

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 73 (1986)
Heft: 7/8: Studio Per : eine Architektengemeinschaft in Barcelona = Une communauté d'architectes à Barcelone = A group of architects in Barcelona

Buchbesprechung

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: 16.01.2026

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

Buchbesprechungen

Mit dem Velo zur S-Bahn Bessere Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Bearbeiter: Peter Hotz, Metron Verkehrsplanung AG, Windisch

«15 bis 30% aller Bahnbenutzer», so der Metron-Verkehrsplaner Peter Hotz, fahren mit dem Velo zur Bahn. Damit liegt der Anteil des Velos als Bahnzubringer «direkt hinter dem Bus und weit vor dem Auto». Der relativ hohe Anteil erstaunt aus zwei Gründen: Einerseits steht es um das Image des Verkehrsmittels Velo in der Schweiz nach wie vor schlecht. Andererseits finden die Velo-Bahn-Pendler vielerorts widrige Verhältnisse vor. Hans B. Barbe von der «Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich» umschreibt sie folgendermassen: «Gefährliche Zufahrten, ungenügende Abstellmöglichkeiten, Diebstähle, Beschädigungen und Vandalismus». Wenn sich der Zuwachs radfahrender Benutzer in Grenzen halte, sei dies deshalb «nicht nur der Topographie und der Wittring wegen», betont Hans B. Barbe.

Zumindest im Kanton Zürich soll sich das nun ändern. Bis zum Jahre 1990 – wenn die Zürcher S-Bahn ihren Betrieb aufnimmt – sollen die beiden umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Velo besser miteinander verknüpft sein. Deshalb erhielt die Metron von der «Arbeitsgruppe Zubringer» der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich den Auftrag, ein Handbuch «Mit dem Velo zur S-Bahn» auszuarbeiten.

Zielvorgabe dabei: Das Handbuch soll «Gemeinden, Planern und Verkehrsunternehmungen helfen, das flächensparende und energiegiengünstige Fahrrad als willkommenen Zubringer zur Bahn mit Massnahmen zu fördern, die rasch, oft ohne grosse Investitionen und etappenweise realisierbar sind».

Das Handbuch, das Ende November 1985 den Zürcher Gemeinden an einer Tagung in Schwerzenbach vorgestellt wurde – gleichzeitig mit analogen Studien anderer Verkehrsplaner zu den Bahnzubringer-Kategorien Fussgänger, Busbenutzer und Autofahrer –, besteht aus zwei Teilen: aus einem 100seitigen Planungsbericht und einem 50 Seiten

starken Ordner mit Projektierungsblättern.

Der Planungsbericht zeigt mit viel statistischem Material auf, welche Bedeutung das Velo heute im Nahverkehr und speziell als Zubringer zur Bahn hat. Es werden Fragen beantwortet wie: Wie lang sind die Fahrtlängen? Wie entscheidend ist die Entfernung zum Bahnhof? Wie gross sind die jahres- und tageszeitlichen Schwankungen? (Der beste «Velomonat» ist der September.) Wie steht es mit der Verkehrssicherheit auf dem Weg zum Bahnhof? Welches Ausmass nehmen Velodiebstähle und -beschädigungen am Bahnhof an?

Zur stärkeren Bedeutung, welche das Velo in Zukunft als Bahnzubringer haben könnte und sollte, geht der Berichtverfasser Peter Hotz vor allem folgenden Fragen auf den Grund:

- Was hält heute noch viele Leute davon ab, das Velo für den Weg zum Bahnhof zu benutzen? (Die Rolle der Topographie, der Witterung und der Bequemlichkeit wird nach wie vor überbetont.)
 - Mit welchen Massnahmen kann zum vermehrten Gebrauch des Velos als Bahnzubringer animiert werden? (Es braucht dazu einen verkehrspolitischen Dreischritt:
 1. sichere und attraktive Veloverbindungen zum Bahnhof,
 2. komfortable und sichere Velo-Abstellanlagen,
 3. ein allgemein velofreundliches «Klima» in der Gemeinde.)
 - Wie gross ist das Umsteigepotential in einer Gemeinde? (Peter Hotz: «Bei Anwendung verschiedenster kombinierbarer Massnahmen dürfte das Potential für zusätzliche Velonutzung rund 10 bis 30% betragen.»)
 - Welche Konsequenzen – zum Beispiel zusätzliche Velo-Abstellflächen am Bahnhof – bringt das Umsteigen aufs Velo in einer Gemeinde mit sich? (Der Planungsbericht zeigt, wie man – je nach Attraktivität der S-Bahn-Verbindung und der Lage des Bahnhofs – den künftigen Bedarf an Veloabstellflächen relativ genau abschätzen und etappenweise realisieren kann.)
- Die Beantwortung dieser und weiterer Fragen geschieht nicht nur theoretisch. Sie erfolgt vor allem anhand von fünf konkreten Fallbeispielen aus dem Kanton Zürich: Schwerzenbach: Kleiner Zweiradan-

teil von 8 bis 10% am Bahnhof Bülach: Relativ hoher Zweiradanteil von 16 bis 20%

Adliswil: Sehr niedriger Velofahreranteil von 3 bis 4% Grüningen: Gemeinde hat keinen Bahnhof, sondern wird von Buslinie der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) erschlossen. Positive Erfahrungen mit Velo-Abstellmöglichkeiten bei Bushaltestellen.

In jeder der fünf Gemeinden besteht eine andere Situation. Dementsprechend unterschiedlich sind auch die notwendigen Veloförderungsmassnahmen. Die breite Auswahl der Fallbeispiele und ein geschickter methodischer Vergleich untereinander (Situation heute und Situation künftig bei verbessertem öffentlichen Verkehr und verbesserter Veloinfrastruktur) bringt folgenden Vorteil: Möglichst viele Gemeinden (nicht nur zürcherische!) können das eine oder andere Fallbeispiel für Rückschlüsse auf ihre eigene Situation benutzen.

Ein wichtiges, unentbehrliches Hilfsmittel sind die 50 Projektierungsblätter des Handbuchs «Mit dem Velo zur S-Bahn». Einerseits behandeln sie die Themen «Zufahrt zum Bahnhof» und «Abstellanlagen und Velo-Parkhäuser» (Systeme, Standort, Gestaltung, Sicherheitsausrüstungen, Hersteller, Kosten etc.). Andererseits geben sie konkrete Beispiele von Velo-Öffentlichkeitsarbeit: Angesichts des leider nach wie vor schlechten Velo-Images kann ihre Bedeutung nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Das Handbuch kann gegen eine Schutzgebühr von Fr. 25.– beim Auftraggeber bestellt werden. Adresse: Behördendelegation für den Regionalverkehr, Postfach 8090 Zürich, Tel. 01/533636

K.F. Fischer
Canberra

Myths and Models, Forces at work in the formation of the Australian capital
Institute of Asian Affairs (Institut für Asienkunde), Hamburg 1984, Format 21×29,7, 108 Abbildungen und Pläne, 166 Seiten, DM 42.–
(Zu beziehen bei: Friedhelm Fischer, Korverweg 24, 2000 Hamburg 74)

Warum sollte sich der Leser vom Autoren auf die andere Seite des Erdballes führen lassen, und warum sollte ihn ausgerechnet die Entwicklung von Australiens Hauptstadt interessieren?

Planern ausgeführt. So zeigt Canberra nicht nur über 80 Jahre Stadtentwicklungsgeschichte, sondern ebenfalls 80 Jahre westlicher Planungs-

Wie sich aus der vorliegenden Arbeit ergibt, ist Canberra in verschiedener Hinsicht einmalig und lehrt uns vieles über die eigene Stadtplanung. Als Rahmen der Handlung sei erwähnt, dass erst gegen Ende des letzten Jahrhunderts die sechs Kolonien des australischen Kontinents ein Abkommen zu einer Vereinigung zu einem Commonwealth of Australia schlossen. Zwei von ihnen konkurrierten kommerziell am stärksten mit Hilfe ihrer Hafenstädte, New South Wales (N.S.W.), welches «freihändlerisch» ausgerichtet war, mit seiner Hauptstadt Sydney, und Victoria mit «protektionistischer» Orientierung und seiner Hauptstadt Melbourne. Aus dieser Konkurrenzsituation war es klar, dass keine der beiden Städte zur Hauptstadt des neuen Commonwealth werden durfte. Es kam folgerichtig zu der Entscheidung, dass die neue Hauptstadt, die auf dem Territorium von N.S.W. liegen sollte, nicht weniger als 100 Meilen von Sydney entfernt liegen durfte.

Wenn man nun eine solche neue Stadt bauen will: Welches soziokulturelle Repertoire kann man dann anwenden, welche Bedürfnisse will man berücksichtigen, und was für Möglichkeiten ihrer Überführung in baulich-räumliche und sozialräumliche Strukturen gewährleisten ihre Berücksichtigung?

Zu all diesen Bereichen sind in der Gesellschaft bereits bestehende Urteile, Vorurteile oder gar Mythen vorhanden, die nur sehr begrenzt einer Reflexion unterzogen werden. Schon bei oberflächlicher Suche nach Realisierungsmodellen, besonders im vergleichbaren Kulturreis, stösst man auf scheinbar gut anwendbare Modelle.

Nicht viel anders verlief der untersuchte Prozess bei der Planung und Realisierung von Canberra. Der Autor untersucht nun sowohl diesen Selektionsprozess der Modelle, deren soziale Implikationen und die ideologischen Hintergründe wie auch den Realisierungsprozess und die realen Auswirkungen der Implikationen der Planungsmodelle.

Diese Planungsmodelle wurden meist aus anderen westlichen Ländern übernommen – überwiegend USA und Grossbritannien – und in beispiellose Reinheit und Perfektion von hochqualifizierten

Bewundern.

Reine Schurwolle. Die Naturfaser mit der Wollsiegel-Garantie.



Da staunen Sie: Der RAG-Mix & Match. Der stuhlrollengeeignete Büroteppich, EDV-tauglich und in reiner Schurwolle. Der perfekte Transfer von gehobener Wohnkultur in den Bürobereich. Dokumentation (Anruf genügt): 063-22 20 42, Ruckstuhl AG, 4901 Langenthal, Telex 982 554 rag ch

rag

Studio Hablitzel

ideologiegeschichte, die hier in ihrer Konkretion zu studieren ist. Von planerischer Seite gibt es nicht einmal mehr zu klagen, dass die Ideen durch ökonomische oder politische Einflüsse verwässert seien. Selbst Grund und Boden sind in öffentlicher Hand und alte Strukturen nicht zu berücksichtigen. Die Planungskonzepte stehen also in unmittelbarem Wirkungszusammenhang mit ihren Realisaten.

So rief bereits 1913 der erste Planer von Canberra, W.B. Griffin, aus: «Ich habe eine Stadt geplant, wie keine andere auf dieser Welt. Ich habe eine ideale Stadt geplant!» Nach über 60 Jahren Planung steigt der US-amerikanische Planer Edmund Bacon diese Bezeichnung noch: «a Statement of World Culture» und «one of the greatest creations of mankind».

Doch die Realität ist weit nüchterner und konventioneller. Die «ideale Planungssituation» zeigt in der Stadtform die Reproduktion räumlich-gesellschaftlicher Verteilung, die man vorgab, mit Hilfe der gewählten, bewährten Modelle und Methoden überwinden zu wollen, z.B. soziale Segregation. Canberra ist im wesentlichen wie alle australischen Städte; gering verdichtet (bungalow suburbia) und durchzogen von breiten Straßen (freeways) für den Individualverkehr. Formal gibt es dann doch noch einige markante Bereiche, z.B. das hufeisenförmige City Centre und den um einen künstlichen See gelegenen Regierungsbezirk.

Canberra hält uns den Spiegel vor und zeigt, was für strikte gesellschaftliche Implikationen unsere vermeintlich so neutral verwendbaren Planungsmodelle in sich tragen und welche sozialräumlichen Konsequenzen ihre nur bedingt reflektierte Anwendung hat, selbst bei egalitären und demokratischen Zielsetzungen, wie sie offensichtlich in Canberra formuliert wurden.

Der Autor untersucht die Stadtentwicklungsphasen, vom Konzept über Entwicklungen unter sich ändernden ökonomischen und administrativen Bedingungen bis zur Hauptstadt des Jahres 1983. Er vertieft sich dabei in wichtige Fachpläne wie Verkehrs-, Einzelhandels-, Wohnplanung sowie «Stadtentwicklung als industrialisierter Prozess der Massenproduktion» und vergleicht dabei Planungsmodelle, Planungspolitik und Realisate miteinander. Schliesslich verbindet er eher historisch und eher technisch orientierte Kapitel zu einer allgemeinen kulturellen Perspektive.

Die zeitliche Abfolge und die räumliche Distanz können uns viel über den eigenen Umgang mit der Planung verdeutlichen. Wenn Canberra schon nicht die ideale Stadt ist, dann vielleicht das ideale Beispiel? – auf jeden Fall ein anschauliches.

Volker Roscher

Ali A. Rafi

Management der Strassen-erhaltung

233 Seiten, Tabellen, Stichwortverzeichnis, broschiert, liniert, Fr. 69.–
Zürich: Verlag Industrielle Organisation, 1985, ISBN 3 85743 891 6
und Rüschlikon: Verlag Schück Söhne AG, 1985, ISBN 3 85893 105 5

Die ständige Zunahme der Verkehrsbelastung auf unserem Strassennetz gilt als die wichtigste Ursache der künftigen Intensivierung der Erhaltungsmassnahmen. Den Strassenbauverwaltungen fehlen jedoch die notwendigen objektiven Entscheidungsgrundlagen, welche die verschiedenen Aspekte der Technik, Wirtschaftlichkeit und Umwelt berücksichtigen.

Die Einführung von Systemen, welche diesbezüglich eine optimale Strategie der Strassenerhaltung anstreben (Pavement-Management-System), gilt als grosser Schritt in die Richtung.

Dieses Buch ist eine Synthese von Untersuchungen zur Strassenerhaltung, wie sie für die schweizerischen Autobahnen angestellt wurden. Unter Verwendung der Prinzipien des Systems Engineering entstand daraus das hier vorgestellte System zur Erhaltung der Strassen.

Die Erarbeitung eines umfassenden Zielsystems, das Ermitteln der Einflussfaktoren des Strassenzustandes, das Formulieren der Ansätze zur Durchführung von Vergleichsuntersuchungen bilden weitere Schwerpunkte dieses Buches. Ferner die Fragen der Strassen-Datenbank sowie Empfehlungen für durchzuführende Forschungsarbeiten. Ein Fallbeispiel im Anhang hilft, die Effizienz einer Erhaltungsstrategie nachzuweisen.

- Besonders empfohlen für alle potentiellen Entscheidungsträger in Strassenbauverwaltungen sowie Bauunternehmungen und Ingenieurbüros. Wichtig aber auch für Politiker und nicht zuletzt für die Studierenden des Bauingenieurwesens (Mitteilung des Verlags)

Neu-erscheinungen

Der Österreichische Werkbund

Alternative zur klassischen Moderne in Architektur, Raum- und Produktgestaltung

Astrid Gmeiner/Gottfried Pirhofer, 1985
ca. 280 Seiten, ca. 300 Abbildungen, davon 48 in Farbe, Format 23,5×28 cm, ca. DM 140.–
Residenz Verlag, Salzburg

Regenwasser-Sammelanlage

Eine Bauanleitung
Wolfgang Bredow
Neuausgabe 1985, 128 Seiten mit vielen Abbildungen, Format 21×14 cm, DM 14,80
ökobuch Verlag & Versand, Freiburg

DuMont's Geschichte der europäischen Druckgraphik

Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Techniken – Meister – Wirkungen, Reinhart Schleier, 1985
Ca. 320 Seiten, 30 farbige und 200 einfarbige Abbildungen, Erläuterungen der Fachbegriffe, Bibliografie, Register, Format 20,5×15 cm, DM 38,-
DuMont

Über Grundlagen der modernen Architektur – Berichte und Meinungen für Jürgen Joedicke

Festschrift zum 60. Geburtstag von Prof. Jürgen Joedicke, mit Beiträgen verschiedener Autoren
304 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Zeichnungen, DM 18,-
Universität Stuttgart, Institut Grundlagen der modernen Architektur und Entwerfen, 7000 Stuttgart 1

Planung im ländlichen Raum – Ortskerngestaltung

architektur+wettbewerbe aw 122, Text in Deutsch und Englisch
96 Seiten, über 300 Abbildungen, Format 23×29,7 cm, DM 28,-
Karl Krämer Verlag, Stuttgart

Dokumentation über den 2. Internationalen Farb-Design-Preis 1983/84

72 Seiten (deutsche Auflage), 64 Seiten (englische Ausgabe), Format A4, DM 25,-
Institut Fortbildung Bau, Architektenkammer Baden-Württemberg, Danneckerstrasse 52, D-7000 Stuttgart 1

Deutsche Kirchenbaukunst der Gotik

Entwicklung und Bauformen
Norbert Nussbaum, 1985
Ca. 370 Seiten, ca. 200 einfarbige Abbildungen und Zeichnungen im Text, Glossar, Bibliografie, Register, Format 20,5×15 cm, ca. DM 36,-
DuMont

Geschenkpapiere von Künstlern: William Morris, 1985

Aus dem Amerikanischen von A.B.C. Gruber
16 vierfarbige Geschenkpapierbögen nach alten Originalmotiven, ca. 50×70 cm, auf das Format des Buches gefaltet, zum Herausnehmen perforiert, ca. 8 Seiten Einleitung, Format 34×25,5 cm, ca. DM 36,-
DuMont

Adolf Loos – Haus für Josephine Baker

Text in Holländisch, Englisch, Französisch und Deutsch, 52 Seiten, mit zahlreichen Illustrationen und herausnehmbarem Plan, Format 22×29,7 cm, f 34.50
Uitgeverij 010 Publishers Rotterdam

Picasso Museum Paris

Katalog der Gemälde, Papiers collés, Skulpturen und Keramiken
Hg. M.-L. Besnard-Bernadac, M. Richet und H. Seckel, 1985
320 Seiten, ca. 868 Abbildungen, 58 in Farbe, Format 21×27 cm, DM 78,-
Prestel-Verlag München

Praktische Denkmalpflege

Michael Petzet/Gert Mader
Ca. 200 Seiten, 300 Abbildungen, Format DIN A4, DM 49,-
Kohlhammer

Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes

Denkmalschutz, Ortsbildplanung, Baurecht
M. Trieb, S. Paetow, F. Buch,
A. Schmidt, R. Strobel, hrsg. von der Forschungsgemeinschaft Bauen und Wohnen (FBW), Stuttgart
Ca. 150 Seiten, ca. DM 38,-
Kohlhammer

Kunst als Welt-Beschreibung

Die holländische Malerei im 17. Jh.
Svetlana Alpers
Aus dem Englischen, 1985
300 Seiten, 4 farbige und 177 einfarbige Abbildungen, Register, Format 22,5×15,5 cm, ca. DM 68,-
DuMont

Jankel Adler

Dreisprachiges (Deutsch, Englisch, Polnisch) Katalogbuch zur Ausstellung der Werke von Jankel Adler (in der Städtischen Kunsthalle Düsseldorf bis Dezember 1985, im Tel Aviv-Museum Israel Januar/Februar 1986 und im Museum Sztuki, Lodz/Polen, Februar/März 1986)
Ca. 208 Seiten, 50 farbige, ca. 100 einfarbige Abbildungen, Dokumente, ausführliche Biografie, Exponatenliste und umfassende Bibliografie
Format 29×24 cm, ca. DM 78,-
DuMont

Zeit-Bilder

Zur Soziologie und Ästhetik der modernen Malerei
3., erweiterte Auflage
Arnold Gehlen
243 Seiten, 17 Farbtafeln, Sach- und Namensverzeichnis
DM 68,-
Vittorio Klostermann, Frankfurt

Baukunst in fünf Jahrtausenden

Hans Koepf
Neubearbeitete und erweiterte Auflage 1985
296 Seiten, 1195 Abbildungen, Format DIN A4, DM 46,-
Kohlhammer

Totenmasken

Arnulf Rainer, 1985
Mit Texten von Werner Hofmann und Arnulf Rainer
ca. 170 Seiten, ca. 64 Farb- und 10 Textabbildungen, Format 23,5×28 cm, DM 126,-
Residenz Verlag Salzburg

Begreifen.

Kaum zu fassen: Der RAG-Calicut. Kokosfasern in aussergewöhnlichen Farben von bisher nicht erreichter Lichtheit (hier: Indigo), verdichten sich dank solider Schweizer Verarbeitung zu einem unnachahmlichen Charakter. Dokumentation (Anruf genügt): 063-22 20 42, Ruckstuhl AG, Teppichfabrik, CH-4901 Langenthal, Telex 982 554 rag ch

rag