

Der Ausschnitt

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **49 (1962)**

Heft 8: **Bauten für Verwaltung und Geschäft**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

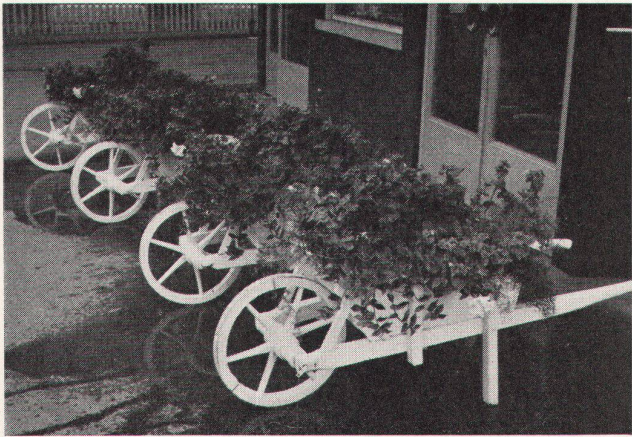
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Der Ausschnitt

Blumen

In Städten und Dörfern, bei privaten und öffentlichen Bauten, auf Straßen und Plätzen werden zur Sommerzeit Blumen aufgestellt. Der Gedanke, die Umwelt zu verschönern, ist nicht neu. Ob die Pflanzen auf einem Platz stehen oder vor einem Fenster oder ob sie aufgehängt sind, das Wichtigste sind nun einmal die Blumen und ihre Farben.

Die Pflanzentöpfe kommen je nach Größe und Bedarf in zweiter Linie. Einmal sind es die Produkte der Ziegelindustrie, dann wieder solche aus Holz, dann Kupfergefäße oder die Fabrikate der Kunststoff-Fabriken. Vor einigen Jahren hat die Eternit AG, Niederurnen, Wettbewerbe veranstaltet, die teilweise neue und interessante Lösungen brachten. Ein anerkannter Versuch, von dem man erwarten dürfte, daß er neue und vielseitigere Anordnungen und Kombinationen von Bepflanzungen bringen werde. Da und dort trifft man die Resultate dieser Wettbewerbe an; doch die Kehrseite der Medaille: statt der Blumen oder Sträucher treten nicht selten die Gefäße mehr und besser in Erscheinung. Man hat vielfach nicht verstanden, daß diese neuen Formen einer neuen Art von Bepflanzung bedürfen, um überhaupt dem Gefäß seine Berechtigung zu geben. Selbst Fachleute stehen solchen Aufgaben oft hilflos gegenüber.

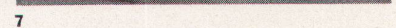
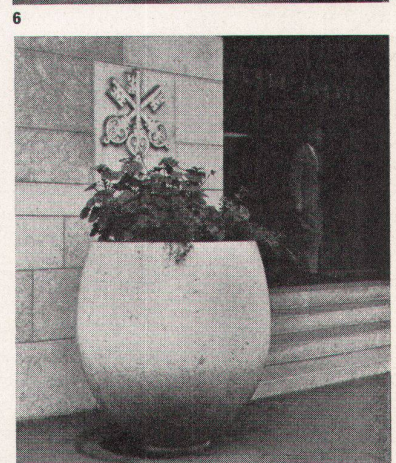
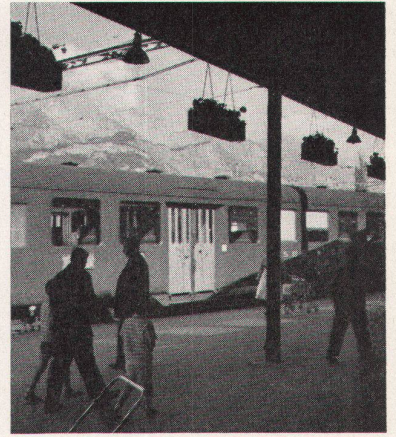
Nach den Blumen- und Pflanzenbehältern kommt die dritte Aufgabe: die Anordnung. Ob es sich dabei um einzelne Gefäße handelt oder um Gruppen: die Art, wie ein Topf, eine Schale hingestellt werden, trägt ganz entscheidend dazu bei, ob die Sache rein dekorativen Charakter haben soll oder ob weitere Absichten dahinter stehen. Es gibt eine Menge von Aufgaben, die mit solchen Mitteln gelöst werden können. Man sagt

1 Blumengefüllte Schubkarren vor dem Hotel-
eingang. Man hofft, die Gäste finden die Idee
«hübsch und originell»

2 Ob es diesen drei Pflanzenbehältern mit Inhalt
gelingt, ihre Umgebung zu verschönern?

3 Um ein Parkierungsverbot zu bewirken, hat
man zu diesen Maßnahmen gegriffen. Gute
Idee – weniger gute Anordnung

4 Hier wird versucht, eine Stützmauer zu deko-
rieren. Ein Bahnbeamter bemüht sich, dem
Reisenden den Aufenthalt oder die Durchfahrt
zu verschönern



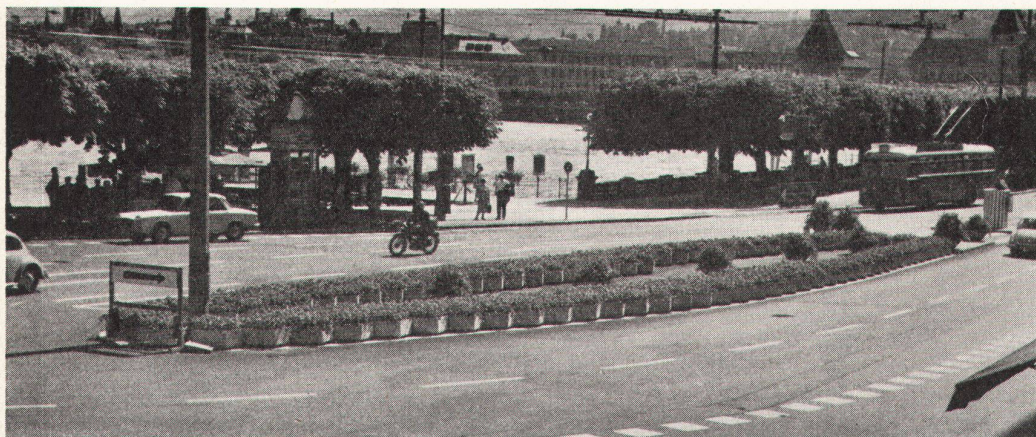
5 Diese Blumenkisten wären auf dem Bahnsteig
ein Hindernis, daher hängt man sie unters
Dach

6 Tüten aus Blech als Blumentopf; das Bewä-
ssern verlangt besondere Instrumente. Die
Technik hat die gestaltenden Elemente über-
holt

7 Der «Blumentopf» ist aus dem gleichen Ma-
terial wie die Fassade. Hauptmerkmal: großes
Gewicht!

Photos: Fritz Maurer, Zürich





8



9

8 Mit mobilen Elementen (Eternit-Pflanzenbehältern) hat man in Luzern eine Verkehrsinsel gebaut, die den Bedürfnissen angepaßt wird

9 Auf dem Lande schmückt die Natur, der Jahreszeit entsprechend, den Eingang zu einem Bauernhaus (Dänemark)

es mit Blumen oder durch die Blume. Mit solchen «Möblierungen» könnten ganz verschiedenartige plastische oder räumliche Wirkungen erzielt werden, je nachdem, welche Ziele erreicht werden müssen. Die Stadt Luzern zeigt diesen Sommer, daß mit mobilen Bepflanzungen wirkungsvolle Anordnungen gemacht werden können. Leider sind wir in Sachen Improvisation noch immer Anfänger; das beweisen die begleitenden Bilder aufs neue. Ernsthaft sich um eine Aufgabe bemühen, heißt nicht, daß das Ergebnis phantasielos sein muß. Ikebana zu stellen, kann heute in Abendkursen gelernt werden (?) – einen Platz oder eine Straße mit Pflanzen und Blumen in Behältern sinnvoll zu gestalten, stellt höhere Anforderungen. Manchmal fehlen die Mittel, vielfach auch die Begabung und das Können.

Fritz Maurer

Stadtplanung

Basler Chronik

Nachdem der Großbasler Stadtkorrektionsplan von 1949 einerseits schon in den Anfangsschwierigkeiten seiner Ausführung steckengeblieben war, andererseits aber auch beim Endausbau die Besserung der Verkehrsverhältnisse, die man von ihm erwartet hatte, niemals bringen konnte, hatte sich die Basler Regierung ein Verkehrsgutachten von Professor Leibbrand anfertigen lassen. Wie wir schon in der WERK-Chronik Nr. 6/1960, Seite 104*, berichten konnten, haben die drei Fachverbände BSA, SIA und FSAI eine gemeinsame Stellungnahme zum Expertenbericht vorgesehen, die nun zur Größe eines eigentlichen Gegengutachtens angewachsen ist.

Diesem Bericht war keine geruhsame Entwicklung verstattet, denn die Probleme drängten derartig, daß die Regierung zweimal die vorzeitige Veröffentlichung von Teilergebnissen verlangte. Ein erster Teilbericht behandelte die Übernahme des interurbanen Verkehrs und des Vorortsverkehrs durch das städtische Straßennetz und ergab den Entwurf eines Expreßstraßenrings, der im wesentlichen dem Eisenbahnring folgt. Während nun alles darauf wartete, wie die Fachverbände das Problem der stadtwärts gerichteten Abfahrtsstraßen, also der Verbindung des Expreßstraßenrings zur City, lösen würden, verlangte die Regierung plötzlich mit Vordringlichkeit eine Stellungnahme zur Frage der Tiefbahn. Ein zweiter Teilbericht vom Januar 1961 behandelte daraufhin den öffentlichen Verkehr und kam, zusammengefaßt, ungefähr zu folgendem Ergebnis: Die Fachverbände gehen mit dem Expertenbericht darin einig, daß der öffentliche Verkehr vom privaten getrennt werden muß, an der Peripherie durch eigene Trassen, im Stadttinnern

durch die Tieflegung. Dabei sollen aber gerade nicht, wie es der Experte wollte, die bestehenden Linien einfach versenkt werden, sondern die Tieflegung dient auch einer Befreiung des Netzes von den überkommenen Strängen im Sinne einer Neuordnung, die nach den heutigen Quellen und Zielen der Verkehrsteilnehmer ausgerichtet ist.

Datiert vom Februar 1962, wird nun der dritte Teilbericht vorgelegt, der das innerstädtische Straßennetz und seine Anschlüsse an den Expreßstraßenring behandelt. Nachdem sich die beiden vorausgegangenen Teilberichte im wesentlichen auf eine Kritik an den Vorschlägen Professor Leibbrands konzentriert hatten, spricht aus diesem letzten Teil nun eine wesentlich anders gartete, den realen urbanen Vorgängen weit besser gerecht werdende Auffassung, als sich aus der bloßen Diskussion mit dem Verkehrsexperten ergab. Den Erörterungen der Detaillösungen geht eine ganze Reihe von goldenen städtebaulichen Regeln voraus, bei welchen man nur bedauert, daß sie offenbar den Fachverbänden noch nicht bekannt waren, als sie sich 1949 hinter den Korrektionsplan für Großbasel stellten.

Auf den natürlichen Zuwachsringen des städtischen Wachstums aufbauend, haben die Fachverbände zwischen dem Expreßstraßenring und der City einen zweiten Fahrstraßenring vorgesehen, der im wesentlichen den alten Stadtgräben folgt und die Wettsteinbrücke, beziehungsweise die Johanniterbrücke, benützt. Es handelt sich um einen prädestinierten und bestehenden Straßenzug, der eigentlich nur durch einige Kreuzungsregelungen und an drei Stellen durch Unterführungen vervollständigt werden muß. Von diesem Ring aus führen fünf größere Straßen in das Innere der City, in welcher das bestehende Einbahnstraßensystem aufrechterhalten wird – mit der Abänderung, daß der Aufwärtsverkehr von der Gerbergasse in das erweiterte hintere Gerbergäßchen verlegt wird. Als Neuerung ergibt sich so ein Fußgänger-Straßenzug von der Heuwaage durch Steinvorstadt-Gerbergasse-Marktplatz bis zur Schiffllände. Ein System von Auffanggaragen soll dafür sorgen, daß das Straßennetz der inneren City nicht mehr durch herumirrende Parkplatzsucher belastet wird. Im Prinzip wird der Fußgänger das Bild der City beherrschen.

Ganz besonders gespannt war man auf die Gestaltung eines neuralgischen Punktes, des Holbeinplatzes. An dieser Stelle endete die geplante Expreßstraße des Verkehrsexperten und überließ den von der Schweiz kommenden Verkehr dem Straßengewirr der City und der Altstadt. Obwohl es jedem, der die ökonomischen