

actuel

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **63 (1976)**

Heft 3: **Zug und Flug = Train et vol**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

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.

actuel

SWB-Kolumne

Öffentlicher Verkehr

Leute, die mit der Schonung unserer Ressourcen und unseres Lebensraumes endlich ernst machen möchten, verlangen mit zunehmendem Nachdruck eine wirksame Verbesserung der öffentlichen Transportmittel. Wer Diskussionen um dieses Thema mitverfolgt, stellt fest, dass oft Vor- und Nachteile einzelner Verkehrsträger zur Sprache kommen und mehr oder weniger utopische Erwartungen in unkonventionelle Transportmittel gesetzt werden. Ein sehr wesentlicher Aspekt wird selten erwähnt: der Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrserschließung.

Die letzten 50 Jahre Siedlungsdichte waren aufs engste mit der Entwicklung des Automobils verknüpft. Die Mobilität, die die Verbreitung der Motorfahrzeuge weiten Kreisen der Bevölkerung brachte, wurde als Erweiterung der Freiheit gefeiert und entsprechend beansprucht: eine ungeahnte Zerstreuung der Wohnstätten, die sich einzig an der Verfügbarkeit von billigem Bauland orientierte, setzte ein. Planerische Schranken gegen diese unheilvolle Entwicklung bestanden nicht oder wurden zu spät errichtet. Die Ansiedlung von Arbeitsplätzen gehorchte im gleichen Zeitraum diametral entgegengesetzten Faktoren. Der Zwang zur Produktionssteigerung führte über Rationalisierung und Zusammenlegung im wesentlichen zu einer Konzentration auf die Städte. Die Folge sind riesige Pendlerströme, die sich täglich aus den dispersen Wohngebieten in die einseitig strukturierten Zentren ergiessen, welche einst buntes Gemisch von Wohn- und Arbeitsstätten waren. Diese Zentren drohen heute wegen der gigantischen Investitionen in den Bau von Verkehrsanlagen unter der Lawine des Privatverkehrs zu erstickern. Kein öffentliches Verkehrsmittel, das als Zubringer für kollabierende Zentren konzipiert ist, und sei es noch so leistungsfähig und unkonventionell, mit Fussgängerzonen und Park-and-Ride-Anlagen angereichert, vermag sie von diesem Schicksal zu erretten.

Die einzige Therapie, die langfristig Erfolg verspricht, besteht in der Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die bestehenden leistungsfähigen Axen des öffentlichen Verkehrs und in der Dezentralisation der Produktions- und Dienstleistungsstätten. Dass damit nicht überdimensionierten Einkaufszentren im Grünen das Wort geredet werden soll, sei nur am Rande vermerkt. Die Anstrengungen im öffentlichen Verkehr haben sich dabei auf wirksame Flächenererschließung zu konzentrieren, was lokale Verdichtungen der Siedlung auf ein Mass, das dies erlaubt, voraussetzt. Selbst wenn sich diese Einsicht durchsetzt, ein wichtiger Schritt ist mit der Wahl des landesplanerischen Leitbildes CK 73 erfolgt, be-

steht kein Anlass zu Illusionen. Die Nachwehen von 50 Jahren unkontrollierter (Fehl-)Entwicklung lassen sich in absehbarer Zeit nicht restlos überwinden.

Peter Gyga, Bern



SCHWEIZER
BAU
DOKUMENTATION

Der Zürcher Index der Wohnbaukosten Stand 1. Oktober 1975

Der Zürcher Baukostenindex, den das Statistische Amt der Stadt Zürich jeweils auf 1. April und 1. Oktober berechnet, ist eine Richtzahl für die Erstellungskosten von Mehrfamilienhäusern (ohne Land), die nach Bauart, Ausstattung und Lage den Indexhäusern entsprechen.

Als derartige Typenhäuser dienen drei von einer Baugenossenschaft im Jahr 1954 erstellte Wohnblöcke mit 42 Wohnungen am Letzigraben 209–221 in Zürich-Albisrieden. Im Einvernehmen mit Vertretern des Baugewerbes und mit dem Hochbauamt der Stadt Zürich sind die Baubeschriebe und Pläne der Indexhäuser nachträglich dem 1966 in Zürich üblichen mittleren Standard angepasst worden.

Die Berechnungen beruhen auf Offerten für die Indexhäuser von rund 150 Baufirmen.

Tendenz der jüngsten Kostenentwicklung

Nach den Erhebungen des Statistischen Amtes der Stadt Zürich hat sich die seit einem Jahr zu beobachtende rückläufige Tendenz der Erstellungskosten von Mehrfamilienhäusern weiter verstärkt. Vom 1. April bis 1. Oktober 1975 ermässigte sich der auf der Basis 1. Oktober 1966 = 100 berechnete Zürcher Baukostenindex von 168,1 auf 162,3 Punkte oder um 3,5%. Im vorangegangenen Halbjahr, Oktober 1974 bis April 1975, ergab sich ein Rückgang der Wohnbaukosten um 2,4%. Für den Zwölfmonatszeitraum Oktober 1974 bis Oktober 1975 resultierte eine Abschwächung um 5,8% gegenüber einem Indexanstieg um 7,0% von Oktober 1973 bis Oktober 1974. Verglichen mit dem höchsten seit der Indexrevision im Oktober 1966 je verzeichneten Indexstand von 175,0 Punkten am 1. April 1974 ergab sich am 1. Oktober 1975 eine Rückbildung der Wohnbaukosten um 7,3%. Die neueste Abschwächung auf – wie erwähnt – 162,3 Punkte brachte den Zürcher Baukostenindex auf ein Niveau zurück, das um nur knapp 1% über dem vom 1. Oktober 1973 liegt.

Die im Erhebungszeitraum verzeichnete weitere Senkung der Baukosten hängt eng mit der verstärkten Rückbildung der Nachfrage nach Bauleistungen und dem dadurch gesteigerten Wettbewerbsdruck zusammen. Die Auftragslage war jedoch von Branche

zu Branche und auch von Berichterstatte zu Berichterstatte verschieden, was die zum Teil erheblichen Abweichungen der Preisangaben erklärt. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass der Baukostenindex lediglich eine durchschnittliche Entwicklung wiedergeben kann und dass extreme Ausschläge nach oben und nach unten in dieser Kennziffer nicht zum Ausdruck kommen.

Entwicklung des Zürcher Index der Wohnbaukosten seit 1939

Eine Übersicht über die Entwicklung des Zürcher Index der Wohnbaukosten seit 1939, eingeschlossen die Entwicklung des Kubikmeterpreises SIA der Indexhäuser, vermittelt die untenstehende Tabelle, die in freundlicher Weise von Dr. U. Zwingli zusammengestellt worden ist.

Stichtage	Indexstand 1.10.1966 = 100	Veränderung in % gegenüber Vorerhebung	Vorjahr	Kubikmeterpreis SIA* Franken
1939 1. Juni	31,4			50,25
1946 1. August	55,5			89,03
1966 1. Oktober	100,0			169,89
1967 1. April	101,3	+1,3		171,88
1. Oktober	100,6	-0,7	+ 0,6	170,59
1968 1. April	102,1	+1,5	+ 0,8	172,96
1. Oktober	101,8	-0,3	+ 1,2	172,86
1969 1. April	104,0	+2,2	+ 1,9	176,65
1. Oktober	108,2	+4,0	+ 6,3	184,19
1970 1. April	117,6	+8,7	+13,1	197,96
1. Oktober	120,6	+2,5	+11,5	202,89
1971 1. April	132,2	+9,6	+12,4	221,88
1. Oktober	134,1	+1,5	+11,2	225,06
1972 1. April	146,3	+9,0	+10,6	245,76
1. Oktober	147,7	+1,0	+10,1	248,06
1973 1. April	160,9	+9,0	+10,0	270,10
1. Oktober	161,0	+0,0	+ 9,0	269,63
1974 1. April	175,0	+8,7	+ 8,7	292,45
1. Oktober	172,2	-1,6	+ 7,0	286,70
1975 1. April	168,1	-2,4	- 4,0	278,37
1. Oktober	162,3	-3,5	- 5,8	269,59

*1939, 1946: eingebautes Sechsfamilienhaus, Baujahr 1932, Zeppelinstrasse 59, Zürich 6; 1966: drei Wohnblöcke mit 42 Wohnungen, Baujahr 1954, Letzigraben 209–221, Zürich 9, angepasst an die 1966 in Zürich übliche Bauausführung

Planung von Tagesschulen

Seit Dezember 1974 gibt es den Verein Tagesschulen für den Kanton Zürich; er arbeitet in erster Linie auf kantonaler Ebene, koordiniert jedoch die Tagesschulbestrebungen in der ganzen Schweiz. Der Verein hat eine ausführliche Dokumentation erarbeitet (erhältlich zu Fr. 5.– im Sekretariat), welche über Wesen und Möglichkeiten einer schweizerischen Tagesschule Auskunft gibt.

Es wird zurzeit geprüft, ob diese Dokumentation durch einen Architekturteil ergänzt werden soll: Tagesschulneubau, -umbau, -einrichtungen, -kostenberechnungen. Um diese Ergänzung durchführen zu können, ist der Verein auf die ehrenamtliche Mitarbeit von Architekten, Innenarchitekten und Lehrern angewiesen.

Es geht um:

1. die Ausarbeitung von Grundlagen für den Bau/Umbau einer schweizerischen Tagesschule,
2. Vorprojekte und Projekte mit Kostenberechnungen für den Umbau, evtl. mit ergänzenden Bauten für «tagesschulverdächtige» Schulhäuser,
3. Vorprojekte und Projekte mit Kostenberechnungen für den Umbau brachliegender Altliegenschaften, die

sich als Tagesschulhäuser eignen könnten (zum Beispiel alte Fabrikanlagen), 4. Vorschläge für preisgünstige Neubauten.

Die Tagesschulbewegung wird dieses Jahr in eine konkrete Phase treten. Offizielle Umfragen in zwei Gemeinden des Kantons Zürich unter den Eltern schulpflichtiger Kinder haben ergeben, dass 30% (Wädenswil) und 38,8% (Meilen) der Eltern ihre Kinder gerne in eine Tagesschule schicken würden. Im Januar 1976 wird in der Stadt Zürich eine Tagesschulumfrage durchgeführt.

Falls Sie mitarbeiten möchten, schreiben Sie bitte an

Verein Tagesschulen für den Kanton Zürich, Sekretariat, Asylstrasse 90, 8032 Zürich; kein Telefon, geöffnet: mittwochs 13–16 Uhr.

Eisenbahnmuseum in York, England

Am 27. September 1975 ist das *National Railway Museum in York* eröffnet worden. Es bietet das ganze Spektrum für Eisenbahn- und Nostalgie Liebhaber. Öffnungszeiten: Montag bis Samstag 10–17 Uhr. Adresse: National Railway Museum, Leeman Road, York.

actuel

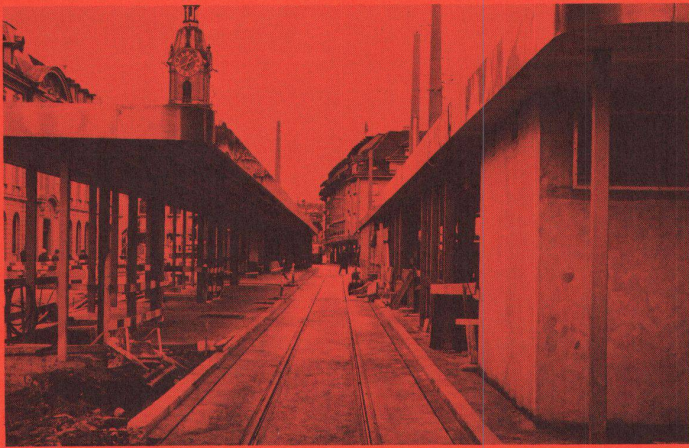
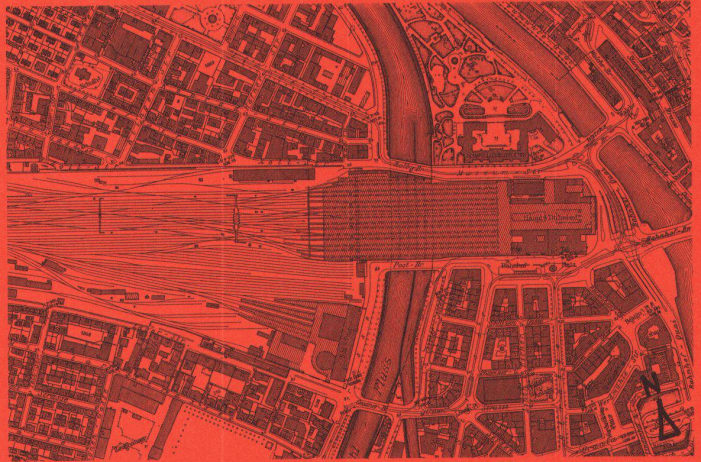
Bubenberglplatz †

Im Schnittpunkt der meisten öffentlichen Verkehrsmittel am Berner Bubenberglplatz, wo die laubenverwöhnten Berner gewohnt waren, unter freiem Himmel umzusteigen, entstand im Zuge der Verkehrssanierung um den neuen SBB-Bahnhof ein zweiter Bahnhof: der Bahnhof der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern. Ein Eldorado für Verkehrsplaner, behaftet mit allen Schikanen des «fussgängerfreundlichen Planungsterrors», der zwangsläufig Menschen unter den Boden schleust und den offenen Raum dem Verkehr opfert.

Der grosse offene Platz, einst dominiert vom Bursgerspital, von der Heiliggeistkirche und der offenen Altstadtachse, bekannt auch durch das Kuriosum seiner in Gras eingebetteten Ge-

leise, gehört der Vergangenheit an. Der verlorene Platz ist den Bernern eine weitere Bescherung der vor Jahren verpassten Bahnhofverlegung. Im Jahre des Denkmalschutzes entstand hier eine provinzielle Pavillonarchitektur aus Holz- und kupferkaschierten Stahldachkonstruktionen, plump eingefassten Glasfassaden und Wänden aus Mosaik imitierenden Keramikplatten.

Trotz hilfloser Versuche von Transparenz ist dem Fussgänger die Sicht auf die markantesten historischen Gebäudekomplexe bedenkenlos zerstört worden. Diesen Tribut bezahlen die Berner für eine öffentliche Dienstleistung: Ordnung im Verkehr und den Benützern der Verkehrsbetriebe ein Dach über den Kopf und eine Plattform unter die Füsse! *Alfred Hablützel*



Was geschieht mit dem Zürcher Hauptbahnhof?

Die Projektierungsgeschichte für einen neuen Hauptbahnhof ist nur unwesentlich jünger als der alte Bahnhof selber. So wurden seit 1895 um die 70 Projekte und Projektideen für neue Bahnhofanlagen, als Kopf- oder als Durchgangsbahnhof, am heutigen Standort oder an anderer Stelle weiter limmat- abwärts ausgearbeitet und zum Teil auch publiziert.

Das letzte grosse Planungsereignis war zweifellos der Ideenwettbewerb von 1970, der 57 weitere Vorschläge zeitigte. Im Anschluss an dieses Ereignis wurde 1971 die Expertengruppe Bahnhofneubau Zürich (EBNZ), bestehend aus einer Architektur- und einer Ingenieurfirma, gebildet. Arbeitsziel der EBNZ war die Aufarbeitung der zahlreichen Vorschläge des Ideenwettbewerbs zu verbindlichen Grundlagen für den in Aussicht genommenen Projektwettbewerb. Anfangs 1974 lie-

ferte die EBNZ ihren einen Textband und zwei Planbände umfassenden Bericht ab.

Ausgangslage der Programmgestaltung des Ideenwettbewerbes, damit zwangsläufig der EBNZ-Arbeit wie auch aller zukünftigen Planungen ist die Feststellung, dass die SBB die enormen Kosten einer neuen Zürcher Bahnhofanlage nicht allein aufbringen können. Vielmehr muss, neben allfälligen Beiträgen von Stadt und Kanton, die finanzielle Basis durch zusätzliche privatwirtschaftliche Nutzungen des Bahnareals (Überbauungsrechte) geschaffen werden. Damit würde auch der berechtigten Forderung nach intensiver Nutzung von Gleisarealen in Städten Rechnung getragen.

Bedingt durch die gewaltigen Kosten einer totalen Erneuerung des Hauptbahnhofes wuchsen die gewissermassen als Finanzierungsstützen vorgesehenen Flächen bzw. Bauvolumina für Drittnutzungen ins Gigantische, was dann auch, zusammen mit dem ernüchternden Abstimmungsergebnis vom 20. Mai 1973 über die U+S-Bahn-Vorlage, zu einer Neuorientierung führte. Gleichzeitig mit dem einsetzenden Konjunkturabschwung begann auch eine gewisse Furcht vor der Inangriffnahme einer derart grossen Bauaufgabe um sich zu greifen. Endlich begann man sich aber auch auf den städtebaulichen Wert des aus dem Jahre 1871 stammenden Wannerschen Aufnahmegebäudes zu besinnen.

Diese neue Lagebeurteilung führte zu einer räumlichen und zeitlichen Entflechtung der komplexen Planungsaufgabe:

- Das Wannersche Aufnahmegebäude wird baldmöglichst gründlich, aber auch sorgfältig renoviert. Möglicherweise nicht zu umgehende Nutzungsverdichtungen im Innern werden geprüft. Der Entscheid über das weitere Schicksal wird einer späteren Generation überlassen.

- Die Perronanlagen sind somit nach Westen zu verlängern.

- Als kurzfristig realisierbar ist eine wesentliche Verbesserung des Umstei-

geverkehrs gedacht, indem die städtische Unterführung zwischen Sihlpost und Zollstrasse mit den Perrons verbunden wird.

- Bedingung für die Sanierung des Regionalverkehrs im Raume Zürich ist der Bau eines unterirdischen Bahnhofes unter der Museumstrasse.

- Entsprechend den zahlreichen Vorschlägen des Ideenwettbewerbes von 1970 soll westlich der Sihl, zwischen Perronanlage und Sihlpost, ein Bürokomplex unter eventuellem Einschluss einer beschränkten Wohnnutzung erstellt werden. Entsprechend dem Bericht Jürgensen und damit den Intentionen der Behörden folgend, könnte mit der Realisierung von etwa 50 000 m² Bruttobürofläche der Druck der Büronachfrage auf die citynahen Wohngebiete entschieden gemildert bzw. die Rückgewinnung von städtischem Wohnraum gefördert werden.

- Im Zusammenhang mit dem Bürokomplex und als Überdachung der verlängerten Perronanlage soll westlich der bestehenden Perronhalle ein Bus- und Parkdeck entstehen. Der verkehrsgünstigen Lage wegen kann die Anzahl der Parkplätze auf ein vernünftiges Mass reduziert werden.

Für die Erlangung von Vorschlägen für den Bürokomplex und im beschränkten Masse auch für das Bus- und Parkdeck soll unter den Preisträgern und den Verfassern angekaufter Projekte des Ideenwettbewerbes ein Projektwettbewerb ausgeschrieben werden.

Ein entsprechender Antrag ist unlängst an die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr gestellt worden.

Sowohl Projektierungs- wie auch Bauabsicht sind noch unsicher, fallen diese Entscheide doch in eine Zeit mit erheblich geringerer Nachfrage nach Büroraum. Die verkehrsgünstige Lage könnte aber Erfolg versprechen und könnte dem einen oder andern Automobilisten das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel erleichtern.

Uli Huber