

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **73 (1986)**

Heft 7/8: **Studio Per : eine Architektengemeinschaft in Barcelona = Une communauté d'architectes à Barcelone = A group of architects in Barcelona**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

## Buchbesprechungen

### Mit dem Velo zur S-Bahn Bessere Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Ver- kehrsmittel

Bearbeiter: Peter Hotz, Me-  
tron Verkehrsplanung AG,  
Windisch

«15 bis 30% aller Bahnbenüt-  
zer», so der Metron-Verkehrsplaner  
Peter Hotz, fahren mit dem Velo zur  
Bahn. Damit liegt der Anteil des Ve-  
los als Bahnzubringer «direkt hinter  
dem Bus und weit vor dem Auto». Der  
relativ hohe Anteil erstaunt aus  
zwei Gründen: Einerseits steht es um  
das Image des Verkehrsmittels Velo  
in der Schweiz nach wie vor schlecht.  
Andererseits finden die Velo-Bahn-  
Pendler vielerorts widrige Verhältnisse  
vor. Hans B. Barbe von der «Be-  
hördendelegation für den Regional-  
verkehr Zürich» umschreibt sie fol-  
gendermassen: «Gefährliche Zufahr-  
ten, ungenügende Abstellmöglichkeiten,  
Diebstähle, Beschädigungen und  
Vandalismus». Wenn sich der Zu-  
wachs radfahrender Benützer in  
Grenzen halte, sei dies deshalb «nicht  
nur der Topographie und der Witte-  
rung wegen», betont Hans B. Barbe.

Zumindest im Kanton Zürich  
soll sich das nun ändern. Bis zum Jah-  
re 1990 – wenn die Zürcher S-Bahn  
ihren Betrieb aufnimmt – sollen die  
beiden umweltfreundlichen Ver-  
kehrsmittel Bahn und Velo besser  
miteinander verknüpft sein. Deshalb  
erhielt die Metron von der «Arbeits-  
gruppe Zubringer» der Behördende-  
legation für den Regionalverkehr Zü-  
rich den Auftrag, ein Handbuch «Mit  
dem Velo zur S-Bahn» auszuarbei-  
ten.

Zielvorgabe dabei: Das  
Handbuch soll «Gemeinden, Planern  
und Verkehrsunternehmungen hel-  
fen, das flächensparende und ener-  
giegünstige Fahrrad als willkommenen  
Zubringer zur Bahn mit Mass-  
nahmen zu fördern, die rasch, oft oh-  
ne grosse Investitionen und etappen-  
weise realisierbar sind».

Das Handbuch, das Ende No-  
vember 1985 den Zürcher Gemein-  
den an einer Tagung in Schwerzen-  
bach vorgestellt wurde – gleichzeitig  
mit analogen Studien anderer Ver-  
kehrsplaner zu den Bahnzubringer-  
Kategorien Fussgänger, Busbenützer  
und Autofahrer –, besteht aus zwei  
Teilen: aus einem 100seitigen Pla-  
nungsbericht und einem 50 Seiten

starken Ordner mit Projektierungs-  
blättern.

Der Planungsbericht zeigt mit  
viel statistischem Material auf, wel-  
che Bedeutung das Velo heute im  
Nahverkehr und speziell als Zubrin-  
ger zur Bahn hat. Es werden Fragen  
beantwortet wie: Wie lang sind die  
Fahrtlängen? Wie entscheidend ist  
die Entfernung zum Bahnhof? Wie  
gross sind die jahres- und tageszeitli-  
chen Schwankungen? (Der beste  
«Velomonat» ist der September.)  
Wie steht es mit der Verkehrssicher-  
heit auf dem Weg zum Bahnhof?  
Welches Ausmass nehmen Velodieb-  
stähle und -beschädigungen am  
Bahnhof an?

Zur stärkeren Bedeutung,  
welche das Velo in Zukunft als Bahn-  
zubringer haben könnte und sollte,  
geht der Berichtverfasser Peter Hotz  
vor allem folgenden Fragen auf den  
Grund:

- Was hält heute noch viele Leute  
davon ab, das Velo für den Weg  
zum Bahnhof zu benutzen?  
(Die Rolle der Topographie, der  
Witterung und der Bequemlichkeit  
wird nach wie vor überbetont.)
- Mit welchen Massnahmen kann  
zum vermehrten Gebrauch des Ve-  
los als Bahnzubringer animiert  
werden?  
(Es braucht dazu einen verkehrspoli-  
tischen Dreischritt:
  1. sichere und attraktive Velover-  
bindungen zum Bahnhof,
  2. komfortable und sichere Velo-  
Abstellanlagen,
  3. ein allgemein velofreundliches  
«Klima» in der Gemeinde.)
- Wie gross ist das Umsteigepotenti-  
al in einer Gemeinde?  
(Peter Hotz: «Bei Anwendung ver-  
schiedenster kombinierbarer Mass-  
nahmen dürfte das Potential für zu-  
sätzliche Velonutzung rund 10 bis  
30% betragen.)
- Welche Konsequenzen – zum Bei-  
spiel zusätzliche Velo-Abstellflä-  
chen am Bahnhof – bringt das Um-  
steigen aufs Velo in einer Gemein-  
de mit sich?  
(Der Planungsbericht zeigt, wie  
man – je nach Attraktivität der S-  
Bahn-Verbindung und der Lage  
des Bahnhofes – den künftigen Be-  
darf an Veloabstellflächen relativ  
genau abschätzen und etappenwei-  
se realisieren kann.)

Die Beantwortung dieser und  
weiterer Fragen geschieht nicht nur  
theoretisch. Sie erfolgt vor allem  
anhand von fünf konkreten Fallbeispi-  
elen aus dem Kanton Zürich:

Schwerzenbach: Kleiner Zweiradan-  
teil von 8 bis 10% am Bahnhof  
Bülach: Relativ hoher Zweiradanteil  
von 16 bis 20%  
Adliswil: Sehr niedriger Velofahrer-  
anteil von 3 bis 4%  
Grünigen: Gemeinde hat keinen  
Bahnhof, sondern wird von Buslinie  
der Verkehrsbetriebe Zürcher Ober-  
land (VZO) erschlossen. Positive Er-  
fahrungen mit Velo-Abstellmöglich-  
keiten bei Bushaltestellen.

In jeder der fünf Gemeinden  
besteht eine andere Situation. Dem-  
entsprechend unterschiedlich sind  
auch die notwendigen Veloförde-  
rungsmassnahmen. Die breite Aus-  
wahl der Fallbeispiele und ein ge-  
schickter methodischer Vergleich un-  
tereinander (Situation heute und Si-  
tuation künftig bei verbessertem öf-  
fentlichen Verkehr und verbesserter  
Veloinfrastruktur) bringt folgenden  
Vorteil: Möglichst viele Gemeinden  
(nicht nur zürcherische!) können das  
eine oder andere Fallbeispiel für  
Rückschlüsse auf ihre eigene Situa-  
tion benutzen.

Ein wichtiges, unentbehrliches  
Hilfsmittel sind die 50 Projektie-  
rungsblätter des Handbuches «Mit  
dem Velo zur S-Bahn». Einerseits be-  
handeln sie die Themen «Zufahrt  
zum Bahnhof» und «Abstellanlagen  
und Veloparkhäuser» (Systeme,  
Standort, Gestaltung, Sicherheitsaus-  
rüstungen, Hersteller, Kosten etc.).  
Andererseits geben sie konkrete Bei-  
spiele von Velo-Öffentlichkeitsar-  
beit: Angesichts des leider nach wie  
vor schlechten Velo-Images kann ihre  
Bedeutung nicht hoch genug ein-  
geschätzt werden.

Das Handbuch kann gegen ei-  
ne Schutzgebühr von Fr. 25.– beim  
Auftraggeber bestellt werden. Adre-  
se: Behördendelegation für den Re-  
gionalverkehr, Postfach. 8090 Zü-  
rich, Tel. 01/53 36 36

K.F. Fischer

### Canberra

Myths and Models, Forces at work in  
the formation of the Australian capi-  
tal  
Institute of Asian Affairs (Institut für  
Asienkunde), Hamburg 1984, For-  
mat 21×29,7, 108 Abbildungen und  
Pläne, 166 Seiten, DM 42.–  
(Zu beziehen bei: Friedhelm Fischer,  
Korverweg 24, 2000 Hamburg 74)

Warum sollte sich der Leser  
vom Autoren auf die andere Seite des  
Erdballes führen lassen, und warum  
sollte ihn ausgerechnet die Entwick-  
lung von Australiens Hauptstadt in-  
teressieren?

Planern ausgeführt. So zeigt Canber-  
ra nicht nur über 80 Jahre Stadtent-  
wicklungsgeschichte, sondern eben-  
falls 80 Jahre westlicher Planungs-

Wie sich aus der vorliegenden  
Arbeit ergibt, ist Canberra in ver-  
schiedener Hinsicht einmalig und  
lehrt uns vieles über die eigene Stadt-  
planung. Als Rahmen der Handlung  
sei erwähnt, dass erst gegen Ende des  
letzten Jahrhunderts die sechs Kolonien  
des australischen Kontinents ein  
Abkommen zu einer Vereinigung zu  
einem Commonwealth of Australia  
schlossen. Zwei von ihnen konkur-  
rierten kommerziell am stärksten mit  
Hilfe ihrer Hafenhauptstädte, New  
South Wales (N.S.W.), welches «frei-  
händlerisch» ausgerichtet war, mit  
seiner Hauptstadt Sydney, und Victo-  
ria mit «protektionistischer» Orien-  
tierung und seiner Hauptstadt Mel-  
bourne. Aus dieser Konkurrenzsitua-  
tion war es klar, dass keine der bei-  
den Städte zur Hauptstadt des neuen  
Commonwealth werden durfte. Es kam  
folgerichtig zu der Entscheidung,  
dass die neue Hauptstadt, die auf dem  
Territorium von N.S.W. liegen sollte,  
nicht weniger als 100 Meilen von  
Sydney entfernt liegen durfte.

Wenn man nun eine solche  
neue Stadt bauen will: Welches sozio-  
kulturelle Repertoire kann man dann  
anwenden, welche Bedürfnisse will  
man berücksichtigen, und was für  
Möglichkeiten ihrer Überführung in  
baulich-räumliche und sozialräumliche  
Strukturen gewährleisten ihre  
Berücksichtigung?

Zu all diesen Bereichen sind  
in der Gesellschaft bereits bestehen-  
de Urteile, Vorurteile oder gar My-  
then vorhanden, die nur sehr be-  
grenzt einer Reflexion unterzogen  
werden. Schon bei oberflächlicher  
Suche nach Realisierungsmodellen,  
besonders im vergleichbaren Kultur-  
kreis, stösst man auf scheinbar gut  
anwendbare Modelle.

Nicht viel anders verlief der  
untersuchte Prozess bei der Planung  
und Realisierung von Canberra. Der  
Autor untersucht nun sowohl diesen  
Selektionsprozess der Modelle, deren  
soziale Implikationen und die ideolo-  
gischen Hintergründe wie auch den  
Realisierungsprozess und die realen  
Auswirkungen der Implikationen der  
Planungsmodelle.

Diese Planungsmodelle wur-  
den meist aus anderen westlichen  
Ländern übernommen – überwie-  
gend USA und Grossbritannien –  
und in beispielloser Reinheit und  
Perfektion von hochqualifizierten



ideologiegeschichte, die hier in ihrer Konkretion zu studieren ist. Von planerischer Seite gibt es nicht einmal mehr zu beklagen, dass die Ideen durch ökonomische oder politische Einflüsse verwässert seien. Selbst Grund und Boden sind in öffentlicher Hand und alte Strukturen nicht zu berücksichtigen. Die Planungskonzepte stehen also in unmittelbarem Wirkungszusammenhang mit ihren Realisaten.

So ruft bereits 1913 der erste Planer von Canberra, W.B. Griffin, aus: «Ich habe eine Stadt geplant, wie keine andere auf dieser Welt. Ich habe eine ideale Stadt geplant!» Nach über 60 Jahren Planung steigert der US-amerikanische Planer Edmund Bacon diese Bezeichnung noch: «a Statement of World Culture» und «one of the greatest creations of mankind».

Doch die Realität ist weit nüchterner und konventioneller. Die «ideale Planungssituation» zeigt in der Stadtform die Reproduktion räumlich-gesellschaftlicher Verteilung, die man vorgab, mit Hilfe der gewählten, bewährten Modelle und Methoden überwinden zu wollen, z.B. soziale Segregation. Canberra ist im wesentlichen wie alle australischen Städte; gering verdichtet (bungalow suburbia) und durchzogen von breiten Strassen (freeways) für den Individualverkehr. Formal gibt es dann doch noch einige markante Bereiche, z.B. das hufeisenförmige City Centre und den um einen künstlichen See gelegenen Regierungsbezirk.

Canberra hält uns den Spiegel vor und zeigt, was für strikte gesellschaftliche Implikationen unsere vermeintlich so neutral verwendbaren Planungsmodelle in sich tragen und welche sozialräumlichen Konsequenzen ihre nur bedingt reflektierte Anwendung hat, selbst bei egalitären und demokratischen Zielsetzungen, wie sie offensichtlich in Canberra formuliert wurden.

Der Autor untersucht die Stadtentwicklungsphasen, vom Konzept über Entwicklungen unter sich ändernden ökonomischen und administrativen Bedingungen bis zur Hauptstadt des Jahres 1983. Er vertieft sich dabei in wichtige Fachplanungen wie Verkehrs-, Einzelhandels-, Wohnplanung sowie «Stadtentwicklung als industrialisierter Prozess der Massenproduktion» und vergleicht dabei Planungsmodelle, Planungspolitik und Realisate miteinander. Schliesslich verbindet er eher historisch und eher technisch orientierte Kapitel zu einer allgemeinen kulturellen Perspektive.

Die zeitliche Abfolge und die räumliche Distanz können uns viel über den eigenen Umgang mit der Planung verdeutlichen. Wenn Canberra schon nicht die ideale Stadt ist, dann vielleicht das ideale Beispiel? – auf jeden Fall ein anschauliches.

*Volker Roscher*

*Ali A. Rafi*

### **Management der Strassen-erhaltung**

233 Seiten, Tabellen, Stichwortverzeichnis, broschiert, laminiert, Fr. 69.–

Zürich: Verlag Industrielle Organisation, 1985, ISBN 3 85743 891 6 und Rüschtikon: Verlag Schück Söhne AG, 1985, ISBN 3 85893 105 5

Die ständige Zunahme der Verkehrsbelastung auf unserem Strassennetz gilt als die wichtigste Ursache der künftigen Intensivierung der Erhaltungsmassnahmen. Den Strassenbauverwaltungen fehlen jedoch die notwendigen objektiven Entscheidungsgrundlagen, welche die verschiedenen Aspekte der Technik, Wirtschaftlichkeit und Umwelt berücksichtigen.

Die Einführung von Systemen, welche diesbezüglich eine optimale Strategie der Strassenerhaltung anstreben (Pavement-Management-System), gilt als grosser Schritt in diese Richtung.

Dieses Buch ist eine Synthese von Untersuchungen zur Strassenerhaltung, wie sie für die schweizerischen Autobahnen angestellt wurden. Unter Verwendung der Prinzipien des Systems Engineering entstand daraus das hier vorgestellte System zur Erhaltung der Strassen.

Die Erarbeitung eines umfassenden Zielsystems, das Ermitteln der Einflussfaktoren des Strassenzustandes, das Formulieren der Ansätze zur Durchführung von Vergleichsuntersuchungen bilden weitere Schwerpunkte dieses Buches. Ferner die Fragen der Strassen-Datenbank sowie Empfehlungen für durchzuführende Forschungsarbeiten. Ein Fallbeispiel im Anhang hilft, die Effizienz einer Erhaltungsstrategie nachzuweisen.

• Besonders empfohlen für alle potentiellen Entscheidungsträger in Strassenbauverwaltungen sowie Bauunternehmungen und Ingenieurbüros. Wichtig aber auch für Politiker und nicht zuletzt für die Studierenden des Bauingenieurwesens (Mitteilung des Verlags)

## **Neu-erscheinungen**

### **Der Österreichische Werkbund**

Alternative zur klassischen Moderne in Architektur, Raum- und Produktgestaltung

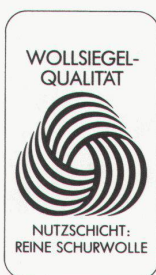
Astrid Gmeiner/Gottfried Pirhofer, 1985

ca. 280 Seiten, ca. 300 Abbildungen, davon 48 in Farbe, Format 23,5x28 cm, ca. DM 140.–

Residenz Verlag, Salzburg

# Bewundern.

**Reine Schurwolle. Die Naturfaser mit der Wollsiegel-Garantie.**



**Da staunen Sie: Der RAG-Mix & Match. Der stuhlrolleneignete Büroteppich, EDV-tauglich und in reiner Schurwolle. Der perfekte Transfer von gehobener Wohnkultur in den Bürobereich. Dokumentation (Anruf genügt): 063-22 20 42, Ruckstuhl AG, 4901 Langenthal, Telex 982 554 rag ch**

**rag**



#### **Regenwasser-Sammelanlage**

Eine Bauanleitung  
Wolfgang Bredow  
Neuaufgabe 1985, 128 Seiten mit vielen Abbildungen, Format 21×14 cm, DM 14,80  
ökobuch Verlag & Versand, Freiburg

#### **DuMont's Geschichte der europäischen Druckgraphik**

Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Techniken – Meister – Wirkungen, Reinhart Schleier, 1985  
Ca. 320 Seiten, 30 farbige und 200 einfarbige Abbildungen, Erläuterungen der Fachbegriffe, Bibliografie, Register, Format 20,5×15 cm, DM 38,-  
DuMont

#### **Über Grundlagen der modernen Architektur – Berichte und Meinungen für Jürgen Joedicke**

Festschrift zum 60. Geburtstag von Prof. Jürgen Joedicke, mit Beiträgen verschiedener Autoren  
304 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Zeichnungen, DM 18,-  
Universität Stuttgart, Institut Grundlagen der modernen Architektur und Entwerfen, 7000 Stuttgart 1

#### **Planung im ländlichen Raum – Ortskerngestaltung**

architektur+wettbewerbe aw 122, Text in Deutsch und Englisch  
96 Seiten, über 300 Abbildungen, Format 23×29,7 cm, DM 28,-  
Karl Krämer Verlag, Stuttgart

#### **Dokumentation über den 2. Internationalen Farb-Design-Preis 1983/84**

72 Seiten (deutsche Auflage), 64 Seiten (englische Ausgabe), Format A4, DM 25,-  
Institut Fortbildung Bau, Architektenkammer Baden-Württemberg, Danneckerstrasse 52, D-7000 Stuttgart 1

#### **Deutsche Kirchenbaukunst der Gotik**

Entwicklung und Bauformen  
Norbert Nussbaum, 1985  
Ca. 370 Seiten, ca. 200 einfarbige Abbildungen und Zeichnungen im Text, Glossar, Bibliografie, Register, Format 20,5×15 cm, ca. DM 36,-  
DuMont

#### **Geschenkpapiere von Künstlern: William Morris, 1985**

Aus dem Amerikanischen von A.B.C. Gruber  
16 vierfarbige Geschenkpapierbögen nach alten Originalmotiven, ca. 50×70 cm, auf das Format des Buches gefaltet, zum Herausnehmen perforiert, ca. 8 Seiten Einleitung, Format 34×25,5 cm, ca. DM 36,-  
DuMont

#### **Adolf Loos – Haus für Josephine Baker**

Text in Holländisch, Englisch, Französisch und Deutsch, 52 Seiten, mit zahlreichen Illustrationen und herausnehmbarem Plan, Format 22×29,7 cm, f 34.50  
Uitgeverij 010 Publishers Rotterdam

#### **Picasso Museum Paris**

Katalog der Gemälde, Papiers collés, Skulpturen und Keramiken  
Hg. M.-L. Besnard-Bernadac, M. Richet und H. Seckel, 1985  
320 Seiten, ca. 868 Abbildungen, 58 in Farbe, Format 21×27 cm, DM 78,-  
Prestel-Verlag München

#### **Praktische Denkmalpflege**

Michael Petzet/Gert Mader  
Ca. 200 Seiten, 300 Abbildungen, Format DIN A4, DM 49,-  
Kohlhammer

#### **Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes**

Denkmalschutz, Ortsbildplanung, Baurecht  
M. Trieb, S. Paetow, F. Buch, A. Schmidt, R. Strobel, hrsg. von der Forschungsgemeinschaft Bauen und Wohnen (FBW), Stuttgart  
Ca. 150 Seiten, ca. DM 38,-  
Kohlhammer

#### **Kunst als Welt-Beschreibung**

Die holländische Malerei im 17. Jh. Svetlana Alpers  
Aus dem Englischen, 1985  
300 Seiten, 4 farbige und 177 einfarbige Abbildungen, Register, Format 22,5×15,5 cm, ca. DM 68,-  
DuMont

#### **Jankel Adler**

Dreisprachiges (Deutsch, Englisch, Polnisch) Katalogbuch zur Ausstellung der Werke von Jankel Adler (in der Städtischen Kunsthalle Düsseldorf bis Dezember 1985, im Tel-Aviv-Museum Israel Januar/Februar 1986 und im Museum Sztuki, Lodz/Polen, Februar/März 1986)  
Ca. 208 Seiten, 50 farbige, ca. 100 einfarbige Abbildungen, Dokumente, ausführliche Biografie, Exponatenliste und umfassende Bibliografie  
Format 29×24 cm, ca. DM 78,-  
DuMont

#### **Zeit-Bilder**

Zur Soziologie und Ästhetik der modernen Malerei  
3., erweiterte Auflage  
Arnold Gehlen  
243 Seiten, 17 Farbtafeln, Sach- und Namenverzeichnis  
DM 68,-  
Vittorio Klostermann, Frankfurt

#### **Baukunst in fünf Jahrtausenden**

Hans Koepp  
Neubearbeitete und erweiterte Auflage 1985  
296 Seiten, 1195 Abbildungen, Format DIN A4, DM 46,-  
Kohlhammer

#### **Totenmasken**

Arnulf Rainer, 1985  
Mit Texten von Werner Hofmann und Arnulf Rainer  
ca. 170 Seiten, ca. 64 Farb- und 10 Textabbildungen, Format 23,5×28 cm, DM 126,-  
Residenz Verlag Salzburg

**Begreifen.**

**Kaum zu fassen: Der RAG-Calicut. Kokosfasern in aussergewöhnlichen Farben von bisher nicht erreichter Lichtechtheit (hier: Indigo), verdichten sich dank solider Schweizer Verarbeitung zu einem unnachahmlichen Charakter. Dokumentation (Anruf genügt): 063-22 20 42, Ruckstuhl AG, Teppichfabrik, CH-4901 Langenthal, Telex 982 554 rag ch**

**rag**