

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **58 (1971)**

Heft 10: **Grosse Hallen**

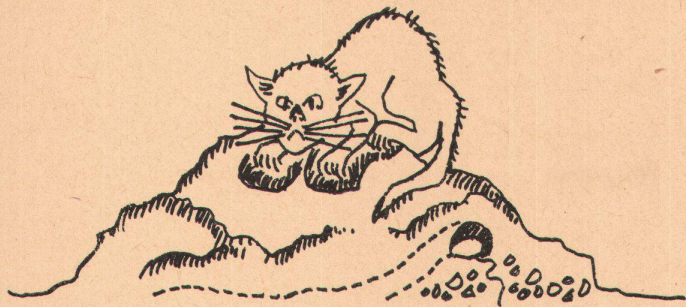
PDF erstellt am: **07.07.2024**

### **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.



Flucht nach unten

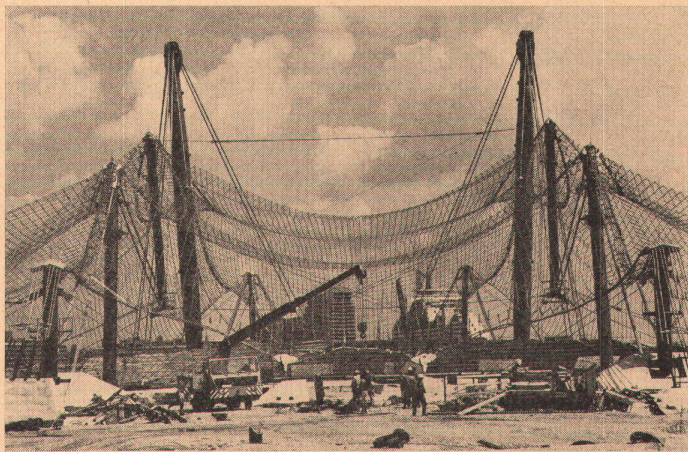
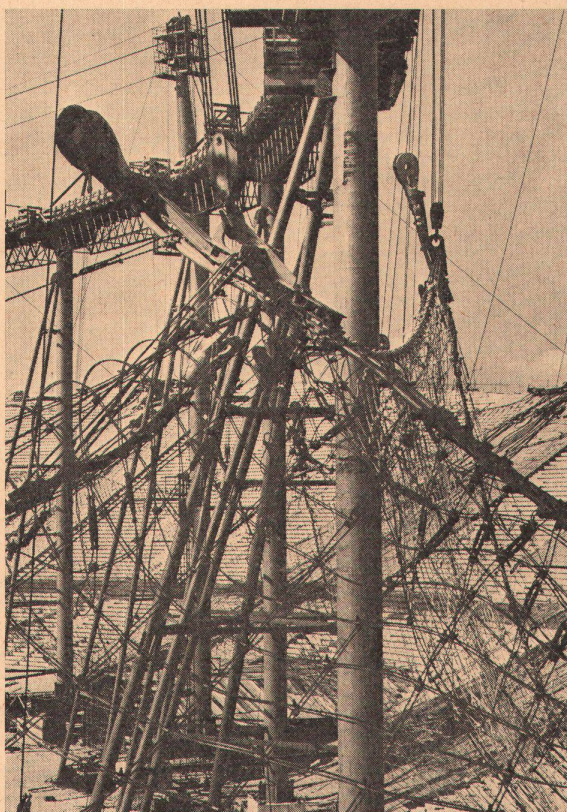
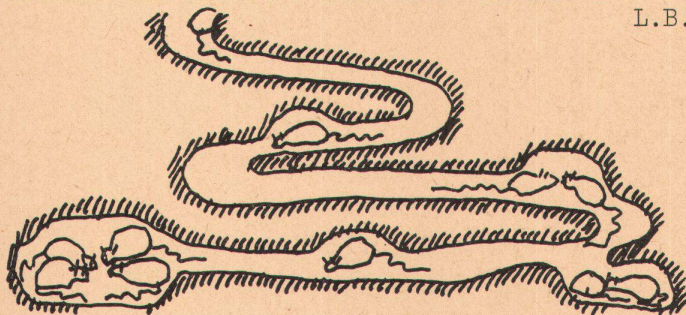
Gesetze bleiben, aber die Begründungen zu den Gesetzen passen sich den neuen Verhältnissen an. Die städtebaulichen Höhenbeschränkungen wurden vermutlich aus Gründen der Ästhetik eingeführt: einzelne hohe Häuser in einer Reihenbebauung ergeben überstehende, nie zu verdeckende Brandmauern und sollten deshalb vermieden werden. Später, in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts, begründete man Höhenbeschränkungen mit dem Bedürfnis nach Luft und Licht. Man glaubte an - recht tief angesetzte - Höchstwerte, deren Überschreitung zur Verslumung führt. Heute sind Höchstwerte verpönt; man sagt vermutlich nicht zu unrecht: "Das kommt doch sehr drauf an, wie's gemacht ist". Aber wieso dann noch Höhenbeschränkungen?

Fragt man heute einen Fachmann, weshalb die Gesetze die Bauhöhe beschränken, so antwortet er vermutlich zuerst mit der Verkehrsbelastung. Gebäudenutzung und Strassensystem, so sagt er mit Recht, stehen in einem Zusammenhang; man kann nicht ungestraft die Nutzung vergrößern. Und das Gesetz regelt die Nutzung eben mit der Geschosszahl.

Wenn man heute so durch die Strassen geht und die Baustellen anschaut, so fragt man sich, ob unterirdische Geschosse auch Nutzungen sind. Allen voran umgeht der Staat selbst seine "Höhenbeschränkung" durch die Flucht nach unten. Schon während der meist nicht ganz kurzen Aushubzeit entsteht dadurch eine erhebliche Verkehrsbelastung; aber Bauzeit ist bekanntlich keine Zeit, die zählt... Was nacher in den Untergeschossen geschieht, vom Lagerraum bis zum Lehrschwimmbecken, zieht in eher überdurchschnittlichem Masse Verkehr an. Aber eben: die Bauhöhe ist gewahrt.

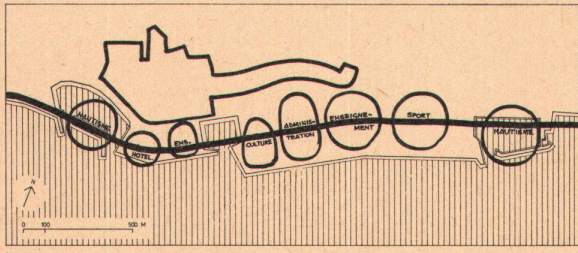
Aufgabe: Gesucht ist eine neue Begründung, weshalb das Gesetz die Bauhöhe beschränkt.

L.B.



**Olympia-Dach München in der Montage**

Architekt: Frei Otto, Stuttgart. Photos: Curt M. Mayer, Rüschiikon



1-3  
**Die Ausstellung findet nicht statt!**

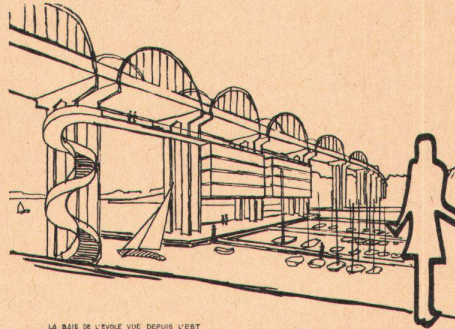
Obschon mit gelber Schrift groß und deutlich das Wort «Taxi» auf der Straße vor dem Bahnhof zu lesen steht, kann es in Neuenburg passieren, daß der Besucher den Trolleybus nehmen muß. Das soll keine boshafte Spitze sein, weder gegen die Taxichauffeure, die ja auch überlastet sind, noch gegen die Stadt Neuenburg, noch gegen die dortigen Trolleybusse. Übrigens ganz hübsche Vehikel, die aus dem letzten Jahrhundert stammen würden, wenn es damals schon solche gegeben hätte.

Nun, es ist einigermaßen nervenaufregend, auf einem fremden Bahnhofplatz, in einer fremden Stadt zu stehen und keine Ahnung zu haben, wo sich die Stelle befindet, an der man in knapp zehn Minuten sein sollte. Neuenburg ist keine Großstadt, aber groß genug, damit solches geschehen kann.

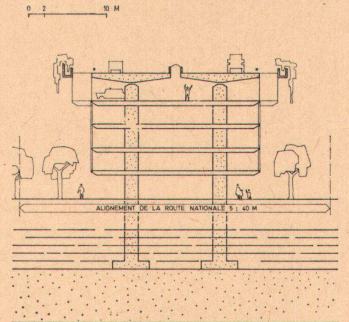
Auf der Einladung hatte es geheißen: «Exposition en plein air.» Luft blies in Neuenburg genug über den See weg; eine steife Bise trieb Schaumkronen vor sich her und ließ die Gischt über den Quaianlagen zerstäuben. Von der Ausstellung hingegen wollte, auch nach mehrmaligem Abschreiten der in Frage kommenden Strecke, nichts erscheinen. Die Gegend war beinahe menschenleer. Lediglich eine Gruppe von Leuten mit Kameras und Schreibblocks fiel auf, und zwar durch ihre offensichtliche Ratlosigkeit. Es stellte sich heraus, daß auch sie die Ausstellung suchten. Jemand in schwarzen Manchesterjeans erklärte; ein hoher Polizist – dem Hut nach würde man ihn im Militär als Hauptmann bezeichnen – erschien.

Langsam schälten sich die drei vorhandenen Gruppen heraus: Derjenige, der sprach, und ein weiterer, ebenfalls mit langen Haaren, waren vermutlich Planer oder Architekten. Der hohe Polizist war zusammen mit seinem Chef hergekommen, was allerdings nicht so deutlich zu erkennen war, da dieser keine Uniform trug. Die übrigen waren Presseleute, Reporter und neugierig, was da geschehen würde.

Folgender Tatbestand begann sich abzeichnen: Gezeigt hätte ein Projekt werden sollen, welches das Problem der Führung der N5 durch die Stadt Neuenburg zum Thema hatte. Da es sich aber um ein Gegenprojekt zur offiziellen Version handelte, war die Polizei dagegen, daß man es dem breiten Publikum zeigte. Das, obschon das Ausstellungsgelände eine Woche zuvor gemeinsam begangen worden und die Zusage zur Durchführung der Ausstellung gegeben worden war. Nun gut, die Meinungen wichen um einiges voneinander ab. Ein öffentlich vorgelesener Briefwechsel zwischen einem der Planer und den höchsten Stellen der Polizei bekräftigten dies.



2



3

Was nun läßt sich über das Projekt selber sagen? Begreiflicherweise nicht viel. Die wenigen Ausstellungstafeln, welche – unter Polizeiaufsicht! – der weit hergereisten Presse kurz gezeigt werden durften, ließen höchstens eine Ahnung von der Idee entstehen. Diese allerdings, das wurde klar, hätte wenig Chance, vom «Volk» akzeptiert zu werden. – Das ist vermutlich auch nicht ihr Ziel ...

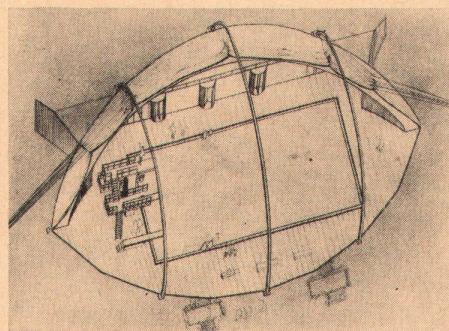
Eigentlich ist die Sache gar nicht so neu: Die Autobahn führt über einen mehrere Kilometer langen Viadukt, in 50 m Höhe, über die Stadt. In Neuenburg interessanterweise direkt über den Hafen und die Quaianlagen. Lärm, Abgase? Gewiß kleiner als bei jedem Projekt, das eine offizielle Planungsstelle vorzulegen in der Lage wäre. Die Vorteile? Ungehindertes Durchgangsverkehr und sehr wirtschaftliche Lösung, da die in Citynähe ja bekanntlich recht hohen Bodenpreise wegfallen.

Freilich, das Bild wäre eigenartig und ungewohnt: Eine 30 m bis 50 m hohe Brücke, unter die verschiedenartigste «Bauten» (Restaurants, Clubhäuser usw.) gehängt werden könnten, welche sich der ganzen Länge nach vor Neuenburg dem See entlang zieht ...? Wahrscheinlich doch ein bißchen viel für ein braves Schweizer Auge. – Um gerecht zu sein, ob die Sache einer eingehenderen Prüfung standhalten würde, kann und soll nach so kurzem Augenschein nicht beurteilt werden.

Inzwischen war es halb ein Uhr geworden; der Mittagsverkehr vorbei. Ein halbes Dutzend Trolleybusse standen in einer Reihe; die Chauffeure saßen gemeinsam in einem nahen Restaurant. Neuenburg hielt sein Mittagsschläfen ...

Paul Romann

Illustrationen: 1-3 aus einem Separatdruck der Zeitschrift «archithese»; Photo 4: Degussa-Bild



4

**Mitbestimmung im Wohnkonzept**

«Mitbestimmung im Wohnkonzept» lautet das Thema einer Tagung der Internationalen Föderation der Innenarchitekten (IFI), die vom 25. bis 27. Mai 1972 im Gottlieb-Duttweiler-Institut in Rüschlikon bei Zürich abgehalten werden soll. Das Tagungsprogramm umfaßt die Delegiertenversammlung der IFI-Verbände, eine Besichtigungsfahrt in Autocars und schließlich eine Vortrags- und Diskussionsveranstaltung über das Tagungsthema mit Fragestellungen wie:

- Ist Mitbestimmung der Mieter möglich?
- Können wir die wachsende Freizeit in den heutigen Wohnungen verbringen?
- Feste oder mobile Wände und Möbel?
- Sind Investition und Amortisation im Wohnungsbau richtig eingesetzt und verteilt?
- Sind die Installationen heutiger Wohnungen noch zeitgemäß?
- Kann «do it yourself» für die Wohnung aktiviert werden?

Die Vorbereitung der Tagung liegt in den Händen der Vereinigung Schweizerischer Innenarchitekten VSI, 8023 Zürich, Postfach HB 3276.

**Baumesse der Schweizer Mustermesse ab 1972 mit ausländischen Produkten**

Die im Ausbau begriffene Baumesse der Schweizer Mustermesse, die im Endausbau 40000 m<sup>2</sup> oder ein Viertel der gesamten Messefläche belegen wird, erfährt ab 1972 die Erweiterung um das ausländische Angebot. Der Verwaltungsrat der Messe hat auf Grund des Antrages der Direktion und des Vorstandes, der sich auf eine Umfrage bei den Ausstellern abstützte, kürzlich den entsprechenden Ausnahmeschluß gefaßt. Bisherige und neue Aussteller – jedoch ausschließlich schweizerische Firmen – können ab 1972 als Vertreter ausländischer Hersteller deren Erzeugnisse an ihren Ständen in der Baumesse zeigen.

Eine bei den schweizerischen Architekten im Jahre 1970 durchgeführte Umfrage hatte gezeigt, daß über 80% der Antworten der Erwartung Ausdruck gaben, in Zukunft an der Baumesse alle auf dem Markt erhältlichen Produkte, ungeachtet ihrer Herkunft, sehen zu können.

**4 Dachhaut über ein Freibad**

Das städtische Freibad in Unterlüß bei Celle soll im Anschluß an die diesjährige Sommersaison ein mobiles Dach erhalten, das die Benutzung des Bades von der Witterung unabhängig macht. Die Skizze zeigt, wie die Dachhaut, ein beidseitig PVC-beschichtetes Polyestergerüst, an drei Spriegeln hängend, auf- und zugefahren und durch Seilzüge stabilisiert werden kann.