

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 50

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Mit einigen Zahlen lässt sich dies verdeutlichen: Das Gebiet des Bergkantons Graubünden macht einen Sechstel der Fläche der ganzen Schweiz aus. Es ist unterteilt in zahlreiche Regionen, die ihrerseits erschlossen sein wollen. Und hinzu kommen 213 Gemeinden mit z.T. mehreren Fraktionen, von denen etliche von ausreichenden Verbindungen zum Tale auf Gedeih und Verderb abhängig sind. Aber in diesen 150 Tälern und 213 Gemeinden mit ihren Fraktionen wohnen nur 165 000 Menschen ganzjährig. Bei über 1600 km Totallänge der Kantonsstrassen fallen somit rund 10 m Strasse auf jeden dieser Einwohner. Der schweizerische Durchschnitt beträgt demgegenüber nur 3 m. Diese Angabe gewinnt mit dem Hinweis auf die finanzielle Belastung noch an Aussagekraft. Diese ist je Einwohner im Kanton Graubünden fünfmal höher als im schweizerischen Durchschnitt.

Damit ist gesagt, dass bündens Steuerzahler und Volkswirtschaft für den Ausbau und Unterhalt eines genügenden

Strassennetzes weit mehr aufbringen als jeder andere Kanton der Eidgenossenschaft. Das ist auch mehr als blosses Geld, es ist eine politische Anstrengung im ganz besonderen Masse. Diese war Voraussetzung für die Pionierleistungen unserer Strassen- und Brückenbauer.

Und wie an der Salginatobelbrücke augenfällig erfasst werden kann, hat Robert Maillart Pionierwerke beige-steuert; nebst der Salginatobelbrücke noch vier weitere Brücken: Innbrücke bei Zuoz (1901), Vorderrheinbrücke bei Tavanasa (1905), Val-Tschiel-Brücke bei Donath (1925), Brücke der Rhätischen Bahnen (RhB) bei Klosters (1930). Die Ehrung der Salginatobelbrücke bedeutet auch für den Kanton Graubünden und seine Regierung eine hohe Ehre.

H. Rudolphi

### American Society of Civil Engineers

The American Society of Civil Engineers is the oldest national engineering society in the United States. Founded in 1852 with 12 members, the Society was created to disseminate information among engineers who were building the roads, canals, bridges and railroads of a young nation.

Today, ASCE has more than 107 000 members, including some 10 000 of whom are spread throughout the world. Membership, held by individual professional engineers rather than companies or organizations, is divided among consulting engineers and those who work for them; engineers working for federal, state, or local governments; and those involved in engineering research, industry, construction or teaching in universities.

The Society's major goals are to develop engineers who will improve technology and apply it to further the objectives of society as a whole, to promote the dedication and technical capability of its members and to advance the professional and economic stature of civil engineers.

## Tagungsberichte

### Aktuelle Probleme der Stadtentwicklungspolitik in der Schweiz

VLP-Tagung vom 21. November 1991 in Luzern

Der Luzerner Stadtpräsident *Franz Kurzmeyer* begrüsst die rund 100 Teilnehmer an der Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung und des Schweizerischen Städteverbandes im Luzerner Kongresshaus.

Prof. Dr. *René L. Frey*, Professor für Nationalökonomie und Vorsteher des Wirtschaftswissenschaftlichen Zentrum (WWZ) der Universität Basel, sowie Präsident des Nationalen Forschungsprogramms «Stadt und Verkehr» des Schweizerischen Nationalfonds, referierte über «die Zukunft der Stadt: Armenhäuser oder Wachstumsmotoren?» Ausgehend von den vier Phasen des Städtewachstums Urbanisation (Landflucht) – Suburbanisation (Stadtflucht, Entmischung) – Desurbanisation (Zersiedlung) – Reurbanisation (Stadterneuerung) stellte er verschiedene Szenarien möglicher Stadtentwicklungen vor: Implosion, Zersiedlung, «Yuppie»-Stadt, Trend, Öko-Stadt, Kleine Netze, Zerfall (detaillierter in seinen kürzlich erschienenen Büchern «Städtewachstum – Städtewandel» und «Mit Ökonomie zur Ökologie», Verlag Helbing & Lichtenhahn, Basel 1991).

Die Szenarioanalyse eignet sich zur Beantwortung der Fragen: Welche Probleme können in Zukunft auf die Städte zukommen? In welcher Stadt wollen wir eigentlich leben? Was müssten wir heute tun, um erwünschte Entwicklungen zu unterstützen und unerwünschte zu verhindern? Freys Beurteilung der Problemkreise bezüglich Wohn- und Lebensqualität, wirtschaftlicher und finanzieller Lebensfähigkeit, Zentrum-Umland bzw. Stadt-Land-Beziehung ergibt schlechte Noten für die Szenarien Zerfall, Zersiedlung, Implosion; die Öko-Stadt und die «Yuppie»-Stadt schneiden gesamthaft am besten ab.

*Frey* nannte folgende Instrumente, die den Städten zur Stadtentwicklungspolitik zur Verfügung stehen: Stadtplanung, Steuerfuss- und Tarifpolitik sowie die Ausgabenpolitik, vor allem in Teilbereichen der Infrastrukturpolitik (zentralörtliche Leistungen). Regionale, vom Bund unterstützte Entwicklungskonzepte, ähnlich den bisherigen Berggebietsförderungen seien nur in den negativen Szenarien nötig, nicht jedoch, wenn es den Städten gelingt, in eines der (positi-

ven) Reurbanisationsszenarien einzumünden.

Die anschliessenden Referate zeigten zwei aktuelle Beispiele städtischer Planung: Zürich und Luzern.

Stadträtin Dr. *Ursula Koch*, Vorsteherin des Bauamtes II der Stadt Zürich benannte das Wesentliche der Stadt: das Stadt-Sein; die Stadt als Wiege der Kultur, Lokomotive des Fortschrittes, Ort der Diskussion und Erneuerung. *Koch* plädierte für eine menschlichere städtebauliche Entwicklung, eine von allen gewollte Entwicklung. Dazu sei auch eine funktionsfähige, vielfältige Wirtschaft notwendig. Die Stadtplanung müsse in den Bodenmarkt eingreifen, um die Vielfalt der Nutzungen zu erhalten, da der Markt nur noch ertragsreiche Nutzungen zulässt.

Wie die Stadt Zürich mit diesen Ideen umgeht, zeigte Frau Koch an den Problemen, den Zielen und dem Stand der Stadtplanungsrevision. Hauptprobleme sind die Entvölkerung trotz Wohnraumbauzunahme sowie die Zunahme der Arbeitsplätze und damit der Zupendler. Diese Entwicklung soll gestoppt bzw. wieder umgekehrt werden. Mit der Stadtplanung sollen die baulichen Strukturen erhalten werden. Neue Gebiete, Siedlungsreserven, werden nur über Spezialinstrumente und in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern geöffnet, mit dem Ziel guter Qualität



und Vielfalt (Wettbewerbe, Sondernutzungspläne).

Das Planungsverfahren der Stadt Luzern erläuterte Stadtrat *Werner Schnieper*: Es zeichnet sich durch zwei Besonderheiten aus: Aufgrund von Grobkonzepten für verschiedene Sachbereiche wurden flächendeckend offene Quartierplanungen durchgeführt. Daraus resultierten Quartierbebauungspläne und Quartierverkehrsrichtpläne. Die Gesamtsicht der Quartierbebauungspläne ergibt den gesamtstädtischen Zonenplan.

Aus diesem Vorgehen ergeben sich als zweite Besonderheit die städtischen Plaungsinstrumente:

- der gesamtstädtische Zonenplan regelt nur die Nutzungen
- die Quartierbebauungspläne regeln die bauliche Dichte
- Gestaltungspläne über kleinere Gebiete regeln die Überbauungen im Detail; sie werden bei Bedarf erstellt.

Schnieper führte aus, Planung in einer weitgehend überbauten Stadt bestehe weitgehend aus einem Reagieren auf eine bereits bestehende örtliche Situation. Dies verlange u.a. vermehrt den Einbezug der betroffenen Bevölkerung in den Planungsprozess, wie dies Luzern mit den offenen Quartierplanungen durchführt. Das Ergebnis einer solchen

Planung könne nicht eine grossflächig festgelegte Regelbauweise sein, sondern bestehe in einem den örtlichen Gegebenheiten und dem Planungsziel angepassten differenzierten Instrumentarium.

In den Workshops am Nachmittag konnten sich die Teilnehmer wahlweise mit den Stadtplanungen von Basel (Masterplan Bahnhof Basel-SBB; *Carl Fingerhuth*, Kantonsbaumeister Basel) und Bern (Stadtentwicklungskonzept; Dr. *Jürg Sulzer*, Stadtplaner Bern) oder mit Fragen des Stadtplanungsrechtes besassen (*Rudolf Muggli*, Direktor VLP).

Die Workshops und das abschliessende Podiumsgespräch unter der Leitung von Dr. *Urs Geissmann* vom Schweizerischen Städteverband führten zu folgenden abschliessenden Feststellungen:

1. Planung ist Überzeugungsarbeit: Die Stadt muss die Grundeigentümer überzeugen, dass städtebaulich gute Lösungen auch in ihrem Interesse liegen. Die Stadt muss die Leute für ihre Ideen gewinnen, sie muss beraten, sie muss mit Privaten zusammenarbeiten.
2. Dies bedingt eine restriktive Grundordnung (Bauordnung und Zonenplan) und das Ermöglichen von Abweichungen (Mehrnutzung gegen be-

sondere Qualitäten) in Sondernutzungsplänen (Gestaltungsplänen).

3. Dies bedingt aber auch Vorausarbeiten der Stadt: Die Stadt muss Visionen, Leitbilder, Planungsideen für einzelne Areale haben. Sie muss aktiv werden und darf nicht bloss reagieren. (*Koch*: Zürich steht vor einem Wendepunkt, es bestehen Implosionserrscheinungen, Entscheidungen sind deshalb unerlässlich).
4. Stadtplanung ist weniger ein Problem der Raumplanungsinstrumente als der Politik und der Verwaltung. Neue Raumplanungsinstrumente sind nicht nötig, aber die Flexibilität ihrer Anwendung muss gewährt sein. (*Marius Baschung*: Städte sollen nicht auf neues Recht warten; das Bundesrecht habe nie flächendeckende Regelungen angestrebt, Kantone und Gemeinden sollten viele Freiheiten haben.)
5. Lösungen zur Problematik Kernstadt/Agglomerationsgemeinden wurden sehr unterschiedlich angegangen: von der Stärkung der Ebene Region bis zur Haltung, die Stadt soll für sich allein planen, da sie ganz andere Zielsetzungen hat als die Agglomerationsgemeinden. Daraus ergibt sich wohl die unaussgesprochene Schlussfolgerung: regional denken, örtlich planen.

*Thomas Glatthard*

## Wettbewerbe

### Sanierung, Umbau und Erweiterung der Berufsfeuerwehr Basel-Stadt

Zur Ermittlung der am besten geeigneten Lösung erteilte das Baudepartement Basel-Stadt, Hochbauamt, einen gleichlautenden Vorprojektierungsauftrag an die nachfolgenden sechs Architekturbüros: Berger und Toffol; Bürgin und Nissen; Erny, Gramelsbacher und Schneider; Furrer und Fasnacht; Morger, Degelo und Prêtre, mit Ackermann Architekten AG; Steinegger und Hartmann.

Der Fachausschuss beantragte der ausschreibenden Behörde, die Projekte der Büros *Furrer und Fasnacht* sowie *Steinegger und Hartmann* einer Weiterbearbeitung zuzuführen. Nun entschied der Fachausschuss, das Projekt der Herren *Furrer und Fasnacht* zur Realisierung zu empfehlen.

Der Fachausschuss setzte sich wie folgt zusammen: Carl Fingerhuth, Kantonsbaumeister, Vorsitz; Max Alioth, Architekt; Hans Rudolf Holliger, Chef des Architekturbüros Hochbauamt BS; Arthur Rüegg, Architekt Zürich; Oberst René Strasser, Feuerwehrkommandant Basel-Stadt; Dr. Werner Strösslin, Vorsteher Zentralstelle für staatl. Liegenschaftsverkehr; Prof. ETH Ernst Studer, Architekt, Zürich, Ersatzmitglied; Major Stephan Jäggi, Stabsoffizier Berufsfeuerwehr.

### Zentrum Heerbrugg SG

Die Politische Gemeinde Au veranstaltete einen Ideenwettbewerb unter 15 eingeladenen Architekten für eine zukunftsgerichtete Nutzung und Gestaltung des Zentrums Heerbrugg. Es wurden 13 Arbeiten eingereicht und beurteilt. Ein Büro hat sich zu Beginn, ein zweites gegen Ende von der Teilnahme zurückgezogen.

1. Preis (30 000 Fr.): D. Jüngling und A. Hagmann, Chur; Mitarbeiter: Franz Schröck, Peter Walser, Alex Zoanni
2. Preis (20 000 Fr.): Eisenbart Bucher Martinez, St. Margrethen
3. Preis (9000 Fr.): Cristuzzi AG, Rolf Cristuzzi, Jens Fankhänel, Widnau
4. Preis (7500 Fr.): Obrist und Partner, Robert Ackeret, Javier Rimolo, St. Moritz
5. Preis (6000 Fr.): Beat Consoni, Rorschach; Mitarbeiterin: Veronika Summerauer

Ankauf (12 000 Fr.): Bruno Zünd, Rebstein; Mitarbeiterin: Claudia Plattner

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 3500 Fr. Das Preisgericht empfiehlt dem Veranstalter, den Rheintalischen Verkehrsbetrieben für ihre dem öffentlichen Verkehr dienenden Anlagen sowie den Schweizerischen Bundesbahnen bei Bau-

und Gestaltungsaufgaben im Zentrum von Heerbrugg den Verfasser der erstprämiierten Arbeit als Berater oder Bearbeiter beizuziehen. Die Ideen und das ortsbauliche Konzept der erstprämiierten Arbeit sollen im Rahmen der Ortsplanung umgesetzt werden. Fachpreisrichter waren Marcel Ferrier, St. Gallen; Peter Zumthor, Haldenstein; René Antonioli, Frauenfeld; Hubert Bischoff, St. Margrethen.

### Schulbauten Leutwil AG

Der Gemeinderat von Leutwil erteilte Studienaufträge für die Schulbauten in Leutwil an die folgenden Architekturbüros: Monika Hartmann Vaucher, Richard Waldmann, Aarau; Jakob Walti, Oberkulm; Ruedi Weber + Partner, Beinwil am See; Leutenegger + Zahnder, Niederrohrdorf.

Das Expertengremium empfahl dem Gemeinderat, das Projekt von *Monika Hartmann Vaucher* und *Richard Waldmann* weiterbearbeiten zu lassen.

Fachexperten waren F. Gerber, Aarg. Baudepartement, Abt. Hochbau, René Stoos, Brugg, A. Kohli, Wohlen.

### Heimatismuseum «Miescherheimet», Rothrist AG

Die Einwohnergemeinde Rothrist veranstaltete für die Realisierung des Heimatismuseums im bestehenden «Miescherheimet»