

Zur Umgestaltung des Helmplatzes in Zürich

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 13

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-52444>

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.



Abb. 11. Südwest-Front der Siedlung der Draht- und Gummiwerke, Altdorf

gend nötigen Kooperation, die Erziehung zum Blick aufs Ganze, unter Hintansetzung ressortmässiger Ambitionen der verschiedenen Dienstchefs. Kunst und Technik, Architekt und Ingenieur, sind wohl auf keinem andern Zweig des Bauens so sehr aufeinander angewiesen, auf gegenseitiges Verständnis, also auf Zusammenwirken, wie im Um- und Ausbau unserer Städte, eben im Stadtbau. C. J.

Zur Umgestaltung des Heimplatzes in Zürich

Es bietet sich Gelegenheit, das eben Gesagte an einem aktuellen Beispiel zu veranschaulichen.

Das Kunsthaus am Heimplatz soll in westlicher Richtung durch Anbau zunächst auf etwa das Doppelte der gegenwärtig überbauten Fläche erweitert werden. Wie die städtischen Tiefbauorgane in Verbindung mit der Stadt. Strassenbahn diesen Platz verkehrstechnisch zu gestalten wünschen, zeigt untenstehende Skizze aus dem Jahre 1939 (Abb. 1). Es kommt dabei in Betracht, dass sich auf dem Heimplatz drei wichtige Durchgangs-Verkehrszüge kreuzen, deren Bedeutung durch die Strassenbahnlinien gekennzeichnet sind: Linie 1 vom Hauptbahnhof-Seilergraben (E) -Heimplatz- (D) Zeltweg-Kreuzplatz (der alte Strassenzug Altstadt-Zeltweg-Zollikerstr.) -Burgwies; Linie 3 Albisrieden-Bahnhof (E) -Heimplatz- (C) Klusplatz (und weiter nach der Eierbrecht); Linien 5 und 9 Westquartiere-Bellevue (A) -Heimplatz- (B) Fluntern und Oberstrass, und Linie 8 desgl. über (A) -Heimplatz und weiter wie Linie 3 (C). Alle diese Linien kreuzen bzw. vergabeln sich (1 und 3, 5 und 8) auf dem Heimplatz, der somit als ausgesprochener Verkehrsknotenpunkt erscheint. (Die Kantonschulstrasse (F) soll abgeriegelt werden.)

Prof. Dr. H. Hofmann, als baukünstlerischer Berater des Kunsthauses für dessen Erweiterung (durch einen Wettbewerb), hat nun überlegt, ob es möglich wäre, dem erweiterten Kunsthaus einen seiner kulturellen Bedeutung würdigen Vorplatz zu schaffen. Hierzu schlägt er vor, den «Verkehr», insbesondere die Strassenbahn Linie 1 vom Kunsthaus abzurücken, ja sogar die Linie 1 als Strassenbahn aufzuheben und durch einen Trolleybus zu ersetzen (Abb. 2). Er möchte den Zeltweg als charakteristische stille Wohnstrasse erhalten, vom Durchgangsverkehr möglichst befreien und diesen vom Hegibachplatz aus durch die Minervastrasse in die Hottingerstrasse (Steinwiesplatz) und über den Nordrand des Heimplatzes zum Bahnhof leiten; die die

Minervastrasse kreuzenden ruhigen Wohnstrassen wären (durch überfahrbare Schwellen) abzuriegeln. Auf diese Weise gelänge es, einen dem Kunsthaus würdigen, mit Plastiken geschmückten Vorhof zu schaffen, der durch einen winkelförmigen, niedern Bau vom vorbeiflutenden Verkehr räumlich abgeschlossen wäre, und doch dem Fussgänger in Richtung Kirchgasse und die beiden Zäune freien Durchgang liesse.

Der Umbau der Linie 1 der Strassenbahn in einen Trolleybus weckt indessen erhebliche Bedenken, denn er hätte bauliche wie betriebliche Unzukömmlichkeiten im Gefolge. Es ist zu beachten, dass die für jede Richtung zweipolige Trolleybus-Fahrleitung von den Fahrdrähten der doppelspurigen Strassenbahn isoliert aufgehängt werden muss, sodass, abgesehen vom Zeltweg, durch den Umbau der Linie 1 auf allen ihren Gemeinschaftsstrecken sechs Fahrdrähte erforderlich würden. Man stelle sich nur die Kreuzungs- und Gabelungstelle der Linien 3, 8, 5 und 9 mit der (isolierten!) Trolleybus-fahrleitung vor. Um dem Wunsche Hofmanns entgegenzukommen, könnte die Strassenbahn allenfalls die Diagonale der Linie 1 in flüssiger Führung etwas einbiegen, lt. Abb. 3, wodurch aber der dem Vorhof übrigbleibende Platz allzu kümmerlich ausfiele. Unter Zugrundelegung der zulässigen Minimal-Geleisekurven und Perronkantenlängen käme man im extremen Fall zu einer Geleise- und Fahrstrassenführung lt. Abb. 4, die zwar nicht ideal wäre, die Verkehrsabwicklung aber immerhin ermöglichen würde. Dass im Hinblick auf die Zahl der Fahrspuren-Kreuzungspunkte der Vorschlag Hofmanns die klarste Lösung bietet, zeigt der Vergleich mit den übrigen Skizzen. Aber wie gesagt, die Aufhebung der Linie 1 wird von den Verkehrsfachleuten als untragbar, ihr Umbau auf Trolleybusbetrieb zum mindesten als sehr unerwünscht bezeichnet. Eng beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen. So zeigt auch dieses Einzelproblem, dass «Stadtbau» ein sehr komplexer Begriff ist, und dass zur Lösung einer gestellten Aufgabe in baukünstlerisch und technisch befriedigender Hinsicht das Zusammenwirken aller Beteiligten erforderlich ist.

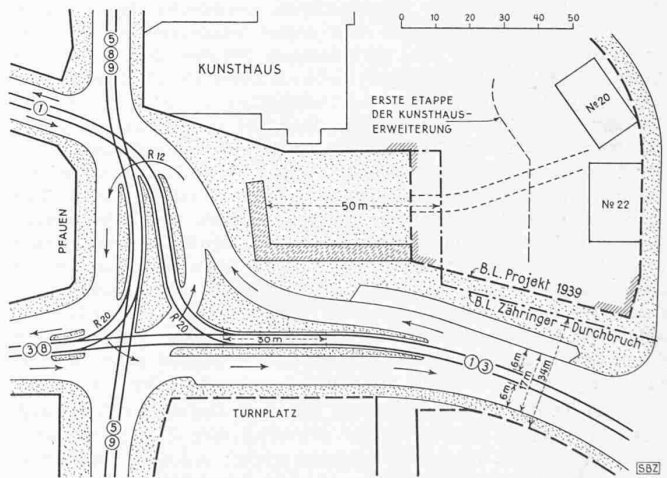


Abb. 4. Anordnung der Strassenbahn-Linie 1 mit Minimalradius und Kunsthaus-Vorhof mit Fussgänger-Durchgang, 1 : 2000

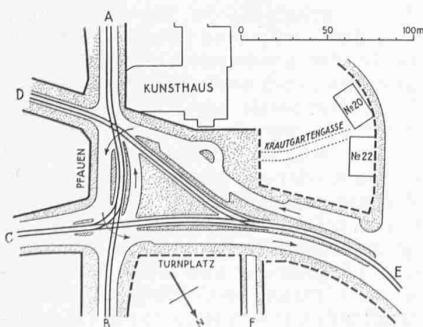


Abb. 1. Projekt Hippenmeier 1939

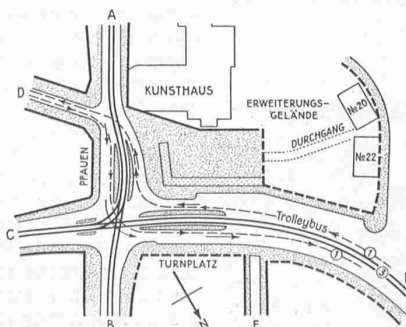


Abb. 2. Vorschlag Hofmann 1942

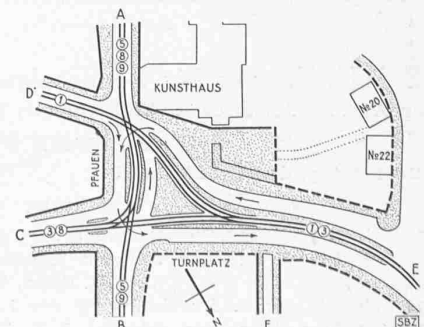


Abb. 3. Versuch einer Mittellösung

Abb. 1 bis 3 Masstab 1 : 4000. - A-B Rämistrasse, C Hottingerstrasse, D Zeltweg, E Heimstrasse-Seilergraben, F Kantonschulstrasse

Beim Heimplatz ist nun zum Ueberfluss zunächst allem der Boden entzogen worden, indem die Regierung erst kürzlich den von der Stadt vorgeschlagenen, in unsern Skizzen gestrichelten Baulinien die Genehmigung versagt hat; sie tat dies im Zusammenhang mit der Ablehnung des städtischen Projektes für den sog. Zähringerdurchbruch Heimplatz-Predigerplatz¹⁾. Dieser Strassenzug ist dazu bestimmt, sowohl Bellevueplatz wie Seilergraben vom Durchgangsverkehr vom Kreis 7 nach den westlichen Quartieren im Kreis 4 zu entlasten, gleichzeitig aber auch die Altstadt-Sanierung zu erleichtern. Es ist im Zusammenhang mit dem Heimplatz-Kunsthause-Problem nicht nötig, auf das pro und contra einzugehen. Dagegen ist bedauerlich, dass nicht wenigstens im Bereich des Heimplatzes die Baulinien genehmigt worden sind, da sie auf die Frage des Zähringer-Durchbruchs ohne Einfluss sind. In Abb. 4 haben wir die gegen den Heimplatz verlängerte südwestliche BL des Durchbruchs strichpunktiert eingetragen; sie könnte füglich in dieser Flucht festgelegt werden, ohne spätern Entschlüssen hindernd im Wege zu stehen. Sie würde ermöglichen, die von der Erweiterung des Kunsthauses benötigte Fläche um einen Streifen von 5 m zu erweitern; im Abtausch dagegen könnte man die nordwestliche Platzwand entsprechend zurücknehmen, wodurch der Vorhof nahezu die von Hofmann skizzierte Länge erhielt, dazu noch grössere Breite.

Ob unter den obwaltenden Umständen — Fehlen genehmigter Baulinien — der Kunsthaus-Wettbewerb dennoch veranstaltet wird, ist zur Stunde nicht entschieden. Wir möchten es befürworten, denn gerade ein nicht allzu streng gebundener Wettbewerb würde sehr wahrscheinlich das ganze Platzproblem einer alle Teile befriedigenden Lösung näher bringen. Auf alle Fälle ist die baukünstlerische Idee Hofmanns ernster Prüfung wert.

Es sei noch beigefügt, dass sein Kunsthausplatz auch gedacht ist als Endpunkt einer *Fussgänger-Querverbindung* vom Münsterhof — neben der Stüssihofstadt der schönsten Platz der Altstadt — über die Münsterbrücke, Grossmünster-Terrasse und Kirchgasse, also durch den schönsten Teil der Altstadt, zum Forum des kulturellen Zentrums im Kunsthaus. Man vergegenwärtige sich, was an dieser baukünstlerischen und geistigen Perlenschnur Münsterhof-Kunsthause alles aufgereiht ist: Am Münsterhof die Zunfthäuser zur Waag und zur Meisen, gegenüber das Fraumünster mit den Bodmer-Fresken. Dann kommt die Münsterbrücke mit dem Waldmann-Denkmal und dem Blick auf die Limmat mit Rathaus, Räden und Zimmerleuten, flussaufwärts Helmhaus und Wasserkirche, geradeaus das das Bild beherrschende Grossmünster mit seiner vorgelagerten Terrasse und umrahmt durch die ehrwürdigen Häuser zum Loch, die Amtswohnungen der Zürcher Reformatoren Ulrich Zwingli und Heinr. Bullinger in ihrer schlicht bürgerlichen Haltung, die auch die Einblicke in Münstergasse, Oberdorf und Neustadt kennzeichnet. Dann die Kirchgasse aufwärts bis zum Steinhaus an der Ecke gegen die obern Zäune, während 15 Jahren die Amtswohnung des zürcherischen Staatschreibers Gottfried Keller. Von hier aus der Blick über den Hirschengraben mit dem bäumigen Ross-Brunnen, dem alten Casino (dem heutigen Obergericht) und den Häusern zum Kiel und Lindengarten, dazwischen der Durchgang der Krautgartengasse (ehemals «Hundskehre» genannt) auf den Heimplatz, bzw. den von Hofmann gedachten würdigen Vorhof des erweiterten Kunsthauses. Wahrlich ein eindrucksvoller Querschnitt durch das Herz des alten Zürich, endigend auf dem Forum alter und neuer bildender Kunst.

Das ist der baukünstlerische Sinn von Hofmanns Vorschlag, das ist wahrhaft *künstlerischer Stadtbau*, der Zürich zur Ehre gereichen würde. Und man vergesse nicht: All die räumlich so wundervollen Altstadtplätze sind *ohne* schematische Baulinien entstanden! Warum sollte unsere heutige Zeit nicht auch im Stande sein, ohne gesetzlich sanktionierte Baulinien etwas Vernünftiges und zugleich künstlerisch Hochwertiges zu schaffen?

E. T. H.-Tagung für Landesplanung

im Aud. Maximum der E. T. H. Leiter: Prof. Dr. H. Hofmann

PROGRAMM

Donnerstag, den 1. Oktober 1942

I. Einführung

- 10.30 h Begrüssung, Zweck und Ziel der Tagung, Prof. Dr. A. Rohn.
 10.45 h Die Arbeit der schweiz. Landesplanungs-Kommission, (Pause)
 H. Peter, Kt.-Baumeister, Zürich.
 11.15 h Die prakt. Durchführung der L-P, Dr. A. Meili, Arch.
 11.45 h Der Raum der schweiz. L-P, Prof. Dr. H. Guttersohn.

¹⁾ Vgl. das Wettbewerbs-Ergebnis von 1919! Bd. 74, S. 121.

II. Der Boden, Gruppenleiter Prof. Dr. H. Pallmann

- 14.30 h Vermessung, Kartenwesen u. L-P, Prof. Dr. F. Baeschlin.
 15.00 h Die Stellung der Landwirtschaft zur Landesplanung, Prof. Dr. O. Howald.
 15.35 h Les exigences de l'Economie forestière, Prof. Ch. Gonet.
 (Pause)
 16.30 h Meliorationen und Landesplanung, Prof. E. Ramser.
 17.05 h Nährboden und Landesplanung, Prof. Dr. H. Pallmann.

Freitag, den 2. Oktober 1942

III. Energie, Wasserbau und Wirtschaft Gruppenleiter Prof. Dr. E. Meyer-Peter

- 8.30 h Schweizerische Energiewirtschaft, Prof. Dr. B. Bauer.
 9.05 h Schweizerischer Wasserbau, Prof. Dr. E. Meyer-Peter.
 9.35 h Schweizerische Binnenschifffahrt und Hafenanlagen, (Pause)
 H. Blattner, Consult. Ing.
 10.30 h Industrie und Gewerbe im Rahmen der L-P.
 11.05 h Arbeitsbeschaffung, Direktor O. Zipfel.
 11.35 h Wirtschaftsplanung, Prof. Dr. E. Böhler.

IV. Verkehr, Gruppenleiter Prof. E. Thomann

- 15.00 h Natur und Technik, Prof. Dr. H. Hofmann.
 15.30 h Die Nachkriegsgestaltung unserer Strassenverkehrswege, Prof. E. Thomann.
 16.05 h Grundlagen der rechtl. Ordnung für eine Planung im Gebiete des Strassenwesens, Dr. L. Derron, Rechtsanwalt, Zürich.
 (Pause)
 17.00 h Der Luftverkehr u. die Auslandverbindungen der Schweiz, Prof. E. Amstutz.
 17.30 h Schiene, Strasse, Schifffahrt u. Flugverkehr in der Schweiz, Dr. R. Cottier, Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr.

Samstag, den 3. Oktober 1942

V. Siedlung, Gruppenleiter Prof. Dr. W. Dunkel

- 8.15 h Einführung, Prof. Dr. W. Dunkel.
 8.30 h Stadtplanung Basel, P. Trüding, Chef des «Stadtplanbureau Basel».
 8.50 h Stadtplanung Bern, E. Strasser, Chef des «Stadtplanungsamtes Bern».
 9.10 h Plan régional genevois d'urbanisme, A. Bodmer, Chef du service d'Urbanisme, Genève.
 9.30 h Nouvelle loi et plan cantonal vaudois d'urbanisme, E. Virieux, Architecte cantonal, Lausanne.
 9.50 h Stadtplanung Zürich, Arch. H. Kupli, Chef des Bebauungsplanbureau Zürich.
 (Pause)
 10.30 h Regionalplanung im Kt. Zürich, R. Steiger, Arch., Zürich.
 11.05 h Baugesetz und L-P, Dr. iur. H. Sigg, Bausekr. d. Kt. Zürich.
 11.35 h Hygiene und Landesplanung, Prof. Dr. W. v. Gonzenbach.

VI. Allgemeine Fragen, Gruppenleiter Prof. Dr. H. Guttersohn

- 15.00 h Naturschutz, Dr. H. Burger, Direktor der Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen.
 15.25 h Heimatschutz, Prof. F. Hess.
 15.45 h Denkmalschutz und eidgenössisches Kunstschutzgesetz, (Pause)
 Prof. Dr. L. Birchler.
 16.45 h L-P als rechtspolitisches Problem, Prof. Dr. P. Liver.
 17.20 h Erziehung zur Idee der L-P, Prof. Dr. W. Dunkel.

Kursgeld 20 Fr. vor Beginn des Kurses bei der Kasse der E. T. H. (Postcheck VIII 1412) einzubezahlen. Während der Pausen steht der Erfrischungsraum der E. T. H. zur Verfügung. Für die Mittag- und Abendessen haben die Kursteilnehmer Zutritt zum Studentenheim an der E. T. H. (Clausiusstrasse 21). Allgemeine Auskünfte erteilt das Rektorat der E. T. H., Zürich, Telephon 2 73 30

MITTEILUNGEN

Elektro-Metallspritzverfahren. Im Laboratorium von Dr. M. U. Schoop in Zürich ist eine wesentliche Verbesserung der bekannten Metallisator-Pistole gelungen: die Werkstoffleistung des Schmelzprozesses durch einen fortlaufend unterhaltenen elektrischen Kurzschluss anstelle der Sauerstoff-Azetylen-Flamme. Dadurch ist es möglich geworden, auch hochschmelzende Metalle (Wolfram, Molybdän, Titan, Hartmetall usw.) zu erschmelzen, um sie dann, wie beim älteren Gasverfahren, durch einen Luftstrahl zu zerstäuben und aufzuschleudern. Die Vorrichtung ist einfach: Zwei Drähte werden durch einen Vorschubmechanismus in einem spitzen Winkel gegeneinander bewegt. Zwischen den stromführenden Drahtenden entsteht ein elektrischer Bogen, dessen Wärmezeugung sich nach der gewählten Spannung und Stromstärke richtet. Die Drähte sind also selbst die Wärmequellen; daher eine wesentlich rationellere Energieausnutzung als bei Benützung einer Gasflamme. Durch Regelung der Energiezufuhr kann jede gewünschte Temperatur (bis zu 5000° C) erreicht werden.