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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 33 (1979)

Heft: 11: Gebrauchsarchitektur in Dänemark = Applied architecture in Denmark = Architecture appliquée en Danemark

Artikel: Stadtgestaltung : der städtebauliche Strukturwandel der Überbauung von Brücken - dargestellt am Beispiel von Paris

Autor: Mislin, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-336377

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: 03.02.2026

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

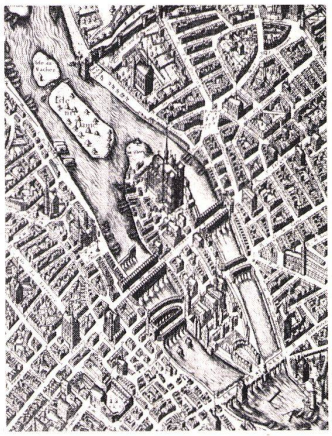
Stadtgestaltung

Der städtebauliche Strukturwandel der Überbauung von Brücken – dargestellt am Beispiel von Paris

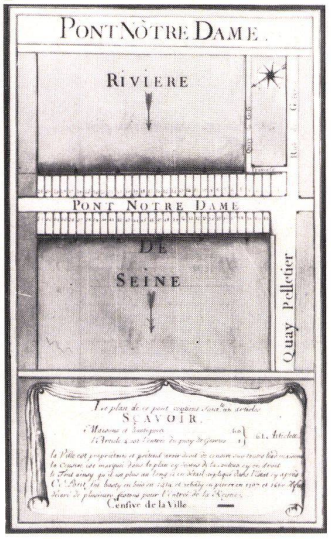
Dr. M. Mislin

Die Untersuchungen über die überbauten Brücken von Paris gestatten, von einer planmäßigen Überbauung seit dem Ende des Mittelalters zu sprechen.
Mit der Errichtung des zweiten Baues des Pont Notre-Dame zu Beginn des 16. Jahrhunderts trat bereits zum erstenmal die Brücke als eine Aufgabe der Stadtplanung auf. Ihre Überbauung ist jedoch stets als eine materielle Architektur zu betrachten, die in Paris nach bester wirtschaftlicher Nutzung (der Brückenparzellen) ausgerichtet war. Die Erforschung dieser Brücken, die im Zusammenhang mit den topographischen Gegebenheiten, stadtgeographischen und städtebaulichen Faktoren und sozioökonomischen Aktivitäten untersucht wurden, läßt den Überbauungsprozeß in einem durchaus neuen Licht für die Bau- und Stadtbaugeschichte erscheinen. Dabei geht es um die Beantwortung von Grundfragen zur Entstehung der Überbauung. Welche Faktoren müssen zusammenwirken, um die Stadtbrücken mit Wohn- und Handelseinrichtungen zu überbauen? Bezogen auf Paris ergibt sich städtebaulich, dass die seit dem 12. Jahrhundert verbauten Grundstücke entlang der wichtigsten Verkehrsstraßen innerhalb der Stadtbefestigung die Überbauung der frei gebliebenen Brückenbahnen förderten. Wichtig waren die Standortfaktoren. Bei Städten, vor allem Flußuferstädten, die sich ausschliesslich auf einem Ufer ohne ein gleichwertiges Gegenstück entwickelten, wo nur ein Hafenplatz vorhanden war, nahm die Entwicklung einen anderen Verlauf. Die gesamte Stadterweiterung dehnte sich nur entlang dem Ufer aus (z. B. Köln). Daß neben den Standortfaktoren auch die Herrschaftsform und die politische Funktion die Baugestalt der Stadt beeinflußten, machte W. Braunfels, «Abendländische Stadtbaukunst», Köln 1976, deutlich. Die ständige Präsenz der Könige und der Bischöfe (später Erzbischöfe) in Paris förderte neben Handel und Verkehr auch die «Verschönerung der Stadt». Im 12. und 13. Jahrhundert errichteten der Hochadel, die mittlere Aristokratie und die Prälaten ihre Stadthäuser in der Hauptstadt. Mit der Festlegung der Geldwechsler auf den Grand-Pont im Jahre 1141 wurde auch die Börse in Palastnähe gebracht. Diese wirtschaftspolitische Maßnahme war von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung des Westteils der Cité und veranlaßte die Goldschmiede im 13. Jahrhundert, sich auf dem Grand-Pont niederzulassen. Die «Salle-aux-Merciers» des königlichen Palastes wurde nunmehr zum Treffpunkt der modebewußten Pariser Gesellschaft, denn Ausgangspunkt und Zentrum der Stadt war die Cité. Hier blieb bis ins 14. Jahrhundert der Sitz des Königs. Der größte Verkehr herrschte auf den Nord-Süd-Achsen. Die kettenartige Umwallung der Stadt garantierte der Cité bis zum Ende des 17. Jahrhunderts ihre Mittelpunktstellung. Daraus läßt sich eine gewisse Gesetzmäßigkeit erklären. Bei ständig anwachsender Bevölkerungszahl konnte sich auf begrenztem Raum – innerhalb der Stadtmauer – durch kleine Parzellierung der Bautyp des kommerziellen und standardisierten Hauses entwickeln. Die wirtschaftlichen Vorteile, die aus der Verflechtung von Handel und Verkehrsnutzungen entstanden, waren groß. Aus dieser übergeordneten wirtschaftspolitischen Ebene stammte auch der Zwang, die Geldwechsler auf den Grand-Pont, später auf den Pont-aux-Changeurs, festzulegen, was in den Verordnungen von 1141 und 1305 dokumentiert ist. Und es war für die Stadt eine aus der wirtschaftlichen Erfahrung gewonnene Erkenntnis, den Pont Notre-Dame zu Beginn des 16. Jahrhunderts mit zwei Häuser- und Ladenzeilen zu errichten. Schließlich findet man die gleiche Bedeutung auch bei der Überbauung des Pont Marchant, Petit-Pont, Pont Marie, ja sogar auf dem mit Trottoirs gebauten Pont-Neuf wieder. Zur Charakteristik der überbauten Brücken als Geschäftsstraßen des Detailhandels gehört nicht nur die Mengung von Geschäftsarten, sondern auch die Nachbarschaft zu einem oder mehreren administrativen oder sakralen Bauten, die in der Stadt einen städtebaulichen Schwerpunkt darstellten. Die Lage zu diesen Magneten, die zum Teil Ziel des Ufer-Cité-Ufer-Verkehrs waren, konnte die Steigerung des Umsatzes im Geschäftsbereich begünstigen.
Aus der Komplexität der Wirkungszusammenhänge und -mechanismen wird deutlich, daß die Brückenüberbauung erst beginnen konnte, nachdem das Stadtzentrum sich in einem fortgeschrittenen Urbanisationsprozeß befand. Das heißt, daß die Cité-Brücken sich als Zwischenglieder in das bestehende Straßensystem einfügten, wobei die Wohnfunktion der Brückenzeilen als Überschichtungsprozeß aufgrund einer vorausgegangenen Überbauung mit Verkaufseinrichtungen auftrat. Diesen Entwicklungsgang wiesen auch die Krämerbrücke in Erfurt, die Mühlendammbrücke in Berlin, die London-Bridge in London, die Rialto-Brücke in Venedig und der Ponte Vecchio in Florenz auf.

1



2

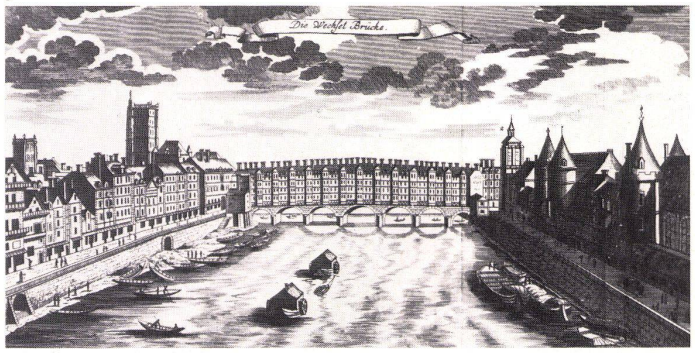


1
Paris, Ile de la Cité, um 1609

2
Pont Notre-Dame, Parzellierungsplan, 1770

3
Pont-au-Change, um 1670

3



Daraus ergibt sich:

1. Der Einzelhandel trat auf den zentralsten Brückenstraßen wie Pont-au-Change und Pont Notre-Dame mit hochspezialisierten Artikeln auf. Wichtig für die Handelsfunktion der überbauten Brücke war die Nähe zu Publikumsmagneten wie Palast, Dom und Markt. Baulich waren die überbauten Brückenstraßen durch die im Erdgeschoß durchgehenden Ladenfronten mit Schaufenstern gekennzeichnet. Als Zwischenglieder der bestehenden Geschäftsstraßen übernahmen sie nicht nur die Funktion der Spezialmärkte des Detailhandels im Sinne der Rues-Marchés, sondern gewannen im Wirtschaftsleben von Paris bis ins 17. Jahrhundert eine Schlüsselposition. Dies drückte sich baulich im Stadtgefüge durch den hohen prozentuellen Anteil der überbauten Brückenfläche von 67–77% aus. Die Bevölkerungsdichte von zirka 1350–2600 Ew./ha war die höchste der Stadt.

2. Die Dichte und Anzahl der Läden kann auch die Bodenpreiskulmination widerspiegeln. Die bebauten und unbebauten Brückenparzellen wiesen im 17. Jahrhundert die höchsten Verkaufspreise auf, da die Gewerbeflächen einen höheren Wert pro Quadrat-Klafter als die reinen Wohnflächen hatten.

3. Anstelle der individuellen Raumgruppierung der bürgerlichen Wohnhäuser kommt zum erstenmal bei den Mietwohnhäusern des Pont Notre-Dame zu Beginn des 16. Jahrhunderts eine große Zahl von gleichwertigen Grundrißeinheiten zur Ausführung. Ausgehend vom «gewerblichen Einfamilienbürgerhaus» zeichnet sich im 17. Jahrhundert der Trend zur etagenweisen Untervermietung der Wohnhäuser mit vertikaler Differenzierung ab. Baulich beginnt eine Veränderung der Räume (Entresol als Privatwohnung des Hausbesitzers). Die bis dahin fließenden Grenzen zwischen dem Bürgerhaus, Gewerbebürgerhaus und Miethaus nehmen Konturen an. Die unausbleibliche Intensivierung der Wohnfunktion, gerade im 18. Jahrhundert, führte (besonders auf Pont Marie) zu einer Vorform des Mehrfamilienmiethauses.

4. Durch die planmäßige Bebauung einer Straßenanlage entstanden für eine sozioökonomisch gleiche Bewohnerschicht einheitliche Häuserzellen, die im Grund- und Aufriß die Merkmale des Serienhauses aufweisen. Die Miethäuser des Pont Notre-Dame, das erste Beispiel eines städtebaulichen Pro-

gramms in der Renaissance, waren von großer Bedeutung für die Gestaltung anderer Platzanlagen, wobei die Baufluchtlinie in geradezu exemplarischer Weise den ästhetischen Vorzug der geraden Straße hervorhob. Architektonisch vollzog sich ein Wandel von den nebeneinanderstehenden Einzelhäusern des Pont Notre-Dame über die Pavillons des Pont Saint-Michel zu den durchgehenden, einheitlichen und symmetrischen Häuserreihen des Pont-au-Change und Pont Marie, die, von einer anonymen Miethausarchitektur geprägt, sich durch räumliche Geschlossenheit und bauliche Kompaktheit auszeichneten.

5. Die Cité als Stadtzentrum konnte sich durch die Handels- und Wohnungseinrichtungen der überbauten Brücken räumlich vergrößern und die Funktionsintensität im 17. Jahrhundert erhöhen. Städtebaulich stellten die überbauten Brücken die ersten planmäßigen Straßenanlagen mit Handelsfunktion von Paris dar. Ein frühes Beispiel für die Integrationsmöglichkeit von Verkehrsstraße und Fußgängerpassage im Kerngebiet der Stadt ist der Baukomplex Quai de Gesvres und Pont-au-Change sowie Pont Notre-Dame.

6. Die einheitliche Raumdisposition des Brückenhauses, die betriebswirtschaftliche Organisation und die entsprechende Längsarchitektur wurden Ende des 18. Jahrhunderts für Ladenpassagen angewandt.

Der städtebauliche Strukturwandel

Als wichtige Verkehrsachsen Rue St-Denis-Rue St-Martin (rechtes Ufer) und Rue St-Jacques-Rue de la Harpe (linkes Ufer) behielten die überbauten Brücken von Paris als Zwischenglieder des Straßensystems ihre Handelsfunktion bis Ende des 18. Jahrhunderts bei. Im 17. Jahrhundert verzeichnet der Bezirk der Cité einen baulichen Aufschwung. Straßen, Brücken und Kais werden neu gebaut oder erweitert: die Place Dauphine und Rue de Harlay 1610–12, Pont-Neuf um 1609, Rue Neuve-St-Louis 1612–25, Pont St-Michel 1624, Pont-au-Change und der Quai de Gesvres 1647, die neue Fassadendekoration des Pont Notre-Dame 1660, die Erweiterung der Rue de la Vieille-Draperie 1672. In diesen Zeitraum fällt auch die Erschließung der Ile St-Louis und die Überbauung des Pont Marie. Es war schließlich die Cité mit dem Palast und seinen administrativen Institutionen im Westen und der Dom von Notre-Dame im Osten, die den alten Stadtkern mit geistigen und politischen Funktionen ausstatteten.

Demgegenüber zeichneten sich die überbauten Brücken durch die große Konzentration von kommerziellen Einrichtungen des Detailhandels bei geringster Grundfläche aus. Mit einer Zahl von über 1600 Läden wird die überragende Stellung der «Brückenstadt» (Cité und die überbauten Brücken) als Handelsbereich eindrucksvoll dokumentiert. Der rasche Verkehrsanstieg erforderte umfangreiche Vorkehrungen, vor allem mehr Straßenraum.

Die Ballung von Verkaufseinrichtungen auf den Brückenbahnen wirkte sich durch verstärkten Verkehr aus. Bereits im 17. Jahrhundert begann sich mit der Aufstellung des «plan d'embellissement» von Pierre Bullet, die erste Konzeption ädilitärer, von ästhetischen Gesichtspunkten geprägte Stadtplanung durchzusetzen. Mit der Erweiterung der Stadt bei gleichzeitigem Anstieg der Verkehrsintensität ergaben sich neben den dringenden Verkehrsproblemen noch die Probleme der Stadthygiene, die Regulierung des Flusses und der Kaiausbau. Erst im 18. Jahrhundert begann die Stadt durch den Abbruch einzelner Kai- und Brückenhäuser die ersten Schritte in Richtung einer Erweiterung des Verkehrsraumes zu verwirklichen. Für die Verschönerung der Stadt treten Schriftsteller, Advokaten und Baumeister in Schriften und Pamphleten auf. Kein Geringerer als Voltaire engagiert sich leidenschaftlich für den Abbruch der Brückenhäuser. Ähnliche Gedanken über den Abbruch der Brücken- und Kaihäuser verbreitete 1765 der Architekt Pierre Patte in seinem Sammelwerk «Monuments ... à la gloire de Louis XV». Sein eigener bemerkenswert monumentaler Entwurf kann in seiner Gesamtkonzeption als Vorläufer der späteren städtebaulichen Straßendurchbrüche des 19. Jahrhunderts angesehen werden. 1762 beauftragte der Bürgermeister den Architekten Moreau mit der Aufstellung eines städtebaulichen Plans, der den Abbruch der Brücken- und Kaihäuser vorsah. Neben den utilitaristischen Gründen der Belüftung und des Verkehrs kommt das Verlangen nach dem Abbruch des blicksperrenden Hindernisses zum Ausdruck. Bereits 1640 bemerkte Malingre in seinen Annalen von Paris, daß die Überbauung der Brücken die Durchsicht auf den Louvre vom linken Ufer behindert.

Für ihn war das perspektivische Sehen größerer Architekturzusammenhänge der beiden Ufer und der Stadtsilhouette vom Pont-Neuf aus dem barocken Bewußtsein abgeleitet. Als Prinzip nachahmenswerter Planung galt vor allem, den Louvre-Palast als Ganzes den optischen Eindrücken zugänglich zu machen. Noch entschiedener sprach sich Mercier 1780–82 in seinem «Tableau de Paris» gegen die Überbauung der Brücken aus.

Städtebaulich und wirtschaftlich erreichten die Cité und die zum gleichen Bezirk gehörenden Brücken im 17. Jahrhundert ihren Höhepunkt. Aus historisch-topographischer Sicht ist das rasante Stadtwachstum auf dem rechten Ufer in westlicher Richtung zum Faubourg St-Honoré und damit die Verschiebung der städtebaulichen Schwerpunkte aus dem verstärkten Verkehr zwischen Versailles und dem Louvre, also zwischen dem Wohnort und der Residenz des Königs, zu verstehen. Dies führte auch zu einer Umorientierung der Luxusgeschäfte in der Nähe des Hofes. Hierher gehören die städtebaulichen Schöpfungen am Ende des 17. Jahrhunderts, wie die Place des Victoires und Place Vendôme. Von einer Handelsfunktion dieser Platzanlagen kann jedoch keine Rede sein. Allein die Rue Saint Honoré innerhalb der alten Stadtmauer in der Nähe des Louvre und der Hallen war von Handel geprägt. Die Erkenntnisse über gewisse Anforderungen der Stadthygiene und der Verkehrsproblematik gewinnen im 18. Jahrhundert an Bedeutung. Sie führen schließlich zum Abbruch der Kai- und Brückenhäuser. Zu welcher Entwicklung führte nun diese städtebauliche Maßnahme? Neben den ästhetischen Gesichtspunkten, wie die Schaffung freier Räume, gewann das Promenieren entlang dem Fluß im Bewußtsein der Bürger an Bedeutung. Mit dem Bau von Miethäusern und Hotels von Le Vau zur Kaiseite der Ile Saint-Louis setzte sich auch das Interesse der Haute-Bourgeoisie für die Seinelandschaft durch. Mit dem Baubeginn des «College des Quatre-Nations» um 1661, dessen monumentale Hauptfassade zur Seine gerichtet ist, erhielt der Fluß im Stadtzentrum auf dem linken Ufer fast kontrapunktisch zum Louvre den ersten architektonischen Akzent. Die Seine, bis dahin nur abschnittsweise gleichsam als Bassins zwischen den querstehenden, überbauten Brücken aufgeteilt, sollte nunmehr in das Stadtbild integriert werden. Die Fußgänger erhielten Trottoirs. Die Schaffung eines störungsfreien Verkehrsraumes zwischen den Stadtteilen überwog das Interesse, aus der ungewöhnlich dichten Überbauung weiter einen wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Die Brücken dienten jetzt ausschließlich dem Verkehr. Durch den Abbruch löste sich das alte soziale und wirtschaftliche Gefüge der Straßenzüge auf.

Die frühere Handelsfunktion als «Brückengebundenheit» kam im 18. Jahrhundert in Paris durch den rasanten Verkehrsanstieg völlig zum Erliegen. Noch bevor 1785 die Zollmauer um Paris und die Trottoirs zur Regel erhoben wurden, entstanden neue Zugangswege für Fußgänger. Die ungestörte Betrachtung der Warenauslagen in den Läden war dabei ausschlaggebend. Nach dieser Organisations- und Betriebsform entstanden die Passage de la Rue de la Truanderie (Projekt von 1768), die Passage du Commerce St-André (1776) und die Passage des Petits-Pères (1779). Die Rentabilität stützte sich auf die überlegene Anzahl schmaler Läden ähnlich den überbauten Brücken.

Zusammenfassung

Vom Blickpunkt der Stadtbaukunst her trugen die überbauten Brücken von Paris, insbesondere der Pont Notre-Dame durch seine räumlich-architektonische Gestaltung (Geradlinigkeit, Arkaden, Ehrenpforten), die charakteristischen Wesenszüge der Idealstadtarchitektur der Renaissance. Auf Straßeneinheit reduziert, spiegelten die gleichförmigen, symmetrisch angeordneten Häuserzeilen zugleich die soziale Stellung der Bewohner wider. Durch ihre gute Wahrnehmbarkeit im Stadtbild eigneten sich die geradlinigen Brückenstraßen als Ehrenstraßen für Repräsentationsaufgaben. Wirtschaftliche Erfolge förderten ihre Erneuerung. Bei jeder neu überbauten Brücke in Paris wurde die Entwicklung einer neuen ästhetischen Konzeption veranschaulicht. Provisorische Dekorationen und temporäre Ehrenpforten, die ja einen bemerkenswerten Einfluß auf die Fassadengestaltung des Pont Notre-Dame ausübten, demonstrierten auch die Stilentwicklung von Heinrich II. bis Ludwig XIV. Durch diese mobilen «Embelissements» als wichtiger Teil des Verschönerungsprogramms der «Via Triumphalis» wurde die bloße Straßenuniformiertheit auf eine schöpferisch-phantasievolle Ebene angehoben und die Brückenstraße zu einem einmaligen ästhetischen Raumerlebnis. Die große Monumentalität der Brückenstraßen kann stadtbauhistorisch durch den Stil ihrer Architektur erklärt werden. Für die Stadtbaugeschichte liefert die bauhistorische Untersuchung der überbauten Brücken von Paris neben der Klärung des Überbauungsphänomens noch die lückenlose Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte von Straßen im Stadtkernbereich vom Gründungsakt im 12. Jahrhundert bis zum Abbruch der Häuser- und Ladenzeilen am Vorabend der Revolution von 1789 und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Überbauung von Brücken als Bauaufgabe der Stadtbaukunst endete bereits im 18. Jahrhundert. 1772 wurde in Bath noch die Pulteney-Bridge mit zwei Ladenzeilen fertiggestellt, während auf der Kornbörsenbrücke in Leiden um 1825 nur noch die Errichtung von offenen Markthallen erfolgte. Das monumentale Projekt des Eisenbahnarchitekten F. Keck für eine doppelte Rheinbrücke und eine Markthalle mitten auf dem Rhein – grundrißmäßig

fast an J. Ducerceaus d. Älteren Idealprojekt erinnernd – kam in Basel nicht zur Ausführung.

Manche Probleme der Gegenwart, wie Bauplatzmangel und steigende Bodenpreise im Kerngebiet der Großstädte, rufen Assoziationen mit der Vergangenheit hervor. Die geschichtliche Analyse weist auf gewisse Analogien in den Überlegungen der Projekte zur Überbauung von Verkehrseinrichtungen der Neuzeit. Denn die Pariser Brücken zeigten ein erstaunliches Phänomen: die Integration von verschiedenen Tätigkeiten wie Handel, Verkehr, Wohnen und Freizeit. Neue Straßen als Folge der Zunahme der Verkehrsmittel im Zusammenhang mit dem Abriß ganzer Wohnviertel bewirkten jedoch im 19. und besonders im 20. Jahrhundert eine verstärkte Trennung der Stadtteile durch neutrale Gürtel an den Uferkais und Brücken. Die Mängel sind bekannt. Dennoch, wir haben jetzt andere sozialökonomische, politische und technisch-wissenschaftliche Verhältnisse, die einen anderen Ausgangspunkt für die Bewältigung von städtebaulichen Aufgaben ermöglichen. Der Brücke, die auch bei der Entwicklung und Erprobung von Konstruktionssystemen mit neuen Baustoffen einen entscheidenden Anteil hatte (Coolbrookdale-Bridge über Severn, 1779, Beginn der Eisenbaukonstruktionen!), kommt in den letzten Jahrzehnten eine veränderte Bedeutung zu.

Neben Projekten für die Überbauung von Brücken mit durchgehendem öffentlichem Verkehr gibt es auch «brückenartige Erschließungssysteme» für größere Baukomplexe, die den Mangel an Baugelände oder die schwierigen topographischen Bodenverhältnisse durch eine Brückenkonstruktion zu überwinden suchten. Das ist zum Beispiel der Fall beim neuen Stadtzentrum von Runcorn-City in England. Auch der Mangel an Baugrund und der Betriebsverbund mit der Bahn führte in jüngster Zeit dazu, den Luftraum über den Gleisanlagen durch die Errichtung einer Brücke mit Verwaltungs- und Transportgüterfunktion auszunutzen (Brücken-Postamt in Passau, 1972). Wir stellen damit eine weitere Differenzierung des Raumprogramms und Bautyps fest, ohne daß wir hier noch die zahlreichen utopischen Brückenstadtsysteme der letzten Jahre mit ihrem mehr oder weniger agitatorischen Charakter («architecture spatiale», «Metabolisten» usw.) zu erwähnen brauchen. Außer den Vorschlägen zur Überbauung bestehender Flußbrücken (Hungerford-Bridge in London, Rathausbrücke in Zürich, 1972, Deutzbrücke in Köln, 1970, Shopping-Bridge in Irvine-Town, 1973 und andere mehr) und den Konzeptionen von neuen Brücken (San Giovanni dei Fiorentini in Rom, 1969, Hudson-Bridge in New York, 1970) mehren sich die Projekte von Straßenbrücken, die als Elemente einer komplexen Stadtplanung auftreten (Battery-Park-City in Manhattan, 1974, «La Piazza»-Brücke in Noisy-le-Grand bei Paris, 1977 fertiggestellt). So zum Beispiel besteht die Grundidee einer Überbauung von Verkehrsflächen in der heutigen Zeit nicht mehr aus einer horizontalen Addition von einzelnen Baukörpern, sondern aus einem komplexen Ganzen. Jeder Verkehrsart wird eine Ebene zugeordnet. Die untere Ebene sollte dem motorisierten Verkehr zugewiesen und in den oberen integrationsfähige Nutzungen für einen multifunktionalen Baukomplex geschaffen werden. Der wiedererwachte Wunsch zu vielfältigen Interaktionen in den Stadtzentren soll zur Intensivierung des Stadtlebens im Sinne einer «animation» (oder «ranimation») beitragen. Ob dies allein durch infrastrukturelle Ausstattung zu erreichen sei, vermag erst die Erfahrung mit solchen ausgeführten Anlagen auszusagen. Die geschichtliche Analyse zeigte unmißverständlich, daß Überbauungen von Verkehrsflächen, wie Brückenbahnen im Stadtzentrum, nur dort möglich waren, wo eine räumliche Konzentration von Wohn- und Arbeitsstätten vorhanden war, die nach einer Ausnutzung des freien, verfügbaren Brückenstraßenraumes verlangte. Die Erfolge der überbauten Brücken beruhten gerade auf ihrer Verflechtung mit allen Lebensbereichen der Stadt. Die in der Geschichte gelungenen urbanen Straßenanlagen können nicht formelhaft als Endergebnisse in die heutigen Planungsaufgaben übernommen oder übertragen werden. Zu den bekannten Mängeln der modernen Stadtplanung zählt ja die zu simple Auffassung des Planungsvorganges. Es wäre zu einseitig, von Verkehrsrechnungen über die zu erwartenden Pendlerströme = hohe Verkaufsumsätze auszugehen, um Überbauungsvorhaben rechtfertigen zu wollen. So zum Beispiel kann allein die technologische Perfektion bei der Überbauung von Verkehrsflächen als eine in sich abgeschlossene Kunstleistung ohne die natürliche Einbeziehung der Wohnfunktion bei einem gleichzeitig offen gelassenen Planungsraum (Änderung der Nutzungsstruktur und Integration neuer Elemente) nicht die erhoffte urbane Atmosphäre im Kernbereich der Stadt schaffen. Wobei schon jetzt durchzuschimmern beginnt, daß das Verlangen nach der totalen Planung ganzer Zentren zu labyrinthhaften, überdimensionalen Baukomplexen führen kann, wo das qualitativ-ästhetische Raumerlebnis des einzelnen verlorengeht.

Firmennachrichten

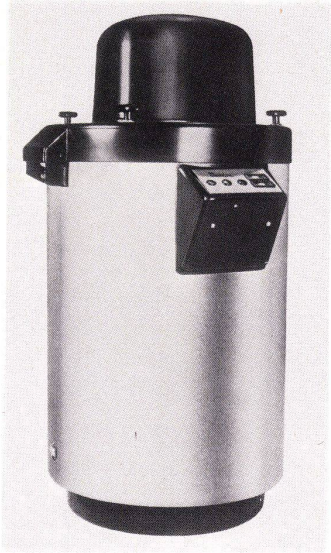
Die neuen Polymar-Lavabos aus Polyester-Marmor von Sabag – ein Tip für Kenner

Die Sabag-Gruppe mit Ausstellungen in Biel, Wangen b.O., Luzern, Lausanne, Genf und Delémont bringt den neuen Polyester-Marmor-Waschtisch Polymar auf den Markt. Die Vorteile überzeugen jeden Fachmann: schön wie Marmor – unempfindlich gegen Haushaltchemikalien, pflegeleicht, schlagfest und ebenso preisgünstig wie jedes handelsübliche Waschtischmöbel.

Den Polymar-Waschtisch gibt es in drei Größen: mit einem Becken 900 × 550 mm, 1200 × 550 mm und mit zwei Becken: 1500 × 550 mm.
Zur Zeit ist Polymar in 5 verschiedenen Dessins lieferbar: Marmor-Jura-braun, Marmor-Calcatte, Marmor-verde, Onys-türkisch-rosa, Onyx-Mexico.
Die Polymar-Lavabos werden unter anderem sehr rasch auch in gepflegten Restaurants und Hotels ebenso ihren Platz finden wie in schönen Badezimmern und Entrées, wo Wert auf Exklusivität gelegt wird.
Sabag AG, 2501 Biel.

Heizöl wird immer teurer

Darum braucht es ein Feuerungssystem, dessen Energieverluste auf ein absolutes Minimum reduziert werden können. Sarina-Mirical-Heizkessel und Abgas-Systeme erfüllen diese Forderung. Was bis jetzt nur für Großfeuerungen möglich war, nämlich beste wärmetechnische Ausnützung des flüssigen Brennstoffes Heizöl, und damit höchste thermische Wirkungsgrade, ist jetzt auch für Kleinfeuerungen möglich geworden. Sarina-Mirical-Kleinkessel und Abgassysteme für Villen und Einfamilienhäuser weisen diese Eigenschaften auf.
Sarina-Mirical-Kleinkessel (16 000 bis 45 000 kcal) haben ein durchdachtes, genau dimensioniertes, und neuartiges Trocken- und Brennkammersystem. In Verbindung mit konventionellen Ölbrennern ergeben sich feuerungstechnische Wirkungsgrade von 96%, die auch garantiert werden können.
Eine großzügig dimensionierte



Kessel-Heizfläche in Verbindung mit Economic-Turbulatoren lassen die Rauchgase mit nur 120 °C in den Kamin entweichen. (Herkömmliche Kleinkessel mit 180 bis 280 °C)
Eine ausgezeichnete Isolation hält die Abstrahlungsverluste extrem tief. Sarina-Mirical-Heizkessel sind zum grossen Teil aus korrosionsbeständigen Stählen gebaut und besitzen eine lange Lebensdauer.
Eine patentierte Schall-Dämmhaube läßt die Geräusche des Brenners unter die Normalwerte fallen.
Sarina-Mirical-Heizkessel können sowohl an gemauerte Kamine als auch an korrosionsbeständige Stahlkamine angebaut werden. (Bei Mauer-Kaminen sind spezielle Vorrichtungen notwendig, um die Kamin-Versottung zu vermeiden.)
Chromstahl-Kamine können sehr klein gehalten werden und ergeben durch ihre kleineren Aufheizwerte geringere Bereitschaftsverluste.
Sarina-Mirical-Heizkessel garantieren:

Feuerwirkungsgrade über den gesamten Bereich bei 120 °C Abgastemperatur	96%
Kesselwirkungsgrade bei obigen Bedingungen	95%
Jahreswirkungsgrade zirka	90%

Musteranlagen stehen seit 4 Jahren in der Schweiz zur Verfügung!
Sarina S.A., Fribourg

Neuer Risch-Katalog 1980

Die Risch Lufttechnik AG, 8954 Geroldswil/ZH, veröffentlicht Ende November einen neuen Gesamtkatalog für 1980. Die Erscheinung dieses Katalogs fällt gleichzeitig mit dem zehnjährigen Bestehen des Unternehmens zusammen. In dieser Zeitspanne realisierte die Firma die größte Auswahl führender lufttechnischer Apparate für Haushalt, Gewerbe und Industrie.
Der Katalog, mit über 1000 Geräten, bringt wieder viele Neuheiten. Erweitert wurde besonders das