

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 100 (2013)  
**Heft:** 1-2: Pavillons = Pavilions

**Rubrik:** Reise

#### **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**

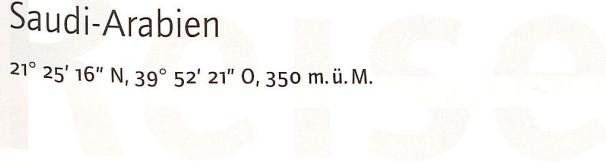
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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

## Jamarat-Brücke, Mekka, Saudi-Arabien

21° 25' 16" N, 39° 52' 21" O, 350 m.ü.M.



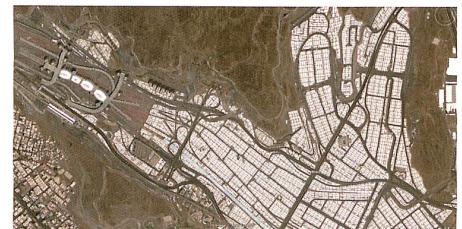
Es soll Leute geben, die sich über zuviele Menschen in der Schweiz beschweren; dass man im Tram jetzt öfter stehen müsse, dass es auch am Postschalter immer längere Warteschlangen gebe, dass man sogar auf abgelegenen Wanderwegen stets auf andere Wanderer treffe. Dass es enger wird, steht ausser Zweifel, obwohl die demografische Entwicklung in eine andere Richtung weist. Der Widerspruch von individuellem Platzbedürfnis und politisch und gesellschaftlich sanktionierter Dichte wird billigend in Kauf genommen.

Doch wie dicht ist «dicht» und welche Bauwerke sind für wirklich viele Menschen notwendig? Einmal im Jahr, zur Zeit der Pilgerreise Hadsch, wird das Mina-Tal einige Kilometer östlich von Mekka von Musliminnen und Muslimen aus aller Welt bevölkert. Nach offiziellen Angaben der saudischen Behörden nahmen im islamischen Jahr 1432 (2011 nach christlicher Zeitrechnung) 3,16 Millionen Muslime an der Hadsch teil, das entspricht der vereinten Bevölkerung der Kantone Zürich, Bern, Aargau und Thurgau. Sie verbringen zwei Nächte in der unüberblickbar grossen Zeltstadt am Fuss des heiligen Bergs Arafat. Von dort aus brechen sie immer wieder nach Nordwesten auf, in Richtung des Stadtzentrums von Mekka. An einer kritischen Stelle verengt sich das Tal, und genau dort vollziehen die Pilger ein furioses Ritual: Sie steinigen symbolisch, und doch ganz konkret den Teufel, jeder der drei Millionen Menschen schleudert insgesamt 49 Kieselsteine auf drei mächtige Stelen. Am fünften und letzten Tag der Hadsch verdichtet sich das persönliche Ritual zu einem Sturm, wenn nach dem Mittagsgebet 21 Steine geworfen werden, je sieben an jede Säule.

In der Vergangenheit führte der Engpass an den Teufelsstelen Jamarat regelmässig zu schrecklichen Katastrophen, bei denen oft mehrere Hundert Menschen erdrückt wurden. Die rasant steigende Zahl an Pilgern verschärftete das Problem zusätzlich; zuletzt waren 2006 über dreihundert Tote zu beklagen. Die geradezu unheimliche Dichte von zehn Menschen pro Quadratmeter war nicht mehr zu bewältigen, es mussten bauliche Massnahmen ergriffen werden.

Das in den Jahren von 2007 bis 2009 etappenweise erstellte Bauwerk stellt eine weltweit einzigartige Infrastruktur dar: Mit seinen breiten Rampen und Überwerfungen gleicht es zunächst einer Autobahnkreuzung, obwohl hier alle zu Fuss gehen. Die Jamarat-Brücke ist nicht mehr und nicht weniger als eine einzige Maschine zur Entflechtung gewaltiger Menschenströme und zur Vermeidung einer Massenpanik.

In den 1960er Jahren wurde bereits eine erste Brücke gebaut, eigentlich eine breite erhöhte Fläche, aus der Löcher für die drei Stelen ausgespart werden. Die Gläubigen konnten fortan auf zwei Ebenen die Kieselsteine werfen, und doch war die Brücke dem Ansturm nicht mehr gewachsen. Ab 2001 gab es erste Studien für eine «New Jamarat Bridge», 2004 wurde in einem ersten Schritt die Steinigungskapazität der drei Stelen erhöht, indem sie mit Betonmauern elliptisch eingefasst wurden, um so die Steinigungsfläche zu vergrössern. Kurz vor Baubeginn der neuen Brücke kam es 2006 erneut zu einem schweren Unglück. Intensive Untersuchungen der gewaltigen Menschenmassen führten schliesslich zum Schluss, dass umfassende Baumassnahmen nötig sind, um die Gefahr zu reduzieren.



Neu führt eine viergeschossige Betonstruktur an den drei Stelen vorbei, die Steinigung ist also auf insgesamt fünf Niveaus möglich; jedes Niveau bewältigt 120 000 Pilger pro Stunde. In fünf Stunden könnten also zumindest rechnerisch drei Millionen Pilger die Jamarat-Brücke passieren. Mehr als 1,2 Milliarden Dollar investierte das saudische Königreich bisher in das Bauwerk, doch die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Zur Zeit werden verschiedene Tunnels gegraben und direkt an die Jamarat-Brücke geführt und bereits ist auch schon von einer Aufstockung die Rede.

Caspar Schärer

Weiterführende Informationen und Pläne:  
<http://www.trafficforum.org/crowdturbulence>