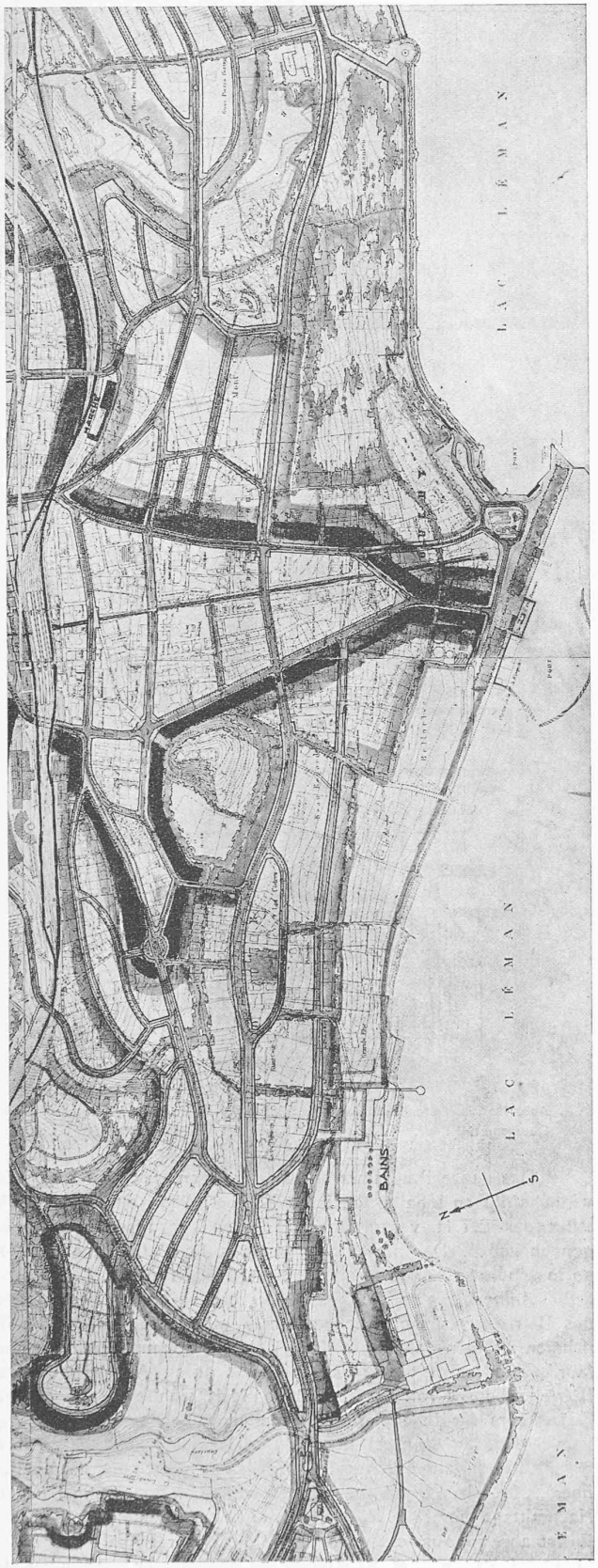
Da zeigen nun die Entwürfe Tschumy (S. 211) und Virieux und vor allem Stengelin, dass es möglich ist, all diese Einzelheiten einer grossen Idee einzuordnen und dienstbar zu machen.

Der Grand Pont ist die Basis des Verkehrsgerüstes; die beiden Schulterpunkte St. François und Bel-Air. St. François, gegeben, knapp, höchstens durch Aufgeben des Postgebäudes — später einmal — zu befreien, zu erweitern; Bel-Air, nun schon bewusst zum Verkehrsplatz erster Ordnung entwickelt, mit den Abstellgeleisen der Strassenbahn, bis zum Brückenkopf des Pont Chauderon erweitert. Wie klar nun die grosse, die Altstadt umfahrende und in die Bernerstrasse führende Linie sich heraushebt:



V. Preis (ex aequo), Nr. 46. Arch. Paul Trüdinger (aus Basel) in Stuttgart.
Masstab 1 : 15 000. (Vergl. Text auf Seite 220.)

Rapport du Jury. Ce projet ne présente aucune solution pour améliorer la circulation dans le centre de la ville. La rampe hélicoïdale proposée entre le Grand Pont et la place Centrale est, telle qu'elle est conçue, une solution compliquée et insuffisante. La route de Genève-Berne passant par le côté Nord des côtes de Montbenon est intéressante dans le tronçon compris entre Malley et la place Centrale. Les qualités de ce projet reposent plus spécialement dans l'aménagement des bords du lac, du stade et de ses voies d'accès. Les études et les suggestions de réglementation de certains quartiers méritent d'être retenues.



V. Preis (ex aequo), Nr. 23. Arch. R. Braillard, A. Duboux & A. Cavin, Lausanne. Masstab 1 : 15 000.

Rapport du Jury. La relation entre la place St-François et la place Bel-Air n'est pas améliorée; la suppression de la rampe entre la place Bel-Air et la place Centrale et la modification de la liaison place Chauderon-rue de Genève ne sont pas des améliorations. Les communications entre la place Chauderon, place Bel-Air et la place de la Riponne sont largement conçues. La grande artère Genève-Berne est heureusement modifiée au droit du pont du Galicien; sur le plateau de Béthusy, cette artère emprunte judicieusement l'avenue V. Ruffy pour éviter le quartier des hôpitaux. La grande circulation Genève-Montreux, par le chemin de l'Elysée, est bien étudiée. L'étude des zones n'offre pas d'intérêt.

über die neue Rue Haldimand, die neue, ganz bedeutend erweiterte Place de la Riponne, den verdoppelten Tunnel, hinauf bis zur Place de Béthusy, das Quartier der Spitäler sorgfältig umgehend.

*

Schon in der kleinen Gruppe der prämiierten Entwürfe sind — unvergleichbar — alle Temperamente und Charaktere vertreten: der Sorgfältige, Aengstliche; der Genial-Sorglose; der Logiker; der Poet; der Opportunist; der Mann von Charakter. Und erst in der — leider — allzu grossen Zahl der Nichtprämiierten: welche Fülle von Einfällen, Bemühungen, Vorschlägen, und von Entgleisungen. In ernstem Bemühen hat die vom Magistrat der Stadt bestellte und von den Konkurrenten vertrauensvoll angenommene Jury versucht, vom Wertvollen das weniger Wertvolle zu scheiden, durch Vergleichen, Prüfen und unermüdliches Nachprüfen. Sie war sich bewusst, dass im Städtebau — und nicht erst seit heute — die erste entscheidende Frage, nach deren Beantwortung sich alles richten muss, dass jene erste Frage immer noch offen steht: die Frage nach dem Eintreten oder Ausbleiben der wirtschaftlichen Prosperität.

Samstags-Kurse an der E. T. H. für Maschinen- und Elektroingenieure.

Die heute herrschende Wirtschaftskrise belastet in besonderem Masse die schweizerische Maschinen- und Elektroindustrie; Einschränkungen sehr weitgehender Art sind die Folge. So wird u. a. in vielen Betrieben am Samstagvormittag gefeiert. Der Vorschlag, den technischen Angestellten an diesen Samstagen durch Besuch besonderer Kurse Gelegenheit zur Weiterbildung zu geben, ist ein Versuch, so gut es geht aus der Not eine Tugend zu machen.

Gerade die häufigen Klagen der seit Jahren in der Praxis stehenden Ingenieure, dass sie infolge Zeitmangels nicht in der Lage seien, die wissenschaftlichen Fortschritte der letzten Jahre genügend zu verfolgen, legen es nahe, die erzwungene Freizeit entsprechend auszunützen. So ist das Programm für das an der E. T. H. nun beginnende Wintersemester entstanden, das vor allem dem Gesichtspunkte Rechnung trägt, in möglichst verständlicher Weise die neuesten Ergebnisse der physikalisch-technischen Forschung dem praktisch arbeitenden Maschinen-Ingenieur nahe zu bringen.

Stoff dazu ist in überreichem Masse vorhanden, die Kunst wird also für den Dozenten gerade darin bestehen, eine vernünftige Auswahl zu treffen. Da im ganzen nicht viel mehr als ein Dutzend Vormittage zur Verfügung stehen, kann es sich selbstverständlich nicht um normale Semestervorlesungen handeln, sondern eher um ein Mittelding zwischen einem einmaligen Vortrag und einer grossen Vorlesung. Die Stundenzahl für den einzelnen Kurs ist deshalb auf vier bis acht festgesetzt worden.

Die Vorlesungen finden an den Samstag-Vormittagen, einzelne Uebungen auch an Samstag-Nachmittagen statt. Jeder Teilnehmer erhält einen vervielfältigten Auszug der von ihm belegten Vorlesung, wenn möglich schon vor der betreffenden Stunde in die Hand, sodass sich Nachschreiben und Nachzeichnen erübrigt, was insbesondere im Dunkel (bei Lichtbild- und Filmvorführungen, physikalischen Demonstrationen usw.) angenehm sein dürfte. Damit wird auch Zeit gewonnen für Diskussionen, deren Wert gerade durch Teilnahme erfahrener Praktiker sehr erhöht werden könnte.

Die Kurse beginnen Mitte November und werden nur bei einer Mindest-Beteiligung von 20 Teilnehmern abgehalten. Sie sind in erster Linie gedacht für Hochschul-Absolventen, jedoch soll auch Technikern, die an wissenschaftlichen Fragen Interesse und eine einigermassen genügende Vorbildung haben, der Besuch möglich sein. Als Kursgeld ist einheitlich pro Einzelkurs 1 Fr. (inkl. Auszug) angenommen worden. Programme mit näheren Einzelheiten über die Formalitäten der Einschreibung, Lokalitäten usw. können ab 31. Oktober auf der Rektoratskanzlei der E. T. H. bezogen werden. Bei der Gestaltung des Programms sind uns die Ansichten von in der Praxis stehenden Ingenieuren in mancher Hinsicht wegleitend gewesen. Mit grosser Einheitlichkeit wurde betont, dass vor allem dem *physikalischen Gehalt* der Forschungsergebnisse die grösste Aufmerksamkeit zu schenken und dass die *mathematische Form* im Rahmen des Notwendigen zu halten sei, sodass auch Leute, die im Laufe der Jahre diesen oder jenen Lehrsatz vergessen haben, nicht sofort am Mitverstehen gehindert seien. Eine populärwissenschaftliche Fassung kommt allerdings nicht in Frage, sie würde notwendigerweise ein exaktes Erfassen verhindern. Prinzipiell wird