Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 22 (1946-1947)
Heft: 1

Artikel: Altstadt und Gegenwart
Autor: Meyer, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1068879

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: 10.12.2025

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

ALTSTADT UND GEGENWART

VON PETER MEYER

Altstadt und Verkehr

Eine Quelle ewiger Schwierigkeiten bildet der moderne Verkehr in den Altstadtstraßen. Denn diese Straßen sind meistens eng, wie sich das aus der Notwendigkeit ergab, innerhalb des Mauerrings den knappen Platz auszunützen, und wie es für den wenig dichten und langsamen Verkehr der mittelalterlichen Pferde- und Ochsenfuhren nicht weiter hinderlich war. Oft werden dann die «Baulinien» zurückverlegt, d. h. es wird die Vorschrift erlassen, daß Neubauten nicht mehr in der alten Fassadenflucht errichtet werden dürfen, sondern vier oder sechs Meter oder noch mehr weiter hinten, so daß die Straße breiter wird. Die Hausbesitzer umgehen das dann aus begreiflichen Gründen damit, daß sie ihre Häuser nicht «neu»-, sondern bloß «um»-bauen, was man ihnen nicht verwehren kann. Die Zurückverlegung der Baulinien wirkt sich aber erst nach sehr langer Zeit aus, wenn man sie nicht radikal auf einmal durch Abbruch mindestens der einen Straßenseite erzwingen will, was natürlich den Altstadtcharakter überhaupt zerstört und mit enormen Kosten verbunden ist, denn die Hausbesitzer müssen für den Verlust an vermietbarer oder sonst nutzbarer Fläche entschädigt werden, und es sind nur die ohnehin teuersten Quartiere, für die derartiges in Frage kommen. Also was tun? Auch hier zeigt sich wieder, daß die technische Welt des modernen Verkehrs und der alte Rahmen, der ihn aufnehmen soll, zwei unvereinbar verschiedenen Größenordnungen angehören. Bis zu einem über alles Erwarten hohen Grad geht es mit Kompromissen. An Kreuzungen und Engpässen, die schon von weitem gefährlich aussehen, passen Fußgänger und Chauffeure ganz von selbst entsprechend auf, und es sind darum nicht die Altstadtstraßen, in denen die meisten Unfälle passieren, sondern tückische Kreuzungen in scheinbar harmlosen Straßenzügen der neueren Quartiere.

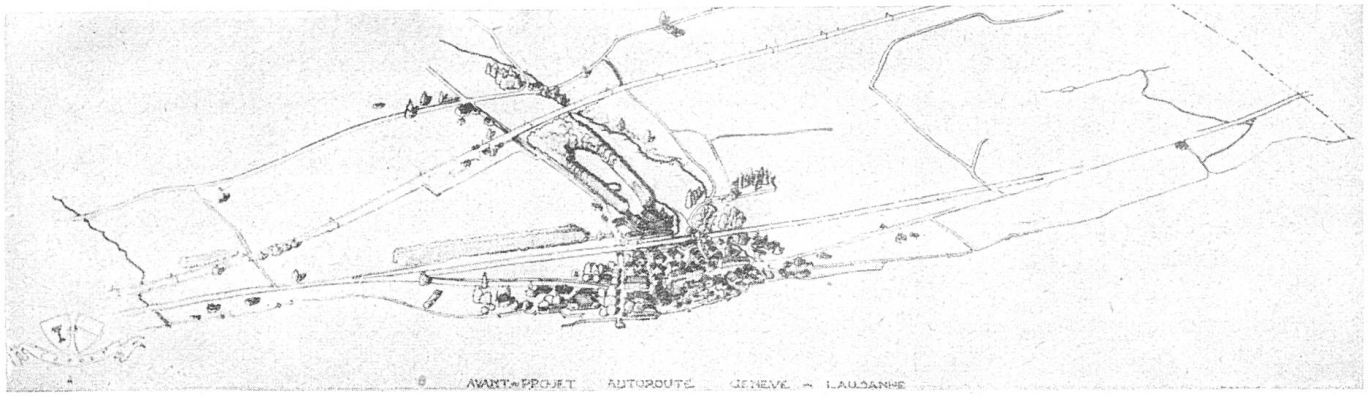
Aber auch Kompromisse haben ihre Grenzen, und schließlich gilt es zu entscheiden, was die Hauptsache sein soll — die Altstadtstraße oder der Verkehr. Soll die Straße erhalten bleiben, so kann man den Verkehr halbieren und kanalisieren, indem man die Straße zur Einbahnstraße erklärt und weniger wichtige Querstraßen für den Fahrverkehr sperrt. Enge Altstadtstraßen in Großstädten sind unter Umständen mindestens während den Haupteinkaufszeiten für den Fahrverkehr ganz zu sperren. Das bedeutet keine Wertminderung — im Gegenteil. Räumlich-intime Ladenstraßen ohne Fahrverkehr, wie die Merceria in Venedig oder die für Fahrzeuge zeitweilig gesperrte Hohe Straße des alten, jetzt zerstörten Köln sind Geschäftsstraßen ersten Ranges, in denen sich ungestörter ein Fußgänger-Corso entwickelt. Zubringerverkehr am frühen Morgen war natürlich gestattet. (Auch der Rennweg in Zürich ist eine gute Ladenstraße ohne Durchgangsverkehr.)

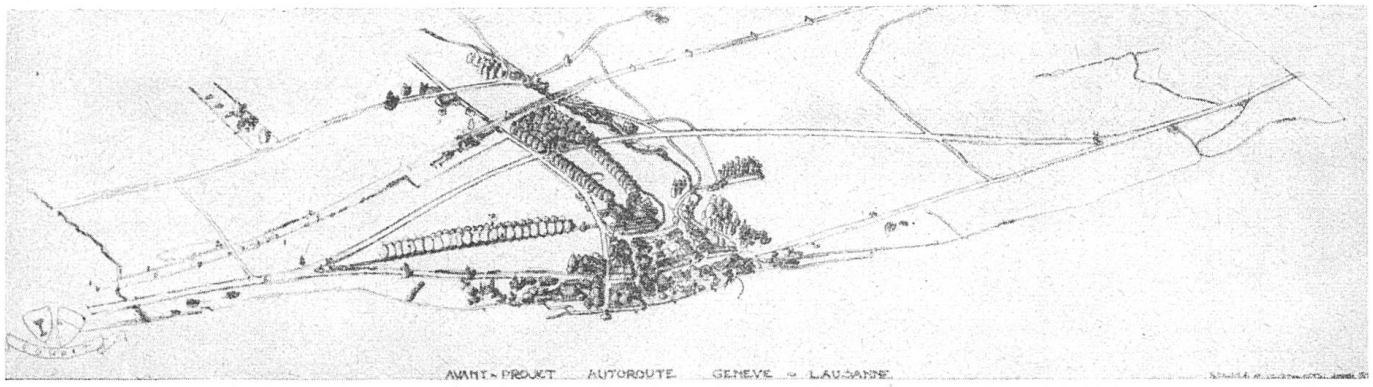
Schonende Verkehrsverbesserung: die neu angelegte Laube im Erdgeschoß des Hauses rechts schafft einen sicheren Fußgängerdurchgang, ohne das Stadtbild zu stören. (Baden, Stadtturm)

In brutaler Schärfe stellt sich das Verkehrsproblem in Dörfern und Landstädtchen an großen Überlandstraßen. Diese geruhsamen Siedlungen werden durch einen Durchgangsverkehr, der sie nicht sucht und ihnen nichts einträgt, geradezu gesprengt, der Verkehr ist für ihr Ortsbild und ihre Bewohner lebensgefährlich, und sie bedeuten für den Verkehr ihrerseits ein gefährliches und lästiges Hindernis. «Anpassungen» in Form von Straßenverbreiterungen und -begradigungen zerstören — unter großen Kosten — das Ortsbild, ohne wirkliche Abhilfe zu bringen; hier gibt es keine Kompromisse, sondern nur ein Radikalmittel: die Umleitung des Durchgangsverkehrs auf einer in schlanker Führung am Städtchen oder Dorf außen vorbeileitenden Umgehungsstraße, von der nur jene Fahrzeuge ins Ortsinnere abzweigen, die es ausdrücklich aufsuchen wollen. Mit dieser Lösung kommen beide Teile auf ihre Rechnung, und es ist erfreulich, daß sie schon in mehreren Fällen ausgeführt und für weitere geplant ist.

Wir berühren hier übrigens einen Punkt, der schon lange zur Diskussion steht, praktisch aber in der Planung der Ortschaften noch viel zu wenig berücksichtigt wird: die Notwendigkeit einer scharfen Unterscheidung zwischen Fernverkehrsstraßen, Nahverkehrsstraßen und Wohnstraßen. Bis vor kurzem jedenfalls ging man bei der Planung viel zu schematisch vor: die Verkehrsstraßen wurden und werden vielfach noch zuerst zu knapp,

die Wohnstraßen dagegen zu breit bemessen. Straßen, in denen gelegentlich ein Lieferantenauto fährt und die Autos der Anwohner, brauchen keine Trottoirs oder höchstens eines und nur geringe Fahrbahnbreiten; Straßen sind schließlich die unrentabelste Art der Bodenbenützung: es wächst nichts darauf, und sie kosten erst noch Unterhalt aus öffentlichen Mitteln, so daß man am rechten Ort sparen sollte, um am rechten Ort großzügig sein zu können.



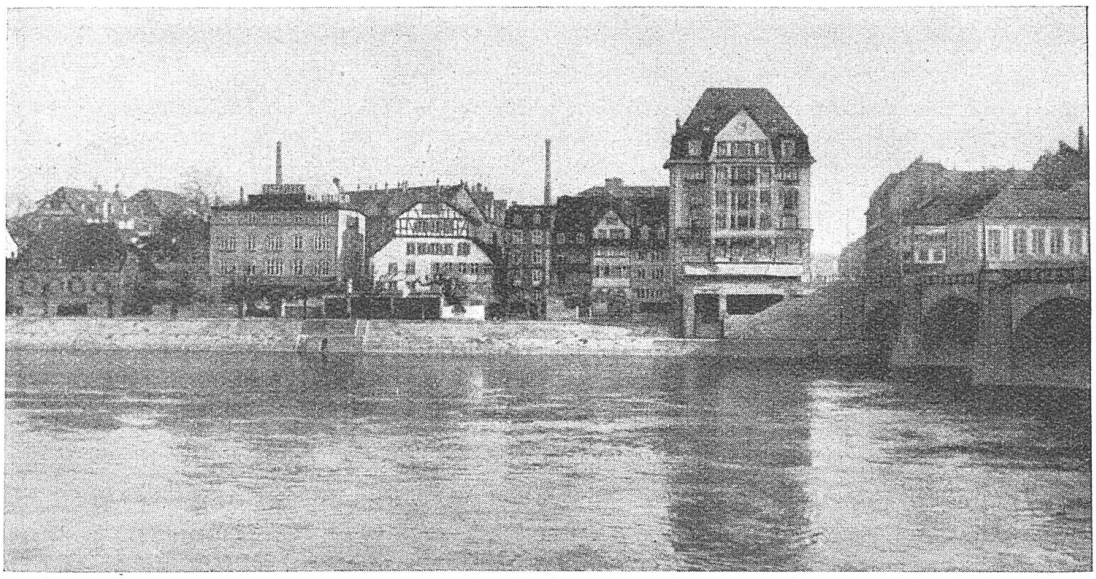


Altstadtstraßen sind nicht imstand, den modernen Durchgangsverkehr aufzunehmen. Hauptverkehrsstraßen durch alte Städte und Dörfer bedeuten eine Gefahr für den Anwohner, wie für den Straßenbenützer. Deshalb muß der Verkehr außen an den Siedlungen vorbeigelenkt werden. Oben: eine zaghafte Lösung: statt durch den Kern des Städtchens Coppet ist die Straße Lausanne—Genf in schlanker Führung zwischen Stadt und Schloß durchgeführt. Unten: eine großzügigere Lösung: Stadt und Schloß werden in weitem Bogen umfahren.

Altstadt und Neubauten

Neubauten in Altstadtstraßen sind ein untrüglicher Gradmesser für die menschliche Reife des Architekten und des Bauherrn, der sie errichtet. Hier steht der Neubau nicht allein auf weiter Flur, wo er den Ton angeben kann, wie es ihm beliebt, hier hat er sich mit der Gesellschaft der vorhandenen Häuser auseinanderzusetzen: ein bestimmter Maßstab ist von vornherein gegeben. Oft hört man, in der Vergangenheit hätten sich die Architekten niemals stark um das Vorhandene gekümmert, sondern jeweils frisch im Geist ihrer eigenen Modernität ge-

baut. Vielleicht — aber auch früher ist nicht alles glücklich herausgekommen, und vor allem: das Neue hatte sich, jedenfalls seit im 16. Jahrhundert das Steinhaus üblich geworden war, niemals so radikal vom Vorhergehenden unterschieden, wie sich die Bauten des technischen Stils heute von allen frühern unterscheiden. Vielleicht besaßen frühere Zeiten wirklich in ihrem Verhältnis zur Vergangenheit eine glückliche Naivität: wir haben sie nicht mehr, und so müssen heute auch diese Fragen mit bewußtem Nachdenken ausgefochten werden. Zwei Extreme sind im Verhältnis des Neuen zum Alten denkbar, und beide sind oft versucht worden. Einmal die radikale Rücksichtslosigkeit, die einen kraß modernen Neubau mit horizontal in Fensterbänder aufgeschlitzter Fassade und durchgezogenen Balkonen mit Betonbrüstungen zwischen die dünngliedrigen, vorwiegend vertikal aufgeteilten Bauten der Altstadt schmettert, mit dem Ergebnis, daß nun die alten Häuser kleinlich und ängstlich wirken, der Neubau dagegen grobschlächtig und brutal; der Maßstab des Gesamtbildes ist verdorben, wie wenn man einen Bunker im Wohnzimmer aufstellen wollte — und dies unabhängig davon, ob der Neubau — für sich allein betrachtet — gut oder schlecht durchgearbeitet ist. Das andere Extrem ist die «Anpassung», der Versuch respektvoller, aber ängstlicher Gemüter, das Neue womöglich als alt erscheinen zu lassen, um nicht zu stören. Das ist aber eine Ausflucht vor dem Problem und keine Lösung, und man fälscht damit die Substanz des echten Alten; wenn man unter echten alten Möbeln ein imitiertes Stück aufstellt, so hat das zur Folge, daß man auch den echten ihre Echtheit nicht mehr glaubt. Das, worauf es ankäme, wäre nicht die Abdankung des Neuen vor dem Alten, auch nicht ein lahmer Kompromiß, bei dem weder das Alte noch das Neue auf seine Rechnung kommt, sondern die Entwicklung des Neuen in Fühlung mit dem Vorhandenen. Wichtig ist eigentlich nur der Größenmaßstab, der Tonfall, nicht die Einzelform der architektonischen Gliederungen.

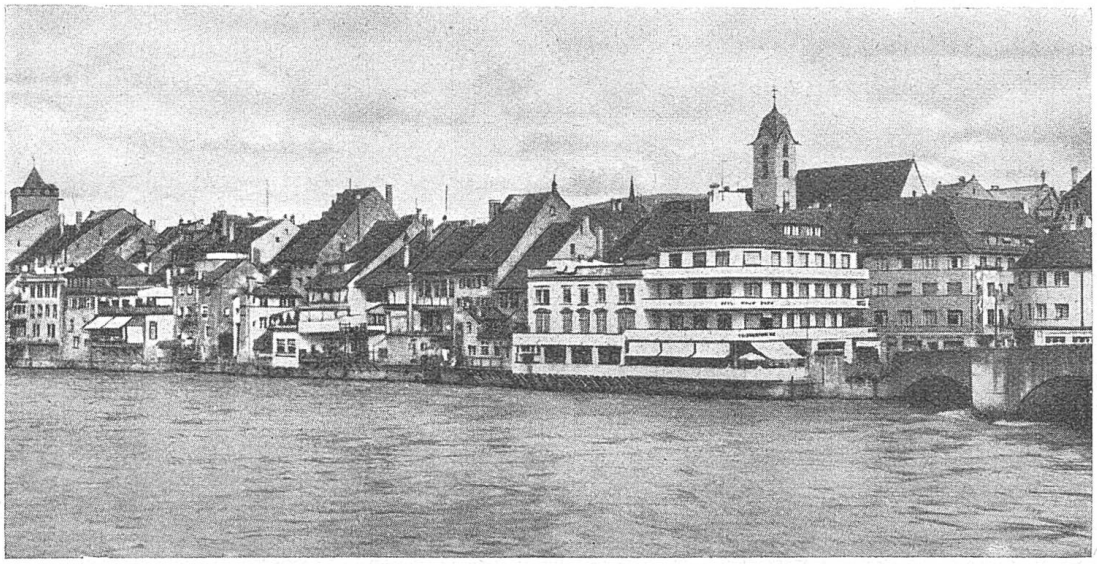


Ein Verbrechen: das hochgestelzte Haus am Kleinbasler Brückenkopf der mittleren Rheinbrücke in Basel; es fällt aus dem kleinteiligen Maßstab der übrigen Bauten kraß heraus, ohne Aussicht, sich später anderen Neubauten einzufügen.

Ein völlig ornamentloser Neubau kann vorzüglich zu einem reich ornamentierten, klassisch gegliederten oder gotischen Baudenkmal passen — es geht hier nicht um Fragen der Stilrichtung, sondern des Taktes. Neubauten der neunziger Jahre, überladen mit historischen Stilformen, wirken neben echten Altstadtbauten genau so brutal und maßstablos-klotzig wie schlechte Bauten des technischen Stils, denn der Mangel an Takt ist der gleiche.

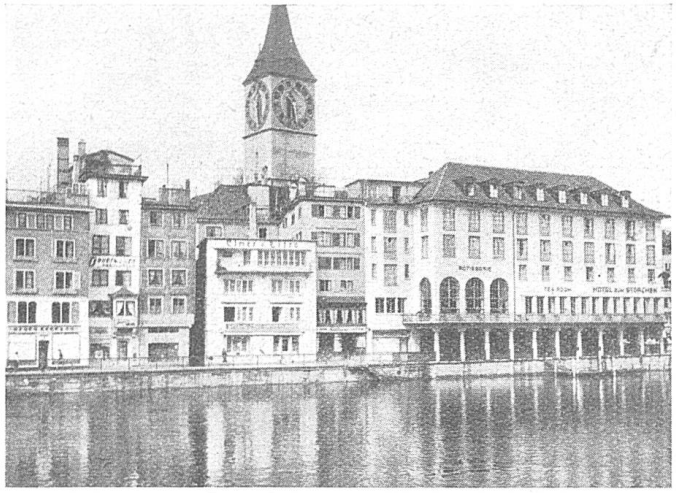
Die technische Erziehung der heutigen Generation hat dieser den Blick geschärft für die technischen Elemente, die auch in alten Bauten enthalten sind — wir sehen nicht mehr nur die schönen Zutaten und Einzelheiten, die schönen Erker, Türumrahmungen, Wappensteine, gemalten Inschriften, geschmiedeten Gitter usw., denen die Liebe noch der Zeit um 1900 vorwiegend galt, sondern die Klarheit des konstruktiven Gerüstes, an der es ein gotisches Fensterhaus aus Stein oder ein ländliches Riegelhaus mit jedem modernen Skelettbau aufnimmt. In England und Amerika hat das dazu geführt, daß die Architekten aus ihren alten, einheimischen Bautypen der elisabethanischen Spätgotik und der Kolonialzeit eine organische Modernität im Wohnbau entwickeln konnten, der wir leider nichts an die Seite zu stellen haben, denn bei uns hat eine gewisse sture Modernitätspropaganda mit dem Hintergedanken systematischer Entwurzelung und Geringschätzung der Tradition die Architekten daran verhindert, verwandte Möglichkeiten zu sehen und auszuwerten, so daß nun hundertprozentiger Modernismus und hundertprozentiger Traditionalismus sich unnötigerweise als schroffe Gegensätze gegenüberstehen.

Es ist zu hoffen, daß sich eine jüngere Architektengeneration von solchen Scheuklappen freimacht, im einzelnen hat sich der Blick für diese Zusammenhänge im Laufe der letzten 10—20 Jahre entschieden geschärft, es sind in vielen Schweizer Städten gute Neubauten entstanden, auf den ersten Blick als moderne Bauten kenntlich, und doch in gutem Ein-

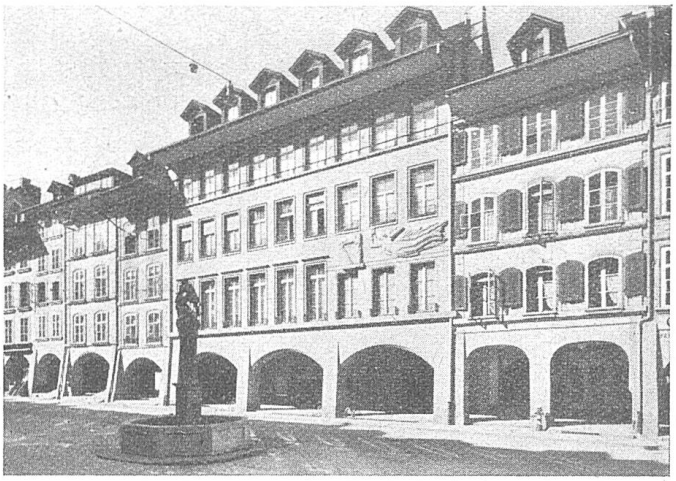


Ein ebensolches Verbrechen in modernistischen Formen. Nicht die Formensprache ist das Entscheidende, sondern die krasse Taktlosigkeit, mit der sich der Neubau neben kleinteiligen Altstadthäusern breit macht und die sonst vollerhaltene Stadtsilhouette stört.

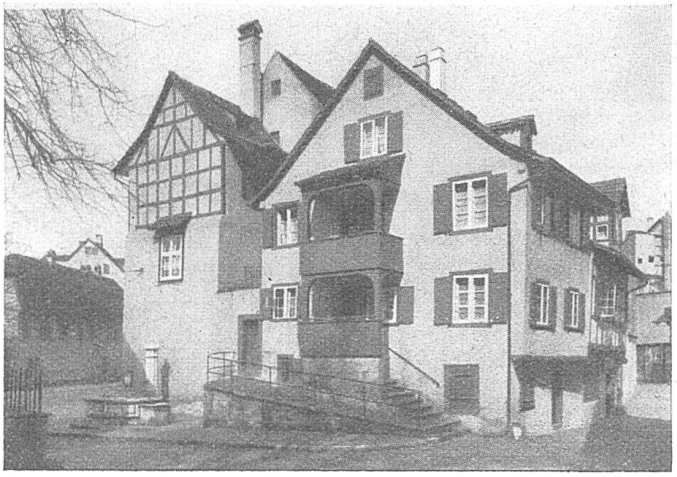
(Rheinfelden, Brückenkopf)



Häusergruppe an der Limmat, dahinter der Turm von St. Peter. Gute Einpassung der Neubauten, auch das Flachdachgebäude vor dem Turm stört nicht, da es zwar nicht in den Einzelformen, wohl aber in der Hauptsache, im feingliedrigen Maßstab zu den alten Bauten paßt.
(Zürich, Hotel Storchen)

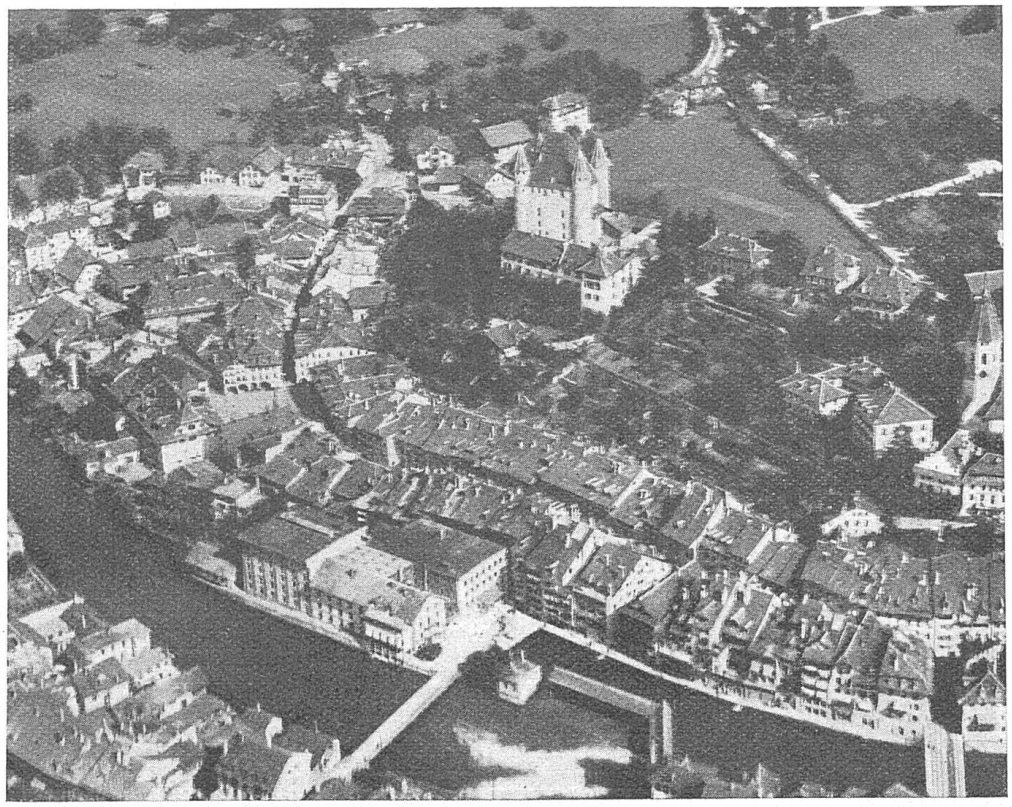


Ein anständiger Neubau zwischen Altstadthäusern; ohne ausdrücklich historische Formen wahrt er den Maßstab. (Nur die unruhigen, von der Straße allerdings wenig sichtbaren Dachaufbauten [Lukarnen] und die größere Höhe stören.)
(Bern, Neues Konservatorium in der Kramgasse)



Gute Wiederherstellung einer alten Baugruppe: die Pfarrhäuser von St. Leonhard in Basel. Selbstverständlich sind nicht nur die Fassaden erneuert, sondern auch die Innenräume.

Die Abbildungen stammen aus dem Buch «Die Sanierung der Altstädte» von Nationalrat Ernst Reinhard.
(Polygraphischer Verlag, Zürich)



Ob im einzelnen gut oder schlecht durchgebildet: ein so großer Fabrikkomplex wie die Mühle, links von der Brücke, gehört überhaupt nicht ins Innere einer Stadt, und schon gar nicht einer so schönen Altstadt. Die Schuld trifft nicht den Bauherrn, sondern die Behörde, die derartiges zuläßt, und die offenbar versäumt hat, eine Baurechnung aufzustellen, mit Ausscheidung von Wohn- und von Industriequartier. (Thun, mit Schloß)

vernehmen mit der alten Umgebung. Auch im einzelnen hat man gelernt, durch behutsame Eingriffe zu modernisieren. Während man vor hundert Jahren mit entfesselter Fortschrittsbegeisterung die alten Stadttore einriß, auch wo es der Verkehr gar nicht erforderte, sucht man durch schonende Öffnung eines Fußgängerdurchgangs in den anstoßenden Häusern oder durch Freilegung einer einseitigen Fahrbahn den Verkehr durch die Toröffnung der noch vorhandenen Türme zu entlasten, doch ohne die Geschlossenheit des Straßenbildes zu zerstören. Die Anlage von Trottoirs ist heute an befahrenen Straßen nicht mehr zu umgehen, obwohl sie die Einheit des Straßenraumes zerschneidet, dagegen greift man auf die Steinpflasterung der Straßen zurück, die der Bodenfläche einen bestimmten Maßstab und ausgesprochene Stofflichkeit verleiht, im Gegensatz zur strukturlosen und maßstablosen Asphaltfläche, aus der die Häuser auftauchen wie aus einem Teich.