

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 47: **San Bernardino**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

## STANDPUNKT

### Keine Strassen zum Nulltarif

Aufgrund der aktuellen finanzpolitischen Entwicklungen wird es in Zukunft vielen Kantonen nicht mehr möglich sein, die für den Unterhalt ihrer Strassen erforderlichen Mittel vollumfänglich aufzubringen. Im Hinblick auf die Instandsetzung der Kunstbauten zeichnen sich einschneidende Konsequenzen für die Nutzer der Infrastruktur ab.

Für die Sanierung von Kunstbauten gelten andere Regeln als der einfache ökonomische Ansatz, die Leistungen linear zu reduzieren, wenn die Mittel abnehmen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es für dauerhafte Erhaltungsmassnahmen eine Mindest-Interventionstiefe und -breite braucht. Die heute geforderte interventionsfreie Nutzungsdauer eines instand gestellten Bauwerks von mindestens 50 Jahren kann nur durch ganzheitliche Massnahmenpakete mit den entsprechenden Kosten gewährleistet werden. Bei weiter schrumpfendem finanziellem Spielraum bedeutet das, dass pro Zeiteinheit weniger Bauwerke instand gesetzt werden können und dass grosse Objekte weiter zurückgestellt werden müssen, bis die erforderlichen Mittel akkumuliert sind. Aufgrund finanzieller Restriktionen wird in den nächsten Jahrzehnten eine beträchtliche Zahl schadhafter Kunstbauten, die ganzheitlich instand gestellt (oder ersetzt) werden müssen, noch in Gebrauch sein. Während der Wartezeit sind nur dringende Massnahmen zur Erhaltung der Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit sinnvoll. Weitergehende kurzfristige Interventionen sind ökonomisch nicht gerechtfertigt und schmälern einzig die knappen finanziellen Mittel.

Bei beschränkten Unterhaltsressourcen ist die Entscheidung, welche Bauwerke in welchem Zeitraum ganzheitlich instand zu stellen sind, von zentraler Bedeutung. Sie hat sich nicht nur nach dem Zustand des Bauwerks zu richten, sondern muss auch volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigen. Während einer längeren Periode der knappen Mittel wird ein beträchtlicher Anteil der Kunstbauten in tragfähigem, aber instandsetzungsbedürftigem Zustand nur mit gewissen Einschränkungen benützbar sein.

Letzten Endes bedingen die durch die Verknappung der Mittel erzwungenen längeren Wartezeiten für Bauwerksinstandstellungen ein pragmatisches Verhältnis zur Mobilität auf dem Strassennetz. Der Anspruch, jedes Ziel zu jeder Zeit möglichst schnell und möglichst komfortabel auf der Strasse erreichen zu können, kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht mehr aufrechterhalten werden. Die langfristige Erhaltung der Infrastruktur kann vielfach nur über kürzerfristige Einschränkungen der Nutzung wie Spur-reduktionen, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen oder zeitlich limitierte Benützung sichergestellt werden. Auch die Einstellung der Schwarzzäumung oder die Schliessung einzelner Abschnitte, für die es valable Alternativen gibt, sind nicht a priori auszuschliessen.

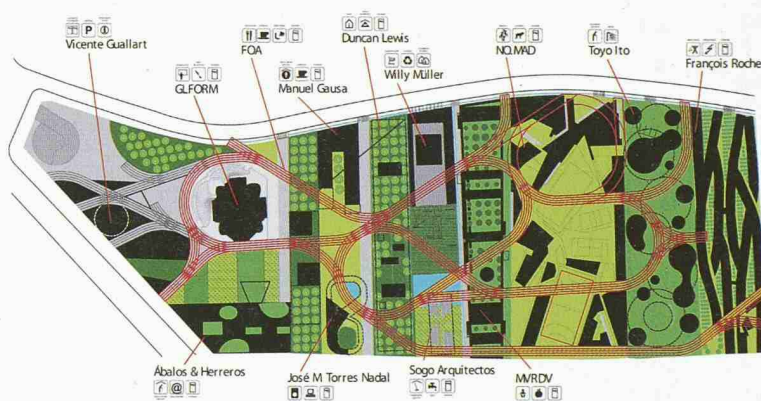
Wer derartige Einschränkungen des Strassenverkehrs nicht akzeptieren will, soll sich für unterhaltsfreundlichere finanzpolitische Rahmenbedingungen, mit allen Konsequenzen, engagieren. Alles auf einmal, ein optimaler Zustand der Infrastruktur bei gleichzeitig minimalem Unterhaltsaufwand, ist heute nicht realisierbar.

Aldo Rota, [rota@tec21.ch](mailto:rota@tec21.ch)

## AUSSTELLUNG

### SocióPolis – Projekt für eine Stadt der Zukunft

Unter keiner geringen Vorgabe wird in der Peripherie von Valencia ein neues Stadtgebiet geplant: Es soll Vorbildwirkung haben für künftige Vorstellungen von einer hybriden Stadt-Struktur, basierend auf Toleranz, Koexistenz und Nachhaltigkeit. Die Ausstellung im Architekturzentrum Wien (AzW) stellt das Projekt in seiner Vielschichtigkeit vor.



«Mein Haus ist meine Nachbarschaft, meine Nachbarschaft ist mein Haus»: Masterplan mit dem Raumprogramm der Architektenteams (Bild: Guallart Architects)

(pd/km) Ausgangspunkt für SocióPolis war ein Forschungsprojekt des spanischen Architekten Vicente Guallart zum Thema «Wohnen von morgen». Dessen grundlegende Aspekte überzeugten die Regionalregierung von Valencia, und sie beauftragte Guallart mit der Entwicklung eines konkreten Masterplans für ein Gebiet im peripheren Stadtteil La Torre, wo urbane Struktur und die Huertas, die landwirtschaftlichen Nutzflächen, aufeinander treffen.

Das Ermöglichen sozialer Interaktion, Vernetzung von Architektur und Natur sowie die Einbindung moderner Informationstechnologien lagen als Schwerpunkte der Planung zugrunde. Vorbild für die «langsame Stadt», die sich Guallart unter SocióPolis vorstellt, ist der mittelalterliche Klostergarten (Hortulus) mit seiner direkten Verbindung zwischen Wohnstätte und natürlichem Produktionsumfeld.

Auf einer Fläche von 350 000 m<sup>2</sup> sollen ab dem kommenden Frühjahr 2500 Wohneinheiten erstellt

werden. Neben Guallart planten 12 weitere Architektenteams je einen multifunktionalen, dem Programm entsprechenden Bauteil (siehe Bild), der jeweils einen Wohnbereich für eine spezifische soziale Gruppe mit Infrastruktur und Serviceeinrichtungen kombiniert. Alle Einrichtungen sollen hindernisfrei und damit behindertengerecht sein. Im Masterplan sind keine Höhen- oder Bebauungsbeschränkungen vorgesehen. Einziges verbindendes Element in der architektonischen Vielfalt ist ein einheitliches Farbkonzept. Erstellt wird SocióPolis in Public-Private-Partnership.

Die Ausstellung im AzW gibt einen Gesamtüberblick über das Planungsgebiet. Zu sehen sind die Entwürfe der Architektenteams als Modelle und als grossflächige Videoprojektionen, ergänzt durch Interviews mit den ArchitektenInnen.

AzW, A-1070 Wien, Tel. ++43 1 522 31 15, [www.azw.at](http://www.azw.at). Tägl. ab 10h geöffnet. Umfassende Begleitpublikation: Verlag Actar, Barcelona