

# Zur Erhaltung der Obergrund-Allee in Luzern

Autor(en): **Schnyder, O.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-32982>

## **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.

Für die noch übrig gebliebenen Projekte wurde folgende Rangordnung aufgestellt: Nr. 92, 153, 98, 96, 33, 75. Das Preisgericht beschloss hierauf einstimmig die zur Verfügung stehende Summe wie folgt zu verteilen:

- einen I. Preis von 2300 Fr. dem Projekt Nr. 92 *Sonnenfang*.
- einen II. Preis von 1800 Fr. dem Projekt Nr. 153 *Orientierung*.
- einen III. Preis von 1400 Fr. dem Projekt Nr. 98 *Am Bergli I*.
- einen IV. Preis von 1000 Fr. dem Projekt Nr. 96 *Sonnige Ruhe*.

Nach eingehender Beratung erklärt das Preisgericht einstimmig, dass das in den ersten Rang gestellte Projekt Nr. 92 die Erteilung des Bauauftrages an den Verfasser im Sinne von § 8 und § 14 der „Grundsätze“ rechtfertigt.

Die Eröffnung der Kennwort-Umschläge ergab als Verfasser der Entwürfe:

Nr. 92 *Sonnenfang*: Bischoff & Weideli, Architekten, Zürich; Mitarbeiter: Gartenbaukünstler E. Klingelfuss, Wollishofen.

Nr. 153 *Orientierung*: Gebrüder Bräm, Architekten, Zürich.

Nr. 98 *Am Bergli*: Gebrüder Bräm, Architekten, Zürich.

Nr. 96 *Sonnige Ruhe*: Architekt E. Schäfer, Zürich.

Das Projekt Nr. 98 scheidet gemäss Programmbestimmung von der Prämierung aus und es tritt, unter Vorschieben von Nr. 96, das im 5. Rang stehende Projekt Nr. 33 für die Prämierung an 4. Stelle. Als Verfasser von Projekt

Nr. 33 *Wo's heimelig ist* wurde ermittelt: Architekt Wildermuth, Rorschach.

Das Preisgericht spricht seine Befriedigung aus über den Erfolg des Wettbewerbes.

Glarus, den 19. Februar 1916.

Das Preisgericht:

Dr. R. Gallati. Hans Schiesser. Ehrensperger. Otto Pflughard. L. Völki.

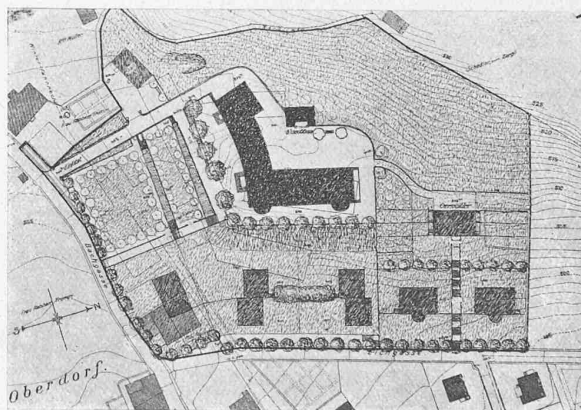
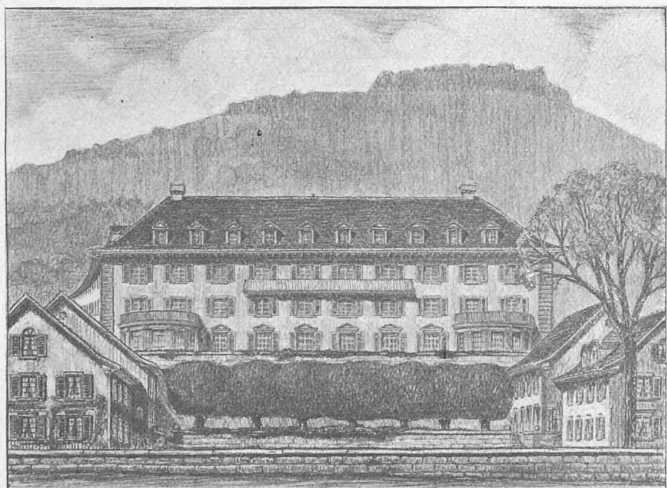
### Zur Erhaltung der Obergrund-Allee in Luzern.

Zu unsern Ausführungen über diesen Gegenstand schreibt uns die Baudirektion der Stadt Luzern, mit dem Ersuchen um Veröffentlichung, wie folgt:

„Unter diesem Titel bringen Sie in Band LXVII Nr. 10 der „Schweiz. Bauzeitung“ eine Abhandlung, deren Tenor, sowie die Richtungstellung verschiedener Irrungen uns zu einer Erwiderung zwingen.

Nach genehmigtem Stadtbauplan vom Jahre 1910 war die Korrektur der Obergrundstrasse, in Verbindung mit der Eindolung und Eindeckung des Krienbaches so vorgesehen, dass die westliche Baumreihe der Obergrundallee beseitigt und an deren Stelle auf besonderem Trottoirstreifen neben der Krienbachdecke eine neue Baumreihe gepflanzt worden wäre; alles aus dem Grunde, weil die zwischen den alten Bäumen vorhandene lichte Fahrbahnbreite von nur 5 m den heutigen Anforderungen des Fuhrwerks- und Automobilverkehrs nicht mehr genügen konnte. Nach diesem Projekt — Variante 1 — ist nun die Eindolung des Krienbaches tatsächlich ausgeführt worden. Auf Veranlassung der Heimatschutzvereinigung wurde s. Z. eine neue Variante 4 studiert, bei der die westliche Baumreihe, damit auch die ungenügende Fahrbahnbreite zwischen den Bäumen, bestehen blieb und die Doppelspur der Trambahn zwischen dem neuen Krienbachbett und der westlichen Baumreihe zu liegen kam. Diese Variante 4 erhielt bei der Beratung im Grossen Stadtrate den Vorzug und wurde zur Ausführung bestimmt. Mittlerweile wurde dann vom interessierten Obergrundquartier eine Initiative eingebracht, dahingehend, es sei auf den Beschluss des Grossen Stadtrates zurückzukommen und es habe die Ausführung der Korrektur der Obergrundstrasse nach Variante 1 zu erfolgen, wobei das östliche Trottoir mit bestehender Baumreihe belassen werden solle. Dieses Initiativbegehren ist dann vom Grossen Stadtrate aus hier nicht zu erörternden Gründen verworfen und damit

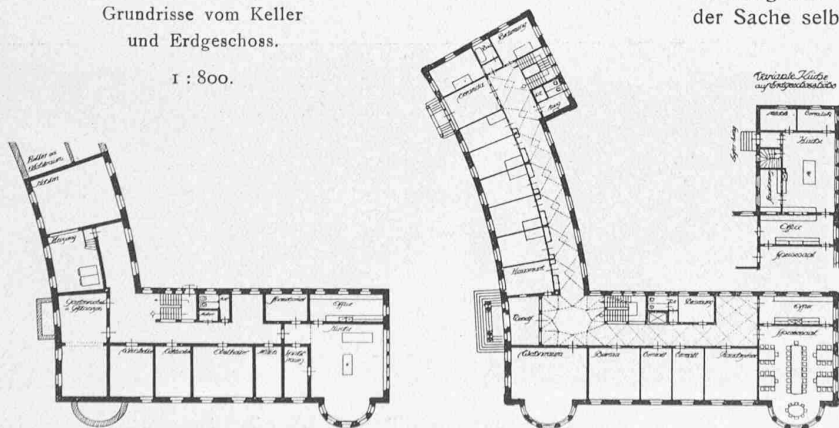
### Wettbewerb für ein Pfrundhaus in Glarus.



Ansicht von Osten. — IV. Preis (5. Rang) Entwurf Nr. 33, „Wo's heimelig ist“. — Arch. Wildermuth, Rorschach. — Lageplan 1:2500.

Grundrisse vom Keller und Erdgeschoss.

1:800.



die Ausführung nach Variante 4, mit Belassung der westlichen Baumreihe, neuerdings bestätigt worden. Dies ist die geschichtliche Entwicklung der Streitfrage; wir gehen über zur kurzen Beurteilung der Sache selbst.

Die viel umstrittene westliche Baumreihe besteht nur aus 41 Bäumen — nicht aus 74 Stück, wie in Ihrer Abhandlung ausgeführt wird —, wovon, auch nach Variante 4, die vier zu unterst und die drei zu oberst stehenden Bäume bei Einführung der Doppelspur der Trambahn unbedingt geopfert werden müssen. Von den verbleibenden 34 Stück sind nur 25 Stück Linden, die übrigen meist jüngere Kastanienbäume; davon sind 6 Stück krank, 5 Bäume im Absterben begriffen. Es ist nun einleuchtend, dass auch weiterhin mit fortwährendem Abgang von Bäumen zu rechnen ist; die entstehenden Lücken können naturgemäss nur mit jungen Bäumen bepflanzt werden. Der Wechsel von alten und jungen

Bäumen schmälert aber den Gesamteindruck in empfindlicher Weise, welcher Uebelstand im Laufe der Jahre noch weit störender empfunden werden dürfte, als dies schon heute der Fall ist. Auch deshalb erscheint eine Beseitigung der westlichen Baumreihe und die Pflanzung einer neuen Baumreihe auf besonderem Trottoirstreifen als Ersatz nicht als etwas so Ungeheuerliches, wie Sie und die Heimatschutzvereinigung es darzustellen belieben. Dazu kommt das Verkehrsbedürfnis, das früher oder später doch zur Beseitigung der westlichen Baumreihe führen muss. Eine genügende Fahrbahnbreite kann einzig auf Grund von Variante 1 erhalten werden, nämlich 11 bis 13 m, inklusive Doppelspur der Trambahn; anschliessend daran würde auf besonderem 3 m breitem Streifen die neue Baumreihe gepflanzt und im weitem die 5,50 m breite Krienbachdecke mit Siegwartbalken als Trottoir benützt.

Man mag in guten Treuen über den ästhetischen Wert der bestehenden, lückenhaften Baumreihe verschiedener Ansicht sein; das ist sicher, dass für deren Beseitigung mindestens ebenso gewichtige Gründe sprechen, wie für die Belassung. Die einseitige Beurteilung, die Sie der Streitfrage angedeihen lassen, beweist uns, dass Ihnen die näheren Umstände nicht bekannt gewesen sein dürften. Diese Unkenntnis der Sachlage verleitet Sie denn auch, einen Vorschlag (Profil nach Abb. 2) zu machen, der mit der Wirklichkeit, d. h. mit der Belassung der westlichen Baumreihe schlecht stimmt. Da der Krienbach mit Siegwartbalkendecke versehen wird, die direkt als Trottoir dient, so ist jede andere Benutzung dieser Decke als für den Fussgängerverkehr ausgeschlossen: der Randstein schliesst die Balkendecke über der östlichen Bachmauer ab; ein Hineinschieben des einen Tramgeleises in den Raum über dem Bachprofil nach Ihrem Vorschlage ist deshalb ausgeschlossen. Nun ist aber die nach Ihrem Profile benötigte lichte Breite zwischen westlicher Baumreihe und Krienbach von 8,5 bis 9,0 m nur auf etwa ein Drittel der Gesamtlänge der Baumreihe von 365 m vorhanden; die übrigen zwei Drittel weisen lichte Breiten von nur 6,0 bis 7,0 m auf, womit ohne weiteres die Undurchführbarkeit Ihres Vorschlages bewiesen ist. Ihr Vorschlag ist übrigens durchaus nicht neu, da Varianten 2 und 3 der stadt-rätlichen Vorlage ebenfalls die Führung der Tramgeleise auf der Krienbachdecke mit östlich anstossender Fahrbahn vorsehen, unter Belassung der westlichen Baumreihe. Diese beiden Varianten wurden dann aber, weil zu kostspielig, fallen gelassen. Für Anlage eines besondern Reitweges in der Obergrundstrasse ist vorläufig, auch während der Rennen, absolut kein Bedürfnis vorhanden.

Auf die Auslassungen am Schlusse Ihrer Abhandlung gegenüber der Luzerner Baubehörde verzichten wir einzutreten; wir bemerken nur, dass gerade bei der von der Heimatschutzvereinigung propagierten Variante 4, bei Einführung der Doppelspur der Trambahn, ein Anschneiden des Wurzelwerkes der Baumriesen einfach nicht zu umgehen ist.

Luzern, den 11. März 1916.

Namens der Baudirektion  
Der Direktor: O. Schnyder."

**Entgegnung.**

Aus obigem geht vor allem hervor, dass nicht nur das „interessierte Obergrundquartier“ die Beseitigung der Allee anstrebt, sondern bedauerlicher Weise auch die städtische Baudirektion selbst; damit, fürchten wir, ist das Schicksal der Bäume entschieden. Zu berichtigen haben wir ein Versehen, indem nicht die westliche Baumreihe, sondern die ganze Allee aus 74 Bäumen besteht; wenn nach obigen die westliche Reihe deren 41 zählt, so bestätigt dies, dass sie weniger Lücken hat als die östliche. Die Bäume wurden im Jahre 1718 gepflanzt; gegenüber der pessimistischen Darstellung ihres Aussehens verweisen wir auf die von uns wiedergegebenen Photographien, noch besser auf Besichtigung an Ort und Stelle. Seinerseits irrt Herr Schnyder,

wenn er sagt, wir hätten in unserm Profil „das eine Tramgeleise in den Raum über dem Bachprofil hineingeschoben.“ Wie Abbildung 2, Seite 126, zeigt, ist dies angesichts der reichlich vorhandenen Breite gar nicht nötig. Auch braucht ja der Reitweg nicht ausgeführt zu werden; dann aber genügt die vorhandene Breite *durchweg* ohne dass die erhaltbaren und erhaltungswürdigen Bäume dem Verkehrsmoloch geopfert werden. Hier liegt für uns der springende Punkt, und wir sind in der Tat erstaunt, wie sehr man heute noch in der *Ueberschätzung der Verkehrsbedürfnisse* befangen sein kann.

In der Eingabe an den Stadtrat vom 15. Januar d. J., unter der wir die Namen hervorragender Kollegen, Ingenieure wie Architekten, fanden, heisst es u. a.: „Bestimmend für uns ist aber die Tatsache, dass die Anforderungen des Verkehrs die Beseitigung nachgewiesenermassen nicht verlangen. Die Interessen des Verkehrs und des Heimatschutzes lassen sich *bei gutem Willen* vereinigen. Dafür ist in Bern, Basel u. s. w. der Beweis geleistet worden.“ — Nach eigener Anschauung der örtlichen Verhältnisse schliessen wir uns dieser einfachen Erkenntnis vollkommen an. Im gleichen Sinne äussert sich auch Prof. Karl Moser, und wir können es nun, unter nochmaligem Hinweis auf die Bilder in Nr. 10, Jedem überlassen, sich sein Urteil zu bilden.

Die Redaktion.

**Die Rutschungen am Panama-Kanal.**

Anlässlich des am 6. Oktober 1915 erfolgten gewaltigen Erd-rutsches im Culebra-Einschnitt, der eine z. Z. noch nicht gehobene Sperrung des Kanals zur Folge hatte, ist von dem Präsidenten der Kanal-Kommission, Oberst Goethals, Ende Oktober 1915 ein Bericht erstattet worden, dem wir, nach „Eng. News“, die folgenden, wichtigsten Angaben und Abbildungen entnehmen.

Die seit Beginn des Kanals beobachteten Erdbewegungen sind auf drei verschiedene Ursachen zurückzuführen. So traten z. B. hier und da kleinere Rutschungen auf wegen Ueberschreitung des

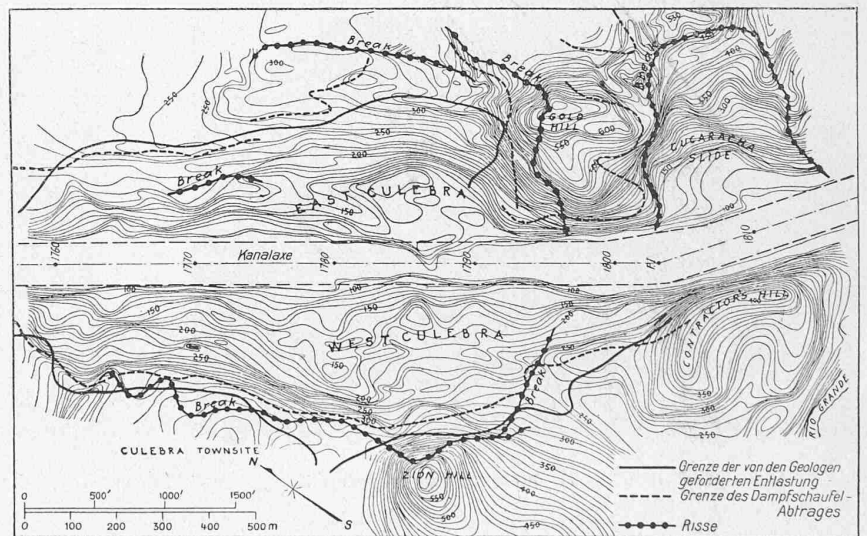


Abb. 1. Kurvenplan des Culebra-Rutschgebietes. — 1:15000, Höhen in Fuss.



Abb. 2. Blick vom Contractors Hill gegen NW., im Oktober 1914