

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Eine neue Uferpromenade erweitert das Zürcher Utoquai  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84911>

### **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**

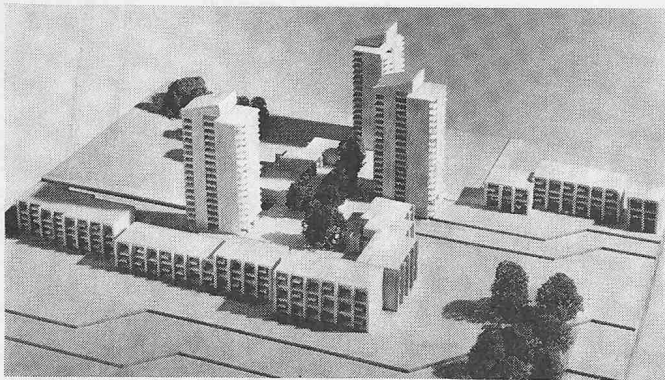
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 16.05.2025

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



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

Das *Fussgänger*netz 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 Verkehrerschliessung erweist sich in den Erschliessungskosten als äusserst günstig.

Im Schwerpunkt der Ueberbauung liegt das *Einkaufszentrum* mit rund 50 000 m<sup>2</sup> 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 eingepplant.

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

#### 1. Planerische Ziele

Richtige Verkehrerschliessung, getrennt für Fahrzeuge und Fussgänger,  
hygienisch einwandfreie Bauweise,  
grosszügige Freiflächen,  
richtige Platzierung 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 rationaler 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 Umfangs 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 Prozedere 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 massgeblichen 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-

Blick gegen Quaibrücke und Bellevueplatz. Links der neue Schiffsteg Theater. Treppenaufgänge verbinden mit dem Utoquai



schüttung und die Erstellung einer Betonkonstruktion auf einem Pfahlrost.

Bei Gewinnung von Land durch Seeaufschüttung hätte der setzungsempfindliche Untergrund wegen der möglichen Rutschungen nur sehr langsam belastet werden können. Es hätte mit einer Schüttzeit von 4 bis 5 Jahren gerechnet werden müssen. Mit dieser Baumethode waren die Gefahr der Seeverschmutzung und der Verkehrsbehinderung zu Lande und im Wasser verbunden.

Daher kam die Erstellung einer Betonkonstruktion auf einem Pfahlrost in Frage. Ursprünglich war vorgesehen, rund 450 ungefähr 16 bis 26 m lange Holzpfähle in den Seegrund zu rammen. Die Arbeitsgemeinschaft *A. Brunner's Erben / Swissboring* schlug jedoch als Variante vor, die Holzpfähle durch an Ort zu erstellende Betonpfähle zu ersetzen. Die höhere Belastbarkeit dieser Pfähle erlaubte es, den Querträgerabstand von anfänglich 5 m auf 10 m zu vergrößern und die Zahl der Pfähle auf 107 zu reduzieren.

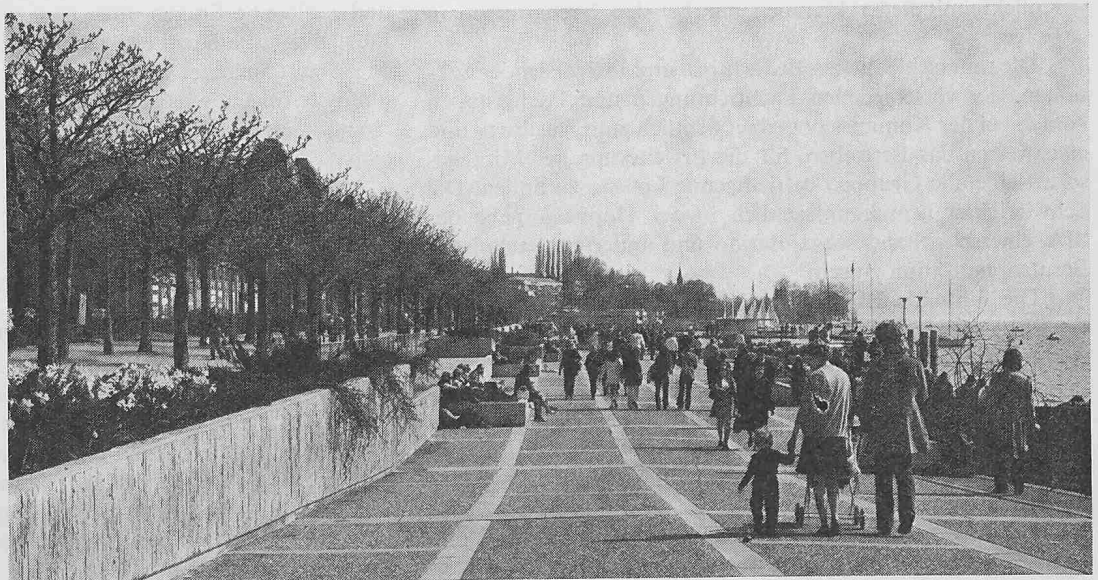
Dieser Variante wurde der Vorzug gegeben. Preislich war sie am günstigsten, die Lärmimmissionen bei der Ramm-

arbeit waren wesentlich kleiner und die Baumethode war den ungünstigen Seebodenverhältnissen am besten angepasst. Die senkrecht zum Ufer angeordneten Querträger wurden an Ort und Stelle betoniert. Sie sind in der Regel auf je 2, an gewissen Stellen auf 3 Pfählen abgestellt. Die vorfabrizierten Betonplatten wurden von der Verladestelle Tiefenbrunnen auf Transportschiffen zur Baustelle geführt und hier mit einem fahrbaren Portalkran auf die Querträger versetzt (Abmessungen: Länge 10 m, Breite 2 m, Gewicht 10 t).

Die Plattenoberfläche erhielt eine Waschbetonstruktur. Die ganze Promenade ist in Form einer etwa 14 m breiten Terrasse der alten Quaimauer vorgelagert und zieht sich vom Bellevueplatz auf einer Länge von rund 500 m bis auf die Höhe des Regenklärbeckens Kreuzstrasse. Sie liegt nur wenig über dem Normal-Seespiegel. Um die gegen den nahen Verkehr abgeschirmte Promenade aufzulockern, wurden Pflanztröge, Bäume sowie zahlreiche Sitzgelegenheiten angebracht.

Zugänge erfolgen über Rampen und Treppen. Zur Beleuchtung der ganzen Anlage dienen unter den seeseitigen

Eine Rampe führt in sanftem Gefälle auf die neue Uferpromenade. Links das alte Utoquai mit seinem schattenspendenden Baumbestand. Offensichtlich gibt Alt und Jung an den ersten sonnigen Frühlingstagen der neuen Promenieranlage den Vorzug





Sitzbänken eingebaute Beleuchtungskörper. Diese werden noch durch direkt in den Pflanzentrögen eingebaute Lichtquellen ergänzt.

Der Schiffsteg beim Theater wurde den neuen Verhältnissen angepasst (der Landesteg Bellevue wurde im Hinblick auf die kommenden Umbauten am Bellevueplatz aufgehoben und durch einen neuen provisorischen Landesteg am Bürkliplatz ersetzt). Die Oberbauleitung für den Bau der Anlage wurde vom Tiefbauamt ausgeübt. Die gärtnerische Gestaltung mit Pflanztrögen und Blumenrabatten sowie die Projektierung der Beleuchtung war dem Gartenbauamt übertragen. Die Gesamtkosten (einschliesslich Schiffsteg am Bürkliplatz) werden sich auf rund 5 Mio. Fr. belaufen.

#### Die wichtigsten am Bau beteiligten Firmen:

|                                  |                                                             |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Geotechnische Untersuchungen:    | Büro Dr. A. von Moos, Zürich                                |
| Projekt und örtliche Bauleitung: | Ing.-Büro B. Bernardi, Zürich                               |
| Bauunternehmung:                 | Arbeitsgemeinschaft A. Brunner's Erben/Swiss-boring, Zürich |
| Vorfabrizierte Betonelemente:    | Rudolf Stüssi, Dällikon                                     |
| Gartenarbeiten:                  | Firma Hans Tanner, Zürich                                   |
| Natursteine:                     | O. Pedretti AG, Buchs                                       |

## informationen

**Sia**

**SIA Generalsekretariat Selnastrasse 16 Postfach 8039 Zürich Telefon (01) 36 15 70**

### Aus der Tätigkeit der Strukturkommission

Von K. F. Senn, Präsident der Strukturkommission

#### Erste Phase der Arbeit der Strukturkommission

In einer ersten Phase erteilte das Central-Comité des SIA (C.C.) am 12. April 1967 der Kommission folgende Aufgaben: Im Hinblick auf eine Ausweitung der Tätigkeit des SIA sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, um weitere Kreise zur technischen Mitarbeit und auch zur finanziellen Mitwirkung zu gewinnen.

In ihrem Bericht vom 20. April 1968 an das C.C. gelangte die Kommission zu folgenden wesentlichen Feststellungen und Ergebnissen:

Aufgrund der Vorarbeiten des Baslerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins (BIA) wurden die Ziele und Aufgaben des SIA zusammengestellt und mit entsprechenden Gewichten dem Zentralverein, den Sektionen und den Fachgruppen zugeordnet.

In der Frage der *Erweiterung der Mitgliedschaft* wurde grundsätzlich festgestellt:

- Der Zentralverein und die Sektionen müssen auch in Zukunft Vereinigungen von Einzelmitgliedern bleiben, wobei für die Aufnahme in den SIA die bisherigen Aufnahmebestimmungen weiterhin Gültigkeit haben sollen. Die Aufnahme von Kollektiv-Mitgliedern (Firmen, Verwaltungen, Verbände, Stiftungen, Institutionen) in diese Gremien wird nicht in Betracht gezogen.
- Kollektivmitglieder kommen nur bei den Fachgruppen in Frage.

Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der Sektionen, der verschiedenen Fachrichtungen und Fachgruppen kamen bei der Kommissionsarbeit deutlich zum Ausdruck und erschwerten das Bestreben, für die Erweiterung der Mitgliedschaft eine alle Gruppen befriedigende Lösung zu finden. Die Schwierigkeit liegt hauptsächlich in der Doppelaufgabe des SIA, einerseits Standesorganisation und andererseits technische Berufsorganisation zu sein.

Die führende Rolle als technischer Berufsverband kann der SIA nur durch Zusammenfassung möglichst vieler qualifizierter Fachleute aufrechterhalten, und die Kommission stellte vor allem aus diesem Grunde den Antrag, *Kollektivmitglieder in die Fachgruppen* aufzunehmen. Dabei liess man sich vom Gedanken leiten, den Rahmen für die Tätigkeit und Entwicklung der Fachgruppen innerhalb des SIA möglichst weit zu stecken.

Das C.C. unterbreitete an der Delegiertenversammlung vom 22. Juni 1968 und an der ausserordentlichen Generalver-

sammlung vom 14. Dezember 1968 eine entsprechend lautende Statutenänderung. Beide Versammlungen haben mit grosser Mehrheit dieser Statutenänderung zugestimmt.

Die Kommission gelangte einstimmig zur Auffassung, dass der SIA inskünftig neben der Vertretung der eigenen Standesinteressen und der Förderung von Wissenschaft und Technik in vermehrtem Masse bei der *Lösung öffentlicher Aufgaben von regionaler und nationaler Bedeutung* mitwirken und Einfluss nehmen soll. Dazu müssen weitere Kreise an den Arbeiten des SIA interessiert werden.

Das Problem *assoziiierter Einzelmitglieder* (Ingenieur-Techniker, Architekt-Techniker) wurde eingehend diskutiert. Die Kommission hielt die Einführung einer derartigen Mitgliederkategorie beim Zentralverein und den Sektionen nicht für dringend und auch nicht für möglich, bevor die Voraussetzungen für die Mitgliedschaft beim SIA von Grund auf neu überprüft worden sind.

Über die Notwendigkeit und Wünschbarkeit assoziierter Einzelmitglieder bei den Fachgruppen waren die Meinungen je nach Fachrichtung geteilt, weshalb damals das Problem nicht abschliessend behandelt werden konnte.

Zusammenfassend stellte die Kommission fest, dass die Schaffung von Kollektivmitgliedern bei den Fachgruppen nur eine teilweise Lösung der Strukturfragen des SIA ermöglicht und zahlreiche Fragen offen lässt. Eine Lösung der Probleme führt zwangsläufig zu einer Totalrevision der Statuten.

Das damalige Verzeichnis der nicht gelösten Probleme umfasste folgende hauptsächliche Punkte:

- Überprüfung der Vereinsziele
- Trennung von Stand und Technik
- Überprüfung der Vereinsorgane
- Überprüfung und Umschreibung der Mitgliedschaft, der Standesorganisation (im bisherigen Rahmen) und der technischen Berufsorganisation mit erweiterter Mitgliedschaft.

#### Zweite Phase der Arbeit der Strukturkommission

Aufgrund der Beschlüsse des C.C. vom 16. Oktober 1969 trat die Kommission anfangs 1970 in einer zweiten Phase erneut zusammen, um die erweiterte Mitgliedschaft in den Fachgruppen zu studieren und darüber hinaus die Gesamtstruktur des Vereins im Rahmen seiner zukünftigen Ziele zu erarbeiten.

Da die Arbeiten in vollem Gang sind, kann darüber noch nicht abschliessend berichtet werden. Immerhin sind bereits Teilergebnisse erzielt worden, und es konnten auch einige