Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 15 (1961)

Heft: 11: Schalenbau

Artikel: Zahnärztliches Institut der Universität Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-330913

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: 10.08.2025

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

Der rollende Verkehr

Unsere Stadt sieht sich heute dem Phänomen des rollenden Verkehrs gegenübergestellt. Das ist schlimm für die alten Städte, die sich das nie träumen ließen und ihn heute in ihren Straßen vorfinden.

Die gleichen Maschinen, die mit immer größerer Geschwindigkeit die Städte miteinander verbinden sollen, rasen auch durch die Stadt. Ein Glück, wenn wir uns mit einem Sprung auf den Bürgersteig in Sicherheit bringen können! Wie schön ist es, auf einem Stück Boden spazieren zu dürfen! Aber auf welchem Boden? Das ist die Frage: Auf dem gleichen Boden, den unsere Füße betreten? Nein! Für diese äußerst beweglichen Fahrzeuge muß ein anderes «Herrschaftsgebiet» geschaffen werden. Da aber eine Landstraße, eine Autobahn oder eine Linie die Bodenfläche in zwei Teile teilt und wir nicht wünschen, unsere Stadt zerschnitten zu sehen, müssen wir die dritte Dimension zu Hilfe nehmen, um die Linie darüber oder darunter zu kreuzen, ohne ihr «Herrschaftsgebiet» zu betreten. Kreuzungen auf verschiedenen Niveaus sind zwar teure Lösungen; aber es sind Lösungen, die zugleich mit dem Wagen, dem Treibstoff und dem Fahrschein bezahlt werden müssen.

Damit haben wir sie von unseren so schwächlichen und empfindlichen Körpern und Sinnen getrennt. Doch müssen wir sie wieder zu finden trachten, um sie zu benützen: Es muß Punkte geben, wo das Fahrzeug anhält und wo der Benützer es besteigen oder verlassen kann, und Punkte, wo das Fahrzeug längere Zeit hält – «Inseln», wo sich Fahrzeug und Benützer nach einer kurzen Trennungszeit wieder begegnen können.

Wegen dieser verschiedenen Form ist es notwendig, daß die bürgerlichen Achsen über einen Verkehrs-«Kanal» für den rollenden Verkehr darüber oder darunter verfügen, wo sich Leute ohne Wagen bewegen können, und zwar nicht an irgendeinem, sondern an einem ganz bestimmten Punkt. Und es ist notwendig, daß längs des Kanales «Inseln» und Parkierungsplätze vorhanden sind, wo sich Fußgänger treffen, kreuzen oder trennen.

Die Stadtteile benötigen einen Rollbahnzugang, der vom Gehsteig der bürgerlichen Achsen sehr verschieden sein kann. Den Rollbahnzugang kann man derart in die bürgerlichen Achsen einordnen, daß man durch die «Hintertüren» in die Wohnungen gelangt. Ein solcher Zugang müßte also in der Richtung der bürgerlichen Durchgangsachsen angelegt sein. Man kann ihn aber nicht so nennen, weil er nicht die Eigenschaften eines solchen hat; er ist lediglich ein mechanisches Kanalisations- und Führungsphänomen wie eine Wasserleitung oder irgendeine andere «städtische» Leitung.

Wenn der Zweck des rollenden Verkehrs die Geschwindigkeit ist, müssen Kreuzungen zwischen verschiedenen Straßen auf verschiedenem Niveau vorgesehen werden, und zwar werden sie um so weniger notwendig, je näher man sich dem Zielpunkt des Fahrzeuges, der «Insel», nähert.

Anordnung der Wohnzonen

Illusorische Verwirklichungen kann es geben, innerhalb deren sich das wahre menschliche Zusammenleben wenig ändert. Wahres Zusammenleben kann nur dort gedeihen, wo Menschen Versuche anstellen, Meinungen austauschen, gemeinsam die realen Dinge des Lebens verwalten, wo wahrhaftige Wohnungskerne und wahrhaftige Arbeitsgemeinschaften bestehen. Martin Buber

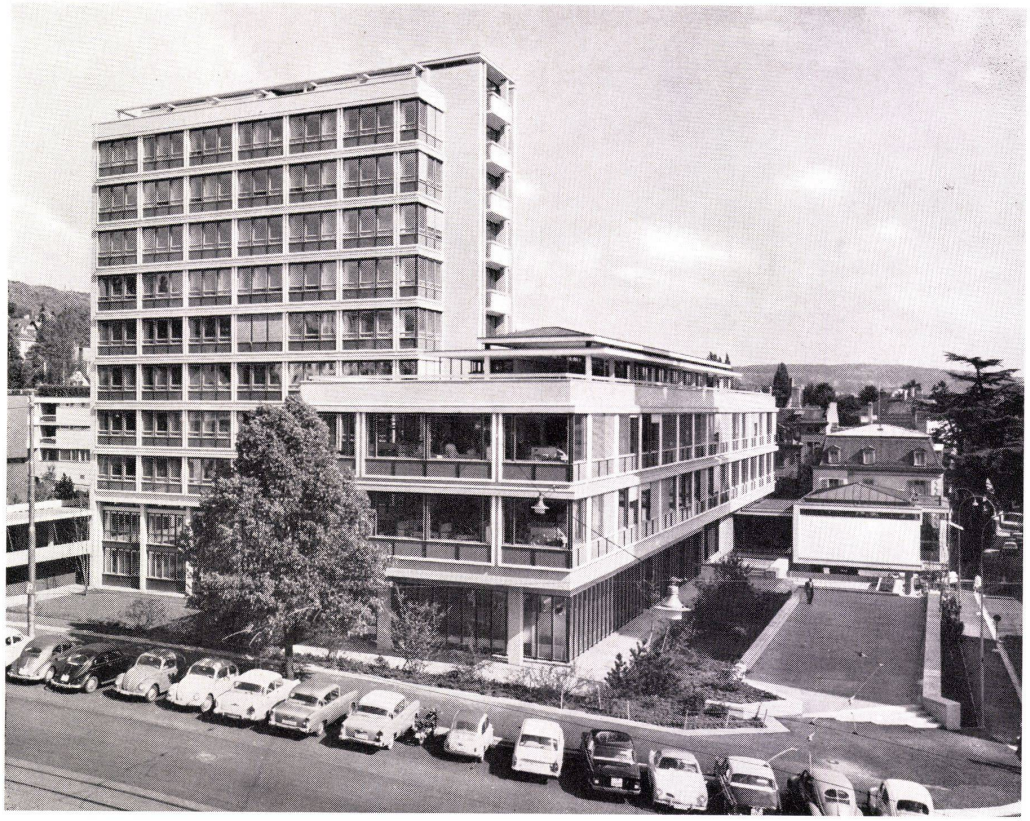
Es ist möglich, daß sich mit der Zeit das Wohnen in ein Zusammenleben verwandelt. Tatsächlich geschieht aber genau das Gegenteil: dem heutigen Menschen bedeutet Wohnen im allgemeinen ein völliges Sich-Zurückziehen in die Schranken der Familie hinter verschlossenen Türen – wenn auch nur wenige dieses Ideal erreichen können.

Wir glauben, daß diese Tendenz das erschreckende Ergebnis des Nicht-Zusammenleben-Könnens ist. Und dem Städtebau wird zum großen Teil die Verantwortung auferlegt, ein Zusammenleben möglich zu machen. Die Stadtteile scheinen im Netz der erweiterten bürgerlichen Achsen eingeengt. In diesen Stadtteilen wohnen die Menschen innerhalb genau abgegrenzter Räume ihr «Leben hinter verschlossenen Türen». Ein vollkommener Städtebau könnte diese Begrenzung aufheben und das Privatleben dadurch in ein Kollektivleben überführen, daß er die bürgerlichen Achsen ineinander überfließen läßt. So könnte sich die Stadt mit Hilfe ihrer Zugänge entwickeln.

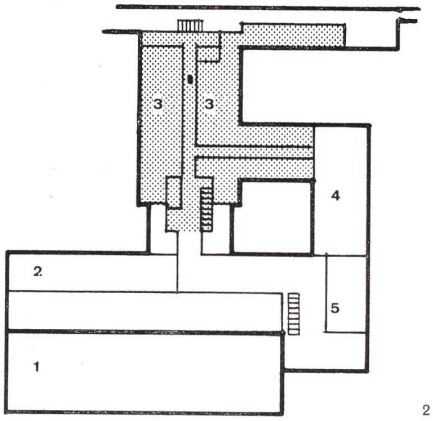
(Schluß auf Seite XI 31)

R. Steiger, H. Fietz, M. E. Haefeli,
H. Weideli, J. Schütz, W. M. Moser

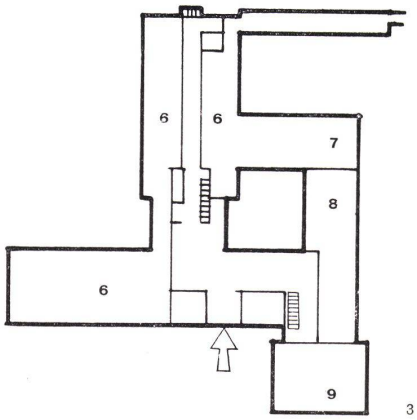
Zahnärztliches Institut der Universität Zürich



1



2



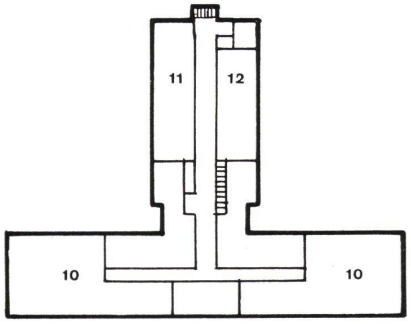
3

1
Gesamtansicht von Westen. Im Quertrakt 1. und 2. Obergeschoß sind die Behandlungsplätze der Studenten (80 Plätze). Rechts außen der Hörsaal.

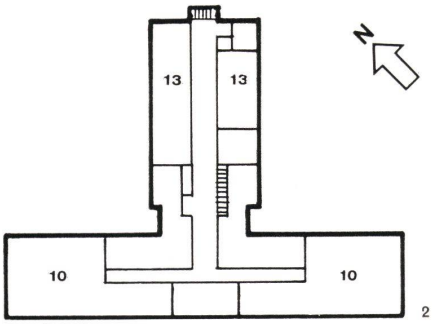
2
Grundriß 1. Untergeschoß 1:1000.

3
Grundriß Erdgeschoß 1:1000.

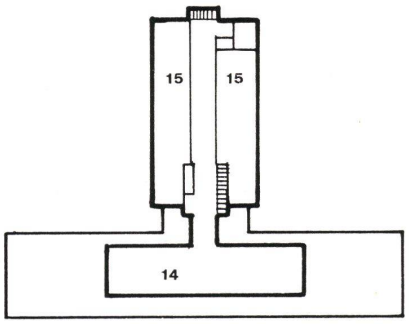
1 Autokeller
2 Werkstatt
3 Volkszahnklinik mit 14 Behandlungsplätzen
4 Phantomlabor
5 Röntgenlabor
6 Chirurgische Abteilung mit 18 Behandlungsplätzen
7 Operationstrakt
8 Direktion
9 Hörsaal



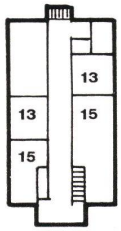
1



2

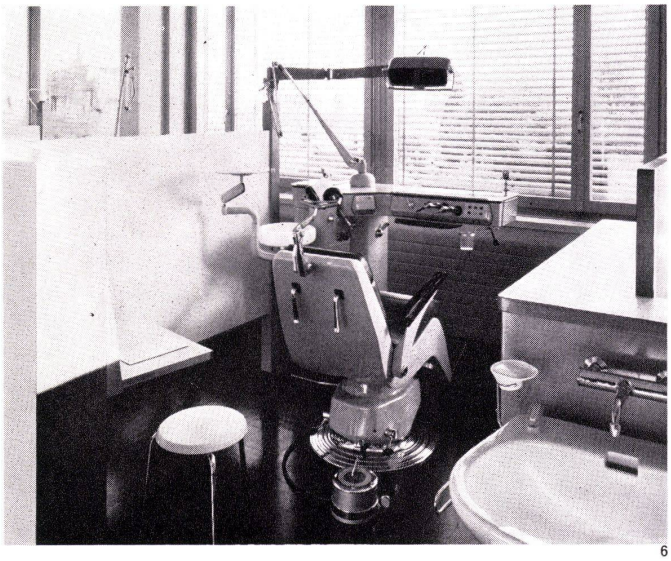


3

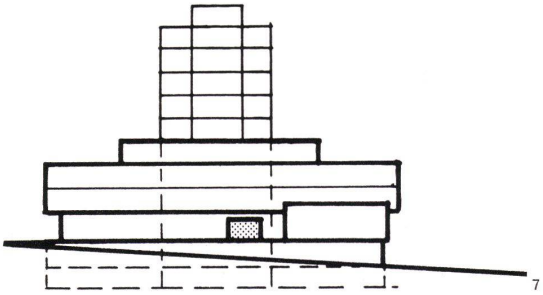


4

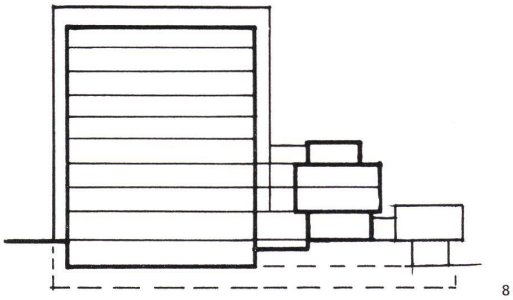
5



6



7



8

1
Grundriß 1. Obergeschoß 1:1000.
2
Grundriß 2. Obergeschoß 1:1000.
3
Grundriß 3. Obergeschoß 1:1000.
4
Grundriß 4. Obergeschoß (Normalgeschoß des zwölfgeschossigen Gebäudes) 1:1000.

10 20 Behandlungsplätze der Studenten
11 Behandlungsplätze für Kronen und Brücken (6 Plätze)
12 Prothetische Abteilung mit 6 Behandlungsplätzen
13 Konservierende Abteilung mit 9 Behandlungsplätzen
14 Kantine
15 Orthodontische Abteilung mit 9 Behandlungsplätzen

5
Behandlungsplätze der Studenten.
6
Behandlungsplatz.
7
Längsschnitt durch Behandlungstrakt der Studenten 1:1000.
8
Längsschnitt durch Hauptgebäude 1:1000.