

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 16 (1962)

Heft: 1

Artikel: Zürich plant und baut

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-331120>

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: 10.01.2026

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

Fifth Avenue, seiner Hausnummer nach als «666 Fifth Avenue» bezeichnet. Die Errichtung der 38 Stockwerke kostete 40 Millionen Dollar. 3000 Aluminiumtafeln bedecken mehr als acht Acres Oberfläche des Gebäudes.

Schön und harmonisch wirken die von den Architekten Uris Brothers errichteten 22 und 25 Stockwerke hohen Bürohochhäuser.

Es ist bewundernswert, mit welch maschinenartiger Gleichmäßigkeit und Unentwegtheit die Riesenbüro-skyscraper in Manhattan in die Höhe wachsen und wie dabei doch die Individualität der einzelnen Hochbauten eine neue Skyline von Kraft und Schönheit entstehen läßt.

Zürich plant und baut

Unter diesem Thema fand in der Zeit vom 12. Oktober bis 15. November 1961 eine Ausstellung im Helmhause Zürich statt, mit der die Behörden die Bevölkerung über den Stand ihrer Planungsarbeiten aufklärten.

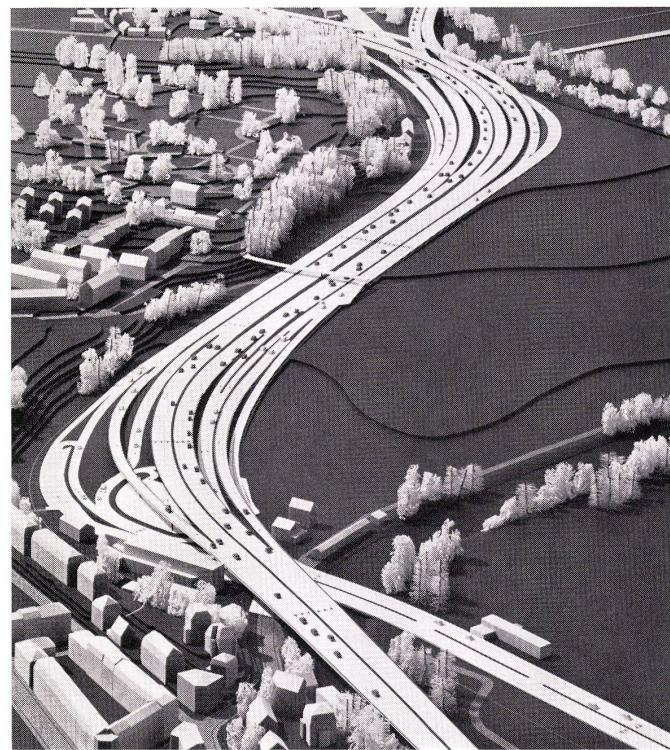
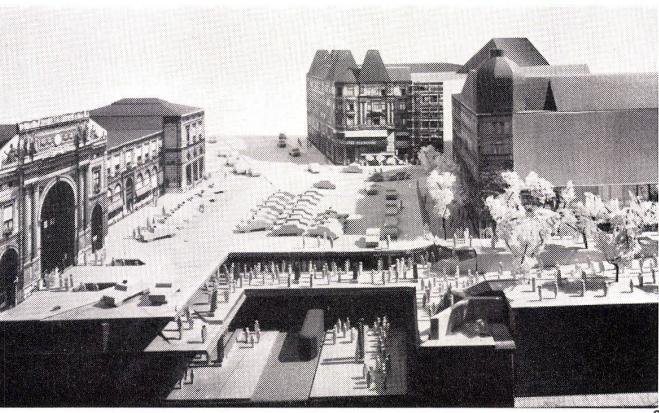
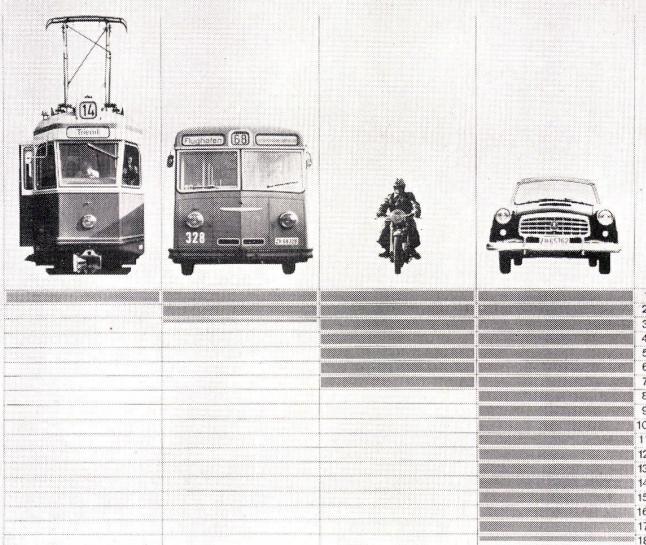
Mehr als 35000 Personen orientierten sich über die Bevölkerungsentwicklung oder über bauliche und verkehrstechnische Probleme. Tafeln und Schemas weisen mit einer lebendigen Graphik auf die Bedürfnisse hin, die in der Stadt Zürich befriedigt werden müssen. Sie zeigen die untragbaren Zustände der zu klein gewordenen Verkehrsfläche. Dem Automobilist wird ins Gewissen gesprochen, indem man ihm deutlich vor Augen führt, daß er achtzehnmal mehr Verkehrsraum in Anspruch nimmt gegenüber einem Trambenutzer.

Die Hauptakzente der gesamten Ausstellung liegen in der exakten Besprechung der projektierten Tiefbahn- und Hochleistungsstraßennetzes. Es sind die zwei wichtigen Verkehrskomponenten, die gleichzeitig und volumänglich von der Planung ergriffen werden müssen. Der öffentliche Verkehr stellt hier schwierige Aufgaben, die aus der topographischen Lage der Stadt Zürich hervortreten. Infolge der recht verschiedenen Reiselängen in Zürich und Umgebung kann der öffentliche Verkehr nicht nur durch ein Verkehrsmittel gelöst werden. Das heutige Ergebnis der Planungen zeigt, daß für die Nahverbindungen eine Tiefbahn erstellt werden soll, während die Vorortsverbindungen durch einen intensivierten Ausbau des SBB-Netzes gewährleistet wird. Die Ausstellung zeigt das Tiefbahuprojekt im Fertigausbau mit Modellen der unterirdischen Stationen Staufacher, Löwenplatz und Hauptbahnhof.

Wir alle bewegen uns

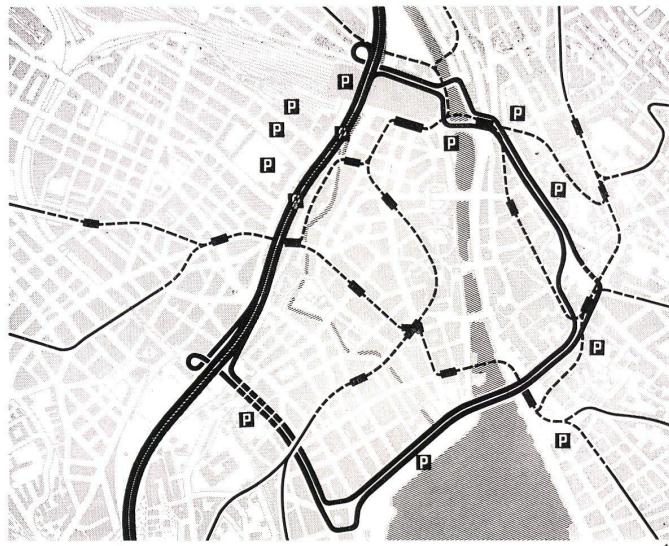


So viel Raum braucht ein Mensch bei der Benützung folgender Verkehrsmittel



1
Modell des Nationalstraßenknotenpunktes
Brunnau

2
Schnittmodell Bahnhofplatz; Tiefbahnstation und Fußgängerunterführungen



Cityring und Expressstrasse
Tiefbahn
P Parkgarage



Bahnen
Hochleistungsstrassen
Bebauung
Wald
See und Flüsse

hof. Der Fußgänger freut sich beim Anblick der verschiedenen Tiefbahnhöfen über die Anzahl der projektierten Unterführungen. Er bemerkt, daß er in späterer Zeit gefahrlos von der Bahnhofstraße zum Hauptbahnhofgebäude gelangen kann. Diagramme zeigen Leistungsvergleiche zwischen Straßenbahn und Tiefbahn.

Die gesamte Masse der Motorfahrzeuge wird auf das Hochleistungsstraßennetz gebracht. Sein wichtigstes Glied ist der projektierte

Cityring. Er übernimmt den Verkehrsstrom bei den Expressstraßen, leitet nicht citygebundenen Verkehr am Stadtzentrum vorbei oder wirkt als Verteiler an das innerstädtische Straßennetz. Um diesen Ring zu verwirklichen ist es unumgänglich, daß das innerstädtische, öffentliche Verkehrsmittel in eine andere Ebene verlegt werden muß. Es liegt auf der Hand, daß zu diesem Zwecke nur die tiefer gelegene Ebene dazu in Frage kommt. Die Behörden schlagen vor, dieser Forderung in

der Erstellung einer Tiefbahn Rechnung zu tragen.

Die vorerst auf die City auslaufenden Autobahnen sollen in einem späteren Zeitpunkt unter sich durch eine Umfahrungsbahn verbunden werden und nicht mehr das Expressstraßennetz belasten. Neben dem eigentlichen Straßenbau wird auch das Parkierungsproblem aufgegriffen. Ganz besonders wird das Parkhausprojekt Hohe Promenade mit Plänen, Modellen und Kostenberechnungen erläutert.

- 1 Gesamtkonzeption Innenstadt
- 2 Gesamtkonzeption Region

Die Ausstellung hat durch die Offenbarung der kostspieligen Projekte einige Diskussionen unter der Bevölkerung hervorgerufen. Ein Beweis dafür, daß sich auch Laien eingehend mit den stadtzürcherischen Verkehrsproblemen befassen und sich zum Worte melden. ho

«Volumetrische» Architektur

Werk und Pläne von Bernard Reder

de auch eine Reihe von Architekturmodellen und Entwürfen gezeigt.

Projekt für ein «volumetrisches» Museum

Einer dieser Architektur-Entwürfe war das Projekt für ein «volumetrisches» Museum. Es handelt sich dabei um ein Gebäude, das ähnlich wie Honigwaben aufgebaut ist und sich durch Hinzufügung neuer «Zellen» oder «Waben» je nach Bedürfnis unbegrenzt erweitern läßt. In jeder Einheit des Gebäudes sind Fußboden, Decke und Wände auf das absolute Minimum reduziert. Der Besucher kann sich frei in drei Dimensionen bewegen, vorwärts und rückwärts, nach oben und nach unten; auf Stufen, die auf den schrägen Seiten nach oben führen; oder auf Rampen, die in verschiedenen Höhen innerhalb jeder Gebäude-Einheit entlang ziehen.

Innerhalb dieser «offenen Räume», die nicht durch Wände oder Teile unterbrochen sind, können Skulpturen auf verschiedenen Raumniveaus ausgestellt werden. Einfache Plattformen, die an den Stufen der schrägen Seiten angebracht werden, bilden bewegliche Aufstellflächen, die vorübergehend an irgend einem Punkt angebracht werden können. Die Wirkung bei der Betrachtung von Reders Ausstellungsmodell entspricht etwa dem Eindruck, den man empfindet, wenn man sich innerhalb eines riesenhafoten, lichterfüllten Kristalles befindet. Nebst zahlreichen Skulpturen, Zeichnungen und Holzschnitten wur-

den Wichtigkeit, daß eine Skulptur frei von allen Seiten her betrachtet werden kann, nicht nur von vorne, hinten und seitlich. Nur dann ist es, nach seiner Aussage, möglich, sie richtig zu beurteilen. Ein Ausstellungsgebäude für Skulpturen muß dieser Forderung gerecht werden. Verschieden hohe Rampen, schräge Wände, schräge Böden dienen diesem Zweck. Mit ihrer Hilfe läßt sich eine «volumetrische» Betrachtung der Skulptur erreichen, die ja selbst auch «volumetrisch» ist. Die «volumetrische» Betrachtung des Kunstwerkes ist zum Verständnis nötig; die Betrachtung darf nicht auf die horizontale Linie des Stehens auf dem Fußboden beschränkt bleiben.

Baumaterialien aus Leichtgewicht

Die Wahl von leichtgewichtigen, zum Teil chemisch erzeugten Materialien bei Bauten, erscheint Reder von entscheidender Bedeutung. Ein Minimumgewicht des Baues bringt in erwünschter Weise ein Dach über das Haupt des Menschen – aber ein Übergewicht bringt ein Dach auf das Haupt des Menschen. Die Schwere eines Gebäudes hat entscheidenden Einfluß auf Gemüt und die Passanten auf der Straße, die an ihm vorbeigehen oder es beachten. Leichtigkeit in einem Gebäude erzeugt eine Atmosphäre, in der ein Mann «sich frei fühlt und weniger von Komplexen belastet ist».

Der menschliche Geist sucht von Natur aus nach Horizontalität –, er erträgt Vertikalität nur im richtigen Verhältnis zur Horizontalität. In kei-

nem von Reders Architekturentwürfen ist das Gebäude höher als es lang ist. «Vertikalität erschreckt die Menschen, macht ihnen Angst, aber allzuviel Horizontalität ist langweilig. Rückkehr zu horizontalen Bauen würde die Überfüllung mit Menschen abschaffen, die durch monumentale Vertikalaufbauten erzeugt worden ist. Bei Erfüllung dieser Forderung ließe sich leichtes Gewicht und strukturelle Einfachheit erzielen, und das sind gerade die Vorzüge der Hüttenbauten von Völkern, die nicht so sehr „primitiv“ sind als weniger kompliziert.»

Ein guter Architekt muß die Menschen lieben

Vom Projekt eines Ausstellungsgebäudes ist Reder zu anderen Bauprojekten übergegangen, die ebenfalls an Unorthodoxität nichts zu wünschen übrig lassen. In all diesen Projekten wird ein inniges Suchen nach einer Atmosphäre von geistiger Harmonie offenbar. «Um ein guter Architekt zu sein», sagt er, «ist es notwendig, die Menschen zu lieben.»

Wenn man diesen allzu philosophischen Satz in architekturelle Realität übersetzt, so versteht Reder vor allem drei Dinge darunter: 1. Raum, in dem man sich frei bewegen kann; 2. Leichtgewicht aller verwandten Baumaterialien, und 3. bewußt erzieltes Gleichgewicht zwischen Horizontalalem und Vertikalem.

Reder erscheint die Kugel, die Sphäre, als die befriedigendste aller skulpturellen Formen. Der Grund da-