

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 51 (1964)
Heft: 4: Städtebau in den USA

Artikel: Nashville : Neuplanung einer amerikanischen Hauptstadt
Autor: Roth, Ueli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39672>

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: 30.03.2025

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

Nashville – Neuplanung einer amerikanischen Hauptstadt



1

Nashville ist die Hauptstadt von Tennessee, einem südlichen Staate der USA, welcher gemeinsame Grenzen mit Kentucky und Virginia, Georgia, Alabama und Mississippi, North Carolina und Arkansas besitzt. Die Fläche von Tennessee beträgt mit ungefähr 100000 km² das zweieinhalbfache der Schweiz; die Einwohnerzahl ist mit 3,5 Millionen etwas geringer. Das Sommerklima ist heiß und feucht, während die Winter mäßig kalt sind. Die Wirtschaft beruht in erster Linie auf den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Baumwolle, Weizen, Mais und Tabak. Nach 1940 wurde im Osten des Staates Oak Ridge zur Herstellung der ersten Atombombe gebaut.

Nashville liegt auf dem Plateau gleichen Namens am schiffbaren Cumberland. Im Jahre 1784 von James Robertson gegründet und auf einem rechtwinkligen Koordinatensystem angelegt, zählt die Stadt heute 170000 Einwohner; das metropolitane Gebiet umfaßt 400000 Einwohner. Hier konzentriert sich der Großhandel von Kentucky und von Tennessee für Bekleidungsgegenstände, Kolonialwaren, Baumwolle, Mehl, Weizen, Tabak und Holz. Eine beschränkte Industrie in Form von Mühlen, Eisenwerken und Zementfabriken hat sich angesiedelt.

Die Stadt wird überragt vom Kapitol auf dem Kapitolshügel, welcher als die höchste Erhebung der Gegend den Standort der Hauptstadt bestimmt hat. Gebaut von William Strickland, ist es ein Bauwerk von Qualität. Der Eisenbahnkönig Vanderbilt hat seinen Namen in der Vanderbilt University verewigt. Diese beansprucht westlich des Stadtzentrums ein großes Areal. Daneben versehen ein College und drei Institute für Farbige die Hochschulausbildung.

Die Wohnzustände in der Stadt entsprechen dem allgemeinen amerikanischen Bild. Ein Gürtel von Slums, welche gebietsweise von Negern und Weißen bewohnt sind, umzieht das Stadtzentrum. Diese Elendsquartiere bestehen im Gegensatz zu denjenigen in nordamerikanischen Städten nicht aus back-

steingebauten Reihenhäusern, sondern aus einzelnen Holzbaracken, welche sich in der feuchten Hitze des südlichen Sommers förmlich blähen. In diesen Slums herrscht eine Justiz eigener Prägung, welche wenig mit der offiziellen des Staates zu tun hat. Die wohlhabenden Leute Nashvilles haben sich ihre Villenquartiere westlich der Stadt, etwa 10 km vom Zentrum entfernt, angelegt.

Der Niedergang des im «Black Belt» – wie der Slumgürtel bezeichnet wird – erstickenden Stadtzentrums war unausweichlich. Nicht nur das Geschäftszentrum, sondern auch die Anlagen der Verkehrsbetriebe sind in betäublichem Zustand.

Es war die existierende Housing Authority von Nashville, die als offizielles Organ auf Initiative des damaligen Stadtpräsidenten sich daran machte, Gebiete für sogenannte «Urban Renewal Projects» auszuscheiden und sich die umfassenden Expropriationsrechte und die finanziellen Hilfsquellen des Bundes zu sichern. Für die Projektierungsarbeiten verpflichtete die Stadt das Landschaftsarchitektur- und Ingenieurbüro Clarke & Rapuano, New York, welches sich seinerseits mit der Durchführung der vorliegenden Studien betraute. Es handelt sich bei Nashville um eine umfassendere Arbeit, als sie gewöhnlich unter den Worten der neuen urbanen Gesetzgebung der USA zustande kommt und bei welchen in den meisten Fällen nur Teilstadtgebiete erfaßt werden.

1
 Flugaufnahme von Nashville
 Vue aérienne de Nashville
 Nashville, aerial view



2



3



4

Planungsphilosophie

Die Verantwortlichen waren sich bewußt, daß zur Koordination aller regenerativen Kräfte in Nashville eine starke Idee notwendig war, welche als Leitplan – oder «Master Plan» – wirtschaftlich durchführbar sein mußte. Durch Schlüsselprojekte sollten die stadtzerstörenden Einflüsse, welche bis zur Gegenwart wirkten, ausgeschaltet und eine Gesundung herbeigeführt werden.

Die Studien basierten auf Erhebungen der gegenwärtigen Zustände und Tendenzen. Eine Gebäudezustandsaufnahme erfaßte das ganze Gebiet der Erneuerung. Dazu kamen Karten der bestehenden Flächennutzung, des bestehenden und zu erwartenden Verkehrs bei Fortdauer der gegenwärtigen Tendenzen, historische und geographische Abrisse, Gespräche mit führenden Persönlichkeiten, mit Slumbewohnern, eine Schätzung der existierenden und potentiellen zukünftigen wirtschaftlichen Verhältnisse der Region, eine Analyse der Erziehungs-, Wohnungs- und Kulturinstitutionen.

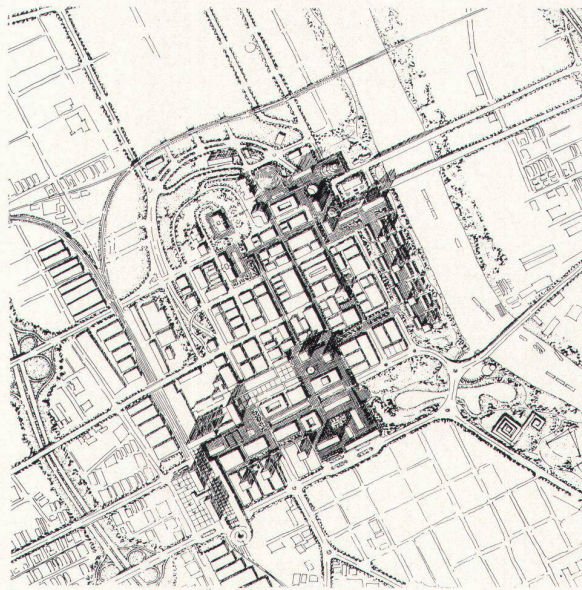
Man war sich jedoch bewußt, daß Projektionen für die Zukunft als Verlängerungen bestehender Tendenzen insofern nicht als Planungsgrundlage dienen konnten, als durch unsere Arbeit eben diese Tendenzen entscheidend beeinflußt werden sollten. Es ging vielmehr darum, die neuen Entwicklungsrichtungen aus den grundlegenden Planungsvorschlägen nachträglich zu ermitteln und deren Richtigkeit damit hypothetisch zu bestätigen. Man entschloß sich, einen dreidimensionalen Richtplan aufzustellen, welcher die grundsätzliche Planungspolitik manifestieren sollte. Diese war von Wirtschafts-, Verkehrs- und juristischen Experten auf ihre Durchführbarkeit zu prüfen und hatte als Anregung und Grundlage für neue Vorschläge zu dienen. Diese wiederum sollten in einem Annäherungsprozeß zu einem endgültigen «Master Plan» verarbeitet werden.

Diese Auffassung des städtebaulichen Vorgehens ist radikal verschieden von vielen früheren Unternehmen. Generalverkehrspläne, deren Basis verlängerte gegenwärtige Entwicklungen bilden, sind bestenfalls Sanierungen, aber keine städtebaulichen Beiträge, weil sie die formativen Potenzen von Verkehrsanlagen nicht ausnutzen. Wenn sich eine Stadt entschließt, eine umfassende Planung vorzunehmen, übernimmt sie die Kontrolle über alle erfaßbaren kausalen Zusammenhänge und kann deshalb mit gezielten Aktionen eine ganze Kette von Reaktionen erzeugen. Notwendig hierfür ist freilich die grundsätzliche Kenntnis von Ursache und Wirkung im städtischen Gefüge.

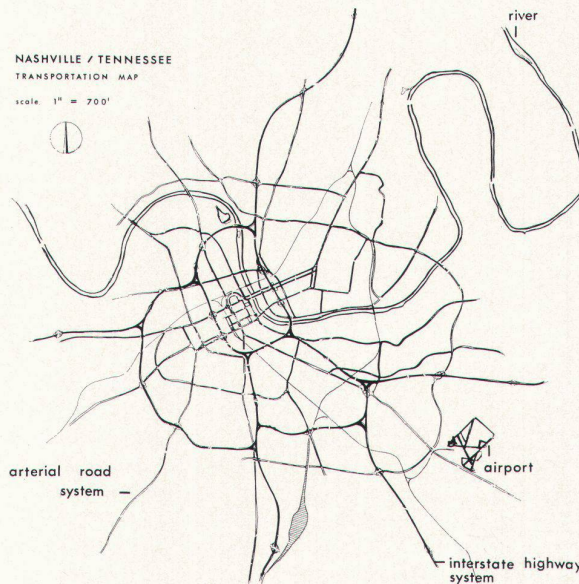
2
Die Parkplätze in der Innenstadt
Points de stationnement au centre de la ville
Parking lots in the city centre

3
Regierungs- und Verwaltungsgebäude
Bâtiments gouvernementaux et administratifs
Government and administration buildings

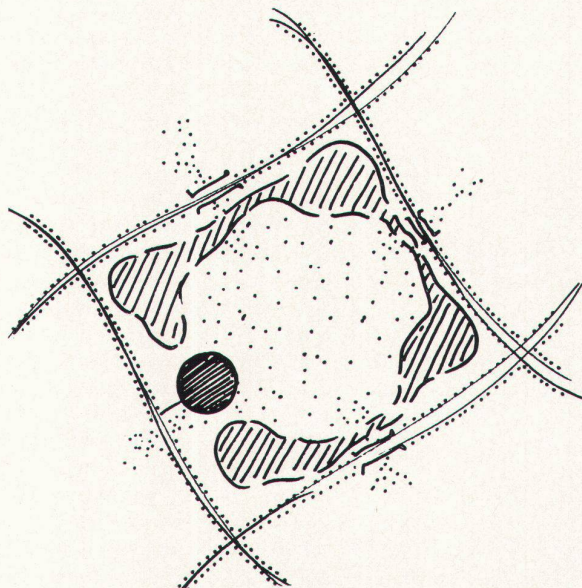
4
Parking am Stadtrand, in der Nähe des zukünftigen kombinierten Bahnhofs
Stationnement dans la banlieue, près de la future «autogare»
Parking lots in the suburbs near the future "Terminal"



5



6



7

Der Richtplan – regionaler Rahmen

Der Richtplan wurde für die Region allgemein und für die Zentralstadt im Detail bearbeitet. Strukturgeber sind die bestehenden und die neuen zum interstaatlichen System gehörenden Autobahnen. Innerhalb ihres Netzwerkes von radialen und ringförmigen Verbindungen sind die Felder der «Communities» und «Neighbourhoods» in den Wohngebieten, der Industrieareale, der Vanderbilt University und der Zentralstadt gelegen. Eine weitere starke Gebietszäsur stellt der Cumberland-Fluß dar, welcher in bezug auf Gebietsabgrenzung eine ähnliche Rolle wie die Hauptstraßen spielt.

Das Zusammenlaufen von sechs Expreßstraßen in Nashville legte deren ringförmige Führung um die Stadt nahe, so daß der Durchgangsverkehr einerseits flüssig und ohne Störung der Zentralstadt diese umfahren kann und das Stadtzentrum andererseits vom Ring dort erreichbar ist, wo das jeweilige Ziel am nächsten liegt. Der «Central Loop», wie der Autobahnring genannt wird, soll im Süden doppelt geführt werden, indem dort das Gebiet der Vanderbilt University in weitem Bogen zusätzlich zum engeren Hauptanschluß an die Zentralstadt umfahren wird. Die vierspurige Expreßstraße wird durchweg in getrennter Linienführung für die Gegenrichtungen angelegt und in einen parkartigen Grünstreifen gelegt.

Die Zahl der bestehenden Straßen wurde erheblich verringert, die Leistung der erhaltenen vergrößert und der Charakter des lokalen Straßenverkehrs im Zusammenhang mit einer veränderten Siedlungsstruktur geändert: Indem die Straßen zu Grenzen von politischen und wirtschaftlichen Einheiten werden, versorgen diese ihre Gebiete in der Zukunft von der Peripherie her. Das Innere der zusammenhängenden Gebiete wird möglichst fahrfrei gestaltet. Im Idealfall besteht der Kern dieser Einheiten aus einem Park mit Institutionen (Sport, Erziehung) und einer asymmetrisch von einer peripheren Straße aus gut zugänglichen Einkaufsanlage. Die Wohnbebauung bildet im Prinzip einen Ring zwischen den Begrenzungsstraßen und dem zentralen Park, so daß sie mit dem Wagen von außen und für den Fußgänger von innen gleichermaßen gut zugänglich ist. Unter sich sind die Community Parks durch Fußgängerverbindungen über oder unter den Arterien so verbunden, daß ein zusammenhängendes System von Grün im zusammenhängenden arteriellen Straßensystem entsteht. Die Arterien sollen je vierspurig mit seitlichen parallelen Zubringerstraßen angelegt und durchgehend von großzügigen Baumalleen beschattet werden. Die Kreuzungen sind mit Lichtsignalen auf einer Ebene

5

Erschließung des Zentrums. Oben das Regierungsviertel und unten der kombinierte Bahnhof

Valorisation du centre. En haut, le quartier gouvernemental et, en bas, l'auto-gare combinée

Exploitation of the centre. Above, Government district and, below, combined Terminal

6

Das Schnellstraßen- und Eisenbahnsystem
Réseau des autostrades et des chemins de fer
Speedways and railways network

7

Schema einer Nachbarschaft mit Wohnbebauung, Shopping Center, Hauptstraßen und Fußgängerarealen, welche die zentralen Parke untereinander verbinden

Schéma d'un «voisinage» avec quartier résidentiel, centre d'achats, rues principales et zones des piétons, reliés entre eux par des zones de verdure centrales

Diagram of a neighbourhood with residential buildings, shopping centre, main streets and pedestrian areas linking the central parks



8

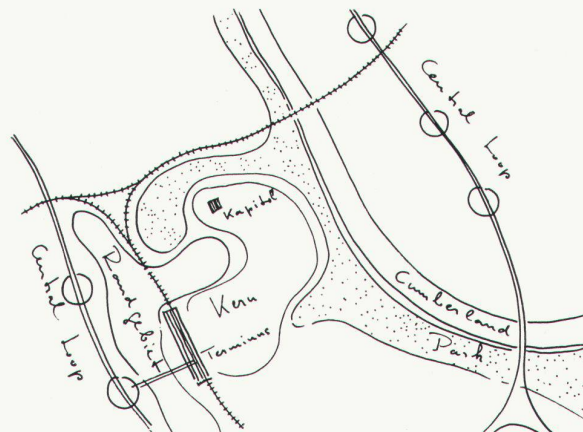


9

8
Sanierungsplan, schwarz die zu erneuernden Bauten des Zentrums
Plan d'assainissement. Les bâtiments du centre qui doivent être rénovés
sont indiqués en noir
Reorganization plan. The buildings to be renewed are black

9
Perspektive des Stadtzentrums nach der Erneuerung
Croquis du centre après la rénovation
Perspective view of the centre after renewal

10
Schema der Struktur des Stadtzentrums
Schéma de la structure du centre
Schematic drawing of the centre structure



10

vorgesehen, während die Autobahnabzweigungen auf mehreren Ebenen kreuzungsfrei angelegt werden. Innerhalb des Central Loop bildet das arterielle Straßensystem einen innersten Ring um den Kern, welcher von der näheren Umgebung des Zentrums und vom Central Loop gleich gut zugänglich ist und mit welchen die Großparkgaragen monolithisch verbunden sind. Zudem besteht die Absicht, die Eisenbahnen zu modernisieren und ihnen einen neuen Bahnhof an der Stelle des alten zu bauen. Ein neuer Schienenanschluß soll den Flughafen mit dem Hauptterminal von Nashville verbinden. Der Güterbahnhof ist 10 km südlich des Stadtzentrums im Ausbau begriffen.

Im Bericht zum Richtplan wurde dieses regionale Rahmenwerk wie folgt zusammengefaßt:

«Das vorgeschlagene System von interstaatlichen und arteriellen Straßen wird zu einem wichtigen Teil der Topographie von Nashville gehören. ... Aber es scheint nur so, als seien die Straßen in diesen Plänen zuerst bestimmt worden – als ein Mittel, um Menschen und Güter von ihrem Ursprung zu ihrem Ziel zu bringen –; in Wirklichkeit wurde der Aufbau der Nachbarschaften und der Zentralstadt durch die Vorstellung der *Art des Lebens*, welches sich darin abspielen soll, bestimmt. Das Verkehrssystem und die bedienten städtischen Anlagen bilden zusammen eine untrennbare Einheit, und ihre koordinierten Pläne sind das Resultat eines Annäherungsprozesses.»

Der Richtplan – die Studie für die Zentralstadt

Grundlegend für den Plan der Zentralstadt war deren regionaler Rahmen und die Topographie des Zentralstaatgebietes und die Anlagen, welche in die Planung einbezogen werden müssen. Die vorangehende Zustands- und Nutzungsaufnahme der Gebäude und Anlagen war deshalb von besonderer Wichtigkeit. Nachdem eine allgemeine Idee der zukünftigen Zentralstadt gediehen war, wurde die Erstellung einer neuen «Topographie» notwendig, weil sich durch die Strukturänderung die Entfernung weiterer Gebäude und Anlagen aus Nutzungsgründen aufdrängte.

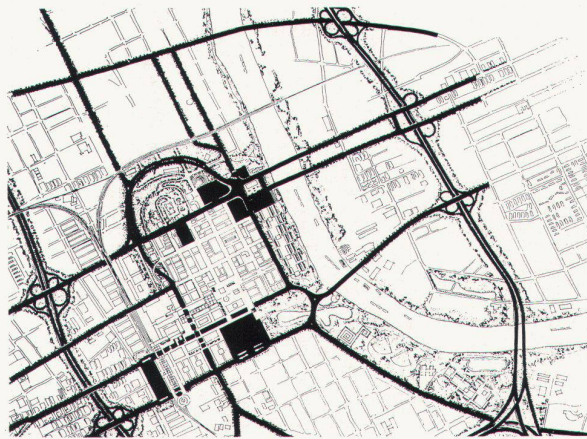
Der Kern von Nashville entwickelt sich L-förmig südlich und östlich um den Capitolshügel. Von Cumberland herüber greift das Parksyste nördlich und westlich um das Symbol des Staates, eine westliche Lücke zum Kern freilassend, in welche einem Pfropf gleich die Randfunktionen des Kerns eindringen (Leichtindustrien). Diese entwickeln sich zwischen dem westlichen Teil des Central Loop und der Eisenbahnlinie auf großer Fläche und sind so durch alle Verkehrsarten leicht erreichbar. Der Kern wird von diesen Randfunktionen bedient, ohne gestört zu werden. Den Bahnhof am alten Ort zu lassen erwies sich als funktionell und wirtschaftlich günstig, und er soll als starker *Terminus* aller Verkehrsarten einen starken Eckpfeiler des Geschäftskernes im Westen bilden.

Das nördliche Ende des Kernes wird das *Regierungsviertel für Staat und County* bilden, welches vom Capitol überragt wird. An beiden Enden sind groß bemessene Auffangparkgaragen vorgesehen. Der L-Form des Kernes folgend, wurde eine unentgeltlich benutzbare Pendelstraßenbahn vorgeschlagen, welche die Großparkgaragen miteinander verbindet. Wo das L sich biegt, stößt eine Zunge des Flußparksystems an den Kern, einen künstlichen See bildend. Somit ist die Fußgängerverbindung vom Zentrum zum Fluß und zu den Museen und dem Zoo im Park hergestellt. Die Fläche des Stadtkernes wurde durch die Forderung bestimmt, daß er sich innerhalb von Fußgängerdistanz ansiedeln soll.

An der Stelle der abzubrechenden Lagerhäuser am Cumberland und in bester Lage im Park weiter östlich sollen *Wohnanlagen* von strategischer Wichtigkeit entstehen: Sie haben die Aufgabe, die vermöglichen und in außenliegende Pärke abge-



11

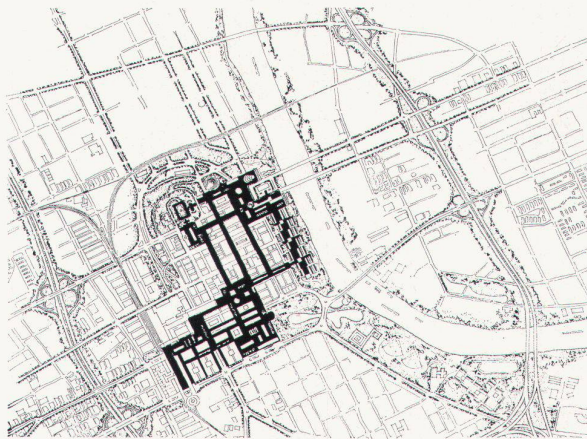


12

11
 Die Erschließung durch das öffentliche Transportmittel (Langstreckenbusse, Lokalbusse und Eisenbahn)
 Valorisation par les services de transport publics (autobus interurbains et urbains, chemins de fer)
 Exploitation by public communication means (long-distance and local buses, railways)

12
 Die Erschließung für privaten Verkehr
 Valorisation pour les transports privés
 Exploitation for private traffic

13
 Das zentrale Fußgängersystem
 Système central pour piétons
 Central pedestrian system



13

wanderten Leute wieder zum Stadtzentrum zurückzubringen. Der Erfolg dieses Projektes ist insofern von Wichtigkeit, als damit jene Leute am Schicksal der Zentralstadt wieder persönlich interessiert werden, die über Einfluß und Mittel verfügen, dieses zu beeinflussen. Diese Anlagen müssen folglich so gebaut werden, daß sie die Vorteile des Lebens im Grünen der Vorstädte mit denen des Lebens in Zentrumsnähe verbinden. Während in den außen gelegenen Gebieten die Verkehrstrennung (Auto/Fußgänger) praktisch durchweg horizontal erfolgt, wurde sie im Stadtkern vertikal angestrebt. Grundsätzlich wurde der Fahrverkehr auf dem gewachsenen Boden gelassen, und die Fußgänger erhalten neue Bewegungsebenen auf den durchgehenden und als Plätze, Einkaufsstrassen und Promenaden gestalteten Dächern der Parkgaragen- und Straßenüberdeckungen.

Dieses Prinzip ließ sich in jenen Gebieten verwirklichen, wo eine vollständige bauliche Erneuerung vorgenommen werden konnte. Im bestehenden und zu erhaltenden Einkaufszentrum jedoch erwiesen sich Untertunnelungen als wirtschaftlich illusorisch, so daß ein Kompromiß gefunden wurde: drei Längsstraßen werden den Fußgängern reserviert, während die Querstraßen für Anstößerverkehr offen bleiben. Die Verkehrsinterferenzen reduzieren sich somit auf die Kreuzungspunkte. Man nimmt an, daß dieses Verkehrssystem eine innere bauliche Umgestaltung der Baublocks mit der Zeit herausfordern wird.

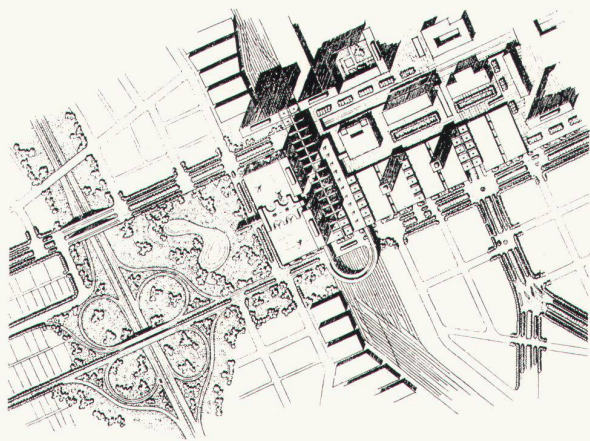
Die Langstreckenautobusse und die Eisenbahn haben ihre Station im Hauptterminus. Eine Art von langsam fahrenden Ausstellungsbähnchen mag auf den Fußgängerebenen Terminus, Großparkgaragen und alle bedienten Anlagen des Stadtkerns verbinden. Die Haltestellen der regionalen Autobusse sollen an die beiden Enden des L verlegt werden: in den Terminus und an das gegenüberliegende Ende des Pendelsystems am Regierungsviertel.

Wie das öffentliche Verkehrssystem wurde auch das privat ein regionaler Größenordnung vorgezeichnet und konzentriert sich im Zentrum. Es baut sich aus drei Stufenordnungen auf: dem interstaatlichen, dem arteriellen und dem Feinverteilersystem. Zum «arteriellen» System gehören auch die Großparkgaragen des Zentrums. Sie wurden so vorgeschlagen, daß sie innerhalb von «Fußgängerdistanz» von den Anlagen liegen, welche sie bedienen.

Schlüsselprojekte

Der Terminus: Die kürzesten Verbindungswege zwischen den Haltestellen verschiedener Verkehrsarten sind vertikal. Grundsätzlich wurde versucht, jeder Verkehrsart ihre eigene Ebene zu reservieren. Die Eisenbahn bleibt auf gewachsenem Boden. Eine natürliche Senke, durch welche die Geleise laufen, erlaubt eine Einfahrt in die darübergelegene Lokalbusstation. Die Fußgängerebene des Stadtkernes zieht sich auf ihrer Höhe von der großen Galerie und der Mustermesse auf ein allgemeines Fußgängerniveau mit den Haltestellen der Pendelzüge und den Ladeanlagen. Schließlich gelangen die Busse des Langstreckendienstes über zwei halbkreisförmige Rampen auf das oberste Geschoß.

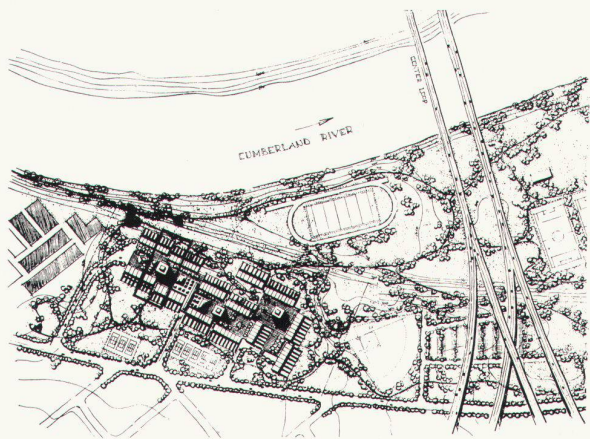
Auf der anderen Seite baut sich eine sechsstöckige Großparkgarage mit ungefähr 4000 Abstellplätzen auf. Sie ist vom arteriellen und dem interstaatlichen Straßensystem gleich gut zugänglich. Zwischen den Terminuspaketen des öffentlichen und privaten Verkehrs sind die vertikalen Verkehrskerne angeordnet. Sie münden über den Terminus in zwei große, scheibenförmige Geschäftsgebäude, welche in dieser Zentralstellung besonders wertvollen Geschäftsraum abzugeben versprechen. Sie werden erheblich zur Finanzierung dieses Projektes beitragen.



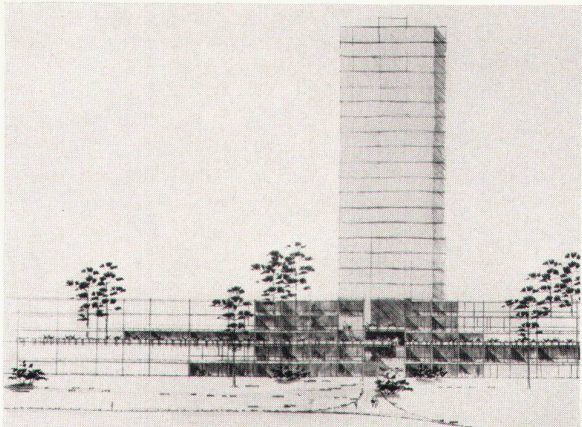
14



15



16



17

Flußuferbebauung: Dieses Schlüsselprojekt entspricht dem Postulat, in nächster Nähe des Stadtkernes neue Wohnanlagen für die mittleren und oberen Einkommensklassen mit den Vorteilen des Wohnens in den Vororten und denjenigen der zentralen Lage verbinden zu lassen. Wenn pro Wohneinheit zwei Parkplätze vorgesehen werden müssen, benötigen die Abstellflächen so viel Raum, daß eine Oberflächenparkierung nahe des Stadtzentrums nicht in Frage kommt. Die Idee liegt nahe, die Garagen als Füllmaterial künstlicher Hügel zu verwenden, diese mit Terrassen-Wohnzellen zu bebauen und von Wohnhochhäusern überragen zu lassen. Die Hochhäuser setzen den Kern der vertikalen Verbindungen der Parkgeschosse durch Aufzüge und Treppen in die Höhe fort. Von den Achspunkten der Verkehrsschächte ziehen sich die Korridore horizontal zur Wohnzellenoberfläche, so daß Schächte und Korridore gemeinsam in gewissen Abständen eine doppelbewandete Verteilerscheibe bilden. Liegen die Anlagen in unserem Falle zudem an einem steil abfallenden Flußufer, so können durch die Fortsetzung der Vertikalkerne in die Tiefe und horizontale Tunneln an der Wohnoberfläche auch die tiefer gelegenen Terrassenhäuser von oben erschlossen werden.

Ähnlich wie im Präzedenzfall in Philadelphia (siehe WERK 5/1962, SS. 149–160) wird die Stadt nun versuchen, Investitionsinteressenten zu gewinnen, welche zum Beispiel an der Errichtung der Mustermesse oder der Flußbebauung interessiert sind. Die Stadt ist berechtigt, solche Interessenten zu Wettbewerben einzuladen, für welche das Programm des «Master Plan» bindend ist. Die Investoren – es können Banken, Investment Trusts, Privatleute oder andere kollektive oder natürliche Personen sein – sind genötigt, einen Architekten mit der Durchführung des Wettbewerbes für sie zu betrauen. Der erstprämierte Entwurf bringt dem Investor die Baubewilligung und dem Architekten meist den Bauauftrag.

Die vorgehenden Planungsarbeiten schaffen nicht nur den Anreiz zu neuen Investitionen, sondern der städtische Boden erfährt durch sie auch eine erhebliche Aufwertung. Damit ist es möglich, die ganze Planung und die Enteignungen nachträglich zu bezahlen. Dieser Prozeß spielt dann besonders gut, wenn er, wie hier, in einer Stadt mit entwertetem Boden- und Gebäudebesitz stattfindet und wenn die Planungsbehörden volle Verfügungsfreiheit über das Planungsgebiet und eine langfristige Investitionskompetenz haben.

14

Der kombinierte Bahnhof
La gare combinée
Combined Terminal

15

Schnitt durch den kombinierten Bahnhof. Unterste Ebene: Eisenbahn. Erstes Geschoß: Kurzstreckenbusse; zweites Geschoß: Fußgänger-ebene; drittes Geschoß: Überlandbusse. Hinzu kommen die vertikale Erschließung durch Lift und der Helikopterlandeplatz auf dem Dach. Coupe de la gare combinée. Niveau inférieur: chemins de fer. Premier niveau: autobus urbains; deuxième niveau: zone des piétons; troisième niveau: autobus interurbains; en outre, des ascenseurs et une piste pour les hélicoptères assurent la valorisation dans le sens vertical. Cross-section of Terminal. Undermost plane: railways. First floor: short-distance buses; second floor: pedestrian plane; third floor: overland buses. The vertical planes are served by lifts, and the station roof is a helicopter airport.

16

Sanierungsgebiet am Fluß
Zone d'assainissement aux bords de la rivière
Reorganization district by the riverside

17

Fassade zum Fluß
Face donnant sur la rivière
Riverfront elevation

Photos und Abbildungen: Ueli Roth, Berkeley