Fragment

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 1: **Universitätsgebäude in England**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Fragment

Die Schule als offenes Haus

Man sprach von neuen Aufgaben der Schule ... Die Klasse für Innenausbau an der Basler Gewerbeschule hatte zur Diskussion eingeladen. Ihr interimistischer Leiter Kurt Culetto wollte seinen Schülern zeigen, wie man ein Problem – in diesem Falle die Gestaltung des Klassenraumes – von der Wurzel her anpackt und dabei auch jene Aufgaben bedenkt, die die Zukunft erst stellt.

Der Rahmen illustrierte das Thema: es war das erstemal, daß wir die Gewerbeschule zu einer abendlichen Diskussion betraten. Die Hofbeleuchtung akzentuierte die Architektur und stellte die große Stele von Hans Arp noch stärker ins Zentrum. Unter dem schützenden Verbindungsgang begrüßte man die ersten Bekannten. Im Sommer ergäbe dieser Hof einen bezaubernden Treffpunkt.

Die Anwesenheit des neuen Rektors Emil Ruder gab der Veranstaltung Gewicht. Man sprach von neuen Aufgaben der Schule ... Roland Gross war aus Zürich gekommen. Er schlug die Themen an: Bastelecke, damit beginnt es; Gemeinschaftsarbeit; Umstellungsmöglichkeiten im Klassenzimmer. Mehrfache Verwendbarkeit der Räume. Die Rolle der Halle. Die Bedeutung des Schulhauses für die Gemeinde, das Quartier. Die große Investition eines Schulhauses soll möglichst umfassend ausgenutzt werden. Das oft wertvolle Areal muß auch am Abend zugänglich und belebt sein. Abendkurse, Vorträge könnten veranstaltet, Hobbyräume weiter benutzt, Hofanlagen und Gärten weiter begangen werden.

Hat der Referent das alles gesagt, oder lag es nur in der Luft? Wollte man es erst später vorbringen? Ich weiß es nicht. Leider konnte die vorgesehene Diskussion nicht stattfinden, da der Abwart ein längeres Verbleiben im Schulhaus nicht gestattete. Er wolle das nicht einreißen lassen, soll er mit schöner Offenheit erklärt haben.

L. B.

Stadtchronik

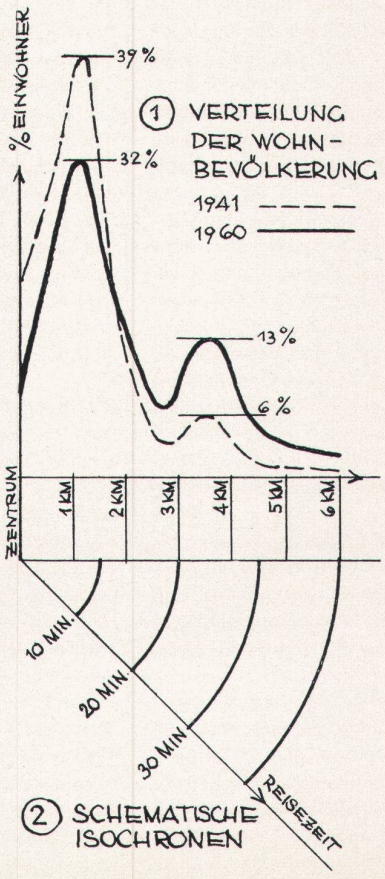
Berner Stadtchronik

Die öffentlichen Verkehrsmittel und die Agglomeration

Obwohl Bern noch keine Verkehrszusammenbrüche kennt und vorläufig die meisten Leute nach wie vor zum Mittagessen nach Hause fahren, ist diese Stadt natürlich nicht von der in allen Städten der industrialisierten Welt aufgetretenen Entwicklung des Verkehrs verschont geblieben. Diese Entwicklung charakterisieren vor allem zwei Phänomene:

1. Es beteiligen sich immer mehr und mehr Menschen am fahrenden Verkehr.
2. Es wählen immer mehr und mehr Menschen zu diesem Zweck das eigene Automobil.

Beide Phänomene werfen Probleme auf. Doch wird nur das zweite wirklich ernsthaft angegangen. Über das erste Phänomen unterhalten wir uns eigentlich nur in Konversationsform. Wir unternehmen nichts. Wir wollen gar nicht. Wir ahnen, daß für unsere «tertiäre» Lebensweise das «vivere non est necesse, navigare necesse est» in leichter Variation erneut zu einem Wahlspruch geworden ist, zu dessen Ergründung oder gar Beeinflussung technische Überlegungen nicht ausreichen.



1
Die Wohnbevölkerung Berns innerhalb der 20-Minuten-Grenze

Viel mehr beschäftigt den Planer das zweite Phänomen. Hier spielen neben emotionellen auch sehr handfeste, mit Stoppuhr und Buchhaltung erfaßbare Faktoren mit. Daß Umherfahren notwendig ist, damit hat sich der Planer abgefunden, aber nicht damit, daß diese Aktivität unbedingt im privaten Automobil stattfinden solle. Der Individualverkehr läßt sich kaum kontrollieren und nimmt überdies, sowohl rollend wie ruhend, enorme Flächen in Anspruch. Es gibt nun Planer, die gegen die Ausbreitung des Autos im Stadtverkehr vor allem mit zwei Waffen kämpfen: mit dem Parkverbot und mit Aufrufen zur Benützung öffentlicher Massentransportmittel. Beide Waffen sind aber heute bis fast auf den Griff abgestumpft, den jene Planer dessenungeachtet noch immer krampfhaft umklammert halten. Sie behaupten steif und fest, die Fahrer der heute im Zentrum Berns befindlichen Autos könnten ebensogut das Tram oder den Bus nehmen. Und, fügen sie grimmig hinzu, das werden sie schon noch erzwingen. Von solchen Erklärungen unbeeinflußt geht aber die Entwicklung den entgegengesetzten Weg. Es gibt immer mehr Menschen in der Agglomeration, die ohne eigenes Automobil das Zentrum der Stadt nur mit unzumutbaren Zeitverlusten erreichen.

Markus Hohl hat eine Dissertation geschrieben, in der eine Karte der Isochronen für die Agglomeration vorkommt. Aus ihr geht hervor, daß man von jedem Punkt der Agglomeration aus den Rand einer in der Innerstadt abgetrennten Kernzone mit Bus oder Tram in 45 oder weniger Minuten erreichen kann. Das eigentliche Stadtgebiet liegt innerhalb der 20-Minuten-Grenze, und die 10-Minuten-Grenze gleicht einem Kreis mit 1,5 km Radius, innerhalb dessen die Hälfte der Einwohner Berns (nicht der Agglomeration) wohnt. Mit andern Worten: 50% der Einwohner der Gemeinde Bern erreichen den Rand dieser Kernzone in 10 oder weniger Minuten.

Gerade diese auf den ersten Blick für die Verkehrsbetriebe so schmeichelhaft erscheinenden Feststellungen enthüllen den Grund, warum das Bus- und Tramsystem in seiner heutigen Form fast ohne Einfluß auf die künftige Strukturentwicklung der Agglomeration und auf die Verwendung des privaten Autos sein wird. Wir wollen die Isochronenkarte einmal mit einer andern Aufzeichnung der gleichen Dissertation kombinieren. Beide Zeichnungen wurden hier für den vereinfachten Gebrauch stark schematisiert, in der Hoffnung, auf diese Weise eine von lokalen Eigentümlichkeiten unabhängige