Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 44 (1957)

Heft: 1: Wohnbauten und Siedlungen

Rubrik: Städtebau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Architekt BSA/SIA Johannes Meier †

auch mit Verantwortungsbewußtsein seinem Bauherrn gegenüber getragen waren, bezeugt die weite Reihe der von ihm geschaffenen Bauten: das Erholungshaus Adetswil, Schulbauten in verschiedenen Gemeinden des Zürcher Oberlandes, die Restauration des Schlosses Uster, eine Reihe von Spitalbauten, als besonders volle Vertiefung verlangende Aufgabe das Landerziehungsheim Albisbrunn, daneben Industriebauten mannigfacher Art und bis ins Einzelne wohldurchdachte Privatbauten, Landhäuser usw.

Im Jahre 1943 traten seine Söhne Hans und Jost Meier in die Firma ein. In das nun folgende Dezennium fruchtbarer und harmonischer Zusammenarbeit fiel auch der umfassende Umbau der Zürcher Heilstätte Wald.

Mit ganz besonderer Liebe und Einfühlung, seinem historischen Denken so völlig entsprechend, wurde von Johannes Meier die Wiederherstellung des Ritterhauses Bubikon, der stattlichen Kommende des Malteserordens, in den Jahren 1939–1949 durchgeführt.

Aus derselben Verwurzelung, aber ohne je in eine falschverstandene Stilnachahmung zu verfallen, wurde an die Renovationen der Kirchen in Greifensee, Seegräben, Russikon, Wildberg, Hittnau, Wald, Hinwil, Pfäffikon herangetreten.

Ein anderes seiner Werke, das Krematorium Rüti, gab am 22. September Raum und Rahmen für den erfolgten ergreifenden Abschied von dem verehrten Heimgegangenen.

Auch der Allgemeinheit stellte sich der Verstorbene trotz seiner großen beruflichen Arbeitslast zur Verfügung als Mitarbeiter und Berater in gemeinnützigen und humanitären Institutionen, jahrzehntelang im Vorstand der Zürcherischen Vereinigung für Heimatschutz, vor allem aber auch verbunden mit der Antiquarischen Gesellschaft Wetzikon, deren Sammlung er in seinem Besitztum im Schloß Wetzikon fast ein halbes Jahrhundert beherbergte und betreute.

Städtebau

Der Zürcher Generalverkehrsplan vor der Ortsgruppe Zürich des BSA

Der Generalverkehrsplan Zürichs bildet heute sicher das wichtigste städtebauliche Problem der Stadt; es war deshalb eine große Schar von Kollegen, die sich an der letzten Ortsgruppenversammlung für das Projekt des Verkehrsplanes und seine städtebaulichen Folgen interessierte. Stadtingenieur H. Steiner erläuterte an Hand von Plänen und Modellaufnahmen das heutige Stadium des Projektes, das sich in den Hauptpunkten auf das Experten-Gutachten Pirath-Feuchtinger stützt. Für die öffentlichen Verkehrsmittel wird heute einer Unterpflasterbahn, die in den Außenquartieren oberirdisch, in den City unterirdisch geführt wird, der Vorzug gegeben. Der Verkehr, der durch die projektierten Autobahnen in die Stadt kommt, wird mit sogenannten Expreßstraßen aufgenommen und nach einem bestimmten System durch die Stadt geführt. So sehr man von der großen Arbeit und den sorgfältigen Studien beeindruckt war, so mußte es doch auf die meisten Zuhörer etwas ernüchternd wirken, daß die sorgsam bewahrten Grünanlagen, öffentlichen Plätze und auch die für das Stadtbild so wichtigen Flußbette heute großzügigen Verkehrsknotenpunkten geopfert werden sollen. Wir haben im WERK bereits früher (Heft 4, 1956) auf die Gefahren einer einseitig verkehrsmäßigen Organisation der Stadt hingewiesen und eine Behandlung des Verkehrsplanes durch ein Team von Verkehrsingenieuren, Städteplanern und Architekten verlangt.

Stadtrat S. Widmer, der bei der Ortsgruppe ein gern gesehener Gast ist, erklärte in seinem Votum, daß der Generalverkehrsplan vom Bauamt sehr begrüßt werde. Die Unterpflasterbahn ermöglicht einwandfreie Lösungen für den Verkehr und für die städtebauliche Gestaltung unserer Plätze. Adjunkt Wasserfallen vom Hochbauamt wies auf die Bedeutung hin, die der Generalverkehrsplan für die Regionalplanung besitzt. Die neuen Verkehrsverbindungen bieten Möglichkeiten für die Erschließung der Umgebung. Anderseits wird das Projekt auch den Zonenplan beeinflussen. Das Hochbauamt beabsichtigt, städtebauliche Probleme, die sich in der Folge des Generalverkehrsplanes ergeben, durch einzelne Architekten und auch durch öffentliche Wettbewerbe abzuklären.

In der anschließenden Diskussion wurde weniger der Generalverkehrsplan an sich, als das bisherige Vorgehen, d. h. die Behandlung der Fragen rein vom Verkehrstechnischen aus, kritisiert.

Prof. H. Hofmann wies darauf hin, daß in beiden Gutachten, wie auch im Vortrag des Abends, vom Fußgänger so gut wie nicht die Rede sei. Er beabsichtigt, mit einem eigenen Plan den Beweis zu erbringen, daß allein durch die Absperrung gewisser Cityteile als Fußgängerzonen und durch das Aufstellen von öffentlichen Parkhäusern die Verkehrsnot behoben werden könne. Er verlangt eine Stadt, die nicht unbedingt so schnell, aber dafür gefahrlos ist.

Stadtbaumeister A. H. Steiner erklärt, daß es bis heute aus gewissen organisatorischen Gründen nicht möglich war, den Generalverkehrsplan durch ein Teamwork bearbeiten zu lassen. Es ist heute aber noch nicht zu spät dazu. Er bringt den Vorschlag einer Koordinationsstelle unter dem Patronat des BSA und des SIA, welche die verschiedenen Arbeiten und Anregungen zu verarbeiten hätte. Es wäre die Aufgabe dieser Stelle, eine Variante mit oberirdischem und eine mit unterirdischem öffentlichem Verkehr zu bearbeiten und die städtebaulichen Lösungen der verschiedenen Plätze zu prüfen. Stadtbaumeister A. H. Steiner macht vor allem auch darauf aufmerksam, daß vor Inangriffnahme des Projektes die Verhältnisse in der Region behandelt werden müssen; es sollte genau bestimmt werden, wo Industriezonen, wo Satellitenstädte und wo Freiflächen erwünscht sind, und diese Ergebnisse müssen andererseits im Generalverkehrsplan berücksichtigt werden. Eine allzu starke Bindung der Region und gute Verkehrsverbindungen sind nicht unbedingt erwünscht, da dadurch die City wieder umso stärker belastet wird.

Architekt Oeschger gab zu bedenken, daß das alte Straßenbahnnetz, das seinen Ursprung im Rößlitram besitzt, nicht unbedingt die Grundlage für eine neue Verkehrsordnung bilden muß.

Nachdem Stadtingenieur Steiner verschiedene Punkte seiner Konzeption zu verteidigen suchte, schloß der Obmann der Ortsgruppe, Dr. Roland Rohn, die Diskussion mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Postulate der Architektenschaft. Es ist zu hoffen, das damit diese Probleme nicht ad acta gelegt werden, sondern daß sich der BSA wirklich aktiv an dieser für die Stadt so wichtigen Frage beteiligen wird. b. h.