Editorial

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

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **96 (2009)**

Heft 10: **Infrastrukturen = Infrastructures**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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

Editorial

Les infrastructures politiques, sociales et techniques font partie des installations de base d'un service public opérant. Dans les pays riches, nous nous sommes habitués à des infrastructures intactes, qu'il s'agisse des services de l'état et des équipements sociaux, du système de santé et de formation, de l'organisation du ravitaillement, des transports et de la circulation. Nos systèmes d'infrastructure complexes qui sont souvent sécurisés plusieurs fois supportent sans problème de petits incidents. Des perturbations majeures comme une panne de courant généralisée peuvent en revanche paralyser des secteurs entiers. Des infrastructures qui, à première vue, n'ont rien en commun sont étroitement liées entre elles. Souvent, elles dépendent même les unes des autres. Enfin, les perturbations mettent en danger la structure politique et sociale des états.

L'environnement bâti est lié en différentes manières aux infrastructures: les bâtiments et les ouvrages de génie civil mettent à disposition des infrastructures qui permettent à d'autres structures politiques, sociales et économiques de fonctionner. Ce numéro traite d'infrastructures qui, d'une part, relèvent de l'ingénierie et de l'architecture et, d'autre part, sont proches du sens que le terme «infrastructure» revêt en français – à l'origine, plateforme pour des voies de chemin de fer. Ces équipements sont devenus, dans le contexte du trafic actuel, le fondement indispensable de notre société caractérisée par la mobilité: en font partie les lignes de chemin de fer et les gares, comme la ligne diamétrale en cours de réalisation à Zurich, la remarquable station de tram à l'aéroport de Zurich ou le nouveau métro à Lausanne. Ils servent en premier lieu à la circulation, mais, en même temps, ils ont un impact, voire déterminent l'architecture et l'urbanisme. Ben van Berkel dit que les infrastructures sont des déclencheurs de mouvements. C'est la raison pour laquelle son travail de projet débute souvent avec des analyses de flux et des réflexions sur la desserte, et ce pas uniquement dans les constructions en lien avec les transports. Les grandes infrastructures requièrent une planification à long terme et sont, à ce titre, sujettes aux changements des besoins, de conceptions politiques et de pouvoir. Elles sont, par essence, des objets de confrontation. À ce propos, deux experts exposent leur vision différente de la planification des transports en Suisse.

La route du Susten, aménagée au début des années 1940, est un exemple phare de route alpestre établie sur le concept américain de la parkway. Un plan directeur développé avec circonspection sert de base au traitement et à la conservation de cette «œuvre d'art globale». Mais le développement d'infrastructures de transport entraîne également des nuisances. Pour lutter contre le bruit par exemple, nous créons de nouvelles structures dont l'esthétique est discutable. Joël Tettamanti les a photographiées pour nous. *La rédaction*

Editorial

Political, social and technical infrastructures form part of the essential facilities of a well-functioning community. In the wealthy countries we have grown accustomed to intact infrastructures: the state and social facilities, the health and education systems, services, transport and traffic. Our complex infrastructure systems with their multiple safeguards generally have no difficulty in coping with small incidents. But more serious breakdowns, such as a widespread power cut, can paralyse entire areas of life. Different infrastructures that at first glance appear to have little in common, are in fact closely connected and indeed even dependent on each other. Breakdowns can endanger the political and social system of an entire country.

Building is closely connected in a variety of ways with many facets of complex infrastructures, because buildings above and below ground level provide essential infrastructures that enable other politically, socially and economically important infrastructures to function properly. This issue looks at infrastructures that, on the one hand, are the achievements of engineers and architects, while on the other are close to the French meaning of the term 'infrastructures' – originally the foundations for railway tracks – and in the area of traffic have become an indispensable part of the foundations of our mobile society: these include railway stations and railway lines like the Durchmesserlinie currently under construction in Zurich, the architecturally remarkable station at Zurich Airport, or the new métro in Lausanne. While primarily all these projects serve the needs of traffic and transport, they also possess a power that influences or indeed even determines architecture and urban planning. Infrastructures are catalysts for movement, says Ben van Berkel. Reflecting this fact his design work often starts with analyses of movement and reflections about circulation – and not just in the case of traffic buildings. Elaborate infrastructures demand long-term planning and are therefore vulnerable to changes in needs, political opinions and power structures and are, of their very nature, the subject of confrontations. Two experts report on their different visions with regard to Swiss traffic planning.

The Sustenpass-road, which was laid out in the 1940s, is an excellent example of an Alpine road based on the American Parkway concept. A meticulously prepared directive plan forms the basis for the proper maintenance and preservation of this 'Gesamtkunstwerk' in the future. But the expansion of the traffic infrastructure brings with it undesirable emissions. We are tackling the problem of noise with new, aesthetically debatable structures. Photographer Joël Tettamanti has photographed them for us. *The editors*

Editorial



Infrastruktur bestimmt unseren Alltag: Tausende von Reisenden stranden am 22. Juni 2005 in den Schweizer Bahnhöfen infolge eines landesweiten Stromausfalls. – Bild: Walter Bieri/Keystone

Politische, soziale und technische Infrastrukturen gehören zu den Grundeinrichtungen eines gut funktionierenden Gemeinwesens. In den reichen Ländern haben wir uns an intakte Infrastrukturen gewöhnt: das Staatswesen und die sozialen Einrichtungen, das Gesundheits- und das Bildungssystem, die Versorgung, der Transport und der Verkehr. Kleine Zwischenfälle verkraften unsere meist mehrfach abgesicherten und komplexen Infrastruktursysteme problemlos. Grössere Pannen wie etwa ein umfassender Stromausfall können dagegen ganze Lebensbereiche lahmlegen. Denn unterschiedliche Infrastrukturen, die auf den ersten Blick kaum etwas gemeinsam haben, sind eng miteinander verknüpft, ja häufig sogar voneinander abhängig. Störfälle gefährden das politische und soziale Gefüge eines ganzen Staates.

Mit den vielen Facetten komplexer Infrastrukturen ist das Bauliche eng und in mannigfacher Weise verknüpft, stellen doch Hoch- wie Tiefbauten grundlegende Infrastrukturen bereit, damit andere, politisch, sozial und wirtschaftlich wichtige Infrastrukturen funktionieren. Dieses Heft handelt von Infrastrukturen, die einerseits wesentlich den Leistungen der Ingenieure und Architekten zu verdanken sind, andrerseits dem französischen Wortsinn der «infrastructures» – ursprünglich Fundamente für Bahngeleise – nahestehen und im Umfeld des Verkehrs zum unverzichtbaren Unterbau unserer mobilen Gesellschaft geworden sind: Dazu gehören Bahnen und Bahnhöfe wie die entstehende Durchmesserlinie in Zürich, eine architektonisch bemerkenswerte Haltestelle am Zürcher Flughafen oder die neue Metro in Lausanne. Sie alle dienen primär dem Verkehr, besitzen aber gleichzeitig eine Wirkungsmacht, welche auch die Architektur und den Städtebau beeinflusst. Infrastrukturen sind Auslöser für Bewegungen, sagt Ben van Berkel. Deshalb beginnt seine Entwurfsarbeit oft mit Analysen der Bewegung und Überlegungen zur Erschliessung, und dies nicht nur bei Verkehrsbauten. Aufwendige Infrastrukturen erfordern eine langfristige Planung und sind deshalb dem Wandel der Bedürfnisse, der politischen Auffassungen und Machtverhältnisse ausgesetzt und naturgemäss Gegenstand von Auseinandersetzungen. Zwei Fachleute berichten von ihren unterschiedlichen Visionen zur schweizerischen Verkehrsplanung.

Die in den frühen 1940er Jahren angelegte Sustenpassstrasse ist ein Paradebeispiel für eine am amerikanischen Konzept des Parkway orientierte Alpenstrasse. Ein umsichtig erarbeiteter Richtplan bildet die Grundlage, um dieses «Gesamtkunstwerk» künftig angemessen zu pflegen und zu erhalten. Doch der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen bringt bekanntlich auch unerwünschte Immissionen mit sich. Dem Lärm etwa rücken wir wiederum mit neuen Strukturen zu Leibe, deren Ästhetik diskutabel ist. Der Fotograf Joël Tettamanti hat sie für uns fotografiert. *Die Redaktion*