Überbauung Jolieville (Planung Moos-Lebern-Letten): Architekten: Beate Schnitter, Benedikt Huber, Hans Litz

Autor(en): **Risch, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 25

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-84910

Nutzungsbedingungen

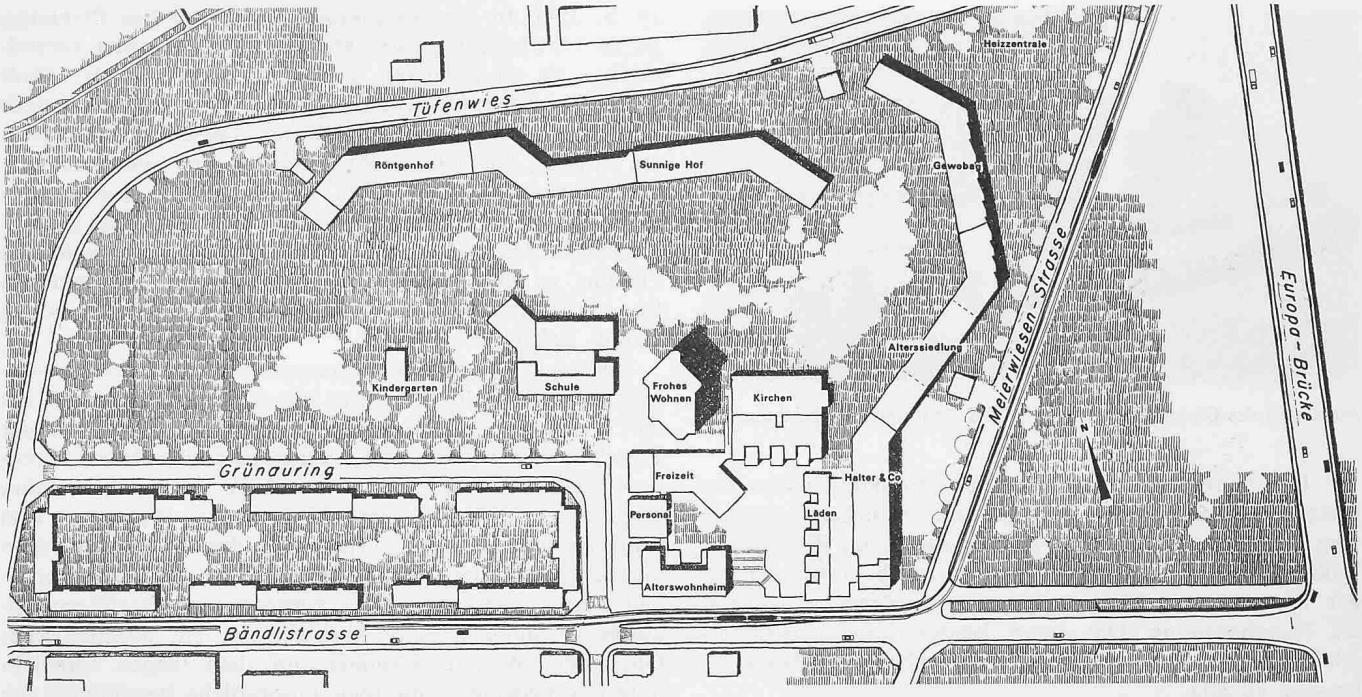
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung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



Lageplan der Überbauung Grünau in Zürich-Altstetten

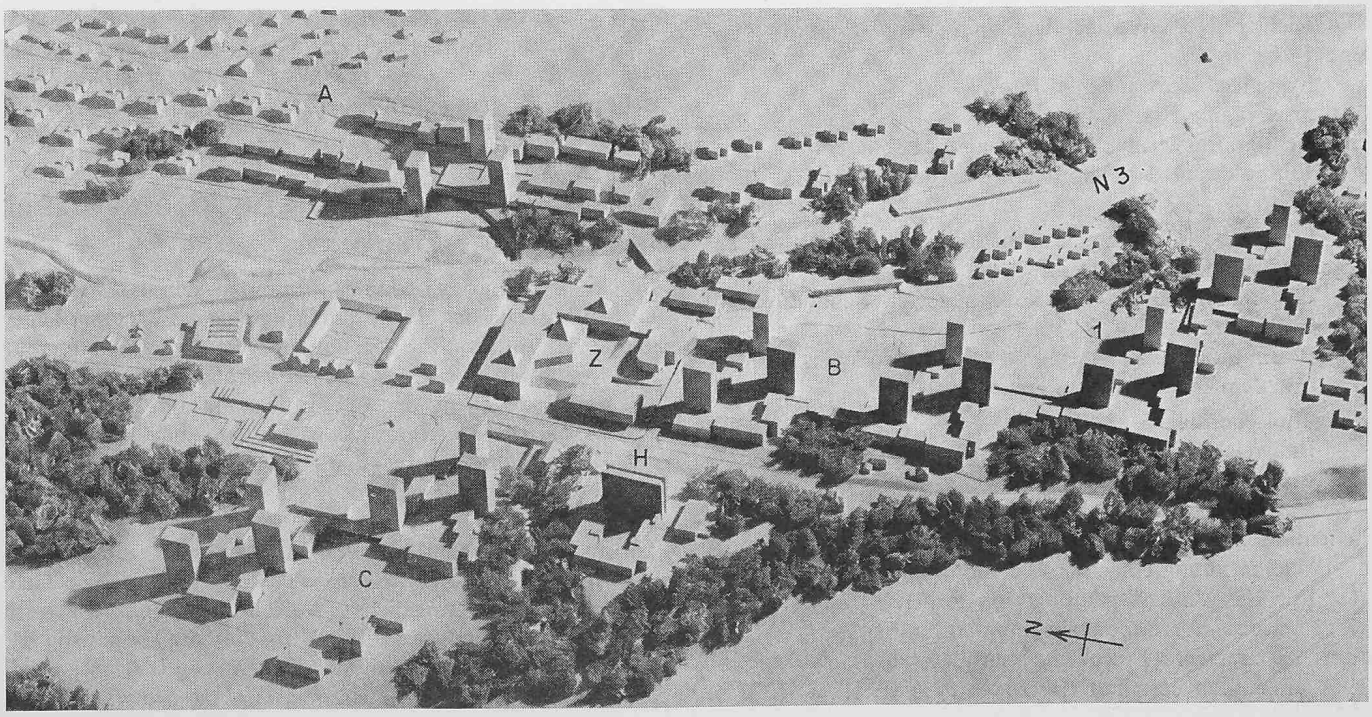
Überbauung Jolieville (Planung Moos-Lebern-Letten)

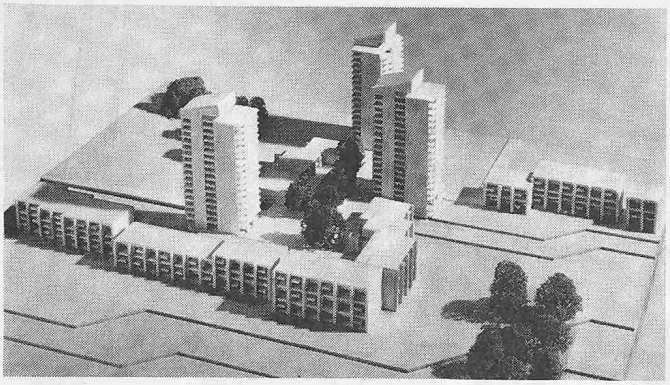
Architekten: **Beate Schnitter; Benedikt Huber; Hans Litz**
Verkehrsingenieur: **Hans B. Barbe**
Planungsauftraggeber: Grundeigentümerverein Lebern-Moos-Letten

Das Gebiet liegt im Norden der Gemeinde Adliswil, angrenzend an Zürich-Wollishofen, Kilchberg, die östliche Geländekante zur Sihl und an das bestehende Wohngebiet «Gartenstrasse» im Süden. Die Ausnützung dieses Areals von rund 575 000 m² wurde über alles mit 0,6% angesetzt.

Um den Lärmimmissionen der N3 zu entgehen, ist die *Wohnbebauung* von dieser weggerückt und längs einer NS verlaufenden Axe konzentriert. Sie gliedert sich in sechs Wohngruppen von je rund 1000 Einwohnern. Um einen höher gelegenen Platz mit Unterflur-Parkgarage gruppieren sich drei Wohntürme, Reihenhäuser mit Maisonettewohnungen, Alterswohnungen und Kindergärten. Durch die verschiedenartige Gestaltung der einzelnen Plätze wird eine gewisse Ortsbeziehung für den Bewohner angestrebt. Eine siebente Wohngruppe mit aufgelockerter Bebauung liegt oberhalb der N3 gegen Kilchberg. Es ist Wohnraum für etwa 9000 Einwohner vorgesehen.

Gesamtmodell der Satellitenstadt «Jolieville» (Überbauung Moos-Lebern-Letten). Architekten: *Beate Schnitter, Benedikt Huber, Hans Lutz;* Verkehrsingenieur: *B. Barbe*
Wohnzone A, Wohnzone B, Wohnzone C, H Hotel, Z Zentrum (reg. Ladenzentrum, Kirche, Dorfplatz, Hort, Schulbauten); 1 Detail einer Wohngruppe (siehe Bild nächste Seite), N 3 Nationalstrasse





Ausschnitt des Gesamtmodells (vgl. Bild S. 653, unten, Bezeichnung 1)

Das *Fussgängernetz* zieht sich kontinuierlich über die Plätze der Wohngruppen und ist dementsprechend getrennt vom Fahrzeugverkehr. Eine *Sammelstrasse* im Rücken der Wohngruppen erschliesst die Parkplätze und verbindet mit der Zürichstrasse. Eine weitere Sammelstrasse erschliesst die Hangbebauung. Die derart konzentrierte Verkehrserschliessung erweist sich in den Erschliessungskosten als äusserst günstig.

Im Schwerpunkt der Ueberbauung liegt das *Einkaufszentrum* mit rund 50 000 m² Baugrundfläche, angeschlossen an die N3 sowie an die Strasse nach Wollishofen mit Tramverbindung. Die Buslinie zum Zentrum Adliswil (Sihltalbahn) und nach Kilchberg geht von diesem Zentrum aus.

Ein *Grosshotel* (1000 Betten) soll gegenüber dem Einkaufszentrum erstellt werden. Zwei *Schulhäuser* und das *kirchliche Zentrum* sind an einem Platz oberhalb des Einkaufszentrums vorgesehen. Eine dritte Schule im Süden kann auch Schüler der angrenzenden Wohnbebauung aufnehmen. Ausser den Alterswohnungen an den Plätzen der Wohngruppen sind zwei weitere *Alterswohnheime* sowie ein Jugendheim geplant. Die *Sportanlagen* im Norden umfassen Fussballfelder, Tennis- und Eisplatz. Die Freizeitanlage ist in einen künstlichen Hügel (Lärmschutz) gegen die N3 eingeplant.

Bei der Gestaltung der Ueberbauung war die folgende *Zielsetzung* massgebend:

1. Planerische Ziele

Richtige Verkehrserschliessung, getrennt für Fahrzeuge und Fussgänger,

hygienisch einwandfreie Bauweise,

grosszügige Freiflächen,

richtige Plazierung der Gemeinschaftsbauten,

Eliminierung der Autobahnimmissionen.

2. Gestalterische Ziele

Städtischer Charakter der Siedlung im grossen und anregende Wohnatmosphäre im Detail,

Gegenüberstellung von konzentrierter Bebauung und grossen Freiflächen,

Bestimmung einer festgelegten städtebaulichen Struktur und trotzdem Flexibilität im einzelnen Bau.

3. Technische Ziele

Bauweise mit der Möglichkeit rationeller Herstellung in grossen Serien,

Variabilität der gleichen Elemente zur Vermeidung des Schematischen,

Wiederholung einzelner Elemente als Ordnungsprinzip.

Für die Vorstadtplanung von Adliswil (heute: Jolieville) wurde ein Wettbewerb unter 10 Architekten durchgeführt (9 beurteilte Projekte). Hierüber wurde in der SBZ 1964 einlässlich berichtet (H. 18, S. 311, H. 19, S. 330, H. 20, S. 354). In der *Ausgangslage* umfasste das Planungsgebiet vorwiegend grosse, aber zufällig geformte Grundstücke, die zu kleineren Teilen im Eigentum der Stadt Zürich und der Gemeinde Adliswil standen, grösstenteils aber privaten Eigentümern gehörten. Diese Privaten hatten die Absicht, eine gemeinschaftliche Planung und damit verbunden eine Ausführung im gegenseitigen Einvernehmen durchzuführen. Es erschien zweckmässig, wegen des grossen Umfanges des Areals den Wettbewerb auf eine generelle Planung zu beschränken (Entwicklungsplanung) und das Raumprogramm als eine elastische Richtlinie ohne unnötige Details aufzufassen.

Seitdem ist das Überbauungsprojekt der Realisierungsmöglichkeit entschieden näher gebracht worden. Jedoch hat die «politische» Entwicklung des Bauvorhabens mit der Projektierung zeitlich nicht Schritt gehalten. Dieses Procedere hat sich erstaunlicherweise über etwa sieben Jahre hingezogen. Während dieses Zeitraumes verstrichen drei Jahre für die politische Vorbereitung der Abstimmung über die Teilbauordnung. Diese erfolgte positiv mit dem Vorbehalt einer Überprüfung der vertraglichen Erschliessungskostenverteilung. Positiv lautete auch ein soziologisches Gutachten. Weitere Stationen auf dem langen Entwicklungsweg bedeuteten die regierungsrätliche Bewilligung der Teilbauordnung und die Mutation für Grundeigentümer (Landabtauschgeschäfte). Gegenwärtig steht die Gründung der Bauträgerschaft für das Einkaufszentrum bevor.

Bemerkung: Der Wettbewerb Adliswil hat seinerzeit zum Studium und zur Abklärung der Vorstellung von dem Gebilde beigetragen, was man eine Stadtregion nennt. Dass die Konzeption dessen, worauf es im Städtebau in zeitgemässer Sicht ankommt, noch nicht gefunden worden ist, erwiesen schon die verschiedenen damaligen Auffassungen von der Aufgabe als solcher. Eine «unité de doctrine» hat sich im vorliegenden Zusammenhang wohl auch deswegen noch nicht deutlicher abgezeichnet, weil es bei uns an Gelegenheit fehlt, in verhältnismässig grossem Umfang Neustadtplanung zu betreiben. Nun könnte das Überbauungsprojekt Jolieville das seltene Beispiel bedeuten, durch die Realisierung einer Satellitenstadt von rund 10 000 Einwohnern eben jene Erfahrung zu gewinnen, deren unsere Planer, Architekten, Soziologen, Hygieniker usw. sowie die Behörden und andere bedeutende Bauträger bedürfen. Wäre es vermessen, hier den Wunsch zu äussern, dem vielversprechenden Auftakt von anno 1964 möge nun endlich eine zügigere Phase der *Verwirklichung* dieser massgeblich wichtigen Überbauung Moos—Lebern—Letten folgen?

G. R.

Eine neue Uferpromenade erweitert das Zürcher Utoquai

Die Anlagen des Utoquais gehören zu den meistbegangenen Promenaden der Stadt. Vor einigen Jahren musste leider ein Teil der Anlagen für den Bau einer zusätzlichen Fahrspur am Utoquai beansprucht werden. Es drängte sich daher eine seeseitige Erweiterung der Uferpromenade am Utoquai auf. Die Projektierungsarbeiten wurden dem Ingenieurbüro *B. Bernardi* übertragen. Am 14. September 1969 stimmten die Stimmberechtigten Zürichs dem Ausbau der Seeuferanlagen am Utoquai zu.

Eingehende geotechnische Untersuchungen und Pfahlbelastungsversuche ergaben, dass der Baugrund auf eine Tiefe bis zu 26 m aus künstlichen Auffüllungen, Seekreide und Seebodenlehm besteht und für Uferbauten sehr ungünstig ist. Für die Wahl der Baumethode wurden zwei Varianten eingehend untersucht: die Gewinnung von Land durch Seeauf-