

Stadtchronik

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **44 (1957)**

Heft 4: **Wohlfahrtsbauten - Formgebung**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

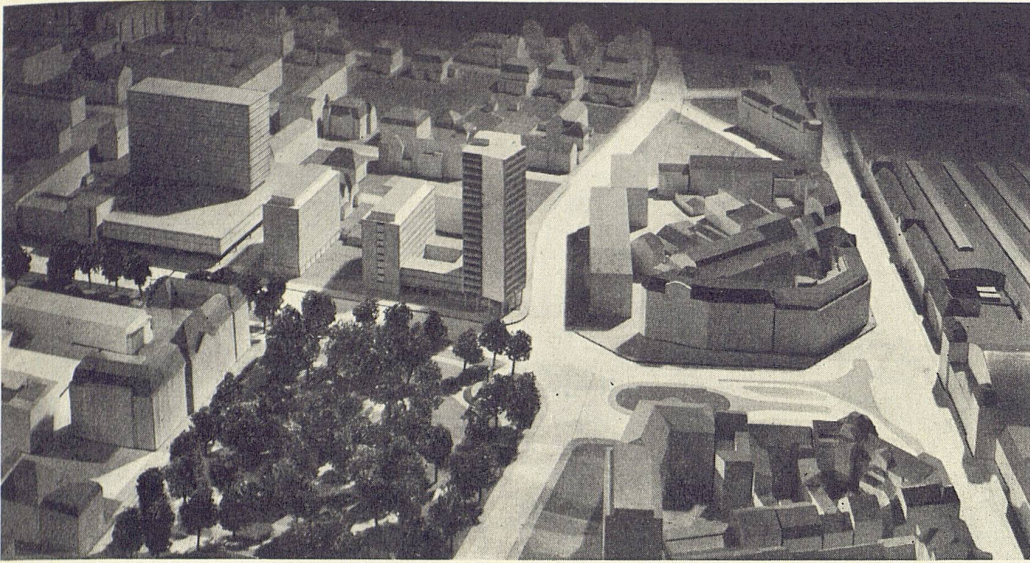
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

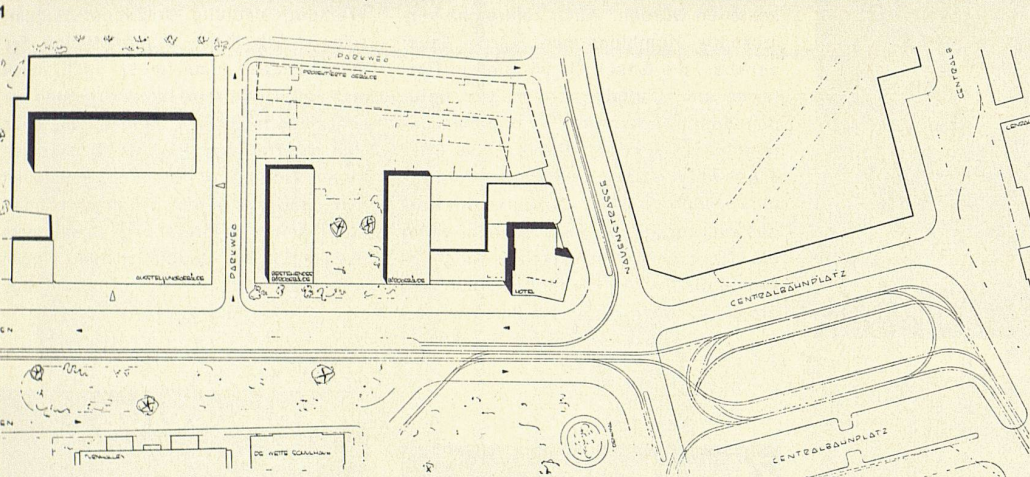
Haftungsausschluss

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.



1 Die projektierten Bauten der Permindex in Basel. Modellbild von Nordwesten und Situation. Rechts Hauptbahnhof; Bildmitte Hotel mit 20 Geschossen; links davon zwei quer-gestellte Verwaltungsgebäude, wovon eines das Gebäude der Basler Transportversicherungs-Gesellschaft ist (s. WERK 3/1957); am linken Bildrand das 13geschossige Ausstellungsgebäude. Die Abbildungen zeigen eine bereits überarbeitete und abgeänderte Fassung des Projektes der Architekten F. Rickenbacher & W. Baumann, Basel

2 Situationsplan 1:2500



vor dem Dilemma, ob sie der Permindex zugestehen wollen, was sie soeben der Bâloise-Transport verweigerten. Auch das Prinzip, daß bei Hochhäusern die Verkehrs-, Belieferungs- und Parkierungsprobleme gelöst sein müssen, würde neuerlich durchbrochen.

Nicht nur solche Bedenken waren es, welche die Architektenverbände zusammenführten, sondern die Frage, ob nicht dieses kühne Bauprojekt, das sich auf die Parzellen am Äschengraben zusammendrängen will, an wichtigerer Stelle eingesetzt werden könnte. Bekanntlich ermangelt der Basler Bahnhofplatz immer noch des Kontaktes mit der City, und schon jetzt weist er den Ankommen den am Zentrum vorbei auf den Äschenplatz. Beide Übel würden durch den neuen Permindexbau verstärkt, indem das Gebäude einen zu starken baulichen Akzent am Äschengraben setzen und zudem die erhoffte Kontinuität der Einkaufsstadt endgültig unterbrechen würde.

Noch liegt in den Schubladen des Baudepartementes das Ergebnis des Bahnhofplatz-Wettbewerbs von 1948, bei welchem die bestprämierten Projekte eine Querlegung des Verkehrskreises, einen Querriegel an Stelle des Straßburgerdenkmals und einen Anschluß an die Ladenstadt über die St. Elisabethenschanze vorsahen. Damals wurden diese Lösungen schleunigst mit dem bekannten Etikett «Utopien» totgelobt und abgelegt. Heute sind um den Bahnhofplatz herum so viele Bauvorhaben angemeldet und schon im Gange, daß deutlich wird, wie eine konsequente Politik der Koordination diese Utopien schon nach einem Jahrzehnt hätte verwirklichen können. Im Gedanken an die Bahnhofpläne von 1948 machten die Architektenverbände drei Vorschläge für eine bessere Platzierung der Permindex. Diese Vorschläge

Stadtchronik

Basler Bauchronik

Es kommt wohl selten vor, daß die drei lokalen Architektenverbände BSA, SIA und FSA zusammensitzen und über ein privates Bauvorhaben verhandeln. Es ist aber auch ein Projekt besonderer Art, das seit Neujahr in Basel die Diskussion beherrscht. «Permindex – Permanente Industrie-Exposition» ist ein großaufgezogenes Exportunternehmen, das nach dem Prinzip der Mustermesse – aber ohne ihren Rummel – die ständige Vertretung europäischer Industrieprodukte gegenüber überseeischen Einkäufern darstellen möchte. Sie will ein Gebäude errichten, das größenordnungsmäßig 50 Millionen Franken kostet und in welchem der Einkäufer von Tür zu Tür gehen kann, anstatt daß er von Fabrik zu Fabrik reisen muß.

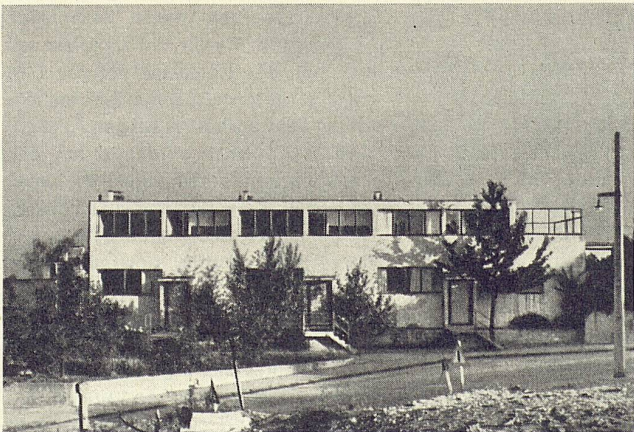
In die Freude über diesen wertvollen Zuwachs der Stadt mischen sich sofort

die Bedenken über die Platzfrage. Es ist der Permindex schon gelungen, sich zwei Terrains am Äschengraben zu sichern, deren eines gerade noch an den Bahnhofplatz anschließt; die beiden Parzellen sind riegelartig getrennt voneinander durch das Hochhaus der Bâloise Transports – ein unter vielen Kautelen gestattetes und wohlgelegenes zehnstöckiges Geschäftshaus.

Das provisorisch eingereichte Bauprojekt der Permindex auf diesen Parzellen ist im Rahmen des verfügbaren Terrains sehr sorgfältig ausgedacht. An die Ecke zum Bahnhofplatz wird ein überragendes Punkthochhaus gestellt; sodann wird der Bâloise-Querriegel links und rechts von zwei gleichgeformten Geschwistern flankiert, worauf sich dann gegen den Äschenplatz zu ein niederes Längsgebäude erstreckt. Es dient dazu, das eigentliche Hauptgebäude zu verdecken: ein breitgelagertes Hochhaus von etwa vierzehn Geschossen auf dem hinteren Teil der Parzelle. Dieses Projekt würde natürlich bei weitem die in diesem Gebiete gestattete Ausnutzungsquote überschreiten, und die Behörden stehen



1



2

1
Werkbundsiedlung Weißenhof-Stuttgart 1927. Doppelwohnhaus, Architekten: Le Corbusier und P. Jeanneret. Aufnahme 1956. Zustand nach der Renovation durch die Stadt Stuttgart

2
Werkbundsiedlung Weißenhof-Stuttgart. Einfamilienreihenhaus, Architekt: Mart Stam. Aufnahme 1956. Zustand nach der Renovation durch die Stadt Stuttgart

Aus «Baukunst und Werkform», November 1956

fanden in der Öffentlichkeit kein günstiges Echo. Zugute halten muß man ihnen, daß sie vom Bestreben diktiert waren, der Permindex nur Allmendland zu überlassen und keine privaten Interessen zu tangieren. Gerade das aber verurteilt sie auch zur Unwirksamkeit. Eine neue Lösung am Bahnhofplatz ist nicht möglich ohne die Mitwirkung der privaten Grundbesitzer. Dabei ist durchaus noch nicht abgeklärt, ob eine solche nicht auf freiwilliger Basis erreichbar wäre.

In Amerika und in Deutschland wurde die Methode der Grundstück-Pooling erprobt. Eine geschickte Baubehörde müßte abklären, ob sich nicht zwischen dem Staat, den Landbesitzern am Bahnhof und der Permindex und weiteren Interessenten eine Vereinbarung finden ließe, nach welcher die Terrains zusammengelegt und die Standorte neu ausgeschrieben würden. Auch zahlreiche verlockende Kombinationen wären dabei denkbar: die Geschäfte könnten in Parterres und Fußgängerpassagen unter den Hotelzimmern und Büroräumen untergebracht werden; mittels dieser Passagen könnte dann auch die so notwendige Verbindung zur Einkaufsstadt hergestellt werden. Es wäre schade, wenn die Stadt die gestalterischen Möglichkeiten, die ihr das Permindex-Millionenprojekt zuspießt, nicht ausnützen würde.

Lucius Burckhardt

ches Niveau erreicht. Ein stark umkämpftes Thema bildete z. B. das Bauhaus Dessau und seine Bedeutung für das heutige Architekturschaffen. Ein sehr negativer und vernichtender Artikel von Prof. Rudolf Schwarz eröffnete das Gespräch und fand seine Antwort in Beiträgen von verschiedenen Seiten. Die Diskussion, welche sich über mehrere Hefte erstreckte, konnte einerseits viel falschen Mythos entfernen und andererseits die wahre und bleibende Bedeutung des Bauhauses klären.

Das Novemberheft 1956 ist dem Deutschen Werkbund und seiner Entwicklung gewidmet. In verschiedenen Beiträgen werden die wichtigsten Perioden des Werkbundes und sein direkter Einfluß auf Architektur und Produktforschung behandelt.

Alte und neue Aufnahmen aus der Werkbundsiedlung Weißenhof-Stuttgart zeigen, daß diese Demonstration des Werkbundes auch heute noch, nach mehr als 25 Jahren, ihre Bedeutung besitzt. Und in diesem Jahr, da das neue Hansaviertel der Berliner Bauausstellung vollendet werden soll, konstatiert man, daß vor einem Vierteljahrhundert offenbar eine klarere und eindeutige Konzeption in städtebaulichen Fragen vorhanden war.

b.h.

Zeitschriften

Baukunst und Werkform

Frankfurt a. M.

Die deutsche Architekturzeitschrift «Baukunst und Werkform» verdankt ihr lebendiges Gesicht der Initiative des Herausgebers Alfons Leitl und des Schriftleiters Joseph Conrad. Das Heft ist in den letzten Jahren zu eigentlichem Diskussionsforum der deutschen Architektenschaft geworden. In anregender und erfrischender Weise werden die aktuellen und latenten Probleme der Architektur und des Städtebaus aufgegriffen. Die Ausdrucksweise ist für ein schweizerisches Ohr vielleicht manchmal etwas zu scharf und respektlos, doch muß man dieser Zeitschrift zuerkennen, daß es ihr gelungen ist, eine lebendige Architekturdiskussion und -kritik aufzubauen, an der sich führende Architekten, Künstler und Persönlichkeiten aus anderen Gebieten beteiligen. Nach den ersten Gehversuchen, die für die Nachkriegssituation in Deutschland typisch waren, hat die Diskussion heute ein beachtli-

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Neu

Handels-Hochschule St. Gallen auf dem Kirchhofergut in St. Gallen

Eröffnet vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen und vom Stadtrat der Stadt St. Gallen unter den in der Schweiz heimatberechtigten oder seit mindestens dem 1. Januar 1957 niedergelassenen Architekten. Dem Preisgericht steht für die Prämiiierung von fünf bis sechs Entwürfen eine Summe von Fr. 30000 und für allfällige Ankäufe der Betrag von Fr. 10000 zur Verfügung. Preisgericht: Regierungsrat Dr. S. Frick, Vorsteher des Kantonalen Baudepartements (Präsident); Regierungsrat P. Müller, Vorsteher des Kantonalen Departements des Innern; Stadttammann Dr. E. Anderegg; Stadtrat R. Pugneth, Vorstand der städtischen Bauverwaltung; Dr. R. Mäder, Hochschulrat, Rechtsanwalt, Sankt Gallen; Prof. Dr. W. A. Jöhr, Rektor der Handels-Hochschule St. Gallen; Architekten: H. Baur BSA/SIA, Basel; Prof. W. Dunkel BSA/SIA, Zürich; Prof. E. Eiermann, Karlsruhe; O. Glaus