

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 55 (1968)
Heft: 5: Forschungsbauten - Studentenheime - Vervielfältigte Kunst
Rubrik: Die Grossstadt

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: 13.01.2026

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

Fragment

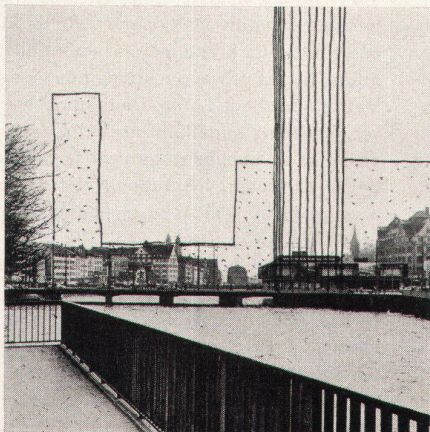
Ist Bauzeit Zeit?

Zürich: Der Verkehr auf dem Bahnhofplatz zu Füßen des Escher-Denkmal war kaum mehr zu bewältigen. Deshalb machte man eine große Grube, die so lange offen bleibt, bis man sich daran gewöhnt hat, den Bahnhofplatz zu umfahren. Infolgedessen wird man den nachherigen Zustand möglicherweise als Erleichterung empfinden.

München: Das Hotel, das wir frequentieren, lag früher angenehm zentral. So zentral, daß heute der Weg dahin vor allem aus einem langen Umweg besteht. Am ersten Tag verirrtten wir uns hoffnungslos in den Fußgängerstegen, die einzelne Häuser entlang der künftigen Tiefbahnroute noch zugänglich machen. Allmählich merkten wir, daß Abkürzungen noch größere Umwege sind als die vorgeschriebenen Umwege. Aber bis zur Olympiade wird alles vorbei sein ...

Basel: Bis in drei Jahren wird die Autobahn über die Expreßstraße in die Innerstadt ausmünden. Dort wird dann, wenn es nach dem Wunsch der Behörden geht, gerade mit dem Bau der Tiefbahn begonnen ... – macht nichts, ein paar Jahre später wird auch das vorbei sein. Dann wird die Innerstadt so viele Autos aufnehmen können, daß die Stauungen ohnehin weiter außen stattfinden. Man wird dann die Straßenbahn auch dort tiefliegen. Auch das wird einmal vorbei sein und dann ist die Stadt ganz saniert.

Seien wir nicht so pessimistisch! Laßt uns Trost schöpfen im Schatzkästchen der Platitüden. Beispielsweise so: «Was sind schon zwanzig Jahre im Leben einer Stadt?» oder: «Wenn unsere Vorfahren so gedacht hätten, gäbe es heute noch keine Straßenbahn!»



Meinetwegen: Bauzeit ist keine Zeit. Zeit ist nur nach der Vollendung. Ob das aber die vielen auch glauben, die entlang der betroffenen Straßen wohnen? Und wenn nicht, kann die Stadt sich deren Exodus noch leisten? Damit auch sie dann im Auto zum städtischen Arbeitsplatz kommen ...

L. B.

Die Großstadt

Das Wunder des 1. April

Vor fünf Wochen ist in der «Neuen Zürcher Zeitung» eine Meldung erschienen, die uns Planer vom ORL-Institut freudig überraschte und zu einem wahrhaft einmaligen Erlebnis führte.

Es hieß in dem Blatt unter anderem folgendes:

«Eine Demonstration für die Gestaltung des Limmatraumes

Wie von behördlicher Seite erst jetzt zu erfahren ist, soll am heutigen Montag um 14 Uhr 30 mit einer neuartigen Demonstration den zuständigen städtischen Ämtern und einer weiteren Öffentlichkeit das Projekt des Hochbauamtes für die Neugestaltung des Limmatraumes vorgeführt werden. Auf einem am Zürichhorn bereitgestellten Konvoi von Floßen wird das – wegen der Brückenunterfahrten zusammenlegbar konstruierte – Baugespann für das anstelle des bisherigen 'Globus'-Provisoriums vorgesehene Hochhaus limmatwärts geführt. Um den Interessenten eine deutlichere Vorstellung des Projektes zu geben, wird an Ort und Stelle mittels einer sinnvollen Vorrichtung auch die in plastischem Stoff gefertigte künstlerisch gestaltete Fassade in voller Höhe aufgezogen. Die unseres Wissens erstmalige Verwendung eines mobilen Baugespanns ermöglicht besser als das bisherige ortsgebundene Verfahren die genaue Festlegung des günstigsten Standortes des neuen Baues.

Die Verschiebung am Fluß, wegen der notwendigen genauen Einhaltung der Distanzen ein ziemlich schwieriges Unternehmen, wird von einer Kompanie der Pontonierrekutenschule besorgt. An Ort und Stelle werden Stadtpräsident Widmer und Stadtbaumeister Wasser-

fallen über eine Lautsprecheranlage das Projekt dem Publikum erläutern. Der Spielzug der Zürcher Infanterierekutschule wird zudem die Demonstration mit einigen Märschen umrahmen.»

Nachdem meine Studenten den Text gelesen hatten, riefen sie, das sei endlich einmal eine gute Idee, und es versteht sich von selbst, daß ich den vielseitigen Wunsch nach Teilnahme an der Demonstration nicht abschlagen konnte, zumal ich selbst der Ansicht war, eine bessere Gelegenheit, den angehenden Planern die Problematik der «freien Limmat» vor Augen zu führen, ergebe sich wahrscheinlich nicht so bald wieder.

Rasch war der Stundenplan abgeändert, die Exkursion organisiert. Und gegen 14 Uhr Ortszeit konnte man eine Gruppe eifrig diskutierender junger Akademiker beobachten, die im Tempo aufgeregter Erwartung hinter dem Verfasser dieser Zeilen vom Zürichberg hinab an die Limmat eilten.

Als wir beim Central ankamen, mußten wir als erstes feststellen, wie bescheiden das Interesse des Bürgers an Fragen der baulichen Entwicklung seiner eigenen Stadt noch immer ist. Kaum ein Dutzend Leute hatte sich versammelt, und nicht einmal von diesen war eindeutig festzustellen, ob sie der Demonstration wegen gekommen waren oder ganz einfach wie jeden Tag dastanden, um den Möwen zuzuschauen.

Darüber und über den Umstand, daß die Infanterierekutschule mit ihren Märschen nicht rechtzeitig zur Stelle war, wunderten wir uns eine gute halbe Stunde, bis endlich ein Herr, der unsere Gespräche mitangehört hatte, sich mit der Frage bemerkbar machte: «Wissen Sie, daß heute der 1. April ist?»

Bis dahin ist die Geschichte nicht außergewöhnlich, denn viele Leute werden an jenem Tag umsonst an viele Stellen der Stadt geeilt sein, auf Grund von Meldungen, die sie gerne für wahr gehalten hätten.

Das Außergewöhnliche war die Reaktion der Studenten. Nach einer kurzen Phase, in der sich Ärger mit Lachen mischte, beugten sie sich wieder über das Gelände und diskutierten weiter und leugneten ganz einfach die Nichtexistenz der erwarteten Demonstration. Mit der den Planern der jüngeren Generation eigenen hartnäckigen Vorstellungskraft starteten sie über das Wasser und fuhren mit Händen und Armen durch die Luft, als zeichneten sie Perspektiven. – Und auf einmal – ich traute meinen Augen kaum – traten die Konturen eines Wolkenkratzers immer deutlicher aus dem blaß-blauen Dunst dieses warmen Frühlingstages hervor. Und es blieb nicht bei dem einen. Ein zweiter, dritter, vierter schob sich in den Limmatraum und gab ihm die

Wie sähe ein Hochhaus auf dem Zürcher Papierwerd aus?

so lange entbehrten wichtigsten Dimensionen seiner visuellen Existenz: Höhe, Breite, Tiefe.

Wer dabei war, wird diesen Tag nicht vergessen. Wer aber nicht dabei war, würde uns – das ist uns ganz klar – voll Neid dieses Erlebnis nicht glauben, besäßen wir nicht den hier abgebildeten unfehlbaren Beweis, den der Beste der Klasse, ein Amateurphotograph, geistesgegenwärtig auf den Film in seiner Leica gebannt hat.

«Jetzt verstehen wir», erklärte mir auf dem Rückweg einer der Studenten, «wieso sich das von Frisch seinerzeit beschriebene Dorf Zürich in städtebaulicher Hinsicht so unglaublich langsam zu dem entwickelt, was es wirtschaftlich doch schon seit Jahrzehnten ist, zur Großstadt. Die Entwicklung kann ja gar nicht schneller vor sich gehen, wenn von den 365 Tagen des Jahres nur ein einziger zur Produktion städtebaulicher Ideen verwendet wird: der 1. April.

Martin Geiger

Tribüne

Vorschlag für eine Brücke in Bern

Das Problem, welches zur vorliegenden Brückenidee führte, ist folgendes: Die Stadt Bern benötigt eine neue Kirchenfeldbrücke, die dem vermehrten Verkehr gewachsen ist, dabei möglichst nicht zu bemerken ist und schließlich so wenig als möglich kostet. Die beiden ersten Forderungen schließen sich gegenseitig

ganz sicher aus, ganz einfach deshalb, weil der Verkehr so und so viel Platz beansprucht, wenn man ihm gerecht werden will. Der letzten Forderung kann entsprochen werden; aber man kann dabei ein weiteres tun, indem man die Brücke rentabel macht. Das kostet zwar mehr Geld als eine unrentable Brücke, aber dieses Geld ist gewinnbringend angelegt und somit kein totes Kapital. Zudem kann es von privater Seite aufgebracht werden, die Finanzlage der Stadt würde nicht angetastet. Das vorliegende Projekt erbringt diese Rentabilität durch mehrere Stockwerke, die in der Brücke untergebracht sind. Auf diesen Stockwerken befinden sich Büros, Läden, Restaurants, Kinos usw. Die beiden obersten Stockwerke dienen als Fahrbahnen und Parkplätze. Die Konstruktion der Brücke läßt in den unteren Stockwerken eine große Flexibilität zu, in bezug auf die Anordnung der vermietbaren Räumlichkeiten. Diese Flexibilität kann, je länger je mehr, der sich dauernd und immer rascher wandelnden Stadtstruktur dienlich sein, indem sie als Auffanglager für die Elemente ideal ist, die in der City fehlen. Aufgewertet werden diese Möglichkeiten durch die hervorragende Lage, welche Brücken oft in der Stadt (unmittelbar beim Zentrum) einnehmen.

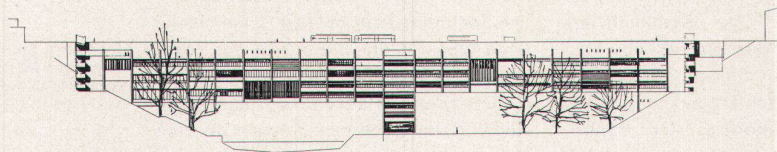
Das Projekt wurde von den maßgebenden Herren der Berner Stadtbehörde abgelehnt, und zwar aus «ästhetischen Gründen». Aus denselben Gründen wurde im Jahre 1953 ein Projekt verworfen, das anlässlich eines Wettbewerbs eingereicht wurde und zwei übereinanderliegende Fahrbahnen vorsah. Diese Brücke wäre dem Verkehrsproblem gerecht geworden; man fand sie jedoch «plump» und schied sie aus der Beur-

teilung aus. Man zeichnete ein Projekt aus, das so schlank war, wie es die Technik erlaubt; das außer acht gelassene Verkehrsproblem spielte dabei keine Rolle. Dabei ist es nota bene ausgerechnet der Verkehr, der eine Brücke überhaupt erforderlich macht.

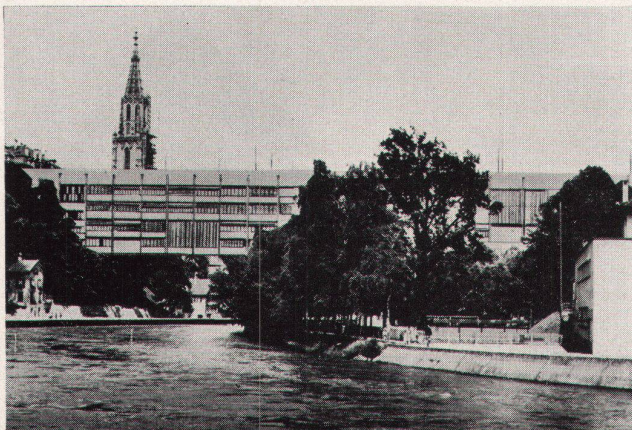
Kann ein derartiges Urteil richtig sein? Kann eine Beurteilung überhaupt von solchen Gesichtspunkten ausgehen?

Die Ästhetiker meinen: ja. Ihnen sind die Aaretalhänge, welche die Altstadt von Bern dreiseitig umschließen, wichtig und heilig. Eine dickleibige Brücke zerschneidet nun nach ihrer Ansicht dieses Aaretal; da aber eine Brücke unumgänglich ist, soll diese mit heutigen technischen Möglichkeiten so schlank und elegant wie möglich gestaltet werden. Dabei ist zu bemerken, daß es ausgerechnet der motorisierte Verkehr ist, welcher diese Zerschneidung in der Höhe über dem Fluß verlangt, wo sie sich am stärksten zeigt. Für die Fußgänger würde eine Brücke am Fuß der Aaretalhänge, knapp über dem Wasser, genügen. Als Beispiel dafür kann die alte Nydeggbücke dienen. Ist diese Frage der Zerschneidung nicht eine Frage des Standorts des Betrachters, ist sie überhaupt ein Kriterium? Es gab schließlich einmal eine Zeit, in der die gesamte Aarehalbinsel frei war von jeglichem Zeugen menschlicher Anwesenheit. Ein weiteres Argument gegen die mehrstöckige Brücke ist ihre Masse, die der harmonischen Gliederung der Elemente, die die Altstadt bilden, als Konkurrenz entgegenstehen würde. Nun bestimmt aber allein die Fahrbahn als maßgebender Teil der Brücke das Verhältnis zur Umgebung; ob es sich um eine dicke oder schlanke Brücke handelt, ihre Länge, Breite und Lage bleiben dieselben, und die Zerschneidung des Aaretals ist damit auch schon vollzogen.

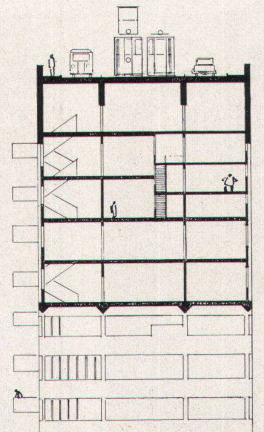
Hier erhebt sich allerdings die Frage, ob das Problem überhaupt richtig gestellt wurde und wird: da die Lösung als die beste angesehen wird, die am unscheinbarsten ist (und dabei ihre Aufgabe nur zum Teil erfüllen kann), müßte die Idealösung sein: gar keine Brücke. Kann ein Baukörper richtiger oder gar schöner sein, der zwar in seiner Erscheinung auf das Minimum beschränkt ist, aber in seinen Funktionen nur einen Torso darstellt? Man sagt in Fällen, wie diesem, ja, denn man will Rücksicht nehmen auf das wertvolle historische Stadtbild, das, je nach der Größe des davor gestellten



1



2



3

1
Längsansicht der Brücke

2
Photomontage mit der Brücke

3
Schnitt durch die Brücke