Retten wir das Schweizerische Schulbauzentrum

Autor(en): **Risch, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **90 (1972)**

Heft 19

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-85197

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

wird eingeladen, im Hinblick auf eine Gesamtverkehrskonzeption und im Rahmen der für den Umweltschutz notwendigen Massnahmen folgendes vorzukehren:

- den eidgenössischen Räten innerhalb einer Frist von zwei Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Freihaltung der Wasserstrasse des Hochrheins bis in den Raum der Aaremündung und darüber hinaus bis nach Yverdon vorzulegen;
- die mit Deutschland aufgenommenen Verhandlungen über die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zur Einmündung der Aare ohne Verzug weiterzuführen;
- die Prüfung der anderen Verbindungen Yverdon–Genf–Rhone, Raum Aaremündung–Bodensee und Adria–Langensee fortzusetzen.»

Bundesrat R. Bonvin nahm die Motion Torche entgegen und erklärte sich mit deren Inhalt einverstanden.

Und der Nationalrat?

Die nationalrätliche Kommission zur Vorberatung des Binnenschiffahrtsberichtes hat Ende 1971 ihre Arbeit aufgenommen und beschlossen, die Frage ebenfalls gründlich zu prüfen. Es ist zu hoffen, dass auch der Nationalrat der vernünftigen Prioritätsordnung, wie sie der Ständerat vorgesehen hat, zustimmt:

Vorerst Ausbau des Hochrheins bis in den Raum der Aaremündung;

Offenhaltung der übrigen Wasserwege.

Der Entscheid im Nationalrat dürfte in der Sommer- oder Herbstsession 1972 fallen.

Umweltschutz und Binnenschiffahrt

Die günstige Entwicklung der Binnenschiffahrtsfrage auf parlamentarischer Ebene hat die Gegner des neuen Verkehrsträgers zu teilweise heftigen Kampagnen veranlasst. Es ist den Gegnern der Binnenschiffahrt zugute zu halten, dass sie von echter Sorge um die künftige Gestaltung der Umwelt erfüllt sind; es wäre aber zu einfach, die Befürworter der Binnenschiffahrt einfach als Gegner des Umweltschutzes anzusprechen. Vom Gesichtspunkt des Umweltschutzes kommt es wohl nicht so sehr darauf an, ob ein neuer Verkehrsträger gewisse, im Falle der Binnenschiffahrt geringe, Eingriffe nötig macht. Entscheidend ist wohl die Frage, *welcher Verkehrsträger die relativ geringsten Immissionen nach sich zieht.* Dabei ist nicht nur an die Gewässer-, sondern auch an die Luftverschmutzung, an den Lärm und an die Unfallgefahr zu denken.

Im Rahmen der im Entstehen begriffenen Verkehrskonzeption wird der Beurteilung der Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Einwirkungen auf die Umwelt grosse Bedeutung zukommen. Die geplanten Wasserwege der Schweiz brauchen einen Vergleich mit den übrigen Verkehrsträgern nicht zu scheuen. Im Gegenteil: Neueste Untersuchungen zeigen, dass die Binnenschiffahrt gerade unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes eine willkommene Ergänzung des bestehenden Transportapparates – insbesondere zur Entlastung der Strasse – darstellt.

Retten wir das Schweizerische Schulbauzentrum!

DK 727.1.008

Dem Hinschied von Architekt *Christian Trippel* (SBZ 1972, H. 11, S. 272) ist jüngst aus Lausanne die ebenfalls überraschende Kunde gefolgt, dass das von ihm geleitete Schweizerische Schulbauzentrum (SSBZ) aufgelöst wird. Damit unterbleibt auch das weitere Erscheinen des Informationsbulletins des SSBZ, dessen erste Ausgabe im Oktober 1971 versandt wurde.

Die Erklärung soll darin liegen, dass sich die vier Trägerorganisationen, die Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren (EDK), das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA), der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) und der Schweizerische Städteverband (SSV), in bezug auf die weitere Finanzierung ihres Unternehmens vor zu grosse Schwierigkeiten gestellt sähen. Auch eine Umstrukturierung habe von den Verantwortlichen mindestens nicht unverzüglich in Betracht gezogen werden können.

Nach wie vor ist nicht daran zu zweifeln, dass mit dieser seit langem geforderten zentralen Informations- und Beratungsstelle eine stark empfundene Lücke geschlossen und an einen zweckmässigen, zeitgemässen und rationellen Schulbau wesentlich beigetragen werden kann (SBZ 1971, H. 23, S. 574). Schon vor sieben Jahren bestanden in der fortschreitenden *Reformbewegung im Unterricht* und in der Notwendigkeit einer *Rationalisierung im Schulbau* genügend Anhaltspunkte für die bereits damals schon überfällige Schaffung einer schweizerischen Koordinationsstelle mit beratender Funktion (SBZ 1965, H. 14, S. 231). Als mögliche Förderer eines solchen Institutes waren in jenem Zeitpunkt die Berufsorganisationen der Architekten (SIA, BSA, SWB) und der Lehrerschaft in erster Linie zu betrachten. Schliesslich führte die Entwicklung dazu, dass die EDK, das BIGA, der SGV und der SSV die Träger des Schulbauzentrums wurden und dieses auch verwirklicht haben. Ob die Überlegungen, die zur Wahl des Standortes Lausanne geführt haben, wirklich zwingend waren, wird mindestens auf Grund der Erfahrungen dann zu prüfen sein, wenn über die Wiedererstehung einer schweizerischen Beratungs- und Koordinationsstelle für den Schulbau in vielleicht neuer Gestalt und absehbarer Zeit zu befinden sein wird.

Damit bekennen wir uns zur Überzeugung, dass es mit der Auflösung des SSBZ in Lausanne *nicht sein endgültiges Bewenden haben kann.* Dafür sprechen – wie an dieser Stelle schon des weiteren ausgeführt wurde – zu viele gewichtige Gründe, darunter auch der Hinweis, dass gleichartige Einrichtungen schon 1965 in Berlin, Wien, London und in Italien bereits bestanden. Sie mögen sich inzwischen noch gemehrt haben. Vor allem aber: Die Zahl unserer Gemeinden, welche neue Schulanlagen erstellen müssen, ist gross; die damit verbundenen Aufwendungen zu Lasten der Allgemeinheit sind zu bedeutend, die Unterrichtsprobleme auf allen Stufen zu komplex und zu dringlich geworden, um eine Kapitulation vor der sich auf eidgenössischer Ebene stellenden Schulbauaufgabe endgültig hinnehmen zu können (die offenbar von der Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren in Aussicht genommene Lösung, wonach die Aufgaben des Schulbauzentrums von bestehenden *kantonalen* Institutionen übernommen werden könnten, scheint uns zum vornherein *unrealistisch* zu sein).

Würde die Rechnung vorbehaltlos neu gemacht, könnte es sich erweisen, dass sich eine Institution dieser Art mehr als nur lohnen müsste. Alles in allem sogar finanziell – und darin besteht in Helvetien fürs Hoffen am meisten Verlass. *Retten wir das Schulbauzentrum!* *G. R.*