Planung Innenstadt und Bahnhofplatz Baden

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 49

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-66934

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

la dalle sont placés tous les 30 mètres, soit l'espacement de quatre cadres.

Le bétonnage eut lieu en grande partie l'hiver aussi eut-on recours au chauffage des coffrages en contreplaqué doublés de matières isolantes. Ces coffrages furent d'ailleurs réutilisés jusqu'à douze fois. Des additifs et du ciment à prise rapide furent utilisés afin d'accélérer la prise du béton et par conséquent les opérations de décoffrage. Les échafaudages étaient du type tubulaire.

Le terrain rencontré consistait en du schiste argileux. Des fondations sur plaques furent utilisées.

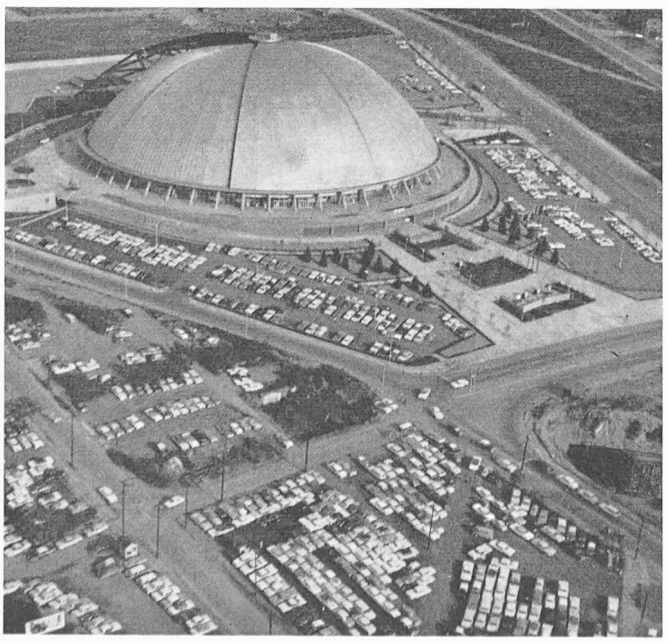
6. Le montage

Le montage de la sphère métallique présenta plusieurs difficultés, non seulement dues au type même de l'ouvrage, mais encore au fait que la grève des acieries retarda les livraisons et qu'ainsi certains corps de métier durent commencer leurs travaux plus tôt relativement à l'avancement des travaux de montage.

La première phase consista à construire le tripode et les deux secteurs fixes. Un étayage métallique fut utilisé jusqu'à l'assemblage des deux secteurs fixes au tripode. Le montage se fit à l'aide d'une grue placée sur une tour de 40 m de hauteur et de plusieurs grues mobiles au sol.

Les secteurs mobiles furent assemblés à l'aide de deux échafaudages roulants, similaires bien que larges d'un tiers de secteur seulement. Un rail de montage fut donc placé sur l'anneau de l'infrastructure et des pivots temporaires furent fixés au chevalet central. Ces secteurs de montage furent toujours placés symmétriquement par rapport au tripode afin d'éviter une translation latérale du chevalet qui aurait entraîné des erreurs de montage. Cette formule présentait l'avantage de laisser l'espace intérieure pratiquement libre de tout échafaudage et autre construction temporaire, et ainsi de permettre l'avencement des travaux annexes. Le coût de ces échafaudages s'élevait à plus d'un quart de million de dollars (soit environ 1 100 000 Fr.), mais l'entreprise estime que cette solution était la plus économique et qu'elle facilita dans d'énormes proportions le montage et la finition du toit.

Des règles rigoureuses concernant l'exactitude du montage avaient été formulées à l'avance par les ingénieurs et l'entreprise. Une de celles-ci concernait par exemple l'excentricité de l'axe du chevalet central: après montage du tripode celui-ci ne devait pas être à plus de 3 mm de l'axe idéal. En fait après montage l'excentricité atteignit 16 mm. Un réajustement fut donc entrepris puis un essai de charge avec près de 50 tonnes accrochées au chevalet indiqua une flèche de 31 mm, pour 33 mm d'après les calculs.



Vue aérienne de l'auditorium de Pittsburgh

Le montage des secteurs et les travaux de la toiture s'ensuivirent sans difficultés.

Ce bref exposé d'un bâtiment unique dans sa conception et sa réalisation se terminera en mentionnant qu'il fut distingué par un jury d'architectes et d'ingénieurs comme l'un des plus intéressants ouvrages en construction métallique de l'année 1962.

Maître d'œuvre: Public Auditorium Authority of Pittsburgh. — Architectes: *Mitchell et Ritchey,* Pittsburgh. — Ingénieurs: *Ammann et Whitney,* New York. — Entreprises: Génie Civil: *Dick Corp.,* Pittsburgh; Construction métallique: *American Bridge Division* of U. S. Steel Corp.

Coût: plus de 20 000 000 $. Acier: Dôme: 3000 tonnes, dont 168 tonnes d'acier inoxydable pour la toiture; Tripode: 1260 tonnes. Béton armé: 30 500 m³.

Adresse de l'auteur: *Henri Perrin,* ing. ETH, im Glockenacker 35, Zürich 7/53.

Planung Innenstadt und Bahnhofplatz Baden

DK 711.553.1

Im Sommer 1959 betraute der Gemeinderat eine Studiengruppe mit der Aufgabe, alle mit der Sanierung der prekären Verkehrsverhältnisse im Bereiche des Bahnhofplatzes Baden zusammenhängenden Fragen zu untersuchen und einen Lösungsvorschlag auszuarbeiten. Auf Vorschlag dieses Gremiums entschloss sich die Behörde, dieses sehr vielseitige und für die Stadt äusserst wichtige Problem durch einen Wettbewerb klären zu lassen. Das Programm für einen Ideenwettbewerb wurde in Zusammenarbeit mit der SBB-Kreisdirektion III und der Generaldirektion PTT festgelegt. Von 14 eingereichten Projekten konnten sechs mit Preisen ausgezeichnet und zwei angekauft werden (SBZ 1961, H. 2, S. 19).

Die erstprämiierte Lösung von Ingenieur *H. Fricker* und Architekt *M. Müller,* Luzern, nimmt auf die topographische, verkehrstechnische und städtebauliche Situation Rücksicht, indem eine klare Trennung von motorisiertem Verkehr, Parkflächen und Fussgängerverkehr auf verschiedenen Ebenen vorgeschlagen wird. Die vom Gemeinderat bestellte Studiengruppe unterzog die Wettbewerbsprojekte, wie auch die vom Preisgericht erarbeiteten Richtlinien einer nochmaligen Prüfung, wobei der ganze innenstädtische Verkehrsablauf in die Studien einbezogen wurde. Ausserdem untersuchte das Institut für Strassenbau der ETH die Verkehrsbelastung einzelner Strassenzüge sowie den Parkplatzbedarf. Am 28. Februar 1963 gab die Studienkommission anhand umfangreicher Plan- und Bildunterlagen Auskunft über den Stand der Planungsarbeit, wie sie von der Gemeindeversammlung am 7. Dezember 1961 beschlossen worden war. Im April erfolgte sodann eine öffentliche Diskussion auf Grund der zuvor ausgestellten Unterlagen. In vorbildlicher Weise wurde darnach das Ergebnis der Studien in einer Schrift zusammengefasst, die durch ein zweites Heft ergänzt wird, das sämtliche Pläne enthält.

Diese Unterlagen sollen auf die nächste Gemeindeversammlung hin eine gründliche Meinungsbildung ermöglichen, über das für die Zukunft Badens bedeutungsvolle, wenn nicht entscheidende Projekt einer innerstädtischen Verkehrslösung. Vorbehalten bleiben allfällige Ergänzungen. Bericht und Planbeilagen können unter der Bezeichnung «Stadtplanung Baden — Innenstadt und Bahnhofplatz» auf der Stadtkanzlei bezogen werden. Dieser Hinweis erfolgt deshalb, weil die ausserordentlich gründliche und mit besonderem Geschick getroffenen Lösungsvorschläge eine über den Fall Baden — für den sie konzipiert sind — hinausreichende Bedeutung haben für jeden, der sich mit Planungsproblemen befasst. Die Studienkommission, der diese Planungsarbeit im gesamten zu danken ist, stand unter der Leitung von Stadtschreiber Dr. *V. Rickenbach.* Ihr gehörten auch die Verfasser des erstprämiierten Wettbewerbsprojektes an, Ing. *H. Fricker* und Arch. *H. Müller,* sowie Vizestadtammann Dr. *J. Binder,* Grossrat *M. Fluri,* Kulturing. *W. Weber* und Bauverwalter *W. Wullschleger.* Neben einer Einführung enthält die Schrift Stadt-

planung Baden folgende Hauptabschnitte: Die Aufgabenstellung; Regionalzentrum Baden, Planungsgrundlagen; Oeffentlicher Verkehr; Stadtverkehr; Bahnhofplatz; Fussgänger- und Grünanlagen; Verkehrsplan; die Bauetappen; Kosten; Finanzierung, Kapitalrestriktionen und Konjunktur; Schlussbemerkungen. Ein Quellenverzeichnis nennt acht im Zusammenhang mit der Badener Verkehrssanierung erstellte Gutachten, Berichte und Untersuchungen. Für die beiden geplanten Ausbaustufen wird der Gesamtkostenaufwand auf rund 40 Mio Franken bugetiert. Mit den Bauarbeiten soll — die Zustimmung der Einwohnergemeindeversammlung vorausgesetzt — im Jahre 1965 begonnen werden.

Mitteilungen

Zürcher Baukostenindex. Nach der neuesten Erhebung des Statistischen Amtes der Stadt Zürich haben sich die Baukosten vom 1. April bis 1. Oktober 1963 um 2,4 % erhöht. Der Baukostenanstieg war damit weniger ausgeprägt als in der vorangegangenen Periode Oktober 1962 bis April 1963, die eine Erhöhung um 6,4 % ergeben hatte. Keine Veränderungen erfuhren die Kosten des Aushubs und der Flachbedachung, der Glaser-, Platten- und Malerarbeiten sowie der Linoleumbeläge. Die Arbeitsgattungen Jalousie- und Rolladen, Sonnenstoren und Parkettarbeiten haben sich sogar etwas ermässigt. Bei den Rohbaukosten haben sich die Erd- und Maurerarbeiten, auf die mehr als drei Zehntel der Erstellungskosten der Indexhäuser entfallen, um 2,7 % und die Spenglerarbeiten um 7,0 % verteuert. Beim Innenausbau sind vor allem die Gipserarbeiten mit einer Verteuerung um 13,9 % zu erwähnen; sie ist auf die nach dem Gipserstreik getroffene Neuregelung der Arbeitsverhältnisse zurückzuführen. Unter den kostenmässig ins Gewicht fallenden Arbeitsgattungen des Innenausbaus seien ferner erwähnt die Heizungsinstallationen mit einem Anstieg um 2,0 % sowie die Schlosserarbeiten (3,3 %). Die Kosten der Werkanschlüsse für Elektrizität haben sich um 6,8 % verteuert. Die nach den Normen des S. I. A. ermittelten Kosten pro Kubikmeter umbauten Raumes beliefen sich im Oktober 1963 auf Fr. 138.89 und waren damit um 2,4 % höher als vor einem halben Jahr. Seit Oktober 1962 ist der Kubikmeterpreis um Fr. 11.17 (8,7 %) gestiegen.

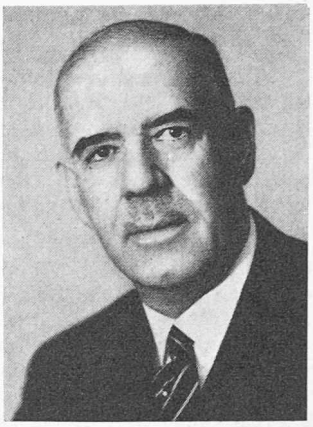
Neuer Sendemast für Berlin. Am Schlossplatz in Berlin wurde ein 230 m hoher Sendemast errichtet. Im Innern des 1,6 m dicken Rohrmastes führen vier Hochfrequenz-Speisekabel, Hilfskabel, eine Steigleiter und ein Montageaufzug mit zwei übereinander montierten Kabinen nach oben. Er überwindet die 192 m Höhe des Stahlrohres in etwa 20 Minuten. Auf den Rohrmast folgt der 38 m hohe Gittermast mit den Antennenfeldern für Fernsehen und UKW. Soweit nicht bisherige Sendeeinrichtungen weiterverwendet werden konnten, lieferte die Firma Siemens & Halske AG neue und übernahm auch den Einbau.

Schweiz. Bauzeitung. Die Hefte 10 bis 15 dieses Jahrganges sind leider schon vergriffen. Wir kaufen sie bis auf weiteres zurück zum Preise von 1 Fr. pro Heft und bitten daher Abonnenten, welche die Hefte nicht mehr benötigen, sie an uns zurückzusenden, worauf sie umgehend vergütet werden (nur unverdorbene Hefte, Absenderadresse angeben!).

Nekrologe

† **Werner Tobler,** dessen Tod (am 27. Mai 1963) seinerzeit hier gemeldet worden ist, war im S. I. A. und in der G. E. P. so bekannt und beliebt, dass seiner auch an dieser Stelle gedacht werden soll.

Geboren am 15. April 1886, hat Werner Tobler 1909 am Eidg. Polytechnikum das Diplom als Maschineningenieur erworben, wirkte dann nach einem kurzen Aufenthalt in Deutschland an den Gaswerken Schlieren und La Chaux-de-Fonds und wurde 1913 zum Direktor des Gaswerks von Vevey-Montreux gewählt. Dank seinen hervorragenden technischen, kaufmännischen und organisatorischen Fähigkeiten erlebte die Gasindustrie der waadtländischen Riviera einen raschen und bedeutenden Aufschwung. Im Jahre 1922 gründete Tobler die Société du Gaz de la Plaine du Rhône, ein Verteilungsunternehmen, welches das Rhonetal bis St-Maurice einschliesslich der Höhenstationen Leysin und Villars mit Gas versorgt. So war er der erste, der in der Schweiz eine eigentliche Ferngasversorgung schuf.



W. TOBLER
Dipl. Masch.-Ing.
1886 1963

Seine ausserordentlichen Fähigkeiten und sein gerader und energischer Charakter haben es ihm ermöglicht, die Schwierigkeiten, denen die Gasindustrie während und nach den beiden Weltkriegen ausgesetzt war, mit Erfolg zu überwinden.

Während fünfzig Jahren widmete Werner Tobler seine besten Kräfte der schweizerischen Gasindustrie, in der er eine bedeutende Rolle gespielt hat. Nach seinem Eintritt in den Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern (SVGW) im Jahre 1913 war er Mitglied verschiedener Kommissionen, Vize-Präsident von 1935 bis 1938, Präsident von 1938 bis 1943, vor dem Kriege Delegierter des SVGW in der Internationalen Gas-Union, und wurde in Anerkennung seiner hervorragenden Dienste im Jahre 1956 zum Ehrenmitglied des SVGW ernannt. Er war ferner Präsident der Vereinigung schweizerischer Privatgaswerke, gründendes Mitglied und Verwaltungsrat des Verbandes Schweizerischer Gaswerke und der Genossenschaft Usogas und nahm durch seine Tätigkeit in der Verwaltung verschiedener Unternehmungen einen bedeutenden, ja entscheidenden Anteil an der industriellen Entwicklung der Gegend am Genfersee. Auch im Ausland war der Verstorbene als tüchtiger Fachmann bekannt und geschätzt; er wurde oft als Experte zugezogen.

Werner Tobler war aber auch während vielen Jahren geschätztes Mitglied der Beratenden Kommission der EMPA, sowie Verwaltungsrat mehrerer Firmen nicht nur in der Waadt, sondern in der ganzen Schweiz. Er hinterlässt das Andenken an einen liebenswürdigen, sonnigen und stets hilfsbereiten Kollegen. *Jean-Pierre Chopard*

† **Robert Ackermann,** Oberstbrigadier, von Wolfwil SO, geboren am 25. April 1894, ETH (Abteilung für Militärwissenschaften) 1923 bis 1925, ist am 25. November in seinem Heim in Säriswil BE gestorben. Unser G. E. P.-Kollege zählte zu den Pionieren der schweizerischen Flugwaffe, von der er 1941 Abschied nahm, um Chef der Heeresmotorisierung zu werden. Seit 1958 lebte er im Ruhestand.

† **Ernst Zürcher,** Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Bühler AR, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1906, früher in Gaswerken und anschliessend bis 1949 in der Ciba in Basel tätig, ist gestorben.

† **Walter Herrensberger,** dipl. El.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Flawil, geboren am 20. Dez. 1902, ETH 1922 bis 1927 mit Unterbruch, seit 1931 im Betriebsdienst der Telephondirektion Zürich, ist im November 1963 gestorben.

† **Robert Flatt,** Dr., Ing.-Chem., G. E. P., von Basel, geboren am 1. Juli 1897, ETH 1916 bis 1920, seit 1944 Professor für anorganische und analytische Chemie an der Universität Lausanne, ist am 24. November einer Herzattacke erlegen.

Wettbewerbe

Alleghany public square in Pittsburgh, Pa., USA. Zweistufiger Wettbewerb um die Gestaltung eines öffentlichen Platzes. Teilnahmeberechtigt sind alle Architekten und Stadtplaner, die ein Hochschuldiplom besitzen oder einer anerkannten Berufsorganisation angehören. Termin für die Einschreibung 15. Dez. 1963, für Anfragen 28. Jan. 1964,