

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 43 (1956)
Heft: 10: Technisches Bauen; Vorfabrikation

Rubrik: Stadtchronik

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

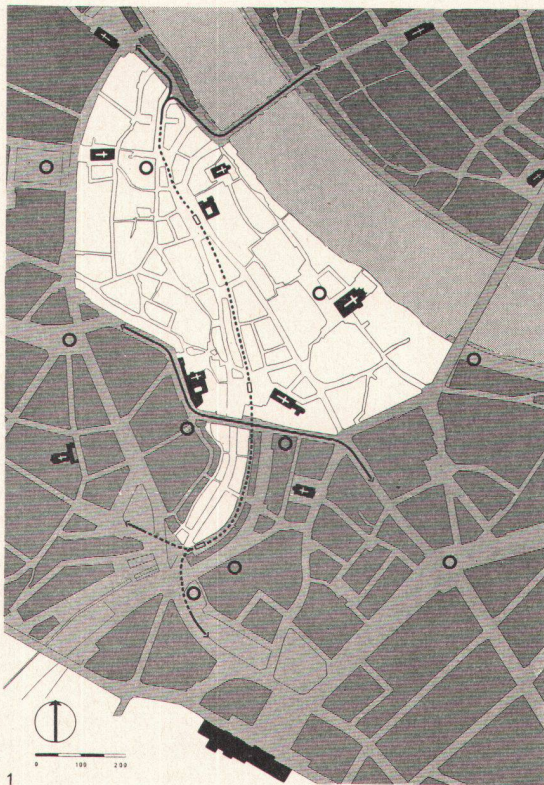
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

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

öffnet worden ist. Es wurden etwa fünfzig Künstler ausgewählt, die nun in der Schau durchschnittlich durch ein bis drei Werke vertreten sind. Der Schreibende hat als Aktuar des SKV die Organisation und Durchführung der Ausstellung übernommen und aus öffentlichem und privatem Besitz eine Auswahl zusammengestellt, die die schweizerische Kunst der letzten 150 Jahre repräsentiert. Nach der Versammlung hielt auf Einladung des Geschäftsausschusses PD Dr. Emil Maurer (Aarau/Zofingen) vor den Delegierten und weiteren Gästen einen Vortrag über die Kunst des Konrad Witz. Er beleuchtete in seinem sowohl stilistisch wie sachlich hervorragenden Referat besonders die brennende Frage des Naturalismus, nimmt doch Witz am Oberrhein eine ähnlich wichtige Funktion ein wie Masaccio in Italien und die Van Eyck in den Niederlanden.

Hugo Wagner



Stadtchronik

Basler Bauchronik

Im Rahmen der Abonnementskonzerte des Basler Kammerorchesters wurde im letzten Winter das Miserere von Conrad Beck, «Der Tod zu Basel», aufgeführt. Das musikalische Werk ist eine grandiose Klage über die Zerstörung der Stadt im Jahre 1356, als ein großes Erdbeben, auf das Feuersbrunst und Pest folgten, Menschen dahinflaht und Häuser zerstörte. Nach dem Konzert äußerte eine Besucherin, wie aktuell doch eigentlich diese Musik sei; auch heute würde Basel wiederum zerstört und im Grunde genommen auf grausamere Weise. Wenn damals das Erdbeben als Gottesgericht hingenommen werden konnte, als was müsse man denn die heutige Zerstörung der Altstadt durch geschmacklos-dumme Spekulation hinnehmen, fragte die Dame und meinte, es bleibe keinerlei Trost. Daß in Basel viel gebaut und daß vor allem die Stadt umgebaut wird, mögen ein paar Zahlen belegen: Zürich, mit seinen rund 400000 Einwohnern, hatte im Jahr 1955 einen Zuwachs von 3193 Wohnungen durch Neubauten. 423 Wohnungen oder 13% des Zuwachses wurden abgebrochen. Basel mit seinen rund 200000 Einwohnern baute 1828 neue Wohnungen und hat 368 abgebrochen, also 20% des Zuwachses. Dazu kommen noch viele Umbauten und vor allem der Abbruch und Neubau von Geschäftshäusern im Zentrum. Ein Rundgang durch die Stadt bestätigt die Statistik. In den Außenquartieren fallen die alten Villen in den baumbestandenen Parks. Hohe und Hochhäuser entstehen. Die Bodenpreise steigen von Tag zu Tag. Auf der Kleinbasler Seite machen sich die dort

1 Konzeption für den Innerstadtverkehr

Vorschlag zu einer neuen Disposition des Innerstadtverkehrs der Architekten Dr. h. c. H. Bernoulli, Wilfried Boos, Ernst Egeler, Ferd. Musfeld und Georges Weber

Weißer Fläche: Fußgängerzone
Hell schraffiert: Gebiet des fahrenden Verkehrs
Ringe: Großgaragen
Schwarze Linien: Tramlinien am Rand der Innerstadt
Gestrichelte Linien: Tram im Birsigtunnel

Obwohl zur Zeit ein Gesamtverkehrsplan von Prof. Leibbrand ausgearbeitet wird, haben es sich einige Basler Architekten nicht nehmen lassen, noch beizeiten der Öffentlichkeit eine Neuordnung vorzuschlagen, die wesentliche Bedürfnisse und Wünsche erfüllen würde:

Der Fußgänger erhält das seit langem verloren gegangene Recht auf eine nur ihm gehörende Zone im Herzen der Stadt wieder zurück. Die Gefahr der so naheliegenden Straßenverbreiterungen, die den baulichen Bestand angreifen und schließlich zerstören, ist ein für allemal gebannt. Die engen Straßenräume sind nicht aus sentimental Gründen erhaltenswert, sondern ganz einfach weil dort die Kontaktnahme mit Menschen und Dingen, sei es das Flanieren, der Ladenbesuch oder die Schaufensterbesichtigung, besser funktioniert.

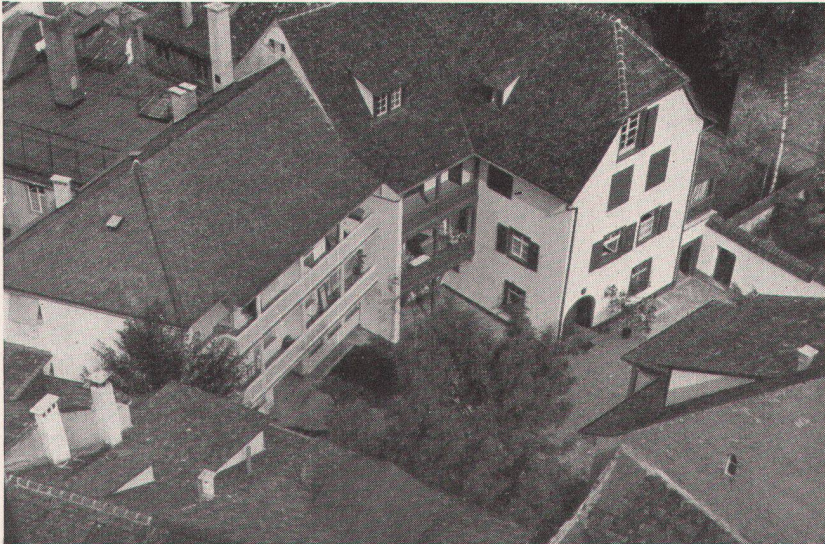
2 Die Silhouette

Die Silhouette der Innerstadt von der Viaduktstraße aus. Blick nach Nordosten

In der Mitte das Hochhaus an der Heuwaage. Im Hintergrund rechts die Elisabethenkirche und links das Münster. Die Talsohle ist nicht mehr spürbar; das neue Hochhaus nivelliert im Gesamtbild den Höhenunterschied vom Tal zum Ost- und Westplateau.



3



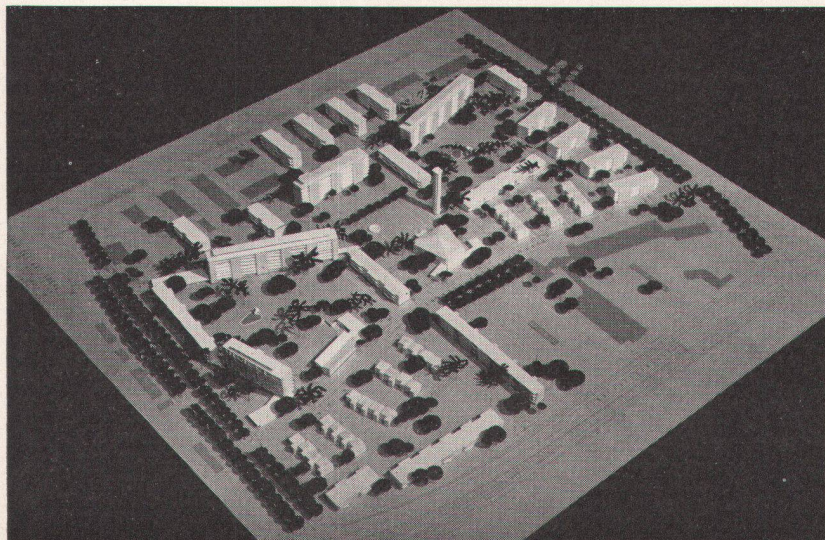
4

Die Altstadtsanierung und der «Normalfall»

Das Beispiel einer Altstadtsanierung, die bauliche Erneuerung des Flachsländer-Hofes (Giovanni Panozzo, Arch. BSA/SIA), zeigt den subtilen Eingriff eines verständnisvollen Architekten in das Gefüge der Altstadt. Durch Auskernung entsteht ein Gartenhof. Der Neubau nimmt Bezug auf die Struktur seiner Umgebung.

3
Alter Zustand

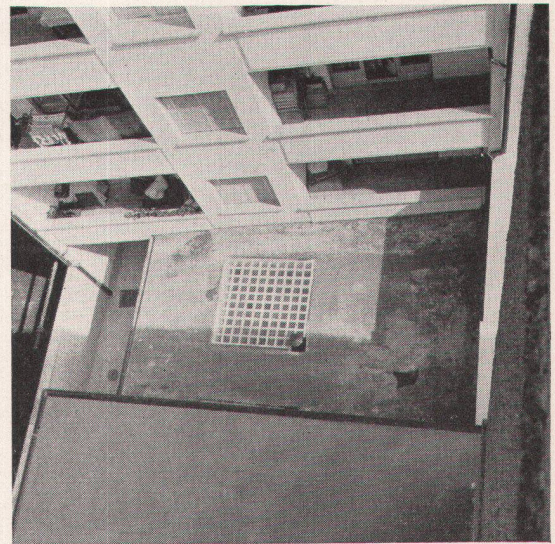
4
Neuer Zustand



7



5



6

Dieses Beispiel eines Neubaus an der Burgfelderstraße ist leider ein Normalfall: so baut man im Prinzip in unsern Städten. Ein paar Fragen drängen sich auf: Warum wurde aufgezont? Warum erlaubt das Gesetz die Dachaufbauten? Warum dürfen die Hinterhöfe überbaut werden? Ist die Überbauung der Hinterhöfe nackte Gewinn Spekulation oder am Ende gar schlaue Voraussicht – Auskernung als Arbeitsbeschaffung – für nächste Generationen? Wir fragen, wer antwortet?

5
Straßenfassade

6
Ausgebauter Hinterhof

7 Eine neue Siedlungseinheit

Bebauung Gellert-Areal, Projekt April 1955
Hermann Baur, Arch. BSA/SIA

Nachdem eine Gruppe von BSA-Architekten im Sommer 1951 aus eigener Initiative der Stadt und der Landbesitzerin, der Christoph Merianschen Stiftung, Vorschläge zur Gesamtüberbauung dieses Grundstückes unterbreiteten, wird diese Siedlungseinheit jetzt auf Grund des Projektes von Hermann Baur realisiert. Interessant ist der Vergleich dieser differenzierten Mischbauweise (2-, 3-, 4- und 7½-geschossige Bauten) mit den seinerzeit gemachten Vorschlägen von anderen Architekten (siehe WERK 10/1951). Diese zeigen wie uneinig wir uns darüber sind, wie eine solche Quartier-einheit auszusehen hat.



8

8+9

Umgestaltung eines Straßenzuges

Am Aeschengraben und in seiner Fortsetzung, an der St.-Alban-Anlage, sind jüngst drei scheibenförmige Geschäftshochhäuser erstellt worden, Verwaltungsbauten für «Patria Leben» (Architekten: Suter und Suter BSA), die Nationalzeitung (Architekt: Dr. h. c. Armin Meili BSA) und für die «Basler Transport» (Architekt: Hermann Baur BSA). Geplant sind weitere quer zur Straße stehende vielgeschossige Bauten. In der Stadtsilhouette betonen sie den Ort des neuen Geschäftszentrums und zugleich den Rand der Innenstadt. Die Querstellung unterstreicht die Weiträumigkeit dieses in der Mitte mit einem Grünstreifen versehenen Straßenzuges. Mit Spannung erwarten die Basler, wie sich die nächsten Projekte in der Wirklichkeit präsentieren.



9

ansässige Industrie und die Wohnbauspekulation gegenseitig die Grundstücke streitig, zum Nachteil beider Teile. Der Industrie fehlt es an Expansionsmöglichkeit; dafür aber stehen bereits einige Wohnblöcke inmitten von Kohlenhaufen. An schwülen Tagen riechen die Bewohner, was gerade fabriziert wird. Wer sich etwa dafür interessiert, woher das viele Geld kommt, das bei solchen Gelegenheiten investiert wird, der frage einen alten Basler – wenn eine Tafel am Bauplatz es nicht schon verrät. Er wird vielleicht auch zur Antwort bekommen, wie es mir passierte, von einem, der immer fest beteuerte, sein Land nie zu verkaufen: «I ha nit kenne widerschtöh; die Zircher Heere sin e so aschtändig gsi, si hän mer e unverschämte Prys botte. I ha miese verkaufe.» Daß der Umbau einer Stadt rentieren kann, haben bereits amerikanische Spekulanten bewiesen. Er liegen Untersuchungen vor, die darlegen, wie die Rüstungsinvestitionen nach Bedarf ins Baugewerbe überzuführen seien. Für uns wäre es aber interessant, wenn ein Nationalökonom unserer auf kurzfristigen Gewinn eingestellten Bauwirtschaft beweisen würde, daß auf lange Frist hinaus für alle Beteiligten nur das dem Menschen dienende Optimum wirklich rentabel ist.

Städtebau beginnt da, wo die Beziehung zum Nachbarn gestaltet werden muß. Die Beispiele zeigen, wo städtebauliche Zusammenhänge gesehen und wo sie mißachtet wurden. Der Zusammenhang mit der Struktur des Ganzen ist heute allein aktuell. Richtpläne für die kubische Gestaltung ganzer Straßenzüge und Quartiere werden immer dringender notwendig. Der Vergleich des Gellertareals mit der neuern Überbauung auf dem Bruderholz muß auch Skeptiker überzeugen. Das erste Beispiel wird zeigen, was entstehen kann, wenn nach einem Gesamtplan gebaut wird, der vor allem die räumlichen Zusammenhänge, die Abmessungen der Baukuben und die Freiräume fixiert. Das zweite beweist heute schon, daß Vorschriften allein überhaupt nichts garantieren, es sei denn eine gewisse Monotonie.

Ist das Problem in der Innenstadt nicht dasselbe? Verkehrspläne, Baulinien und Vorschriften allein werden nicht genügen.

Der Fahrverkehr zum Beispiel ist durchaus nicht primär, sondern nur Mittel zum Zweck, damit Menschen miteinander «verkehren» können. Und nur Untersuchungen, die den kubischen Aufbau miteinbeziehen, scheinen uns sinnvoll.

Die Regierung hat für einen Gesamtverkehrsplan einen Kredit bewilligt und mit der Ausarbeitung Prof. Leibbrand beauftragt. Es stellt sich hier ganz grundsätzlich die Frage, ob der Verkehrsfachmann eigentlich kompetent ist, eine Stadt neu zu organisieren. Und ferner: kann das überhaupt einer allein?

Walter Gropius gibt uns in seinem jüngst in der Fischer Bücherei erschienenen Buch Antwort auf diese Frage: «Durch Synchronisierung aller individuellen Beiträge kann ein Team seine Gesamtarbeit zu einer Leistung steigern, die höher ist als die Summe der Arbeit seiner Mitglieder.» Teamarbeit also. Mit Sicherheit würden uns Arbeitsgruppen, die aus Architekten, Ingenieuren, Politikern, Betriebswissenschaftlern, Soziologen und auch Verkehrsfachleuten zusammengesetzt sein müßten, die brauchbarsten Richtpläne unterbreiten. Genau so wie jetzt von verschiedenen Architekten allein im Rahmen eines Wettbewerbs das Kulturzentrum erneut studiert wird, genau so würden gemischte Arbeitsgruppen die vielen der Lösung harrenden Probleme studieren, zum Beispiel den Bahnhofplatz. (Der immer noch nicht klappt, doch davon ein andermal.)

Wer probiert's? Respektive: Gewährt die Regierung auch einen Kredit? Architekt Rolf Gutmann SWB