

# Ein Plan für Tokio

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1962)**

Heft 7: **Schulbauten = Ecoles = Schools**

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-331260>

## 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.



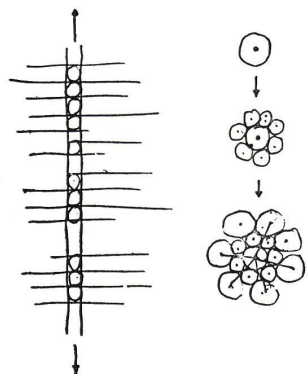
## Ein Plan für Tokio

Entwurf 1960

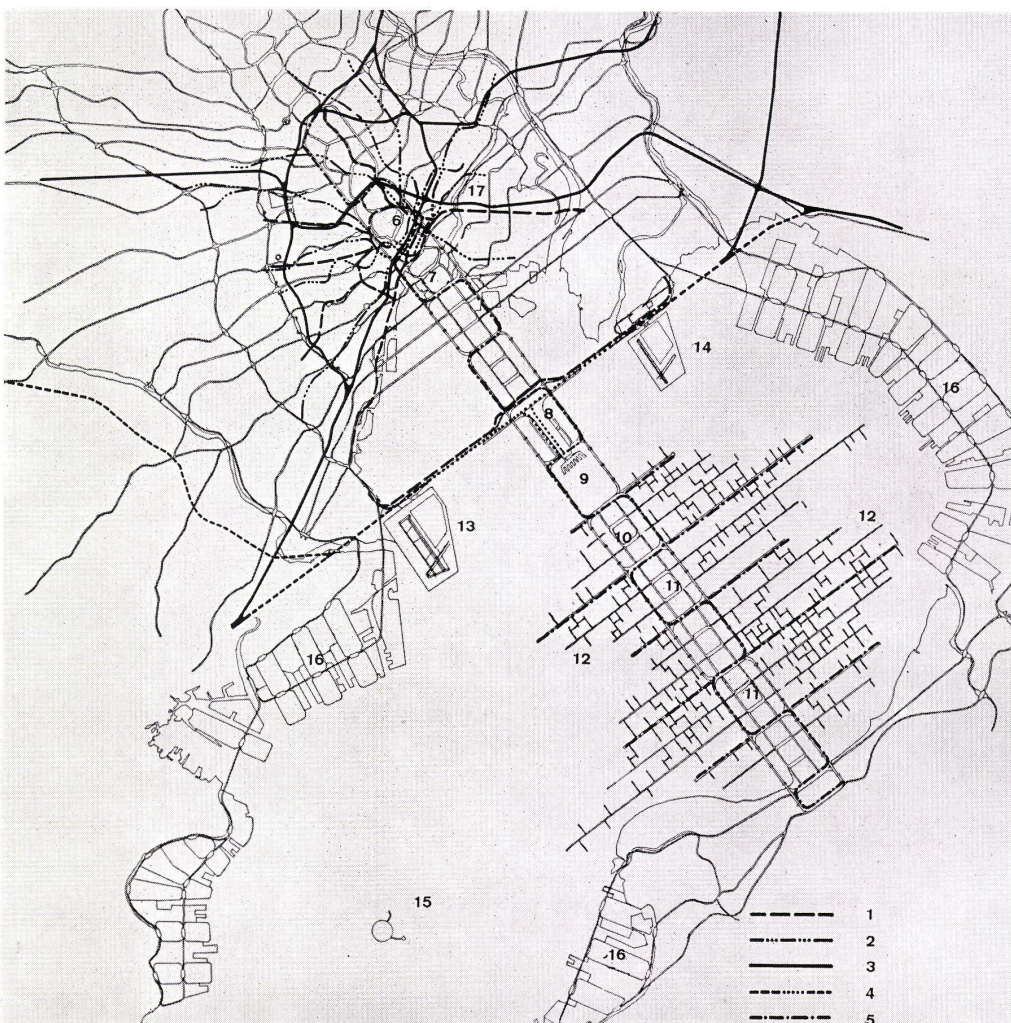
Kenzo Tange und seine Arbeitsgruppe gehen von der grundlegenden Erkenntnis aus, daß der moderne Stadtorganismus linear aufgebaut sein sollte. Der lineare Charakter aller Eisen- und Autobahnen ist ja evident. Daraus ergibt sich ein «offenes System», welches beliebig wachsen kann, im Gegensatz zum «geschlossenen System», welches in seinem eigenen Verkehr erstickt (Abb. 1). Die Planungsgruppe legt die lineare Verkehrsachse vom bestehenden Stadtzentrum aus mitten in die Meeresbucht von Tokio. Sicherlich ist das kein idealer Vorschlag; im dichtbesiedelten Gebiet der Zehnmillionenstadt wird jedoch keine andere Möglichkeit bestanden haben.

Neben den bestehenden Verkehrsträgern schlägt die Arbeitsgruppe eine Einschienenbahn, genannt Monorail, vor. Dieses Verkehrsmittel erschließt die Hauptachse mit dem Hauptbahnhof, dem Hafen, dem Regierungsviertel und den ausgedehnten Geschäftsvierteln.

So sagt denn auch Kenzo Tange im Vorwort zu seinem Exposé «A Plan for Tokyo, 1960», daß es sich bei seinem Vorschlag nicht um einen definitiven handelt. Er soll vielmehr alle interessierten Kreise zur konstruktiven Kritik anregen. Wertvoll an diesem Projekt sind für Tange die grundlegenden Ideen, welche die Arbeitsgruppe 1960 bewegten und die darin ihren Niederschlag gefunden haben.



W



1 Offenes System, links  
Geschlossenes System, rechts  
2 Das Zentrum von Tokio; darübergelegt  
das neue, lineare Verkehrssystem mit  
den Anschlüssen

3 Stadtplan  
1 Schnellstraßen  
2 Untergrundbahn, zum Teil im  
Planungsstadium  
3 Bestehende Eisenbahnlinien  
4 Vom Kenzo-Tange-Team  
vorgeschlagene Eisenbahnlinien  
5 Vom Kenzo-Tange-Team  
vorgeschlagene Einschienenbahn  
(Monorail)  
6 Kaiserpalast  
7 Harumi  
8 Neuer Hauptbahnhof von Tokio  
9 Neuer Hafen von Tokio  
10 Regierungsviertel  
11 Geschäftsviertel  
12 Wohnquartier  
13 Internationaler Flußhafen Haneda  
14 Lokaler Flugplatz  
15 Raketenflughafen  
16 Industriezonen  
17 Sumidafluß