

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 51 (1964)
Heft: 10: Terrassenhäuser

Rubrik: Stadtchronik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

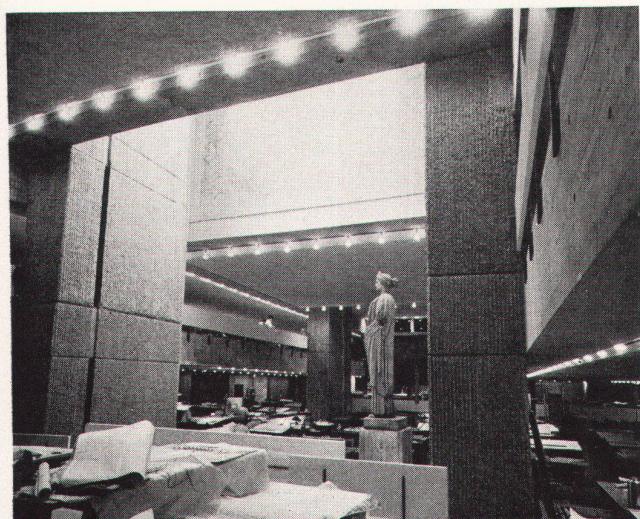
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

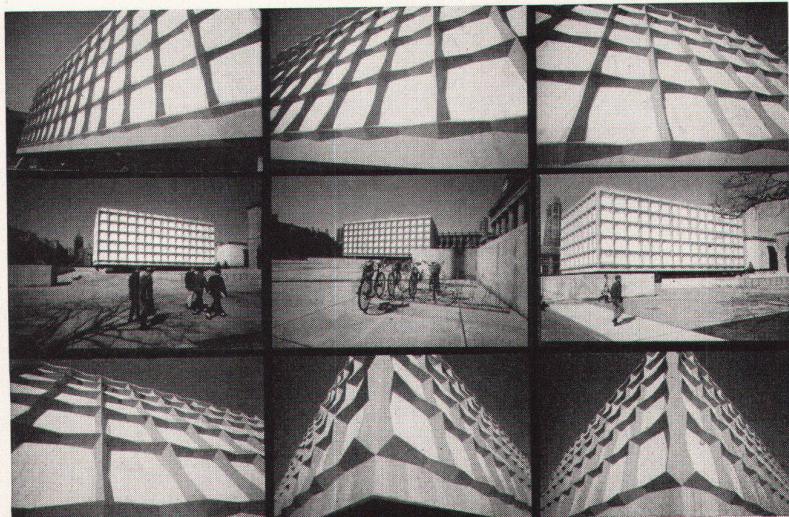
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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



5



7

Stadtchronik

Berner Stadtchronik

Parkplätze im Berg der Aarehalbinsel

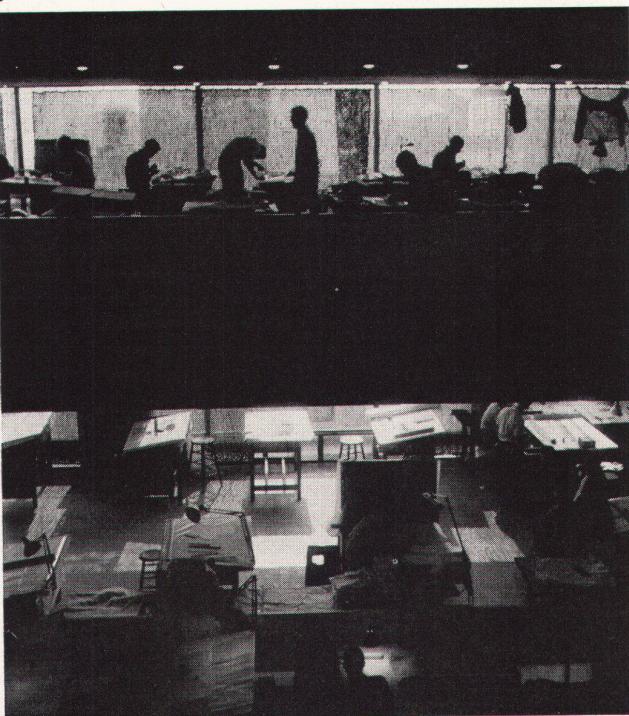
Städteplanung ist nicht die Summe aller gelösten Verkehrsknoten, ebensowenig wie die Gesamtheit aller gestalterischen Einfälle initiativer Architekten. Städteplanung bedarf wissenschaftlicher Grundlagen und Methoden. Als Instrumente reichen weder das Tangentendreieck noch der Filzstift aus. Eine Stadt kann nicht von einem allein geplant werden. Nur eine wissenschaftliche Zusammenarbeit von Architekten, Ingenieuren, Statistikern, Soziologen, Medizinern und Ökonomen kann brauchbare Resultate liefern.

Trotzdem verbleibt der schöpferischen Phantasie des Architekten und Städteplaners eine große Aufgabe: die zukünftige Stadt sichtbar zu machen. In Form von Skizzen, Projekten, Modellen, Photomontagen. Der visionäre Städtebauer sieht Dinge, die dem Bauherrn (hier der Stimmbürger) vorerst noch verborgen sind, und muß deshalb versuchen, das, was er sieht, auch für den andern sichtbar zu machen. Er muß versuchen, im Bürger Vorstellungen zu wecken von der Stadt, wie sie sein sollte.

Für Visionäre ist Bern ein dankbares Objekt. Vor allem seine eigenartige topographische Lage ist der Ausgangspunkt vieler kühner Gedankengänge. Wohl der häufigste unter ihnen ist der, aus der alten Stadt auf dem Hügelrücken der Halbinsel, die ja identisch ist mit dem kulturellen und kommerziellen Zentrum, eine Fußgängerstadt zu machen.

Was ist eine Fußgängerstadt?

Die Vorstellungen einer Fußgängerstadt



6

5, 6
Art and Architecture Building, Yale University,
New Haven

7
Yale Rare Book and Manuscript Library, New Haven. Architekten: Skidmore, Owings & Merrill

Photos: Robert Perron, New Haven

zierten, gerillten Betonplatten werden mit dem Hammer die Kämme der Rillen abgeschlagen.

Bei der Bibliothek für seltene Bücher (Architekten: Skidmore, Owings & Merrill) wird ein aus Stahlkreuzen aufgebautes Gerippe mit Füllungen von durchscheinenden Marmorplatten geschlossen. Die Stahlkreuze sind nach außen durch Granitkreuze geschützt, nach innen durch eine Kunsteinverkleidung.

können jedoch verschieden sein, zum Beispiel:

a) Die Privatwagen sollen auf großen Sammelparkplätzen an den Brückenköpfen jenseits der Aare abgestellt werden. Von dort aus ist ein öffentliches Verkehrsmittel zur Weiterfahrt ins Zentrum zu benutzen.

b) Die Autos befahren weiterhin die Stadt. Für die Sicherheit der Fußgänger wird durch Tieflegen des Fußgängerverkehrs in den Boden gesorgt.

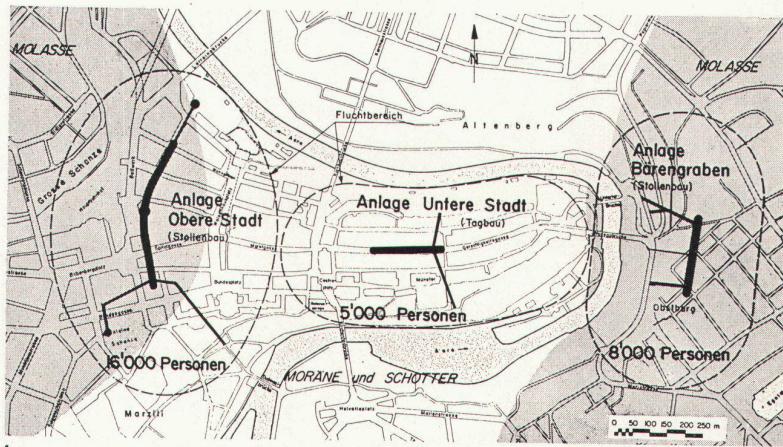
c) Die Autos befahren wohl die Stadt, aber unterirdisch. Die Erdoberfläche bleibt frei für die Fußgänger.

Während die ersten beiden Standpunkte öfters detailliert diskutiert wurden, besteht von der dritten Version (Ausnutzung der Aarehalbinsel zur unterirdischen Verkehrsführung) noch kein vollständiger Plan. Dies hängt wohl mit der Kühnheit des Gedankens zusammen und damit, daß auf kein solches Projekt eine Medaille, sondern im besten Falle eine Schublade der Verwaltung wartet. Um so bemerkenswerter ist deshalb der Mut und die selbstlose Haltung der nachge nannten Architekten- und Ingenieurfirmen, die trotz gewaltiger Arbeitsüberlastung den Blick in die Zukunft nicht verlieren und zusammen mit den Jungen sich für realistische Lösungen, auch wenn es vielleicht nur Teillösungen sind, einzusetzen.

Mit Zivilschutzräumen kombinierte unterirdische Parkierungsanlage

Eine Bernische Studiengesellschaft für Zivilschutz- und Verkehrsanlagen (J. Bächtold, Ing. SIA; Emch & Berger, Ing. SIA; H. & G. Reinhard, Arch. BSA; Rothpletz & Lienhard, Ing. SIA) hat im Jahre 1962 folgendes Projekt vor den Stadtrat gebracht, aus dem wir auszugsweise zitieren:

«Bern braucht Zivilschutzräume. An Großschutzräume zahlt der Bund 40%.

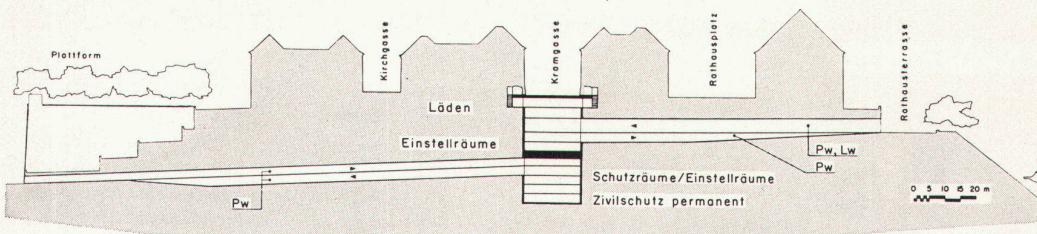


1, 2 Projekt der Bernischen Studiengesellschaft für Zivilschutz- und Verkehrsanlagen

1 Lage der drei unterirdischen Hallen. Östlich und westlich der Altstadt: Molasse. In der Mitte: Moräne und Schotter. Folge: Drei unabhängige Hallen

2 Querschnitt der Anlage in der Altstadt

3 Vorschlag «Bundesterrasse» für Bern
Schnitt: Zuoberst Markt, darunter Lagerhallen, dann acht Geschosse Einstellhallen mit vorgelagerten Büros, zuunterst Ein- und Ausfahrt



2

Die restlichen 60% der Kosten übernehmen Kanton und Gemeinde. Die Erstellung ist Aufgabe der Gemeinde. Die Überlegung der Studiengruppe ist nun die, die unablässigen Baukosten von Groß-Schutzzräumen dadurch in annehmbarem Rahmen zu halten, daß in Friedenszeiten möglichst große Teile der Räumlichkeiten kommerziell ausgenützt werden können. An erster Stelle steht die Nutzung solcher Anlagen für die Parkierung von Automobilen. Neben dem Parkproblem ist für alle Geschäfte im Stadtzentrum die Frage der Lagerhaltung und Anlieferung von großer Bedeutung. Es sei daran erinnert, daß bereits unter verschiedenen bestehenden Geschäftshäusern mit gewaltigen Kosten weitere Keller erstellt wurden, so daß sicher ein großes Bedürfnis besteht, unterirdische Schutzzräume für Lagerhaltung zu nutzen. Die Schutzzanlagen sollten zudem so angelegt werden, daß ein Teil des Anlieferungsverkehrs durch diese Räume erfolgen kann.

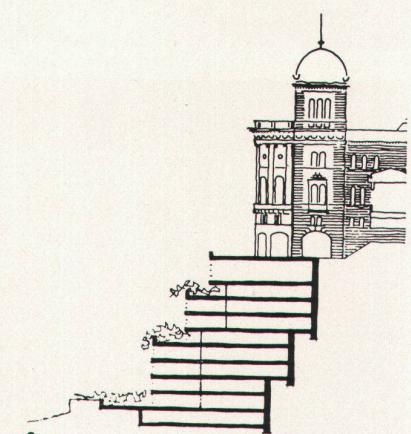
Mit der Nutzung von Groß-Schutzzräumen für Parkierung, Lagerhaltung und Anlieferung eröffnet sich die Möglichkeit, die Innenstadt unterirdisch zu erschließen, wobei die topographischen Verhältnisse der Berner City für ein solches Projekt ganz besonders geeignet sind. Wir glauben, daß durch diese neue planerische Konzeption die Einmaligkeit der Lage und Anlage der Altstadt Bern in keiner Weise tangiert, sondern daß im Gegenteil ihre Besonderheit dadurch noch unterstrichen wird.

Geologie: Die Aarehalbinsel besteht nur zum Teil aus Fels. Zwischen dem Mo-

lasse im Bahnhofsbereich (Große Schanze) und beim Bärengraben (Stallden) ist eine Senke vorhanden, die mit eiszeitlichen Lockergesteinen, Moränen und Schottern aufgefüllt ist. Da in den Lockermaterialien größere Stollenprofile wirtschaftlich nicht ausgeführt werden können, muß dort versucht werden, die Anlage zur Hauptsache im Tagbau zu erstellen.

Als erste Abschätzung ergibt sich bei einem Flächenbedarf von $1,70 \text{ m}^2$ pro Person eine erforderliche Schutzzraumfläche von etwa 50000 m^2 . Dazu sind für permanente Zivilschutzeinrichtungen rund 20000 m^2 vorzusehen. Die Schutzzräume müssen eine Überdeckung von 20 m Fels oder eine äquivalente Decke in Eisenbeton aufweisen.

Verkehrstechnische Bedingungen: Auf der Schutzzraumfläche von 50000 m^2 können etwa 2300 Automobile parkiert werden. Vergleichsweise stehen heute in der Innenstadt, vom Bärengraben bis zum Bubenbergplatz, rund 2000 Parkplätze zur Verfügung. Um den Verkehr zu und von den Parkierungsanlagen zu erleichtern, müssen diese möglichst direkt an das städtische Hauptstraßennetz angeschlossen werden. Die Anordnung der Personen- und Warenaufzüge soll eine optimale Erschließung der Innenstadt ermöglichen. Die Anlage 'Bärengraben' kommt in die Molasse zu liegen und wird als Kaverne mit zwei Ein- und Ausfahrtsstollen ausgebildet. Sie bietet 8000 Personen Schutz und kann für die Parkierung von 500 Automobilen genutzt werden. Die Anlage 'Untere Stadt' liegt im Lockermaterial, weshalb sie für die Aus-



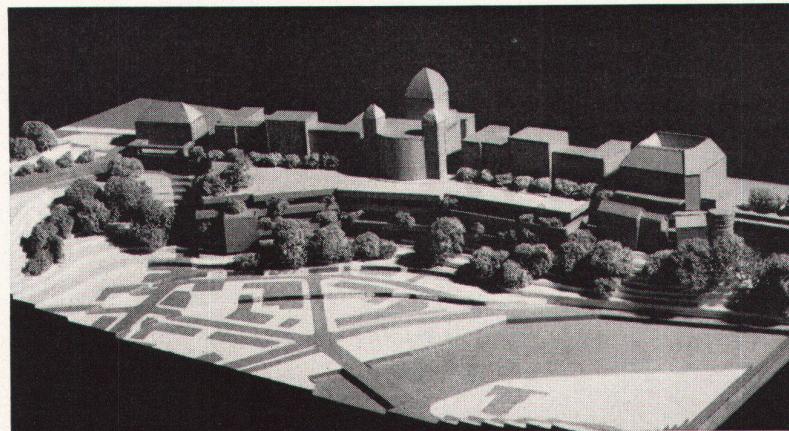
3

führung im Tagbau konzipiert wurde. Als Schutzzräume sind nur die fünf untersten Geschosse vorgesehen (5000 Personen). Die obersten zwei Geschosse unter der Kramgasse können für Läden und Lagerräume genutzt werden, die übrigen Stockwerke für Parkierung von Automobilen (700 PW). Die Anlage 'Obere Stadt' ist in ihrer Disposition als Kaverne derjenigen am Bärengraben ähnlich, jedoch wesentlich größer. Sie kann im Kriegsfall 16000 Personen aufnehmen und ermöglicht die Schaffung von 1100 Parkplätzen. Dem Parkverkehr stehen drei Ein- und drei Ausfahrten zur Verfügung.»

Der Ausbau der Bundesterrasse

Einen andern Beitrag zur Lösung des Parkierungsproblems brachten im Juni 1962 die beiden jungen Architekten Marcel Mäder und Karl Brüggemann. Der Ort ihrer Vision ist die Bundesterrasse, die bis dahin – wie die Architekten schreiben – «einen zu schmalen und zu schwäblichen Sockel zu dem gewichtigen Baukörper des Bundeshauses bildet».

Diese Terrasse soll verbreitert werden und hangabwärts in reichbepflanzten Stufen sich wiederholen. Das neu gewonnene Volumen soll dann im Berginnern als Parkraum und außen als Raum für Büros der Bundesverwaltung verwen-



4



5

4, 5 Vorschlag «Bundesterrasse» für Bern
Modellphotos von Südosten und Südwesten

6, 7 Bürohaus BP in der City Nord, Hamburg
Entwurf: Architektengemeinschaft Prof. Dr. F. W. Kraemer, G. Pfenning, Dr. E. Sieverts, Braunschweig

Photos 6, 7: Otto Rheinländer, Hamburg

det werden. Die Architekten schreiben dazu: «Die verbreiterte Bundesterrasse als Marktplatz umfaßt rund 12500 m² und ist damit 6mal größer als der heute vom Markt belegte Teil des Bundesplatzes. Die Markt- und Lagerhalle im ersten Untergeschoß wird von den Lieferantenfahrzeugen über die Rampen vom Marzili her erreicht. In den Geschossen —2 bis —8 sind etwa 11000 m² gut besonnene, lärmfreie Büros mit Weitsicht nach Süden und Westen orientiert. Vertikale Verbindungen führen auf die Bundesterrasse und ins Marzili. Beliebige Anschlüsse können an die Bundeshäuser West und Ost und Parlamentsgebäude sowie direkt

an das Parkhaus erfolgen. Die Archivräume (21000 m²), in die mit Fahrzeugen direkt gefahren werden kann, sind so geplant, daß sie ohne weiteres auch später vom Parkhaus für Autoeinstellräume übernommen werden könnten.

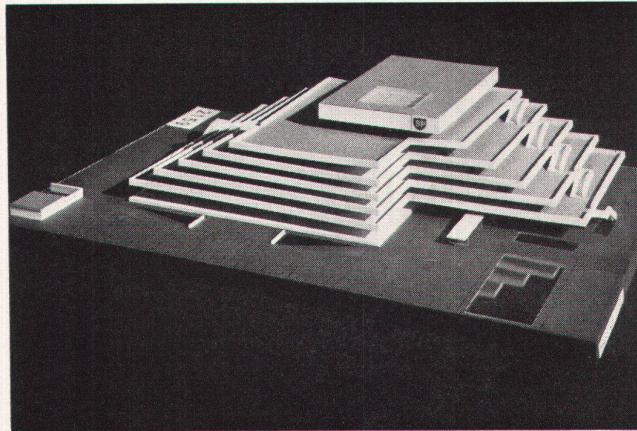
Die Zu- und Wegfahrt erfolgt im Marzili und ist über Spiralrampen mit den Geschossen verbunden. Von der westlichen Auffahrtsrampe führt der interne Verkehr zur östlichen Ausfahrtsrampe. Die für das Parkhaus hauptsächlich in Betracht fallenden Geschosse —6 bis —11 fassen 965 Wagen. Mit schnellen Personenaufzügen wird die Bundesterrasse und das Marzili erreicht.»

Martin Geiger

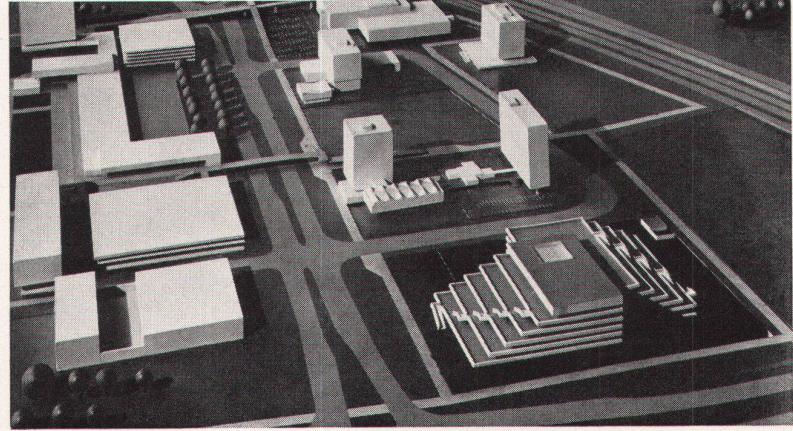
Brief aus Hamburg

Hamburg verdankt der Initiative von Prof. Werner Hebebrand, daß sein Geschäftszentrum in Zukunft durch die sogenannte City Nord entlastet sein wird. Seine Idee war es, auf dem 1,2 Millionen Quadratmeter großen Gelände, das neben dem Stadtpark für Sportanlagen reserviert war, etwa 40 Büro- und Geschäftshäuser mit rund 35000 Arbeitsplätzen zu planen. Wegen der Nähe des Flugplatzes ist die Höhe der Gebäude beschränkt worden. Die Firmen erhielten als Bauherren auch noch andere Aufgaben; sie müssen zum Beispiel einen Wettbewerb ausschreiben, in dessen Jury die Bauverwaltung vertreten ist. Den neuesten Wettbewerb, der mit Recht von sich reden machte, schrieb die BP Benzin und Petroleum AG, Hamburg, aus. Ihr zukünftiges Verwaltungsgebäude mit 1700 Arbeitsplätzen sollte nach präzisen Angaben, die sich aus internen Recherchen ergaben, entworfen werden. Es wurden Großraumbüros mit abgetrennten Pausenräumen gefordert, eine Großgarage, Kantinen für Angestellt und Vorstand, und für alle: bestmögliche Arbeitsbedingungen.

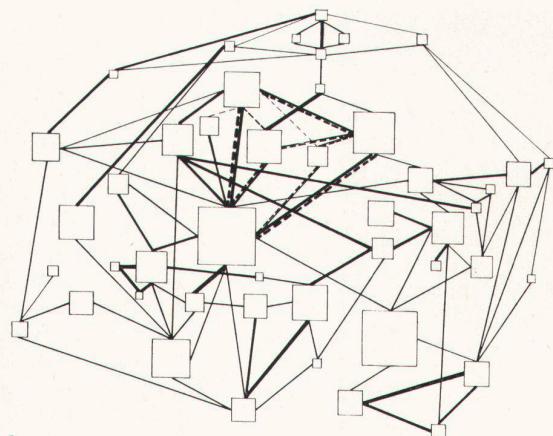
Von den neun zum Wettbewerb aufge-



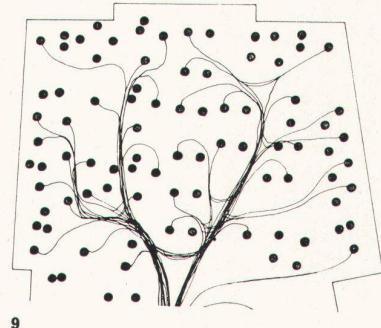
6



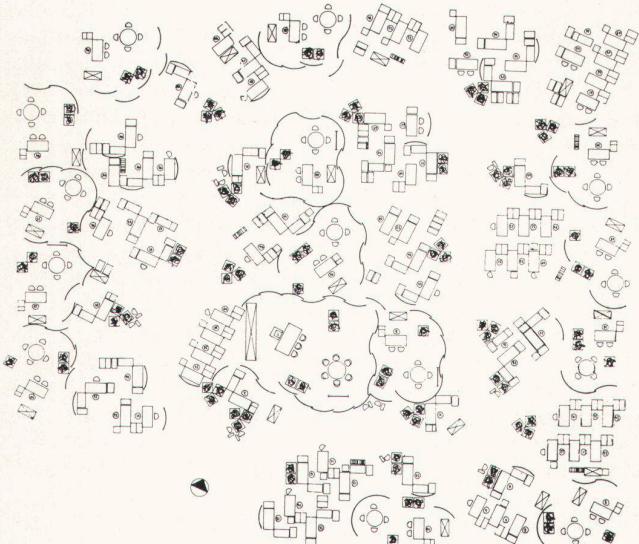
7



8



9



10

8
Darstellung der Kommunikationshäufigkeit im Bürohaus BP9
Arbeitswege im Bürogroßraum10
Bürogroßraum

forderten Architekten erhielt die Gemeinschaft Prof. Dr. F. W. Kraemer, G. Pfennig, Dr. E. Sieverts, Braunschweig, den ersten Preis. Schon am Modell sieht man, wie sich das Gebäude, obwohl originell und einprägsam, besonders gut in die städtebauliche Gesamtkonzeption einfügt. Die räumliche Idee

des Entwurfs kommt in einer großzügigen Vertikal- und Horizontalgliederung zum Ausdruck. Breit bepflanzte Terrassen verbinden optisch die Arbeitsplätze in den einzelnen Bürgeschossen mit der Außenwelt und dem Grün des gegenüberliegenden Stadtparks. In der allgemeinen Großpause sollen die Angestellten dort spazieren gehen, während kürzere Erholung in einem abgetrennten Ruheraum möglich ist. Der ganze Bau ist zur Unterstellung von Autos unterkellert. Das erste Geschoß ist mit 5964 m² das größte. Das Gebäude verjüngt sich nach oben, wo das kleine Vorstandsgeschoß unter dem Klimageschoß liegt. Außer Personenaufzügen verbinden Rolltreppen die einzelnen Etagen. Ein zweiter Preis wurde nicht verteilt, jedoch erhielten Prof. A. Aalto, Helsinki, und die Arbeitsgemeinschaft H. Funke, H. Dethloff, H. Korndörfer, Hamburg, je einen dritten. Obwohl das Preisgericht empfahl, den architektonisch besten und deshalb mit dem ersten Preis bedachten Entwurf auszuführen, behält sich der Bauherr vor, noch betriebsorganische Verbesserungen vornehmen zu lassen. Voraussichtlicher Baubeginn: Januar 1966.

J.H.

Friedhoferweiterung in Grenchen

Projektwettbewerb, eröffnet von der Einwohnergemeinde Grenchen unter den im Kanton Solothurn heimatberechtigten oder seit mindestens 1. Oktober 1963 in den Kantonen Solothurn, Bern, Basel-Land, Baselstadt und Aargau niedergelassenen Architekten sowie den Gartenarchitekten schweizerischer Nationalität. Dem Preisgericht stehen für die Prämierung von vier bis sechs Entwürfen Fr. 25000 und für allfällige Ankäufe Fr. 5000 zur Verfügung. Preisgericht: Stadtammann E. Rothen (Vorsitzender); E. Affolter, Präsident der Friedhofkommission; Rudolf Christ, Arch. BSA/SIA, Basel; Stadtbaumeister P. Forrer; Kantonsbaumeister Max Jeltsch, Arch. SIA, Solothurn; Stadtgärtner A. Kiener, Biel; Stadtbaumeister Chlaus Peter, Arch. SIA, Solothurn; Stadtgärtner P. Zülli, Gartenarchitekt, St. Gallen. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 50 beim Stadtbauamt Grenchen, Schützengasse 17, 2540 Grenchen, bezogen werden. Einlieferungstermin: 27. Februar 1965.

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Neu

Städtebauliche Gestaltung des Gebietes zwischen Holzmarkt und Schachen in Aarau

Ideenwettbewerb, eröffnet vom Gemeinderat von Aarau unter den in der Stadt Aarau heimatberechtigten oder im Bezirk Aarau seit mindestens 1. Januar 1964 niedergelassenen Architekten. Dem Preisgericht stehen für fünf bis sieben Preise Fr. 30000 und für allfällige Ankäufe Fr. 5000 zur Verfügung. Preisgericht: Stadtammann Dr. Willy Urech (Präsident); Vizestadtammann Jakob Stamm (Vizepräsident); Prof. Walter Custer, Arch. BSA/SIA, Zürich; Kantonsingenieur Erwin Hunziker SIA; Kantonsbaumeister Max Jeltsch, Arch. SIA, Solothurn; Kantonsbaumeister Hans Luder, Arch. BSA/SIA, Basel; Ersatzmänner: Guido Fischer, Konservator, Präsident der Kommission für Altstadtfragen; Bauverwalter René Turrian, Arch. SIA; Direktor Dr. Paul Vogel. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 100 bei der Bauverwaltung, Rathausgasse 1, 5000 Aarau, bezogen werden. Einlieferungstermin: 30. April 1965.

Sekundarschulanlage mit Singsaal und Turnhalle in Kerzers

Projektwettbewerb, eröffnet von der Gemeinde Kerzers unter den im Kanton Freiburg heimatberechtigten sowie allen Schweizer Architekten, die seit mindestens 1. Juli 1963 im Kanton Freiburg niedergelassen sind. Dem Preisgericht stehen für die Prämierung von fünf bis sechs Projekten Fr. 16000 zur Verfügung. Preisgericht: Kantonsbaumeister Heinrich Türler, Arch. SIA, Bern; Fritz Mäder-Zogg, Schulpräsident; Marcel Matthey, Arch. SIA, kantonaler Bauinspektor, Freiburg; Alfred Tschachtli, Ammann; Jean-Pierre Vouga, Arch. BSA/SIA, Kantonsarchitekt, Lausanne; Ersatzmänner: Fritz Herren, ing. agr.; Charles Vesin, Adjunkt des Kantonsarchitekten, Freiburg; der amtierende Schuldirektor von Kerzers. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 50 bei der Gemeindeschreiberei, 3210 Kerzers, bezogen werden. Einlieferungstermin: 13. Januar 1965.

Katholische St. Peter- und Paul-Kirche in Rotmonten, St. Gallen

Projektwettbewerb, eröffnet von der katholischen Kirchengemeinde St. Gallen unter den seit mindestens 1. Juli 1963 im Kanton St. Gallen niedergelassenen katholischen Architekten. Dem Preisge-