

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

Band: 10 (1956)

Heft: 1

Rubrik: Verkehrsplanung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

BUNTMETALLE

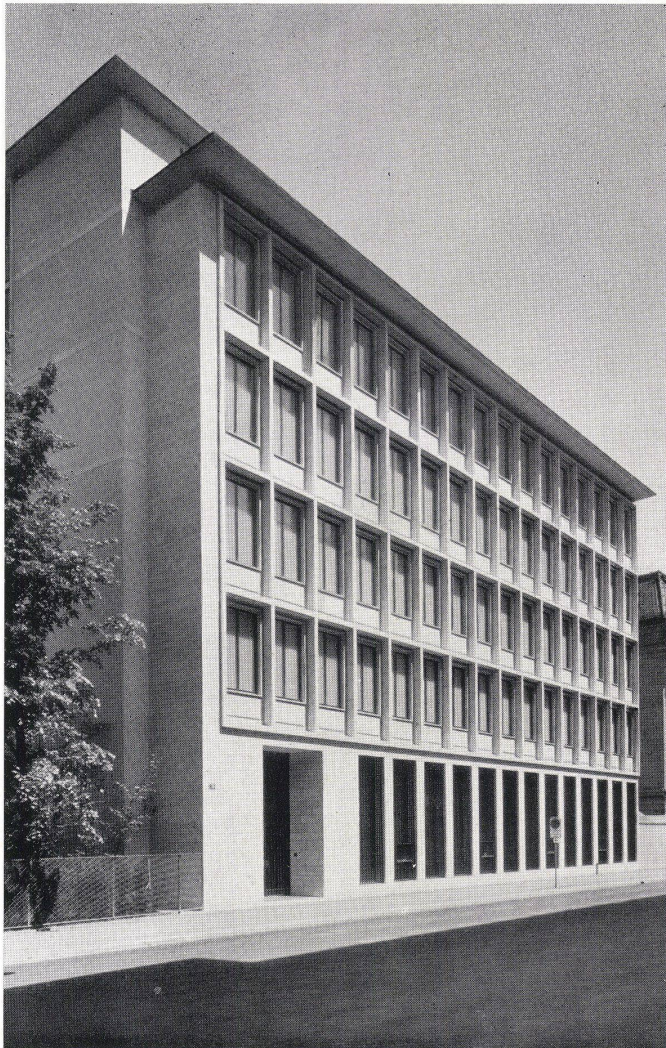
Kupfer

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 gegründet und wächst von Tag zu Tag: Freunde dieser nationalen Idee, direkt Interessierte, Gönner und fachliche Mitarbeiter schließen sich zusammen, um mit vereinten Kräften die Realisierung dieser großen Aufgabe einzuleiten.¹ Studiengruppen arbeiten an der Lösung der Probleme auf allen Gebieten. Soziologen untersuchen das Leben in einer schweizerischen Stadt. Statistiker liefern ihnen die Unterlagen und organisieren Umfragen. Landesplaner prüfen die eintreffenden 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. Nationalökonomien arbeiten Finanzierungspläne aus.

Und dann schreiten Städtebauer, Architekten und Ingenieure zur Synthese. Die grundsätzlichen Ergebnisse ihrer Studien sind in der ersten Nummer 1956 der Fachzeitschrift «Plan» veröffentlicht.

Ausführlich werden die dringenden Bedürfnisse der Schweiz, wie die Regelung der Nutzung der unvermehrten Bodenfläche angesichts einer seit 100 Jahren in immer stärkerem Maße zunehmenden, ja sich vervielfachenden Bevölkerung, dargestellt. Die ideellen Grundlagen werden von den verschiedensten Standpunkten aus beleuchtet. Eingehend wird über die geschichtliche Entwicklung, die Erfahrungen im Ausland – wie in Kanada und den englischen «New Towns» – berichtet. Unausgeführte schweizerische Pionierarbeiten auf diesem Gebiet zeigen, daß auch bei uns tüchtige Fachleute an der Arbeit sind und darauf brennen, ihre Vorschläge zu verwirklichen. So sind, unter anderen, die städtebaulichen Arbeiten von Haefeli, Moser, Steiger, Dr. Hottlinger und von Dir. Hans Fischli (erschienen im Bauen + Wohnen Nr. 7, 1949/50) wiedergegeben. Die fortschrittlichen Arbeiten der Eidgenössischen Technischen Hochschule und der Verwirklichung entgegengehende neuzeitliche Projekte für Bauordnungen werden gezeigt. Soweit der vorhandene Raum ausreicht, sind auch die technischen Teilfragen behandelt.

Die tägliche Arbeit der Studiengruppen ist zur Hauptsache Standortfragen gewidmet. Als Beispiel sei eine Untersuchung 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 Struktur der Region wesentlich verbessert. – Im Laufe der Vorbereitungen wurden Bodenuntersuchungen vorgenommen. Aber schon die Rammsondierungen zeigten, 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 vorzüglich als Bauland geeignet. Wir möchten hoffen, daß die Weitsicht der Altstätter Bürger belohnt werde, indem sich im kleineren Rahmen des Möglichen dennoch Industrien ansiedeln werden. Die Weiterbearbeitung dieser Probleme geht an die zuständigen Regionalplaner. Unterdessen schreiten die Arbeiten der Studiengruppen weiter voran. Bald werden Bund, Kantone und Gemeinden ihre Wichtigkeit für die Allgemeinheit erkennen 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 Geleiseanlagen ein- oder mehrstöckige Parkierungsflächen 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 elektrifizierten Bahnen nicht mehr die hohen Perronhallen benötigen, könnten die Perrons direkt über den Stromleitungen durch flache Konstruktionen aus Beton und Glasbeton überdeckt werden, natürlich mit entsprechenden Luftdurchlässen versehen. Auf diesen Perrondecken allein könnte man in jedem größeren Bahnhof unseres Landes Parkflächen für 500 bis 1000 Autos schaffen. Darüber hinaus könnte man die angrenzenden Geleiseanlagen sukzessive mit weiteren solchen Parkflächen überdecken und dabei auch die Anlagen gegen die Unbilden der Witterung schützen (Schnee, Vereisung). Selbstverständlich müßte auf die Bedürfnisse des Zugs- und Rangierverkehrs (Beleuchtung usw.) Rücksicht genommen werden; durch diese zusätzlichen Überdachungen 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 Parkflächen nicht gering, aber irgendwie müssen ja diese Parkierungs- und Garagierungsprobleme im Laufe der nächsten Jahre und Jahrzehnte doch gelöst werden. Übrigens könnte man auch mehrstöckige Parkflächen bauen.

Natürlich müßte den Bahnen eine Entschädigung bezahlt werden. Man könnte sich auch fragen, ob man für die Benutzung dieser Parkflächen eine kleine Gebühr verlangen sollte und ob die Bundesbahnen ihren Kunden, welche mit ihren Wagen also nur bis zum Bahnhof fahren und unsere hervorragenden Schnellzüge benutzen, 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 revolutionär erschien, findet heute also schon viele Anhänger.)

Aus «Luwa-Nachrichten»