

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 52 (1965)
Heft: 8: Gartenarchitektur

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: 01.08.2025

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

Fragment

Der Eindruck der Fülle

Mit zu den barbarischen Riten unseres Zeitalters gehören die sogenannten Blumenschauen. Sporthallen eignen sich hervorragend dazu: frische Laubbäume, dicht über dem Boden abgesägt, werden aufgestellt, der Wasserkübel mit Rollrasen kaschiert, und schließlich kommen die Blumen, sechsstellig im Minimum, notdürftig eingesteckt und viel zu dicht, um atmen zu können – es muß ja nur vier Tage halten, länger tun's die Bäume ja auch nicht; wer dazu Lust hat, kann in dieser Zeit feststellen, daß die Floristen hervorragende Arbeit geleistet haben und daß man zwischen den Tulpenköpfen keinen Flecken Fußboden mehr sieht.

Und wer keine Lust hat? Um auch diese renitenten Bevölkerungsteile zu erfassen, erfand man den Blumenkorso. Der Sieg der Floristen über den guten Geschmack muß mit einem Triumphzug gefeiert werden, der allfällige Gegner einschüchtert und zum Schweigen bringt. Unter dem Motto «Blumen und Frieden» sind unlängst 400000 geköpfte Blumen, ein ganzes fahrbares Schlachtfeld, durch Locarno geführt worden. Dazu meldete die «Neue Zürcher Zeitung»: «Bei allem guten Willen genügten sie nicht, um den Eindruck der Fülle zu erzeugen; vielleicht lag es auch an der Verarbeitungsart, die sich diese Fülle nicht zunutze machen konnte, sondern sehr adrett, aber etwas hart blieb.» Arme 400000 Blumen – ihr genügtet also nicht, obwohl ihr offenbar, wenn ich den Satz recht lese, sogar noch guten Willen gezeigt habt! Ihr wirkte etwas hart, meine Lieben; die Buchstaben und Wappen, die ihr darzustellen hattet, waren ohne die nötige Fülle; man wird nächstes Jahr mehr von euch köpfen müssen.

Oder hat vielleicht einer von den Lesern eine Idee, wie man mit nur 400000 geköpften Blumen den Eindruck der Fülle erzeugen könnte?

L. B.

Stadtchronik

Berner Stadtchronik

«Stadtplanung» an einem Punkt

Die Stadt Bern besteht aus zwei grundverschiedenen Teilen: einer historischen

Stadt, in ihrer Anlage 600 bis 800 Jahre alt, und einer sie umgebenden neueren Stadt, entstanden im Zeitalter der Industrie, der Eisenbahnen und des Autoverkehrs. Der Hauptunterschied ist der, daß die historische Stadt noch heute funktioniert, die neue Stadt aber nicht.

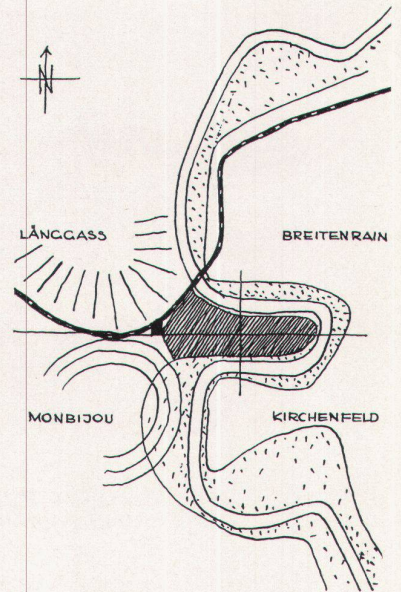
Am krasssten wird der Unterschied an der einen Stelle, an der alte und neue Stadt zusammenstoßen. Da die Aareschleife die historische Stadt auf drei Seiten von der neuen Stadt deutlich trennt, gibt es nur eine einzige Nahtstelle zwischen Alt und Neu, das ist im Westen, dort, wo einst der Christoffelturm stand und wo heute der Bahnhof renoviert wird.

Die historische Stadt

Mitverantwortlich für die vorzügliche städtebauliche Anlage des alten Bern ist neben den Gründern der Stadt ganz bestimmt die Natur. Sie hat den Plan sozusagen vorbereitet mit der tiefeingeschnittenen Aare, die, von Süden kommend, genau nach Osten ausbuchtend, eine Schleife bildet und dann nach Norden weiterfließt. Die Stadt hat sich vom äußersten östlichen Punkt dieser Schleife in Etappen nach Westen ausgedehnt. Die Ost-West-Achse bildete von Anfang an das lineare Geschäftsgebiet. Sie ist es noch heute. In Bern decken sich die Zentren des Geschäftslebens, der Regierung, der Verwaltung, der Kultur, des Vergnügens und des Verkehrs ganz genau: sie decken sich alle mit der Aarehalbinsel, mit der historischen Stadt, die im Vokabular der Bevölkerung überhaupt mit dem Begriff «die Stadt» zusammenfällt. «Ich gehe in die Stadt», heißt: Ich begeben mich in das Gebiet, das auf der Aarehalbinsel liegt.

Die Nahtstelle zwischen alter und neuer Stadt

Die Natur, die außerhalb der historischen Stadt offenbar nicht geneigt ist, den Bernern mit irgendwelchen Symmetrien planerische Einfälle zu suggerieren, wartet im Westen mit einer recht holperigen Topographie auf. Es handelt sich um das Gebiet, auf dem sich heute die Quartiere Länggasse und Monbijou befinden. Die Länggasse, nördlich der Symmetrieachse, liegt auf einem stark ausgeprägten Hügel; das Monbijou, südlich der Symmetrieachse, dagegen liegt in einer Vertiefung. Diese Kaprixe der Natur hat ganze Generationen von Planern verwirrt und zu Fehlleistungen verführt, die der Stadt viel Geld gekostet haben und noch in Zukunft viel Geld kosten werden. Hätten die Berner der Neuzeit noch Schädel, wie ihre Urahnen gehabt, und der Natur solche Späße nicht durchgelassen, sondern großzügig darüber hinweggebaut und vor allem auch andere

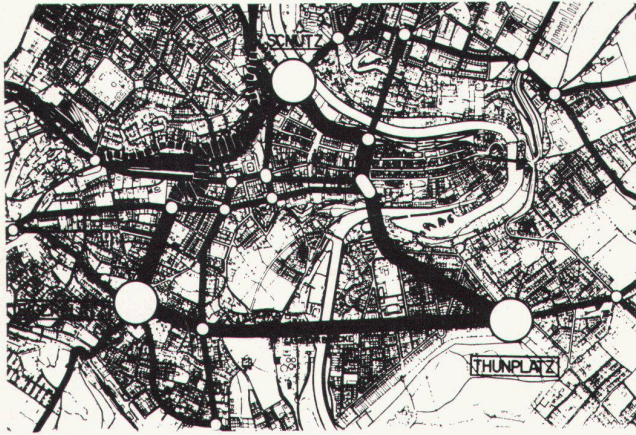


1 Lage der Stadt Bern mit Altstadt (schraffiert), Grünzone längs der Aare (punktiert). Die Autobahnverbindung Zürich–Genf war bis vor kurzem längs der Eisenbahn geplant

als rein bautechnische und für die Stadt vielleicht viel wichtigere Überlegungen angestellt, so wäre bestimmt vieles einfacher geworden.

Die logische Erweiterung der von Osten nach Westen wachsenden Stadt, die zuunterst drei parallele Gassen aufweist, in späteren Abschnitten fünf, sechs und sieben, wäre die weitere Auffächerung nach Westen gewesen. Die Berner waren aber der Ansicht, die halbkreisförmige Basislinie des Länggasshügels bilde eine unüberbrückbare Zäsur. Man fand, das beste sei, aus der Not eine Tugend zu machen und die Eisenbahn, die überall anderswo ohnehin einen Einschnitt gebildet hätte, in diese schon vorhandene Zäsur zu legen.

Das hat zur Folge, daß heute der Verkehr aus den Gassen der Innenstadt an die Eisenbahn anstößt. Er wird von einer Querstraße aufgefangen, deren historischer Name «Bollwerk» dadurch einen neuen Sinn bekommen hat, und durch den erwähnten Engpaß zwischen dem Hügel der Länggasse und der Vertiefung des Monbijou durchgezwängt. An diesem Engpaß, als wäre dieser noch nicht eng genug, bauten die Berner – zweimal, wie jedermann weiß – ihren Bahnhof und rissen dafür den schönsten Berner Wehrturm, den Christoffelturm, nieder. Diese mißratene Nahtstelle zwischen alter und neuer Stadt, das Opfer des Christoffelturmes, die Führung der Eisenbahn und vor allem die Entscheidung über den Standort des Bahnhofes bilden für das Gewissen der Stadt eine schwere Belastung, und es fehlt deshalb auch nicht an Wiedergutmachungsversuchen. Ja die Rettung des verplanten Bahnhof-



2
«Tangentendreieck» gemäß Gutachten Walther und Leibbrand

gebietes ist zu einer eigentlichen fixen Idee geworden, die sogar wichtigere Planungsaufgaben verdrängt. Als letztlich während einer Planungsdebatte im Stadtrat der Ruf erscholl: «Gemeinderat, tue endlich etwas Mutiges!» so hieß das nicht etwa, man solle die Bauordnung neu überdenken oder die ästhetische Kommission abschaffen. Es hieß auch nicht, man solle eine Gesamtplanung der Stadt veranlassen. «Etwas Mutiges tun», heißt: weder Geld noch Mühe scheuen, den Verkehrsknoten am Bahnhof zu lösen.

Im folgenden soll von drei Versuchen, etwas Mutiges zu tun, die Rede sein.

1. Versuch: Das Tangentendreieck

Im Jahre 1952 gab der Gemeinderat den beiden Ingenieuren Professor Walther und Professor Leibbrand den Auftrag, den Verkehrsknoten am Bahnhof zu lösen. Ihr Bericht gibt zum erstenmal Einblick in die komplizierten Verkehrsverhältnisse, die sich selbst in einer so kleinen Stadt wie Bern stellen. Leider aber ist von der ganzen ernsthaften Studie ausgerechnet der Teil am bekanntesten geworden, der am wenigsten funktionierte: das Tangentendreieck. Wahrscheinlich deshalb, weil die Bezeichnung «Tangentendreieck» beim Vergleich mit dem Plan so eigenartig wirkte. Der Plan hatte zum Ziel, die Innenstadt zu entlasten, indem an diese Innenstadt drei Tangenten gelegt würden, die zusammen ein Dreieck bildeten. In der Mitte dieses Dreiecks lagen nun aber eigenartigerweise nicht die Innenstadt, sondern die unbebauten Hänge der kleinen Schanze und das Marziliquartier mit seiner großen Aarebadanstalt. Es war wohl diese Inkohärenz zwischen Idee und Plan, die das Dreieck innert kurzem in seine drei Teile zerfallen ließ. Ein Teil wurde gebaut (die Südtangente, in Form der Monbijoubrücke) und leistet ausge-

zeichnete Dienste – aber in anderem Zusammenhang. Ein anderer Teil (die Osttangente) war gar nie eine Tangente, sondern ein Schnittquer durch die Innenstadt und wurde alsbald vergessen. Der dritte Teil (die sogenannte Westtangente) wurde leider weder gebaut noch vergessen, sondern bildet seit ihrer Erfindung die Ursache zahlloser Komplikationen. Sie liegt nämlich in dem Gebiet, das eigentlich vom Verkehr hätte befreit werden sollen.

2. Versuch: Die Autobahnen als Stadtstraßen

Wie in den meisten anderen Schweizer Städten gab es auch in Bern eine Zeit, in der man sich fragte, ob nicht die Autobahnen auf Stadtgebiet irgendwie für den städtischen Binnenverkehr ausgenützt werden könnten, das heißt, ob man sich nicht vom Bund städtische Straßen zahlen lassen könnte. Die Frage war nur: wie beweist man, daß die Autobahnen durch das zusätzlich zu ihrem eigenen Verkehr auftretende Volumen nicht überlastet würden? – Der Gemeinderat der Stadt Bern versuchte es 1962 in einer Broschüre an die Bevölkerung ungefähr folgendermaßen: Von 100% einströmendem Verkehr durchfahren nur 13% die Stadt ohne Aufenthalt. Wegen dieser 13% brauchen wir keine Autobahnen. Baut man aber doch die Autobahnen, dann ist es doch nichts als sinnvoll, durch städtischen Binnenverkehr diesen teuren Anlagen ihre 100% Belastung zu geben. Leider ist diese Rechnung nicht richtig. Die Belastung der Autobahn auf Stadtgebiet bleibt immer 100%, und zwar ohne Binnenverkehr, denn für jedes Auto, das die Autobahn verläßt, weil Bern sein Ziel ist, kommt ein anderes auf die Bahn, für das Bern Quelle war. Die Broschüre war aber so hübsch aufgemacht, daß niemand den Trick merkte. Man kam zum Schluß, daß die Autobahnen auf Stadtgebiet (genannt Expreßstraßen) drei Aufgaben zu erfüllen hätten: 1. dem Ziel- und Quellverkehr zu dienen; 2. den Durchgangsverkehr flüssig abzuwickeln; 3. Binnenverkehr aufzunehmen, um andere Straßen zu entlasten. Mit einem Wort, sie hätten alle Aufgaben zu übernehmen, denen irgendeine Straße der Stadt überhaupt dienen kann. Man fand also, das Beste sei, man lege sie mitten durch die Stadt. So kommt es, daß auf verschiedenen Plänen die Autobahn Zürich–Genf, genannt «Nationalstraße Nr. 1», getarnt als «Westtangente» (Reminiszenz aus dem Tangentendreieck) mitten durch Bern führt.

Jetzt fing für die Planer die Gedankenakrobatik aber erst so recht an. Die nächste Aufgabe lautete nämlich: Wie führt man eine Autobahn durch das Bahnhofgebiet, ohne den Verkehr dieses

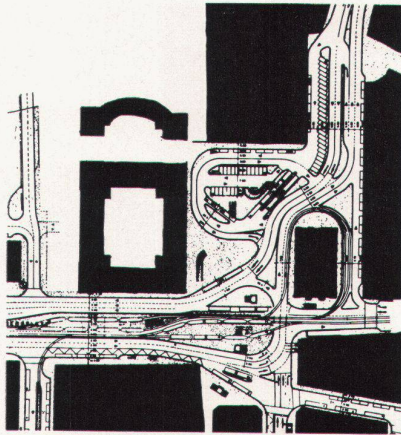
Knotens, den man seit Jahren zu entlasten versucht, völlig zu ersticken? Antwort: Man gräbt sie als Tunnel durch den Hügel der Länggasse. Als Tunnel ohne Anschlüsse ist sie aber für den Binnenverkehr ebenso nichtexistent wie eine Stadtumfahrung. Aber eben: Eine Stadtumfahrung wäre keine vom Bund bezahlte Stadtstraße.

3. Versuch: Ein «Sofortprogramm»

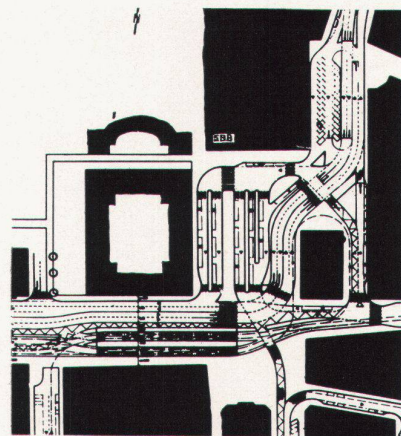
Der Gemeinderat, der einfach nicht auf den Gedanken kam, daß die Ursachen der Planungsmisere vielleicht anderswo liegen könnten als am Ort der Symptome (nicht am Bahnhof und nicht beim Verkehr), gab einem Dreierkollegium der Verwaltung (je einem Vertreter der Verkehrsplanung, der öffentlichen Verkehrsbetriebe und der Verkehrspolizei) den fast grausamen Auftrag, die Bahnhofsgegend noch einmal von Grund auf zu studieren, den gleichen vermeintlich neuralgischen Punkt der Stadt, an dem sich schon Kapazitäten von europäischem Rang die Zähne ausgebissen hatten. Keine beneidenswerte Aufgabe für die drei Verkehrsspezialisten. Entweder fiel ihnen jetzt etwas ein, an das noch niemand gedacht hatte – oder das Ganze war von vornherein umsonst. In dieser fast auswegslos scheinenden Situation entschlossen sich die Beauftragten zu ungefähr folgender verblüffenden Erklärung: Die Fußgänger stören den Verkehr. Man lasse die Fußgänger verschwinden, dann ist der Knoten gelöst. Vorschlag: Verbannung der Fußgänger auf ein unterirdisches Gangsystem.

Opposition

Trotz der unwilligen Haltung der Stadtverwaltung öffentlichen Diskussionen gegenüber wurden doch endlich Stimmen laut, die auf die Sinnlosigkeit einer Planung «an einem Punkt» hinwiesen und auf den Irrtum, der Verkehrssektion stadtplanerische Aufgaben stellen zu wollen. Mit dem gleichen Recht könnten ja private Ingenieure und Architekten behaupten, sie wüßten, wie man Stadtplanung betriebe. Diese Überlegung brachte tatsächlich einige private Ingenieure und Architekten auf den Gedanken, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Der Gegenvorschlag nahm allerdings nicht für sich in Anspruch, «Planung» zu sein, er sollte lediglich beruhigend wirken und den Gemeinderat vor vor-eiligen Beschlüssen bewahren. Als erstes wurde gezeigt, wie das Geld und die Zeit, die gemäß offiziellem Projekt für eine Fußgängerkanalisation verschwendet werden sollten, für erste Maßnahmen zur Umleitung des Verkehrs und Entlastung des Bahnhofgebietes genutzt und wie gleichzeitig der Bus- und Tramumsteigverkehr am Hauptknoten-



3



4



5

3 Verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhof- und Bubenberglplatzes gemäß offiziellem «Sofortprogramm». Zu beachten sind die zahlreichen Treppen, die auf weitverzweigte unterirdische Fußgängerebenen führen

4 Vorschlag der privaten Ingenieure und Architekten: Zusammenfassung der öffentlichen Verkehrsmittel zu einem Trambahnhof, Vereinfachung der Verkehrsführung ohne Versenkung der Fußgänger

5 Die Fußgängerebene (aus Bern)

6 Die Fußgängerebene (aus «Die autogerechte Stadt» von Hans Bernhard Reichow)

punkt durch Zusammenlegung aller (im öffentlichen Vorschlag Hunderte von Metern auseinanderliegenden) Stationen vereinfacht werden könnten. Aber als der Gemeinderat diese Ratschläge nicht so ohne weiteres akzeptierte und es sich nun um die Veröffentlichung und Verteidigung des privaten Vorschlages gehandelt hätte, zogen die Opponenten ein gutes Einvernehmen mit der Stadt der Durchsetzung ihres Vorschlages vor. Die Arbeit eines Jahres verlief im Sand.

Offenbar bedurfte es dieses Fiaskos, um auch der Öffentlichkeit klarzumachen, daß es sich nicht darum handeln kann, die Stadtplanung vom städtischen Verkehrsingenieur auf einen oder mehrere private abzuwälzen oder eine Zusammenarbeit beider herbeizuführen. Vielmehr handelt es sich darum, zu erkennen, daß die Planung einer Stadt überhaupt nicht die Aufgabe eines Ingenieurs allein ist (weder eines städtischen noch eines privaten, weder eines Verkehrsingenieurs noch eines Bauingenieurs); denn ein Gespräch zwischen den beiden (ob es nun im Geiste der Opposition oder in dem der Zusammenarbeit stattfindet) kann im geschilderten Fall nirgends anders anfangen und nirgends anders enden als bei der Frage: Wie baut man eine Fußgängerebene, und wer baut sie? – Die Frage aber, ob eine unterirdische Fußgängerebene für den ganzen Stadtorganismus überhaupt nützlich oder schädlich sei, steht außerhalb des beruflichen Tätigkeitsfeldes eines Ingenieurs.

Man beginnt sich in Bern heute zu fragen, ob die Frage, welcher Verkehrsteilneh-

mer im Geschäftszentrum einer Stadt mehr Käufe tätigt, das durchfahrende Auto oder der ungehindert sich bewegende Fußgänger, nicht eher von einem Ökonomen gelöst werden könnte und ob die Frage, für welche Käufer an welchen Stellen wie viele Parkplätze vorgesehen werden müssen, nicht eher an einen Soziologen gestellt werden sollte und ob in die Diskussion, welcher Zugang für ein Baudenkmal vom Range einer Heiliggeistkirche passender sei, der oberirdische oder der unterirdische, nicht eher ein Kunsthistoriker eingreifen sollte und ob zu dem Problem der gesundheitsschädigenden Wirkung der Abgase nicht eher ein Mediziner angehört werden sollte – kurz: ob die Planung des Knotenpunktes am Bahnhof Bern im speziellen und die Planung der ganzen Stadt im allgemeinen nicht viel eher von einem Team von Spezialisten aus den verschiedensten Berufsgruppen (Ingenieure inbegriffen) durchgeführt werden sollte als von einer Gruppe von Baufachleuten allein.

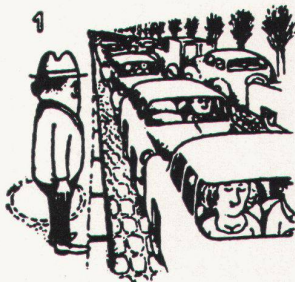
Diese im Bewußtsein der Bevölkerung allmählich um sich greifende Erkenntnis ist der erste Lichtblick nach langen Jahren planerischer Dunkelheit über einer der schönsten Städte der Welt.

Martin Geiger

Stadtplanung

Genève, les loisirs, le tourisme

La «civilisation des loisirs» va poser des problèmes que plusieurs pays (la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, les Etats-Unis, etc.) s'attachent déjà à résoudre. Les facteurs qui conditionnent le loisir évoluent particulièrement rapidement à Genève: la population de l'agglomération a doublé en vingt-deux ans; le revenu moyen par habitant, en dix-neuf ans; le nombre de voitures par habitant, en neuf ans; le nombre des étudiants genevois inscrits à l'Université, en huit ans; la durée du travail diminue, celle des vacances augmente. Le tiers de l'année ci-



6

