

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 15

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

Bezeichnet man ferner in Abbildung 20 der gleichen Abhandlung<sup>1)</sup> die Geleise nach und von Thalwil mit

"	"	"	Altstetten (Uebergang Thalwil) mit	3	"	4 <sup>2)</sup>
"	"	"	"	"	5	"
"	"	"	Oerlikon ( " (Schaffh.)	7	"	8
"	"	"	" ( " (Winterthur)	9	"	10
"	"	"	Meilen . . . . .	"	"	11

Dies kann nach den vorstehenden theoretischen Betrachtungen als verbesserungsfähig gelten, da unnötige<sup>1)</sup> Verwerfungen und daher vermeidbare Geleisekreuzungen vorhanden sind, was beim Schema 3 2 7, 4 1 8, 9 6 11, 11 5 10 nicht der Fall ist.

Abbildung 7 zeigt einen solchen abgeänderten Geleiseplan der mit der Theorie übereinstimmend nur 14 Geleisekreuzungen benötigt, während der Expertenvorschlag deren 18 zeigt. Da im abgeänderten Entwurf (Abbildung 7) auch die Anordnung von Lokomotiv-Rücklaufgeleisen ähnlich wie in Abbildung 6 ausgeführt werden kann, kann er als eine weitere Verbesserung des Expertenvorschlages hinsichtlich der für Zürich gestellten Aufgabe angesehen werden.

Ueber die Gruppierung der Geleise bei Kopfbahnhöfen mit Zugsdurchgang.

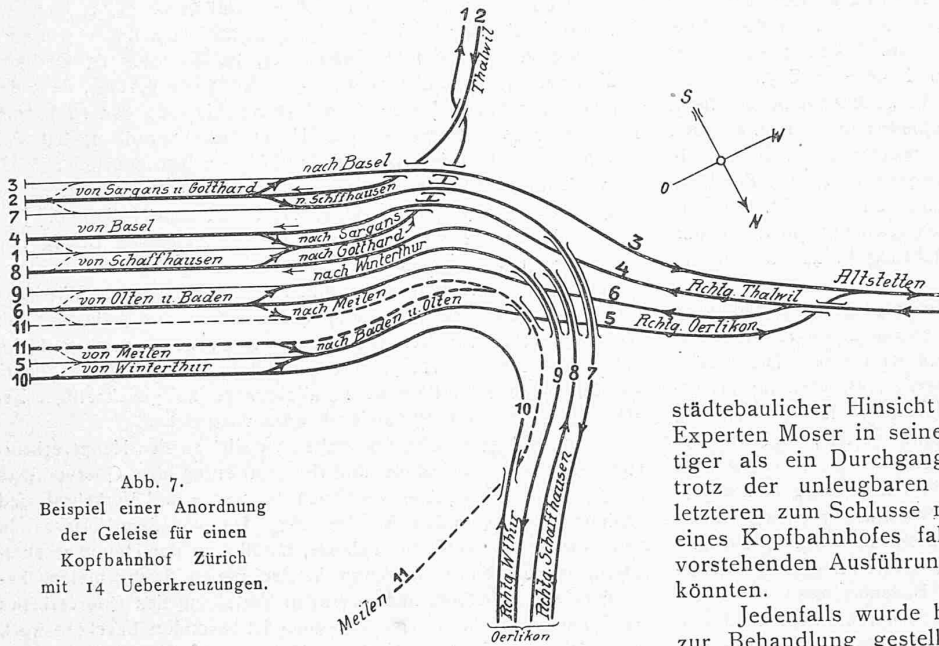


Abb. 7. Beispiel einer Anordnung der Geleise für einen Kopfbahnhof Zürich mit 14 Ueberkreuzungen.

Ein Kopfbahnhof kommt dem ursprünglichen Entwurf der S. B. B. immerhin näher und stellt daher die zunächst beabsichtigte Idee zur Lösung des Problems vor. Er ist in städtebaulicher Hinsicht auch nach dem Ausspruch des Experten Moser in seiner Eigenschaft als Architekt<sup>2)</sup> günstiger als ein Durchgangsbahnhof, weshalb vielleicht doch, trotz der unleugbaren betriebstechnischen Vorteile des letzteren zum Schlusse noch eine Entscheidung zu Gunsten eines Kopfbahnhofes fallen könnte, in welchem Falle die vorstehenden Ausführungen möglicherweise von Wert sein könnten.

Jedenfalls wurde hier eine vollständigere Klärung der zur Behandlung gestellten Frage versucht, die wohl von den berufenen Fachleuten noch einigemal durchberaten werden wird und die das allgemeine Interesse der eisenbahntechnischen Welt erregt.

Vom Bebauungsplan-Wettbewerb Gross-Zürich.

(Schluss von Seite 158.)

Nachdem wir in letzter Nummer die Wiedergabe der „Allgemeinen Ergebnisse“ aus dem Bericht des Preisgerichts zu Ende geführt haben, bringen wir hier aus dem speziellen Teil des Berichts, der „Beurteilung der Entwürfe“, gewissermassen als Text-Beispiele, die Beurteilung der beiden in I. Rang gestellten Entwürfe Nr. 7 (II. Preis), Verfasser Arch. Hermann Herter, und Nr. 18 (ausser Wettbewerb) Verfasser Arch. Konrad Hippenmeier, Assistent am Tiefbauamt der Stadt Zürich, und Ing. Alb. Bodmer zum Abdruck. Für alles Uebrige sei auf den Schlussbericht verwiesen, der neben dem „Bericht des Preisgerichts“ auch Auszüge aus den Erläuterungsberichten verschiedener Verfasser enthält. Die Rangordnung und Namen der Preisträger haben wir bereits in Bd. LXXI, Seiten 189 und 199 (vom 27. April und 4. Mai 1918) mitgeteilt.

Aus der „Beurteilung der Entwürfe“.

Entwurf Nr. 7, „Die Organisation von Gross-Zürich“. Der Vorschlag eines besondern Schiffahrtskanals links der Limmat von Schönenwerd aufwärts zur Bedienung des ganzen Industriegebietes ist beachtenswert. Die zu nahe der Stadt angeordneten Limmat-häfen sind mit dem Rangierbahnhof nicht in günstiger Weise verbunden. — Für die Schiffahrtsverbindung mit dem See wird die Sihl durch Zerlegung in zwei Gerinne benützt und der Schiffahrtskanal unter der Sihl durch von der Brunau im Tunnel nach Wollishofen

<sup>1)</sup> Falls solche nicht durch bauliche Verhältnisse, die vom Verfasser nicht beurteilt werden können, bedingt waren. [Anmerkung der Red.: Solche bauliche Verhältnisse dürften der laut Abb. 7 vorgesehene Verwerfung der Geleise 1 und 2 zwischen Hauptbahnhof und Wiedikon entgegenstehen.]  
<sup>2)</sup> „Schweizerische Bauzeitung“ vom 13. Dezember 1919, Bd. LXXIV, Seite 291, letzter Absatz.

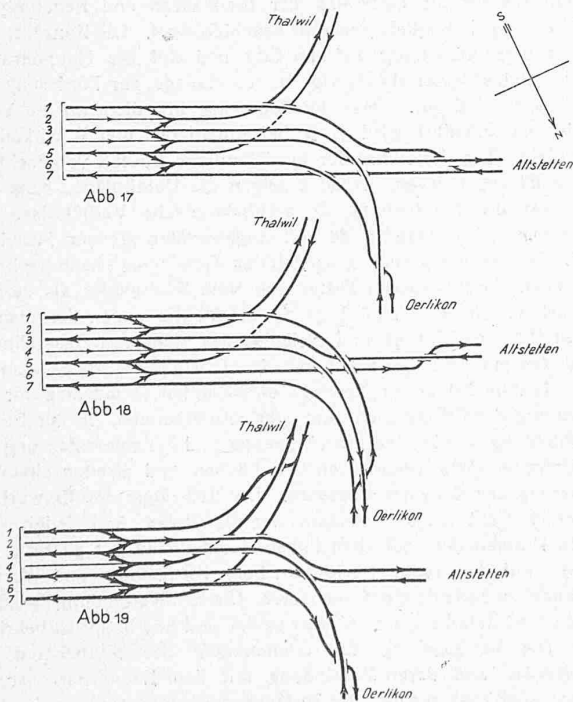
so entspricht der in Abbildung 20 dargestellte Geleiseplan der Experten (Cauer, Gleim, Moser) der Anordnung

$$8 \ 1 \ 4, \ 3 \ 2 \ 7, \ 9 \ 6 \ 11, \ 10 \ 5 \ 11$$

$$7 \ 0 \ 2 \ 1 \ 0 \ 2 \ 2 \ 1 \ 2 \ 1 \ 0 \ 0 = 18 \text{ Kreuzungen.}$$

<sup>1)</sup> In Band LXXIII, S. 79 (vom 22. Februar 1919).  
<sup>2)</sup> Hierbei ist zu beachten, dass alle Ausfahrten von Zürich beim Linksfahren die ungeraden Ziffern 1, 3, 5, 7 und 9, alle Einfahrten die Ziffern 2, 4, 6, 8 und 10 erhalten müssen.

Abb. 17 bis 19 aus Band LXXIII, Nr. 8 (vom 22. Febr. 1919).



geführt. Die Höhe dieses Tunnels ist zu gering bemessen. Die Hafenanlage an der Glatt ist nicht schlecht disponiert. Durch Tieferlegung des Personenbahnhofs Oerlikon werden richtige Verhältnisse für die Geleiseanschlüsse geschaffen, aber im allgemeinen sind die Hafenanlagen und Bahnanlagen etwas weitschweifig gehalten.

Der Geleiseplan des Hauptbahnhofes zeigt, dass es dem Verfasser gelungen ist, durch richtige Anordnung der Zufahrtgeleise eine zweckmässige Gruppierung der Linien im Personenbahnhof zu erreichen. Das Preisgericht sieht davon ab, die Einzelheiten dieses Planes zu kritisieren und beschränkt sich, darauf hinzuweisen, dass durch die Ausdehnung des Rangierbahnhofes nach Westen die Verbindungen für den Ortsgüterverkehr verschlechtert werden. Eine weitere Folge der Hinausschiebung ist die Notwendigkeit einer neuen Verbindung von Schlieren mit der Linie nach Zug.

Die vorgeschlagene Linienführung der „Schnellbahn“ empfiehlt sich nicht, weil die weitausholenden Schleifen im Limmattal, nach dem Uetliberg und im Glattgebiet, nicht zweckmässig sind und die diesen Bahnen zukommende Verkehrsaufgabe durch die Fernbahn und Ueberlandstrassenbahn wirtschaftlicher zu lösen ist. Nur die an den beiden Seeufnern vorgeschlagenen „Schnellbahnen“ können als Ueberlandstrassenbahnen ohne Einführung in das Stadttinnere gutgeheissen werden.

Das Hauptstrassennetz ist grosszügig gedacht und nach richtigen Gesichtspunkten durchgeführt. Es enthält begrüssenswerte Anregungen, die eines nähern Studiums wert sind. Die Einzelheiten sind nicht durchgehend befriedigend; z. B. wäre die Hauptverkehrsstrasse in mittlerer Höhe des linken Seeufers in Kilchberg besser unterhalb der Kirche durchgeführt worden, und auf der rechten Seeseite hätte die durchgehende Hauptverkehrsstrasse etwas tiefer gehalten werden dürfen; ihre Einführung in die Seefeldstrasse ist zu verwerfen. Den Aufstiegstrassen ist auf beiden Seeseiten zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden, dagegen sind die im Limmattal vorgesehenen Querverbindungen gut angeordnet. Auch der zur Entlastung der Badenerstrasse längs der Bahn vorgesehene grosse, für den Automobilverkehr besonders ausgebildete, durchgehende Strassenzug ist beachtenswert.

Die in den „Allgemeinen Ergebnissen“ gewürdigten Vorschläge des Verfassers über Verteilung der Grünflächen, über die Bebauung, die Ausbildung der Seeufer, auch die Verteilung der öffentlichen Bauten und die sorgfältige Durcharbeitung und Abstufung der Bebauung in den verschiedenen Lagen erheben das Projekt weit über den Durchschnitt. Bei der Monumentalstrasse auf dem Kasernenareal, sowie beim Ausbau des Universitätsviertels hat sich der Verfasser im Masstab vergriffen. Die Anlage des neuen Bahnhofplatzes mit seinen Beziehungen zu den einmündenden Strassen zeigt eine sichere Hand, doch sind die im Hauptprojekt vorgesehenen drei Platzanlagen wohl zu gross. Die vorgeschlagene Umgestaltung des Theaterplatzes und der anschliessenden Quaianlage ist verfehlt. Der Erläuterungsbericht ist in einer der Wichtigkeit des Gegenstandes nicht angemessenen Kürze gehalten; seltsamerweise hat es der Verfasser unterlassen, seine Vorschläge für die dargestellten Verkehrsanlagen, die Bebauung, die Bauvorschriften, die Grünflächen usw. zu erläutern.

Entwurf Nr. 18, „Eine Heimat dem neuen Menschen“. Sowohl der Industriehafen im Limmattal bei Schlieren als auch der näher an der Stadt vorgesehene Handelshafen sind gut disponiert. Die beabsichtigte Verbindung von der Limmat zum See durch einen besondern Schiffahrtskanal, unter Aufnahme einer Minimalwassermenge der Sihl und unter Ableitung ihrer Hochwässer in das untere Seebecken — die Erstellung des Etzelwerkes vorausgesetzt — ist zugänglich. In städtebaulicher Hinsicht ist der Variante für die Ausmündung des Kanaltunnels in den See in einen Hafen bei Horn-Wollishofen gegenüber der ebenfalls vorgeschlagenen Ausmündung südlich des Muraltengutes der Vorzug zu geben. Die Bedeutung des Glattgebietes und dessen besondere Eignung als Industriegebiet wird vom Verfasser unterschätzt. Er hätte mindestens durch die Entwurfbearbeitung die Offenhaltung des Geländes für eine Glattahafenanlage vorsehen müssen.

Der Vorschlag, die Fernbahnlinien im Hauptbahnhof als Kopfbahnhof zu belassen und den Fern- vom Vorortverkehr räumlich zu trennen, erscheint in sehr beachtenswerter Lösung folgerichtig durchgeführt. Die Zahl der im Hauptbahnhof vorgesehenen Geleise ist indessen zweifellos zu gering. Die geplante Einführung der Rechtsufrigen in die Badener Vorortgeleise bei der Hardbrücke

erscheint nur für den Vorortverkehr zweckmässig. In welcher Weise die Züge der Rechtsufrigen in den Hauptbahnhof gelangen sollen, ist aus dem Projekt nicht ersichtlich. Um die bestehende Thalwiler-Linie für den Vorortverkehr frei zu bekommen, ist eine neue Fernlinie von Thalwil über Manegg durch das Sihltal zum Hauptbahnhof mit Anschluss in Wiedikon an das bestehende Projekt für die Linksufrige geführt. Diese Lösung ist zweckmässig. Die Ueberweisung des ganzen Personen- und Güterfernverkehrs nach dem neuen Bahnhof Seebach-Oerlikon würde die, bei der Beurteilung des Projektes Nr. 2 angegebenen Nachteile<sup>1)</sup> zur Folge haben. Die neue Verbindung von Seebach nach Wallisellen ist gut zu heissen. Für den durchgehenden Vorortverkehr sowohl vom linken wie vom rechten Seeufer und auch Sihltal her, in der Richtung Oerlikon und in der Richtung Limmattal, ist in der Weise gesorgt, dass der Durchgangsbahnhof Letten zum Knotenpunkt des ganzen Vorort-Bahnnetzes gemacht worden ist. Ueber diese Anordnung hat sich das Preisgericht in der vorstehenden „Allgemeinen Beurteilung“ der Entwürfe (unter II b, Vorschläge zur Verbesserung des Vorortverkehrs) eingehend ausgesprochen [vgl. S.B.Z. Nr. 11 vom 11. Sept. d. J.]

Die Hauptverkehrsstrassen sind im allgemeinen richtig und übersichtlich vorgesehen und ihre Einführung in den Stadtkern zweckmässig. Es fehlt aber eine gute Hauptverbindung von Wiedikon über Albisrieden gegen Schlieren und Dietikon zur Entlastung der Badenerstrasse. Die Verwendung der alten Landstrasse auf der linken Seeseite als Hauptverkehrs- und Tramstrasse ist zu beanstanden; eine höherliegende Parallelstrasse zu gleichzeitiger Bedienung der dortigen Wohnviertel wäre vorzuziehen.

Die Anlage von Sammelstellen parallel zu den Hauptverkehrsstrassen zwecks Aufnahme und Konzentrierung des Querverkehrs ist gut. Die Einzelpläne verdienen in Bezug auf Verkehrs- und Wohnstrassen besondere Anerkennung. Der von dem Verfasser in den Vordergrund gerückte Gedanke, parallel zu den Hauptverkehrsadern, namentlich auch schon in den neuen Stadtgebieten, besonders zur Aufnahme und günstigen Verteilung des Querverkehrs bestimmte Parallelstrassen anzuordnen, ist besonders beachtenswert.

Die vom Verfasser in dem Erläuterungsbericht niedergelegten Grundsätze für die Verteilung der Bauklassen und Regelung der Bevölkerungsdichtigkeit sind sehr beachtenswert. Die Konzentration der höchsten Bebauung auf die City und auf die Hauptstrassen zu den Industrievierteln sowie die Vorschläge zur Förderung des Flachbaues sind gut. Dass die Bebauung bis dicht an die Wald-ränder herangeführt wird (z. B. bei Albisrieden und Wiedikon) ist zu tadeln. Die Verteilung der für öffentliche Bauten vorgesehenen Plätze ist angemessen, dagegen zeigen die Detailpläne, dass dem Verfasser die Empfindung für architektonische Verhältnisse und künstlerische Auswertung der oft angewandten grossen Mittel abgeht. Die Verlegung einer ausgedehnten Spitalanlage nach Itznach ist wegen deren grossen Entfernung vom Stadtgebiet als verfehlt anzusehen. Ebenso ist die Lage der Markthalle wegen des mangelhaften Bahnanschlusses und diejenige des ständigen Ausstellungs-Gebäudes auf dem Kasernenareal als nicht günstig zu bezeichnen.

Die im Erläuterungsbericht entwickelten Grundsätze für die Verteilung der Grünflächen sind sehr anzuerkennen. In der Einzeldurchbildung würde eine Einschränkung und Zusammenfassung der stellenweise stark verzettelten Grünflächen und Streifen eine Verbesserung des Entwurfs bedeuten. Die Schwäche des Entwurfs in dieser Hinsicht zeigt besonders der Detailplan Albisrieden. Die hohen Promenaden auf dem linken Seeufer sind gut geführt, diejenigen auf dem rechten erfordern beim Küsnachter- und Wehrenbachtobel zu bedeutende Kunstbauten. Die Grünverbindung zwischen Zürich- und Käferberg ist zu starr gelöst und überhaupt entbehrlich.

Die Verlängerung der Grünanlagen des Mythenquai bis Wollishofen und deren Verbindung mit dem Belvoirpark ist gut gelöst; allerdings rechnet der Verfasser mit einer etwas weitgehenden Seeauffüllung. Für die Anlage von Grünstreifen südlich Wollishofen und Zollikon werden Vorschläge vermisst. Der Vorschlag einer direkten Fussgänger Verbindung zwischen Uto- und Alpenquai ist ein guter Gedanke, doch bleibt dessen ästhetische Lösung zu klären. Die Aufhebung des Schanzengrabens und die Bebauung der Stadthausanlagen, des Stadelhoferplatzes und des Quai bei der Wasserkirche ist trotz der im Erläuterungsbericht gegebenen verlockenden Begründung nicht zu billigen. Die Durchschneidung der neuen Parkanlage am Zusammenfluss der neuen Sihl mit Limmat

<sup>1)</sup> Komplizierte Verhältnisse bei den Zufahrtlinien.

## Aus dem Schlussbericht über den Internationalen Wettbewerb zum Bebauungsplan Gross-Zürich.

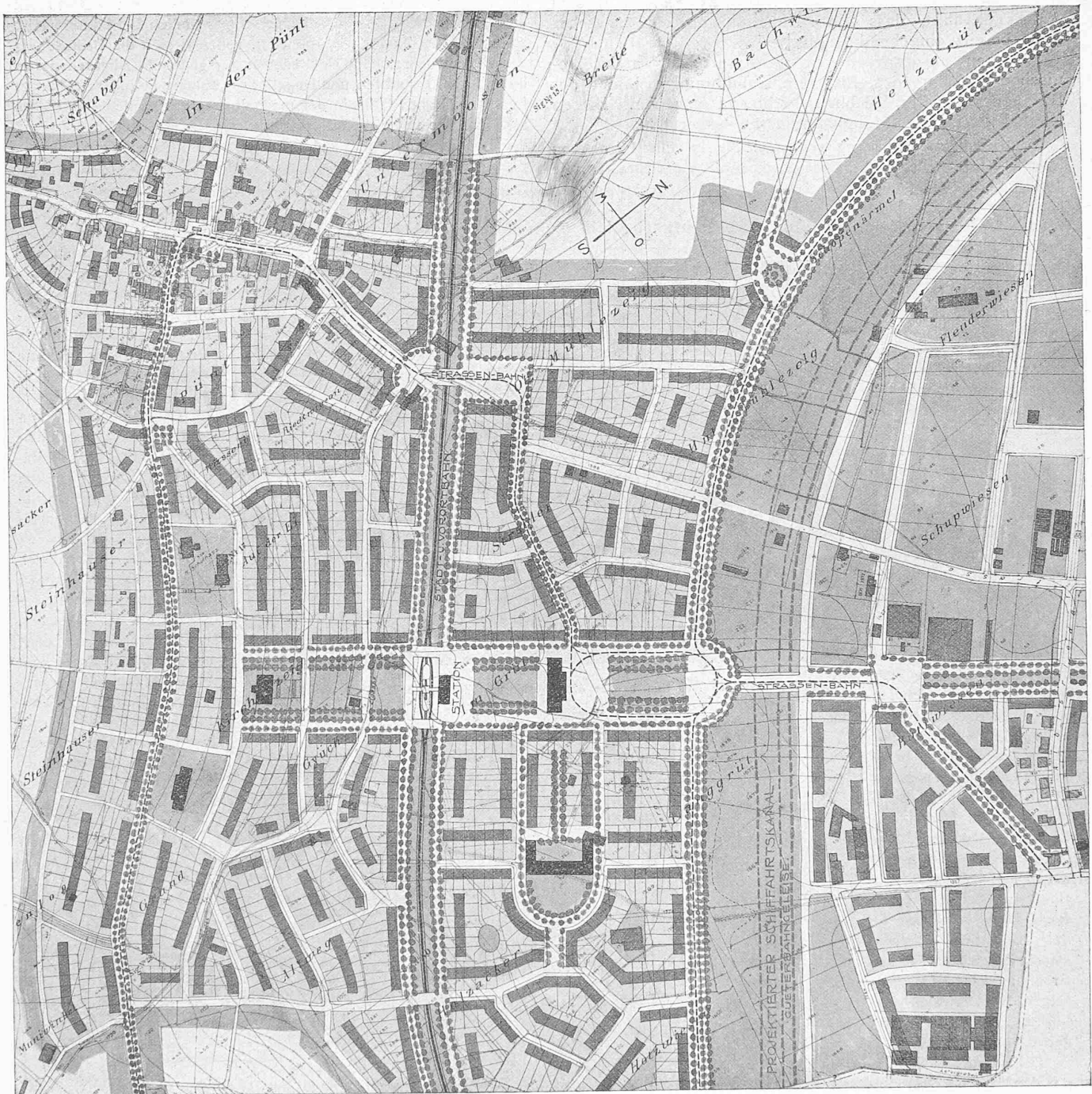


Abb. 33. Aus dem Entwurf Nr. 3. — Arch. Gebrüder Bräm, Zürich. — Bebauungs-Teilplan für Albisrieden. — Masstab 1:6000.

ist ungünstig. Für die Beurteilung der Altstadt-Sanierung wird auf die allgemeine Besprechung verwiesen.

Die dem Entwurf beigegebenen ausführlichen Erläuterungs-Berichte verdienen besondere Beachtung. Die Pläne geben allerdings nicht in allen Punkten eine befriedigende Verwirklichung der entwickelten Gedanken, insbesondere muss es befremden, dass sie so starke Eingriffe in die Altstadt vorsehen.

Der Entwurf weist gute Gedanken in verkehrstechnischer Beziehung auf; im übrigen beruht die Arbeit auf fleissigen örtlichen Studien und eingehender Kenntnis der neuern Literatur über Städtebaukunst.“ —

\*

Im Anhang enthält der „Schlussbericht“ noch neun Detail-Entwürfe aus dem Vorort-Gebiet, von denen das Preisgericht die Pläne für Oerlikon-Seebach aus den Projekten

Nr. 4 (Arch. Kündig & Oetiker und Ing. W. Zollikofer) und Nr. 8 (Arch. Rittmeyer & Furrer und K. Zöllig) besonders anerkennend beurteilt hat. Diese sind indessen zu umfangreich für das Format unseres Blattes, um darin wiedergegeben zu werden. Zum Schluss unserer auszugsweisen Berichterstattung seien hier noch gezeigt aus Nr. 3 ein Teilplan von Albisrieden (Abb. 33) und aus Nr. 27 der Bebauungsplan für Kilchberg (Abb. 34, S. 171).

In dem Plane Abbildung 33 tritt besonders hervor ein etwa 120 m breiter, nach Norden abbiegender Grünstreifen; zu diesem sagt das Preisgericht:

„Dass für die Anlage eines Schiffahrtskanals zwischen See und Limmat durch die Schaffung eines Grünstreifens Vorsorge getroffen wird, ist ein glücklicher Gedanke. Die Trasse des Kanals erscheint richtig gewählt.“

Der Kanal-Vorschlag laut Entwurf Nr. 3 entspricht in dieser Gegend ungefähr der Linie D in Abb. 7 (auf Seite 113, vom 4. September d. J.). Es sei bei diesem Anlass erwähnt, dass diese Kanalführung von amtlicher Seite bereits eingehend studiert wird.

Einen ausgesprochenen Gegensatz zur architektonischen Haltung des Plans in Abbildung 33 bildet der Bebauungsplan für Kilchberg, Abb. 34 nebenan. Diesen hat das Preisgericht folgendermassen bewertet:

„Besondere Beachtung verdienen die im Einzelplane von Kilchberg niedergelegten Vorschläge; die Anlage der Strassen, die Einfügung der Bebauung (zum Teil kurze Reihen senkrecht zum Hang), die sorgfältig überlegte Aussparung von Freiflächen und besonders die geschickte Anlage der Tramlinie lassen erkennen, dass sich der Verfasser in die Aufgabe vertieft und mit Glück versucht hat, ihr gerecht zu werden. Eine schärfere Pointierung wäre dem Plane förderlich.“

Es sei dem unterzeichneten Berichtersteller erlaubt, dem von ihm verfassten Bebauungsplan für Kilchberg noch einige Bemerkungen beizufügen, umso mehr als der schon im Original wohl genau, aber nicht künstlerisch dargestellte Plan in der Reproduktion noch unansehnlicher ausgefallen ist. Angesichts der günstigen Beurteilung seiner Arbeit durch das Preisgericht darf der Verfasser dies wohl wagen, ohne sich dem Vorwurf des Selbstlobes auszusetzen. Neben seiner fachliterarischen Tätigkeit in diesem Blatte auch selbstschöpferisch tätig, empfindet er das Bedürfnis, seinen Fachkollegen an eigenen Arbeiten gelegentlich zu zeigen, wie er sich die Lösung derartiger Aufgaben vorstellt.

Seit über 20 Jahren in Kilchberg sesshaft und infolgedessen mit den örtlichen Verhältnissen und den baulichen Entwicklungstendenzen gut vertraut, habe ich mich, gestützt auf praktische Erfahrung, von dem Grundsatz leiten lassen, Ideal-Vorschläge zu vermeiden, deren Durchführbarkeit von vornherein ausgeschlossen war. „In den Grenzen der Möglichkeit“, der Wirtschaftlichkeit, war auch mein Leitsatz. So sind alle irgendwie brauchbaren bestehenden Wege beibehalten, höchstens verbessert, im übrigen ergänzt worden. Auf weite Axenwirkungen ist in dem baumbestandenen, welligen Gelände verzichtet, dagegen die Führung neuer Strassen mit Rücksicht auf die Erstellungskosten den Bodenformen, sowie dem zu gewärtigenden Bauungs-Charakter angepasst worden (vergl. z. B. die als westliche Abgrenzung des ebenen Kleinhaus-Baugebietes nahezu horizontal geführte „Nussbaum-Allee“). So erklärt sich die scheinbare Regellosigkeit des Strassennetzes. In tunlichster Berücksichtigung aller Realitäten, nicht in einer effektvollen Pointierung des Planes, habe ich das Ziel meiner Aufgabe gesehen. Natürlich ist dieser Plan, trotz seines Realcharakters, zur unveränderten Ausführung weder gedacht gewesen, noch geeignet, wohl aber als Illustration grundsätzlicher Auffassung.

Wie die Profile in Abb. 35 zeigen, handelt es sich um ein leicht welliges Hochplateau mit Steilabfall (22 bis 27%) gegen den 80 bis 100 m tiefer liegenden See. Während die durch Bahn und Strassen erschlossene aussichtsreiche Halde schon ziemlich dicht durch meist städtische Bevölkerung bewohnt ist, vollzieht sich die Besiedelung der viel sonnenreicheren Hochflächen nur zögernd. Abgesehen von ihrer durch Obstgärten und Hügel beschränkter Fernsicht (Abb. 36) liegt der Grund dafür in der mangelhaften Zugänglichkeit; dieses sehr günstige und billige Baugelände muss z. Z. vom Bahnhof bezw. den Schiffstationen in 15 bis 20 Minuten erstiegen werden.

Die Wohnfrage ist auch hier eine Verkehrsfrage, weshalb als Grundlage des Bebauungsplans eine leistungsfähige Bahnverbindung mit der Stadt zu schaffen ist, die in erster Linie die abgelegenen, aber namentlich für Kleinhausbesiedelung vorzüglich geeigneten obere Gemeindeteile zu erschliessen hat. Eingehende Studien erwiesen nun die Möglichkeit, eine durchwegs auf eigenem Bahnkörper verlaufende Trambahn mit 40‰ maximaler Steigung und 120 m Minimal-Radius, somit 35 km/h zulässiger Fahrgeschwindigkeit durch das zu erschliessende Gelände zu führen. Es ergeben sich dadurch für das Plateau von Kilchberg als Reisezeiten: mit der Trambahn ab Zürich (Tunnelstrasse, beim Bahnhof Enge) von 14 bis 17 Minuten, gegenüber der S. B. B. mit 9 bis 10 Minuten Fahrzeit + 14 bis 17 Minuten Gehzeit, also eine Zeitersparnis von etwa 10 Minuten, dazu die mühelose Gewinn-

Aus dem Schlussbericht zum Wettbewerb Gross-Zürich.



Abb. 36. Typisches Landschaftsbild der Hochflächen von Kilchberg b. Z. (Phot. Wehrli A.-G.)

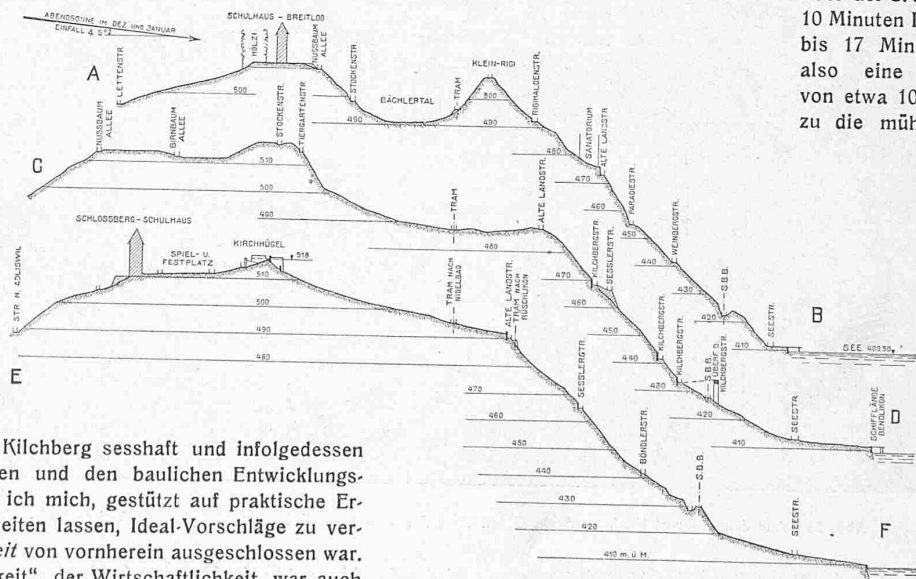


Abb. 35. Profile zu nebenstehendem Bebauungsplan für Kilchberg (Abb. 34). Längen 1:10 000, Höhen 1:2500.

Der Höhe. Die Einflusszonen-Berechnung für eine mittlere Zugangszeit zur Haltestelle von 5 Minuten zeigt für die S. B. B.-Station rund 27 ha, für die drei Schiffstationen rund 50 ha und für die vier Haltestellen der Trambahn rund 130 ha.

Auf dieser Verkehrsgrundlage ist, in sorgfältiger Verwertung des Bestehenden und in Berücksichtigung wichtiger Eigentums-Verhältnisse, das Strassennetz entwickelt, das die entsprechend den Bodenwerten abgestaffelten Bauzonengebiete an die Trambahn anschliesst und untereinander verbindet. Neu ist meines Wissens der Vorschlag, zur Wahrung der hervorragenden Aussicht von der Friedhof-Terrasse<sup>1)</sup>, für die in der Blickrichtung liegende flache Mulde

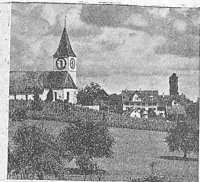
<sup>1)</sup> Vergl. Profil E-F in Abb. 35; ferner Bd. LXVI, S. 221 (6. Nov. 1915).

### Bebauungsplan-Wettbewerb für Gross-Zürich.

Aus dem Entwurf Nr. 27.

Abb. 34. Bebauungsplan für Kilchberg. — Masstab 1:8000.

Verfasser Ing. Carl Jegher in Kilchberg.



AGGANG DES KIRCHENWEGS, FÜR  
TYPISCHER GARTENBELIEBUNG  
MIT EINER KLEINEN WASSER-  
KUNSTWERK, FÜR DEN GARTEN

BLICK VON OTELBERG  
GEGEN SÜDOSTEN

des „Kirchmoos“ Kleinhaus-Bebauung herbeizuführen durch Beschränkung der maximalen Firsthöhe nach einer bestimmten Höhenkote (z. B. 5 bis 7 m tiefer als die Friedhof-Terrasse); dies würde auch einen guten Masstab für die Kirche ergeben. Für weitere Aufschlüsse sei auf den „Schlussbericht“ und die darin enthaltenen Uebersichts-Längenprofile verwiesen.

Der Trambahn-Vorschlag ist inzwischen weiter studiert und im Projekt bis Thalwil-Oberdorf ausgedehnt worden. In engem Betriebszusammenhang mit der städtischen Strassenbahn und mit reinem Trambetrieb bis Thalwil gedacht, hat er das lebhafteste Interesse der massgebenden Behörden gefunden und es besteht bereits begründete Aussicht auf seine Verwirklichung, eine unmittelbare Frucht des Wettbewerbes.<sup>1)</sup> Die Trambahn erhält nun, durch etwelche Linienverschiebungen, sehr gleichmässige Haltestellen-Entfernungen von 550 bis 600 m. Dabei kommen die Haltestellen an bestehende Strassenkreuzungen, in Schwerpunkte des Einzugsgebietes zu liegen; dazwischen können Niveauekreuzungen, sowie spätere, betrieblich unerwünschte Haltestellen-Vermehrungen voraussichtlich ganz vermieden werden, sodass eine hohe Reisegeschwindigkeit gewährleistet wird. Mit etwa 25 Minuten Fahrzeit von Tunnelstrasse (Bahnhof Enge) bis Thalwil (Oberdorf) dürfte die Trambahn den vom Preisgericht in seinen allgemeinen Erwägungen betreffend „Vorschläge für Verbesserung des Strassenbahnnetzes“ (vergl. Seite 124, vom 11. Sept. d. J.) als erstrebenswert bezeichneten Charakter der leistungsfähigen „schnellfahrenden Ueberlandstrassenbahn“ erhalten. Ihr Tracé stellt sich dar als Verbindungslinie der für die Bewohner am besten gelegenen Haltepunkte, als Linie, die jeweils nach Verlassen der Haltestellen hinter den Häusern verschwindet und, normalerweise auf eine Bautiefe hinter der Strasse und längs den hintern Gartenzäunen verlaufend, als „Hintergrundbahn“ bezeichnet werden kann. Mit der grosstädtischen Untergrundbahn hat sie dabei das gemeinsame, dass sie nach Lage, wie auch glatter, geräuschloser und staubfreier Fahrt (im Gegensatz zur Strassenbahn) die Bewohner rasch und angenehm ans Ziel bringt, ohne unterwegs die Vorgärten und den Strassenverkehr zu belästigen und zu gefährden. Dabei wird sie (nach vorliegenden Erfahrungszahlen) in Bau, Unterhalt und Betrieb billiger als eine Strassenbahn. Die Erwerbkosten für den eigenen Bahnkörper im billigeren Hinterland werden in den meisten Fällen geringer sein, als die Aufwendungen für die Strassenerweiterung im hochwertigen Vorgartengebiet, vermehrt um die Kosten für den Umbau der Strasse zur Anpassung ihres oft zu unregelmässigen Längenprofils an jenes der Bahn.

<sup>1)</sup> Ein bezügliches, vor mehr als anderthalb Jahren eingereichtes Konzessionsgesuch liegt allerdings heute noch auf dem „Dienstweg“. Es ist dies deshalb sehr bedauerlich, weil inzwischen die Gefahr beständig wächst, dass das jetzt noch glatt durchführbare günstige Tracé an entscheidenden Stellen verbaut wird.

## Von der XLVII. Generalversammlung des S. I. A. vom 21. bis 24. August 1920 in Bern.

(Fortsetzung des FESTBERICHTES von Seite 163.)

Von der darauffolgenden Fahrt nach Worb ist nichts Abnormales zu berichten. Würdevoll und imposant gestaltete sich der Empfang am dortigen Bahnhof, wo der mit Guirlanden geschmückte Extrazug unter den Klängen des von der „Musikgesellschaft Worb“ geblasenen „Berner Marsches“ und in Anwesenheit



Abb. 3. Einzug des S. I. A. in Worb, am 22. August 1920.

Strasse und Bahn sind eben heterogene Dinge mit grundverschiedenen Anforderungen; die „Strassenbahn“ ist für den übrigen Strassenverkehr ebenso störend wie umgekehrt, sie ist geradezu ein im bebauten Stadtgebiet „notwendiges Uebel“. Auch ihre Führung seitlich der Strasse ist nur ein Nothelfer, weil dabei immer noch die Bewohner der einen Strassenseite behelligt und gefährdet bleiben, und zwar in einem der erhöhten Fahrgeschwindigkeit entsprechenden Mass. Deshalb soll man Bahn und Strasse wo irgend möglich, also vor allem in aufzuschliessenden Vorortgebieten, gänzlich von einander trennen. Ein weiterer Betriebsvorteil ergibt sich bei der „Hintergrundbahn“ dann, wenn die Bodenformen dazu ausgenützt werden können, vor und nach den Haltestellen kurze Steiltrampen einzuschalten, die einerseits vor dem Anhalten anstelle der mechanischen Bremsung die Verzögerung im Auslauf bewirken, anderseits beim Abfahren von der Haltestelle die Anfahrbeschleunigung erleichtern. Bei der erwähnten Trambahn Zürich-Kilchberg-Thalwil wird sich dies vorteilhafterweise durch Verlegung dreier Haltestellen über unterführte, schon jetzt tiefliegende Zugangsstrassen ermöglichen lassen; bei den vorliegenden Verhältnissen genügen dafür örtliche Hebungen der Bahnvielflette um 1,5 bis 2 m, bzw. Rampenlängen von 40 bis 60 m.

Von den durch den Wettbewerb gezeitigten Schnellbahn-Vorschlägen zur Erleichterung des Vorort-Verkehrs und Dezentralisation der städtischen Wohnbevölkerung durch Erschliessung billigen Baulandes dürfte somit die „Hintergrundbahn“, in Anschluss und Betriebsverbindung mit der städtischen Strassenbahn, in der Tat die den vorliegenden Verhältnissen angemessenste und wirtschaftlichste Ergänzung der Hauptbahnen darstellen. Sie ist in hohem Masse anpassungsfähig an die Anforderungen, die hinsichtlich des Bauens und Wohnens an einen Bebauungsplan gestellt werden müssen.

Carl Jegher, Ing.

## Vom Ritom-Kraftwerk der S. B. B.

Auf Veranlassung der Generaldirektion der S. B. B. erhielten wir mit Schreiben vom 4. d. M. des Präsidenten der Experten-Kommission Ing. F. Rothpletz ein vollständiges Dossier betreffend Untersuchungen und Befund über die *Rissbildungen im Druckstollen des Ritomwerkes*. Der umfangreiche Bericht samt den Planbeilagen soll gedruckt und der Öffentlichkeit in Buchform zugänglich gemacht werden; die „Schlussfolgerungen“ des Experten-Berichtes werden der Presse mitgeteilt.

Zunächst sprechen wir der Generaldirektion der S. B. B., wohl im Namen der ganzen interessierten Fachwelt, den Dank aus für die damit bekundete Offenheit hinsichtlich bauwissenschaftlich wich-

der gesamten Ortsbevölkerung einfuhr. In nicht minder imposantem Festzug, Musik und Central-Comité an der Spitze (vergl. die nebenstehende Abbildung<sup>1)</sup>), begab sich die 270 Köpfe bzw. Mägen zählende Gesellschaft in den „Bären“, wo das angekündigte Mittagessen mit Händöpfelsuppe und Vol-au-vent nach den Normen des S. I. A. (wohl zu Ehren des am Vormittag; nach seiner eigenen Ausdrucksweise, unter Glas und Rahmen gesetzten Normen-Vaters Pflegehard) und „Schwinigs-u-Linigs mit Bohne derzue“ sie erwartete. In seiner während der ersten Kaupause gehaltenen Begrüssungsansprache wies Ingenieur W. Schreck auf den grossen Anteil hin, den sowohl der Ingenieur als auch der Architekt, jeder auf seinem besonderen Gebiete, durch seine Arbeit am Aufbau unserer Industrie hat. Er gedachte der hohen Kulturaufgabe, die ihnen beschieden ist, und mit der Aufforderung an Alle, mit Freuden ihr Können und ihre Arbeitskraft dem Vaterlande zur Verfügung zu stellen, schloss er nach alter Sitte mit einem dreifachen Hoch auf unsere liebe Schweiz. Den Gruss der Regierung und der Stadt Bern brachte Reg.-Rat Ing. R. v. Erlach, der darauf in humorvoller Weise allerlei Erinnerungen an die vor 25 Jahren in Bern abgehaltene S. I. A.-Versammlung und an die daran anschliessend vorgenommene Besichtigung der in Bau begriffenen Irren-Anstalt Münsingen ausgrub, um mit einem kräftigen „Vivat, crescat, floreat S. I. A.“ zu schliessen. Im Namen der G. e. P., des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Schweizer Vereins von Gas- und Wasserfachmännern und des Schweiz. Baumeisterverbandes sprachen

<sup>1)</sup> Die beiden hier beigegebenen Abbildungen sind, sowie weitere Aufnahmen in Worb, im Format 13 × 18, in Passepartout eingefasst zum Preise von Fr. 2,50, in Postkartenformat zum Preise von 50 Rp. (Teilvergrösserung 1 Fr.) bei J. R. Ammann, Photograph, Läuferplatz in Bern zu beziehen.