

# Stadtchronik

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **52 (1965)**

Heft 12: **Fünf Bauten ; Paul Klees Spätwerk**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

## **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.

## Fragment

### Technic revival

Jahrelang mußte ich mich genießen, wenn ich vor anderen Personen meine alte Leica zückte und eine Aufnahme machte – heute geschieht es hier und da, daß ich den anerkennenden Blick eines Connaisseurs auf mir ruhen fühle. Das «technic revival» scheint über das Gebiet der Autos und der Trichtergrammophone hinauszugehen und weitere Sektoren zu ergreifen; wann folgen wohl die Nähmaschinen und die Staubsauger? Im Rahmen des «technic revival» wendet sich unser Interesse den zwei großen Organismen zu, die das 19. Jahrhundert intakt hinterlassen hat, der Eisenbahn und der Armee. Was die Eisenbahn angeht, so ist die Qualität aller jener Anlagen und Installationen unbestritten, die nicht der Repräsentation dienen. Zudem wurde auf dem Gebiete der Emblematis, der Signalisation und der Zeichengebung Bedeutendes geleistet, was noch der Entdeckung harret. Das Schönste ist wohl, daß hier ein ganzes Kommunikationssystem aus dem Dampfzeitalter lebendig geblieben ist und täglich gebraucht und erneuert wird: es reicht von der Lochzange des Kondukteurs bis zu den so faszinierenden Kreidezeichen auf den Güterwagen. Die Frachtgutannahme mit ihren Pulten und Kleistertöpfen lehrt mehr über das 19. Jahrhundert als der Anblick des Schlachtfeldes von Waterloo, und jede Gymnasialklasse sollte einmal die Güterabfertigung im Grenzzollamt besucht haben.

Was das Militär angeht, so unterlag seine Ausrüstung einem rascheren Wandel. Die Kriege haben da viel Schaden angerichtet, indem sie den Fortschritt, oder wie man das nennen will, übermäßig beschleunigten. Jedoch hat sich etwas erhalten, das sonst wohl nirgendwo mehr studiert werden kann: die hohe Wertschätzung des Materials, gemessen an jener der menschlichen Arbeit. Die dem Schreibenden zugewiesene Betätigung verbraucht ein Stanzprodukt, in der Herstellung wohl nicht teurer als eine Rapenmünze. Jeder Soldat erhält davon fünfzig. Am Schluß des Dienstes müssen nicht nur die ganz gebliebenen Dinger abgeliefert werden, sondern auch die Trümmer der wenigen verbrauchten Stücke, wobei dann in den üblichen endlosen Kontrollen festgestellt wird, daß es zusammen wieder fünfzig ergibt. Das ist alles recht banal, die Zeit des Soldaten ist ja billig. Das Erstaunliche folgt erst: wenn diese Auszahlung stattgefunden hat, dann fahren zwei Männer in Zivil im

Auto vor, steigen aus, und zählen die Dinger, die ganzen und die verbrauchten, nochmals nach und nehmen sie mit. – Zwecks Geheimhaltung, meinen Sie? – Weit gefehlt, man kann die Dinger auch selber kaufen!  
L. B.

## Stadtchronik

### Berner Chronik

#### *Die Agglomeration Bern und ihre Planung*

Die für die Planung der Stadt Bern verantwortlichen Persönlichkeiten stehen heute vor einer eigenartigen Situation. Sie können nicht mehr alle Probleme lösen, die sich ihnen stellen, indem sie, dem alten Rat folgend, das Übel bei der Wurzel packen. Denn die Wurzeln der größten Übel scheinen gar nicht in städtischem Boden zu stecken, sondern fuori le mura.

Die größten Planungsprobleme treten in den Gebieten des raschen und vor allem überraschenden Wachstums auf. Und was das Wachstum betrifft, so kann die Stadt Bern mit ihrem Umland nicht konkurrieren. Seit zehn Jahren verliert die Stadt Familien an ihre Nachbargemeinden, und nur der Geburtenüberschuß verwandelt diesen Wanderungsverlust in ein leichtes statistisches Plus. Dagegen gibt es angrenzende Gemeinden, deren Bevölkerung zwanzigmal schneller wächst als die der Stadt, in denen im Verhältnis zum Bestehenden hundertmal mehr Häuser gebaut werden als in der Stadt und sich doppelt so viele Kleinkinder tummeln als in der Stadt. Diese Gemeinden haben aber keinen technischen und personellen Apparat, der es ihnen erlauben würde, die sich aus dieser stürmischen Entwicklung ergebenden Planungsprobleme aus eigener Kraft zu lösen.

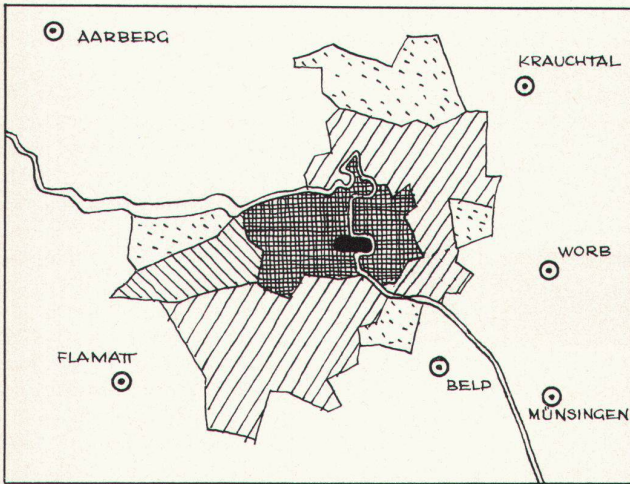
Was geht nun das alles die Stadt an? Es ginge sie nichts an, wenn die Bewohner dieser aufblühenden Gemeinden auch dort arbeiteten, ihre Kinder dort ins Gymnasium und ihre Kranken dort ins Spital schickten, wenn sie ihr Abwasser selber reinigten und bei ihren Einkäufen in der Stadt den Parkplatz selber mitbrächten. Das tun sie aber nicht. Die Hälfte der Berufstätigen fährt zur Arbeit in die Stadt und nimmt dort mehr als ein Viertel der Arbeitsplätze ein. Im ganzen gibt es an die 30000 Pendler, und nur auf jeden zehnten Einpendler fällt ein Auspendler. Das sind die Probleme, die die Stadt etwas angehen, obwohl ihr Ursprung nicht in der Stadt liegt. Oder liegt er am Ende – das heißt vielmehr ganz am Anfang –

doch in der Stadt? Oder vielleicht hier wie dort? Wer kann darüber Auskunft geben?

Bis jetzt noch niemand, doch wäre es nicht undenkbar, daß in den kommenden Jahren allmählich etwas Licht in diese Zusammenhänge gebracht wird, als Resultat einer gemeinsamen Anstrengung, die die Gemeinden im näheren und weiteren Umkreis der Stadt Bern mit ihr zusammen zu unternehmen gewillt sind. Sehen wir uns die diesbezügliche Entwicklung einmal an: Nach dem Ersten Weltkrieg hatte Bern, dem allgemeinen Trend folgend, Bümpliz-Oberbottigen eingemeindet. Im Gegensatz zu Zürich aber hatte es damit sein Bewenden. 1930 wurde Bern auf Grund der Volkszählungsergebnisse mit fünf unmittelbar an die Stadtgemeinde angrenzenden Gemeinden: Bolligen, Bremgarten, Köniz, Muri und Zollikofen, zu einer ersten der sogenannten «alten» Agglomeration zusammengefaßt. Auf Grund der Volkszählung von 1960 kam es dann zu einer Erweiterung der Agglomeration um sechs weitere Gemeinden, und 1963 wurde der Regionalplanungsverein gegründet, der noch zwei Gemeinden hinzufügte. Diese acht neuen Gemeinden grenzen nun nicht mehr an die ursprüngliche Gemeinde Bern, sondern bilden alle Teile eines zweiten, also äußeren Gemeinderinges um die alte Agglomeration. In der ursprünglichen Gemeinde Bern zählen wir 45 Einwohner pro Hektare, im eingemeindeten Bümpliz 12 Einwohner pro Hektare, im ersten Ring der Gemeinden sechs Einwohner pro Hektare und im äußeren Ring der Gemeinden zwei Einwohner pro Hektare. Das Verhältnis im Wachstum dieser Agglomerationsteile unter sich ist dagegen gerade umgekehrt. Der Regionalplanungsverein stützt sich also heute auf 14 Gemeinden. Der Beitritt der Gemeinden erfolgt freiwillig.

Was will dieser Regionalplanungsverein? Er will:

1. eine Bestandesaufnahme aller jener Daten fördern, die für die Planung nötig sind (diese Aufzeichnungen sollen von jetzt an ständig nachgeführt werden, so daß in jedem Augenblick die neuesten Daten erhältlich sind);
2. den gegenwärtigen Zustand der vorhandenen Planungen darstellen als Grundlage für die kommenden Verhandlungen;
3. die Bedürfnisse jeder einzelnen Gemeinde abschätzen;
4. die Möglichkeiten jeder einzelnen Gemeinde abschätzen;
5. auf dem Verhandlungswege aus dem Mosaik der möglichen Einzelplanungen diejenige Kombination wählen, die jeder einzelnen Gemeinde ihr Optimum sichert.



Die Entwicklung der Agglomeration Bern

- Altstadt Bern
- Ursprüngliche Gemeinde Bern
- Bümpliz-Oberbottigen eingemeindet
- Alte Agglomerationsgemeinden
- Der wachsende Ring äußerer Agglomerationsgemeinden

Aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern 1964

Diese Organisation hat folgende Struktur:

Der *Regionalplanungsverein* erarbeitet die Planungspolitik. Die *Regionalforschungsstelle* erforscht die Verhältnisse im Planungsgebiet und beschafft das zur Bestimmung der Planungspolitik notwendige Unterlagenmaterial. Die *Regionalplanungsstelle* plant im Sinne der vom Verein ausgearbeiteten Planungspolitik. Der Verein hat einen Vorstand, in dem von jeder Gemeinde gleichviele Vertreter sitzen. Der Verein ist als Ganzes ein Kol-

lektivmitglied der kantonalen Regionalplanungsgruppe, die ihrerseits wieder der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) angeschlossen ist.

Die Regionalforschungsstelle beschäftigt einen Volkswirtschaftler (den Chef des Statistischen Amtes der Stadt Bern) als Leiter, einen Geographen, einen Regionalplaner, einen Architekten und zwei Sekretärinnen.

Die Regionalplanungsstelle hat einen Ingenieur (Leiter), drei Techniker und Zeichner und eine Sekretärin.

Die Gründung dieses Vereins und der beiden Büros ist der erste Schritt zu einer umfassenden Stadt- und Regionalplanung im Raume Bern. Dieser erste Schritt ist, gemessen an der Größe der Aufgabe, klein; noch sind keine Daten visuell dargestellt, noch sind fast keine sozio-ökonomischen Primärerhebungen gemacht, erst wenige Korrelationen gefunden und noch gar keine Modelle gebildet, geschweige denn Planungsvarianten zur Diskussion gestellt worden. Doch sind natürlich kleine Schritte in der richtigen Richtung nützlicher als ein Dauerlauf auf Irrwegen. Während über den Dauerlauf schon viel beurteilend gesagt und geschrieben worden ist, kann über den geschilderten kleinen Schritt im Augenblick noch nicht mehr ausgesagt werden, als daß er zu Hoffnungen berechtigt.

Martin Geiger

**Basler Chronik**

*Autobahnwunder in der Region Basel?*

Der Schweizerische Bundesrat hat kürzlich das Bauprogramm 1965 für die schweizerischen Nationalstraßen (Autobahnen) veröffentlicht. Von den dieses Jahr verfügbaren 600 Millionen Franken erhielt der Kanton Basel-Stadt nichts. Die Autobahnverbindung Deutschland-Schweiz im Raume Basel soll nach dem Bundesratsprogramm erst in den Jahren 1970 bis 1972 erstellt werden. Neue Bauabschnitte kommen nur in Frage, wenn die neue Finanzierung gesichert ist. Bezüglich der Abnahme der Hafraba über das Gebiet des Kantons Basel-Stadt bestehen zwischen diesem und den zuständigen Behörden in Bern seit langem gegensätzliche Auffassungen. Die Basler Regierung ist für die sogenannte innere Tangente, vom Otterbach via Schwarzwaldallee (am Badischen Personenbahnhof vorbei) über eine neue oder eventuell verbreiterte und verschobene Sankt-Alban-Brücke angelegt und eingegliedert in einen die Innerstadt entlastenden Expreßstraßenring. Die zuständigen Bundesbehörden scheinen nach wie vor Anhänger der sogenannten

äußeren Tangente, zwischen Basel und Riehen geführt, mittels eines neuen großen Viadukts über die Insel beim Kraftwerk Birsfelden in die Nationalstraße des Kantons Basel-Land einmündend.

In Basel selbst tobt der Tangentenkrieg zwischen den Anhängern beider Varianten mit einer Heftigkeit und Andauer, die mehr und mehr als peinlich empfunden werden. In der Sektion beider Basel des Touring-Clubs der Schweiz (TCS) fand eine Abstimmung statt, die zumal als umstrittenes Stimmungsbild, mangels Kompetenz, für die Entscheidung nicht ausschlaggebend sein kann, so wenig wie die Übermittlung von mehr als 15000 Unterschriften direkt an den Bundesrat. In dieser Situation zeigte sich ein Hoffnungstreifen am Horizont der Basler Region: das neue deutsche Projekt einer Nord-Ost-Umfahrung Basels quasi als dritter, äußerster Tangente.

Die Basler Fachverbände der Ingenieure und Architekten charakterisierten das neue Projekt:

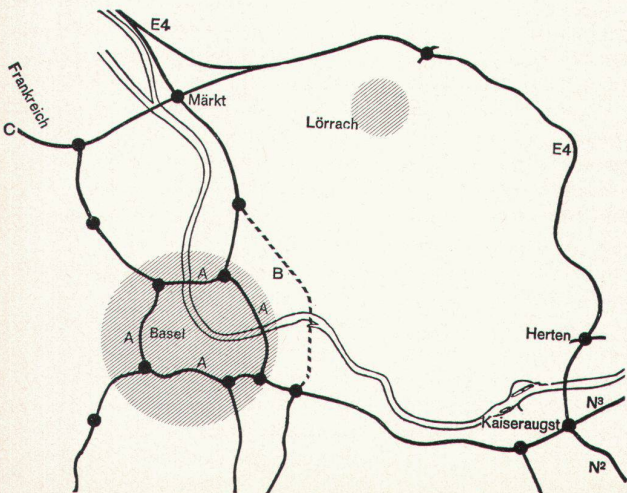
«Diese deutsche Autobahnverbindung via Märkt-Lucke-Lörrach-Herten stellt eine ideale, großzügige Umfahrung für Basel dar, denn sie umfährt nicht nur das engere Stadtgebiet, sondern auch die Außenquartiere.

Der Ausbaustandard (Steigungen, Kurvenradien, Ausbaugeschwindigkeit) wird mindestens demjenigen entsprechen, der für die anschließenden schweizerischen Autobahnen in Richtung Zürich und Gotthard vorgesehen ist. Die zu überwindende Höhendifferenz zwischen Lörrach und Herten beträgt rund 160 m und ist gleich oder geringer als die Höhendifferenzen der schweizerischen Autobahn. Die deutsche Umfahrungsautobahn läßt sich später durch ein System von zusätzlichen Umfahrungsstraßen – die übrigens nicht alle Autobahnen sein müssen – zu einem vollständigen Umfahrungsring ergänzen, der neben dem Transitverkehr der deutschen auch denjenigen der französischen Autobahn aufnehmen kann.»

Die Basler «National-Zeitung» spricht von einem Schwert, zu dem die nördlichen Nachbarn Basel im Kampf gegen die Straßenverkehrsmisere verhelfen. Interessant aber: kaum ist eine mögliche Lösung beziehungsweise Erlösung in Sicht, wird bereits auch das genannte Schwert als eventuell zweischneidig bezeichnet, indem nämlich die Distanz von einigen Kilometern des neuen Projekts für Basel die Gefahr der isolierenden Umfahrung, des Nicht-mehr-besucht-Werdens in sich berge. Hier darf man wohl sagen, daß die Anziehungskraft einer Stadt wie Basel zu groß ist, als daß irgendein nennenswerter Schaden oder Verlust entstehen könnte. In den Zentren anderer Städte, zum Beispiel Stuttgart,

*Künftiges Expreßstraßenring um Basel*

- A Autobahnring und «Innere Osttangente» gemäß Vorschlag der Fachverbände
- B «Äußere Osttangente»
- C Projektierter Autobahn von Frankreich
- E4 Projektierter deutsche Transit-Autobahn
- N2 Nationalstraße Basel-Chiasso
- N3 Nationalstraße Basel-Zürich



zittert sicher kein Wirt, kein Geschäft der Innenstadt und kein Kunstinstitut wegen der Distanz zu den die Stadt umfahrenden Autobahnen – gute Zubringer- und gute Parkmöglichkeiten natürlich vorausgesetzt.

Die Basler Entscheidung wird vor allem auch dadurch erschwert, daß die Schätzungen über die Proportion von «Transitverkehr» und sogenanntem «Ziel- und Quellverkehr», zum Teil auf Grund sehr diskutabler Zählungen und Statistiken, diametral auseinandergehen.

In Basel selbst kann, zumal bei der allgemeinen Baukreditdämpfung, wohl frühestens ab 1970 bis 1972 mit einem Arbeitsbeginn gerechnet werden, auch wenn die von Bern bisher favorisierte äußere Tangente gewählt würde. Kommt das von Regierung und Parlament gewünschte innere Projekt auch beim Bund zum Durchbruch, so werden die Bauarbeiten zwischen Markt und der schweizerischen Nationalstraße während längerer Zeit große Komplikationen und Verkehrserschwerungen bringen. Eine flüssige Verbindung durch Basler Gebiet ist so oder so vor zehn Jahren kaum zu erwarten. Darum drängt es sich geradezu gebieterisch auf, schon jetzt das neue deutsche Projekt in Deutschland und von der Schweiz aus (auch finanziell!) maximal zu unterstützen und die maßgebenden Stellen um größte Beschleunigung zu ersuchen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg geschah das «Miracle de Blotzheim». In kürzester Zeit wurde mit Schweizer Geld auf französischem Terrain der erste internationale Flugplatz Basel-Mülhausen geboren. Jahrzehnte früher wurden auf Basler Boden ausländische Bahnhöfe gebaut. Internationale Bahnverbindungen wurden gemeinsam finanziert. Die Rhein-

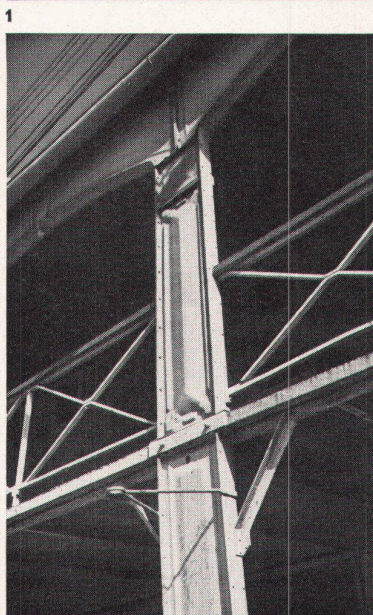
schiffahrt und die Kraftwerke zeitigten Früchte analoger Solidarität. Im gleichen Geiste wäre nun auf deutschem Boden mit allseitigem Einsatz die dritte Tangente als Umfahrungsprojekt zu realisieren. Soweit nicht irgendeine andere greifbare «Sensation» sich präsentiert, möge die dritte Tangente als rasch realisierbares «Autobahnwunder» der Region Basel beschleunigt stattfinden, und zwar wenn irgend möglich frühzeitig mit mehrspuriger und richtungsgetrennter Führung!

Hans W. Sütterlin

## Vorfabrikation

### Zweimal Vorfabrikation in Südamerika

Man kann sich die Überraschung des Schreibenden vorstellen, als er am Oberlauf des Amazonas, im Dschungel und Tausende von Kilometern vom Atlantischen Ozean entfernt, auf ein vorfabri-



1-3 Vorfabriziertes Stahlhaus von Eiffel in Iquitos, Peru. 1 Gesamtansicht. 2 Stahlträger. 3 Inneres und Decke

4-7 Stapelbares vorfabriziertes Raumelement in Brasilia; Architekt: Oscar Niemeyer. 4 Grundriß und Gartenterrasse. 5 Nach der Fabrikation. 6 System der Stapelung. 7 Schnitt

Photos: Tadeusz Barucki

