

5 IN.KU

Oktober 1992

Die ehemalige Grossgarage C. Schlotterbeck

Zwei Entwicklungen waren es, welche den Bau der Grossgarage von Carl Schlotterbeck-Simon in Basel notwendig und möglich machten. Mit dem raschen Aufkommen der ersten Automobile um die Jahr-

hundertwende war die Errichtung von Grossgaragen unumgänglich, und die Entwicklung im Bauwesen bot Gelegenheit, einen Skelettbau dieser Grösse aus Stahl und Eisenbeton zu erstellen.

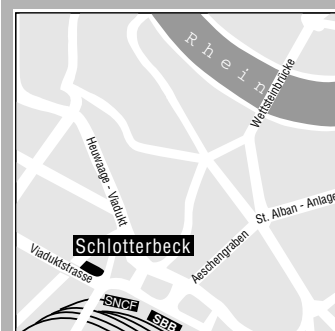
EINLEITUNG



Oben: Die Gesamtansicht der Garage C. Schlotterbeck von der Margarethebrücke her gesehen.
Unten: Ein Portrait des Firmengründers Carl Schlotterbeck-Simon.

Die Errichtung von Grossgaragen im Stadtzentrum, wo im allgemeinen Parkplätze für Automobile nicht in genügender Zahl zur Verfügung standen, war bereits ein Problem zu Beginn des Jahrhunderts. Das Auto wurde mehr und mehr zum rein zweckmässigen Verkehrsmittel, so dass die Zahl der Autobesitzer, die weder über einen eigenen Chauffeur, noch über eine eigene Garage verfügten, immer grösser wurde. Eine Grossgarage hatte deshalb neben den Einrichtungen für Revisionen und Reparaturen auch genügend Plätze zum Einstellen der Wagen anzubieten.

Wie komme ich zur
«Garage Schlotterbeck»
in Basel?

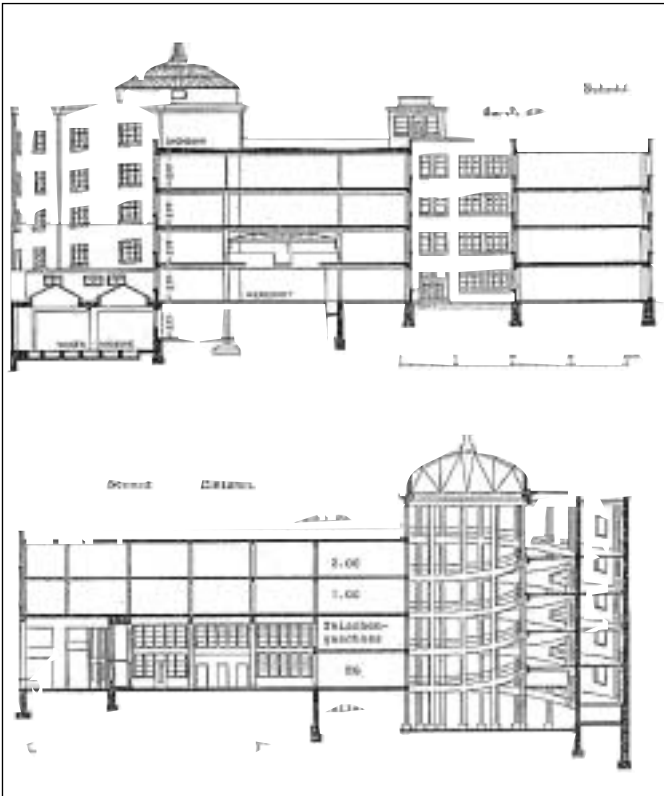


Ab Hauptbahnhof SBB
ca. 5 Minuten Fussweg

Die Umsetzung einer Vision

Der gelernte Kaufmann Carl Schlotterbeck-Simon eröffnete 1900 an der Freien Strasse in Basel seine erste Garage. 1901 folgte die erste Filiale an der Steinentorstrasse und 3 Jahre später am Steinenring. 1917 wurde eine Zürcher Filiale eröffnet. Als Ideal schwebte ihm eine Grossgarage vor, in welcher seine Kundschaft unabhängig sein sollte von unangenehmer Wartezeit, von Bedienungspersonal, das den eingestellten Wagen an seinen Bestimmungsort zu bringen bzw. von dort wieder zu holen. So kam

dass sich die von Schlotterbeck entwickelte Lösung auch betriebswirtschaftlich restlos bewährte. Zwei Vorprojekte, eines noch ohne Fahrturm und das andere mit Fahrturm und Hochhaus, wurden verworfen. Der in den Jahren 1927/28 erstellte Neubau war dann das Werk von vier Personen, deren Beiträge nicht in jedem Fall genau bestimmbar sind. Den Bauauftrag erhielt Wilhelm Ernst Baumgartner. Hans Hindermann war ausführender Architekt, von ihm stammen die Pläne. Er war aus der gemeinsamen Studienzeit an der Techni-



er auf die Idee eines Fahrturms, welcher sämtliche Stockwerke der Garage durch zwei voneinander unabhängige, gegenläufige Rampen verbinden sollte. Selbst auf seinen Studienreisen nach Berlin, Paris, London und den USA fand er nichts, das er als Vorbild hätte nehmen können. Es darf aber heute noch festgestellt werden,

schen Hochschule in München mit Hans Bernoulli befreundet, welcher an der Entwurfsarbeit der Grossgarage Schlotterbeck noch beteiligt war, sich aber mit Hindermann zerstritt, der anschliessend in Partnerschaft mit Baumgartner das Projekt ausführte. Für die Statik war der Ingenieur Robert Gsell-Heldt verantwortlich.



Wilhelm Ernst Baumgartner (1893-1946), gelernter Kaufmann, eröffnete nach ein- bis zweijähriger Tätigkeit im Architekturbüro "Bosch und Wackernagel" sein eigenes Geschäft. Ab Mitte der zwanziger Jahre wurde er bekannt durch die in grosser Zahl entstandenen Wohnhausgruppen - die "Baumgartner-Häuser". Baumgartner war eher Generalunternehmer-Typ als Architekt.



Hans (Johann Jakob) Hindermann (1877-1963), Architekt, Studium an der Technischen Hochschule in München 1898-1900, befreundet mit Hans Bernoulli, mit welchem er 1902 eine Studienreise durch Deutschland, Holland und Belgien unternahm. 15 Jahre Mitinhaber des Büros "Schneider und Hindermann", Bern. Anschliessend baute der geborene Basler in seiner Heimatstadt vor allem Ein- und Mehrfamilienhäuser. Daneben errichtete er auch einzelne Verwaltungs- und Industriegebäude, ein Schulhaus und ein Hallenschwimmbad.



Hans Bernoulli (1876-1959), Architekt, Studium an der Technischen Hochschule in München 1897-1898, tätig in Berlin 1903-1912, Chefarchitekt der Basler Baugesellschaft 1912-1918, Dozent für Städtebau und Titularprofessor an der ETHZ 1913-1939, Redaktor am "Werk" 1927-1930, Schriftsteller, Nationalrat, Propagandist für Freigeld.



Robert Gsell - Heldt (1888 - 1936) Nach einer technischen Lehre und einer Studienreise durch Deutschland studierte er 1916/17 an der ETH in Zürich. Nach leitenden Tätigkeiten in Ingenieurbüros machte sich Gsell 1923 selbständig. Eine der letzten grossen Arbeiten war der Neubau des Verwaltungsgebäudes von Hoffmann- La Roche & Co. Er war ein hervorragender Statiker und galt zu seiner Zeit als einer der bedeutendsten Stahlbauer der Schweiz.

Die Grossgarage im Originalzustand

“So wie sich ein Ozeandampfer von einem Küstendampfer, so wie sich ein Zentralbahnhof von der Haltestelle einer Kleinbahn unterscheidet, so wird sich eine zukünftige, mit allen Mittel der Technik ausgestattete Grossgarage von dem unterscheiden, was man bisher so schlechthin “Garage” zu bezeichnen gewohnt war. Die Grossgarage ist ein Betrieb, der am ehesten mit dem eines weltstädtischen Hotels zu vergleichen ist.”

Dies eine zeitgenössische Funktionsbeschreibung der Grossgarage. Die in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes gelegene Schlotterbeck Garage gehört sicherlich zu den bedeutendsten Bauten der zwanziger Jahre. Sie manifestiert die Bauhaus Epoche. Der Bau ist nicht nur durch seinen Fahrtrium charakterisiert, sondern auch durch den Schwung der Strassenfassade, welche gegen die Innere Margarethenstrasse den Zugang zur Stadt markiert. Zusammen mit der ihr gegenüberliegenden, 1928 bis 1929 erbauten Markthalle, bil-



det die Garage Schlotterbeck den Brückenkopf zum Viadukt. Die beiden Gebäude sind zweifellos ein städtebauliches Ensemble von zentraler Bedeutung.



Auf den vier Stockwerken sind ursprünglich folgende Anordnungen getroffen worden: Die Ein- und Ausfahrt der Wagen erfolgte über eine Nische, in der eine Tankstelle eingerichtet war, wo die durchfahrenden Wagen tanken konnten, ohne den Strassenverkehr zu behindern. Von hier gelangte man über eine geräumige Einfahrthalle in den Auffahrtsturm, in dem korkenzieherartige, gegenläufige Rampen eine bequeme Verbindung zwischen den einzelnen Geschossen bewerkstelligten. Rechts neben der Einfahrthalle lag ein grosszügiger Ausstellungs- und Verkaufsraum, links die Reparaturwerkstatt, die zusammen mit der Galerie im Zwischengeschoss 1350 m² gross war. Der übrige Teil des Zwischenstocks diente der Unterbringung von Occasionswagen. Als eigentliche Garagenräume waren die beiden Obergeschosse vorgesehen. Im Ersten befanden sich 70 Boxen und die Wagenwäscherei für Kunden, im Zweiten stand ein offener

Einstellraum von 2 420 m² zur Verfügung und eine Malerwerkstatt. Das als Terrasse ausgebildete Dach enthielt noch eine Reserve-Parkfläche von 2 700 m². Im Kellerraum war zusätzlich eine grosse Wagenwäscherei untergebracht. Die Konstruktion der Grossgarage ist ein Skelettbau aus Eisenbeton und Stahlträgern. Der Keller ist in Beton ausgeführt. Der Skelettbau - innere Stützen, Unterzüge und Gebälk - besteht aus Stahlträgern mit einer grössten Spannweite von 13,70 m, welche aus feuerpolizeilichen Gründen bis ins erste Obergeschoss mit Eisenbeton ummantelt sind. Der Fahrtrium, die Fassadenmauerpfeiler und die Fensterstürze sind vollständig aus Eisenbeton konstruiert.

Umbauten

1946 wurde auf das Garagengebäude das vierte Obergeschoss gebaut und knapp 10 Jahre später

Der imposante Auffahrtsturm mit den gegenläufigen Fahrtrampen. Ein architektonisch faszinierende Konstruktion aus Eisenbeton.

erhielt es einen Erweiterungsbau, der 1961/62 zusätzlich aufgestockt wurde. Zur Gewinnung von Werbefläche, wurden 1965 sechs Fenster der markanten Fassade gegen die Kreuzung Viaduktstrasse/Innere Margarethenstrasse zugemauert. Für die Hauptgeschosse der Grossgarage Schlotterbeck wurden nach der Übernahme durch die Schweizerische Volksbank folgende Zwischennutzungen eingerichtet: Im Untergeschoss Theater- und Musik-Übungsräume, im Erdgeschoss Ausstellungs- und Verkaufsräume, im ersten Obergeschoss Atelier- und Werkstatt-räume, im zweiten Obergeschoss ein Ausbildungszentrum und im dritten Obergeschoss Büroräumlichkeiten.

Das Raumschiff "Schlotterbeck"

Die Gesellschaft für Industriekultur bietet:

IN.KU-Infos, das regelmässige Informationsbulletin im Sammelordner zur Industriekultur. 3 - 4 Ausgaben pro Jahr

Veranstaltungs-Kalender
Industriekultur-Aktivitäten

Exkursionen, Vorträge, Auslandsreisen, teilweise in Zusammenarbeit mit anderen Trägern, z. B. GSK, TWI

Ausstellungen

Objektbezogene Aktivitäten:

Begonnen wird mit der Betreuung des Industrie-Velowegs in Winterthur



Einsatz des Vorstands für die im Zweckartikel formulierten Ziele (siehe Statuten)

Mitglieder-Beiträge:

Jahresbeiträge:
Mitglieder Fr. 60.-
Studierende/Jugendliche Fr. 30.-
Postcheck-Konto: 84-4004-7

Adresse:

Gesellschaft für Industriekultur
Postfach 952
CH-8401 Winterthur

Tätigkeitsgebiete und Mitarbeiter/Innen

IN.KU - Veranstaltungs-Kalender:

Walter Brack, Gabi Tramonti,
Heinrich Hablützel

IN.KU - Aktivitäten:

Sylvia Bärtschi, Hans-Peter Bärtschi

IN.KU - Ausstellungen:

Urs Widmer, Hans-Peter Bärtschi

IN.KU - Bulletins:

Hans-Peter Bärtschi, Hans Binder,
Hans Peter Haerberli, Barbara
Schneider, Urs Widmer,
Andreas Fahrni (Gestaltung)

Medien: Barbara Schneider



Für das vierte Obergeschoss, welches erst 1946 aufgebaut wurde, wandte sich eine Gruppe Interessierter im Dezember 1989 an die mit der Vermietung beauftragte ATAG, um hier einen Werkraum auf 2 500 m² realisieren zu können. Von Anfang an wurden auch die Abteilung Kultur des Erziehungsdepartements und das Hochbauamt von Basel Stadt orientiert und in die Verhandlungen miteinbezogen. Am 19. Juni 1990 wurde der Trägerverein "WerkraumSchlotterbeck-Areal" gegründet und am 22. Oktober 1990 konnte der bis Ende Juni 1993 befristete Mietvertrag über das vierte Obergeschoss mit der Schweizerischen Volksbank unterschrieben und mit der Umnutzung begonnen werden. Auf 2 500 m² arbeiten Leute aus verschiedenen Fachgebieten, wollen voneinander lernen, eine "Stadt in der Stadt" soll hier entstehen. Malerei, Architektur, Schreinerei, Schlosserei, Design, Textilgestaltung, Verlagswesen, Video, Film, Fotografie, Grafik, Dichtung, Theater, Tanz, Performance, Zirkus, Wissenschaften, Schule, Soziale Plastik, Küche, Abfallbewirtschaftung und Oekologie sind in offenen Ateliers und Räumen im "Werkraum" des vierten Stockes beheimatet. Der Mietzins von 225'000 Franken jährlich plus 36'000 Franken Nebenkosten wird zu einem Viertel von der Bank selbst, zu einem weitem Viertel vom Erziehungsdepartement Basel-Stadt ge-

tragen. Die andere Hälfte bezahlen die 70 Mieterinnen und Mieter (ca. 6.- Franken pro m² und Monat). Diverse private Gönner, Firmen und Stiftungen berappen die Hälfte der Betriebskosten von 20'000 Franken plus 26'000 Franken für die Halbtagsstelle eines Koordinators. Dafür gibt's einen Kreativraum in Basel, der für viele Künstler und Künstlerinnen wie auch für Handwerker Freiraum und Starthilfe darstellt:

Da ist zum Beispiel Franz Frautschi "Ich arbeite seit vergangenem Juli im Schlotterbeck als Tanzschaffender. Auf der einen Seite ist Schlotterbeck für mich eine Oase, in der ich die Ruhe finde, die ich brauche, um arbeiten zu können. Schlotterbeck ist aber keine Oase, in der man sich einfach verstecken kann; der Ort fordert einen auch, er ist wie eine Umwälzpumpe, in der ganz verschiedene Kräfte zusammenkommen. Ein Ort auch, in dem man Zeit braucht zu entdecken, was das für Kräfte sind, welche Funktion man selber haben kann in dieser Pumpe oder Maschinerie."

Hanno Schwarz "Ich suchte immer wieder nach einer solchen Möglichkeit, denn in einem gewöhnlichen Betrieb möchte ich als Möbelschreiner nicht mehr arbeiten. Als sich Schlotterbeck abzeichnete, legte ich Geld auf die Seite, um die Infrastruktur für die Werkstatt hier kaufen zu können, Seit einem halben Jahr sind mein

Können berühmte Architekten immer alles besser?

Basel ist wohl diejenige Stadt, die in den vergangenen Jahren mehr als jede andere Schweizer Stadt gute neue Architektur gefördert hat. Leider läuft diese Architekturforderung im Falle der Schlotterbeck-Garage auf Kosten eines Denkmals von mindestens regionaler Bedeutung. Geschickt hat die Volksbank für ihr 100-Millionen-Franken-Projekt einen international anerkannten Architekten eingesetzt, um den Altbau abbrechen zu können. Dieses Vorgehen macht auch andersorts Schule, speziell wenn es sich um industriekulturelle Denkmalobjekte handelt. Dabei werden nicht allein Baudenkmäler geopfert, sondern auch gewachsene Strukturen und wichtige Orte des kollektiven Gedächtnisses.

Kollege Markus und ich jetzt da und führen die Werkstatt zusammen mit einem weiteren Schreiner."

Der amerikanische Architekt Richard A. Meier, der in Frankfurt a.M. 1985 das Museum für Kunsthandwerk am Schaumainkai erbaute, hat für die Schweizerische Volksbank eine Neuüberbauung des Schlotterbeck-Areals mit rund 30'000 m² Nutzfläche konzipiert. Ab Juni 1993 sind der Abbruch der Grossgarage Schlotterbeck und der Neubau der Bank vorgesehen.

Text von Urs Widmer
Fotos von Walther + Spehr, Basel;
Repros: Universitäts-Bibliothek, Basel
Gestaltet von Andreas Fahrni
Gedruckt bei Peter Gehring AG,
Winterthur