

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 49 (1962)
Heft: 8: Bauten für Verwaltung und Geschäft

Rubrik: Stadtchronik

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

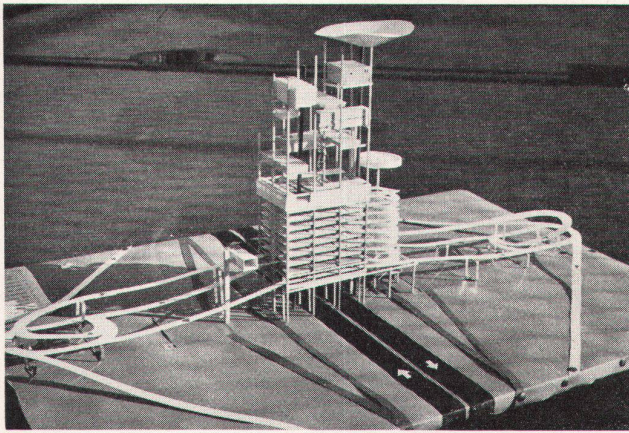
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

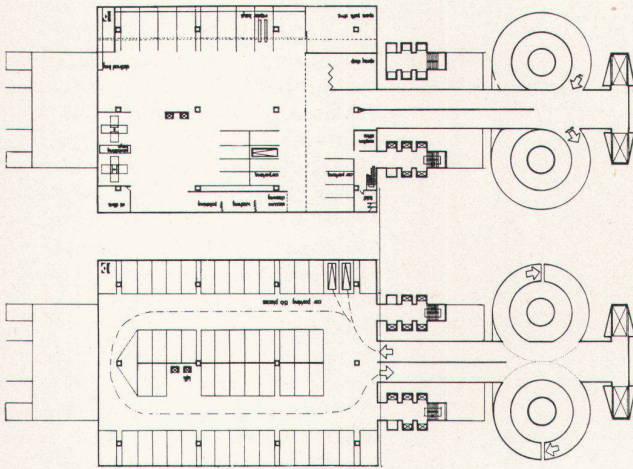
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

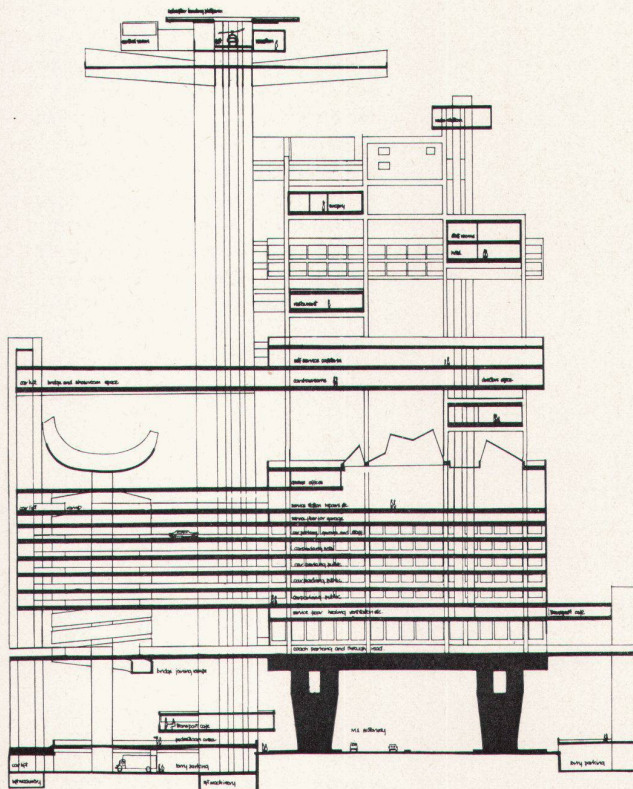
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



1



2



3

Projekt für eine Hochgarage

Architekten: Joyce Lowman + Jacques Paul, London

Die starke Anhäufung von Geschäftshäusern in unseren Städten hat eine kaum zu bewältigende Anschwellung der Verkehrsdichte ergeben. Ein jeder weiß aus eigener Erfahrung von der unglaublichen Zahl neuer Autos. Fließender und ruhender Verkehr haben je ihre spezifischen Probleme. Erst in letzter Zeit hat sich herausgestellt, daß die Bewältigung des ruhenden Verkehrs ebenso wichtig ist wie die des fließenden.

Parkplätze und Großgaragen versuchen die Massen ungebrauchter Wagen aufzusaugen, um die Straßen für ihre eigentliche Bestimmung, den fließenden Verkehr, funktionsfähig zu erhalten. Aus den bescheidenen Abstellplätzen haben sich, durch Notwendigkeiten und finanzielle Interessen getrieben, unzählige Varianten von Tief- und Hochgaragen entwickelt, nachdem man feststellen mußte, daß der ebenerdigen Ausdehnung von Parkplätzen entweder natürliche Grenzen gesetzt waren oder daß sie wertvolles Land in Anspruch nahmen, das anderweitig besser zu nutzen war. Zur einfachen Parkstation kamen Servicestellen, Tankstationen, Restaurants usw. hinzu. Man stellte fest, daß sich die Rentabilität von Parkanlagen erhöhen ließ, wenn mehr als nur der Abstellplatz zur Verfügung gestellt wurde. Man hat es nicht mehr nur auf das Auto abgesehen, sondern vor allem auf seinen Besitzer.

Das hier wiedergegebene Projekt für ein Parkhochhaus nimmt in mancher Hinsicht eine Sonderstellung ein. Es muß als eine noch nicht ausgereifte Studie betrachtet werden, die aber einen guten Hinweis auf denkbare Lösungen gibt. Es ist an der London und Birmingham verbindenden, autobahnmäßig ausgebauten M1 gelegen. Weitreichende Untersuchungen über die wahrscheinliche Entwicklung des Autoverkehrs haben ergeben, daß ein zunächst projektiertes, den deutschen Autobahnstationen ähnlicher Bau den Anforderungen nicht genügen würde.

250 Autos, 50 Lastwagen und 10 Busse sind der Gesamtplanung zugrunde gelegt. Es wird angenommen, daß der Kom-

plex von 600 Besuchern und 100 Personen Dienstpersonal benützt wird. Vorgehen sind alle für Autos notwendigen Serviceeinrichtungen, 50 Motelzimmer, Cafés, Restaurants und eine Unfallstation, Autoausstellungsräume, ebenso Räume für das Personal, Toiletten usw. Die oberste Plattform enthält eine Hubschrauberstation für Unfall- und Verkehrspolizeidienst. Eine reibungslose Verkehrsabwicklung im Inneren bedingt die übersichtliche Trennung aller Funktionen innerhalb des Komplexes. Hieraus hat sich die architektonische Gestalt ergeben, die das erhebliche Bauvolumen als architektonisches Gebilde faßt. Die Verwendung von Beton und die starken Kräftekonzentrationen in einem Bauwerk dieser Größe ergaben eine auch aus ästhetischen Erwägungen gewollte Schwere, die in logischer Folge nach unten zunimmt. Der skulpturale Effekt ist nicht künstlich gesucht, sondern ergibt sich natürlich aus den dreidimensional erfaßten Funktionen.

Leider ist das Projekt noch nicht weit genug gediehen, um eine Kostenanalyse durchzuführen. Man kann daher auch noch nicht sagen, daß das Projekt, finanziell gesehen, unrealistisch sei. Im übrigen sollte man unter den Kosten nicht nur die direkten Aufwendungen für den Bau verstehen. Technisch gesehen wäre ein solcher Bau selbstverständlich realisierbar.

Abschließend darf man sicher sagen, daß das wiedergegebene Projekt einen Beitrag zur Lösung eines unserer Gegenwartsprobleme darstellt. Es scheint allerdings fraglich, ob ein Bau von solcher Permanenz in einem Augenblick erwünscht ist, da sich am Horizont bereits andere, vollkommene Verkehrssysteme zeigen. H.-G. Schenk

Stadtchronik

Bauen in Ulan-Bator

Der eigentliche Ruhm der Mongolei stammt aus der Zeit, da Dschingis-Khan von hier aus über unermeßlich weite Gebiete herrschte und der Schrecken, den die Vorposten seiner Macht verbreiteten, bis nach Mitteleuropa spürbar war. Heute weht der Wind über Karakorum, die damalige Hauptstadt des Landes, und bedeckt ihre Ruinen mit dem Sand der Wüste.

Die heutige Hauptstadt Ulan-Bator, die 1300 m über dem Meeresspiegel zwischen zwei parallelen Gebirgszügen im

Projekt für eine Hochgarage

- 1 Modell
- 2 Grundriß
- 3 Schnitt

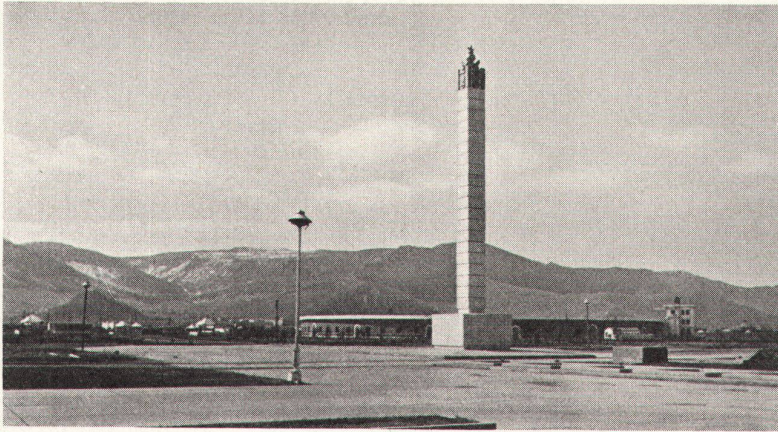
Photo: Joyce Lowman



1



2



3



4

Tol-Tal liegt, ist nicht so alt. Sie wurde vor ungefähr dreihundert Jahren gegründet und hieß bis zum Jahre 1924 Urga, was auf mongolisch «Palast» heißt, da sich hier die Residenz des Oberhauptes der lamaischen Religionsgemeinschaft der Mongolei befand. Die alte Stadt bestand aus drei deutlich voneinander abgegrenzten Elementen, dem alten Kloster Da-Chure, dem neuen, 1838 gegründeten Kloster Gandan und der Handelsstadt Majma-Tschen mit ihrem rechtwinkligen Straßennetz und – nach chinesischem Vorbild – drei parallelen Hauptstraßen. Um diese drei permanenten Teile der Stadt scharten sich die Jurten, die mongolischen Zelthäuser.

Wer aber bei Ulan-Bator immer noch an eine Jurtenstadt denkt, der täuscht sich, obwohl sie bis vor zehn Jahren das Bild noch beherrschten. Seit damals ist Ulan-Bator von ungefähr 85000 Einwohnern auf 180000 angewachsen; nach dem Generalplan soll sie im Jahre 1965 die 200000 überschreiten und 1980 250000 Einwohner haben. Dieses rasche Wachstum übersteigt nicht den durchschnittlichen Bevölkerungszuwachs der ganzen Mongolei und geht Hand in Hand mit einem Umbau der Stadt.

Der im Jahre 1956 festgelegte Generalplan der Stadt sieht vor, daß 90% der Wohnbebauung vier- bis fünfgeschossig sein soll, unterbrochen durch einige bis zu elfgeschossige Punkthäuser, und 10% niedrige Bebauung von zwei bis drei Geschossen. Die Jurten, auf welche man immer noch stößt und die in ihrer kühlen, durch die Jahrhunderte bewährten Konstruktion heute fast modern wirken, sollen bis in fünfzehn Jahren verschwunden sein. Heute wohnen ungefähr 20% der Einwohner in neuen, festen Wohnhäusern. Die Leistung, die hinter dieser Zahl steckt, darf in Anbetracht der Umstände nicht geringgeachtet werden; ebensowenig die Tatsache, daß alle Häuser Gasanschluß und Anschluß an die städtische Fernheizung haben. Die Wohnflächennorm (ohne Küche, Waschraum und Korridore) ist noch niedrig und beträgt 6 m² pro Person. Die Erhöhung ist geplant. Dank dieser knappen Kon-

1
Kloster Gandan in Ulan-Bator

2
Jurte

3
Denkmal zum vierzigjährigen Bestehen von Ulan-Bator

4
Suche-Bator-Platz



5



6



7



8

tingentierung wird im Jahre 1965 die Hälfte der Einwohner neue Wohnungen haben. Jährlich werden etwa 120000 bis 150000 m² Wohnfläche gebaut, davon 80000 m² in konventioneller Ziegelbauweise und die weiteren 70000 m² in Großplattenbauweise durch eine neue Bauelementefabrik.

Neben den Wohnbauten entstehen selbstverständlich auch Industrieanlagen und verschiedene öffentliche Gebäude, denn Ulan-Bator wird als das administrative und kulturelle Zentrum des Landes ausgebaut. Sie beherbergt schon heute eine Universität mit sieben Fakultäten und etwa 3000 Studenten und mit einem pädagogischen, ökonomischen, landwirtschaftlichen, medizinischen und weiteren Instituten. In den früher entstandenen Gebäuden spürt man den Einfluß jener Architekturrichtung, welche in der vergangenen Zeit in allen Oststaaten sozusagen amtlich anerkannt war; aber die letzten Neubauten wirken auf den Ankömmling ganz modern. Modern wirkt die ganze Stadt in der Dämmerung, da sie von Neonlampen erleuchtet ist.

Auch in der Gestaltung der Siedlungen macht sich deutlich die neue Richtung bemerkbar. Die früher steifen Formen werden weicher, freier geplant und besser den Grünflächen – die hier ein besonders schwieriges Problem darstellen – angepaßt. Die Wohndichte beträgt heute ungefähr 400 Einwohner pro Hektar, wird sich aber in nächster Zeit verringern. Betrachtet man diesen raschen Umbau und die starke Veränderung des Stadtcharakters, so kann man nicht an der Überlegung vorbeigehen, inwieweit diese Verpflanzung mehr oder weniger guter europäischer Formen in dieses – sowohl landschaftlich wie auch sozial – eigentümliche Milieu richtig ist. Aber dem kurzfristigen Gast steht ein Urteil darüber nicht zu. Es ist klar, daß eine Modernisierung des städtischen Lebens eintreten muß; weniger klar aber ist, wie eine zeitgemäße und doch dem Ort angepaßte Architektur aussehen müßte – in einem Gebiet, das mit so raschen

5
Friedens-Straße in Ulan-Bator

6
Hotel «Ulan-Bator»

7
Warenhaus

8
Ausstellungshalle

Photos: Tadeusz Barucki

Schritten seine Tradition aufgibt. Darüber denken auch mongolische Architekten nach.

Alles, was hier entsteht, nicht nur in Ulan-Bator, sondern im ganzen Lande, beispielsweise Generalpläne für 18 Städte und 334 Ortschaften, wäre nicht möglich ohne die Hilfe von ausländischen Fachleuten; in der Mongolei gibt es heute nur ungefähr 35 einheimische Architekten. Wie sich hier einst die lokalen mongolischen Richtungen mit chinesischen und tibetanischen Einflüssen zu einem eigentümlichen Stil vermischten, der bemerkenswerte Baudenkmäler hervorbrachte, so vollzieht sich auch der jetzige Aufbau in Zusammenarbeit mit chinesischen, koreanischen und sowjetrussischen, tschechischen und bulgarischen Architekten, die die heutige Hauptstadt der Mongolei gestalten. Tadeusz Barucki

Nachträge

Der Plastikraum des GAK-Gebäudes
Architekt: Hendrik Hartsuyker, Amsterdam

Zur Eröffnung des GAK-Gebäudes in Amsterdam, das wir in diesem Heft publizieren, wurden von verschiedenen öffentlichen und privaten Gesellschaften Plastiken geschenkt. Ursprünglich war beabsichtigt, diese Plastiken frei in den Garten zu stellen. Ihre relativ geringen Abmessungen wären aber angesichts der Größe des Gebäudes nicht zur Geltung gekommen. Deshalb beschloß man, ihnen einen Plastikraum vor dem Haupteingang einzuräumen. Der Plastikraum umschließt einen Teich und eine Pergola und bildet einen Übergang zwischen der geschlossenen, vertikalen Architektur und dem offenen, fließenden Raum des Gartens; er begrenzt in sich selbst

wiederum Räume mit verschiedenen Abmessungen, so daß große und kleine Plastiken ihren Raum finden können. Man hofft, daß er den Kern einer ausbaufähigen Sammlung bildet. Der Bau wird in diesem Jahr vollendet werden.

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Entschieden

Verwaltungsgebäude AEW und Gerichtsgebäude in Aarau

In diesem Projektwettbewerb traf das Preisgericht folgenden Entscheid:

1. Preis (Fr. 6000): Guido F. Keller, Architekt, in Firma Meyer, Keller, Architekten, Teilhaber HR. Nees, Basel; 2. Preis (Fr. 4500): Emil Aeschbach, Arch. SIA, Aarau, Mitarbeiter: Walter Felber, Architekt, Aarau; 3. Preis (Fr. 4000): Willi Kienberger, Architekt, Zürich; 4. Preis (Fr. 3500): B. und E. Gerwer, Zürich; 5. Preis (Fr. 2600): Georges Meier, Architekt, Kilchberg; 6. Preis (Fr. 2400): Ernst Stocker, Architekt, Zeiningen; ferner drei Ankäufe zu je Fr. 2000: Felix Rebmann, Arch. SIA, Zürich; Th. Rimli, Arch. SIA, Aarau, Mitarbeiter: W. Tagmann, Architekt, Aarau; Schneider und Wassmer, Architekten SIA, Aarau. Preisgericht: alt Regierungsrat Dr. R. Siegrist, Präsident des Verwaltungsrates des Aargauischen Elektrizitätswerkes (Vorsitzender); Prof. Dr. William Dunkel, Arch. BSA/SIA, Zürich; Kantonsbaumeister Karl Kaufmann, Arch. BSA/SIA; Regierungsrat Dr. K. Kim; Hans Reinhard, Arch. BSA/SIA, Bern; Direktor J. Senn, Ing. SIA; Werner Stücheli, Arch. BSA/SIA, Zürich; Ersatzmänner: Obergerichtspräsident Dr. W. Dubach; Bauverwalter G. Sidler, Arch. SIA; Vizedirektor Dr. M. Werder.

Primarschulhaus mit Turnhalle in Emmishofen

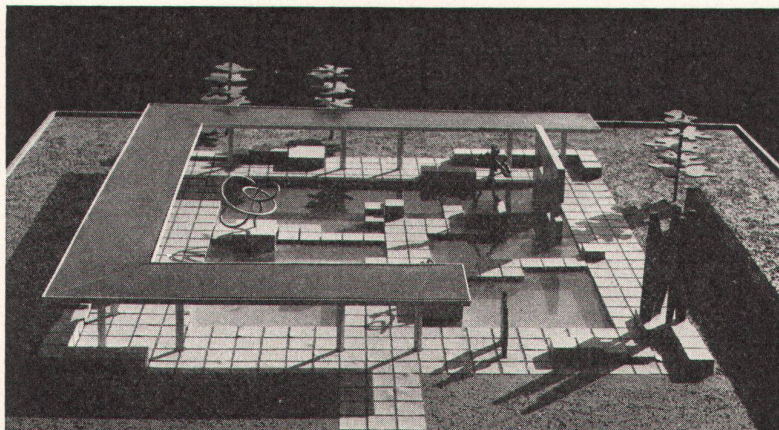
In diesem beschränkten Wettbewerb unter sechs eingeladenen Architekten traf das Preisgericht folgenden Entscheid: 1. Rang (Fr. 1600): Gremli und Hartmann, Architekturbüro, Kreuzlingen; 2. Rang (Fr. 900): Georg Felber, Architekturbüro, Kreuzlingen; 3. Rang (Fr. 700): A. und H. Schellenberg, Architekten SIA, Kreuzlingen; 4. Rang (Fr. 400): Adolf Ilg, Architekt, Kreuzlingen. Ferner erhält jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von je Fr. 900. Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser der Projekte in den drei ersten Rängen zur Weiterbearbeitung ihrer Entwürfe einzuladen. Preisgericht: E. Knus, Schulpräsident (Vorsitzender); Chr. Casper, Turninspektor, Kreuzlingen; Karl Fülischer, Arch. SIA, Amriswil; E. Schoch, Architekt, Zürich; Kantonsbaumeister R. Stuckert, Frauenfeld.

Gymnasium in Binningen

In der zweiten Stufe dieses Wettbewerbs, veranstaltet unter den drei ersten Preisrängern, entschied sich das Preisgericht für das Projekt von Max Rasser und Tibère Vadi BSA, Architekten, Basel.

Primarschulhaus mit Turnhalle in Kurzrickenbach

In diesem beschränkten Wettbewerb unter sechs eingeladenen Architekten traf das Preisgericht folgenden Entscheid: Jeder Teilnehmer erhält die vorgesehene Entschädigung von Fr. 900. Zuschlagspreise: Fr. 1500: Gremli und Hartmann, Architekturbüro, Kreuzlingen; Fr. 900: Georg Felber, Architekturbüro, Kreuzlingen; Fr. 700: Karl Eberli, Arch. SIA, Kreuzlingen; Fr. 500: Adolf Ilg, Architekt, Kreuzlingen. Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des Projektes im ersten Rang mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu betrauen. Preisgericht: E. Knus, Schulpräsident (Vorsitzender); Chr. Casper, Turninspektor, Kreuzlingen; Karl Fülischer, Architekt SIA, Amriswil; E. Schoch, Architekt, Zürich; Kantonsbaumeister R. Stuckert, Frauenfeld.



Modell der Vorhalle für Plastiken und Pflanzen des GAK-Gebäudes

Photo: Ulkoja, Amsterdam