

# Stadtchronik

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **47 (1960)**

Heft 6: **Katholische Kirchen**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

## **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.

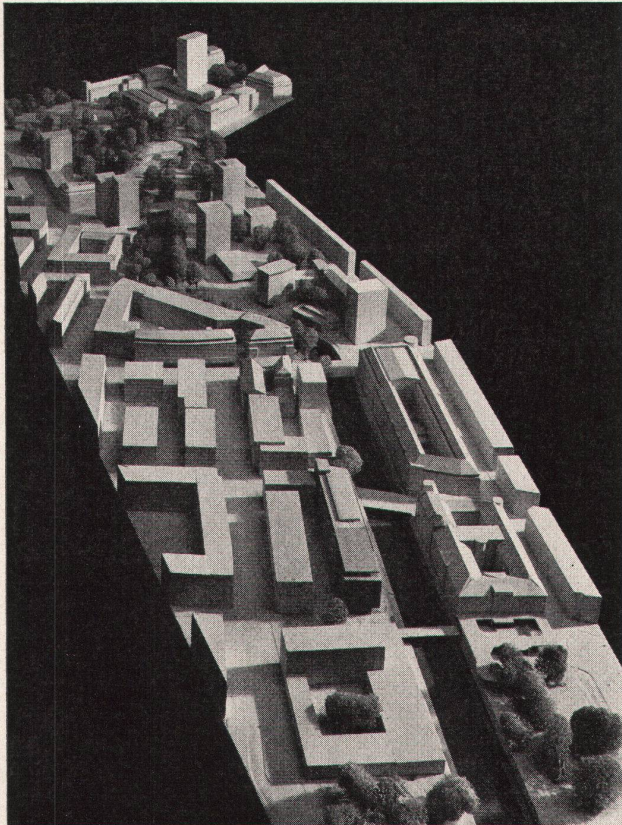
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

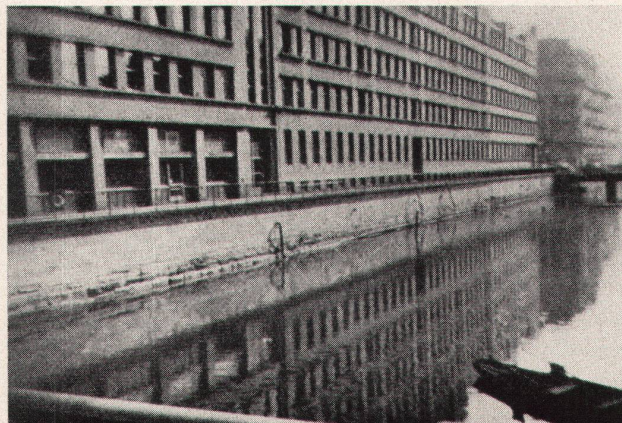




1



2



3

des italienischen Kulturkreises bestimmt, die in der Architektur immer eine wesentliche Rolle gespielt hat.

Auf den 1. April 1960 hat der Bundesrat an die freigewordene Stelle Architekt BSA/SIA Jacques Schader zum ordentlichen Professor gewählt. Es dürfte kaum notwendig sein, unseren Lesern die Persönlichkeit von Architekt Schader näher vorzustellen. Durch seine wesentlichen und konsequenten Bauten, besonders durch die soeben vollendete Zürcher Kantonsschule «Freudenberg», ist Jacques Schader zu einem wesentlichen Exponenten der modernen schweizerischen Architektur geworden. Als zeitweiliger Redaktor und später als Mitglied des Redaktionsausschusses unserer Schwesterzeitschrift «Bauen und Wohnen» hat sich der neugewählte Professor auch immer wieder mit den prinzipiellen Problemen unserer Architekturentwicklung auseinandergesetzt. Wir wünschen ihm an seiner neuen Stelle eine erfolgreiche und fruchtbare Tätigkeit. Red.

## Stadtchronik

### Zürcher Chronik

**Bebauungsstudie Schanzengraben**  
Robert Constam SIA und Hansrudolf Koller, Architekten, Zürich

Von der Ortsgruppe Zürich des BSA und dem städtischen Hochbauamt wurden wir im Frühjahr 1959 mit der Ausarbeitung einer städtebaulichen Studie über das Gebiet des Schanzengrabens beauftragt. Diese wurde vorerst auf den Abschnitt vom See bis zur Sihlbrücke beschränkt wegen der damals noch ungenügend geklärten Straßenprojekte im Sihlraum.

#### Bestandesaufnahme

Der Schanzengraben bildet einen Teil der Stadtbefestigung des 17. Jahrhunderts. Seine Ufer sind eine sehr erwünschte Zone der Stille zwischen innerer und äußerer City, frei von Ver-

kehrsstraßen, teilweise mit alten Bäumen bestanden. Seit Jahrzehnten war deshalb das städtische Hochbauamt bestrebt, angespornt durch Stimmen aus der Öffentlichkeit, die Reize des Schanzengrabens zu erhalten.

Im Abschnitt vom Bärenbrüggli abwärts bis zum Hallenbad bei der Sihlbrücke hat der Raum des Schanzengrabens parkartigen Charakter, da die bestehende Bebauung teilweise weit vom Ufer zurückweicht. Die Freifläche des Schanzengraben-Schulhauses, des botanischen Gartens, des alten Tierspitals liegen hier. Bei den Neubauten zur Bastei ist es Arch. Werner Stücheli gelungen, auch mit der privaten Bebauung vom Bärenbrüggli aufwärts bis zum Bleicherweg einen ansprechenden Grünraum zu schaffen; nach lang andauernden, harten Mühen erhielt er die Bewilligung, 9- und 3- statt 6- und 4geschossig zu bauen. Im Abschnitt zwischen Bleicherweg und See steht die Bebauung unmittelbar an den Ufern. Aus dem 19. Jahrhundert sind noch einige sehr anständige Häuser erhalten. Man spürt deutlich, daß damals versucht wurde, vielleicht inspiriert von Venedig oder Amsterdam, die für Zürich einzigartige Situation gebührend auszuwerten.

In der Zwischenkriegszeit wollte man den Kanal durch einen Längsweg erschließen. Die Baulinie wurde einige Meter hinter das Ufer verlegt. Darauf wurde die Börse gebaut und der Weg gewonnen, aber in durchaus nicht anziehender Weise. Damit dieser Weg einen Sinn erhält und auch begangen wird, soll das Projekt einer Fortsetzung bis zum See verwirklicht werden, wobei eine gewisse Attraktion durch Restaurationsbetriebe usw. sehr zu wünschen wäre. Es ist jedoch zu befürchten, daß bei dem im Bau befindlichen Geschäftshaus der SUVAL von Arch. Dr. Roland Rohn durch den vorgelagerten Uferweg und die ausgesprochen längsbetonte Fassade die Kanalatmosphäre wieder nicht genügend berücksichtigt wird. Das Projekt wurde bewilligt entgegen einem einstimmigen Ablehnungsantrag des städtischen Baukollegiums und obwohl der Architekt für eine andere Lösung Hand bieten wollte, wozu er jedoch die Bauherrschaft nicht umstimmen konnte.

#### Aufgabestellung

Für die zahlreichen Grundstücke, auf denen in absehbarer Zeit Neubauten zu erwarten sind, erstellen wir generelle Projekte, die das Grundstück ebenso weitgehend ausnützen, wie dies nach den bestehenden Gesetzen möglich ist, mit der Tendenz einer möglichst weiträumigen Wirkung und unter Berücksichtigung der besonderen Qualitäten des Schanzengrabens.

1 Das Studienmodell des Schanzengrabens, vom See her gesehen

2 Schanzengraben mit dem Hochhaus «Zur Schanze». Architekt: Werner Stücheli BSA/SIA, Zürich

3 Der obere Teil des Schanzengrabens mit unerfreulicher Randbebauung

Photo 1: Werner Erne, Zürich



### Resultat

Das Projekt liegt vor in Form eines Modelles 1:500 sowie verschiedener Skizzen und Ausnutzungsberechnungen für sämtliche Grundstücke. Es soll als Grundlage für die Erteilung von Ausnahmebewilligungen dienen. Aber welcher Bauherr kann gezwungen werden, den dornigen Weg der Ausnahme-gesetzgebung zu beschreiten? Und durch die Weigerung auch nur eines Einzelnen kann der ganze Richtplan entscheidend gestört werden.

Einmal mehr zeigt es sich, daß Baulinie und Bauhöhenbegrenzung als Rechtsinstrumente für die heutigen gestalterischen Bedürfnisse untauglich sind. Auch der verbindliche Gesamtplan hat sich nur da als möglich erwiesen, wo alle Bauherren gleichzeitig bauen. Uns scheint ein gangbarer Weg eher darin zu liegen, daß für die Zukunft eine freierliche Gesetzgebung angestrebt wird, bei welcher die Fesseln im wesentlichen nur im Zwang zur Bereitstellung privater Freifläche und in einer Beschränkung des erlaubten Schattenswurfs bestehen.

R. C.

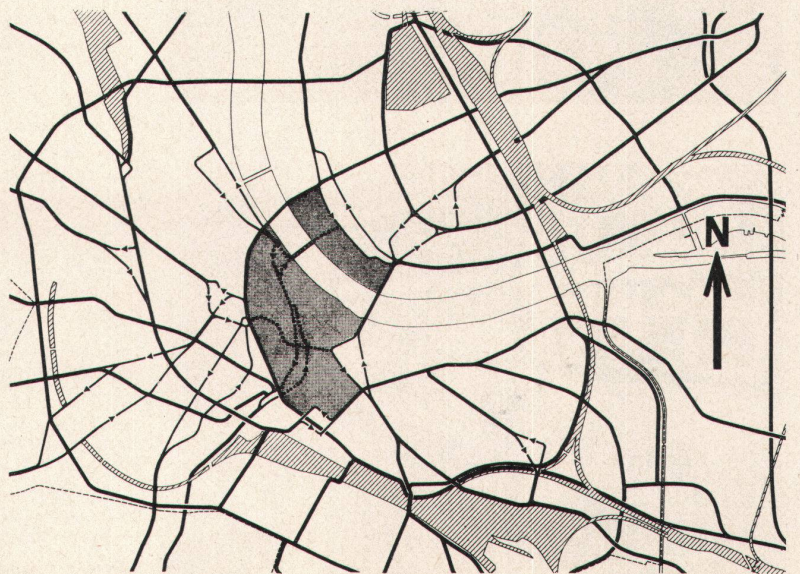
### Basler Chronik

Rekapitulieren wir: 1949 war ein Großbasler Stadtkorrekptionsplan genehmigt worden, dessen kleinstädtisch-breitspurige Verkehrskonzeption schon nach sechs Jahren in ihren wesentlichen Punkten fallengelassen wurde («Tal-Entlastungsstraße»). Aber auf der Basis seiner Fluchtlinien – überall waren ja schon einzelne Häuser zurückgesetzt worden – suchte man eine neue Verkehrsführung. Der beauftragte Experte, Prof. Dr. K. Leibbrand, lieferte 1958 einen Gesamtverkehrsplan ab. Auf drei Stichworte zusammengefaßt, lautet sein Vorschlag: In der Innenstadt werden die alten Tramlinien unter die Erde verlegt; die schweizerische Autobahn endet wurzelförmig im Cityverkehr; ein Umfahrungsstück verbindet die deutsche mit der schweizerischen Autobahn über eine neue Rheinbrücke am Grenzacher Horn. Die drei Fachverbände BSA, SIA und FSAI kamen daraufhin überein, eine gemeinsame Stellungnahme vorzubereiten, die – obwohl alle Arbeit daran ehrenamtlich getan wird – zu einem eigentlichen Gegengutachten anwächst. Da plötzlich die Frage der Autobahnan-schlüsse vordringlicher wurde als die innerstädtische Verkehrsregelung, lieferten die Fachverbände einen diesbezüglichen Teilbericht ab, der die City und auch das öffentliche Verkehrsmittel noch ausklammert. So ist dieses Gutachten mit dem des Experten erst bis zu

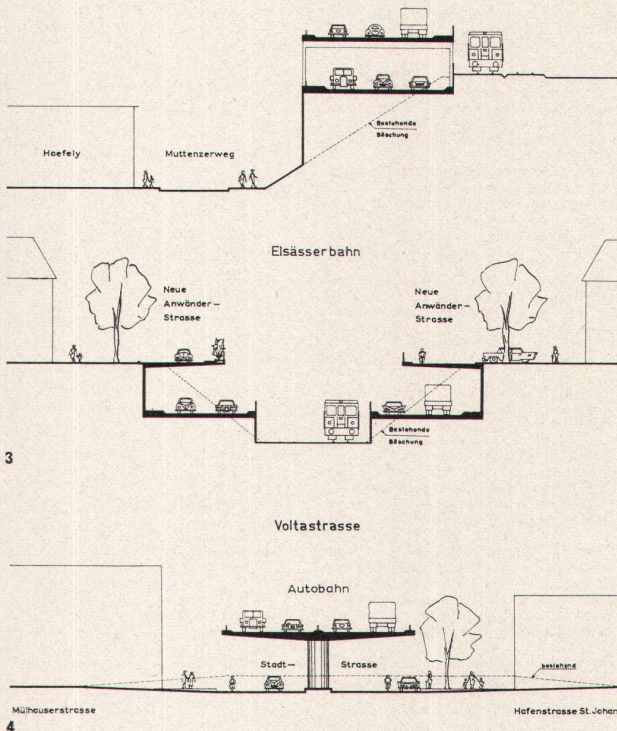


1 Expreßstraßenring um Basel, nach dem Vorschlag der Basler Fachverbände, noch ohne Angaben über die innerstädtische Straßenführung

2 Führung der Hauptstraßen innerhalb des Stadtgebietes unter Verzicht auf durchgehende Expreßstraßen, nach dem Gesamtverkehrsplan von Prof. Dr. Ing. K. Leibbrand







3  
Vorschläge für den Einbau der innerstädtischen Expressstraße in Bahndämme, nach dem Vorschlag zum Gesamtverkehrsplan der Basler Fachverbände

4  
Vorschlag zur Führung der Expressstraße in Hochlage, nach den Basler Fachverbänden

einem gewissen Grade vergleichbar; aber dieser Vergleich ist ungemein aufschlußreich.

Schon die Art des Zugriffs ist verschieden. Der Experte besah sich die einzelnen Problemkreise und löste sie in kniffligen Einzelprojekten. Die Kommission der Fachverbände nahm Distanz vom Objekt und suchte eine Arbeitshypothese. Der Verkehrsfachmann fügt sich den Verkehrsströmen und glättet ihre Übergänge; die Kommission sucht dem Verkehr neue Wege. Der Experte wollte die Kunst des Möglichen betreiben und wurde dadurch irrational; die Kommission ging von einer utopischen Idee aus – und siehe da, sie ist möglich.

Diese Idee ist ein autobahnmäßig ausgebauter Ring von drei Kilometer Durchmesser um die innere Stadt, welcher als Sammelschiene allen Verkehr aufnehmen würde, der nicht ins Zentrum will und bisher dennoch radiale Straßen benutzt. Dieser Ring hat drei Abgänge auf die drei Autobahnen, die in Basel zusammenkommen werden, und außerdem in Abständen von einem Kilometer kreisförmige Abgänge in die Stadt und nach außen. Dreierlei Fahrer benutzen den Ring: durchfahrende Autobahnbe-

nützer, die Bewohner der Seitentäler und Vororte, die auf dem Ring den ziel nächsten Ein- und Ausgang suchen, und städtische Autofahrer, die beispielsweise von den südlichen Wohnquartieren zum nördlichen Industriegürtel wollen. Gelingt es, auch diesen letzten Typus auf den Ring zu bringen, so ist zugleich mit dem Fernverkehr ein wichtiges Stück Stadtkorrektur vorweggenommen. Mit Recht erwartet die Fachkommission, daß mit der Entlastung des Zentrums die Versenkung der Straßenbahn in die zweite Ebene zumindest hinausgeschoben wäre.

Wo fand die Kommission die Bahn dieses Ringes, der doch recht stadtnah in engbewohntes Gebiet zu liegen kommt? Basel weist von alters her eine ringförmige Struktur auf; einen Ring ergaben die Straßen auf den ausgefüllten Stadtgräben; in einem System von Radien und Ringen vollzog sich auch das weitere Wachstum; und schließlich ist die Stadt umschlossen von einem Eisenbahnring, der nur im Norden einen Unterbruch von zwei Kilometern hat. Ist Basel davon eingeeignet? – Nein, abschnürende Wirkung hat die Eisenbahn eigentlich nur bei den Bahnhöfen.

Das Areal dieses Eisenbahnringes nun soll auch die städtische Autobahn aufnehmen, indem die Böschungen entsprechend ausgebaut werden. Auf die Details der Ausführung kann hier nicht eingegangen werden, doch ist die bautechnische Seite des Projekts im Gutachten überzeugend dargestellt. In der Schwebe bleibt nur die politische: Werden die SBB und gar die ausländischen Bahngesellschaften ihre Einwilligung geben? Die Antwort auf diese Frage entscheidet wohl das Schicksal des Plans. In vielen Einzelheiten zeigt der Vorschlag der Fachverbände wesentliche Vorteile. Am Bundesbahnhof läßt der Plan Leibbrand die Autobahn tiefgelegt den Nordrand des Bahnhofplatzes passieren; der Verkehr vom Aeschenplatz zum Bahnhof wird quer zu seiner Richtung durch die stille De-Wette-Straße gejagt. Damit ist unser schon ohnehin isolierter Bahnhof noch doppelt von der Stadt abgeriegelt. Die Fachverbände leiten die Autobahn hinter den Bahnhof – mit Abfahrtsmöglichkeit gegen die Stadt.

Das Planziel: Noch immer glaubt man, daß Korrektionspläne endgültig seien, und setzt ihnen Termine für ihre Vollendung. So hat der Plan Leibbrand das Planziel 1980. Mit Recht wenden sich die Fachverbände gegen diese Fiktion: Es gibt für Basel nur einen Termin, nämlich den Zeitpunkt, da alles auf Stadtboden und in den Vororten vorgesehene Bauvolumen ausgebaut und bewohnt ist. Wann dies sein wird, wissen wir um so weniger, als dieser Zeitpunkt politisch

beeinflussbar ist: durch Aufzoning, mit Steuern, mit dem Bau von Schnellbahnen in weitere Vororte usw. Es geht also nicht darum, die Bedürfnisse eines zukünftigen Zeitpunktes erfüllen zu wollen – das ist eine Illusion –, sondern unsere Maßnahmen müssen sich in eine in Entwicklung und Veränderung befindliche Stadt elastisch einfügen. Die Leibbrand'schen Lösungen sind von der Art, daß sie einmal den Rand ihrer Leistungsfähigkeit erreichen und dann durch andere ersetzt werden müssen. Der Ring aber wird immer ein organischer Bestandteil unserer Stadt sein; wenn nicht mehr als Verbindung der Autobahnen, so doch als innerörtlicher Verteilerkreis; die Möglichkeit der Zusammenführung der Autobahnen außerhalb der Stadt bleibt ja offen. Lucius Burckhardt

## Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

### Neu

#### Alterssiedlung und Altersheim in Baden

Eröffnet vom Verein für Alterswohnungen der Gemeinden Baden und Ennetbaden unter den im Bezirk Baden heimatberechtigten oder seit mindestens 1. März 1959 niedergelassenen Fachleuten. Dem Preisgericht stehen für fünf bis sechs Preise Fr. 17000 und für eventuelle Ankäufe Fr. 3000 zur Verfügung. Preisgericht: Stadtrat A. Berger (Vorsitzender); Kantonsbaumeister Karl Kaufmann, Arch. BSA/SIA, Aarau; Dr. Edi Knupfer, Arch. SIA, Zürich; Hugo Müller, Arch. SIA, Zürich; Dr. H. Müller-Stehli; Ersatzmänner: Gemeinderat R. Bruggmann; Richard Hächler, Arch. BSA/SIA, Aarau; K. Trottmann, Sekretär; W. Wullschlegler, Bauverwalter. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 50 bei der Bauverwaltung Baden bezogen werden. Einlieferungstermin: 15. August 1960.

#### Saalbau mit Bühne in Verbindung mit Restaurant, Geschäfts- und Wohnhaus und Erweiterung der Gemeindeverwaltung in Muttens

Projektwettbewerb, eröffnet von der Einwohnergemeinde Muttens unter den Architekten und Baufachleuten schweizerischer Nationalität. Dem Preisgericht stehen für die Prämierung von fünf bis sechs Entwürfen Fr. 22000 und für even-