

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 40: **Verkehr**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

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.

STANDPUNKT

Gesamtverkehrsprodukt Flughafen

Es liegt in der Natur der Flughäfen, dass sie dauernd von den Entwicklungen überholt werden. Kaum ist die 5. Ausbaustufe in Zürich beendet, werden schon wieder neue Fragen aufgeworfen.

Was den landseitigen Verkehr angeht, hat die 5. Ausbaustufe am Flughafenkopf aufgeräumt. Der Vorbereich der Terminals ist entwirrt, die Anlagen für die verschiedenen Verkehrsmittel sind attraktiv, die Verknüpfungen untereinander und zu den anderen Flughafenbereichen funktionieren. Im internationalen Vergleich hat der Flughafen Zürich einen ausgezeichneten Ausbaustandard, insbesondere was den ÖV betrifft. Sein Bahnhof liegt punkto Passagieraufkommen an sechster Stelle in der Schweiz. Ein Wandel des Flughafens auch zum Umsteige-Knoten oder Hub im landseitigen ÖV zeichnet sich ab. Dass mit der Glattalbahn ein Hochleistungs-Transportmittel den Flughafen direkt für die grossen Arbeitsplatzgebiete im Glattal erschliesst, ist aussergewöhnlich.

Gleichzeitig ist das Engagement des Flughafens stark von Zurückhaltung geprägt: an der Glattalbahn z.B. beteiligte er sich weder in der Planung noch finanziell. Der Flughafen Amsterdam Schiphol kennt dieses Zögern nicht. Zusammen mit dem Regionalplanungsorgan Amsterdam gab er das «Schiphol Stern» in Auftrag, das die Personal-Busse auf dem Flughafen-Terrain und den regionalen öffentlichen Verkehr in ein (Flughafen-zentriertes) System zusammenfasst; seit 2000 betreibt er es zusammen mit regionalen Bus-Unternehmen. Schiphol Real Estate, das Immobilien-Departement des Flughafens, beteiligt sich an der Entwicklung des Hauptbahnhofs von Antwerpen und baut ihn sozusagen zu einem Vorzimmer des Flughafens Amsterdam um.

In diesem Sinn wird auch der Flughafen Zürich vermehrt Koalitionen mit Verkehrsbetreibern, Investoren und Planungsinstanzen eingehen müssen. Eine Beteiligung des Flughafens am Betrieb der Glattalbahn, ein Engagement im regionalen Bahn- und Busnetz oder gar eine aktive Zusammenarbeit im nationalen Bahnnetz: So kann der Flughafen auch für seine Angestellten einen Modal-Split weit über den heutigen 20% erreichen, seine Vorreiterrolle punkto Umweltfreundlichkeit im internationalen Vergleich ausbauen. Er kann damit die Rahmenbedingungen für seine Immobilien-Ambitionen am Flughafen selbst, vielleicht aber auch an anderen strategischen Standorten der Region wesentlich verbessern. Mit einer aktiven Teilnahme des Flughafens im Verkehrsnetz ausserhalb seines eigenen Terrains schafft er sich ein massgeschneidertes Gesamtverkehrsprodukt, das lokal, regional und überregional komplementär zum Fliegen ist und das dem Wandel des Fliegens von einem exklusiven zu einem öffentlichen Verkehrsmittel gerecht wird.

Michael Güller und Mathis Güller, Güller Güller architecture urbanism, Autoren des Buches «From Airport to Airport City», www.ggaa.net

AUSSTELLUNG

Architektur im Roten Wien

Das Architekturzentrum Wien zeigt in drei chronologisch gegliederten Folgen österreichische Architektur des 20. und 21. Jh. Zu sehen sind bisher zwei Etappen mit Projekten aus der Zeit von 1850–1958.

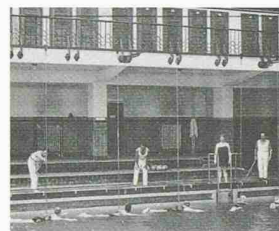
(pd/km) Im Architekturzentrum Wien ist die zweite Etappe der Trilogie «a_schau – österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert» eröffnet worden. Im ersten Teil der Ausstellung wurde das ideelle Fundament der österreichischen Architektur (1850–1918) beleuchtet. «Rotes Wien» knüpft inhaltlich direkt an die erste Etappe an, die in komprimierter Form weiterhin präsent ist. Thema des zweiten Ausstellungsteils sind die zahlreichen sozialpolitischen Umbrüche und kulturellen Identitätsfindungen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Sozialdemokratisches und «klerikofaschistisches» Bauen

Wie das Architekturzentrum schreibt, war Wien die erste Millionenstadt unter sozialdemokratischer Verwaltung. Deren *grossmassstäbliches kommunales Wohnbauprogramm* fand internationale Beachtung. Neben zahlreichen Gemeindebauten wurden auch soziale Einrichtungen wie Kindergärten und Bäder erstellt.

Landschaft als symbolisches Konstrukt ist weiterer Betrachtungsgegenstand der Ausstellung. Hier wird einerseits die Bedeutung der Landschaft für den Tourismus Österreichs gezeigt, andererseits die symbolische Landnahme thematisiert, als welche die Adaption der Natur durch das Bauen gesehen werden kann.

Macht: Neben dem sozialpolitischen Abbau ist die Bezugnahme der Einheitspartei «Vaterländische Front» auf die katholische Lehre – die Linke sprach von Klerikofaschismus – prägend für die Bauten der Vorkriegszeit. Mit dem Einmarsch Hitlers in Österreich 1938 erreichte die Politik der Vertreibung und Verfolgung eine neue totalitäre Dimension. Der Machtgustus der Architektur bekräftigte in diesem Zusammenhang vor allem in Linz den politischen



K. Schmalhofer, O. Nadel: *Amaalienbad* (1923–26); F. Tamms: *Flaktürme* (1942–44); L. Welzenbacher: *Turmhotel Seeber* (1930–31), mit *Parkhotel* von Henke und Schreieck (2003; Bilder: azw)

Führungsanspruch des Regimes, während die in Wien angesiedelten Vertreter der Moderne zumeist vertrieben wurden.

Der Bereich *Wiederaufbau* widmet sich dem «Wiener Schnellbauprogramm» unter Franz Schuster. Mit diesem Programm wurde versucht, den drängenden Wohnbaubedarf nach Kriegsende zu decken.

Insgesamt werden 66 Projekte anhand von Plänen, Dokumenten und Fotos vorgestellt. Ein vielfältiges Rahmenprogramm begleitet die Ausstellung. Die dritte Etappe ab 1958 bis heute wird im März 2005 eröffnet. In der Folge sollen alle drei Teile dauerhaft im Architekturzentrum Wien zu sehen sein. www.azw.at