

Der protestantische Kirchenbau in der Schweiz

Autor(en): **Risch, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **82 (1964)**

Heft 32

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67551>

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.

von zentraler Anlage aus überwacht und gesteuert werden. Grössere Städte, die alle am gleichen Übel leiden, gehen dazu über, Zufahrtsstrassen, Hauptplätze, bestimmte Kreuzungen usw. zu überwachen und den örtlichen Verkehrspolizisten Anweisungen zu erteilen. Ich bin überzeugt, dass eine solche Anlage gute Dienste leistet. Langfristig ist auch die Planung bestimmter grüner Wellen, die Strassenzüge, wie das Beispiel Utoquai-Bellerivestrasse beweist, leicht befahrbar werden lassen. In diesen Zusammenhang gehört auch die vom Bund geforderte Einrichtung vorfahrtsberechtigter Strassen, die in Zusammenarbeit mit den Organen der Strassenbahn, des Stadtplanungsamtes, des Tiefbauamtes und der Polizei durchgeführt werden muss. Die Organe der Polizei müssen für diese, mir im Moment besonders wichtig erscheinende Aufgabe die Führung übernehmen. Zu den kurzfristigen Aufgaben zähle ich die Ausweitung und Verbesserung des Einbahnstrassensystems, die Neuregelung der Parkierung in diesen und anderen Strassen, die Einführung von Halteverböten auf den Ausfallstrassen und anderes mehr.

Eine neue Erkenntnis setzt sich in den vom Verkehr stark betroffenen Städten durch, nämlich die Schaffung durchgehender *Stadtkerntangenten*. Strassen sind das, die nahe an den Stadtkern heranzuführen, ihn aber nur berühren. Die Stadtverwaltungen sind bestrebt, diese Strassen, die man früher Ringstrassen nannte, so auszubauen, dass sie der individuelle Verkehr leicht annimmt. Zwei solcher Strassenzüge, Bucheggplatz-Escher Wyss-Platz-Hardplatz-Sihlfeldstrasse-Seebahnstrasse-Schimmelstrasse-Ulmerg-Alfred Escher-Strasse im Norden und Westen und Winterthurerstrasse-Irchel-Gladbach bzw. Hochstrasse-Bergstrasse-Sempacher- bzw. Hegibachstrasse-Hornbachstrasse im Osten fassen die Stadt ein. Als erste Massnahme auf baulichen Sektor schlage ich vor, diese Strassenzüge so auszubauen, dass sie der Verkehr leicht annimmt. Die einzelnen Strassenabschnitte und die Plätze müssen aufeinander abgestimmt ausgebaut und mit Bevorzugung der Tangentialfunktion ausgebildet werden. Eine genaue Analyse des Stadtgrundrisses, die gegenwärtig stattfindet, wird ergeben, ob sich noch weitere Stadtkerntangenten, etwa Rautistrasse Gutstrasse-Talwiesenstrasse, mit einfachen Mitteln ausbauen lassen. Als Stadtkerntangente könnte auch der Seetunnel bezeichnet werden, wenn seine Fortsetzung bis in die Brunau auf dem linken und bis in den Bereich des Hegibachplatzes auf dem rechten Ufer mit ihm erstellt werden könnten, doch liegt die Verwirklichung einer solchen wirkungsvollen Tangente noch in weiter Ferne, weil nur schon der Bau sehr teuer ist und verschiedene rechtliche Voraussetzungen fehlen. Dem Projekt stehe ich sympathisch gegenüber, doch sehe ich einen Haufen grösster Hindernisse.

Angesichts der Fülle von Grossprojekten, mittleren und kleinen, die im Dringlichkeitsprogramm des Stadtrates zusammengefasst sind, kam ich zum Vorschlag, *einzelne überlastete Plätze sofort mit Provisorien zu verbessern*. Der Gedanke fiel aber vorläufig nicht auf fruchtbaren Boden. Der Stadtplanungskommission unterbreitete ich im Einverständnis mit einer Subkommission im Juni 1963 ein entsprechendes Programm, das seine Wirkung verfehlte. Trotzdem muss ich erneut bitten, das Thema provisorische Bauten oder Übergangslösungen nicht zu vernachlässigen. Wir sind nicht in der Lage, all das, was wir zur Sanierung des Verkehrs brauchten, auf einmal zu bauen, wir sind auch nicht in der Lage, alles überall perfekt zu lösen.

In diesen ersten Ausführungen konnte ich verschiedene Hauptfragen der Stadtplanung noch nicht behandeln. Der Verkehr stand im Vordergrund, obwohl meine berufliche Überzeugung die ist, dass er nicht Selbstzweck, sondern nur eine Folge wirtschaftlicher und baulicher Tätigkeit sein kann. Seit Jahren aber wird in Zürich mit Vorliebe über den Verkehr debattiert, sodass auch ich nicht anders konnte.

Sie werden vielleicht erstaunt gewesen sein, dass ich die Fragen der *Bundesbahnplanung* ausgelassen habe. Dies ganz einfach, weil das «Projekt 1954», das von den SBB, dem Kanton und der Stadt schon seit langem genehmigt ist, nicht mehr Gegenstand der Stadtplanung ist. Bedeutende Teile desselben, so das neue Stellwerk, der zweite Käferbergtunnel, der Ausbau der rechtsufrigen Seebahn, die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Spreitenbach und andere haben das Stadium der Planung längst hinter sich gebracht; sie werden verwirklicht. Am Anfang ihrer Beratungen beschloss die Stadtplanungskommission angesichts des Standes der Dinge, die Bahnhofplanung im Raume Zürich nicht mehr von Grund auf aufzurollen. Sie nahm den Kopfbahnhof und seinen Standort als gegeben an und akzeptierte somit den wichtigsten Verkehrsschwerpunkt der Stadt mit seinen Folgen. Oberingenieur R. Zollikofer referierte vor zwei Monaten im Rahmen der Verkehrsliga über den Ausbau der Bundesbahnbetriebsanlagen, sodass ich mich hier kurz fassen kann. Die beschlossenen

und in Ausführung begriffenen Verbesserungen und Neuanlagen im Raume Zürich beanspruchen insgesamt 265 Mio. Fr., wovon 57 Mio. für die Anschaffung neuer Pendelzüge für das rechte Seeufer verwendet werden. Hier soll der starre Fahrplan eingeführt werden. Angesichts des Baufortschrittes war es m. E. richtig, dass die Stadtplanungskommission diesen fundamentalen Entschluss fasste. Wir werden uns jetzt mit dem Bahnhofgebäude abgeben müssen und auf weite Sicht oder lieber bald den Neubau desselben vorbereiten. Ein Kopfbahnhof hat nicht nur Nachteile; für den täglichen Berufsverkehr bringt er auch Vorteile mit. Im übrigen stellt das wertvolle Areal im Herzen der Stadt eine städtebauliche Reserve dar, die wir im Einvernehmen mit den Organen der Bundesbahnen und des Kantons sicher besser ausnützen können als heute.

Die *Planung der beiden Hochschulen*, die je etwa mit der Verdoppelung der Studentenzahlen rechnen, stellt uns vor grosse Probleme. Die Studien zur Lösung dieser Fragen sind eben erst eingeleitet worden. Bund, Kanton und Stadt beauftragten ein Gremium ihrer Chefbeamten mit der Aufgabe, konkrete Vorschläge für die zukünftige Gestaltung des Hochschulviertels auszuarbeiten. Die Aufgabe ist aber besonders schwer zu lösen, weil die stark befahrene Rämistrasse das Quartier teilt.

Der Erneuerung überalterter Stadtteile, vornehmlich solcher aus den Gründerjahren in Zürich 4, 5 und 6 ist besonderes Augenmerk zu schenken. Wie in allen schnell gewachsenen Städten begegnen wir in diesen Gebieten ungeheuren Schwierigkeiten technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Art. Das Quartierplanverfahren des Baugesetzes, das sich für den Neubau von Strassen und Quartieren durchaus bewährt hat, erweist sich hier als stumpfes Instrument. Es wurde ja nicht für die Sanierung alter Quartiere geschaffen. Der Kanton wird aufgefördert werden müssen, wirkungsvollere Instrumente bereitzustellen. Im Hinblick auf das Stockwerk- und Wohnungseigentum sind die gesetzlichen Grundlagen zu überprüfen. Vorstudien sind eingeleitet worden, doch brauchen sie Zeit.

Organisatorische Vorschläge, die den Aufbau unserer Verwaltung betreffen, habe ich bis heute noch keine gemacht. Es lag mir daran, das städtische System gründlich kennen zu lernen. Die Neubesetzung des Stadtplanungs- und Tiefbauamtes und die damit verbundene Anstellung neuer Adjunkten liess es nicht geboten erscheinen, vorzupressen. Allfällig nötig werdende Umgruppierungen will ich nur im Einvernehmen mit den zuständigen Chefbeamten vorschlagen, denn es hat keinen Sinn, dem Stadtrat Umgruppierungen vorzulegen, die nicht von der Verwaltung getragen werden. Die Koordination ist m. E. nicht in erster Linie eine Frage der Organisation, sondern eine personelle. Wir werden warten müssen, bis sich das neue Team eingespielt hat, dem ich meine ganze Kraft leihen werde.

Der protestantische Kirchenbau in der Schweiz

DK 726

Im dritten Band von Joseph Gantners «Kunstgeschichte der Schweiz» (1956), beklagt sich Adolf Reinle, dass «die Forschung über den protestantischen Kirchenbau in der Schweiz noch in den Anfängen sei». Den Spuren folgend, die Hans Reinhardt in seiner «Kirchlichen Baukunst der Schweiz» (1947) gezogen hat, gibt Reinle selbst eine Uebersicht, die durch Kurzmonographien der Hauptleistungen ergänzt und den Beizug der Spezialliteratur über protestantischen Kirchenbau vertieft wurde. Diesen Weg geht nun der Kunsthistoriker Dr. Georg Germann weiter, vielfach im Neuland der Zusammenhänge des protestantischen Kirchenbaus in der Schweiz mit der gleichlaufenden Entwicklung, die der Bau reformierter Gotteshäuser — vor allem durch die Hugenotten — in Europa genommen hat*). Das Werk ist gegliedert in die Teile Grundlagen, Bauten in der Schweiz (Anfänge, Charentontypus, Stadtkirchen des 18. Jh., Querkirchen), Probleme (Funktion, Typen, Stilfragen). Ein in wissenschaftlicher Akribie redigierter Anhang enthält Anmerkungen, ein Unterlagenverzeichnis (Pläne, ungedruckte Quellen und eine kritische Bibliographie), ferner den Abbildungsnachweis samt Register. Die konzentrierte und dennoch flüssige Darstellung sowie die sorgfältige Ausstattung geben dem Buch bleibenden Wert.

G. R.

*) **Der protestantische Kirchenbau der Schweiz** — Von der Reformation bis zur Romantik. Von G. Germann. 212 S. mit 117 Abb. Zürich 1963, Orell Füssli Verlag. Preis (Leinen) 38 Fr.