

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 49 (1962)
Heft: 2: Schulen

Rubrik: Städtebau

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: 15.01.2026

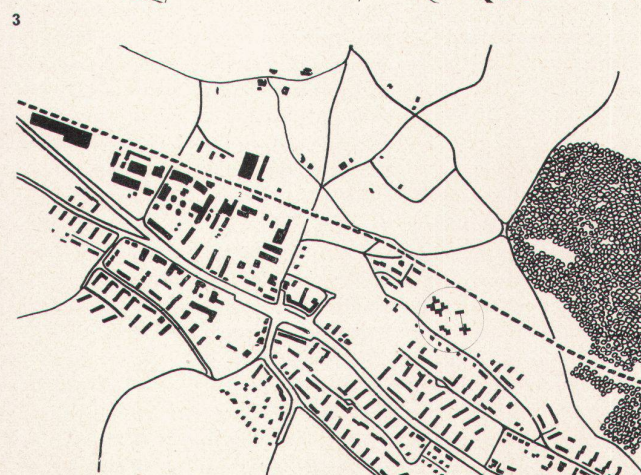
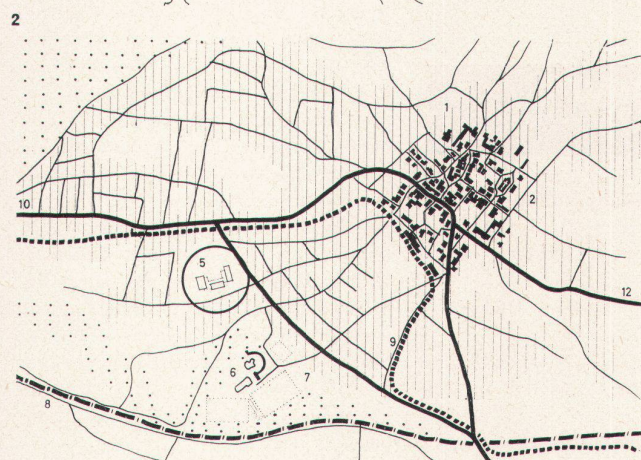
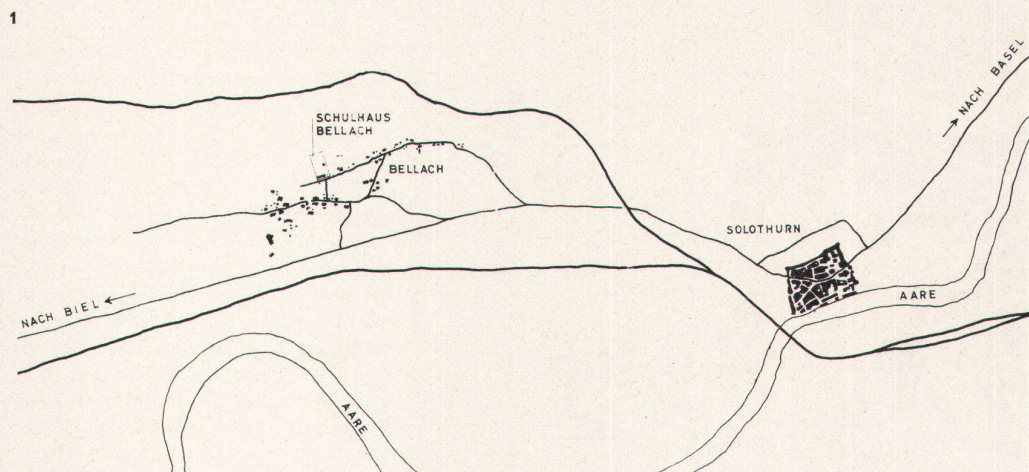
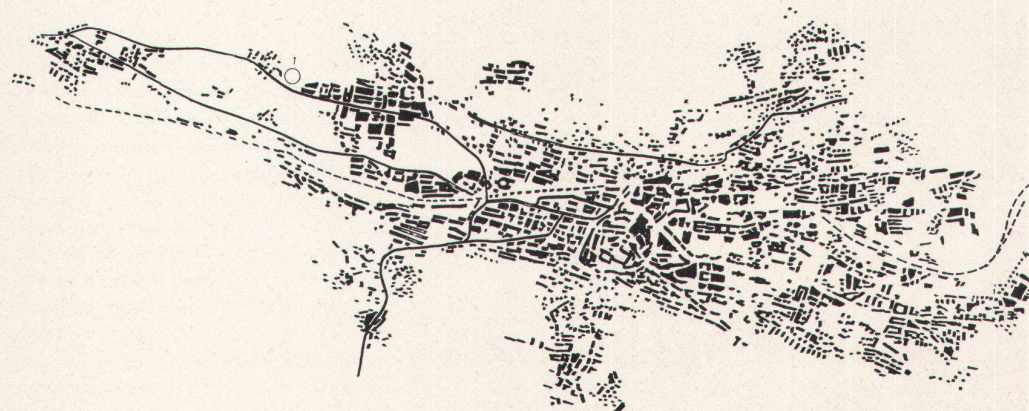
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Städtebau

Schule und Gemeinde

Die Frage der städtebaulichen Stellung der Schule in der Stadt oder in der Gemeinde ergäbe ein weites Thema. Insbesondere für den wichtigsten Fall – für eine Schule, die an dem betreffenden Ort nur einmal vorkommt – klaffen die Meinungen auseinander: soll sie dann im Zentrum liegen? oder gerade exzentrisch, ein Hort der Gelehrsamkeit, abseits vom Getriebe? Unzählige praktische Forderungen können in die Diskussion geworfen werden: die Nähe zur Bibliothek, zu Museen und Instituten; auf der anderen Seite zur Natur und zu Sport- und Spielplätzen; überörtliche Schulen müssen vom Bahnhof her zugänglich sein; andererseits sollen die Kinder in der Stadt nicht auch noch die Arbeitswege der Erwachsenen belasten. Stärker zählen gefühlsmäßige Momente: wird nicht die Schule in der Stadtmitte stets den höheren Rang einnehmen? Ein Phänomen, das akut wird, sobald in einer Stadt das «zweite Gymnasium» kommt. Schon die zufällige Zusammenstellung der Lage der fünf in diesem Heft publizierten Schulen ist aufschlußreich. Deutlich ist die Suche nach einem Orte «abseits», in den Außenquartieren oder am Rande der Ortschaft. Die neue Tendenz der Rückkehr zur urbanen Überlagerung, zur Bildung von Kulturzentren und geschlossenen Kernen macht sich in der Praxis nicht bemerkbar. Noch widerstrebt man dem Rufe, die Jugend wieder hineinzustellen in den Rahmen des Lebens der Erwachsenen, zwischen Kirche, Rathaus, Geschäft, Gewerbe und Verkehr.

Einen beispielhaften Fall bildet die neue Basler Gewerbeschule. Während die alte Gewerbeschule, am Rande der inneren Altstadt und neben der Universität liegend, auch optisch jenen Platz einnahm, den sie geistig beansprucht, so ist ihr heutiger Standort recht bindingslos – wiewohl manche Vorteile genannt werden können: die Nähe zur Straßenbahn, zum Badischen Bahnhof, zur St. Alban-Brücke; man kann auch auf die Nachbarschaft des neuen Lehrerseminars hinweisen. Die im Laufe der Planungsarbeiten vorgenommene Umkehrung des Projektes, die den Haupteingang von der belebten Riehenstraße in den Vogelsangweg verlegte, verstärkt noch die insulare Abgeschlossenheit inmitten eines belanglosen Industrie- und Wohnquartiers. Zur Zeit der alten Gewerbeschule saßen und standen die Schüler in den Pausen dichtgedrängt auf der granitenein-



1 Die neue städtische Sekundarschule Schönaue liegt am westlichen Stadtrand von St. Gallen, jenseits von Lachen (1)

2 Bellach: das Schulhaus liegt heute noch etwas abseits von den Häusern der kleinen Gemeinde

3 Die neue Realschule von Arlesheim (5) befindet sich weit außerhalb des alten Dorfkerns inmitten der Wohnquartiere (senkrechte Streifung)

4 Die Primar- und Sekundarschule Riedenhalle (1), unweit des Quartierzentrums von Affoltern und der Station (2), grenzt teilweise noch an landwirtschaftlich genutztes Gebiet



5
Die neue Gewerbeschule in Basel (1) liegt gerade noch stadtwärts von der Verbindungsbahn. Die alte Gewerbeschule (2) stand am inneren Stadtgraben auf dem Areal des ehemaligen Klosters Gnadenental, flankiert vom «Kornhaus» und vom Alten Zeughaus

gangstreppe und schauten in das Getriebe der Altstadt. Der Erbauer des Neubaus hat zum Ersatz aus Betonquadern eine Treppenpyramide errichtet – mit Blick auf den schönen, in sich gekehrten Hof und auf das ehemalige Wohnsträßchen, das nun die Zufahrt bildet. Wer den Faktoren der Umwelt eine bewußtseinsbildende Kraft zuschreibt, der kann an solchen Wandlungen nicht gleichgültig vorübergehen.

L. B.

Stadtplanung

Zur Nationalstraßenplanung im Raume Luzern

Brief der Ortsgruppe BSA Luzern

An das Eidgenössische Amt für Straßen- und Flußbau, Bern

An den Großen Rat des Kantons Luzern
An den Regierungsrat des Kantons Luzern

An den Großen Stadtrat der Stadt Luzern
An den Stadtrat von Luzern

An den Gemeinderat der Gemeinden
Emmen, Littau, Kriens, Horw, Meggen,
Adligenswil, Ebikon
An die Luzerner Presse

Sehr geehrte Herren!

Mit Schreiben vom 29. Juni 1961 gelangte die Ortsgruppe Luzern des Bundes Schweizer Architekten an den Regierungsrat des Kantons Luzern und an den Stadtrat von Luzern. Sie übermittelte die Resolution, die der Bund Schweizer Architekten an der Generalversammlung in Neuenburg in der Sache des Nationalstraßenbaues gefaßt hat, und äußerte sich zu dieser Angelegenheit bezüglich des Raumes Luzern.

In seiner Vernehmlassung vom 13. Juli 1961 antwortete der Stadtrat sehr eingehend, wofür wir unseren verbindlichsten Dank aussprechen. Aus dieser Antwort ersehen wir, daß wir unser Anliegen und unsere Bedenken offenbar zu wenig klar zum Ausdruck gebracht haben und daß deshalb vom Stadtrat eine Übereinstimmung der Auffassungen festgestellt wurde, die in Wirklichkeit nicht besteht. Die außerordentliche Wichtigkeit der Angelegenheit für die Stadt und ihre Entwicklung veranlassen uns, nochmals an Sie und weitere interessierte Kreise zu gelangen und unsere wesentlichsten Bedenken und Anregungen im Folgenden zum Ausdruck zu bringen.

Die fortschreitende Entwicklung der Stadt und ihrer Nachbargemeinden wird den Reußeschnitt zwischen Stadt und Emmenbrücke zum Lebensnerv des Stadtverkehrs werden lassen. Es ergibt sich hier, den topographischen Verhältnissen gemäß, auf natürliche Weise die Verbindung aller Teile der Stadt agglomeration wie auf einer Sammelschiene, die in anderer Weise kaum denkbar ist. Wenn die Entwicklung der letzten Jahre fort dauert, wird in absehbarer Zeit der Raum der Stadt, von Kriens und Horw als ideale Geschäfts- und Wohnzone, 150 000 und mehr Einwohner zählen. Dieses Gebiet ist zu verbinden mit dem Raum von Emmen-Littau, der ebenfalls eine große Einwohnerzahl aufweisen wird und außerdem der Industrie Platz bietet, die für den ganzen Siedlungsraum lebensnotwendig ist. Ostwärts gliedern sich Ebikon und Adligenswil und indirekt Meggen in guter Weise an diesen Hauptverkehrsstrang an. Für diese mit rein innerstädtischem Verkehr außerordentlich stark belastete Verkehrslinie wird in absehbarer Zeit der ganze Talboden beidseits der Reuß unbedingt notwendig sein, da der Talboden außerdem durch die vorhandenen Bahnanlagen stark belastet ist, was sich im Verlaufe der bisherigen Planungsarbeiten gezeigt hat.

Beim Befahren der deutschen Autobahnen bekommt man eindeutig den Eindruck, daß eine Mitbenutzung solcher Verkehrsadern für die Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs schwere Nachteile, ja unhaltbare Zustände mit sich bringen wird. Das offizielle Projekt sieht eine solche Mitbenutzung der Westtangente vor. Für einzelne Verkehrslinien beschränkt sie sich auf eine Strecke von bloß zirka 400 m. Zu Unrecht erwartet man davon eine wesentliche Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse.

Die anfänglich vielleicht noch vorhandene Erleichterung wird sich sehr bald ins Gegenteil verwandeln. Nach neueren Meldungen der Presse wird von behörd-