

Erneuerung eines Stadtteils von San Francisco : zum Wettbewerb Golden Gateway = Reconstruction d'un quartier de San Francisco : le concours "Golden Gateway" = Rebuilding of a section of San Francisco : the "Golden Gate" competition

Autor(en): **Guhl, Cedric**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (1961)**

Heft 7

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-330793>

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.

Erneuerung eines Stadtteils von San Francisco

Zum Wettbewerb Golden Gateway

Reconstruction d'un quartier de San Francisco
Le Concours «Golden Gateway»

Rebuilding of a section of San Francisco
The "Golden Gate" Competition

Entwürfe 1960

Ausschnitt von San Francisco. Das Umbaugebiet ist weiß ausgespart. Im Vordergrund die Golden Gate Brücke.
Une partie de San Francisco. Les alentours sont en blanc. Au premier plan le pont «Golden Gate».
Part of San Francisco. The rebuilding area is indicated in white. In the foreground is the Golden Gate Bridge.



Über die bauliche Erneuerung des Wohn- und Geschäftsquartiers »Golden Gateway« schrieb die Stadtbehörde von San Francisco am 9. September 1959 einen Wettbewerb aus. Generalunternehmer und Architekten hatten gemeinsam Projekte auszuarbeiten und gleichzeitig die Baukosten, die Mietzinse, die Rendite und besonders den Preis anzugeben, den der beteiligte Generalunternehmer für die Grundstücke zahlen wollte. Vom 18 ha großen Planungsgebiet dürfen 6,5 ha überbaut werden. Zu planen waren etwa 2200 Wohnungen, 1300 Autoeinstellplätze und Büros mit einer minimalen Bürofläche von 116000 m². Die Projekte mußten bis zum 8. März 1960 eingereicht werden. Die Beurteilung der eingereichten Entwürfe erfolgte auf zwei Stufen. Eine Fachrichtergruppe von Architekten begutachtete die 8 eingereichten Projekte und urteilte nach folgenden Gesichtspunkten:

1. Qualität der Architektur; Eingliederung in das gesamte Stadtbild; räumliche Anschlüsse an die angrenzenden Plätze und Bauten sowie an die im Vorjahr etwas voreilig geplante zweigeschossige Autobahn zwischen dem Baugelände und dem Meer (Verlegenheit aller Wettbewerbsteilnehmer!).

2. Trennung von Verkehrszonen, Parkierflächen und Fußgängerzonen für Erholung und Einkauf.

3. Vorzüge der Wohnungen.

Auf der zweiten Stufe prüften die städtischen Baubehörden die wirtschaftlichen Qualitäten der Projekte und die Preisangebote. Auf Grund des architektonischen Fachberichtes bestimmten sie den ersten Preisträger und damit den Käufer. Jetzt wurden beurteilt:

4. Mietzinse, Verkaufspreis und Rendite.

5. Preisangebot für das Bauland.

6. Erfahrung und finanzielle Leistungsfähigkeit des Generalunternehmers.

Das Ziel des Wettbewerbs bestand darin, ein wirtschaftlich schlecht genutztes Quartier mit zersplittertem Grundbesitz und entsprechender baulicher Gestaltung in städtisches Eigentum überzuführen, als Gesamtes planerisch zu bearbeiten und nachher durch Verkauf

wieder der privaten Wirtschaft zur gesteigerten und verbesserten Nutzung zu überlassen. Die Vorteile, die durch dieses Verfahren erreicht werden, liegen auf der Hand:

1. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Interesse der Öffentlichkeit.
2. Ausgewogene bauliche Planung zum Vorteil des Benutzers.
3. Gesteigerte wirtschaftliche Erträge für das beteiligte Privatkapital.
4. Größere Steuererträge für die Stadt.

Die Rechtsgrundlage zu dieser sinnvollen planerischen Koordination bildet das amerikanische Wohnbaugesetz aus dem Jahre 1949. Dieses wurde eingeführt, um Gebiete zu erneuern, deren baulicher und hygienischer Zustand untragbar geworden war. Gewöhnlich bestimmt eine städtische Gesamtplanung solche Gebiete; die Stadt kauft im Enteignungsverfahren sämtliche Liegenschaften auf und bezahlt dafür die relativ hohen Preise des freien Marktes. Die alten und neuen Gebäude werden abgerissen und abgeschrieben; dann wird eine Gesamtplanung durchgeführt und das Land zur vorgesehenen Bebauung wieder zum Anschaffungspreis verkauft. Die entstehenden Unkosten für die Stadt beschränken sich somit auf die Abschreibung. Diese wird als Wohnbausubvention aufgefaßt, wofür ein jährlicher Kredit zur Verfügung steht (Beitrag des Staates $\frac{2}{3}$, Beitrag der örtlichen Behörde $\frac{1}{3}$).

San Francisco hat nun dieses ursprünglich auf Slums beschränkte Verfahren erweitert, um in der Innenstadt Wohnraum für den Mittelstand zu schaffen. Die in vielen größeren Städten Amerikas im Zusammenhang mit der Verkehrskrise erfolgte Abwanderung des Mittelstandes in die ländlichen Vorzonen verursacht bekanntlich einen Rückgang der Geschäftsumsätze in der Innenstadt. Man hat erkannt, daß die Erhaltung der sozialen Struktur für die wirtschaftliche Existenz der Stadt lebenswichtig ist. Da also die Öffentlichkeit ein Interesse an der Stabilisierung der Lage hat, kann die sonst ungern angewandte Enteignung privater Liegenschaften

verantwortet werden. Es wurde ein mit brauchbaren älteren, jedoch unwirtschaftlichen Gebäuden überbautes Gebiet in der Nähe des Stadtzentrums ausgewählt, das mit nur wenigen Neubauten belastet war. Damit gelang es, die Unkosten der Abschreibung für den Staat tief zu halten und dank der guten Lage doch die gewünschte Wirkung zu erzielen.

San Francisco hat damit das bisher ungelöste Problem der Erneuerung bestehender und im einzelnen noch brauchbarer Quartiere, die jedoch als Gesamtes unerfreulich sind, mutig angepackt. Hier sind Wege angedeutet, auf denen sich großzügiges Planen in Übereinstimmung mit demokratischen Grundsätzen denken läßt.

Cedric Guhl

Aus dem Bericht des Preisgerichts

Im Preisgericht waren die Architekten Mario Ciampi, Louis Kahn, Morris Ketchum, Lawrence Anderson, Henry Churchill und Minoru Yamasaki.

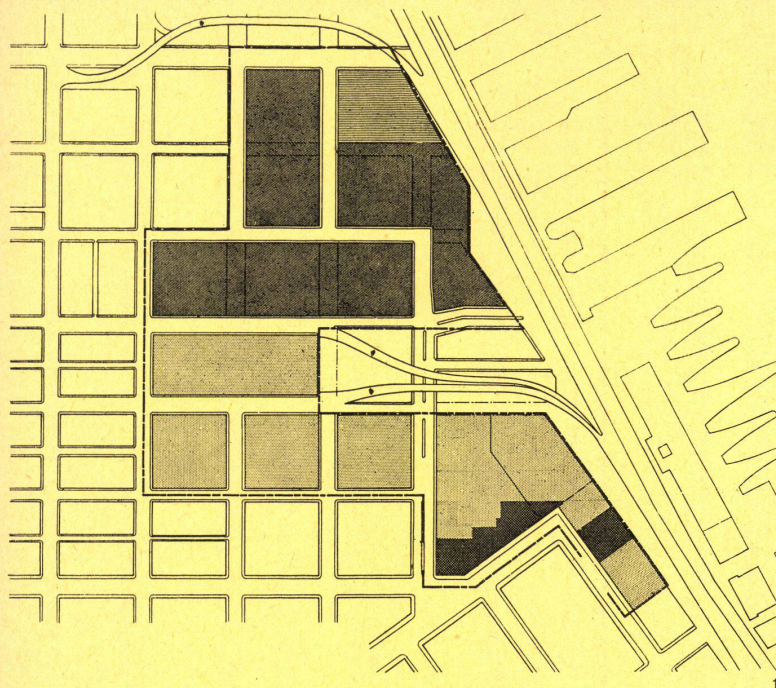
Aus der Einleitung von Mario Ciampi zitieren wir:

»Es ist hervorzuheben, daß das Golden Gate Quartier gleich neben dem Finanzzentrum der Stadt liegt — der Stadt, die als Finanzzentrum des Westens der USA gilt. Bei der Erweiterung der Stadt San Francisco sind im Geschäftszentrum niemals Plätze oder Parkanlagen projektiert worden. Es ist deshalb notwendig, daß in diesem Quartier auch ein Erholungszentrum für die Bewohner der Stadt, die in diesem äußerst engbesiedelten Stadtteil arbeiten, entsteht.

Es ist absolut notwendig, daß die Fußgänger vom Fahrverkehr völlig getrennt werden. Das Auto spielt eine weniger wichtige Rolle als das Wohlergehen des Bewohners.

Das Grundstück sollte günstig gekauft und die Bauten zu einem annehmbaren Preise gebaut werden können, damit die Mietzinse erschwinglich sind. Es sollen verschiedene Wohnungstypen geschaffen werden, damit die Leute, die im nahen Finanzzentrum arbeiten, je nach ihrem Einkommen eine passende Wohnung finden können. Das Einkaufszentrum mußte zentral liegen; ferner sollten unbedingt Erholungsmöglichkeiten geschaffen werden. Leider sind keine Schulbauten vorgesehen.«

Leider ist die jedem Projekt beigefügte Beurteilung der Jury mehr ein Ausdruck der herrschenden Ansichten der Preisrichter über Architektur als eine wesentliche Beurteilung der realen städtebaulichen Fragen.



1—9
Wettbewerbsunterlagen 1:6500.
Les données du concours.
The conditions of the competition.

1
Plan der ursprünglichen Zonen 1:6500.
Plan des zones initiales.

Zoning plan.

- Grenze des zur Projektierung vorgesehenen Grundstücks / Limites de la superficie à traiter / Project boundary
- == Straßen, die aufgehoben werden / Rues qui doivent être fermées / Streets to be closed
- Bestehende Schwerindustrie / Industrie lourde existante / Existing heavy industrial area
- Bestehende Leichtindustrie / Industrie légère existante / Existing light industrial area
- Bestehende Geschäftszone / Zone commerciale existante / Existing commercial area
- Bestehende Leichtindustrie / Industrie légère existante / Existing light industrial area

2
Straßen- und Autobahnplan 1:6500.
Plan des rues et autoroutes.

Street and highway adjustment plan.

- == Straßen, die aufgehoben werden / Rues qui doivent être fermées / Streets to be closed
- Erforderliche Fläche für Straßenerweiterung / Superficie nécessaire pour l'agrandissement des rues / Area required for street widening
- Bestehender Oberflächenbelag, der entfernt und neu hergestellt werden muß / Pavés qui doivent être enlevés et remplacés / Existing pavement to be removed and repaved
- Straße, die auf normales Niveau gehoben wird / Rue devant être reélevée et repavée / Street to be brought to official grade and repaved
- Straßen mit neuem Oberflächenbelag / Rue devant être repavée / Street to be resurfaced

3
Kanalisationssystem 1:6500.
Canalisation.

Sewer system.

- Projektierte Kanalisation / Canalisation projeté / Proposed sewer
- Kanalisation, die aufgehoben wird / Vielle canalisation / Sewer to be abandoned
- Kanalisation, die bestehen bleibt / Canalisation qui peut être maintenue / Existing sewer to remain

4
Niederdruck-Wasserleitungssystem 1:6500.
Conduite d'eau à basse pression.

Low pressure water system.

- Alte Hauptleitung, die erhalten bleibt / Vielle conduite principale qui sera maintenue / Existing main to be retained
- Alte Hauptleitung, die aufgehoben wird / Vielle canalisation principale qui sera enlevée / Existing main to be abandoned
- Neue Hauptleitung / Conduite principale neuve / New main to be installed

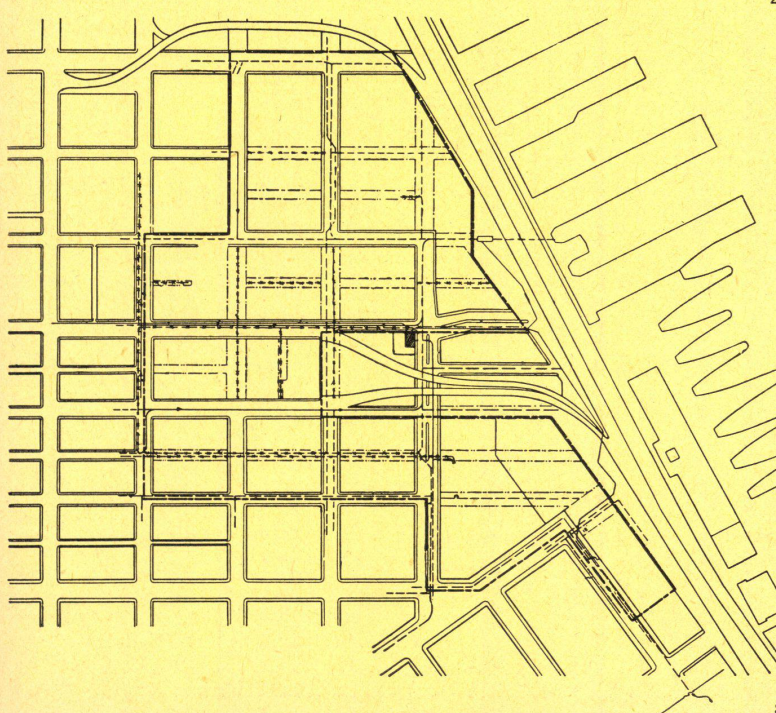
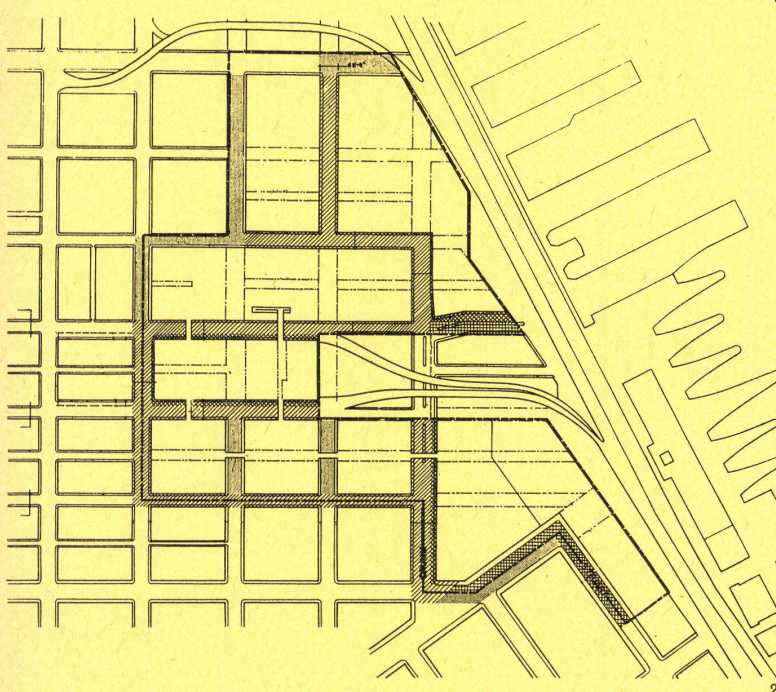
5
Straßenbeleuchtungs- und Verkehrsüberwachungs-System 1:6500.
Système des éclairages et signalisations électriques des rues.

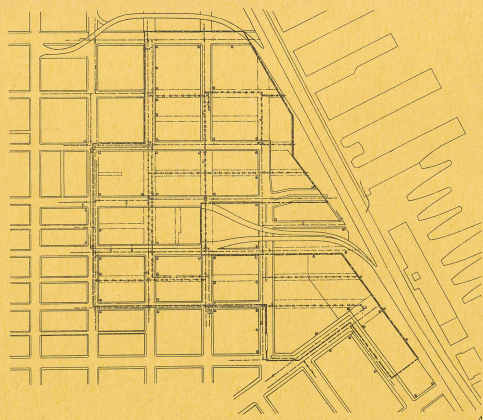
Street lighting and traffic control signal systems.

- Einfache hängende Straßenlampe / Lampe simple suspendue / Single pendant electrolier
- Doppelte hängende Straßenlampe / Lampe double suspendue / Double pendant electrolier
- Leitung 3,8 cm für Straßenbeleuchtung / Conduite 3,8 cm / 1½" Conduit
- r Neues Verkehrssignal / Nouvelle signalisation de trafic / Proposed traffic signal
- r Altes Verkehrssignal / Ancienne signalisation de trafic / Existing traffic signal
- Leitung 3,8 cm für Verkehrssignale / Conduite 3,8 cm (signaux de trafic) / 1½" Conduit (Traffic signals)

6
Feueralarm- und Polizeitelefonssystem 1:6500.
Alarme du feu et système de téléphone de la police.
Fire alarm and police telephone systems.

- Leitungsschacht, der aufgehoben werden muß / Conduite devant être enlevée / Conduit to be removed
- Neue Telefonleitungen / Nouvelles installations téléphoniques / Proposed installations in telephone ducts
- Neuer unterirdischer Leitungsschacht / Nouvelles conduites souterraines / Proposed installation of underground conduit



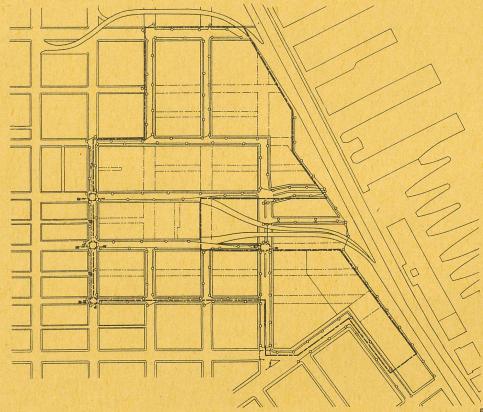
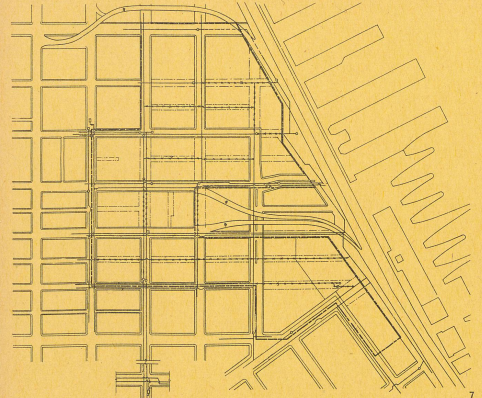


- .. Feueralarmstelle, die bestehen bleibt / Poste d'alarme du feu maintenu / Fire alarm box to remain
- .. Feueralarmstelle, die entfernt werden soll / Poste d'alarme du feu devant être enlevé / Fire alarm box to be removed
- .. Neue Feueralarmstelle / Nouveau poste d'alarme du feu / Fire alarm box to be installed
- .. Bestehende Polizei-Telefonkabine / Cabine de téléphone de police existante / Police telephone box existing
- .. Neue Feueralarm- und Polizei-Telefonkabine / Nouvelle cabine de poste d'alarme et de téléphone de police / Fire alarm and police telephone box to be installed
- .. Polizei-Telefonkabine, die entfernt werden soll / Cabine téléphonique de police devant être enlevée / Police telephone box to be removed
- .. Bestehende Dole / Saut-de-loup existant / Existing manhole
- .. Dole, die zu entfernen und zu versetzen ist / Cercle d'acier devant être retiré et remplacé / Remove cast iron ring and cover and replace

7.
Gasleitungssystem 1:6500.
Système des canalisations du gaz.

Gas distribution system.

- Wasserrinne / Rigole des eaux / Moisture drip
- Reduzierventil / Soupape de réduction / Reducing valve
- Ventil / Soupape / Valve
- Neue Hauptleitung / Conduite principale nouvelle / New main
- Bestehende Hauptleitung / Conduite principale existante / Existing valve
- Alte Hauptleitung, die aufgehoben wird / Vieille conduite principale devant être enlevée / Abandoned main



8.
Elektrizitätsverteilungs-System 1:6500.
Système de la distribution électrique.

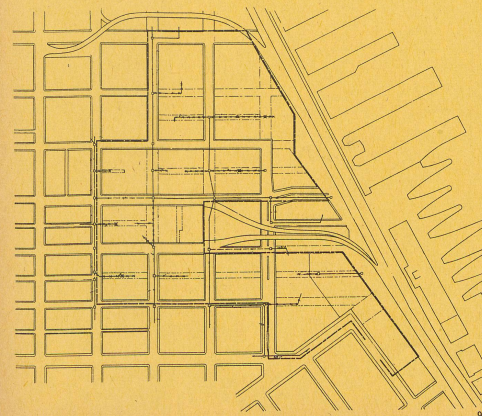
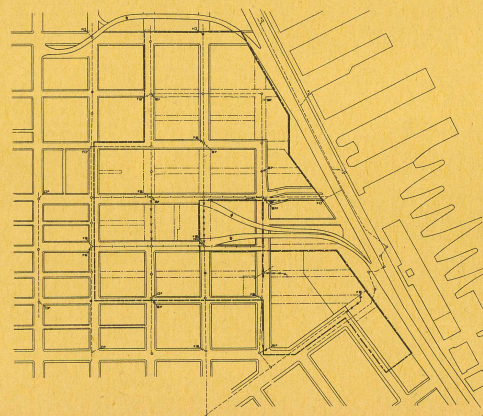
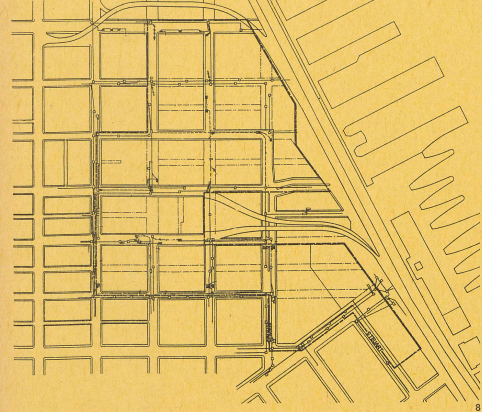
Electrical distribution system.

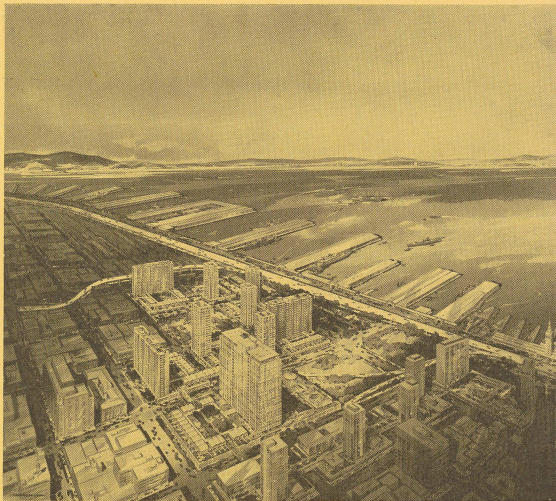
- .. Bestehende Dole / Saut-de-loup existant / Existing manhole
- .. Neue Dole / Saut-de-loup neuf / Proposed manhole
- Bestehende Leitung / Conduite existante / Existing duct
- Neue Leitung / Nouvelle conduite / Proposed duct
- Bestehender Transformator / Transformateur existant / Existing transformer vault
- Neuer Transformator / Nouveau transformateur / Proposed transformer vault
- Bestehende Kabel oder Leitungen, die entfernt werden / Cables ou conduites existants devant être enlevés / Existing cable or duct to be abandoned

9.
Telefon-System 1:6500.
Système du téléphone.

Telephone distribution system.

- Leitung oder Kabel, die bestehen bleiben / Conduite ou cable devant être maintenus / Duct or cable to remain
- Neue Leitung und Kabel / Nouvelle conduite ou cable / New duct and cable
- Leitung, die entfernt wird / Conduite, devant être enlevée / Duct to be abandoned



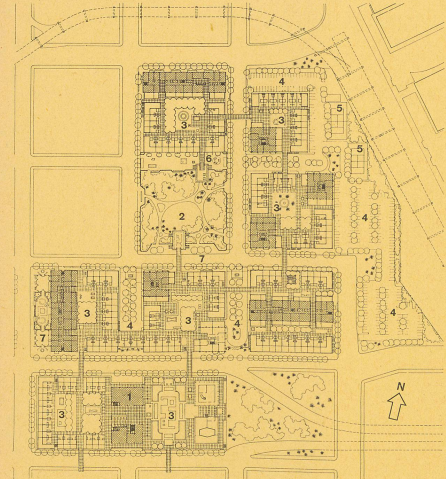
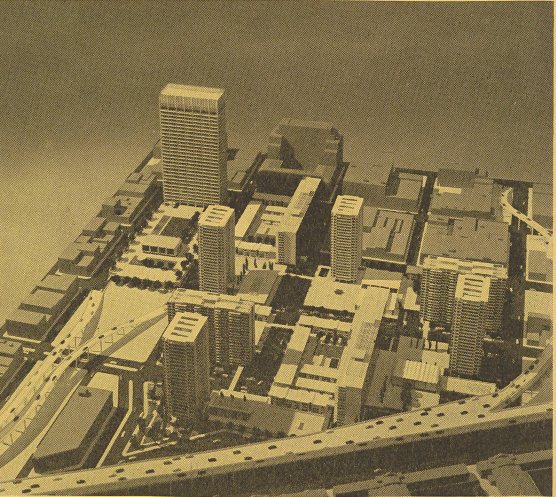


Beurteilung des Projektes Wurster, Bernardi und Emmons (1. Preis)

Das Projekt umfaßt 5 22geschossige Wohntürme und 3 Wohnblöcke von ungefähr gleicher Höhe. Darin befinden sich total 2174 Wohnungen. Über den Dächern der Garagenbauten sollen Maisonnette-Wohnungen errichtet werden. Vorgesehen sind Parke, Freizeitbauten, erhöhte Garagen und zusätzliche Parkplätze. Eine öffentliche Garage und ein Verwaltungsbau sind ebenfalls im Projekt eingeschlossen.

Die Jury ist sich einig, daß es sich hier um ein außergewöhnlich gelungenes Projekt handelt. Der Maßstab der Stadtplanung hat einen intimen und doch städtischen Charakter. Die Grundidee der gemischten Überbauung (hohe und niedere Bauten) ist überzeugend ausgearbeitet worden. Das Projekt bringt zudem eine Prototyp-Lösung für die Überbauung von dichtbesiedelten Wohnquartieren mit Gitterrost-Grundrissen, die den Straßennetzplan der Stadt weiterführen. Diese Tatsache ist für eine spätere Ausdehnung besonders wichtig.

Es ist eine ausgezeichnete Idee, die Fußgängerwege auf das Niveau der Plazas zu setzen, die gleichzeitig das Dach von Garagenbauten bilden. Diese Plazas sind miteinander durch Brücken, welche die Straßen überspannen, verbunden. Die völlige Trennung von Fußgängern und Fahrzeugen ist von fundamentaler Bedeutung für das Leben in der Siedlung. Durch diese Trennung wurde das Auto nicht einfach verboten; im Gegenteil: es wurden ihm endlich die eigentlichen Zufahrtsstraßen überlassen. Der Maßstab der Bauten ist gut. Die Wohntürme und Wohnblöcke und das Verwaltungsgebäude stehen in gutem Verhältnis zum naheliegenden Finanzzentrum und zum Zollhaus. Die Bauten sind von der Autobahnrampe weggerückt. Wenn der große Parkplatz ein Grüngürtel oder ein Park wäre, schiene die Trennung von der Fahrrampe noch deutlicher. Damit fielen auch alle mit dieser Rampe verbundenen Probleme (Lärm, Blenden, Unruhe) dahin. Der herrlich gelegene zentrale Park kann leicht über Brücken erreicht werden. Die Maisonnette-Wohnungen stehen in guter Beziehung zu den Wohntürmen; nur sind sie etwas zu zahlreich und sollten vielleicht etwas anonymer wirken. Sie scheinen auch sehr teuer zu sein.



Die Wohnungen in den Wohntürmen und -blöcken wurden nicht gründlich genug studiert. Die Farben sind zu grell und die Balkone unpraktisch; dies gilt auch für den Verwaltungsbau. Doch kann man unbesorgt annehmen, daß diese Einwände nach einer Überarbeitung des Projektes dahinfließen. Es wurde vorgeschlagen, noch andere talentierte Architekten beizuziehen, die vielleicht den Bauten einen individuelleren und eleganteren Charakter verleihen könnten. Das Projekt fand großen Beifall. Die Fähigkeiten seiner Entwerfer geben die Gewähr, daß das Projekt erfolgreich ausgeführt werden kann. Die Beziehung der Bauten untereinander garantieren eine befriedigende Erweiterung der Stadt; der warme, intime Charakter und der Wechsel der Formen und Räume verheißen den Menschen eine wundervolle Umgebung.

Abschließender Jurybericht (nach Überprüfung der wirtschaftlichen Seite der Projekte)
Das Projekt Wurster erhielt vor allem deshalb den Preis, weil seine Unternehmer (Perin) einen hervorragenden Ruf

genießen. Zudem entsprach das Projekt am meisten den Forderungen, die den Wettbewerbssteilnehmern gestellt worden waren.
Das Projekt Wurster enthält 2174 Wohnungen, und zwar in 3 Wohnblöcken (1313 Wohnungen), 5 Wohntürmen (755 Wohnungen) und Maisonnettes (106 Wohnungen), zwei Geschosse über dem Straßenniveau.
In 2geschossigen gedeckten Garagen unter den Wohnbauten befinden sich 1818 Abstellplätze für die Autos. Die Garagen stehen über dem Terrain, erfordern also keine teure Konstruktion unter dem Meeresspiegel. Diese Garagen werden durch 388 Parkplätze ergänzt, die auf die Wohneinheiten verteilt sind.
Etwa 170 a des Geländes sind als Grünflächen geplant (kleine Gärtenhöfe; großer bewaldeter Park auf dem tieferen Niveau im Zentrum des Wohnquartiers). Die Läden sind ebenfalls zentral gelegen und säumen die Front des Parkareals.
Nur ungefähr 20% der Wohnfläche über der Fußgänger-plaza sind mit Wohnhäusern überbaut. Obwohl nun nahe beim Finanzzentrum von San Francisco viele Wohnungen

entstehen werden, macht das Projekt doch einen offenen Eindruck.

Im Projekt ist für ein Gelände von 136 a (Garagengelände) eine öffentliche Garage mit 1326 Abstellplätzen vorgesehen.

Über dieser Garage wird ein Verwaltungsgebäude erstellt, das die Architekten als äquivalent bedeutsames Monument bezeichnen. Im 25geschossigen Bau werden auf einer Gesamtfläche von 32384 m² Büros untergebracht.

Die wichtigste Ergänzung zu diesem Projekt bildet der große zentrale Park, der von den Bewohnern der Siedlung und von der Öffentlichkeit leicht zu erreichen ist.

Der Maßstab der Bauten ist ausgewogen. Das Quartier ist menschlich und bewohnbar. Architekt Henry Churchill schien das Urteil der Berater der Jury zusammenzufassen, als er sagte: Hier möchte ich wirklich wohnen!

Das Projekt weist die verschiedensten Wohnungstypen auf: Einfamilienhäuser auf der Fußgängerplaza (einzelne haben 2geschossige Wohnräume), verschieden große Wohnungen in den Wohnbauten; zuoberst in den Wohntürmen 2geschossige Wohnungen und Wohnungen mit 2geschossigen Wohnräumen.

Die Maisonnettes haben alle einen privaten Gartenhof. Aus den Wohnungen in den unteren Geschossen der Hochhäuser blickt man auf die Gärten, die Wohnungen der Obergeschosse, die Stadt und den Hafen. Die Bauten sind so angeordnet, daß keiner dem anderen die Aussicht veraspert. Die Wohnungen sind vorzüglich gestaltet; sie sollten im Detail noch weiterbearbeitet werden.

Die Unternehmer haben vorgeschlagen, die Überbauung in drei sich überschneidenden Abschnitten von je 18 Monaten auszuführen. Totale Bauzeit: 3½ Jahre.

1 und 2
Das zur Ausführung gewählte Projekt von Wurster, Bernardi und Emmons. Lageplan 1:4000. Die Lage der Hochhäuser ist mit Schraffuren angegeben.

Le projet recommandé pour l'exécution par Wurster, Bernardi et Emmons. Plan de situation. La position des maisons-tours est indiquée par des hachures.

The recommended plan by Wurster, Bernardi and Emmons. Site plan. The location of the high-rise buildings is indicated by hatching.

- 1 Bürohochhaus / Bâtiment-tour administratif / Sky-scraper office building
- 2 Park / Parc / Park
- 3 Hof / Cour / Patio
- 4 Parkplatz / Parking / Parking lot
- 5 Tennisplatz / Place de tennis / Tennis courts
- 6 Kinderspielfeld / Place de jeu des enfants / Children's playground
- 7 Läden / Magasins / Shops

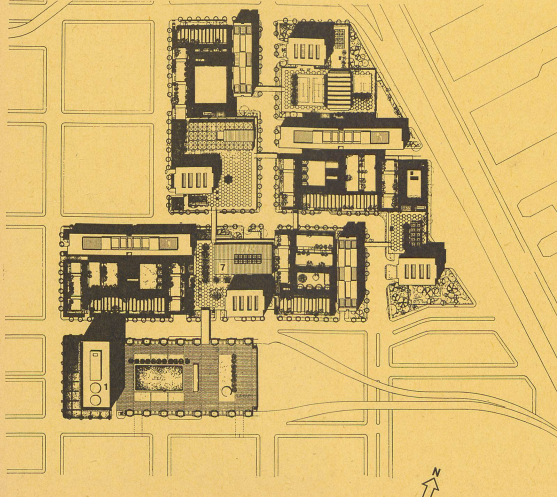
Beurteilung des Projektes Becket

In diesem Projekt sind Wohntürme und niedere Wohnbauten mit total 2200 Wohnungen mit entsprechend großen Parkflächen vorgesehen. Das Projekt schließt ferner Einfamilienhäuser, Einkaufszentren, ein sportliches Zentrum, Ausstellungsflächen und Erholungszentren ein. Die Architekten versuchten, den Bewohnern eine richtige kleine Stadt zu schaffen, d. h., es wurde der Projektierung von Bauten, welche die physischen, kulturellen und geistigen Bedürfnisse der Menschen erfüllen, und der Beziehung des Menschen zur Umwelt besondere Beachtung geschenkt. Die Fußgänger sind vom Fahrzeugverkehr getrennt; die Gehwege sind erhöht und von den Autostraßen scharf getrennt.

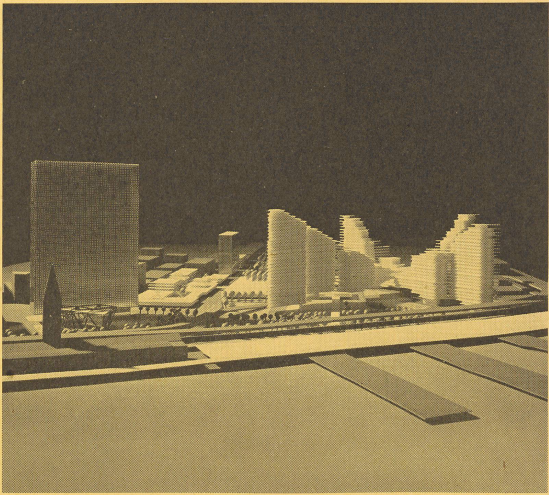
Das Projekt fügt sich sehr gut in die netzartige Baulanlage der Stadt ein; hingegen haben die Bauten keine gute Beziehung zum bestehenden Zollhaus. Ferner stehen verschiedene Bauten zu nahe bei der erhöhten Autobahnrampe. Es ist zu befürchten, daß der Verkehr die Bewohner dieser Häuser stark belästigen würde. Die Wohnbauten scheinen mit besonderer Liebe für das Detail, aber weniger im Hinblick auf eine Einheit aller Bauten, ausgearbeitet worden zu sein. Man vermißt deshalb eine gewisse Ruhe und Ausgewogenheit.

Zwischen den hohen und flachen Bauten herrscht keine Beziehung. Die Bauten stehen irgendwie ungeordnet da. Die Wohntürme erscheinen als Verwaltungsbauten und nicht als Elemente des Wohnens. Die ungeschützten Balkone versprechen keinen großen Nutzen. Die Idee, die einzelnen Bauten mit Fußgängerbrücken zu verbinden, ist zwar glänzend; aber sie sollte als architektonisches Element viel betonter in Erscheinung treten. Das Verwaltungsgebäude steht in sehr gutem Verhältnis zur Hauptstraße und zur öffentlichen Garage. Trotzdem fragt es sich, ob dieser vielleicht zu hohe Bürobau mit dem Maßstab der Bürobauten der Umgebung noch übereinstimmt. Allgemein läßt sich sagen, daß dieses Projekt keine eigentliche Aussage hat; es fehlt ihm der innere Rhythmus, welcher Ordnung, Übersicht und Klarheit schaffen sollte...

- 3 und 4
Projekt Welton Becket. Lageplan 1:4000.
Project Welton Becket. Plan de situation.
Project Welton Becket. Site plan.



Projekt Jan Lubicz-Nycz. Lageplan 1:4000.
Projekt Jan Lubicz-Nycz. Plan de situation.
Projekt Jan Lubicz-Nycz. Site plan.



Beurteilung des Projektes Lubicz-Nycz

Dieses Projekt besteht aus einem einzigen Wohnblock mit einem kreuzförmigen Grundriß; 33 Geschosse sind treppenförmig von einem Zentrum aus gegeneinander versetzt. Der Bau birgt ungefähr 2100 Wohnungen und steht in einem Parkgelände. Die Garagen sind unterirdisch. Diesem zentralen Element der Siedlung fügen sich ein Einkaufs- und ein Vergnügungszentrum an.

Das Basiskonzept ist sehr kühn, dynamisch und herausfordernd. Durch diese Art der Überbauung wurde ein herrlich weiler, offener Raum geschaffen. Die Beziehung des Baues zum Portsmouth Square, dem Ferry Park, der öffentlichen Garage und dem Zollhaus ist vorbildlich. Der Wohnbau bildet ein sehr starkes plastisches Element in einem wunderbaren Park. Das ganze Projekt sucht die Atmosphäre des Wohnquartiers »Telegraph Hill« aufzunehmen und wiederzugeben. Der Bau steht über der heutigen konventionellen Architekturauffassung und würde zweifellos einen großen Einfluß auf die kommende Architektur ausüben.

Doch ist dieses Projekt noch ganz »provisorisch«. Viele Probleme, die ein solcher Bau mit sich bringt, sind noch ungelöst. Man muß sich ernsthaft fragen, ob man wirklich imstande wäre, das Projekt so auszuführen, daß der Bau nach seiner Vollendung wirklich allen Prinzipien des Konzeptes entspräche. Es ist ganz klar, daß dieser Bau in allen Details mit größter Meisterschaft gebaut werden müßte.

Der Fahrzeugverkehr ist sehr gut vom Fußgängerverkehr getrennt; die Wohnungen sind in der Mehrzahl sehr gut von der Fahrrampe weggesetzt. Die Wohnungen haben alle einen ausgezeichneten Grundriß. Die Bewohner sind für sich, genießen eine herrliche Aussicht auf den Park, die Stadt und den Hafen. Dagegen ist die Ausarbeitung aller zweirangigen Elemente des Projektes ausgesprochen schwach.

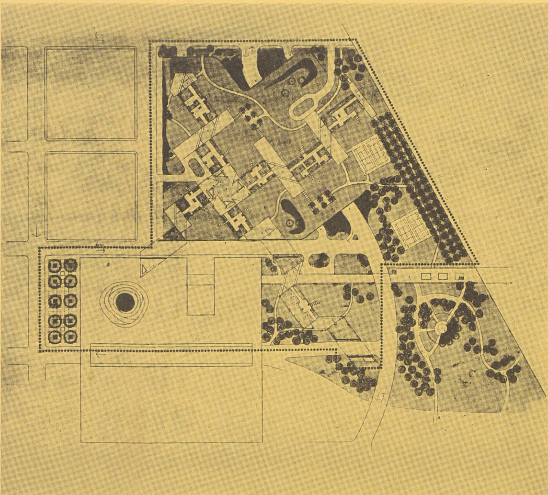
Der Wohnblock könnte zu einem einigermaßen vernünftigen Preis gebaut werden; die Wohnungen wären zu einem normalen Preis zu vermieten. Die vertikale Zirkulation der 33 Geschosse würde allerdings ziemlich kompliziert und kostspielig sein. Obwohl das Projekt durch

seine Frische sehr anspricht, hat es doch einen sehr peripetischen Ausdruck und läßt eine gewisse Zurückhaltung und Anpassung vermissen. Das allein ist schon bedenklich. Zudem lassen sich der überdimensionierte Maßstab und eine gewisse Aufdringlichkeit des Wohnbaus nicht sehr gut mit den grundlegenden Bedürfnissen des Wohnens vereinigen. Auch stimmt der große Maßstab mit dem Maßstab der Stadt keineswegs überein.

Beurteilung des Projektes Anshen und Allen

Das Projekt besteht aus 10 Wohntürmen, die in vier stark modulierten Baugruppen verbunden sind. Das Untergeschoß dient als Parkfläche; der Straßenplan wird durch das Wohnquartier nicht gestört. Das Einkaufszentrum befindet sich unter einem Wohnblock am südlichen Ende des Geländes.

Der Entwurf will die charakteristische Formlosigkeit des Horizontes der Stadt weiterführen. Dies führte zu dem



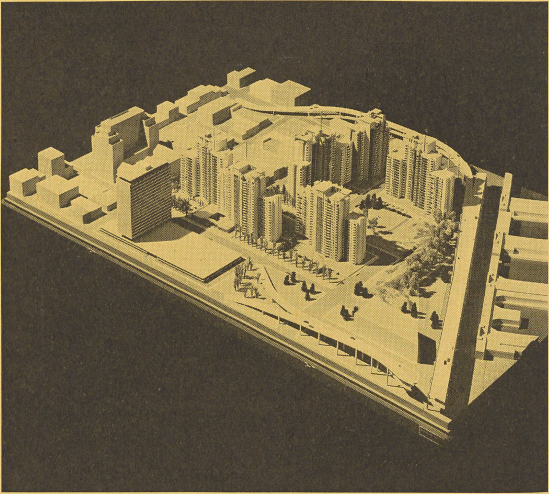
an sich sehr ansprechenden aber mißglückten Versuch, die Fassaden zu variieren und zu »brechen«. Die Fassaden sind künstlich; das Bestreben, ein im Stadtbild zufällig entstandenes Schema zu wiederholen, wirkt unecht. Die Wiederholung dieser Idee steht in schroffem Gegensatz zu ihrer Originalität. Zudem sind die Bauten eigentlich stabartige Korridor-Typ-Bauten, wollen aber getrennte Wohntürme vortäuschen. Die durch Farbe betonten vertikalen Streifen wirken ruhelos, aufdringlich und wegen der Wiederholung in dem so großen Gelände monoton. Da zu wenig Abwechslung von Raum und Baumasse herrscht, wirkt das Projekt auch ziemlich schwer.

Es wurde versucht, die erhöhte Fahrrampe durch einen Erdhügel zu vertuschen, der sehr schön bepflanzt werden könnte. In der Mitte der Bauten soll das Erholungszentrum einen zentralen offenen Raum schaffen. Die Behandlung der offenen Flächen — als wären es lediglich große Privatgärten — fällt aus dem allgemeinen Maßstab. Zwischen den Bauten und den offenen Räumen besteht keine Beziehung; ebenso fehlt dem ganzen Projekt die Einheit. Auch besteht kaum eine Beziehung zum nahen Verwaltungsbau und der öffentlichen Garage; man ver-

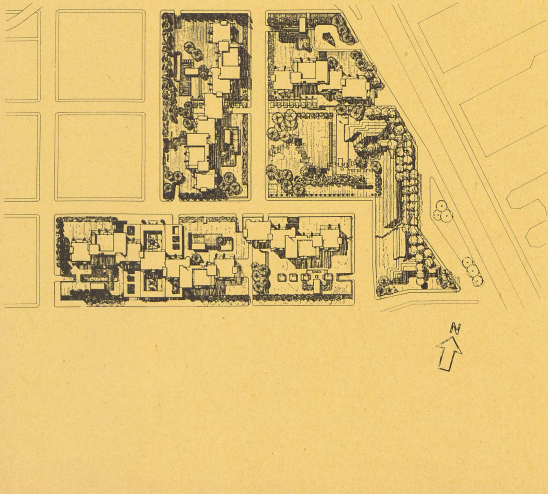
mißt einen Vorschlag, wie das Gelände mit seiner Umgebung verwachsen soll.

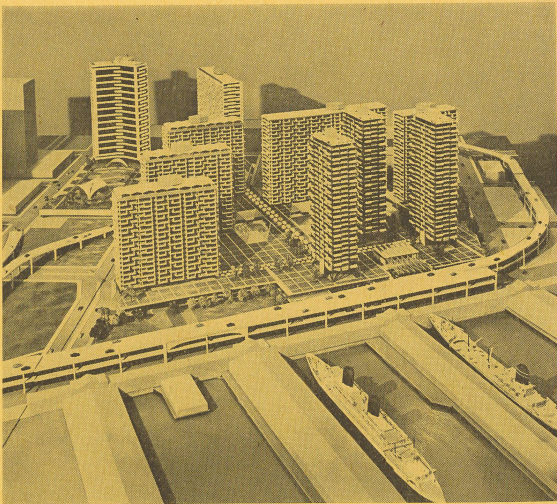
Die Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr ist nicht gut geplant. Da sich die Garagen im Untergeschoß und die wichtigsten Fußgängerwege auf Straßenniveau befinden, käme es zu unerwünschten Konflikten zwischen den Fußgängern und dem Zufahrtsverkehr. Zudem würden diese Garagen sehr teuer.

Das Einkaufszentrum unter einem der Türme ist oberflächlich behandelt und plaziert worden. Es befindet sich nicht im Zentrum und kann den einem Einkaufszentrum eigenen Charme nicht entfalten. Zudem scheint es zu einer Quelle von Konflikten mit den darüberliegenden Wohnungen und von heiklen Problemen für die Turmbauten zu werden. Auf den ersten Blick scheint dieses Projekt sehr vielversprechend und interessant; bei näherer Betrachtung verspricht es freilich weniger. Es besteht ein klarer Unterschied zwischen der Wiedergabe des Charakters einer Stadt und dem Einfangen des Wesens oder Geistes dieses Charakters. Das Projekt läßt uns nicht daran glauben, daß diese Unterscheidung wirklich gemacht wurde.



Projekt Anshen und Allen. Lageplan 1:4000.
Projekt Anshen et Allen. Plan de situation.
Projekt Anshen und Allen. Site plan.





Beurteilung des Projektes Daniel, Mann, Johnson und Mendenhall, Corlett und Spackman

Das Projekt umfaßt 9 Wohntürme von zirka 20 und 28 Geschossen und einen 30geschossigen Wohnblock für ältere Leute über der öffentlichen Garage. Diese Bauten stehen auf einer erhöhten Fußgänger-Plattform, drei Geschosse über dem Niveau der benachbarten Straßen. Unter dieser Plattform befinden sich auf zwei Geschossen Garagen und Servicräume.

Kennzeichnend für dieses Projekt ist der Entschluß, die Stadt und die Beziehung zum Hafen und zur Fahrrampe zu ignorieren. Daraus ergab sich ein sehr schwerer Konflikt zwischen dem Straßennetzplan der Umgebung und der absichtlichen Isolierung des Projektes.

Das Fußgängerplateau bietet trotz seines illusionären Charakters gewisse Vorteile. Die Verbindung mit den Straßen vollzieht sich auf drei verschiedenen Ebenen; der Fahr- und der Fußgängerverkehr sind scharf voneinander getrennt. Dieses Projekt könnte vielleicht ausgeführt werden, wenn ein Stadtbild aufgelockert werden soll. Das Fußgängerplateau schließt aber die Einfügung in ein Wohnquartier und

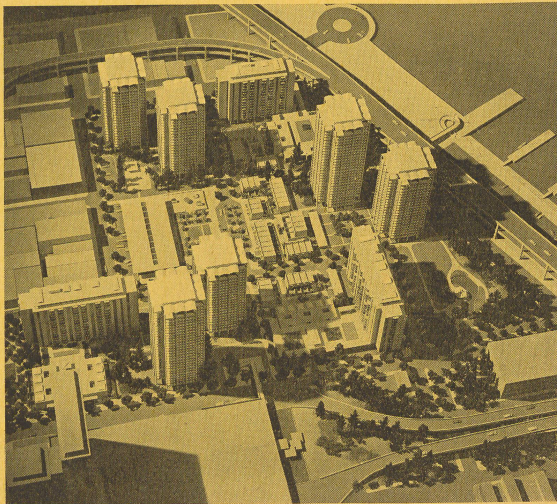
eine Erweiterung aus, und man müßte sehr wahrscheinlich Probleme finanzieller und bautechnischer Art lösen, wollte man dafür ein angemessenes Gelände finden.

Das Einkaufszentrum wurde sehr gut eingefügt, und auch das Erholungszentrum zeigt eine beachtenswerte Qualität. Die Wohnbauten hingegen stehen zu nahe bei der erhöhten Autobahnrampe, und die Wohnungen sind dem Lärm und den Nachtlichtern der Straße ausgesetzt.

Der Wohnturm für alte Leute wurde einstimmig abgelehnt. Man bezeichnete ihn aus psychologischen und soziologischen Gründen als unerwünscht.

Die Hauptbauten beanspruchen wegen ihrer Lage, Größe und gleichen Höhe visuell mehr Platz, als tatsächlich nötig ist. Es würde schwierig sein, in die Straßenschluchten hinein- oder herauszusehen. Außerdem wiederholen sich die bizarren Fassaden stur und wirken deshalb äußerst aufdringlich und prallend. Auch würden die vorspringenden Balkone in dieser Stadt nicht sehr praktisch sein.

Es lebt nichts vom Geist San Franciscos in diesem Projekt. Im Gegenteil: es steht mit ihm als lautes und fremdes Element in schroffem Gegensatz.



Projekt Daniel, Mann, Johnson und Mendenhall, Corlett und Spackman. Lageplan 1:4000.
Project Daniel, Mann, Johnson et Mendenhall, Corlett et Spackman. Plan de situation.
Project of Daniel, Mann, Johnson and Mendenhall, Corlett and Spackman. Site plan.

Beurteilung des Projektes Warnecke, Dailey und Gruen

Das Projekt setzt sich hauptsächlich aus 6 16geschossigen Wohntürmen, 3 niedrigeren Wohnblöcken und 2 30geschossigen Einfamilienhäusern, einer zentralen Plaza und einem Einkaufszentrum zusammen. Es wurden 3 riesige erhöhte Parkgaragen und verschiedene kleinere Parkplätze vorgesehen. Das Verwaltungsgebäude und die öffentliche Garage sind in diesem Projekt nicht eingeschlossen.

Es handelt sich hier um einen Vorschlag, der allgemein bestaunt wurde. Es ist eine sehr geschickte Lösung eines sehr schwierigen Problems. Der sorgfältig ausgearbeitete Siedlungsplan fügt sich gut in den netzartigen Plan der Stadt ein. Abwechslung, Eleganz und Charme, die für das Leben einer Stadt so wichtig scheinen, sind die besonderen Merkmale des Projekts. Diese Abwechslung führt aber auch zu Konflikten.

Die Wohntürme sind besonders interessant, elegant und eindrucksvoll. Im Vergleich dazu sind die niederen Wohnblöcke belanglos. Sie könnten wohl leicht verbessert werden und einen »Schlot-Charakter« erhalten. Wenn

die Wohnungen dieser Blöcke im Gegensatz zu den feudalen Wohnungen der Wohntürme billig vermietet werden könnten, würde das ganze Projekt viel rentabler. Obwohl die Wohntürme sehr schön sind, wurde doch von verschiedenen Seiten angeregt, daß die Bauten ihren Zweck noch besser erfüllen könnten, wenn sie nicht alle nach demselben einförmigen Schema entworfen wären.

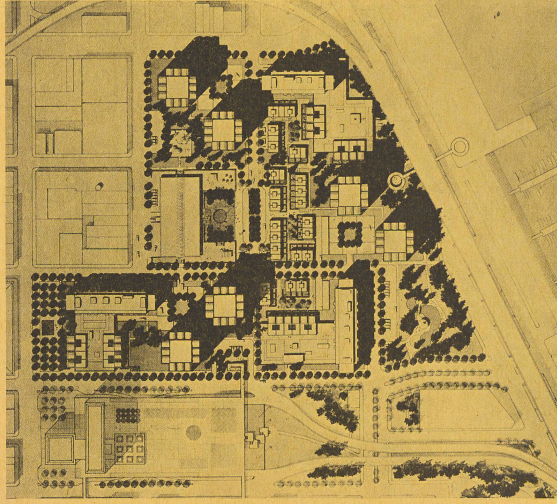
Die Einfamilienhäuser wurden nicht einstimmig gutgeheißen. Sie komplizieren das ganze Projekt und sind zu teuer, als daß sie gerechtfertigt werden könnten. Der Platz, den sie beanspruchen, würde vorteilhafter als offener Raum für die vielen tausend Bewohner der Siedlung verwendet.

Die Beziehung zum Zollhaus und zur späteren Hafenüberbauung ist gut. Auch die landschaftliche Gestaltung ist tadellos.

Der erhöhten Autobahnrampe wurde dagegen zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Die Bauten liegen zu nahe bei diesem höchst unerwünschten Fahrweg. Ein Grüngürtel als Pufferzone hätte dieses Problem schon zur Hälfte gelöst.

Gerügt wurde an diesem Projekt vor allem das Straßennetz der Siedlung. Der Fahr- und Fußgängerverkehr wurde nicht getrennt. Dies ist vor allem gefährlich für die vielen Familien, die in der Siedlung wohnen werden. Dafür wurden die Garagen gut platziert. Die zentral gelegene Plaza mit dem Einkaufszentrum ist besonders geschickt angelegt worden.

Es wurde der Meinung Ausdruck gegeben, daß dieses Architektenteam bewiesen habe, daß es die Fähigkeiten besitzt, sein Projekt mit Erfolg auszuführen und eine Siedlung zu schaffen, die sich dem Charakter der Stadt anpaßt.



Projekt Warnecke, Dailey und Victor Gruen. Lageplan 1:4000.
Project Warnecke, Dailey et Victor Gruen. Plan de situation.
Project of Warnecke, Dailey and Victor Gruen. Site plan.

Planungsgemeinschaft

Für die Planung der Golden-Gateway-Siedlung wurde eine Planungsgemeinschaft gegründet. Der Zweck dieser Gemeinschaft war es, alle Mitglieder dort einzusetzen, wo sie ihre Fähigkeiten am besten entfalten können. Die Erfahrung und das Können der einzelnen Mitglieder und die große Sorgfalt, die man auf die Ausführung der kleinsten Einzelheiten legte, führten zu einem außergewöhnlichen Projekt, das nicht nur wirtschaftlich günstig, sondern auch im Entwurf hervorragend ist.

Die Gemeinschaft ist aus Firmen und Einzelpersonen zusammengesetzt; in ihr sind vertreten: ein erfahrener Städtebauer, eine Generalunternehmens-Firma, die Architektenfirma Skidmore, Owings und Merrill mit den Bau- und Installationsingenieuren, eine Rechtsanwaltsfirma, die auf Fragen des Bodenrechts spezialisiert ist, und eine Großbank als finanzielle Beraterin.

Um die Entwicklung der Siedlung Golden Gateway zu beschleunigen, plante die Gemeinschaft auf eigene Kosten einen Leitplan für ein Nahrungsmittelverteilungs-Zentrum mit einer Frischfrüchte- und Gemüseabteilung.

Wohnbauten

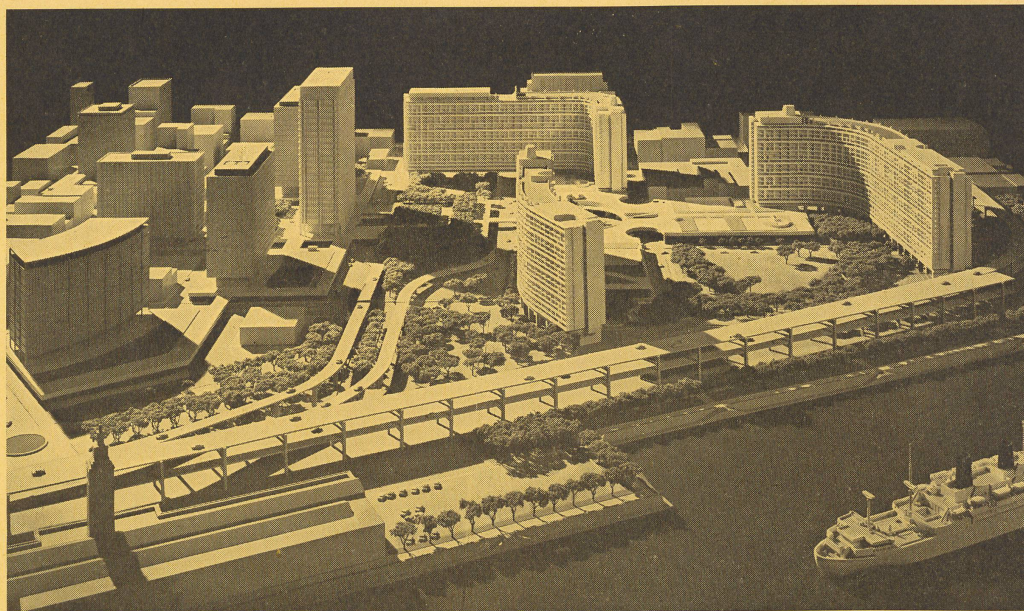
Jedes der 22geschossigen Gebäude enthält abgeschlossene Wohnungen und gewährt eine schöne Aussicht auf die Umgebung. Die Wohnungen befinden sich in den 18 oberen Geschossen, und zwar über den Garagen, von der Zufahrtsrampe und vom Verkehrslärm getrennt. Das Gelände fließt unter dem Bau hindurch. Die Zahl der Geschosse entspricht dem Wunsch nach einer Überbauung auf geringer Bodenfläche innerhalb der zulässigen Bauhöhe.

Die Fassade über dem Säulengeschoß mit den verschiedenartigsten Balkonen ist sehr bewegt. Auf den zum Wohnen wirklich brauchbaren Balkonen ist eine Vielfalt von Vorhängen und Sonnenstoren, Balkontischchen und Möbeln denkbar.

So verschiedenartig angeordnet wie die Balkone sind auch die Wohnungen. Alle haben einen Balkon vor dem Wohnzimmer, manchmal auch vor dem Schlafzimmer. Die gedeckten Balkone mit den Trennwänden schließen jede Wohnung vollkommen ab, bilden eine Aussichtsfläche und machen das warme Klima von San Francisco in den Wohnungen hinter den großen Glasflächen erträglich. Von keiner Wohnung kann man in die andere sehen; über 75% aller Wohnungen gewähren eine Aussicht auf das Meer, die übrigen auf die Stadt und ihre Hügel.

Die langen gekrümmten Bauten machten die Konzentration aller Wohnungen in 3 Bauten möglich. Das Zentrum ist offen, so daß die Bauten mindestens 94 m voneinander entfernt sind; der Abstand zwischen den Hauptfassaden beträgt mindestens 220 m.

Getrennte Aufzugsgruppen trennen die Bauten in 11 Einheiten. Wären diese 11 Einheiten als separate Bauten geplant worden, so hätte auch der Garten in kleine Stücke geteilt werden müssen, und Golden Gate wäre nichts anderes geworden als eine Fortsetzung der üblichen Wohnbauten, was aber von Jury und Behörde offenbar angestrebt wurde. Von den Stadtstraßen zweigen kleine Zufahrtswege ab, die zu Parkplätzen für Gäste in der Nähe der Eingänge führen. Jede Wohnung ist mit der Garage durch einen erhöhten Weg verbunden. Dieser, im Sockelgeschoß der Wohnbauten, ist geschützt gegen das Wetter und bietet Aussicht auf die Gartenflächen.



Beurteilung des Projektes Skidmore, Owings und Merrill

Dieses Projekt umfaßt 3 gigantische 22geschossige Wohnblöcke mit 2575 Wohnungen. Die Bauten umschließen eine große erhöhte Plaza mit den Garagen und dem Einkaufszentrum. Die weite Plaza ist mit der öffentlichen Garage für 1300 Autos auf der anderen Seite eines Grüngürtels verbunden. Im Projekt ist ferner ein Verwaltungsgebäude eingeschlossen.

Das Projekt ist kühn, ausdrucksvoll und glänzend ausgearbeitet. Es handelt sich um einen monumentalen Entwurf, aus dem — wenn er ausgeführt würde — eines der großartigsten architektonischen Werke unseres Landes entstehen könnte. Es wirkt vor allem durch seine Weite und seinen riesigen Park. Eine so großzügige städtische Siedlung, die unmittelbar an ein dicht besiedeltes Finanzzentrum anschließt, könnte in verschiedener Hinsicht für jede Stadt vorbildlich sein.

Gerade diese Monumentalität in einem Wohnquartier gibt aber Anlaß zu schweren Bedenken. Die Größe der 3 Wohnblöcke ist furchtnehmend und entspricht nicht dem Maß-

stab der Umgebung. Es ist ein gigantisches, aber irgendwie unmenschliches Projekt. Man bestaunt das Äußere der Bauten und fragt sich dabei doch ernsthaft, wie man darin leben könnte.

Die riesigen Mauern der Wohnblöcke sind nirgends aufgelockert, unterbrochen oder geöffnet. Die gekrümmte Form scheint unmotiviert.

Besonders eindrucksvoll ist die zentrale Plaza mit den Garagen und dem als eingesenkter Garten plastisch geformten Einkaufszentrum. Die Plaza ist im Verhältnis zu den Bauten sehr gut proportioniert. Auch wurde der Maßstab der erhöhten Autobahnrampe beachtet, und die Bauten stehen im besten Verhältnis zu ihr. Die streng symmetrische Zufahrt von der Fahrrampe zur öffentlichen Rampe ist besonders erwähnenswert.

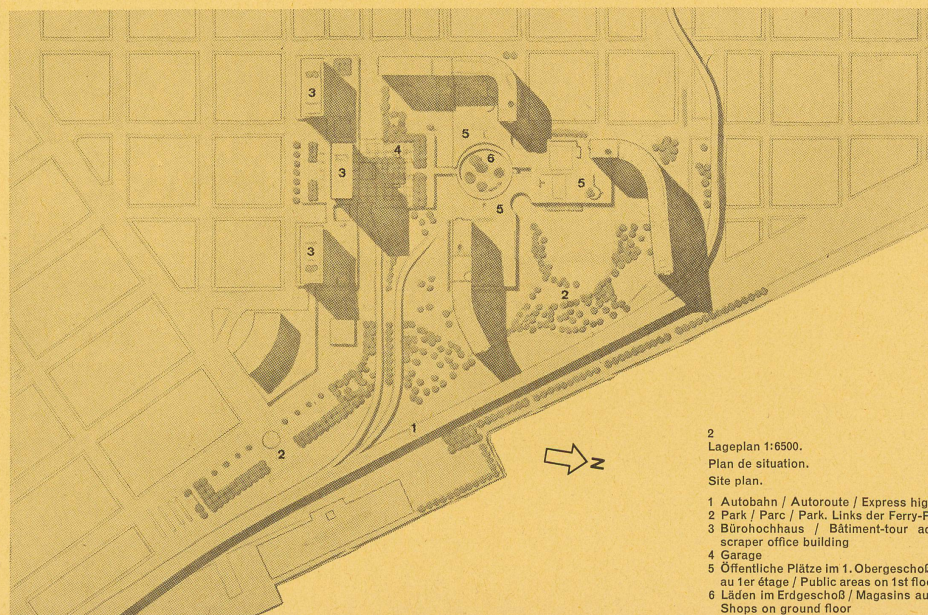
Die Fußgänger wurden vom Fahrverkehr deutlich getrennt. Das Verkehrsschema, wie es hier gezeigt wird, könnte ohne weiteres bei einer Erweiterung der Stadt in der Umgebung weitergeführt werden.

Das Projekt steht in guter Beziehung zum Ferry-Park und zur Hafenüberbauung; aber es versperrt jede Aussicht

zum Hafen auf der gegenüberliegenden Seite der Stadt. Das Verwaltungsgebäude ist sehr gut platziert und bildet einen der besten Teile des Projektes.

Die großen offenen Räume sind sehr ansprechend; trotzdem ist zu befürchten, daß die autokratische Natur dieses Entwurfes den feineren Maßstab und den besonderen Geist, den San Francisco nun einmal besitzt, stören würde.

1—11
Projekt Skidmore, Owings & Merrill.
Projekt Skidmore, Owings & Merrill.
Project of Skidmore, Owings and Merrill.



- 2 Lageplan 1:6500.
Plan de situation.
Site plan.
- 1 Autobahn / Autoroute / Express highway
- 2 Park / Parc / Park. Links der Ferry-Park.
- 3 Bürohochhaus / Bâtiment-tour administratif / Skyscraper office building
- 4 Garage
- 5 Öffentliche Plätze im 1. Obergeschoß / Places publiques au 1er étage / Public areas on 1st floor
- 6 Läden im Erdgeschoß / Magasins au rez-de-chaussée / Shops on ground floor

Die Garagen liegen um den Einkaufshof; ihre Dächer sind begehbare Terrassen. In den Garagenhallen ist Platz für mindestens 1 Wagen für jede Wohnung. Die Auto-Einstellplätze sind höchstens 180 m von der Wohnung entfernt. Die Dächer der Wohnbauten sind Dachgärten und Erholungsplätze für die Bewohner.

571 1-Zimmer-Wohnungen zu	62,3 m ²
618 2-Zimmer-Wohnungen zu	85,6 m ²
986 2-Zimmer-Wohnungen zu	96,2 m ²
344 3-Zimmer-Wohnungen zu	114,8 m ²
56 4-Zimmer-Wohnungen zu	125,1 m ²
2575 Total und Mittel	89,3 m ²
Nettofläche Wohnbauten	229896 m ²
Bruttofläche Wohnbauten	270630 m ²

Private Garagen

Zahl privater Auto-Einstellplätze	2215
Bruttofläche	72075 m ²
Geschosse über der Erde	3
Geschosse unter der Erde	1

Öffentliche Garage

Die öffentliche Garage hat kurze Verbindungswege zu den Wohnbauten. Zwei Drittel der 1300 Einstellplätze sind unterirdisch; das restliche Drittel liegt über dem Erdgeschoßniveau gegenüber dem Einkaufshof. Das Dach des obergeschossigen Garagenteils erweitert die zu Plätzen gestalteten Terrassen über den privaten Garagen und bildet den Vorhof eines Bürobaus auf der Südseite.

Zahl der öffentlichen Auto-Einstellplätze	1300
Bruttofläche	43710 m ²
Geschosse über der Erde	2
Geschosse unter der Erde	2

Einkaufszentrum

Der Einkaufshof enthält im Herzen der Überbauung Läden in einem Hof von 60 m Durchmesser. Die Läden sind von den Wohnungen aus nicht sichtbar; die Bewohner der Siedlung können aber dieses Zentrum durchqueren, wenn sie die Siedlung verlassen oder von der Stadt in die Wohnung zurückkehren.

Nettofläche	1860 m ²
Bruttofläche	2325 m ²

Öffentliche Plätze und Gemeinschaftseinrichtungen

Die Dächer über den Garagen bilden einen idealen Bummelplatz, wo man, abseits vom emsigen Treiben der Stadt, sich sonnen, Tennis spielen und anderen Sport betreiben kann.

Noch weiter vom Lärm entfernt sind die Dachgärten der Wohnbauten, wo sich weitere Spielplätze, Clubs und andere Freizeiteinrichtungen befinden.

Bauabschnitte

Die Projektverfasser hatten folgende Bau-daten als verbindlich erklärt:

1. Bauabschnitt Januar 1961 bis Juli 1962
1. Teil der öffentlichen Garage
1. Wohnblock mit 360 Wohnungen und Einstellplätzen.
2. Bauabschnitt Januar 1963 bis Juli 1964
2. Wohnblock mit 612 Wohnungen und den entsprechenden Einstellplätzen.
3. Bauabschnitt Januar 1965 bis Juli 1966
3. Wohnblock mit 703 Wohnungen und den entsprechenden Einstellplätzen.
Einkaufszentrum.

4. Bauabschnitt Januar 1967 bis Juli 1968
4. Wohnblock mit zirka 900 Wohnungen und den entsprechenden Einstellplätzen;
2. Hälfte der öffentlichen Garage mit weiteren 600 Einstellplätzen.

Das Gemeinschaftszentrum und die Umgebungsarbeiten werden während aller 4 Bauabschnitte ausgeführt.

Flächenvergleiche

Bruttoflächen Erdgeschoß		
Straßen	1,54 ha	16,2%
Bauten		
Private Garagen	2,03 ha	21,4%
Öffentliche Garage	0,68 ha	7,2%
Einkaufszentrum	0,23 ha	2,4%
Wohnungen	0,70 ha	7,4%
Subtotal	3,64 ha	38,4%

Landschaftlich gestaltete Flächen

Einkaufshof	0,27 ha	2,9%
Öffentliche Plätze	0,53 ha	5,6%
Wohnpark	3,50 ha	36,9%
Subtotal	4,30 ha	45,4%
Total	9,48 ha	100 %

Bruttoflächen 3. Geschoß

Straßen	1,53 ha	16,2%
Wohnungen	1,47 ha	15,5%
Offen	6,48 ha	68,3%
	9,48 ha	100 %

Zahlenvergleich zwischen dem Projekt Wurster und dem Projekt SOM

	Wurster	SOM
1-Zimmer-Wohnungen	479	571
2-Zimmer-Wohnungen	1131	1604
3-Zimmer-Wohnungen	462	344
4-Zimmer-Wohnungen	98	56
5-Zimmer-Wohnungen	4	
Wohnungen	2174	2575

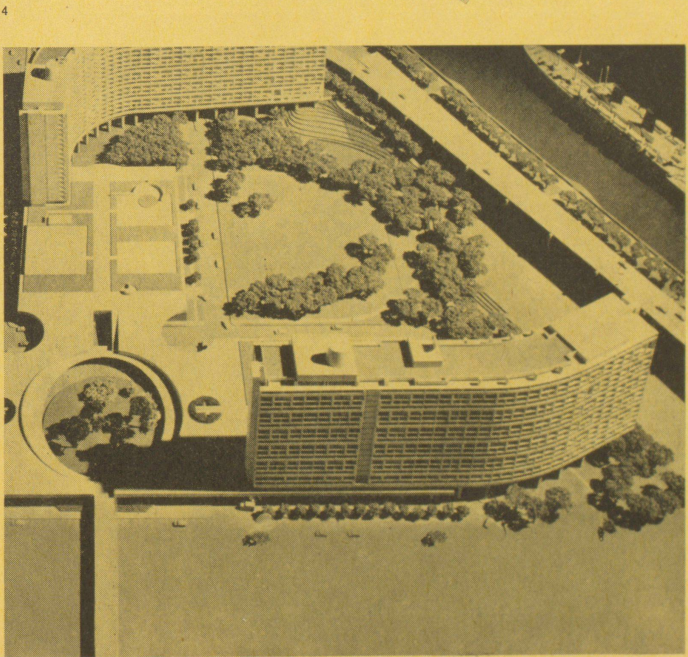
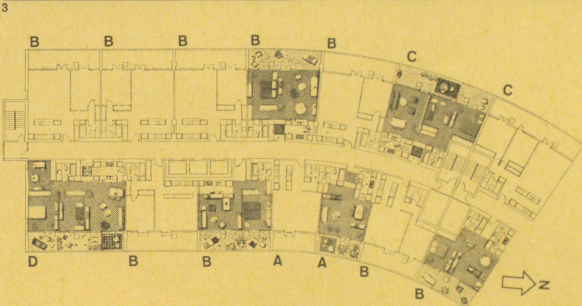
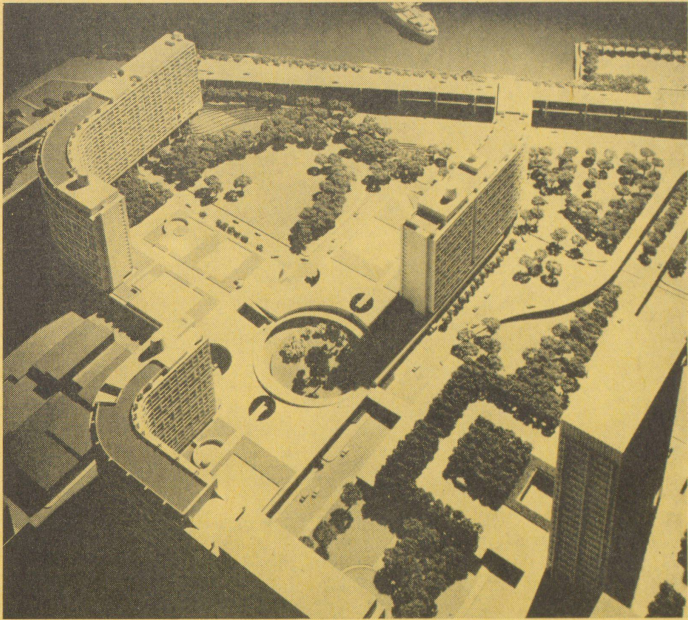
Wohndichte		
Wohneinheiten pro ha netto	336	396
Personen pro ha brutto	540	550

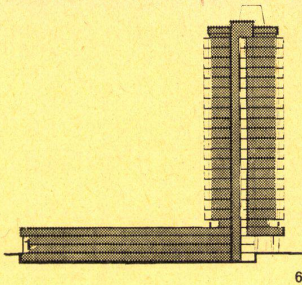
Landverbrauch (Erdgeschoß)		
Straßen und Fußgängerwege	1,54 ha	1,5 ha
Gebäudefläche	3,35 ha	3,64 ha
Park und Erholungsflächen	1,65 ha	4,3 ha

Private Einstellplätze	1818	2215
Überbaute Fläche Erdgeschoß	51%	46 %
Überbaute Fläche über dem 3. Geschoß	20%	18,5%

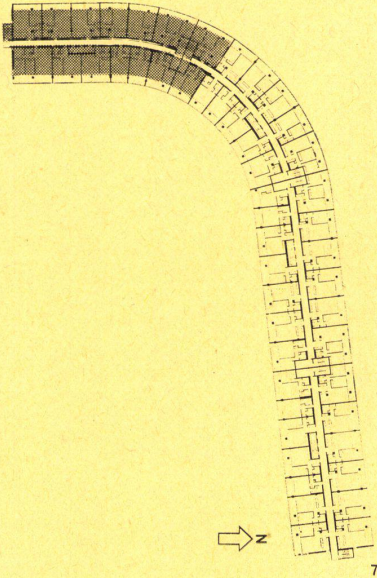
Ausnutzungsziffer:		
Totale Gebäudeflächen	3,82% ¹	4,1% ¹
Grundstückfläche		üe

- 4
Wohnungsgrundrisse 1:6000. Ausschnitt von Abb. 3.
Plan d'appartement.
Plan of apartment.
- A 1-Zimmer-Wohnung / Appartement à 1 pièce / 1-room apartment
B 2-Zimmer-Wohnung / Appartement à 2 pièces / 2-room apartment
C 3-Zimmer-Wohnung / Appartement à 3 pièces / 3-room apartment
D 4-Zimmer-Wohnung / Appartement à 4 pièces / 4-room apartment





6

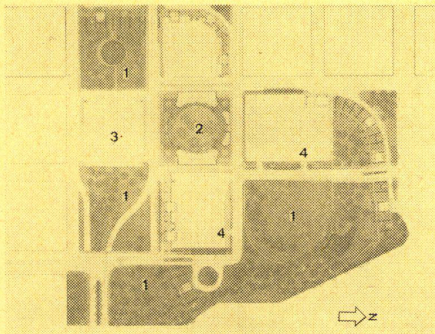


7

6
Querschnitt durch Wohnhochhaus 1:2000.
Section de la maison-tour d'habitation.
Cross section of high-rise apartment house.

1 Erdgeschoss mit Garagen / Rez-de-chaussée et garages/
Ground floor with garages

7
Grundriß eines Wohngeschosses 1:2000. Der gerasterte
Abschnitt vergrößert siehe Abb. 4.
Plan d'un étage habité. La partie hachurée voir agran-
dissement figure 4.
Plan of a living floor. The cross-hatched section is
enlarged in Fig. 4.



10

10
Lageplan, geschnitten auf der Höhe des Erdgeschosses
1:8000.

Plan de situation, section à la hauteur du rez-de-chaussée.
Site plan, section at ground floor level.

1 Park / Parc / Park
2 Ladenzentrum / Shopping center /
3 Garagen und Zufahrtsrampe / Garage et rampe d'accès/
Garages and drive-in ramp
4 Garagen für Wohnungsinhaber / Garages des loca-
taires / Garages for residents

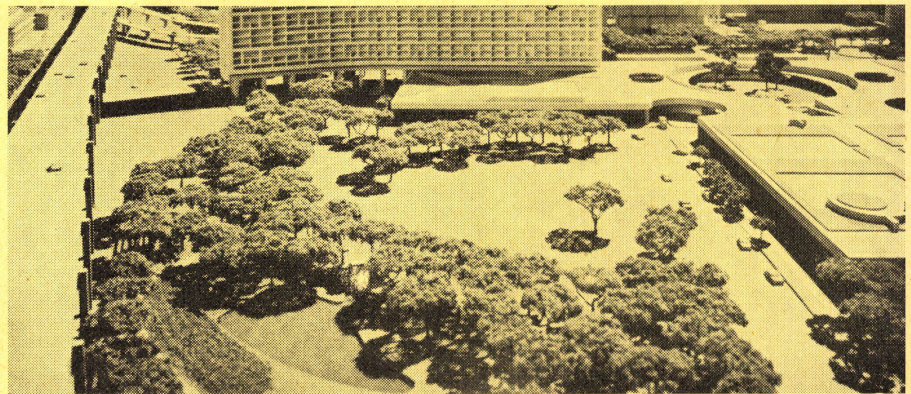
11
Das Ladenzentrum auf Erdgeschoßhöhe. Die Läden sind
kreisförmig angeordnet. Das Dach auf den Läden ist als
öffentliche Terrasse angelegt.

Le centre des magasins au rez-de-chaussée. Les magasins
sont disposés à la ronde. Le toit des magasins est utilisé
comme terrasse.

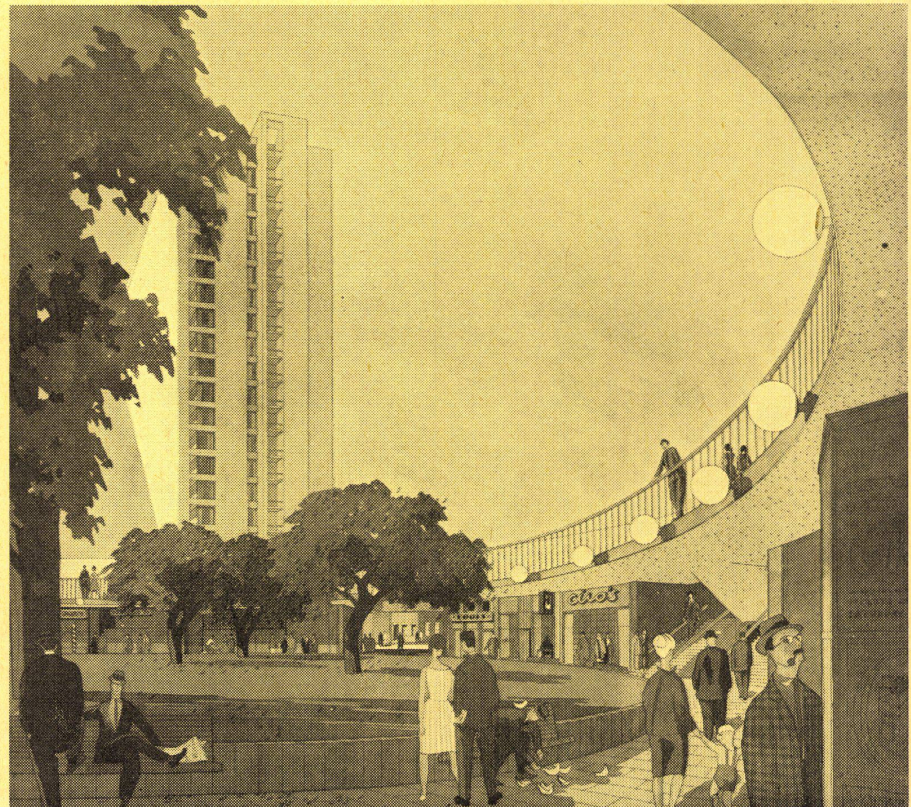
The shopping center on ground floor level. The shops are
arranged in a circle. The roof above the shops is laid out
as a lounge terrace.



8



9



11