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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 17 (1963)

Heft: 1

Artikel: New Yorks aktuelle Probleme

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-331541

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

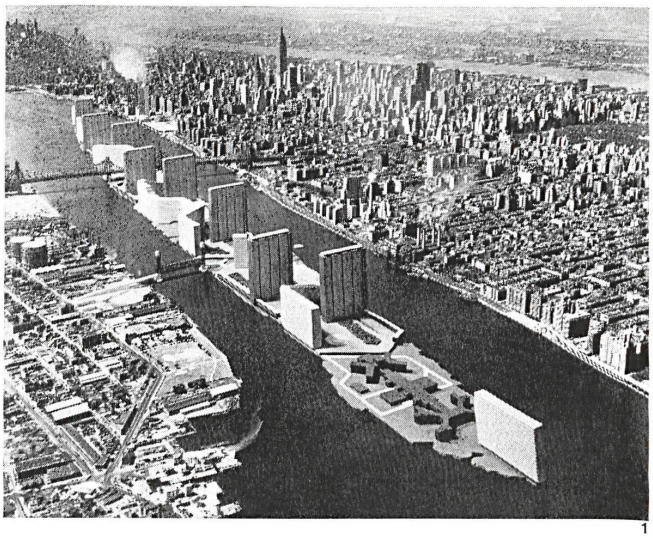
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 10.07.2025

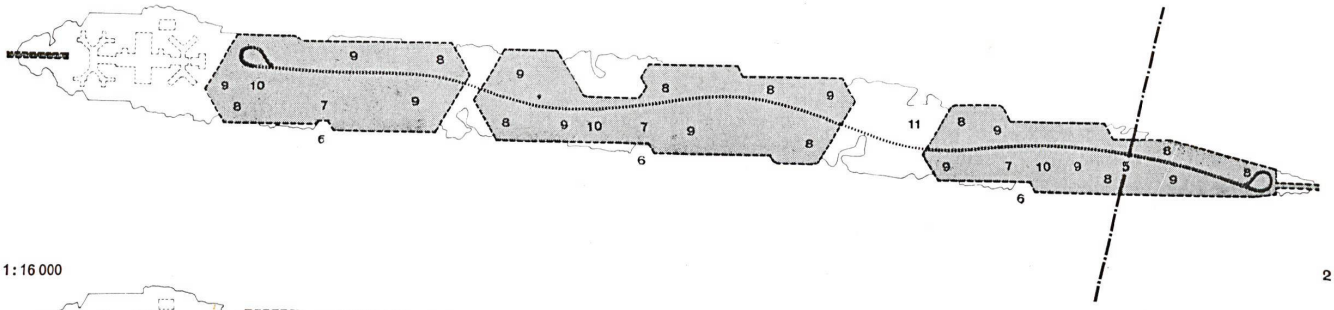
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

New Yorks aktuelle Probleme

Das Interessante in diesem Projekt liegt sicherlich in der sympathischen Art und Weise, wie ein neues Transportmittel die zentrale, klimatisierte Ladenstraße erschließt. Auf einem Förderband sind bequeme Polstersitze montiert, von denen man unbedrängt den Blick auf das bunte Treiben der Einkaufszentren genießt. Läge nicht hierin die Lösung für die Bewältigung des Personenverkehrs von den Bahnsteigen unserer Bahnhöfe zu den Haltestellen der städtischen Verkehrsmittel und zu den Geschäftszentren? Dabei wären auch die großen Parkgaragen anzuschließen. w

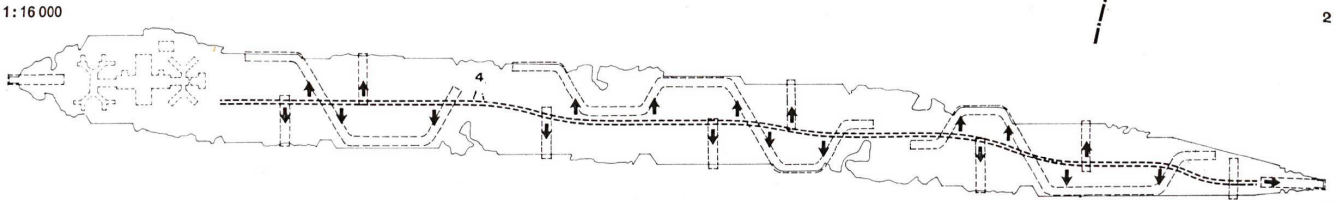


1



1:16 000

2



3

Wohnquartier East Island, New York

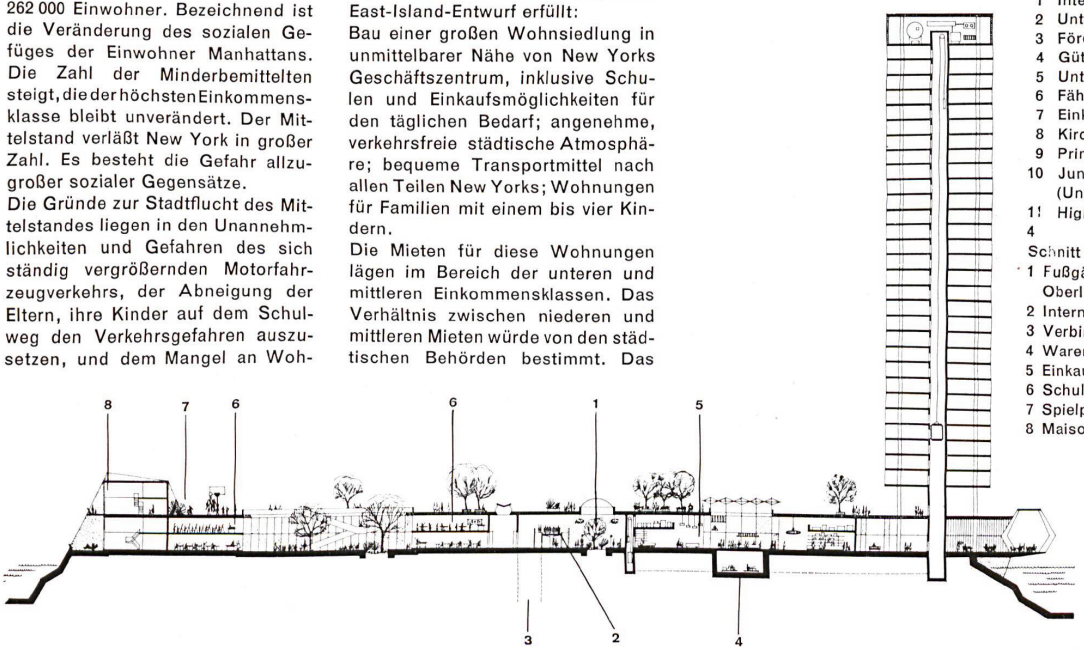
Idee von Frederick W. Richmond
Planung von Victor Gruen Ass.

Die Volkszählung von 1960 hat drastisch gezeigt, daß ein Großteil der Bewohner nach den Vorstadtgebieten der Großregion New York abwandert, was hauptsächlich in der Kernzone Manhattan spürbar ist. Der Bevölkerungsrückgang in Manhattan betrug von 1950 bis 1960 262 000 Einwohner. Bezeichnend ist die Veränderung des sozialen Gefüges der Einwohner Manhattans. Die Zahl der Minderbemittelten steigt, die der höchsten Einkommensklasse bleibt unverändert. Der Mittelstand verläßt New York in großer Zahl. Es besteht die Gefahr allzugroßer sozialer Gegensätze.
Die Gründe zur Stadtflucht des Mittelstandes liegen in den Unannehmlichkeiten und Gefahren des sich ständig vergrößernden Motorfahrzeugverkehrs, der Abneigung der Eltern, ihre Kinder auf dem Schulweg den Verkehrsgefahren auszusetzen, und dem Mangel an Wohnungen mittlerer Preisklasse. Die Bodenpreise im dichtbebauten Manhattan sind derart hoch, daß es schwierig ist, geeignetes Land für eine mittelständische Bebauung zu finden. Wo immer neue Überbauungen entstehen, ist ein Abreißen alter Wohnungen im großen Stil unvermeidlich. Pro zehn neuerstellte Gebäudeeinheiten sind in Manhattan neun alte abgerissen worden. Es bestehen die größten Schwierigkeiten bei projektierten Neuüberbauungen, die bisherigen Bewohner anderswo unterzubringen. Ein großer Teil der Bewohner mit mittleren Einkommen, welche in die Vorstädte gezogen sind, kommt per Auto zur Arbeit. Dies belastet das ohnehin schon überfüllte Straßensystem noch zusätzlich.

East Islands Beitrag zur Lösung einiger Probleme New Yorks

Viele Mittelstandsfamilien sind nur ungern in die Vorstädte gezogen. Um diese unfreiwilligen Vorstädter wieder zurück in die Stadt zu bringen, müßten die Gründe, die sie zu ihrem Auszug zwangen, ausgeschaltet werden. Diese Forderungen werden in entscheidender Weise vom East-Island-Entwurf erfüllt:
Bau einer großen Wohnsiedlung in unmittelbarer Nähe von New Yorks Geschäftszentrum, inklusive Schulen und Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf; angenehme, verkehrsfreie städtische Atmosphäre; bequeme Transportmittel nach allen Teilen New Yorks; Wohnungen für Familien mit einem bis vier Kindern.
Die Mieten für diese Wohnungen lägen im Bereich der unteren und mittleren Einkommensklassen. Das Verhältnis zwischen niederen und mittleren Mieten würde von den städtischen Behörden bestimmt. Das East-Island-Projekt hebt die Einwohnerzahl New Yorks um 5 Prozent. Diese zusätzliche Mittelstandsbevölkerung wird das geschäftliche und kulturelle Leben Manhattans beträchtlich beeinflussen. Es ermöglicht einer großen Zahl von Mittelstandsfamilien, wieder in die Stadt zurückzukehren.
Es resultiert eine wesentliche Verkehrsentlastung, da die Bewohner East Islands ihre Arbeitsplätze mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können.

1
Modellansicht von Norden. Links die Zugbrücke, im Hintergrund die Queenboro Bridge. Die niederen, dunklen Gebäude am Nordende der Insel sind bestehende Spitalbauten. Das hohe Gebäude am äußersten Nordende ist eines der zwei Alterswohnhäuser; das zweite Alterswohnhaus sehen wir als ähnliche Scheibe auf der andern Seite des Spitalkomplexes.
2
Schematischer Grundriß des Erdgeschosses unter der Platte.
3
Schematischer Grundriß des Untergeschosses mit den Förderbändern für die Warentransporte.
1 Internes Verkehrsmittel
2 Untergrundbahn
3 Förderbänder
4 Güterumschlag
5 Untergrundbahnstation
6 Fähre
7 Einkaufszentrum
8 Kirche
9 Primarschule
10 Junior High School (Unterstufe)
11 High School (Oberstufe)
4
Schnitt durch die Gemeinschaftsbauten
1 Fußgängerzone mit Grünplätzen unter Oberlichtern
2 Internes Verkehrsmittel
3 Verbindung zur Untergrundbahn
4 Warenförderbänder
5 Einkaufszentrum
6 Schule
7 Spielplatz
8 Maisonnettewohnungen



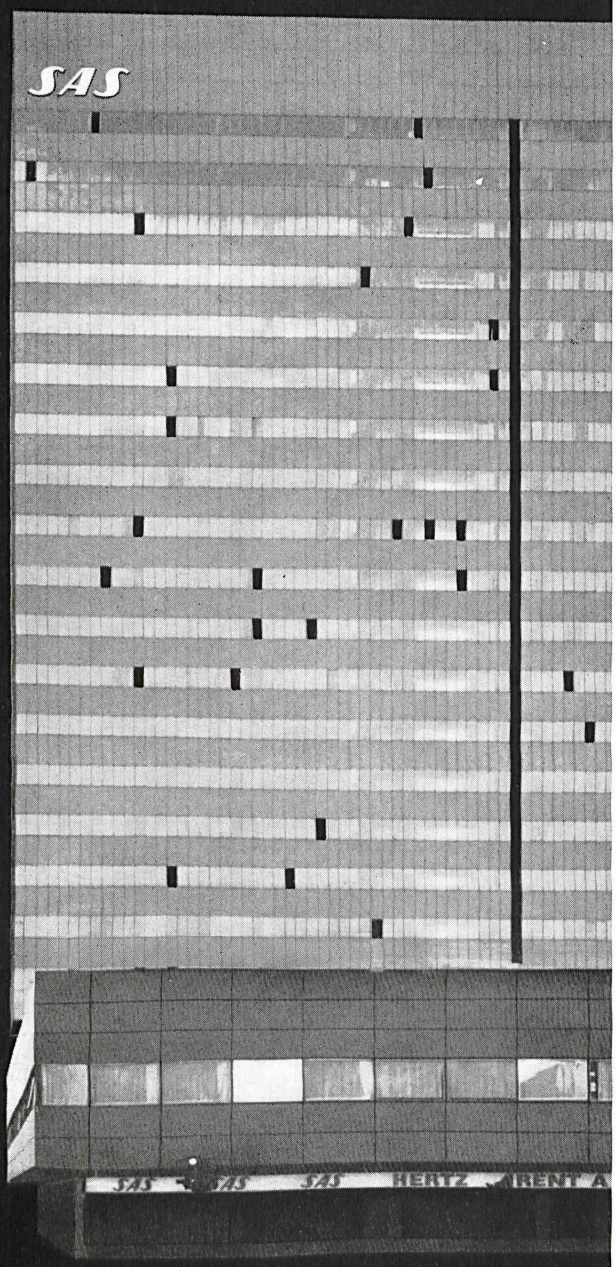
1:2400

4

Schlieren

Von Schlieren geplante Aufzuganlagen sind immer zweckentsprechend gebaut. In modernen Hotelbetrieben sind deshalb Schlieren-Aufzüge weltweit geschätzt. Eleganz in der Ausführung, Betriebssicherheit, Fahrkomfort, hohes Leistungsvermögen, sowie lärmfreier und wirtschaftlicher Betrieb, zeichnen die moderne Schlieren-Aufzuganlage im Royal-Hotel SAS, Kopenhagen, aus.

Schnell und sicher mit Schlieren



Schweizerische
Wagons- und Aufzügefabrik A.G. Schlieren-Zürich

Das Überbauungsprojekt

Eine Betonplatte soll den größten Teil der Insel etwa 7 m über Terrain überdecken. Der Raum unter dieser Platte erfüllt die Funktionen des Haupt- sowie des Kellergeschosses. Dem Rand entlang sollen zweistöckige Schulen aller Art mit Fenstern gegen den East River und Freiflächen direkt darüber auf Platten gebaut werden.

In zentraler Lage längs der ganzen Bebauung soll eine großzügige Fußgängerzone geschaffen werden, von welcher aus alle Gebäude zugänglich sind. Auf dem Balkonniveau zirkuliert das interne Verkehrsmittel. Es ist ein Förderband, auf dem bequeme Sitzbänke montiert sind. Unter der Platte befindet sich auch das gesamte Anlieferungs- und Abfuhrsystem, welches ebenfalls mit Förderbändern arbeitet. Über der Platte sind die Wohnblöcke in verschiedener Höhe, Form und Größe angeordnet. Die Gebäudeabstände sind außerordentlich großzügig, und die so entsprechenden Freiflächen, welche nur für Fußgänger zugänglich sind, enthalten Sport- und Grünanlagen. Um die schöne Lage voll auszunützen, haben alle Wohnungen Balkone und Aussichtsfenster.

Die Gesamtzahl der Wohnungen beträgt 20 000, wovon 7000 Vierzimmerwohnungen, 7000 Dreizimmerwohnungen, 3600 Zweizimmerwohnungen und 1200 Einzimmerwohnungen sind. Die durchschnittliche Wohnungsfläche beträgt 110 m². Die Heizung und Kühlung der Wohnungen wird von zentralen Anlagen besorgt. Größte Variation der Mietpreishöhe ermöglicht eine gute soziale Durchmischung.

Der Verkehr

Eine neue Untergrundbahnstation könnte an eine bereits bestehende Linie, welche unter der Insel durchführt, angeschlossen werden. Diese Maßnahme würde die hauptsächlichsten Bedürfnisse decken. Als weitere Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse kommen in Betracht: die Modernisierung der Aufzüge zur Queensboro Bridge und der Bau eines überdeckten Speedwalks (beweglichen Trottoirs) auf der Brücke, große vielstöckige Garagen bei der Zugbrücke, Fähren zu andern Teilen Manhattans, eine Autostraße von der Zugbrücke zu den Spitalgebäuden und ein Helikopterbetrieb.

Diese verschiedenen Verkehrsmöglichkeiten schaffen den Bewohnern von East Island einen bestmöglichen Zugang zu Manhattan und allen andern Teilen von New York.

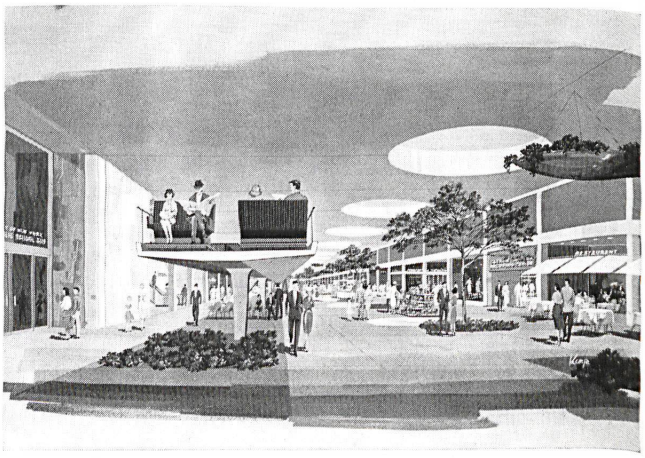
Die Länge von Welfare Island beträgt etwa 3 km, die Breite 180 bis 250 m. Mechanische Verkehrsmittel in der Querrichtung sind deshalb nicht erforderlich, hingegen in der Längsrichtung.

Aus verschiedenen Vorschlägen ging das Projekt der Stephens-Adamson Company, Aurora, Illinois, hervor. Der «Carveyor» ist ein kontinuierlich bewegliches System mit Stationen ungefähr alle 300 m. Er besteht aus einzelnen Platten mit Sitzen, welche an den Stationen langsamer, dazwischen schneller fahren. Auf diese Weise stehen die Platten an den Stationen lückenlos bereit. Vom Erdgeschoß führen Rollrampen zu den Stationen hinauf, welche in bewegliche Trottoirs übergehen, die dieselbe Geschwindigkeit haben wie die fahrenden Platten an den Stationen. Die Gesamtfahrzeit vom einen Ende der Insel zum andern beträgt 7 Minuten.

Alle Bewohner haben kurze Fußwege zu Schulen, Läden und öffentlichen Einrichtungen. Ein Taxistandplatz ist bei der Zugbrücke vorgesehen. Für den Notfallverkehr ist auf der Oberfläche der Platte eine Straße geplant.

Für die Warenanlieferung besteht ein System von Förderbändern mit Endpunkten bei den Warenliften und beim Brückenkopf, wo die Waren von den Lieferwagen auf die Bänder umgeladen werden können. Dasselbe System wird auch für die gesamte Abfuhr verwendet.

Aus Besprechungen mit den Behörden geht hervor, daß das vorliegende Projekt mit Bundes- und Staatsunterstützung rechnen kann. Es unterscheidet sich von andern Projekten hauptsächlich dadurch, daß der gesamte benötigte Boden im Besitz der Stadt New York ist. Staatliche Subventionen können in der Höhe von 35 Millionen Dollar erwartet werden, wovon die Stadt selbst rund 6 Millionen Dollar übernehmen würde.

Vorläufige Berechnungen zeigen, daß der Stadt aus den Steuern ein bedeutendes Einkommen erwachsen wird.

5
Ansicht der Fußgängerzone
Längs der ganzen Siedlung erstreckt sich eine 23 m breite, 7 m hohe luftkonditionierte Fußgängerzone. Man hat von dort aus Zugang zu allen Gebäuden, Untergrundbahnstation, Fährelandeplatz und den Aufzügen sowie zu Läden, Kinos, Büros und Schulen. Auf dem Balkonniveau das elektrische Verkehrsmittel, dessen neun Stationen mit Rollrampen vom Erdgeschoß aus erreichbar sind.