

Forum

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **28 (1974)**

Heft 6: **Holzbau/Holzkonstruktionen = Bâtiment en bois/structures en bois = Building in wood/wood constructions**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Auch Krupp will dabeisein

Kompaktbahn-Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr

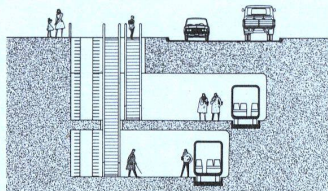
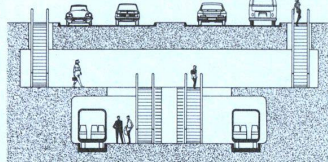
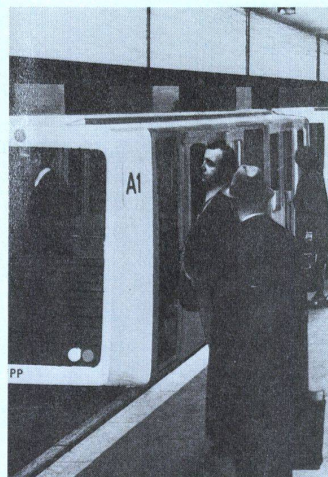
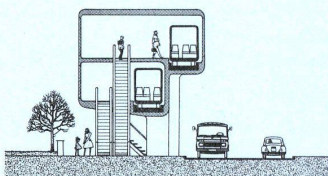
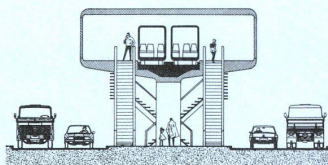
Während der Hannover-Messe 1974 stellt Krupp Industrie- und Stahlbau, Rheinhausen, das Modell einer Kompaktbahn als Konzept eines neuen Verkehrsmittels vor. Man hat bei diesem Konzept die Erfahrungen verwendet, die aus dem Betrieb der von Krupp entwickelten Allweg-Bahn gewonnen wurden.

Um die Fahrzeuge in allen Ebenen verwenden zu können, wurden sie nicht hängend, sondern als Standfahrzeuge mit Räderwerk ausgerüstet. Die Kompaktbahn besteht aus zweiachsigen Wagen, die einzeln oder im Zugverband auf eigener Trasse vollautomatisch im Linienbetrieb nach Taktfahrplan verkehren. Vorgeschlagen werden Fahrzeuge unterschiedlicher Größe, die je nach Typ 60, 46, 26 oder 18 Personen befördern können. Mit 8 m haben die Wagen eine Länge, die im Omnibusbau und in der Flugzeugtechnik als optimale Größe für eine freitragende Leitbauweise gilt. Bei einer Zugfolge von 1 Minute erreicht ein Drei-Wagen-Typ für 46 Personen eine Beförderungskapazität von etwa 8000 Personen pro Stunde und Richtung.

Krupp bietet dieses System an für

Bedienungslücken zwischen bestehenden Verkehrsmitteln (Straßenbahn, Bus), zur Bedienung von Stadtrandzonen, als Zubringer oder als Alternative zu U- und S-Bahn, die erst für Städte über 500 000 Einwohner als brauchbares Verkehrsmittel gelten.

Nachdem die Industrie so viele Forschungsgelder in die Entwicklung von Nahverkehrssystemen investiert hat, kann man damit rechnen, daß sie demnächst tatsächlich realisiert werden.



Bauherren erhalten Auflage zum Kinderschutz

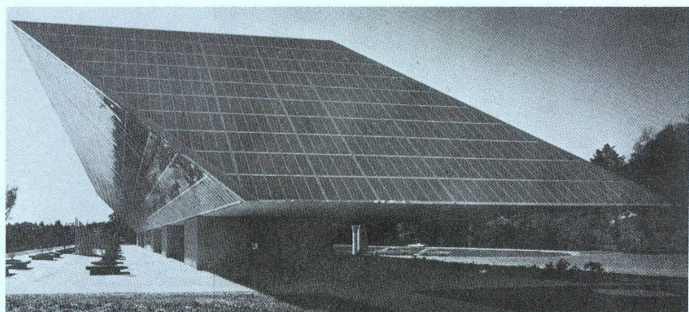
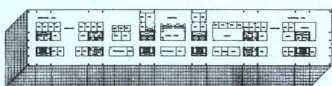
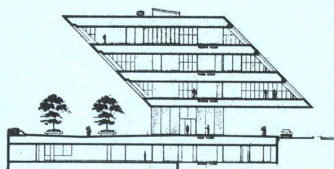
In Schweden ist ein Gesetz in Kraft getreten, das den Bauherren zur Auflage macht, Vorkehrungen zum Schutz der Kinder in den Wohnungen zu treffen. Unter anderm ist vorgeschrieben, daß Fenster in Neubauwohnungen so gesichert sein müssen, daß sie von Kindern allein nicht geöffnet werden können. Ferner müssen Sicherheitssteckdosen und Schränke mit Spezialschlössern eingebaut werden, die eine sichere Verwahrung von Medikamenten ermöglichen. Bauherren, die diese Vorschriften nicht befolgen, wird die Baugenehmigung entzogen.

Glashaus unter neuem Gesichtspunkt

Klimagerechtes Bauen als formaler Gag

Das Verwaltungsgebäude der Blue Cross und Blue Shield in North Carolina, ein spiegelverglastes Rhomboid, wird in AR 4/1974 als Resultat sorg-

fältiger Umgebungsstudien gezeigt. Um Immissionen einer im Norden verlaufenden Straße und direkte Sonnenbestrahlung der langen Südfront zu vermeiden, wurden die Fassaden um 45° geneigt. Orientation und Neigung ergeben eine Reduktion des jährlichen Sonnenwärmegewinns um 50 Prozent gegenüber vertikalen Fenstern, und die Spiegelverglasung reduziert diesen nochmals um 10 Prozent. Die Fensterfabrikanten können aufatmen, sie werden infolge der Energiekrise nicht weniger, sondern 1/2mal mehr Fenster verkaufen können.

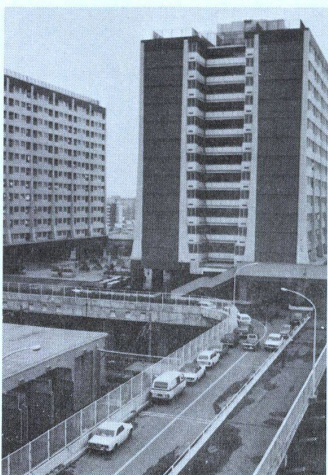


Künstliches Bauland

Bei der Sanierung von städtischen Zentren, in denen die Verkehrskonzentration und die dadurch anfallenden Immissionen das urbane Leben beeinträchtigen und eine normale Besiedlung nicht mehr zumutbar ist, betreibt man in Japan eine - auf den ersten Blick einfache - Methode der Baulandgewinnung.

Man überspannt diese Gebiete in der Höhe vom bisherigen 3. bis 3. Obergeschoß mit massiven Decks. Kleinere Häuser in Leichtbauweise werden abgerissen, Stahlbetonbauten bleiben erhalten. Unter den Decks verschwinden Schienen, Straßen, Fabriken, die nun (vorerst) ungestört expandieren können. Darauf entsteht Platz für Läden, Restaurants, aber vor allem für Wohnungen.

Ein solches Projekt entsteht zur Zeit am U-Bahnhof Nishidai, der das Zentrum einer neuen Vorstadt ist, zu der ein weiträumiges Gebiet im Nordwesten von Tokio umgewandelt wird. Hier erschließt ein solches Deck in 7,50 m Höhe über einem U-Bahn-Depot, das das Kerngebiet neben dem U-Bahnhof belegt, 36 000 m² einer allgemeineren städtischen Nutzung. Es entstanden darauf vier Wohnblocks mit 1502 Sozialwohnungen für 6000 Einwohner, eine 24klassige Volksschule mit Schwimmbad, Spielplätzen und Grünanlagen. (Fotos: Speidel)



Wohnblock über Depothalle, rechts Volksschule.

BLOCK 6

Wohnen in der selbstgeplanten Wohnung: Sozialer Wohnungsbau von morgen?

Im neuen Hamburger Stadtteil Steilshoop sollen bis 1975/76 rund 25 000 Menschen leben. Knapp die Hälfte sind bereits in die neuen Wohnblocks eingezogen. In einem der Blocks wohnen 204 Menschen nicht auf den konventionellen Grundrissen des sozialen Wohnungsbaus, sondern in Wohnungen, die sie selber geplant haben.

Was ist anders im »Wohnmodell Steilshoop«? Vorgesehen waren 72 normale Mehrzimmerwohnungen auf einer Fläche von insgesamt 4800 m². Gebaut wurden jedoch 15 konventionelle Wohnungen, 2 Einzimmerappartements und 20 Gruppenwohnungen für drei bis sechzehn Personen.

Die Abstellflächen im Erdgeschoß wurden auf ein Minimum reduziert und dafür eine Kindstagesstätte, ein Ping-Pong-Raum, eine Werkstatt, ein Waschsalon, eine Mini-Druckerei und eine Teestube eingerichtet. Eine Sauna soll später dazukommen. Auf Einzelbalkone wurde verzichtet. Mit dem gesparten Geld wurde die Dachterrasse ausgebaut; heute stehen dort den Mietern ein Partyraum und eine Sonnenterrasse zur Verfügung.

Das Wort Gruppenwohnungen soll nicht irreführen: Im Wohnmodell Steilshoop gibt es keine Kommunen. Jede Familie oder jede Einzelperson verfügt über einen eigenen Privatbereich. Dazu kommen in einigen Wohnungen gemeinsame Spielzimmer, Wohnzimmer, Bastelräume, Küchen.

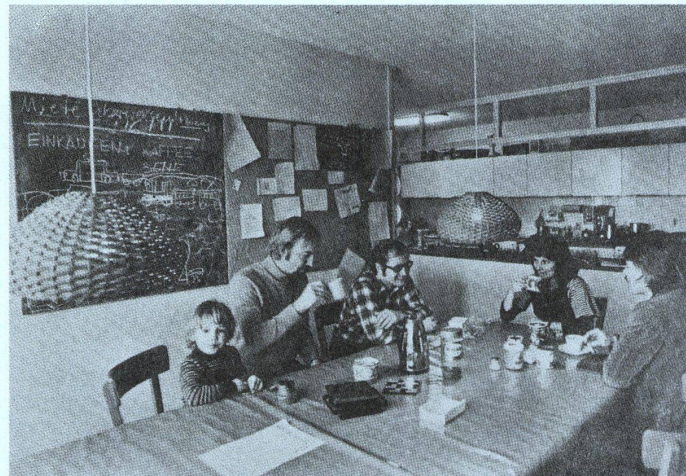
Es geht beim Wohnmodell Steilshoop



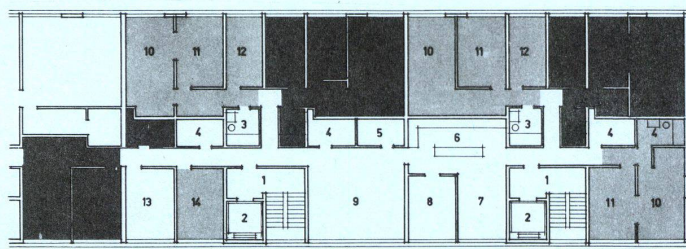
1

nicht nur um neue Wohnungsgrundrisse, auch nicht in erster Linie darum, daß die Mieter bei der Planung ihrer Wohnung mitmachen durften. Es geht letztlich um ein neues soziales Engagement. Neben Arbeitern, Akademikern, Studenten, kaufmännischen Angestellten, technischen Zeichnern usw. wohnen hier junge Straftatene mit ihren Erziehern, alleinstehende Mütter wurden aufgenommen und zwei Großfamilien aus Wohnlagern in Block 6 untergebracht (vgl. *Bauen + Wohnen* 9/1972).

Das Wohnmodell wurde im August 1973 bezogen, und es ist noch zu früh, darüber zu urteilen, ob das Experiment gelungen ist. Bewährt es sich und finden sich weitere Gruppen, die in einem Wohnmodell wohnen wollen, so sind sowohl die Hamburger Bau-



2



behörde als auch die Gemeinnützige Siedlungsgesellschaft SAGA, Hamburg, die das Wohnmodell erstellt hat, bereit, weitere Projekte zu unterstützen und zu realisieren.

1 Block 6.
2

Der gemeinsame Eßraum, dahinter die Großküche für 6 zusammengelegte Wohnungen.

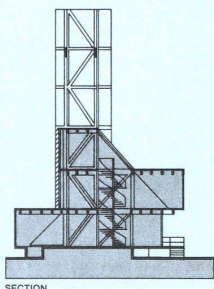
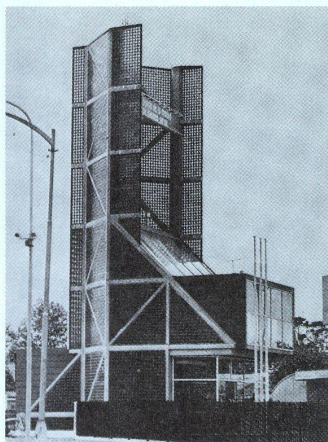
3 Geschosgrundriß mit 6 zusammengelegten Wohnungen.

1 Treppenhäuser, 2 Aufzüge, 3 Bad/WC, 4 Abstellraum, 5 Vorräte, 6 Großküche, 7 gemeinsamer Eßraum, 8 gemeinsames Kinderzimmer, 9 gemeinsamer Wohnraum, 10 private Wohnräume, 11 private Wohn/Schlafräume, 12 Schlafräume, 13 gemeinsamer Bastel- und Werkraum, 14 privates Arbeitszimmer

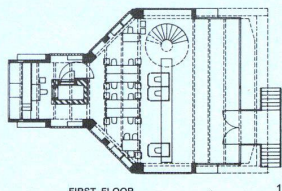
Dr. Hiranos Zahnklinik

enthält außer den Einrichtungen einer normalen Zahnarztpraxis Räume für eine Zahnforschungsgruppe, die Dr. Hirano gegründet hat: ein Forschungslabor, ein Labor und Übungsraum für junge Zahnärzte, ein Mundhygienelabor für die Allgemeinheit, speziell für Kinder.

Das schmale Grundstück und das im Verhältnis dazu umfangreiche Programm führten zu einem hohen schmalen Baukörper. Die Funktionen wurden so angeordnet, daß der Platzbedarf nach oben abnimmt. JA 11/1973



SECTION



FIRST FLOOR

1

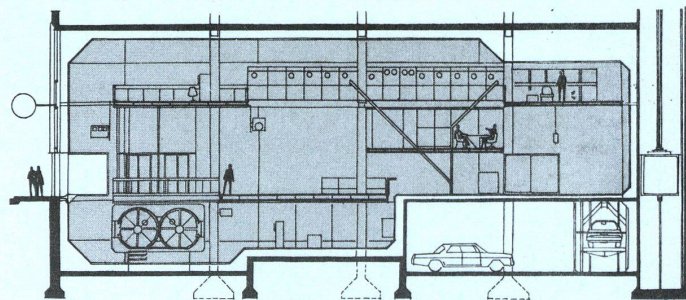
Monumentale Transparenz

Eine Gruppe junger argentinischer Architekten hat durch die gekonnte, unorthodoxe Verwendung von Industriebaumaterialien für die Municipal Bank, Buenos Aires, eine Reihe von Bauten mit unverwechselbarem Design geschaffen.

Diese alte, etablierte Firma, die auf der Suche nach einem neuen, populären Image war, hatte das neugegründete Büro mit dem Bau ihres Hauptsitzes beauftragt. Nach der termingerechten Fertigstellung des Baus in nur 6 Monaten für Projektierung und Ausführung, zum 90. Jahrestag der Firma, wurde die Gruppe mit dem Bau aller weiteren Filialen beauftragt, bisher sechs. *Progressive Architecture*

11/1973 gibt auf sechs Seiten einen Überblick über die Arbeiten der Gruppe.

Obwohl all diese Gebäude verschieden sind, liegt ihnen die gleiche Designabsicht zugrunde. Aufheben der architektonischen Regeln und Gesetzmäßigkeiten, Auflösen der architektonischen Inhalte, in diesem Fall jene einer Bank, indem ein transparentes oder transluzentes Gebilde angeboten wird für eine Bauaufgabe, die bisher tresorartig, geschlossen, sicher interpretiert wurde und indem Materialien verwendet werden, die bisher nicht mit diesem Gebäudetyp assoziiert wurden.

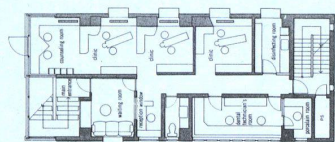
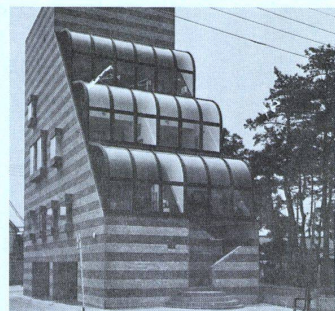


SECTION

2

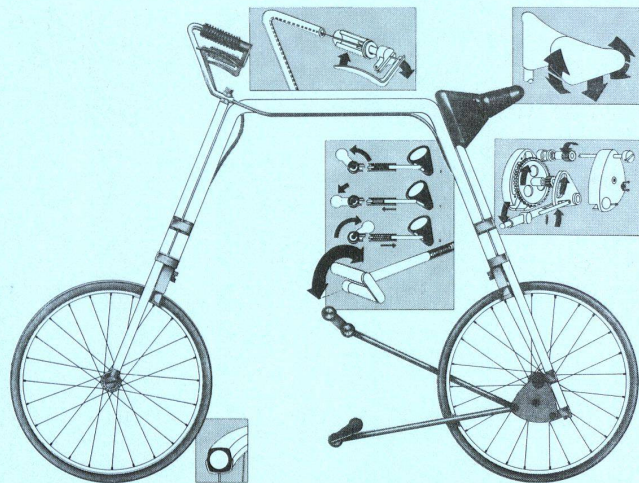
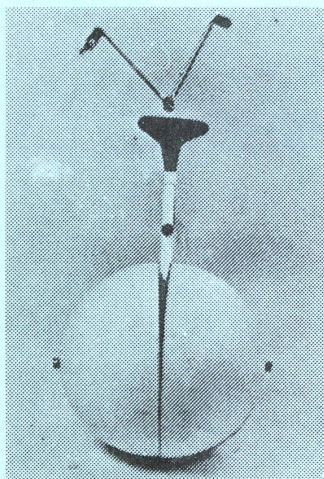
1 Hauptbüro. Industriebaumaterialien, Glasbausteine und Stahlkonstruktionen bilden eine geschlossene Hülle. Glaskäfige verbinden innen und außen.

2 Filialgebäude in einer Vorstadt von Buenos Aires. Schauffassaden signalisieren die Anwesenheit der Bank.



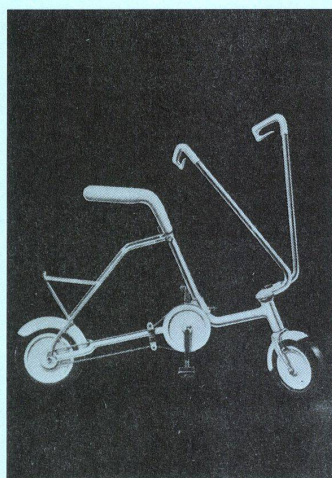
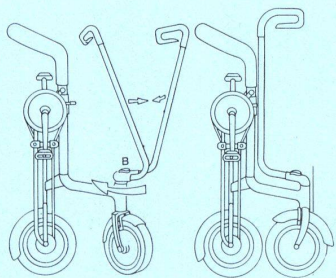
1. Preis: Terje Meyer, Bjorn Larsen und Jan Christensen (Norwegen)

Der Ersatz des traditionellen Pedal-Ketten-Antriebs durch Hebelpedale wurde von mehreren Einsendern vorgeschlagen. Der Erste-Preis-Träger tat es aber in einer sehr hochentwickelten Art mit einer speziell entwickelten automatischen Gangschaltung und so einfach, daß eine billige Produktion möglich scheint. Außer der »Stadtversion« wurde eine gröbere Ausführung mit kugelförmigem Hinterrad für Terrainfahrten auf weichem Boden oder Schnee, eine Dreiradversion mit halbkugelförmigen Hinterrädern, eine Vielzahl landwirtschaftlichen Zubehörs und sogar eine Bootsversion vorgeschlagen.



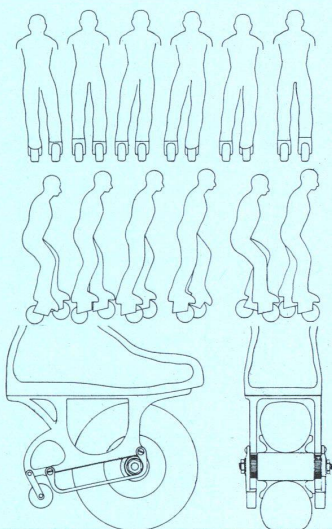
2. Preis: Osmane Tsuchida und Toshinari Shimizu (Japan)

Dieses Fahrzeug kann in drei Phasen zu einem bequemen Paket zusammengelegt werden.



3. Preis: Zygmunt Piotrowski

In der Kategorie »Phantasie« suchten die Preisrichter weniger ausführbare Ideen als Anregungen. Dieser einrädige Rollschuhvorschlag sieht zwar plausibel aus, ob er auch funktioniert, ließ sich nicht genau feststellen. Aber das störte die Preisrichter nicht.



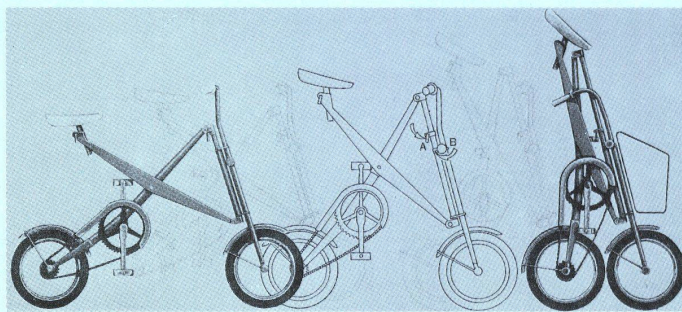
Japanischer Fahrrad-Design-Wettbewerb

Gerade zur rechten Zeit haben die Japan Industrial Design Promotion Organisation und das Japan Bicycle Promotion Institute letztes Jahr einen Ideenwettbewerb »... für von Menschenkraft angetriebene Radfahrzeuge zur Bewegung vor allem auf der Erde...« ausgeschrieben. 240 Einsendungen brachten eine Reihe neuer Transmissionssysteme, Faltideen, Materialvorschläge, einige Freizeitideen und Späße. Die Jurierung erfolgte nach den Kategorien Nutzfahrzeuge, Sport und Vergnügen und Phantasie. Von den sieben ersten bis dritten Preisen wurden in einer Werkstatt Prototypen angefertigt. Richard Stevens, der britische Preisrichter, der den Wettbewerb in AD 2/1974 kommentiert, stellt fest, daß gute Ideen der Kraftspeicherung fehlerhaft und daß der Traum von der Muskelkraft ohne Anstrengung auch weiterhin unerfüllt bleibt.

2. Preis: Shoji Itwai (Japan)

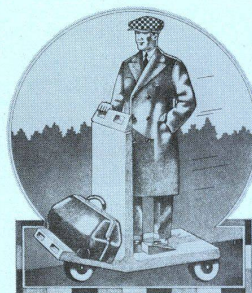
Diese Einsendung ist die beste der vorgeschlagenen Faltprinzipien. Andere vorgeschlagene Modelle konnten zwar kleiner zusammengeklappt werden, aber dieses funktioniert mit einem Handgriff.

Lösen der Arretierung A. Beim Lösen der Arretierung B kann auch die Lenkstange zusammengeklappt werden. Bei teilweisem Zusammenfallen wird die Sitzhöhe verstellt und das Fahrzeug der Fahrergröße angepaßt.



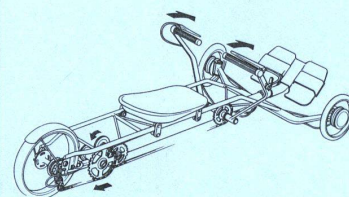
3. Preis: Tibor Bezzegh, J. Scherer, L. Nadas, T. Zalezsak (Ungarn)

Wahrscheinlich die beste Gepäcktransportidee war dieses durch »Fußpumpen« angetriebene Dreiradfahrzeug. Es transportiert einen Passagier und eine Last. Die Möglichkeit dieses Fahrzeuges für Flughäfen und Bahnhöfe war offensichtlich.



3. Preis: Sadao Hishinuma, Kazuo Mitsuishi (Japan)

Spezieller Favorit der Preisrichter war das Modell dieses »Ruderrenners«. Er wird angetrieben von direkt übertragene Ruderbewegungen, gesteuert durch Drehen der beweglichen Fußplatte und vervollständigt durch einen beweglichen Sitz. In »Rudermanier« ist es schnell anpaßbar an verschiedene Beinlängen.



3. Preis: Fridolin Naef (Schweiz)

Durch Reibung wird die Kraft des konventionellen Pedal-Ketten-Antriebes auf das achsenlose, 1,7 m große, an drei

Punkten geführte Vorderrad übertragen. Der Fahrer wird geschützt durch einen bis hinter den Kopf verlängerten Windschutz, der jedoch, wie der Prototyp zeigte, bei nasser Fahrbahn durch das Vorderrad beschmutzt wird. Gesteuert wird mit dem Hinterrad, was anscheinend gar nicht so einfach ist.

