

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 51 (1964)
Heft: 12: "Metropole"

Rubrik: Persönliches

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.12.2024

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

Persönliches

Prof. Peter Meyer zum Geburtstag

Am 14. Dezember 1964 feiert Prof. Dr. Peter Meyer in Zürich seinen 70. Geburtstag. Prof. Meyer hat die Jahrgänge 1930 bis 1942 des WERK redigiert, das damals im Verlag Gebrüder Fretz in Zürich herauskam.

Der Jubilar hat uns ausdrücklich unter sagt, ihn und sein Werk zu diesem Anlaß zu würdigen. Da wir des verehrten Siebzigers jugendliches Temperament kennen, werden wir uns hüten, sein Verbot zu übertreten. So sagen wir nichts von seiner albaslerischen Herkunft als Junker Meyer zum Pfeil, nichts von seinem so fruchtbaren doppelten Studium als Architekt und Kunsthistoriker. Der Leser wird nicht erfahren, wann die handliche «Stilkunde» erschien, sofern er sie nicht selber besitzt. Kein Wort vom «Bürgerhaus und Bauernhaus der Schweiz», keines über die so originelle «Europäische Kunstgeschichte» fließt in unsere Feder. Wir schweigen uns aus über Peter Meyers fruchtbare Lehrtätigkeit an der Architekturabteilung der ETH, wo er eine ganze Generation von Studenten die Schärfe seiner formkritischen Analysen spüren ließ, und schließlich verheimlichen wir auch die Tatsache, daß Peter Meyer sich in den letzten Jahren seiner Arbeit der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Zürich verschrieben hatte, an der er Kunstgeschichte las.

Wir halten uns an das, was zu verbieten Prof. Meyer unterließ: Wir danken ihm für seine Arbeit an unserer Zeitschrift und sprechen ihm zu seinem Geburtstag die besten Wünsche aus.

Redaktion WERK

Tagungen

Regionale Fachleute in Basel

Die Erkenntnis, daß die Grenzstadt Basel ihre Probleme nicht mehr lösen kann, ohne Verbindungen über die Kantons- und Landesgrenzen aufzunehmen, gewinnt immer mehr an Boden. Jede offizielle Konsultation zwischen souveränen Gebieten ist aber ein Politikum und bedingt einen komplizierten Instanzenweg. Deshalb ist es wichtig, wenn das Terrain durch eine möglichst große Zahl inoffizieller Kontakte auf der Ebene des fach-

lichen Gesprächs vorbereitet wird. Die Idee für solche Begegnungen, die von der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis ausgegangen war, haben als erste die Fachverbände des Bauwesens BSA, BIA und FSAI aufgegriffen, und sie haben ihre Schwesterverbände aus der badischen und elsässischen Nachbarschaft zu einer Aussprache nach Basel eingeladen. Anwesend waren überdies, in der Rolle von Beobachtern, die Chefsbeamten der Planungs- und Baubehörden der Region und die Leiter der Planungsbüros der Regionalverbände.

Wie unsere Leser wissen, haben die Fachverbände BSA, BIA und FSAI eine gemeinsame Fachkommission gebildet, welche ursprünglich die Beurteilung des Gesamtverkehrsplanes für Basel von Prof. Leibbrand in Angriff nahm, schließlich aber einen eigentlichen Gesamtplan der Stadt Basel ablieferte (siehe WERK 8/1962, Seite 168*). Diesen Gesamtplan wollten die Basler Architekten ihren ausländischen Freunden erläutern. Nach einer Begrüßung durch den Präsidenten der Fachkommission, Architekt Peter H. Vischer, schilderte Architekt Martin H. Burckhardt die städtebaulichen Grundlagen und Ziele des Planes. Die allmählich gewachsene, nicht gegründete Stadt Basel weist eine in Radialen und Ringe zerlegbare Struktur auf. Vor und neben allen verkehrstechnischen Lösungen wollen die Fachverbände diesen Aufbau wieder klar hervorheben und an ihm weiterbauen. Auf diese Weise soll die City als Altstadt erhalten werden, die Quartiere sollen ihre Eigenart bewahren und einen Rahmen von Grünzügen bekommen. Und schließlich sollen die zu Vororten angeschwollenen Dörfer zwar durch gute Verkehrswege mit der Stadt verbunden werden, aber doch als eigene Organismen getrennt bleiben. Die abschreckende Alternative zu diesem Plan ist für den Referenten die «Agglomeration» im Sinne einer uferlosen Ausdehnung der Stadt ins Umland.

In zwei weiteren Referaten behandelten die Bauingenieure Robert Egloff und Dr. Hans J. Rapp die verkehrsmäßige Sanierung dieses städtischen Raumes. Der individuelle Verkehr, über welchen R. Egloff berichtete, soll nach den Vorstellungen der Fachverbände vor allem auf zwei konzentrische Hochleistungsringe gebracht werden, welche sich zwanglos aus dem historischen Wachstum der Stadt ergeben. Der von den Vororten und von den drei Autobahnen nach Basel einströmende Verkehr soll sich auf einer äußeren Kreisschiene sammeln, welche zunächst einmal den Durchgangsverkehr völlig absorbiert, den Zielverkehr aber bis an jene der zwölf Ringabfahrten bringt, welche dem Ziel am nächsten ist. Dieser Ring würde richtungsgrennt

ausgebildet und könnte bis auf ein kleines Stück den vorhandenen Bahnanlagen folgen. Weiter innen, ungefähr dem Bezirk der einstmals ummauerten Stadt entsprechend, käme ein weiterer Ring, welcher mehr den Charakter eines «Service-Belt» hat, indem er eine Reihe von Abstellgaragen verbinden soll. Die von diesem Ring umschlossene und geschützte Innenstadt soll zwar nicht gänzlich vom Motorverkehr befreit bleiben, aber immerhin ein intensives Fußgängeretz erhalten, welches Geschäft, Einkauf und Vergnügen wieder attraktiver gestalten wird.

Das Netz des öffentlichen Verkehrsmittels, wie es Dr. H. J. Rapp schilderte, verhält sich zu diesen Ringen komplementär: es ist im Prinzip ein Radialbüschel. Es soll im Bezirk des inneren Straßenringes unterirdisch und als Tiefbahn geführt werden. Leider ist die Topographie Basels diesem System nicht gerade günstig: die Tiefbahn kommt gerade unter die Sohle einer Talsenke zu liegen. Gegenüber dem Gutachten Leibbrand haben die Fachverbände das Tiefbahnsystem wohl vereinfachen, nicht aber eliminieren können. Die äußere Zone des Radialbüschels, in welcher sich die Straßenbahnlinien immer weiter voneinander entfernen, denken sich die Fachverbände durch tangential Buslinien versorgt.

In seiner Zusammenfassung wies Architekt P. Vischer noch auf die wichtige Differenz des Gesamtplanes der Fachverbände zur Auffassung des Eidgenössischen Amtes für Straßen- und Flußbau hin: auf die sogenannte Osttangente. Während die Fachverbände die Verbindung der deutschen mit der Schweizer Autobahn als Teilstück ihres städtischen Expresstraßenrings sehen, möchte das ASF die Autobahnen als eigentliche Stadumfahrung bei Kleinröhren zusammenschließen. Diese Differenz hat nicht nur die Fachleute, sondern auch die politischen Geister geteilt. Während die Behörden von Basel auf der Seite der inneren Kreisspanne stehen, bittet eine Basler Volkspetition mit einer Rekordzahl von Unterschriften die Bundesbehörden um eine äußere Umfahrung ...

Die Gäste aus der Region belasteten die erste Zusammenkunft nicht durch die Erörterung solch kniffliger Fragen. In einer kurzen Diskussion beglückwünschten sie die Basler Fachverbände zu ihrer erfolgreichen Initiative und ermunterten sie, in der weiteren Verfolgung ihrer Arbeit auch die überörtlichen Probleme und die Belange der Region in ihre Planung einzubeziehen. Die Vertilgung eines gewaltigen Schinkens im restaurierten «Schützensaal» mit seinen grotesken Architekturrolerien besiegelte die neu erwachte Freundschaft. L. B.