

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **73 (1986)**

Heft 7/8: **Studio Per : eine Architektengemeinschaft in Barcelona = Une communauté d'architectes à Barcelone = A group of architects in Barcelona**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Buchbesprechungen

Mit dem Velo zur S-Bahn Bessere Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Ver- kehrsmittel

Bearbeiter: Peter Hotz, Me-
tron Verkehrsplanung AG,
Windisch

«15 bis 30% aller Bahnbenüt-
zer», so der Metron-Verkehrsplaner
Peter Hotz, fahren mit dem Velo zur
Bahn. Damit liegt der Anteil des Ve-
los 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 «Be-
hördendelegation für den Regional-
verkehr Zürich» umschreibt sie fol-
gendermassen: «Gefährliche Zufahr-
ten, ungenügende Abstellmöglichkeiten,
Diebstähle, Beschädigungen und
Vandalismus». Wenn sich der Zu-
wachs radfahrender Benützer in
Grenzen halte, sei dies deshalb «nicht
nur der Topographie und der Witte-
rung wegen», betont Hans B. Barbe.

Zumindest im Kanton Zürich
soll sich das nun ändern. Bis zum Jah-
re 1990 – wenn die Zürcher S-Bahn
ihren Betrieb aufnimmt – sollen die
beiden umweltfreundlichen Ver-
kehrsmittel Bahn und Velo besser
miteinander verknüpft sein. Deshalb
erhielt die Metron von der «Arbeits-
gruppe Zubringer» der Behördende-
legation für den Regionalverkehr Zü-
rich den Auftrag, ein Handbuch «Mit
dem Velo zur S-Bahn» auszuarbei-
ten.

Zielvorgabe dabei: Das
Handbuch soll «Gemeinden, Planern
und Verkehrsunternehmungen hel-
fen, das flächensparende und ener-
giegünstige Fahrrad als willkommenen
Zubringer zur Bahn mit Mass-
nahmen zu fördern, die rasch, oft oh-
ne grosse Investitionen und etappen-
weise realisierbar sind».

Das Handbuch, das Ende No-
vember 1985 den Zürcher Gemein-
den an einer Tagung in Schwerzen-
bach vorgestellt wurde – gleichzeitig
mit analogen Studien anderer Ver-
kehrsplaner zu den Bahnzubringer-
Kategorien Fussgänger, Busbenützer
und Autofahrer –, besteht aus zwei
Teilen: aus einem 100seitigen Pla-
nungsbericht und einem 50 Seiten

starken Ordner mit Projektierungs-
blättern.

Der Planungsbericht zeigt mit
viel statistischem Material auf, wel-
che Bedeutung das Velo heute im
Nahverkehr und speziell als Zubrin-
ger 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 tageszeitli-
chen Schwankungen? (Der beste
«Velomonat» ist der September.)
Wie steht es mit der Verkehrssicher-
heit auf dem Weg zum Bahnhof?
Welches Ausmass nehmen Velodieb-
stähle und -beschädigungen am
Bahnhof an?

Zur stärkeren Bedeutung,
welche das Velo in Zukunft als Bahn-
zubringer 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 Ve-
los als Bahnzubringer animiert
werden?
(Es braucht dazu einen verkehrs-
politischen Dreischritt:
1. sichere und attraktive Velover-
bindungen zum Bahnhof,
2. komfortable und sichere Velo-
Abstellanlagen,
3. ein allgemein velofreundliches
«Klima» in der Gemeinde.)
- Wie gross ist das Umsteigepotenti-
al in einer Gemeinde?
(Peter Hotz: «Bei Anwendung ver-
schiedenster kombinierbarer Mass-
nahmen dürfte das Potential für zu-
sätzliche Velonutzung rund 10 bis
30% betragen.»)
- Welche Konsequenzen – zum Bei-
spiel zusätzliche Velo-Abstellflä-
chen am Bahnhof – bringt das Um-
steigen aufs Velo in einer Gemein-
de mit sich?
(Der Planungsbericht zeigt, wie
man – je nach Attraktivität der S-
Bahn-Verbindung und der Lage
des Bahnhofes – den künftigen Be-
darf an Veloabstellflächen relativ
genau abschätzen und etappenwei-
se realisieren kann.)

Die Beantwortung dieser und
weiterer Fragen geschieht nicht nur
theoretisch. Sie erfolgt vor allem an-
hand von fünf konkreten Fallbeispi-
elen 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 Velofahrer-
anteil von 3 bis 4%

Grünigen: Gemeinde hat keinen
Bahnhof, sondern wird von Buslinie
der Verkehrsbetriebe Zürcher Ober-
land (VZO) erschlossen. Positive Er-
fahrungen mit Velo-Abstellmöglich-
keiten bei Bushaltestellen.

In jeder der fünf Gemeinden
besteht eine andere Situation. Dem-
entsprechend unterschiedlich sind
auch die notwendigen Veloförde-
rungsmassnahmen. Die breite Aus-
wahl der Fallbeispiele und ein ge-
schickter methodischer Vergleich un-
tereinander (Situation heute und Si-
tuation künftig bei verbessertem öf-
fentlichen Verkehr und verbesserter
Veloinfrastruktur) bringt folgenden
Vorteil: Möglichst viele Gemeinden
(nicht nur zürcherische!) können das
eine oder andere Fallbeispiel für
Rückschlüsse auf ihre eigene Situa-
tion benutzen.

Ein wichtiges, unentbehrli-
ches Hilfsmittel sind die 50 Projektie-
rungsblätter des Handbuches «Mit
dem Velo zur S-Bahn». Einerseits be-
handeln sie die Themen «Zufahrt
zum Bahnhof» und «Abstellanlagen
und Veloparkhäuser» (Systeme,
Standort, Gestaltung, Sicherheitsaus-
rüstungen, Hersteller, Kosten etc.).
Andererseits geben sie konkrete Bei-
spiele von Velo-Öffentlichkeitsar-
beit: Angesichts des leider nach wie
vor schlechten Velo-Images kann ihre
Bedeutung nicht hoch genug ein-
geschätzt werden.

Das Handbuch kann gegen ei-
ne Schutzgebühr von Fr. 25.– beim
Auftraggeber bestellt werden. Adre-
se: Behördendelegation für den Re-
gionalverkehr, Postfach. 8090 Zü-
rich, Tel. 01/53 36 36

K.F. Fischer

Canberra

Myths and Models, Forces at work in
the formation of the Australian capi-
tal
Institute of Asian Affairs (Institut für
Asienkunde), Hamburg 1984, For-
mat 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 Entwick-
lung von Australiens Hauptstadt in-
teressieren?

Planern ausgeführt. So zeigt Canber-
ra nicht nur über 80 Jahre Stadtent-
wicklungsgeschichte, sondern eben-
falls 80 Jahre westlicher Planungs-

Wie sich aus der vorliegenden
Arbeit ergibt, ist Canberra in ver-
schiedener Hinsicht einmalig und
lehrt uns vieles über die eigene Stadt-
planung. Als Rahmen der Handlung
sei erwähnt, dass erst gegen Ende des
letzten Jahrhunderts die sechs Kolon-
ien des australischen Kontinents ein
Abkommen zu einer Vereinigung zu
einem Commonwealth of Australia
schlossen. Zwei von ihnen konkur-
rierten kommerziell am stärksten mit
Hilfe ihrer Hafenhauptstädte, New
South Wales (N.S.W.), welches «frei-
händlerisch» ausgerichtet war, mit
seiner Hauptstadt Sydney, und Victo-
ria mit «protektionistischer» Orien-
tierung und seiner Hauptstadt Mel-
bourne. Aus dieser Konkurrenzsitua-
tion war es klar, dass keine der bei-
den Städte zur Hauptstadt des neuen
Commonwealth werden durfte. Es
kam folgerichtig zu der Entschei-
dung, dass die neue Hauptstadt, die
auf dem Territorium von N.S.W. lie-
gen sollte, nicht weniger als 100 Mei-
len von Sydney entfernt liegen
durfte.

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

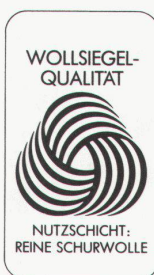
Zu all diesen Bereichen sind
in der Gesellschaft bereits bestehen-
de Urteile, Vorurteile oder gar My-
then vorhanden, die nur sehr be-
grenzt einer Reflexion unterzogen
werden. Schon bei oberflächlicher
Suche nach Realisierungsmodellen,
besonders im vergleichbaren Kultur-
kreis, stösst man auf scheinbar 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 ideolo-
gischen Hintergründe wie auch den
Realisierungsprozess und die realen
Auswirkungen der Implikationen der
Planungsmodelle.

Diese Planungsmodelle wur-
den meist aus anderen westlichen
Ländern übernommen – überwie-
gend USA und Grossbritannien –
und in beispielloser Reinheit und
Perfektion von hochqualifizierten

Bewundern.

**Reine Schurwolle. Die Naturfaser
mit der Wollsiegel-Garantie.**



**Da staunen Sie: Der RAG-Mix & Match.
Der stuhlrollengeeignete Büro-
teppich, 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

ideologieggeschichte, die hier in ihrer Konkretion zu studieren ist. Von planerischer Seite gibt es nicht einmal mehr zu beklagen, 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 ruft 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 steigert 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 Fachplanungen 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, laminiert, Fr. 69.–

Zürich: Verlag Industrielle Organisation, 1985, ISBN 3 85743 891 6 und Rüslikon: 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 diese 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
Neuaufgabe 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 Namenverzeichnis
DM 68,–
Vittorio Klostermann, Frankfurt

Baukunst in fünf Jahrtausenden

Hans Koepp
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 Lichtechtheit (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