Stadtchronik

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: **29.03.2024**

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

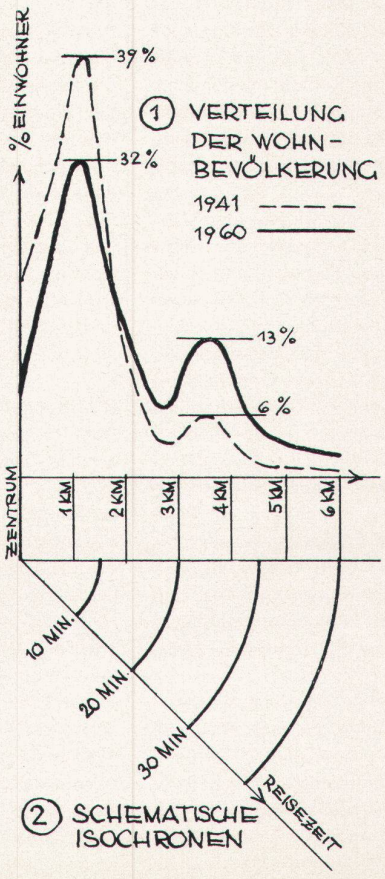
Berner Stadtchronik

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

Erkenntnis zu gewinnen. Die beiden Kurven in Schema 1 zeigen die Verteilung der Stadtbevölkerung im Jahre 1941 und jene im Jahre 1960. Wir erkennen eine Wellenbewegung von innen nach außen. Die Zahl der innerhalb einer 1,5-km-Distanz Wohnenden nimmt immer mehr ab, die der weiter als 3 km von der Kernzone entfernt Wohnenden immer mehr zu. Schlußfolgerung: Die Feststellung, daß die Verkehrsbetriebe alle innerhalb eines 1,5-km-Radius Wohnenden in 10 Minuten zum Zentrum befördern, verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung, weil es innerhalb dieser Distanz immer weniger zu befördernde Personen gibt.

Zwischen dem 3-km-Ring und dem 4-km-Ring jedoch steigt die Einwohnerzahl rasch an. Diese Gebiete liegen aber großenteils schon außerhalb der 20-Minuten-Grenze. Auch zwischen 4 und 6 km Entfernung hat sich die Bevölkerung in zwanzig Jahren verdoppelt, in Gebieten also, von denen aus man nicht einmal mehr in einer halben Stunde per Tram oder Bus die Kernzone der Stadt erreicht.

Es wäre falsch, anzunehmen, daß es sich bei den in den Außengemeinden der Agglomeration Wohnenden um Leute mit ländlichem Lebensstil handelt, daß nur das männliche Oberhaupt einer solchen Familie in die Stadt fährt und daß diese Fahrt die «Fahrt zur Arbeit» sei. Die in den Außengemeinden Wohnenden sind in zunehmendem Maße Städter im Exil, Leute, die innerhalb der Stadtgrenzen keine Wohnung mehr gefunden haben, die aber auf keinen Kontakt mit der Stadt verzichten wollen, also sowohl frischen Fisch kaufen wie exklusive Läden besuchen, wie Plauder- und Bridgenachmittage durchführen, wie ins Theater und ins Kino gehen. Wenn wir also bedenken, daß diese Leute in zunehmendem Maße zu jeder beliebigen Tageszeit und zu beliebig vielen Malen das Zentrum erreichen wollen, so wird klar, daß eine einstündige Reisezeit ins Zentrum und zurück die Exilstädter vor die Entscheidung stellt, entweder sich eine andere Lebensweise anzugewöhnen (was unwahrscheinlich ist) oder zur Erreichung ihrer Ziele andere Mittel zu benützen (was viel wahrscheinlicher ist), nämlich zur Fahrt ins Zentrum den eigenen Wagen, bis dieses völlig verstopft sein wird. Dann beginnt die rapide Entwertung des Zentrums durch eine Entflechtung der heute sich im Zentrum überlagernden Fahrtziele.

Es existieren für die Agglomeration erst sehr wenige Zahlen, die sich auf diese Fragen beziehen. Aber die wenigen zeigen schon eines deutlich: Wenn es je wieder zu einem Instrument zur Beeinflussung der künftigen Strukturentwicklung werden soll, so müßte das heutige öffentliche Verkehrsmittel in ein Schnellverkehrsmittel umgewandelt werden, das an Reisegeschwindigkeit, Frequenz und Dichte des Netzes das heutige System um ein Vielfaches übertrifft.

Martin Geiger

Verbände

Tagung und Generalversammlung des Schweizerischen Werkbundes

Baden, 20. und 21. November

Zwei große Themen standen auf der Traktandenliste, als der Schweizerische Werkbund am Samstag nachmittag zusammentrat: Wohnungsbau und Planung Baden. Das alte Kornhaus an der Limmat, unlängst restauriert und als Jugendhaus verwendet, bildete einen originellen Rahmen der Zusammenkunft. Anstelle des in den Vereinigten Staaten weilenden Obmannes Niklaus Morgenthaler eröffnete Vizepräsident Richard Lohse die Debatten und begrüßte die Delegationen befreundeter Organisationen, des Deutschen Werkbundes, der Württembergischen Landesgruppe und der Schwesterorganisation Œuvre aus Lausanne. Im Namen der Stadt Baden hieß der Stadtschreiber und Präsident der Planungskommission Dr. Victor Rickenbach den SWB willkommen und wies auf die bedeutenden Aufgaben hin, die Baden in letzter Zeit bewältigt hat: auf die Planung der Innenstadt, den Mittelschulbau (Architekten: B. & F. Haller) und auf das neue Thermalbad (Architekt: Otto Glaus). Bedeutende Summen müssen von der kleinen Stadt Baden aufgebracht werden; die Innerstadtsanierung allein wird etwa 50 Millionen an öffentlichem und weitere 50 Millionen an privatem Kapital brauchen.

Wer baut mit uns Werkbund-Wohnungen?

Nach 35 Jahren Pause will der Werkbund erstmals wieder eine Anstrengung in Richtung auf den Bau von Werkbund-Wohnungen unternehmen. Der Versammlung wurde eine kleine Werbebroschüre ausgehändigt, welche auf Initiative des Zürcher Obmanns Architekt Peter Steiger angefertigt worden war und den Titel trägt: «Wer baut mit uns Werkbund-Wohnungen?» Um die Initianten dieses Prospektes herum hat sich inzwischen ein Team gebildet, das auch mit dem Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH in Verbindung steht.

Zum Thema der Wohnungsforschung und speziell im Hinblick auf Werkbund-Wohnungen breitete Prof. Jacques Schader ein reiches Material aus, das er im Laufe der Jahre mit seinen Studenten zusammengestellt hat. Wenn der Werkbund wieder Wohnungen bauen will, so darf es ihm nicht um die bloße bessere Architektur gehen, sondern um die Erfüllung realer Bedürfnisse und sozialer Forderungen. Deshalb muß der Planung dieser Siedlung das Studium der Lebensformen und der gesellschaftlichen Prozesse vorausgehen. Vor allem muß sich der Werkbund freimachen von subjektiven Vorurteilen, die schon für soziale Erkenntnisse gehalten werden oder die gar den Willen ausdrücken, die künftige Bewohnerschaft zu erziehen.

Die Forschungen von Schader, die er da vorführte, betreffen die Diskrepanz zwischen Planung und Nutzung im sozialen Wohnungsbau und studieren das Wohnverhalten der Bewohner im Vergleich zu den Ideen des Architekten und Bauherrn. So verstandene Bauforschung befaßt sich nicht nur mit den technischen Verbesserungen, deren Resultate sich in Geld ausdrücken und für deren Fehler der Architekt haftbar gemacht werden kann. Sie erstreckt sich auch auf jene Gebiete, auf welchen unsichtbare Reibungsverluste entstehen und auf welchen die Verantwortung des Architekten auf moralischer Ebene liegt. Die bloße Rationalisierung ist kurzlebig, wenn sie auf Kosten der Bedürfnisse der Bewohner geht. Hier wäre es die Aufgabe des Werkbundes, einen neuen, umfassenderen Qualitätsbegriff einzuführen.

In einem zweiten Referat stellte Peter Steiger die Arbeiten auf dem Gebiete der Wohnforschung in ihren regionalplanerischen und ortsplanerischen Rahmen. Er zeigte zunächst die Auswirkungen der örtlichen Bauvorschriften. Er demonstrierte an Beispielen, was Routine und mangelnde Überlegung aus den Zwängen der örtlichen Bauvorschriften alles macht. Auf der anderen Seite wies er nach, welchen unsichtbaren Rahmen die einfachsten Bestimmungen der Baugesetze, beispielsweise Ausnützungsziffern und Bauabstände, der Entfaltung der Architektur setzen. «Wir müssen die Routine, die wir nicht haben, revidieren und uns erst noch aneignen» – so lautete seine erste Forderung, die nur derjenige ganz verstehen kann, der mit der initiativen und kreativen Persönlichkeit Peter Steigers vertraut ist.

In der zweiten Hälfte seines Vortrages entwickelte Peter Steiger das Konzept der vorbereitenden Planung einer Werkbund-Siedlung. Die bisherigen Werkbund-Siedlungen waren klein; die Probleme, die wir heute lösen müssen, ob sie nun das Zusammenleben der Menschen oder die rationelle Erstellung betreffen, erfordern die Planung einer gro-