Hermann Guggenbühl

Autor(en): **Baur, Hermann**

Objekttyp: **Obituary**

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

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 2: **Neue Formen des Wohnens**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Kantonsbaumeister Hermann Guggenbühl, Architekt BSA/SIA †

Am 3. Oktober starb in Basel nach langer Krankheit Kantonsbaumeister Hermann Guggenbühl im Alter von erst 52 Jahren. Seine Ausbildung hatte er an den Technischen Hochschulen von Zürich und Berlin erfahren, darauf arbeitete er im Stadtplanungsamt in Frankfurt a. M. und auf dem Stadtbauamt in St. Gallen sowie in privaten Büros. Von 1944 bis 1951 war er Stadtplanarchitekt in Winterthur, von 1951 bis 1959 Stadtbaumeister in St. Gallen, wo er als Planer und Architekt eine besonders reiche und wegweisende Tätigkeit entfalten konnte. 1959 erfolgte die Berufung nach Basel. Den nachfolgenden Nekrolog sprach am Grabe Architekt BSA/SIA Hermann Baur.

Kaum war Architekt Hermann Guggenbühl als Kantonsbaumeister nach Basel berufen, nahm ihm Krankheit und nun der Tod leise, aber unerbittlich alles aus der Hand. Es blieb beim Versprechen. Aber bei den wenigen Malen, bei denen dieses Versprechen auf die Probe gestellt war, wurden die Erwartungen und die Hoffnungen, welche die frei schaffenden Architekten Basels in sein Kommen gesetzt hatten, zur Gewißheit: daß nämlich mit Hermann Guggenbühl ein Mann an die Spitze der öffentlichen Bautätigkeit gekommen sei, der dieses Amt mit Umsicht und Weitblick ausüben werde.

Hermann Guggenbühl war ein Mann des Amtes. Er liebte die Bindungen, die Verpflichtungen und Verantwortungen gegenüber dem Gemeinwesen, die mit einem solchen Amt verbunden sind. Aber er war weit davon entfernt nur Beamter zu sein, seine Aufgabe nur in der Erledigung der administrativen Dinge zu sehen. Die freie Geistigkeit des Architekten, die sich auch in einigen schönen Bauten in Winterthur und St. Gallen gezeigt hatte, hob ihn darüber hinaus. Er wußte, daß auch die über das Nächstliegende hinausgehende weitere Sicht, daß Vorausplanen, daß Visionen zu seiner Aufgabe gehören und in einem höheren Sinne Dienst an der Öffentlichkeit sind. Und es wurde uns zur Gewißheit, daß dieser weite Geist, verbunden mit einem integren und bescheidenen Charakter, viele schöpferische Kräfte frei machen und sie zum Wohle unserer Stadt und vor allem ihres baulichen Antlitzes einsetzen und lenken würde. Daß diese zur Gewißheit gewordene Hoffnung sich nicht auswirken durfte, das ist der große Verlust, den wir alle an dieser Bahre zu beklagen haben.

Noch acht Tage vor seinem Hinschied hatte er an einer entscheidenden Beratung für ein großes, wichtiges Bauvorhaben unserer Stadt teilgenommen. Die Anwesenden waren tief erschüttert: bleich und deutlich vom Tode gekennzeichnet saß er da. Lächelnd grüßte er herüber. Ruhig und mit überlegener Sachkenntnis gab er das gewichtige Votum ab, um dessen willen er trotz Krankheit und Schmerzen gekommen war.

Hermann Guggenbühls Versprechen und unsere Hoffnung wurden jähe zerstört.

Wir verneigen uns in Trauer vor der Tragik dieses Lebens und vor der menschlichen Größe, mit der er dieses Los klaglos auf sich genommen hat.

Hermann Baur

Tagungen

Tagung der Verkehrsplaner
Basel, 12. November 1960

Eine Tagung über «Probleme des städtischen Verkehrs – mit besonderer Berücksichtigung der Basler Gesamtverkehrsplanung» fand am 12. November 1960 im Basler Kollegiengebäude statt. Sie stand unter dem Patronat der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, der Neuen Helvetischen Gesellschaft, Gruppe Basel, und der Geographisch-Ethnologischen Gesellschaft Basel. Geleitet wurde sie von Dr. R. Cottier.

Zuerst sprach Prof. Dr. H. Annaheim vom Geographischen Institut der Universität Basel über «Die topographische Situation als Voraussetzung jeglicher Verkehrsplanung, dargestellt am Beispiel Basel». Eine Stadt ist für ihr Umland ein «zentraler Ort». Je höher spezialisierte Funktionen eine Stadt ausübt, desto höher ist ihre «Zentralität»; Basel mit seinen Geschäftsstraßen, seinen Museen und seiner Universität ist zentraler Ort für ein weites Gebiet. Wenn das Maß der Zentralität gleichgesetzt werden kann mit dem prozentualen Anteil nicht landwirtschaftlicher und nicht industrieller Berufe am Bevölkerungstotal, so zeigt sich, daß Basel hohe zentralörtliche Versorgungsfunktionen ausübt.

Die Verkehrsmittel erlauben es, aus einem bestimmten Umkreis die Stadt ein- bis zweimal täglich zu erreichen. Ein geeignetes Verkehrssystem kann diese Erreichbarkeitszone ausdehnen. Dieses nahe, von Pendlern durchsetzte Stadtrandgebiet ist eine Zone größter Mobilität, die empfindlich auf jede Veränderung des wirtschaftlichen oder verkehrsmäßigen Zustandes reagiert. Basel ist auch ein Ort der Fernverbindungen. Es liegt an der Fuge großer Landschaftsblöcke. Es ist aber nur in geringem Maße Transitstadt; der überwiegende Verkehrsanteil hat Basel zum Ziel oder zur Quelle.

Basels Verkehrsprobleme müssen auf einem topographisch schwierigen Gelände gelöst werden. Aber auch die Menschen haben in diesem Raume Verkehrswiderstände geschaffen. Das größte Hindernis sind die Geleiseanlagen des Zentralbahnhofs. Basel ist aufgebaut auf einem alten Tangentialstraßensystem. Es muß durch neue Tangentialstraßen weiter entlastet werden. Eine vernünftige Dezentralisierung der Ämter, Schulen usw. in die Quartiere und eine sorgsame Entwicklung von regionalen Zentren in der Umgebung ist durchaus möglich. Soll die innerste Innenstadt weiterhin den höchsten Versorgungsfunktionen genügen, so muß sie von jedem unnötigen – und vielleicht in fernerer Zukunft überhaupt von allem – Motorverkehr entlastet werden.

Als zweiter Redner sprach PD Dr. Robert Ruckli, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Straßen- und Flußbau, Bern, über «Die Expreßstraßen als Bestandteil des schweizerischen Nationalstraßennetzes». Wir sind heute an dem Punkte angekommen, an welchem wir unsere Stadtsanierungspläne und unsere Überlandstraßenpläne zusammenfassen müssen zu einem einzigen Verkehrssystem. Die Städte sind die wichtigsten Standorte der Autos; sie sind die Quellen und Ziele des Verkehrsflusses. Unser Verkehr ist entgegen dem Anschein sehr kurzstreckig. Scheinbar lückenlos zieht ein Verkehrsstrom durch unser Land; in Wirklichkeit lösen sich die Autos dauernd ab und dringen von den Überlandstraßen in das Innere der Städte.

Die Schweiz erhält in den nächsten Jahrzehnten ein Straßennetz höchster Stufe zwischen ihren Orten höchster Zentralität. Die Endigungen dieser Straßen in den Städten werden durch sogenannte Expreßstraßen verbunden. Da der ungebrochene Durchgangsverkehr nur den allerkleinsten Anteil am städtischen Wagenfluß hat (in Zürich 2%), sollen diese Expreßstraßen auch dem Innenstadtverkehr dienen, sofern dieser ihren eigentlichen Zweck, die Verbindung der Autobahnenden, nicht behindert. Der wievielte Teil des Innenstadtverkehrs nun diese Expreßstraßen benützt und das historische Straßennetz entlastet, ist sehr stark abhängig von der Lage dieser neuen Straßen. Auch auf Stadtboden sind die Expreßstraßen Bundessache und werden zu 70% aus dem Benzinzoll finanziert. Die Städte haben also ein großes Interesse daran, durch geeignete