

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

Rubrik: Tribüne

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>

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, «wie so 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

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 vermieter 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 Ästheten meinen: ja. Ihnen sind die Aaretalhänge, welche die Altstadt von Bern dreiseitig umschließen, wichtig und heilig. Eine dickeleibige 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 Nydeggbrücke 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.

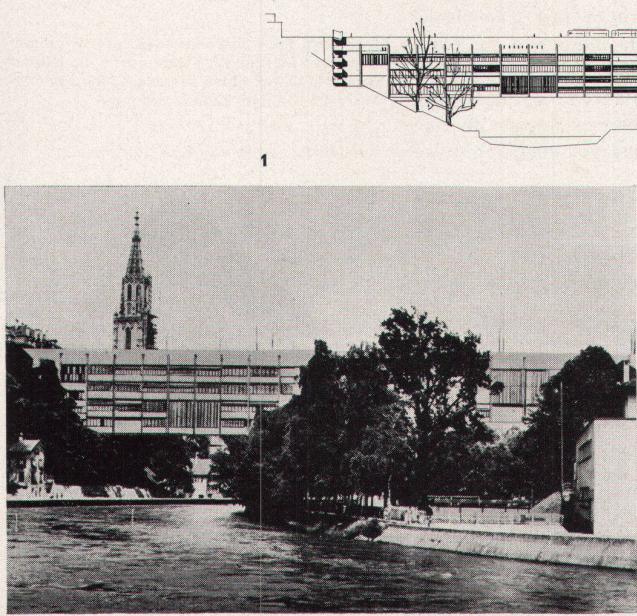
Nun bestimmt aber allein die Fahrbahn als maßgebender Teil der Brücke das Verhältnis zur Umgebung; ob es sich um eine dicke oder schlanke Brücke handelt, ihre Länge, Breite und Lage bleiben dieselben, und die Zerschneidung des Aaretals ist damit auch schon vollzogen.

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 Ideal-Lösung 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

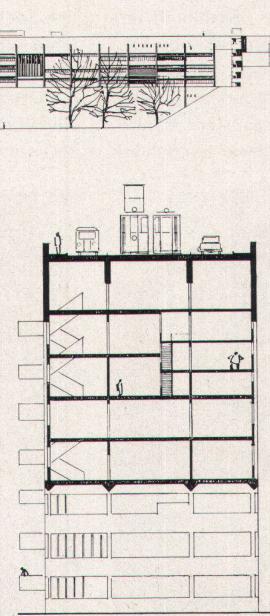
Tribüne

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 bemerkern ist und schließlich so wenig als möglich kostet. Die beiden ersten Forderungen schließen sich gegenseitig



2



3

1
Längsansicht der Brücke

2
Photomontage mit der Brücke

3
Schnitt durch die Brücke

neuen Baukörpers, mehr oder weniger «beeinträchtigt» werden könnte. Stimmt das?

Nein. Es ist nur die Größe, die Ausmaße des neuen Baukörpers, die man glaubt dem historischen Stadtbild nicht zumuten zu dürfen. Kleine Übel sind erlaubt; man denke nur an die Schaukästen in den ausgehöhlten Laubengangspfeilern oder an die Sandsteinstürze über neuerrichteten Schaufenstern usw. Die «Anpassung» des Baukörpers, in diesem Falle der Brücke, ans Stadtbild kann nicht mit formalen Mitteln geschehen, noch kann er möglichst unauffallend und unscheinbar gestaltet werden, er ist ja doch vorhanden, und das Weglassen von Vorteilen, Möglichkeiten oder sogar Notwendigkeiten, die mit seiner Existenz verbunden sind, kommt der Unfähigkeit nahe, eine Aufgabe zu lösen.

Vielmehr kann eine «Angleichung» ans Stadtbild gefunden werden, indem der neue Baukörper gleiche Funktionen aufnimmt wie die Stadt. Das kann in der mehrstöckigen Brücke geschehen; der Mensch kann hier als Maßstab eingesetzt werden, da er die Brücke bevölkern und beleben wird. Im Gegensatz zur konventionellen Brücke, die nach dem Maßstab des motorisierten Verkehrs errichtet werden muß und somit weit weg ist von der Altstadt, deren Maßstab der Mensch und sein Fußgängertempo waren.

Die Brücke

Die neue Kirchenfeldbrücke würde die Länge der bestehenden haben, ca. 230 m. Die Breite würde von 13 m auf 18 m ausgedehnt. Die Axe würde dieselbe bleiben, ebenso das Niveau der Fahrbahn. Die Konstruktion der Brücke wird im wesentlichen aus zwei Stahlfachwerkbügeln bestehen, aufgelagert auf je einem Brückenkopf und einem Pfeiler im Schwellenmätteli. Das Stahlfachwerk nimmt die Höhe des ganzen obersten Stockwerks ein und trägt die oberste Fahrbahn. Unter der Trägerkonstruktion werden drei respektive vier Hängegeschosse errichtet, in zwei hängenden

Blöcken von je 75 m Länge. Eine Hängekonstruktion erscheint sinnvoll, um so mehr, als sie optimale grundrissliche Freiheit erlaubt. Auf Zug beanspruchte Bauglieder können viel geringer dimensioniert und in kleinerer Anzahl angeordnet werden als Stützen (Rathaus Marl, Van den Broek+Bakema).

Die Fahrbaahn wird den Fahrverkehr und eventuelle Fußgänger aufnehmen. Das darunterliegende oberste Geschoß dient als Autoeinstellhalle und Lagerraum. Daneben befinden sich hier Abladeplätze und Lifte für die Güter, die mit Lastwagen angefahren und in die unteren Stockwerke verbracht werden müssen. Bei Bedarf kann in dieses oberste Geschoß eine zweite Fahrbahn eingebaut werden, wahrscheinlich ohne das bereits vorhandene Programm zu beeinträchtigen, denn der freie Raum zwischen den inneren Stützen beträgt 7 m. Die unteren Stockwerke sind zur Aufnahme von Büros, Läden, Kinos, Restaurants usw. bestimmt. Sie werden ähnlich aussehen wie die bereits gewohnten Passagen quer zu zwei Gassen in der Innerstadt oder die Ladenstraße in der Schanze über dem Bahnhof. Ulrich Ramseyer

det sie sich jedoch ab. Ihre Linie anstelle der heutigen Mittleren Rheinbrücke wäre ein Dolchstoß für jenes erhaltene Basel, auf das ganz Europa stolz.

Basel ist eine Brückenstadt. Die Brücke ist Moment gegenseitiger Verbindung und Spannung zweier sich ergänzender Stadtteile. Denn diese Stadt liegt auf beiden Seiten des Rheins, und die Brücke wird Ort der Feste und des Alltags. Sie ist die Wiege des Baslers als Welt- und Lokalotyp. Die Beurteilung von Domzentren ist leichter. Das Münster ist im Weichbild der Brücke, liegt aber über der Brandung und steht damit nicht am Kreuzungspunkt wie in Florenz oder Wien. Wir haben also hier etwas, was mehr ist als nur Brücke oder nur Platz, nicht nur umschlossen, aber doch begrenzt durch die sich ausweitende Städtschaft. Nachdem wir hier in nächster Zeit Veränderungen zu erhoffen und zu befürchten haben, sei ein Rückblick auf die letzten hundert Jahre und ein Ausblick gestattet. Denn die genialsten Rezepte helfen nicht über die Kenntnisse lokaler Verhältnisse hinweg; es handelt sich hier nicht um eine Gründung, sondern um das Weiterwachsen eines eigenartigen Lebensraumes.

Als die Eisengasse erweitert wurde und die Buden auf der Brücke, wo der von Johann Peter Hebel besungene Buchbinderscholar waltete, verschwanden, offenbarte sich Großbasel seinem zweiten Ich, während noch 1844 die Festungen gegen das Land mit «tüchtigem Quaderbau» erweitert wurde. Jener Mann, der ab 1835 über Jahrzehnte im heutigen Sinne das Amt eines Kantonsbaumeisters bekleidete, Amadeus Merian*, war primär mit der Brücke und der Gestaltung der bei-

* «Erinnerungen von Amadeus Merian, Architekt, 1808–1889», Basel 1902.

1

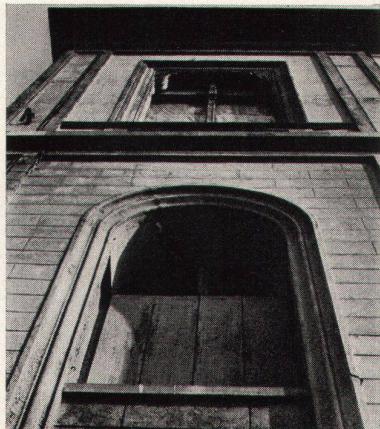
Das Café Spitz in Basel, 1838–1841, Architekt: Amadeus Merian. Im Vordergrund die Mittlere Brücke und Fuß eines der originalen Kandelaber, 1905 von Emil Faesch vollendet

2, 3

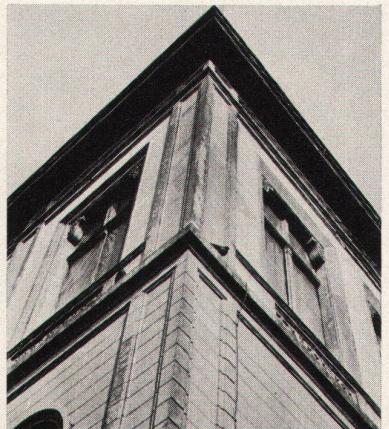
Architekturentscheid des Café Spitz



1



2



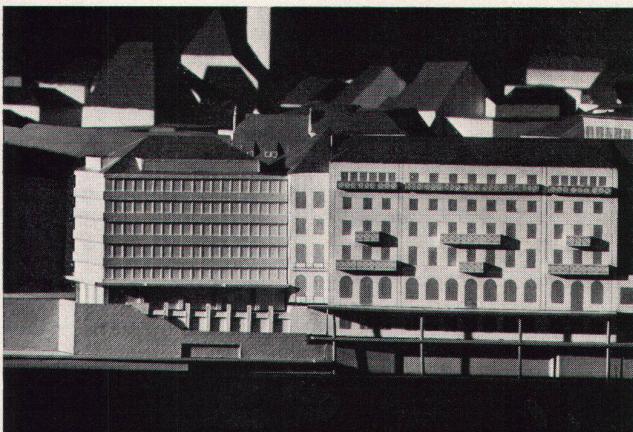
3



4



5



6

den Brückenkopfräume beschäftigt. Die Brücke war – Merians Selbstbiographie überzeugt uns davon – eine ewig im Bau befindliche Bühne Basels, auf welcher die Ereignisse der Stadt abrollten. Mit der Ankunft der ersten Dampfer ab 1832 wurden hier für Basel die ersten Akte des anbrechenden Maschinenzeitalters gespielt. Für diesen Schauplatz fand Amadeus Merian durch den Neubau des Gesellschaftshauses – Café Spitz, 1838–1841 – sein bis ins Detail durchdachtes Meisterstück und eine sinnvolle Staffage. Der Ausdruck «Romantik» für diesen Stil ist etwas irreführend, es sei denn, man ist sich bewußt, daß man die Natur auf ein malerisches Eiland verharmloste, im Aufbruch in «ungeahnte Möglichkeiten» ihrem einst keuschen Urzustand nachtraute. Der scharfgeschnittene Kubus des genannten Gesellschaftshauses, welches in unserem Jahrhundert zum zweitenmal, hoffentlich endgültig, gerettet wurde, findet seine Grundformel im präzise gegossenen Eisendetail, und mit «ehernem» Klang geben die Steinmetzarbeiten Antwort. Die Villen jener Zeit wurden wie tickende Uhren in eine scheinbar freie Landschaft gestreut. Die unbedingte Verherrlichung der Technik in jener Zeit ist vielleicht als romantisch zu bezeichnen. Exakte Linien an den Fassaden bejahen einen Willen zur exakten Klarheit und rastern auf den Fassaden unseres Hauses bis in eine über die Stofflichkeit spielende Empfindsamkeit. Damit rückt dieses dadurch besonders reizvolle Werk fast wieder in einen Mannerismus. Wenn wir aber heute mit Leichtmetall und Glas in eine fast täuschende Sphäre gleiten, dann dürfte eine antwortende Schöpfung der Gegenwart als Ersatz für den fehlenden Anbau, bei disziplinierter Kraft sich im richtigen Moment selbst auffangend, überraschend gut gelingen.

Schwieriger ist die Situation auf der Großbasler Uferseite. Neben Amadeus Merians 1844 vollendetem Bau des Hotels «Drei Könige» steht gegen den Brückenkopf ein eklektizistischer Muskelprotz. Ohne Nachtrauer soll er ersetzt werden. Amadeus Merians daneben stehendes Werk erfüllte aber im Unterschied zum Café Spitz schon zur Eröffnung nicht alle Vorstellungen des Architekten. An den Fassaden hätte er gern «mehr Luxus» verwendet, und gegen den Blumenrain wollte er ein Peristyl; der weit vorspringende Balkon ist nur Notersatz. Endlich hatte er sich aber zwischen den beiden Eckpavillons eine Plattform vorgestellt, welche die Bauführung durch ein zusätzliches Stockwerk abschloß, wodurch Merian vor allem die Rheinseite als mißlungen betrachtete. Nach unseren Beobachtungen wären für den Neubau folgende Hauptzüge sinnvoll:

1. Ausgewogene Linienführung, den ganzen Bau erfassend, eventuell wenige untergeordnete und in sich geschlossene Akzentuierungen.
2. Zarte, auf betonende Licht- und Schattenwirkung verzichtende Linienführung, den Bau zur durchgehenden Aussage ordnend.
3. Statisch ruhende, weder schwelender noch – wie der jetzige Bau der alten Kantonalbank – wuchtender Eindruck.
4. Deshalb möglichst geschlossene Erdgeschosßzone, höchstens an der zum Brückenkopf schauenden Schmalseite in sich begrenzt als Arkade geöffnet. Was lernt man nun durch das gegenwärtige Modell? Nun, unsere Gedankengänge waren ja umseitig genug vorbereitet, um jetzt einheizen zu können! Nein, es mache sich jeder selbst ein Urteil! – damit sich der sogenannte Kritiker in wonniger Erwartung die Hände reibt? Abermals nein – wir wollen es schlicht aussprechen: So geht es wirklich nicht. Die Streifenarchitektur ist seit einem halben Jahrhundert der Baugeschichte hinlänglich als fortschrittlich bekannt. Auf der Schmalseite kurz gegähnt, und auf der anderen Seite fortschreitend, wähnen wir die Sache im Grunde genommen als äußerst harmlos und schon für schmerzlos überwunden. Da fällt uns im letzten Moment etwas Entsetzliches ein; Herz und Schritt stocken, wir sind ja in der Altstadtzone! Also schnell ein Dach. Aber jetzt wird die Sache zum Alpträum, wo wir uns im Pyjama plötzlich in einen Ballsaal versetzt glauben und in Panikstimmung irgendeinen Zylinder an uns raffen, oder war dieser für Eventualitäten schon bereit? Das Dach zeigt – man würde es nicht für möglich halten – einen später improvisierten Dachausbau schon von vornherein mitgeplant – somit ein Höhepunkt an Weitsicht! Und in unserer tragikomischen Geschichte erleben wir jenen wunderbar zauberhaften Moment, wo sich der Zylinder in eine Zipfelmütze verwandelt, weil sich der Ball als Fasnachtsveranstaltung entpuppt. Applaus der gutgelungenen Maskerade! Fortsetzung folgt: Was ist die Altstadtzone, die uns hier ertappt hat?

Othmar Birkner

4
Blick nach Großbasel: links Café Spillmann (Architekt: Emil Faesch), Mitte: Geschäftshaus Läffenkönig (Architekt: Hans Bernoulli), beide Bauten städtebaulich vorzüglich gestellt; rechts: die alte Kantonalbank

5
Links: alte Kantonalbank, rechts: Hotel «Drei Könige», 1844 (Architekt: Amadeus Merian)

6
Modell mit dem Neubau, der die alte Kantonalbank ersetzen soll, rechts Hotel «Drei Könige»

Schulwesen

Sind neue Gesamtschulen noch tragbar?

Die konstant steigenden Aufwendungen der öffentlichen Hand geben den Anstoß zu kritischen Betrachtungen bei sämt-