Neue Tendenzen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **25 (1971)**

Heft 11: **Vorfabrikation = Préfabrication = Prefabrication**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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

Neue Tendenzen

Projekt für ein Wohnquartier von 20 000 Einwohnern

Dieses Projekt eines Wohnquartiers entstand 1970 als Diplomarbeit von Umberto Malchiodi, Giancarlo Renda und Nicoletta Speri an der Architekturabteilung des Polytechnikums Mailand. Die Projektverfasser schrieben dazu:

Das Ziel dieses Projektes ist es, eine neue architektonische Sprache zu schaffen, die dem ständigen Einfluß neuer Ideen und Themen zugänglich ist und sich nicht nur auf eine relativ kleine Zahl von Darstellungsmöglichkeiten beschränkt.

Die neue architektonische Sprache verlangt von den verschiedenen Funktionen eine Mobilität und Veränderbarkeit in Raum und Zeit, die jede permante Struktur, die in starre Definitionen eingekapselt ist, zunichte macht.

Die vollständige Autonomie des architektonischen Planungsprozesses kann eine kreative Kraft gewinnen, indem dieser zu einem offenen – aber architektonisch genau definierten – Rahmensystem wird. Durch ein Modell (Basisprojekt oder Vorlage) bietet der Prozeß in einem spezifischen Zusammenhang die Möglichkeit, bereits bestehende Relationen zu festigen ohne als allgemein gültige Methode zu gelten. Folglich stellt ein solches Modell einen reinen Raster und eine architektonische Richtlinie dar; es wird zur Forschungsmethode und Arbeitshypothese und gewinnt schließlich die typischen kommunikativen Eigenschaften eines geformten Gegenstandes, indem es zur strukturellen Neugestaltung des Problems wird und zugleich danach trachtet, diesem Phänomen eine ästhetische Bedeutung zu verleihen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß es das Ziel dieses Projektes ist, auf einige mögliche Arbeitsmethoden hinzuweisen um die Erstarrung und die Schemenhaftigkeit des heutigen städtischen und architektonischen Raums zu lösen.

Die allgemeinen Eigenschaften dieses Projektes sind – da es sich um eine Diplomarbeit handelt –, die an keine bestimmten Gegebenheiten gebunden sind: all die Ideen, die uns unsere Phantasie eingab, in eine Form zu bringen und uns dabei auf völlig neue Lösungen, Erkenntnisse, Techniken und Materialien zu stützen.

Bei den verschiedenen möglichen Lösungen haben wir es vorgezogen, einem gewissen Planungskriterium des städtischen Komplexes zu folgen und die Gesamtheit der kollektiven Anlagen entlang einer längsgerichteten Achse anzuordnen. Die Anlagen sind in drei Zentren aufgeteilt, zwischen denen zwei Zonen mit intensiver Bebauung liegen (Abb 1). Die Wohnzone mit halbintensivem oder extensivem Charakter liegt am Rande der sogenannten »zentralen Achse« und ermöglicht dadurch eine spätere Erweiterung, und falls es notwendig würde, könnten weitere Achsen und neue Wohnzonen parallel zur ersten hinzugefügt werden.

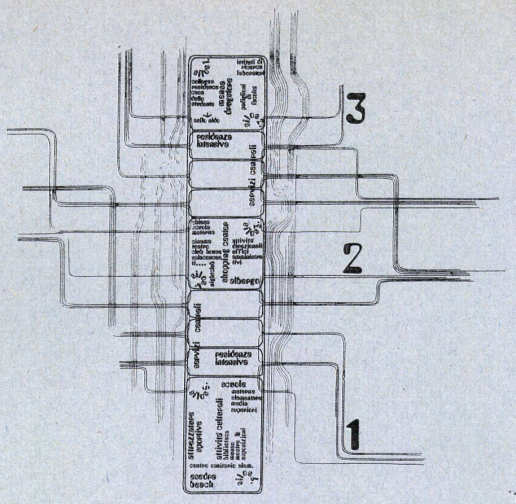
Die Grundidee des Projektes liegt darin, den Transport mit privaten Verkehrsmitteln auszuschließen. Zu diesem Zweck wurden in den drei Zentren der zentralen Achse Autosilos geplant, die die Fahrzeuge bei ihrem Eintritt in das Quartier aufnehmen. Von hier aus sorgen kollektive und individuelle Verkehrsmittel für den Weitertransport zu jedem Punkt des Baukomplexes.

Um beispielsweise zu der ganz im Grünen liegenden Wohnzone zu gelangen, sind Starrcars vorgesehen, einplätzige Mini-Autos auf Schienen, die der Allgemeinheit immer zur Verfügung stehen. Für die Starrcars sind in den Zentren besondere Stationen vorgesehen (Abb. 2), die am Fuße jeder Wohneinheit zu finden sind.

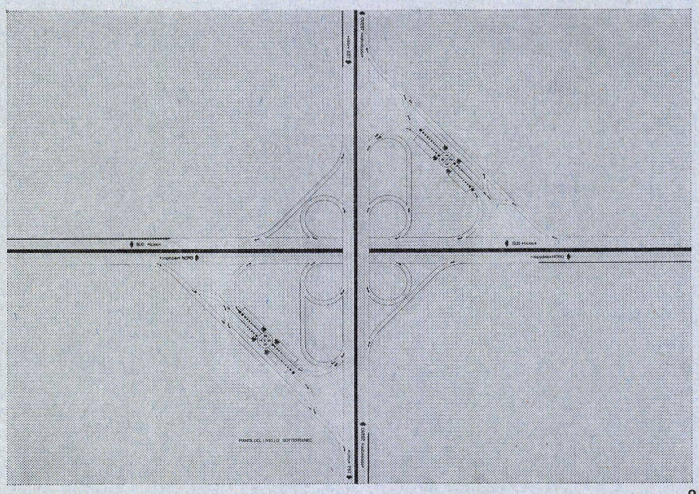
Ein sogenannter »Primärtransport« sorgt für die Verbindung zwischen den drei Zentren. Er verläuft um die ganze zentrale Achse, während ein Sekundärtransport für die Verbindung um jedes einzelne Zentrum sorgt.

Beim Projektieren wurde als Beispiel das Funktionieren des Zentrums 2 untersucht, das in der Mitte der Achse liegt und Schwerpunkt des ganzen Baukomplexes ist. Wie man feststellen kann, liegt dieses auf vier Ebenen (einer unterirdischen und drei überirdischen) und umfaßt verschiedene Gemeinschaftsbauten, so unter anderem ein Shopping-Centre.

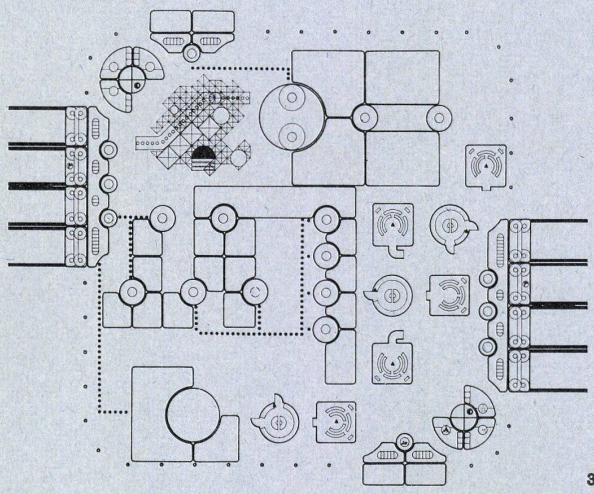
Die Absicht, die mit diesem Shopping-Centre verfolgt wird liegt darin, eine völlige Flexibilität nicht nur in der Ausstattung der einzelnen Gebäude zu erreichen, sondern auch in der planerischen Verteilung des gesamten Verkaufskomplexes und zudem eine Einheit zu schaffen, die so angeordnet ist und sich zum Lebensraum eignet, daß sie zum Herumschlendern und Verweilen anregt.



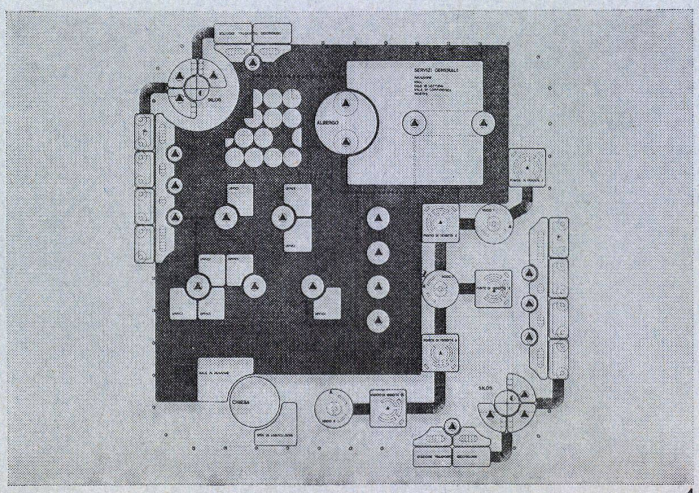
1



2



3



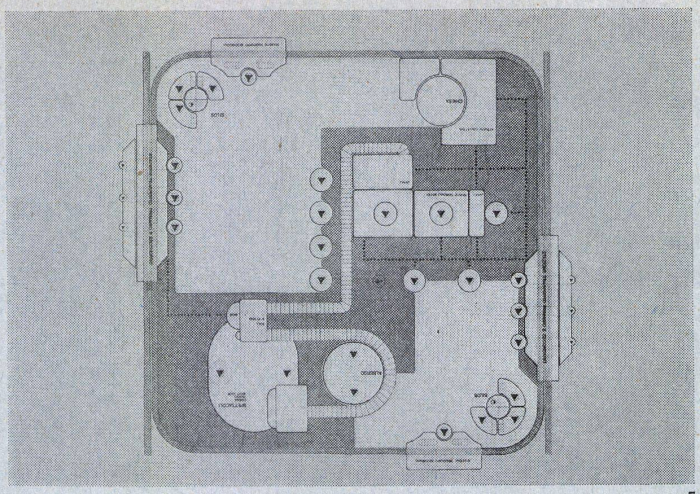
4

1
Zentrale Achse mit den drei Zentren und den beiden Intensivwohnzonen. Pisten für Mini-Autos führen zu den Wohnungen im Grünen.

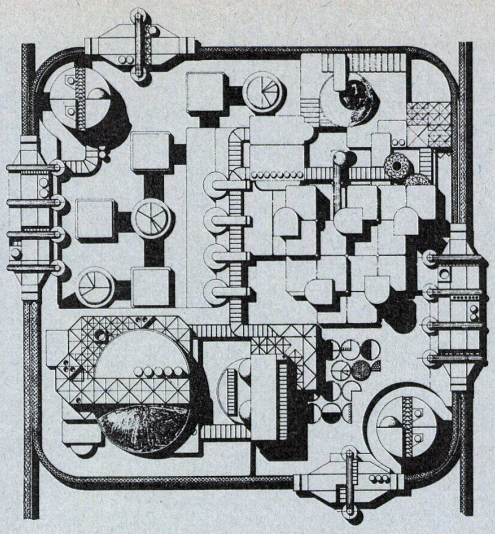
2
Unterirdische Ebene des mittleren Zentrums mit den Endpunkten der unterirdischen Straßen mit den Silos für Privatautos.

3
Ebenerdige Ebene mit der Verteilung des Shopping-Centre und den Stationen für die Mini-Autos. Eine Raumstruktur charakterisiert diese Ebene.

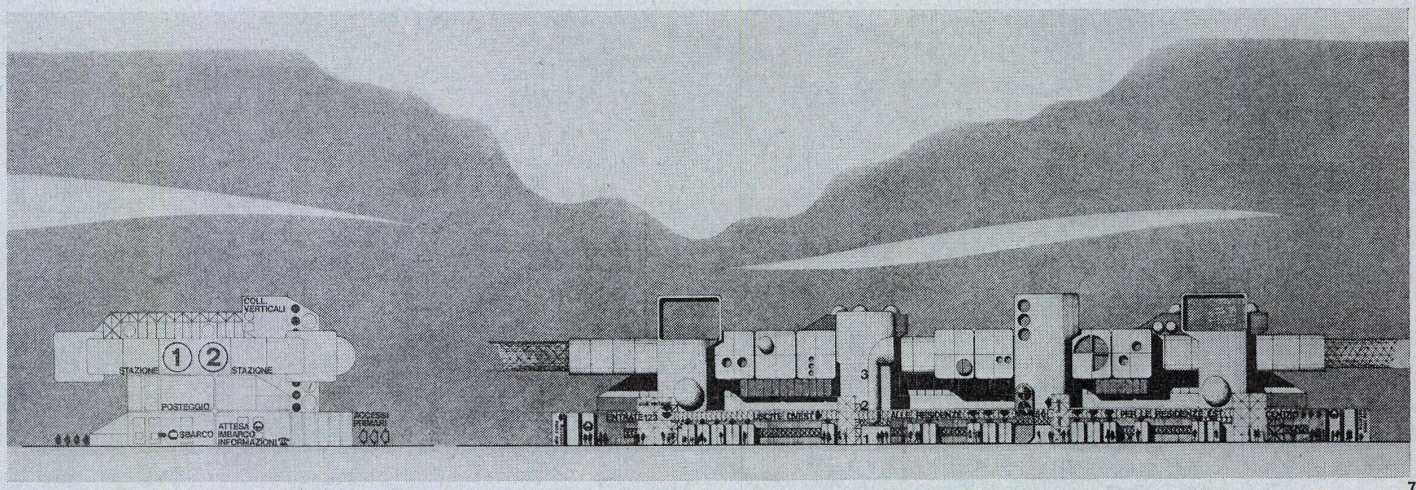
4
Erste Ebene des Zentrums.



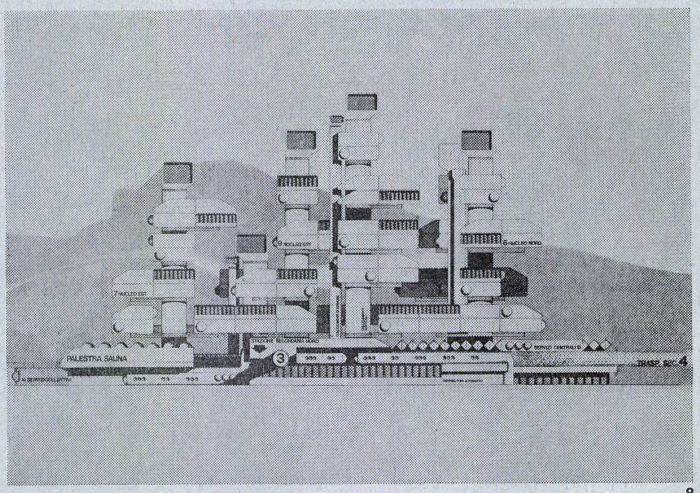
5



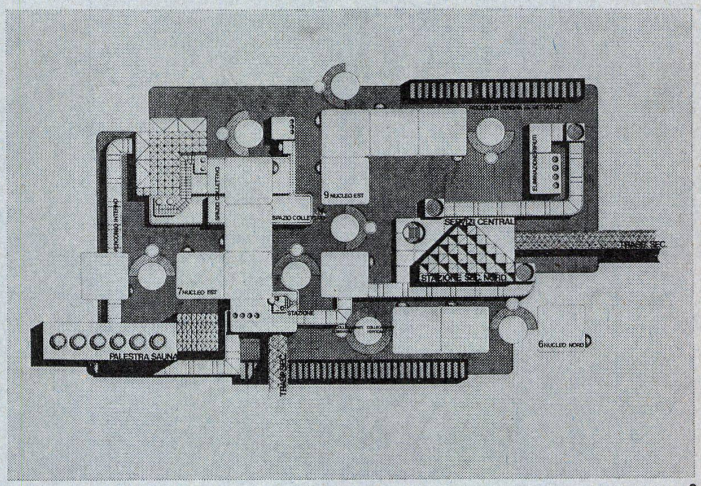
6



7



8



9

5
Zweite Ebene des Zentrums.

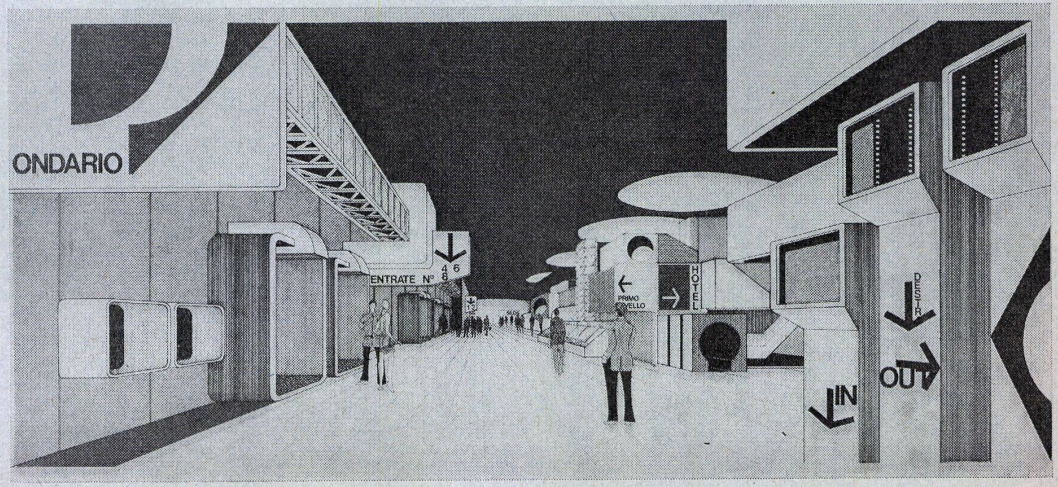
6
Gesamtaufsicht.

7
Ansicht der Station für öffentliche Verkehrsmittel.

8
Beispiel einer Wohnsiedlung mit mobilen Wohnzellen.

9
Beispiel einer Wohneinheit in der Extensivzone.

10
Perspektive der Station für öffentliche Verkehrsmittel vom Innern des Zentrums her gesehen.



10