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

Band: 62 (1975)

Heft: 4: Mensch und Natur oder ländliche Architektur = L'homme et la nature ou l'architecture rurale

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Kunst-Aktualitäten

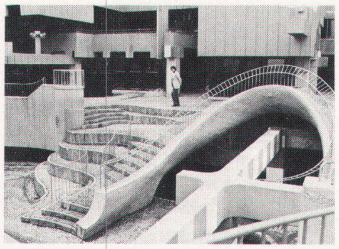
Das Malaise der Kunst am Bau

Ende Januar veranstaltete die Sektion Zürich der Gesellschaft Schweizerischer Maler, Bildhauer und Architekten (GSMBA) ein Symposium zum Thema «Architektur und Kunstgestaltung», an dem die heute getrübten Verhältnisse in Sachen Kunst am Bau offen zur Sprache kamen.

Am Zürcher Symposium, an dem 10 Referenten – Architekten, Maler, Bildhauer, Kunstkritiker und Dozenten – zur Situation heutiger Kunst am Bau Stellung bezogen, war der unzufriedene Unterton nicht zu überhören. Künstler wie Architekten (unter ihnen Architekturprofessor Alfred Roth, Kunstkritiker Peter Killer, die Architekten Manuel Pauli und Franz Steinbrüchel, die Maler Hans Gantert, Remo Roth, Max Frühauf u.a.) gaben offen zu, sich zusehends auseinandergelebt zu haben. Die Selbstverständlichkeit, mit der Baumeister, Maler und Bildhauer von der Antike bis zum Klassizismus Hand in Hand arbeiteten, gemeinsam planten und «ein Ganzes» schufen, existiert nicht mehr.

1 Kunst am Bau, wie wir sie nicht mehr wollen: ohne Beziehung steht die Skulptur zur öden Architektur des Mietsblocks da.

Denn die obersten Gesetze der heutigen Gebrauchsarchitektur sind nach wie vor Zweckrationalität, Funktionalismus. In der Regel verhält es sich so – und das hat sicher nicht nur für die Schweiz Gültigkeit –, dass erst nach der Fertigstellung zum Beispiel eines architektonisch irrelevanten öffentlichen Baus ein zugezogener Künstler den budgetierten Baukunstkredit in Form von Malerei oder Bildhauerei irgendwie an das Gebäude appliziert: wie eine Ansteckbrosche an ein fades Kleid. Das künstlerische Attribut bleibt meist in betrüblicher Beziehungslosigkeit zum Bau, zur Umwelt, zu den Menschen. Bittere Apostrophierungen wie «Architekturkosmetik» und «angeklebte Alibikultur» treffen leider ins Schwarze. Die Situation ist verfahren – man sehe sich nur einen Querschnitt durch künstlerische Pflichtübungen an Schulhäusern, Verwaltungsgebäuden, Spitälern, Freizeitzentren usw. an; womit der Schwarze Peter auch an die Künstler weitergespielt wäre, die sich in ihrer splendid isolation zuwenig um die Umweltbedürfnisse der Menschen kümmern.



2 Wichtige Ansätze zur Integration der künstlerischen Gestaltung in das architektonische Konzept weist die Konstanzer Reformuniversität auf (Innenhof).

Durch das Fehlen höherer geistiger und ethischer Ideale in unserer Zeit bleibt auch die Kraft zum verbindlichen künstlerischen Ausdruck oft auf der Strecke. Daran würden auch die durch die GSMBA in einem Resolutionsentwurf von der öffentlichen Hand geforderten variablen Baukunstprozente (zwischen 0,5 und 2% der Bausumme als Richtlinie für die gesamte Schweiz) nichts ändern. Eine langsam ins Bewusstsein vordringende Sehnsucht des heutigen Menschen nach «Inhalten» aber, nach einer erlebnisdichteren Umweltgestaltung, die über die reine Funktion hinaus die innere Entfaltung des Menschen fördert, lässt Hoffnung schöpfen. Die kühne neue Reformuniversität von Konstanz wurde am Symposium mehrmals als richtungweisendes Beispiel für ein inspirierendes künstlerisches Ambiente herangezogen: Hier haben sich Architekten und Künstler wieder gefunden und Bau und künstlerische Gestaltung völlig ineinander aufgehen lassen. Solche Pioniertaten sind wichtige Signale für die Zukunft der «Kunst am Bau».

Dona Dejaco

■

3 Der künstlerische Ausdruck kann den Bau auch schadlos dominieren, wie das Beispiel der berühmten «muralles» der Universität in Mexico zeigt.
Fotos: Dona Dejaco, Zürich

Planung

Shopping-Center oder Ortszentren

Ein Bericht des ORL-Instituts an der ETH Zürich

Seitdem im Jahre 1970 das erste Shopping-Center in der Schweiz in Spreitenbach eröffnet wurde, ist die Kette dieser Einkaufszentren nicht mehr abgerissen.

Da man weiss, dass die Schweiz für solche Zentren nur beschränkte Aufnahmemöglichkeiten besitzt, sind diese Zentren ins Schussfeld der Kritik geraten. Gefordert wird die Beschränkung ihrer Zahl und ihrer Grösse und zum Teil ihr generelles Verbot.

Dieser Schritt ist nicht unproblematisch, nicht, weil sich vielleicht für dieses oder jenes Shopping-Center eine Existenzberechtigung nachweisen liesse, sondern weil die Entstehung dieser Centers nur ein Symptom der heutigen Einzelhandelsentwicklung ist und sie zudem eng mit der Entwicklung unserer Orts- und Stadtzentren zusammenhängt. Sie muss deshalb auch von der Planung her mit diesen zusammen betrachtet werden.

In diese Richtung will eine neuere Studie des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH wirken[1], welche die Shopping-Center-Entwicklung zum Anlass nimmt, im Sinne einer Alternative auf die Notwendigkeit des Ausbaus und der Verbesserung der bestehenden Orts- und Stadtzentren hinzuweisen.

Ausgangslage

Die Entstehung der Shopping-Centers hängt ursächlich mit zwei Entwicklungen eng zusammen: der des Einzelhandels und der unserer Orts- und Stadtkerne. Gleichzeitig wirkt sie sehr stark auf diese beiden Entwicklungen zurück.

Die wesentlichsten Merkmale der Einzelhandelsentwicklung sind heute Wachstum und Konzentration. Während die Umsätze und die Beschäftigtenzahl dieses Sektors steigen, nimmt die Zahl der Geschäfte ständig ab, denn die früher in grosser Zahl vorherrschenden Kleinläden werden von einer kleineren Anzahl neuer, grossflächiger Betriebe abgelöst. Damit tritt eine räumliche Konzentration des Verkaufsstellennetzes ein, die unter bestimmten Siedlungsverhältnissen zu einer Unterversorgung der Bevölkerung in verschiedenen Bereichen des Bedarfs führen kann.

Vorwiegend entstehen neue, grossflächige Geschäfte in den Vorortzonen der Agglomerationen, deren Bevölkerungsdichte, Wachstum, Landangebot und Strassennetz nahezu optimale Voraussetzungen für die Errichtung von Grossbetrieben bieten. Dass Vorortzonen bisher vielfach unzureichend mit Versorgungseinrichtungen ausgestattet waren und einen gewissen Nachholbedarf haben, kann nicht bestritten werden. Doch werden in die Vorortzone heute in zunehmendem Masse auch Geschäfte verlagert, die von ihrer Zentralität her besser im Stadtzentrum angesiedelt wären, weil die Verhältnisse in den Innenstädten sich für den Einzelhandel teilweise stark verschlechtert haben. Insbesondere für die motorisierten Konsumenten verlieren die Innenstädte als Einkaufsorte ihre Attraktivität. Hinzu kommt, dass das Bevölkerungswachstum der Städte stagniert oder rückläufig ist und viele Innenstädte heute schon stark entvölkert sind. Damit verliert ein Teil des innerstädtischen Einzelhandels seine wirtschaftliche Basis, und er ist gezwungen, diese andernorts wiederzugewinnen.

Unter diesem Aspekt ist auch die Shopping-Center-Entwicklung zu sehen. Diese Zentren bieten dem in der Innenstadt bedrängten Einzelhandel in der Vorortzone eine neue, gewinnversprechende Alternative. Da diese Zentren bewusst die Innenstädte konkurrenzieren wollen, ist ihr Angebot demjenigen der Städte oft ebenbürtig. Damit geraten die Innenstädte häufig unter einen sehr starken Druck, zumal die Centers nicht nur Kunden aus der Region, sondern auch aus der Stadt selbst anziehen. Dieser

[1] Wienke, U., Shopping-Center oder Ortszentren, Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung. Nr. 30, ORL-Institut ETH. Zürich, November 1974.

Druck kann zweierlei bewirken: Im günstigen Fall nimmt eine Innenstadt die Herausforderung an und setzt sich zur Wehr, indem sie ihre Anstrengungen vergrössert und ihre Attraktivität zu erhöhen versucht. Im ungünstigen Fall führt die Herausforderung jedoch zur Resignation, womit der Attraktivitätsverfall einer Innenstadt nur beschleunigt wird. Letzteres dürfte in den meisten mittleren und grossen Stadtzentren, deren Tradition und Charakter ein wesentliches Gewicht bilden, weniger zu erwarten sein als in den Vorortskernen, die im unmittelbaren Einflussgebiet solcher Centers liegen.

Planerische Konzepte und Massnahmen

Ausgehend von diesen Zusammenhängen, macht die Studie des ORL-Instituts deutlich, dass Massnahmen gegen Shopping-Centers allein dem Problem nicht voll gerecht werden, sondern dass es notwendig ist, dass sich die Planung der Konsumgüterversorgung als Ganzem annimmt, und dass die Planung für sie Konzepte unter dem Aspekt der Schaffung leistungsfähiger Versorgungsschwerpunkte entwickeln muss. Zu diesem Zweck postuliert die Studie verschiedene Ziele, und sie beschreibt die in der Schweiz besonders wichtigen Zentrumsfälle. Bei der Wahl der zu fördernden Versorgungsschwerpunkte sind in erster Linie die bestehenden Orts- und Stadtzentren zu berücksichtigen, und nur in besonderen Fällen, wie vielleicht im Berggebiet und im Rahmen neuer Grossiedlungen, sind neue Zentren zu erstellen. Diese Zentren sollten sich durch eine Mischung der Funktionen auszeichnen und müssen so erschlossen sein, dass sie für die Bevölkerung gut erreichbar sind, wobei den öffentlichen Verkehrsmitteln grosse Bedeutung zukommt.

Die Studie nennt verschiedene Massnahmen, die innerhalb und ausserhalb der Ortszentren und Innenstädte ergriffen werden können, um diese für die Bevölkerung wieder attraktiver zu machen. Die Massnahmen sind auf den jeweiligen Einzelfall abzustimmen und kombiniert einzusetzen, wobei es auf eine enge Zusammenarbeit von Verwaltung, Einzelhandel, Grundeigentum und Bevölkerung ankommt.

Planungs- und Realisierungsprobleme

Massnahmen zur Erhaltung und Erneuerung von Innenstädten und Ortskernen lassen sich heute nicht ohne Schwierigkeiten ergreifen und nur zum Teil rechtswirksam durchsetzen. Deshalb hängt ihre Realisierung von der freiwilligen Kooperation ihrer Träger ab. Diese ist heute in den meisten Fällen keineswegs so, wie es erforderlich wäre. Allerdings sind heute die dazu aufgerufenen Kreise zu einer Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Konzepten für die Erneuerung der Innenstädte eher bereit als noch vor wenigen Jahren, doch mangelt es an Vorbildern für die Kooperation. Deshalb zeigt die Studie einige der wenigen Beispiele auf, wo es in der Schweiz schon zu einer effizienten kooperativen Planung gekommen ist. Diese Beispiele machen deutlich, dass sich durch eine gute Zusammenarbeit der Beteiligten die Attraktivität von Innenstädten so verbessern lässt, dass sie von Shopping-Centers nicht übertroffen werden kann.

Projets

A Genève
Traversée de la rade
Une prise de position de la F.A.S.

De nouveaux projets pour une traversée de la rade en amont du pont du Mont-Blanc, largement commentés par la presse ces dernières semaines, ont redonné une inquiétante actualité à un problème qui, il y a dix ans, avait déjà captivé l'intérêt des Genevois, tant dans le public que dans les milieux spécialisés.

Situer le problème

La Fédération des Architectes Suisses (F.A.S.), dont l'une des préoccupations essentielles est la revitalisation des centres urbains, ne peut rester indifférente aux propositions qui viennent d'être formulées; en effet, celles-ci tendent à détruire définitivement la destination originale des rives urbaines du lac, en accordant une fois de plus la priorité à l'automobile.

Tout d'abord, une nouvelle traversée de la rade se justifie-t-elle encore? Il est un fait indéniable: la circulation automobile entre les deux rives ne fait qu'empirer; aux heures d'affluence, les files d'attente bloquent des centaines de véhicules de part et d'autre du pont du Mont-Blanc, où la moyenne journalière des passages est de quelque 75000 véhicules, avec des pointes s'élevant à 90000 voitures.

Ce passage obligatoire, pour les automobilistes qui doivent traverser d'une rive à l'autre, les conduit à encombrer le centre urbain, et, ce qui est plus grave, à emprunter les quais, rendant ainsi invivables les rives du lac. Or celles-ci constituent indéniablement l'un des principaux attraits de notre cité.

On pourrait objecter que la réalisation de l'autoroute à l'ouest de la ville, dont le tracé est actuellement à l'étude, permettra de décharger la circulation sur les rives, et rendra donc superflue toute nouvelle traversée de la rade. Mais un examen des types de circulation respectifs a démontré la complémentarité de ces deux voies, l'une étant destinée à l'évitement et au transit, l'autre aux relations urbaines.

Toutefois l'étude de la traversée qu'il faudrait entreprendre maintenant devrait se fonder sur des bases entièrement nouvelles, par rapport à celles de 1964.

Rappel historique

A cette époque, il s'agissait essentiellement de créer un passage par voie express nationale entre les deux rives, moyennant un subventionnement important de la Confédération. Dans ce contacte, l'utilisation urbaine de cette voie était, si l'on peut dire, accessoire.

Une étude très complète, entreprise par le Département des Travaux publics, avait abouti à la présentation de six projets avec variantes en pont et tunnel, sur trois tracés différents. Depuis lors, les conditions socio-économiques ont modifié complètement les données du problème.

Le nouveau projet commenté récemment par la presse, et qui semble recueillir l'assentiment de l'Automobile-Club de Suisse (ACS) paraît séduisant au premier abord, puisqu'il ne coûte «que» 25 millions et pourrait être réalisé en 18 mois en ne modifiant guère l'aspect de la rade.

Rappelons très brièvement qu'il devrait permettre de réaliser une sorte de flot continu pour les automobilistes sur les rives du lac, en reliant le Quai du Mont-Blanc au Quai Gustave-Ador, par un nouveau pont accolé en contrebas de celui du Mont-Blanc, et accessible par des tranchées.

Pourquoi la F.A.S. s'oppose à ce projet

A l'examen, cette solution astucieuse à première vue s'avère destructrice de l'environnement sur des points essentiels qui touchent au principe même d'une vie urbaine harmonieuse.

1. Elle ne résout en rien le problème des automobilistes qui ne désirent que traverser d'une rive à l'autre, et qui continuent, comme par le passé, à devoir pénétrer très avant dans la cité.
2. Elle provoquera un flot de circulation ininterrompu de voitures le long des quais. De ce fait, elle coupera la ville de ses rives, dont l'accès ne sera que plus difficile. On peut également craindre un accroissement de la pollution atmosphérique et du niveau sonore dans un site incomparable qui devrait être destiné par prédilection à la promenade, aux loisirs et au tourisme.
3. Sur un plan plus technique, mais non moins important, une telle solution nécessite des trémies d'accès, sortes de tranchées qui séparent le paysage urbain par des obstacles infranchissables sur des centaines de mètres. On sait combien sont inesthétiques ces véritables fosses de béton, par exemple dans les entrées de garages souterrains. Or, il ne faut pas s'y tromper: si l'on peut réaliser des trémies réduites pour des garages et parkings où la vitesse est limitée, il n'en va pas de même pour une voie express. Cette dernière, par les pentes douces et les grands rayons de courbure qu'elle nécessite, crée immanquablement d'immenses emprises aussi laides que catastrophiques. Ces longues trémies forment en effet une césure inacceptable entre les quartiers urbains et l'espace naturel que représente le plan d'eau et ses rives.

Les principes que défend la F.A.S.

Face à de telles conséquences, la F.A.S. se devait de prendre position et de rappeler les principes fondamentaux qu'elle n'a cessé de défendre par les interventions de ses membres au sein des diverses commissions consultatives du Département des Travaux publics:

a) Quelle que soit la solution adoptée pour le tracé de la tangente Ouest, une nouvelle traversée de la rade en amont du Pont du Mont-Blanc reste un objectif important à atteindre.

b) La solution qui doit être recherchée devra permettre de supprimer toute circulation automobile rapide et de transit le long des quais. La F.A.S. tient tout particulièrement à ce que les quais redeviennent une zone vivante, tant pour la petite batellerie que pour les piétons, car ils constituent un lieu de promenade que leur cadre admirable rend particulièrement attrayant.

c) Créer une nouvelle traversée de la rade ne signifie pas seulement résoudre un problème de circulation automobile (limité à la seule résorption locale des embarras de voiture). Il s'agit d'un acte d'urbanisme important, appelé à marquer notre époque. Notre génération ne compte en effet aucune réalisation d'envergure, ayant un caractère urbain, telles que parcs publics, places, ponts, etc.

d) La F.A.S. estime qu'une nouvelle traversée de la rade peut être un élément positif pour la vie urbaine, non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les piétons. Ceux-ci pourraient, par exemple, emprunter un pont qui joindrait les parcs des deux rives par une promenade comportant une vue admirable sur la grande rade et la ville. En outre, cet ouvrage permettrait d'apporter une solution au problème de la batellerie, laquelle a plus que quintuplé dépuis vingt ans, en créant un port avancé.

En conclusion, la F.A.S. insiste pour que toute traversée de la rade

Suite en page 422

soit mûrement étudiée, et non pas entreprise à la hâte pour résoudre un problème de circulation, sans tenir compte des autres paramètres. On se souviendra que la conjoncture actuelle a modifié bien des points de vue qui paraissaient, hier encore, indiscutables. Ainsi, à Paris, le président Giscard d'Estaing n'a pas hésité à annuler, dès son entrée en fonctions, toutes les mesures prises par son prédécesseur concernant la création d'une voie express pour les voitures le long des berges de la Seine, en particulier en contrebas de Notre-Dame. Une telle décision est le signe d'un profond changement d'optique. Genève se doit de tenir compte des mutations actuelles pour ne pas commettre d'erreur irréparable. ■

Konstruktionen

Kleinobjekte – flexibel konstruiert
Das Bauen mit zugbeanspruchten Elementen – flexiblen Membranen – knüpft an uralte Traditionen der Zelt- und Hängebauten an, entspricht jedoch zugleich durch Wirtschaftlichkeit, ausdrucksstarke Formen und Variabilität den Bedürfnissen unserer Zeit. Flexible Überdachungen in der Grössenordnung etlicher tausend Quadratmeter sind spektakuläre Objekte, denen Fachwelt und breite Öffentlichkeit mit Interesse begegnen. Nahezu unbemerkt vollzieht sich hingegen der Prozess des allmählichen Hineinwachsens leichter Flächentragwerke in «alltägliche» Anwendungsbereiche, die bisher nur starren Konstruktionen und herkömmlichen Werkstoffen vorbehalten waren. Leichte Flächentragwerke werden öfters zur Überdachung von Strassen, Auffahrten, Eingängen, Pausenhöfen, Spielplätzen und vielen anderen Objekten angewendet.

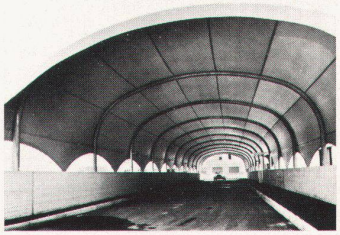
1 Pausenhofüberdachung Schulzentrum Waiblingen
Architekten: Prof. Behnisch und Partner, Stuttgart

Die Konstruktion der Überdachung ruht auf Stahlstützen von 2,20 m Höhe und horizontalen IPB-Trägern. Die Konsolen, die im Abstand von 2,50 m auf die Träger aufgeschraubt sind, bilden die

Fusspunkte der Kreuzbögen. Der Trägerabstand beträgt 5 m, so dass ein Bogenkreuz jeweils eine Fläche von 12,50 m² unterstützt. Je fünf Bahnen aus PVC-beschichtetem Diolen superfest sind miteinander zu einer Plane von beispielsweise 82,50 m² verschweisst und an den Nähten versiegelt. Die Verankerung und die Spannung der Planen erfolgten über umlaufend eingezogene Drahtseile und über die Konsolen als Träger der Spannvorrichtungen. Regenwasser wird über Rinnen und Fallrohre sowie über Wasserspeier abgeleitet.

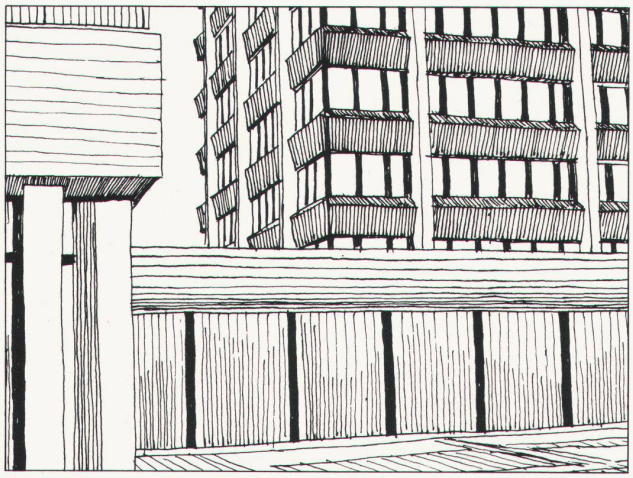
2 Auffahrtüberdachung Kreiskrankenhaus Erding
Architekten: Rappmannsberger, Zemsky, Rehle und Hermann, München

Die Parallelbögen der Überdachung sind in Schweisskonstruktion an der Brüstung seitlich im Abstand von 3,70 m an aufgeschraubten Konsolen befestigt. Die Bögen in Korbbogenform mit einem Durchmesser von 159 mm und mit einer Wandstärke von 8 mm wurden in zwei Teilen angeliefert, montiert und im Scheitelpunkt an der Baustelle verschweisst. Die Konsolen am Fusspunkt dienen gleichzeitig als Halterung für die seitlichen Abspannungen zwischen den Feldern. Für die Dachhaut wurden 9 Bahnen aus PVC-beschichtetem Diolen superfest von je 1,50 m Breite zu einer Plane konfektioniert mit einer Flächengrösse von 480 m². In den allseitig bogenförmig verlaufenden Rand sind Drahtseile zur Abspannung eingezogen. Die in einem Stück montierte Dachplane ist umlaufend mittels Spannschlössern unter Vorspannung gehalten.



Fotos: Enka Glanzstoff, Arnhem ■

Huwyler-eloxiertes und eingefärbtes Aluminium für die Aussenarchitektur



Huwyler-eloxiert und eingefärbt heisst: Fassadenbleche, Fensterrahmen, Profile, Geländer, Fensterbänke usw. aus lichtechtem, farbgleichem Aluminium in den bekannten Huwyler-Bronzetönen.

Huwyler heisst auch: Anorganisch eingefärbte Aluminiumteile in Huwyler-Bronze 3, 4, 5, 21 und 22 sind lichtecht, farbgleich, wetterfest. Stück für Stück. Der Xenon-Test beweist es.

Huwyler-Ihr Partner für eloxiertes und eingefärbtes Aluminium

**Huwyler AG
Eloxalwerke
9320 Arbon
Tel. 071-46 36 11**

Eloxalwerke **Huwyler**