

Die neue Stadt

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **10 (1956)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

BUNTMETALLE

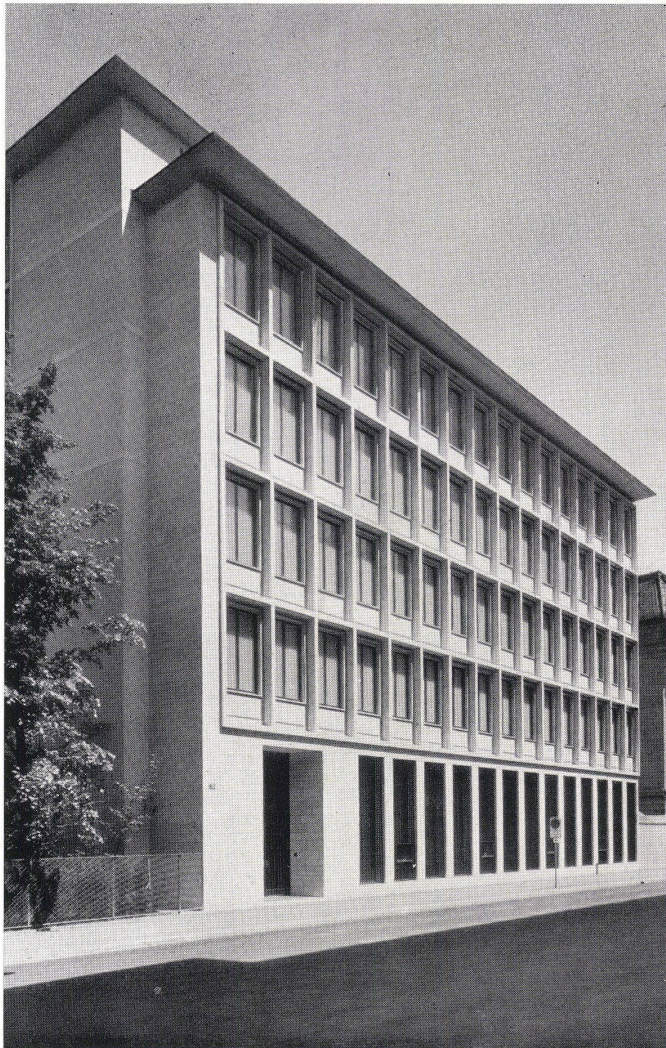
Kupfer

Bronze

Messing

für moderne Bauten

imposant, gediegen, dauerhaft



Im Neubau Bankverein Zürich wurden alle Fenster-
rahmen der Straßenfassade und die Fenstergitter
im Erdgeschoß in **Bronze** ausgeführt. Für Dach-
vorsprünge, Rinnen und Abdeckungen wurde
Kupfer verwendet. Weitere Angaben auf Seite 51.

Alle Buntmetall-Halbfabrikate liefern die

METALLWERKE AG. DORNACH

FONDERIE BOILLAT S.A. RECONVILIER

SCHWEIZ. METALLWERKE SELVE & CO. THUN

Metallverband AG. Bern

Die neue Stadt

Die Gesellschaft «Neue Stadt» ist ge-
gründet und wächst von Tag zu Tag:
Freunde dieser nationalen Idee, direkt
Interessierte, Gönner und fachliche Mit-
arbeiter schließen sich zusammen, um
mit vereinten Kräften die Realisierung
dieser großen Aufgabe einzuleiten.¹
Studiengruppen arbeiten an der Lösung
der Probleme auf allen Gebieten. Soziolo-
gen untersuchen das Leben in einer
schweizerischen Stadt. Statistiker liefern
ihnen die Unterlagen und organisieren
Umfragen. Landesplaner prüfen die ein-
treffenden Vorschläge von Gemeinden,
die Teile ihres Bodens als Standort für
die Neue Stadt zur Verfügung stellen
wollen. Juristen zeigen die rechtlichen
Grundlagen und Möglichkeiten auf. Na-
tionalökonomern arbeiten Finanzierungs-
pläne aus.

Und dann schreiten Städtebauer, Archi-
tekteken und Ingenieure zur Synthese. Die
grundsätzlichen Ergebnisse ihrer Studien
sind in der ersten Nummer 1956 der Fach-
zeitschrift «Plan» veröffentlicht.

Ausführlich werden die dringenden Be-
dürfnisse der Schweiz, wie die Regelung
der Nutzung der unvermehrten Boden-
fläche angesichts einer seit 100 Jahren in
immer stärkerem Maße zunehmenden, ja
sich vervielfachenden Bevölkerung, dar-
gelegt. Die ideellen Grundlagen werden
von den verschiedensten Standpunkten
aus beleuchtet. Eingehend wird über die
geschichtliche Entwicklung, die Erfah-
rungen im Ausland – wie in Kanada und
den englischen «New Towns» – berichtet.
Unausgeführte schweizerische Pionier-
arbeiten auf diesem Gebiet zeigen, daß
auch bei uns tüchtige Fachleute an der
Arbeit sind und darauf brennen, ihre Vor-
schläge zu verwirklichen. So sind, unter
anderen, die städtebaulichen Arbeiten
von Haefeli, Moser, Steiger, Dr. Hottin-
ger und von Dir. Hans Fischli (erschienen
im Bauen + Wohnen Nr. 7, 1949/50) wie-
dergegeben. Die fortschrittlichen Arbei-
ten der Eidgenössischen Technischen
Hochschule und der Verwirklichung ent-
gegengenehme neuzzeitliche Projekte für
Bauordnungen werden gezeigt. Soweit
der vorhandene Raum ausreicht, sind
auch die technischen Teilfragen behan-
delt.

Die tägliche Arbeit der Studiengruppen
ist zur Hauptsache Standortfragen ge-
widmet. Als Beispiel sei eine Unter-
suchung aus der Ostschweiz erwähnt:
Mit Begeisterung wurde ein großzügiges
Angebot von Altstätten im St. Galler
Rheintal entgegengenommen. Auf dem
großen, der Ortsgemeinde gehörenden
Land südöstlich der Ortschaft zwischen
Berglehne und Rhein hätte die Neue
Stadt mit ihrem Baulandbedarf von rund
200 Hektaren gut Platz gefunden. Sie
wäre ein Zentrum für Handel und Industrie
der Gegend geworden, der ein solches
heute noch fehlt oder nur in Ansätzen
vorhanden ist. Die von ihr ausgehenden
Impulse hätten die wirtschaftliche Struk-
tur der Region wesentlich verbessert. –
Im Laufe der Vorbereitungen wurden
Bodenuntersuchungen vorgenommen.
Aber schon die Rammsondierungen zeig-
ten, daß die tiefergelegenen Teile des
Landes für größere Bauten, wie Fabriken
oder Hochhäuser, zu wenig tragfähig sind.
Kostspielige Fundamentierungen wären

¹ Für alle näheren Auskünfte sei auf das
Sekretariat, Bächtoldstraße 4, Telefon
(051) 34 81 04, Zürich, verwiesen.

hier nötig gewesen. Dagegen hätte sich
das verbleibende, leider zu kleine Gebiet
an der Berglehne in jeder Beziehung vor-
züglich als Bauland geeignet. Wir möch-
ten hoffen, daß die Weitsicht der Altstät-
ter Bürger belohnt werde, indem sich im
kleineren Rahmen des Möglichen den-
noch Industrien ansiedeln werden. Die
Weiterbearbeitung dieser Probleme geht
an die zuständigen Regionalplaner.
Unterdessen schreiten die Arbeiten der
Studiengruppen weiter voran. Bald wer-
den Bund, Kantone und Gemeinden ihre
Wichtigkeit für die Allgemeinheit erken-
nen und der Gesellschaft Neue Stadt ihre
Unterstützung zukommen lassen.

Giselher Wirth

Verkehrsplanung

**Ungenutzte Parkplatz-Möglichkeiten
mitten in unsern Städten?**

Vorschlag: Über den Bahnhof-Perrons
und sukzessive über anschließenden Ge-
leiseanlagen ein- oder mehrstöckige Par-
kierungsflächen zu bauen.

Mitten in unseren Städten befinden sich
riesige Flächen, welche nur zu ebener
Erde genützt werden und über welche
man Parkplätze bauen könnte. Es handelt
sich um die Perrons und Geleiseanlagen
unserer Bahnhöfe. Da unsere elektri-
fizierten Bahnen nicht mehr die hohen
Perronhallen benötigen, könnten die
Perrons direkt über den Stromleitungen
durch flache Konstruktionen aus Beton
und Glasbeton überdeckt werden, natür-
lich mit entsprechenden Luftdurchlässen
versehen. Auf diesen Perrondecken allein
könnte man in jedem größeren Bahnhofe
unseres Landes Parkflächen für 500 bis
1000 Autos schaffen. Darüber hinaus
könnte man die angrenzenden Geleise-
anlagen sukzessive mit weiteren solchen
Parkflächen überdecken und dabei auch
die Anlagen gegen die Unbilden der
Witterung schützen (Schnee, Vereisung).
Selbstverständlich müßte auf die Bedürf-
nisse des Zugs- und Rangierverkehrs
(Beleuchtung usw.) Rücksicht genommen
werden; durch diese zusätzlichen Über-
dachungen der Geleiseanlagen außerhalb
der jetzigen Perronhallen könnte jedoch
nach und nach eine Vermehrung der
oben genannten Parkflächen geschaffen
werden. Bei Bahneinschnitten würden die
Parkflächen teilweise sogar ebenerdig
verlaufen, so daß Rampen wegfallen
könnten. Selbstverständlich wären die
Kosten für die Erstellung solcher Park-
flächen nicht gering, aber irgendwie müs-
sen ja diese Parkierungs- und Garagie-
rungsprobleme im Laufe der nächsten
Jahre und Jahrzehnte doch gelöst wer-
den. Übrigens könnte man auch mehr-
stöckige Parkflächen bauen.

Natürlich müßte den Bahnen eine Ent-
schädigung bezahlt werden. Man könnte
sich auch fragen, ob man für die Benüt-
zung dieser Parkflächen eine kleine Ge-
bühr verlangen sollte und ob die Bundes-
bahnen ihren Kunden, welche mit ihren
Wagen also nur bis zum Bahnhof fahren
und unsere hervorragenden Schnellzüge
benützen, reservierte Plätze in bester
Lage vorbehalten dürften.

(Ähnliche Ideen wurden seither in der
Presse verschiedener Städte entwickelt;
auch beim neuen Berner Bahnhofprojekt
wird über Parkplätze über den Perrons
diskutiert. Der Vorschlag, der vor drei
Jahren vielen Leuten noch als zu revo-
lutionär erschien, findet heute also schon
viele Anhänger.)

Aus «Luwa-Nachrichten»