Zollabfertigungsgebäude Au/SG: Projekt und Pläne: Erwin Bürgi, Dipl. Architekt BSA/SIA, Zürich; Oertliche Bauleitung: O. Jenny, Architekt, St. Gallen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **84 (1966)**

Heft 41

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-68997

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

Ansicht Strassenseite mit Ueberdachung für die Abfertigung des Personenverkehrs

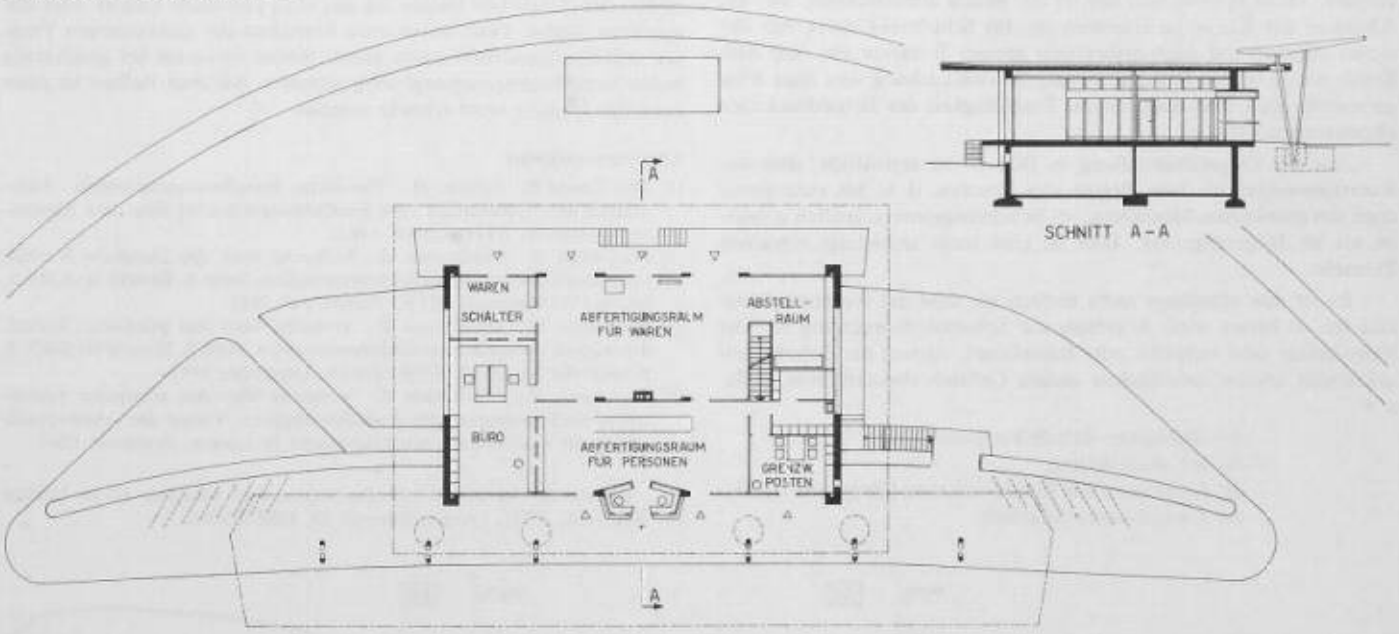
Zollabfertigungsgebäude Au/SG

DK 725.141

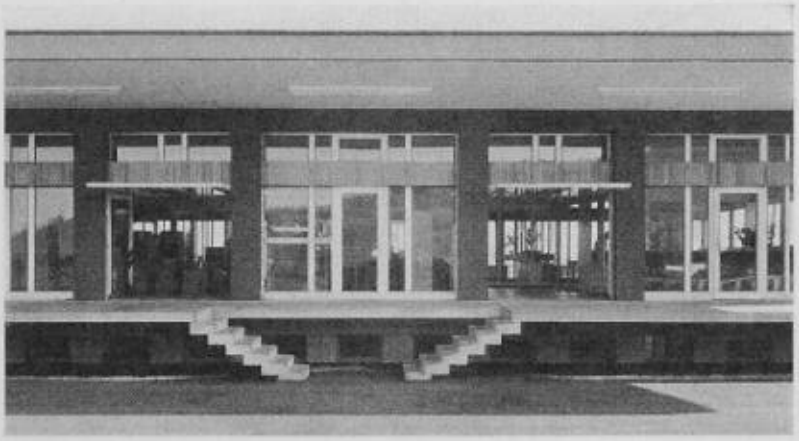
Projekt und Pläne: **Erwin Bürgi,** Dipl. Architekt BSA/SIA, Zürich
Oertliche Bauleitung: **O. Jenny,** Architekt, St. Gallen

Zollabfertigungshäuser stellen infolge ihrer speziellen Betriebsanforderungen eine besondere Kategorie von Verkehrsbauten dar. Trotzdem ihre Funktionen bei allen Grenzübergängen grundsätzlich die selben sind und alle bezüglich Erstellung und Betrieb den selben hiefür zuständigen eidgenössischen Amtsstellen unterstehen, gleicht kaum eines dieser Gebäude dem andern. Betriebsorganisation und Lage (meist am Rande oder ausserhalb der Ortschaft) bedingen sehr oft die Erstellung selbständiger Bauten. Die architektonische Konzeption der an unsern relativ zahlreichen schweizerischen Grenzübergängen stehenden Zollgebäude lässt oft zu wünschen übrig. Auch eine bescheidene Bauaufgabe hat eben unter Umständen ihre Tücken. Eine solche besteht hier beispielsweise in einer überzeugenden bau-

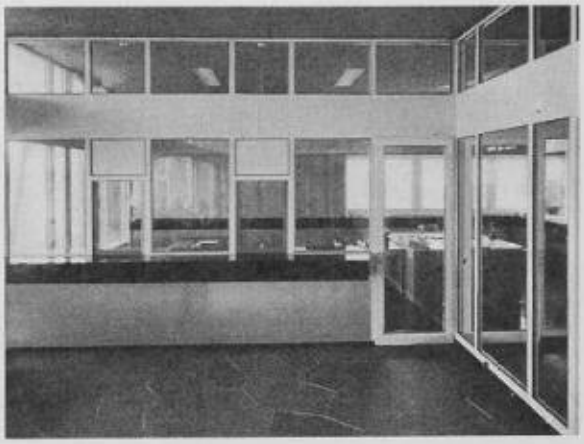
Grundriss und Querschnitt 1:400

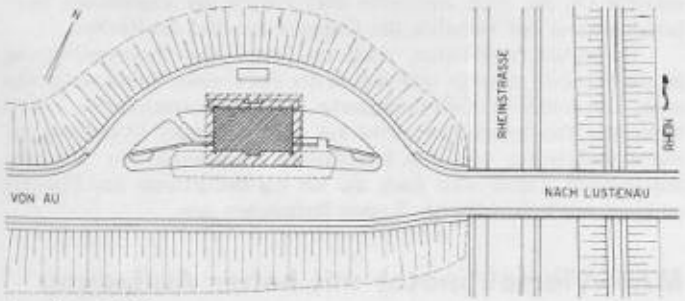


Warenabfertigung



Personenabfertigungsraum





Lageplan 1:2000

Anschlussbauwerke Au/SG der N 13, Ende des vierspurigen Ausbaus, mit Zollabfertigungsgebäude (siehe Pfeilbezeichnung). Entnommen der Schrift «Nationalstrassen N 1 + N 13», herausgegeben vom Baudepartement des Kantons St. Gallen, 1964, Seite 15

lichen Erfüllung des meist sehr kleinen eingeschossigen Raumprogrammes unter Berücksichtigung der besondern funktionellen Wünsche (gedeckte Vorfahrtmöglichkeit für Personenverkehr) und internationalen Vorschriften (Bushöhe bis 4,5 m), welche auch formal befriedigt.

Das für den neugeschaffenen Grenzübergang Au-Lustenau am Rhein erbaute, 1959 fertiggestellte Zollgebäude liegt sehr exponiert zwischen einem Spinnennetz von Strassen (u. a. Autobahn) und dem bestehenden Brückenkopf. Die östlich des Zollgebäudes anschliessende Spannbetonbrücke über den Rhein zwischen Au und Lustenau wurde dargestellt in SBZ 1959, H. 37, S. 587. Neben dem Zolldienst für Personen ist bei diesem Grenzübergang eine erhebliche Warenabfertigung zu bewältigen.

Die klare Konzeption des Gebäudes in Beton und Stahl mit seinen beidseitig verglasten Fronten erlaubt, mit wenig Personal Reisende und Waren übersichtlich und flüssig abzufertigen. Zu- und Wegfahrt der Fahrzeuge erfolgt für Personen unter dem freistehenden Dach, für Waren entlang einer Rampe auf der Gegenseite, wo sich auch eine Brückenwaage befindet.

Dieses aus den funktionellen Gegebenheiten entwickelte Zollabfertigungsgebäude überzeugt auch in architektonischer Hinsicht.

Stadt Baden

DK 711.4

Gesamtplan der Innenstadt

Der im Oktober 1965 erschienene Bericht[1]) über den Gesamtplan der Innenstadt Baden (Ing.-Büro *Seiler & Barbe*, Zürich, dipl. Arch. *H. Litz*, Zürich, Metron-Arbeitsgruppe unter der Leitung von *W. Vogt*, Soziologe, Baden) darf als ein in der Schweiz immer noch seltenes Planungsresultat angesprochen werden – selten, weil hier der Niederschlag intensiver Zusammenarbeit einer Arbeitsgruppe vorliegt, welcher verschiedenartigste Fachleute angehörten. Zu diesem Erfolg hat auch in hohem Masse die ständige Planungskommission der Stadt Baden unter dem Vorsitz von Stadtschreiber Dr. iur. *V. Rickenbach* beigetragen, welche den Fortschritt der Arbeiten nach bester Möglichkeit zu fördern suchte. Das Inhaltsverzeichnis des Berichtes – es versteht sich, dass nicht auf alle Einzelheiten eingegangen werden kann – mag, neben der rein sachlichen Information, auch einen Eindruck dieser Zusammenarbeit vermitteln.

Die Aufgabenstellung (Kap. 2) geht von der Konzeption eines Gesamtplanes aus. Dadurch sind sowohl soziologisch-wirtschaftliche als auch verkehrstechnische und städtebauliche Untersuchungen zu betreiben. Das Planungsziel besteht im Aufbau einer harmonischen Raumordnung in der Innenstadt Badens auf weite Zukunft hin. Die Statuierung eines Vollausbaus als äusserste Planungsgrenze ist dabei im Hinblick auf jede zu erreichende Ausbaustufe von aufschlussreicher Bedeutung.

Die Planungsgrundlagen (Kap. 3) stellen die planerischen Gegebenheiten dar, wie z. B. die heutige Stadtstruktur, die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung usw. Interessant sind in diesem Zusammenhang die speziellen Untersuchungen, die zur Ergründung des soziologisch-wirtschaftlichen Aufbaus betrieben wurden. So versuchte man in separaten Erhebungen, den Einzugsbereich Badens, die Kaufkraft in der Region, die Konsumgewohnheiten und das Angebot der Region zu prüfen. Weitere Untersuchungen waren der Bautätigkeit der Innenstadt und der Verkehrsentwicklung gewidmet.

Die Entwicklungsmöglichkeiten (Kap. 4) ergeben sich aus den verschiedenen zusammengetragenen Prognosen und auf Grund der in Kap. 3 untersuchten Einzelheiten. Als erste wichtige Grundlage bei der Fixierung eines Zukunftsbildes dient die mutmassliche Bevölkerungsverteilung für den Vollausbau.

Im weiteren werden die zukünftige Reallohnentwicklung, die künftigen Konsumgewohnheiten und die wahrscheinlichen zukünftigen Einkaufsorte abgeschätzt. Das Resultat dieser Schätzungen ergibt eine Anzahl Entwicklungsvarianten, aus denen schliesslich die Arbeitsgrundlagen hervorgehen. Im Programm der Flächennutzungen für das Kerngebiet erscheinen erstmals die erheblichen zukünftigen Bedürfnisse an Laden-, Magazin-, Werkstatt- und Büroflächen. Während für Büros eine Verachtfachung des heutigen Flächenbestandes errechnet wird, ist nach eingehenden Schätzungen für Laden- und Werkstattbauten ein sechsfacher Flächenzuwachs erforderlich. Aufgrund einer Karte werden in diesem Zusammenhang die zukünftige Arbeitsplatzdichte in der Innenstadt und deren Auswirkungen auf die Überbauung (7 bis 8 Geschosse!) ausgewiesen. Am Schluss des Kapitels 4 sind eine Anzahl verkehrstechnische Probleme besprochen; die verschiedenen zukünftigen Verkehrsbeziehungen und die Belastung werden – am Beispiel des bestehenden Strassennetzes – gezeigt. Im weiteren findet sich in einer Tabelle, nach Quartieren zusammengestellt, der Bedarf an zukünftigen Parkplätzen; hier würde vor allem ein Vergleich mit den gegenwärtigen Zahlen und auch der Nachweis des errechneten Flächenbedarfs interessieren.

Bei der *Zielsetzung* oder Formulierung des Planungswillens (Kap. 5) hat man sich über die Verteilung der Gewichte bei der Projektierung klar zu werden. So erscheinen in diesem Kapitel unter den Stichworten: Die wohnliche Stadt, Erreichbarkeit des Zentrums, Zusammenhängender Fussgängerraum, Das Zentrum muss bewohnt sein, Dichte Mischung der verschiedenen Nutzungsarten, Städtebauliche Anpassungsfähigkeit und Verkehrstechnische Gesichtspunkte eine ganze Anzahl Ratschläge, die aus dem eisernen Bestand des Planerwissens geschöpft sind.

Eine eingehende Erläuterung mit aufschlussreichen Skizzen und der Darstellung der verschiedenen zirkulierenden Varianten ist dem zukünftigen Verkehrsnetz gewidmet. Unter dem Titel «*Möglichkeiten einer zukünftigen Verkehrslösung*» (Kap. 6) werden die verschiedenen Verkehrssysteme im Bereich des Kerngebietes besprochen, wobei anschliessend eine Wahl getroffen und eingehend begründet wird. Schliesslich kommen in Form eines «*Gesamtplanes der Innenstadt*» (Kap. 7) die vielseitigen Informationen zur umfassenden Verarbeitung. Der zukünftige Privatverkehr, seine Ziel- und Quellpunkte, sowie der zukünftige öffentliche Verkehr werden dargestellt; daneben entstehen Vorschläge für die Ausgestaltung eines charakteristischen Stadtteils. Kapitel 8 mit der Bezeichnung «*Öffentliche und private Aufgaben*» und Kapitel 9 mit einem Etappenplan der wichtigsten öffentlichen Aufgaben schliessen den Planungsteil des Berichtes.

[1]) Der Bericht «Stadt Baden/Gesamtplan der Innenstadt» (35. S, 27 Abb.) kann zum Preis von 15 Fr. bei der Stadtkanzlei, 5400 Baden, bezogen werden.