

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **60 (1973)**

Heft 1: **Israel**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

Aber es gibt viele Arten des öffentlichen Verkehrs.

Die Freunde unkonventioneller Verkehrsmittel sagen von der U-Bahn, sie sei veraltet. Sie begründen es damit, dass ein Grossteil der heute bestehenden U-Bahnen in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts gebaut wurde. Die U-Bahn-Freunde aber weisen darauf hin, dass die konventionellen Massenverkehrsmittel noch voll und ganz in ihren Kinderkrankheiten steckten.

Modern und zeitgemäss ist aus jedem Blickwinkel etwas anderes. Der Morphologe Zwicky, Professor im kalifornischen Pasadena, findet den Fussgängerverkehr als zeitgemäss. Darum propagiert er Kleinstädte mit nicht mehr als 30 000 Einwohnern, deren Distanzen vom einzelnen fussläufig bewältigt werden können. Wer hat nun recht?

Sicher ist, dass wir die heutige Entwicklung nicht rückgängig machen können. Alle Prognosen deuten zudem noch auf eine weitere Verstädterung. Der Schweizer, so kann man

sagen, will städtisch und in der Stadt wohnen. Aber die Städte wünscht er nicht zu gross. Die planerischen Leitbilder von neuen Städten entlang von Entwicklungsachsen finden darum in unserem Lande am meisten Gegenliebe.

Zeitgemäss wären demnach Verkehrsmittel, die eine solche Siedlungsweise einleiten, stützen und erhalten können. Denn der Verkehr ist ja nicht ein Ziel an sich, sondern nur ein Mittel zu einem Ziel.

Der Verkehr, der private vor allem, wird heute mit Recht als Moloch empfunden. Der Wunsch nach Abbau des Verkehrs liegt allenthalben in der Luft. Zeitgemäss wäre darum eine Siedlungspolitik, die weniger und nicht noch mehr Verkehr bringt.

Die Stadt, vor allem ihr Zentrum, muss vorerst einmal vom privaten Verkehr befreit werden, damit die konventionellen Verkehrsmittel wie Tram und Bus wieder funktionieren können. Heute wird jedoch das Gegenteil getan, sei es durch Strassenverbreiterungen, durch neue Monsterstrassen und Parkgaragen in der

Innenstadt. In der Region muss die nicht mehr korrigierbare Siedlungsentwicklung durch ein verbessertes und erweitertes Vorortnetz gemildert werden, was ja auch mit der S-Bahn möglich ist.

Das Entscheidende kann nicht mit Verkehrsmitteln gelöst werden. Wenn Zürich wieder wohnlich, wieder eine gut durchmischte Stadt werden soll, so brauchen wir ein <Recht auf Wohnen in der Stadt>. Eine gut durchmischte Stadt braucht mindestens doppelt so viele Einwohner wie Arbeitsplätze.

Die Zürcher müssten den Behörden den Auftrag erteilen, das Recht auf Wohnen zu gewährleisten. Dazu müsste ein Instrumentarium geschaffen werden, das einerseits die zahlenmässige Regulierung der Arbeitsplätze und andererseits die Regulierung des Wohnungsangebotes erlaubt. Dann könnten wir mit dem Berner Mundart-Dichter Ernst Eggimann sagen: <...es geit u geit / bis nüme geit / wes nümme geit / de geits de glich / ja gäll so geits.>

Kuppelhalle

Hersteller: Geiser AG, Hasle-Rüegsau

Die hier publizierte Kuppel kann in kurzer Zeit als Mehrzweckbau errichtet werden. Sie ist in folgenden Durchmesser lieferbar: 13 m, 20 m, 26,3 m. Die Rohrkonstruktion, welche bis zu 26 Metern Höhe ohne Stützkonstruktionen aufgestellt werden kann, ist mit einem beschichteten, lichtdurchlässigen Gewebe überspannt. Mit Spezialankern wird die Konstruktion am Boden – auf Erd-, Beton- oder Asphaltfundamenten – festgehalten. Die lichtdurchlässige und wasserdichte Bespannung gewährt am Tag ein schattenfreies Licht.

