Der Ausschnitt

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **49 (1962)**

Heft 10: **Japan**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

1

2

3

4

Der Ausschnitt

Das Auto im Stadtbild

Die Tatsache, daß die meisten Städte und Dörfer entstanden sind, bevor das Automobil erfunden wurde, ist bald jedem Laien bekannt. Die Straßen und Gassen sind für die Vergangenheit, aber nicht für die Zukunft gebaut. Noch vor fünfzig Jahren waren es nur Menschen und Pferde, zwei- oder vierrädrige Gespanne, die sich durch unsere Straßen bewegten; so oder ähnlich steht heute in jeder Tageszeitung zu lesen, wenn von Straßenplanung oder Straßenbau die Rede ist.

Dem Verkehr wird größte Beachtung geschenkt; es werden Über- und Unterführungen gebaut, Expreßstraßen und Parkhäuser diskutiert. Techniker und Spezialisten bemühen sich um neue Erfindungen, den Verkehr mit technischen Hilfsmitteln zu lenken; selbst die Fernsehkamera findet hier Verwendung. Man spricht so gerne von menschlichen Maßstäben, von organischem Städtebau, von differenzierten und individuellen Ansprüchen und Wünschen, von Gestaltung oder «Design» und läßt sich dabei immer mehr durch die Technik verdrängen. Innerhalb dieser Aufgaben ist das Parkproblem ein besonderes Gebiet, das gelöst werden soll. Fahrzeuge jeder Art sind, solange sie sich bewegen, erträglicher als jene, die in Reih und Glied einer Straße entlang stehen oder eine Fläche belegen. Diese bilden heute ein neues Problem, für das wenig Interesse vorhanden ist. Hauptsache, man hat einen Parkplatz gefunden. Der Mensch als Besitzer, Benützer und Lenker solcher Vehikel wird immer mehr der Sklave einer technisierten Umgebung. Verbottafeln, alle möglichen Systeme von Parkingmetern, blauen Zonen usw. – selbst die Polizeiorgane stehen der Autoinvasion machtlos gegenüber.

Die mittelalterlichen Städtchen und Dörfer werden als ungeeignet für den motorisierten Verkehr bezeichnet. Die neuen, von Städtebauern geplanten Quartiere weisen jedoch bereits genau dieselben Mängel auf. Man hat wohl an den Verkehr und hin und wieder an den Parkplatz gedacht, aber «autogerecht» sind auch diese neuen Städte nicht. Das Automobil verbreitet sich wie eine ansteckende Krankheit oder Ungeziefer.

Daß die Hochkonjunktur schuld an der Sache ist, weiß jedes Kind; daß wir aber unfähig sind, Straßen und Plätze zeitgemäß zu gestalten, so wie es unsere Vorfahren konnten, scheint niemand wahrhaben zu wollen.

5

6

7

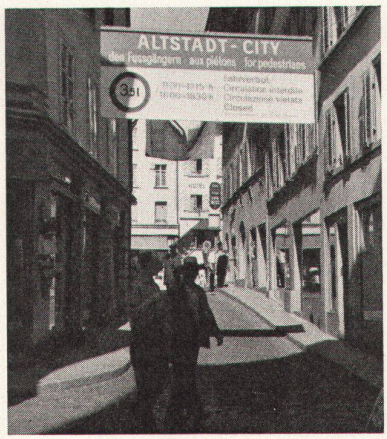
1, 2
Das Auto bestimmt weitgehend das Aussehen von Straßen und Plätzen im heutigen Stadtbild ...

3
... aber auch Motor- und Fahrräder gehören dazu

4
In neuen Quartieren werden öffentliche Parkplätze erstellt, aber das Gesamtbild ist trotzdem unbefriedigend

5–7
Besonders auffällig sind parkierte Autos dort, wo kein Durchgangsverkehr möglich ist, in engen Straßen und Gassen, die eigentlich dem Fußgänger reserviert bleiben sollten

8



11

8
Farsta, die neue Stadt bei Stockholm, hat ebenfalls die billigste Lösung die «beste» gefunden

9
Kein Autofriedhof oder Occasionsmarkt, sondern der «Parkplatz» im abgeernteten Kornfeld für die Besucher eines Schwingfestes

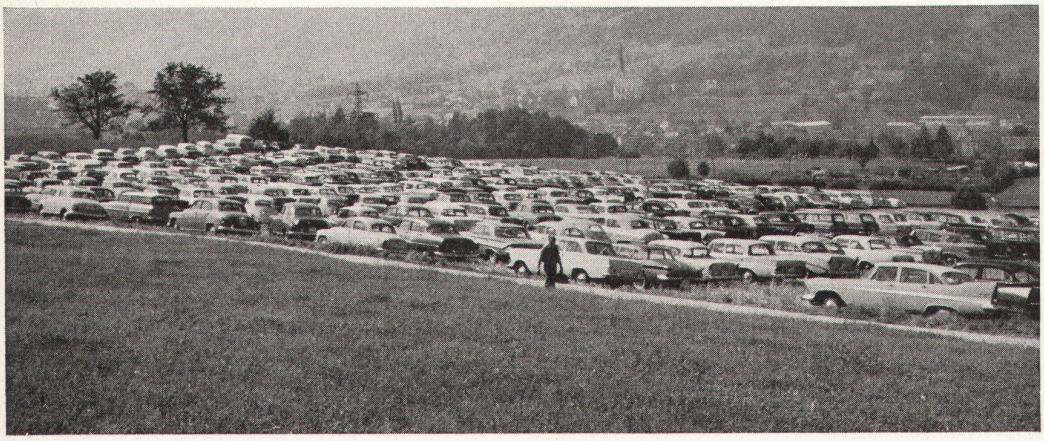
10
Stilfserjoch 1962: Automobile auf der «Weide»

11
Das Fahrverbot zu bestimmten Zeiten, ein Versuch, die Altstadt wenigstens teilweise vom Fahrzeugverkehr zu befreien (Luzern)

12
Das Einkaufszentrum in Farsta ist für jeglichen Fahrzeugverkehr gesperrt

Photos: Fritz Maurer, Zürich

12



9

10

Das Auto ist aus dem heutigen Verkehr nicht mehr wegzudenken. Solange wir aber nicht imstande sind, die Fahrzeuge im bewegten und ruhenden Zustande in neu geplanten und erbauten Quartieren seiner Umgebung unterzuordnen und einzufügen, kann von einer autogerechten Stadt nicht die Rede sein. Es bleibt zu hoffen, daß eines Tages Mittel und Wege in der Planung und Gestaltung gefunden werden, daß sich das Motorfahrzeug ebenso selbstverständlich in das Stadtbild einfügt, wie dies im Mittelalter beim Pferdegespann der Fall war.

Fritz Maurer

Landesausstellung 1964

Sektor «Waren und Werte»
Dachkonstruktion in glasfaserarmiertem Polyester
Architekten: Team «Les Echanges», Basel
Sektorenarchitekt: Fl. Vischer
Sektoreningenieur: H. Hossdorf

Eine Ausstellung bietet die Gelegenheit, nach neuen konstruktiven Möglichkeiten zu suchen und sie einem zeitlich begrenzten Experiment zu unterwerfen. Die für den Sektor «Les Echanges» entwickelte Konstruktionsform wird eine neue Lösung für die Anwendung von Kunststoff im Bauen zeigen und insbesondere dazu beitragen, über die strukturellen Möglichkeiten dieses Materials praktische Erfahrungen zu sammeln.

Kunststoff wurde bisher weitgehend nur als konstruktiv sekundäres Bauelement verwendet. Die an sich vielversprechenden Materialeigenschaften werden statisch nur zögernd ausgenützt, da das Material ständig weiterentwickelt wird und dessen Erforschung deshalb noch in vollem Fluß ist.

Die Konstruktion für den Sektor «Les Echanges» stellt einen Versuch dar, von den erkennbaren spezifischen Eigenschaften des Materials ausgehend, eine Konstruktion zu schaffen, bei welcher Polyester eine tragende Funktion erfüllt. Die hohe Zugfestigkeit von glasfaserarmiertem Polyester, verbunden mit einem relativ geringen Elastizitätsmodul, führt zur grundsätzlichen Erkenntnis, daß in irgendeiner Art gespannte (Beulsicherheit) Flächentragwerke die aussichtsreichste Konstruktion darstellen, bei welcher Kunststoffe als strukturelles Material verwendet werden können.

Die Konzeption des Sektors «Les Echanges» erforderte eine Konstruktion mit großen Spannweiten sowie eine gute und in großen Grenzen steuerbare