

# Wettbewerb für eine städtebauliche Ideenstudie des südlichen Bezirkes der Stadt Bratislava CSSR

Autor(en): **Rainer, Roland**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 2: **Wohnungsbau = Construction d'habitation = Housing Construction**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333214>

## **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.

# Wettbewerb für eine städtebauliche Ideenstudie des südlichen Bezirkes der Stadt Bratislava, CSSR

Im Juni 1967 wurde in Bratislava ein internationaler, einstufiger Ideenwettbewerb für die städtebauliche Lösung eines Teiles der Stadt entschieden. Von 310 Anmeldungen aus 28 Ländern wurden 84 Entwürfe eingereicht. Ausschreibende Stelle war der Rat des städtischen Nationalausschusses von Bratislava. Im Preisgericht wirkten mit: Andre Gutton, Architekt, Professor an der Hochschule für bildende Künste, Paris; Arthur Ling, Professor für Architektur, Universität Nottingham, Großbritannien; Edvar Ravnikar, Professor für Städtebau an der Architekturfakultät der Universität von Ljubljana, Jugoslawien; Vjaceslav A. Skvarikov, Direktor des zentralen Forschungsinstituts für Städtebau, Moskau; Emanuel Hruška, Professor, Bratislava; Zdenek Chlup, Chefarchitekt der Stadt Brno; Stefan Svetko, stellv. Chefarchitekt der Stadt Bratislava.

## Programm

Das Wettbewerbsgebiet liegt am rechten Donauufer, gegenüber dem zentralen Stadtgebiet und ist allgemein als Petrzalka (Engerau) bekannt. Zur Zeit befinden sich dort 15 000 Einwohner in rund 4100 Wohnungen, die alle – bis auf wenige Ausnahmen – technisch und sozial veraltet sind und ausgesprochen dörflichen Charakter aufweisen. Der Grund dafür liegt darin, daß Petrzalka bis zum Jahre 1946 eine selbständige Randgemeinde war, die als größtes Dorf der CSSR auch jedweder technischen und gesellschaftlichen Einrichtungen entbehrte. Das Gebiet ist bis heute durch Hochwasser gefährdet, weshalb auch die Errichtung eines Umlaufkanals vorgesehen ist, durch den das Gebiet eigentlich eine Insel wird. Überquert wird es durch wichtige Ausfallstraßen, die an die Autostraßen nach Österreich und Ungarn anknüpfen. Die bestehende, vollkommen unzulängliche Brücke über die Donau wird in der ersten Etappe durch eine neue Brücke ersetzt werden, deren Brückenkopf zwischen der Altstadt und dem Burggelände liegt. Vollkommen umgebaut werden auch die Eisenbahneinrichtungen. Das Gesamtgebiet einschließlich Kanal hat eine Fläche von 1806 ha.

## Die Preisträger sind:

1  
Projekt 7: Alexy Tibor, Kavan Jan, Trnkus Filip, Bratislava.

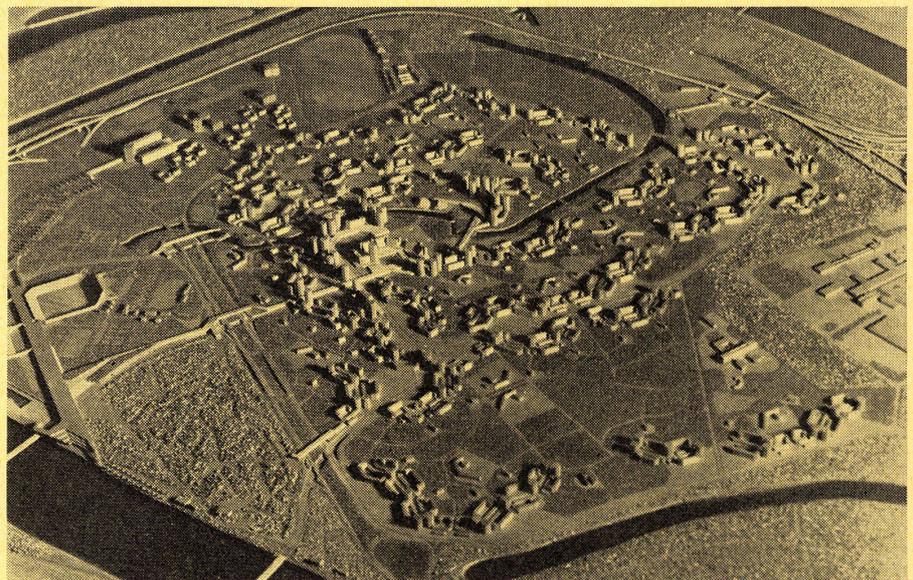
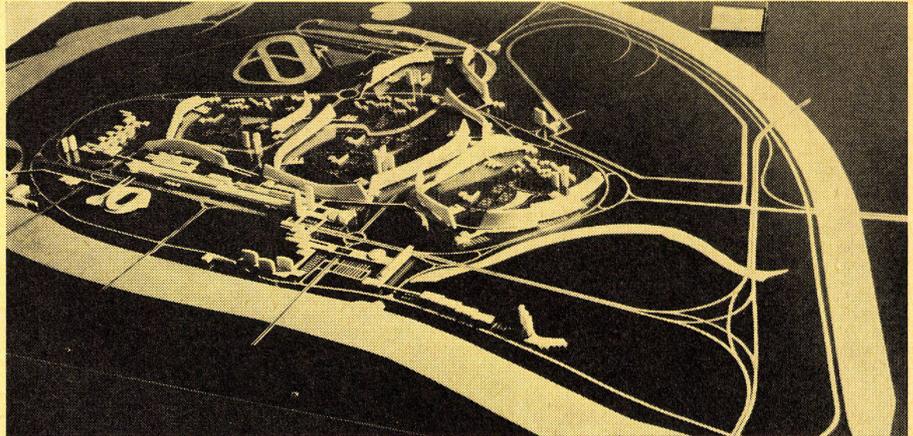
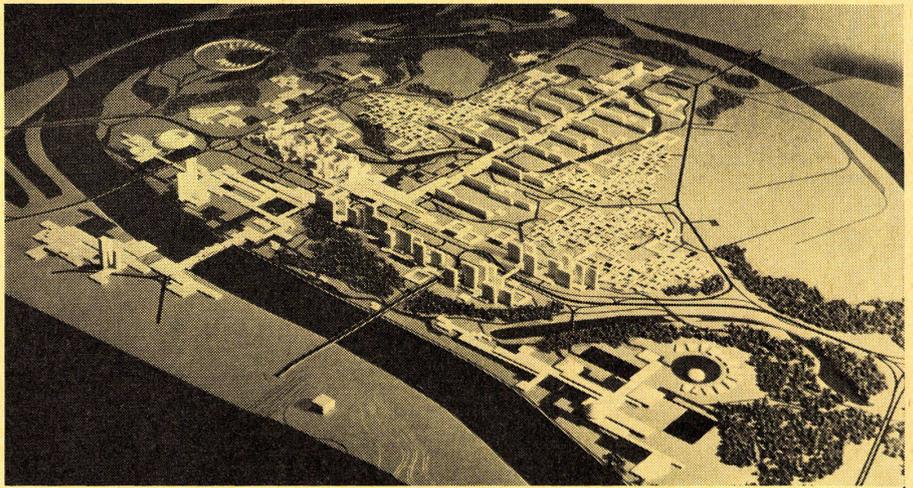
2  
Projekt 42: Typovsky Karel, Novacek Jaroslav, Adamec Vit, Olomouc, CSSR.

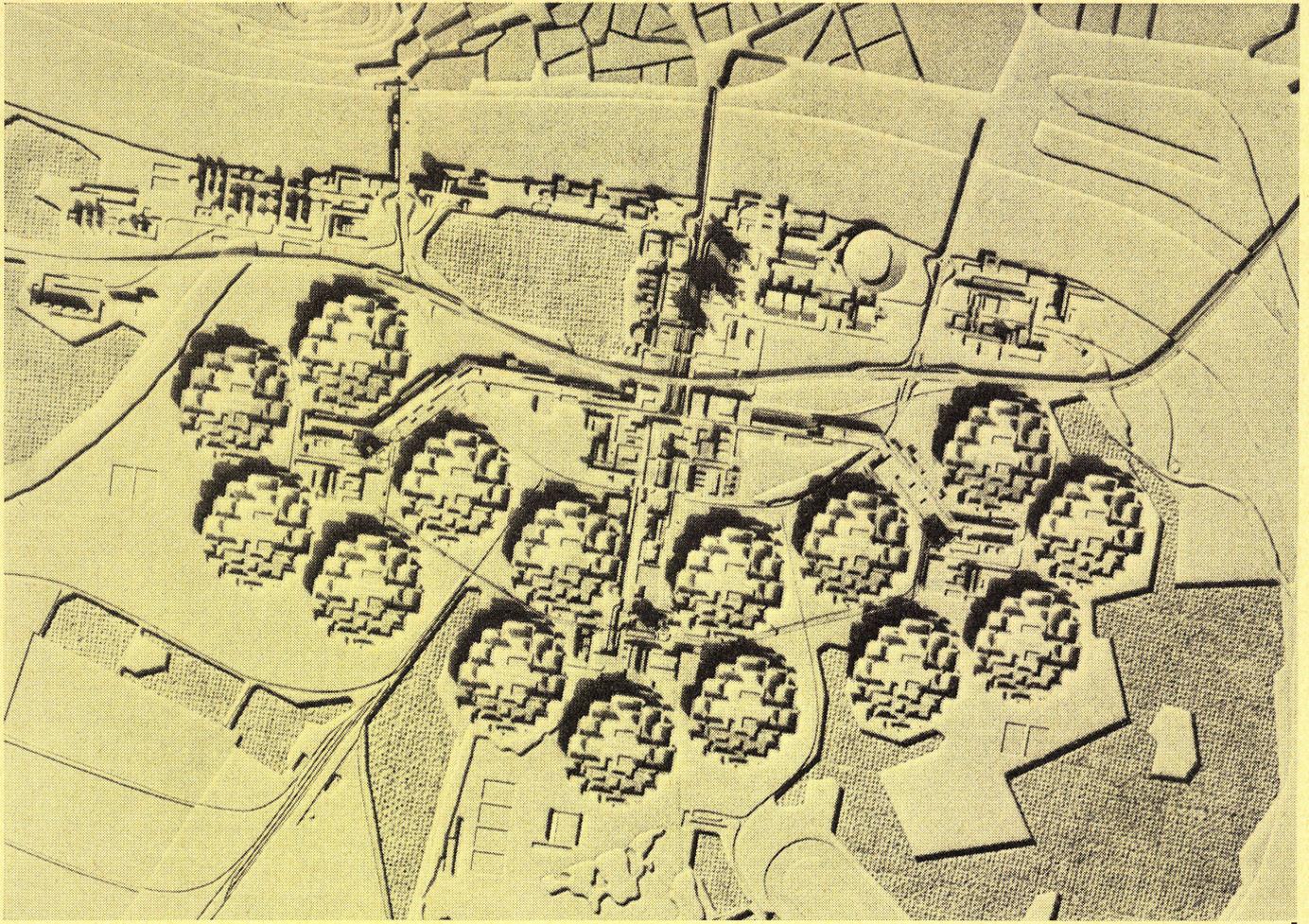
3  
Projekt 43: Shyojiro Yamane, Denji Ogura, Yoshimasa Okuma, Masashi Miyakawa, Hiroshi Taniguchi, Jiro Onuma, Osamu Myojo, Tsunehico Hongo, Tokio, Japan.

4  
Projekt 46: George Vernon Russel, Anton Jemerich; Mitarbeiter: John Mckeown, Lynne Paxton, Los Angeles, USA.

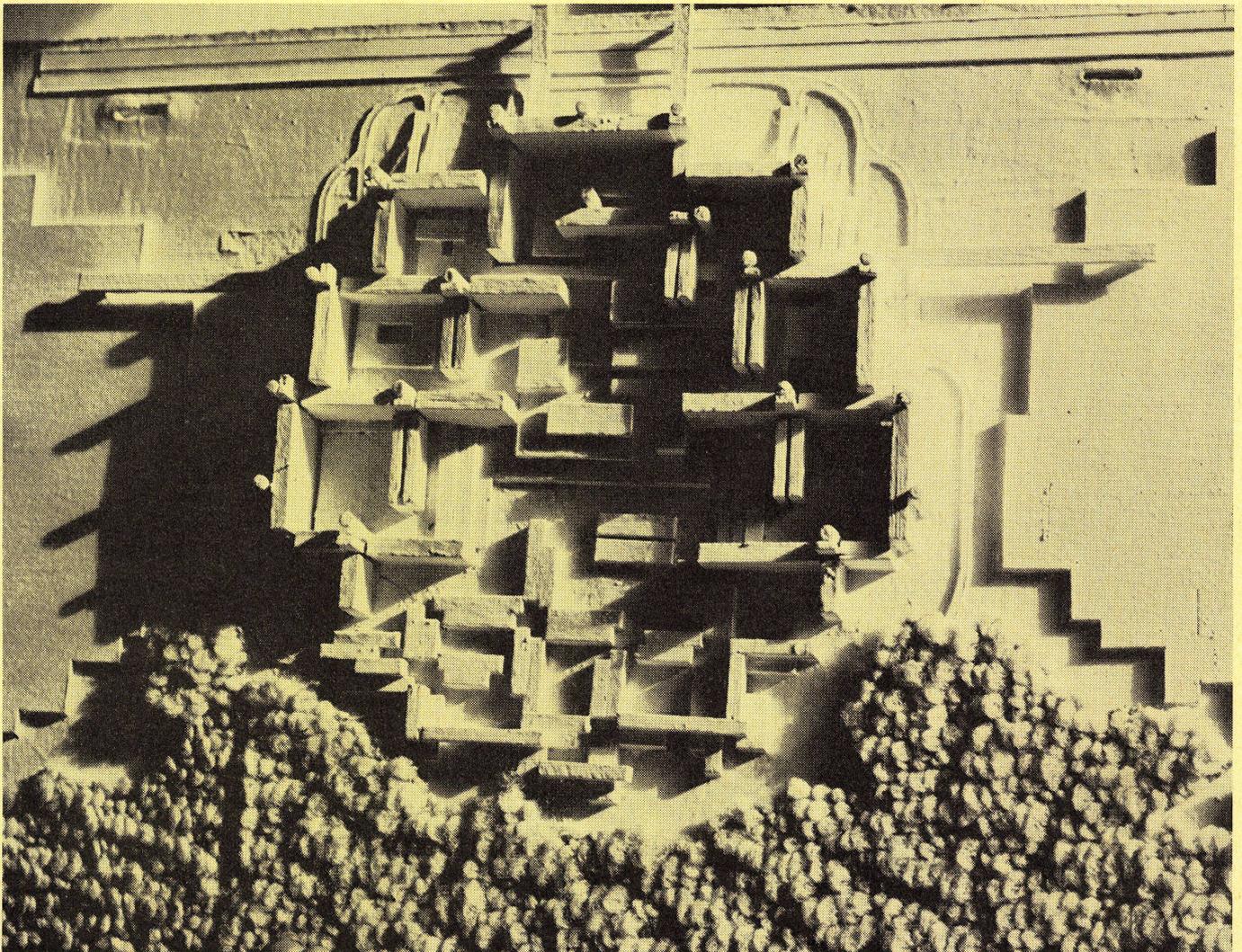
nächste Seite

5  
Projekt 47: Roland Rainer, Albin Arzberger, Herbert Karrer, Institut für Städtebau an der Akademie der bildenden Künste, Wien.





5



6

Im einzelnen wurde verlangt:

Ein Wohngebiet für 100 000 Einwohner mit kompletter Ausstattung; Wohnfläche im Schnitt 45 m<sup>2</sup> bei 3,12 Wohnräumen und 3,1 Personen pro Wohnung.

Die Fläche des Industriegebietes war verbindlich angeben.

Ein Areal für die physikalisch-chemische Fakultät für 5000 Hörer samt Internaten für ca. 75 Prozent der Hörer sowie physikalisch-chemische oder elektronische Rechnungsforschungsinstitute der Akademie. Ebenfalls Flächen für Park, Kultur und Erholung; 30 bis 40 ha Ausstellungsgelände; Leibesübungs- und Sporteinrichtungen einschließlich einer Pferdebahn und weitere kleine Einrichtungen wie Motel, Autocamping usw. Ferner: Errichtung eines vollentsprechenden Straßennetzes bei einer vorausgesetzten Motorisierung von 1:1,25, wovon 1:7,5 Pkw pro Einwohner; angenommene Bewegungsziffer der Bevölkerung von 685 Fahrten im Jahr pro Person (1980). Die Bedingungen erhielten detaillierte Angaben bezüglich der Erfordernisse an die einzelnen Arten des motorisierten und städtischen Massenverkehrs.

Es wurden fünf Preise zu gleichem Rang vergeben, sechs Ankäufe und zehn belobigende Anerkennungen.

Aus dem Protokoll des Preisgerichtes  
Projekt Nr. 47

Die Konzeption des Bezirkes ist in diesem Entwurf durch seine hohe Organisation mit eindrucksvoller Beziehung zur bestehenden Stadt gekennzeichnet. Der Aufbau wird in drei Wohnsprengel, welche an das Bezirks-

zentrum anrainen, konzentriert und gegenseitig, mittels Straßen für den Kraftwagen, Fußgänger und den städtischen Massenverkehr, sehr vorteilhaft verbunden sind. Die Baugründe für das Ausstellungsgelände, für die Hochschule und für die Sportanlagen sind entlang des Ufers so situiert, daß die bestehenden Grünflächen soweit als möglich unangetastet bleiben sollen.

Die einzelnen Teile des Kommunikationsnetzes sind gründlich erwogen, insbesondere was die Lage des Bahnhofes und das Tramwaynetz anbelangt. Dabei ist der Zutritt zu allen Nutzflächen besonders wirtschaftlich. Jeder Sprengel besteht aus fünf kompakten, kreisförmigen Nachbarschaften. Diese beinhalten verschiedenartige Wohnungen, wobei die Wohnhäuser in ihrer Höhenverbauung nach Norden anwachsen. Die Ausstattung und die Abstellflächen sind in die kreisförmigen Komplexe einbezogen. Das Preisgericht meint, daß dieser Entwurf mit seiner überzeugenden Struktur eine solche Art andeutet, welche besonders erfolgreich die Beziehung des Bezirkes zur bestehenden Stadt ausdrückt. Dabei kam aber das Preisgericht auch zu der Ansicht, daß für einen etappenweisen Aufbau die standardisierten Einheiten der Nachbarschaften nicht die erforderliche Variabilität aufweisen und ein so hoch organisierter Entwurf eher für eine kurzfristige Realisierung geeignet wäre. Es kam weiters zu der Meinung, daß durch das Entfalten einer größeren Mannigfaltigkeit und einer minder starren Lösung im Detail diesen Bemerkungen zuvorkommen möglich wäre.

Roland Rainer, Wien

#### Anmerkungen zur Weiterbearbeitung des Wettbewerbsentwurfes

Bei dem internationalen Wettbewerb, den die Stadt Bratislava für eine 100 000-Einwohner-Stadt am rechten Donau-Ufer ausgeschrieben hat, geht es um mehrere Fragen.

1. Eine städtebauliche Gestaltung des rechten Donau-Ufers mit dem Ziel, die Donau in das Stadtbild so einzubeziehen, daß das rechte Ufer künftig ein möglichst gleichwertiges Gegenüber zum linken Donau-Ufer wird. Die geplante Universität, das Ausstellungsgelände, das Stadion, die Hotels und sonstige öffentliche Bauten geben die Möglichkeit, am rechten Ufer eine Bebauung zu entwickeln, die zwar im Volumen die des linken Ufers vielleicht nicht erreicht, aber trotzdem eine eindrucksvolle und räumlich lebendig gegliederte Silhouette ergeben kann.

2. Eine städtebauliche Gruppierung der Wohnungen und Gemeinschaftseinrichtungen, die der sozialen Gliederung möglichst folgerichtig entspricht. Dabei baut die Gestaltung auf einer kleinsten Einheit von rund 6500 Einwohnern auf, die mit dem Ziel enger Kontakte und kurzer gedeckter Wege sowie unterirdischer Parkplätze so geschlossen geplant ist, daß sie gleichsam wie ein großes von Höfen durchsetztes und um Gemeinschaftseinrichtungen gruppiertes Gebäude wirkt.

15 solcher Nachbarschaften bilden als kleinste Einheit von je rund 6500 Einwohnern die grundlegenden Zellen des städtebaulichen Systems. Jede dieser Nachbarschaften wird durch eine geschlossene Baugruppe verkörpert, mit verschieden hohen Wohnhäusern, die sich rings um die Gemeinschaftseinrichtungen so gruppieren, daß die Bebauung im Norden, Nordosten und Nordwesten mit 17 Wohngeschossen am höchsten ist und nach Süden terrassenförmig niedriger wird; dadurch wird optimale Besonnung bei gleichzeitig hoher Wohndichte erreicht, da die niedrigeren Gebäude, die wenig Schatten werfen, verhältnismäßig nahe an die hinter ihnen stehenden höheren Gebäude herangerückt werden können, während die höchsten Gebäude ihren Schatten auf die Verkehrsadern und Abstände zwischen den Nachbarschaften werfen.

Unter den höchsten Wohnhäusern, also im Schwerpunkt der Bewohner, liegen mehrgeschossige Garagen, in denen der gesamte

Autoverkehr aufgefangen wird, so daß innerhalb der Nachbarschaftsgruppe nur Fußgängerverkehr verbleibt, der in einer oberen Ebene über den Fahrbahnen liegt.

Um die Fußwege zu den im Zentrum der Baugruppe liegenden Gemeinschaftseinrichtungen kurz zu halten, aber auch im Interesse sparsamer Erschließung durch Leitungen, Wege usw., und im Interesse geringen Verbrauchs an Bauland ist die Wohnfläche verhältnismäßig hoch, die Bebauung konzentriert, aber optimal besonnt und ringsum von weiträumigen Grünflächen umgeben. Im Zentrum der Nachbarschaftsgruppen liegen die Gemeinschaftseinrichtungen auf kurzen Fußwegen erreichbar: über den Garagen die Läden, sodann anschließend Kulturhaus, Elementarschule, Kindergarten und die zugehörigen Spielplätze, die besonders von den niedrigen Wohngebäuden, in denen die Familien mit Kindern wohnen sollten, sehr leicht erreicht werden könnten.

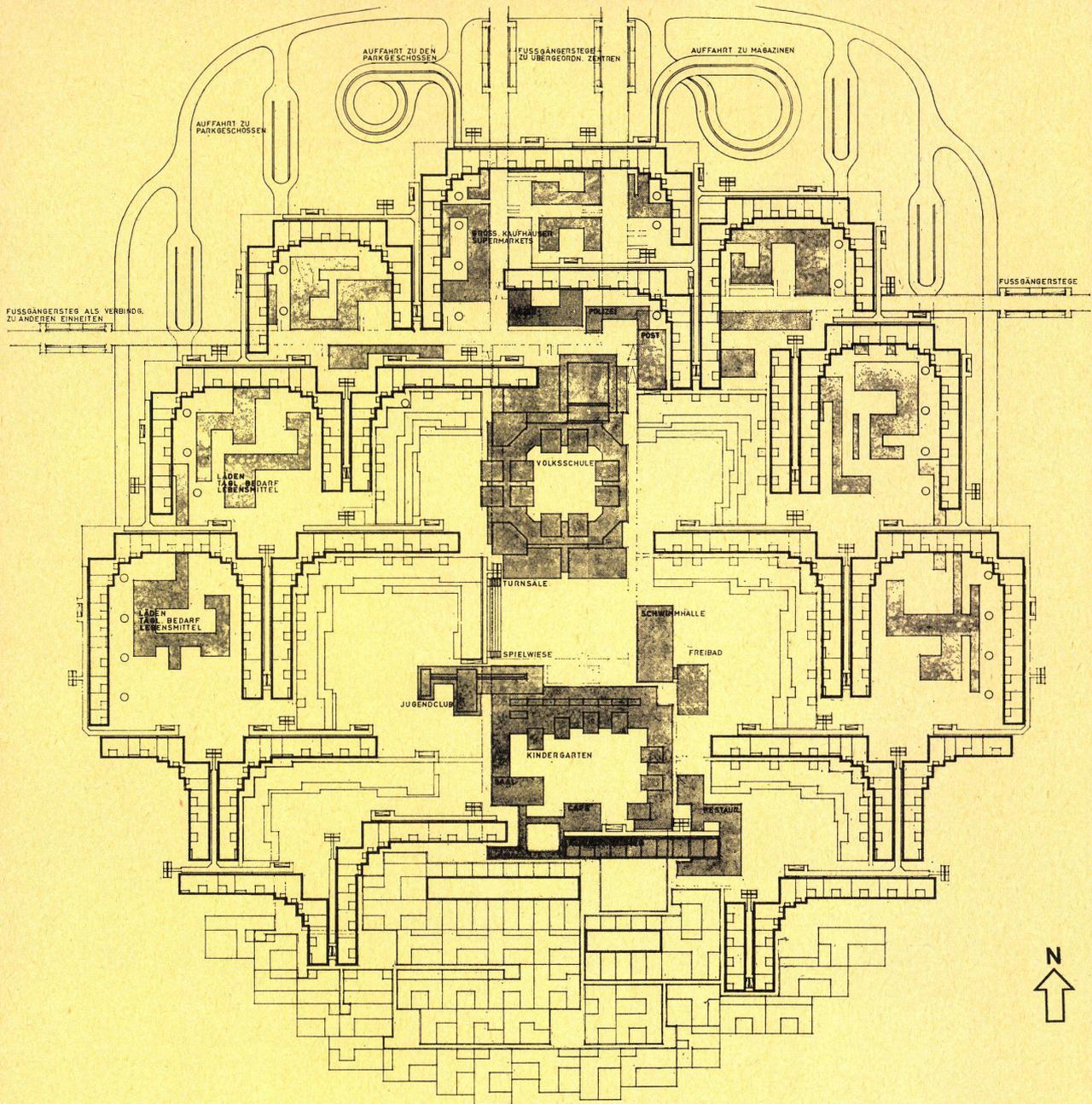
Je fünf solcher Nachbarschaftsgruppen werden zu einer höheren Einheit zusammengefaßt, in deren Mitte jene Gemeinschaftseinrichtungen liegen, die einem größeren Wohngebiet dienen: höhere Schulen, kleinere Verwaltungsgebäude, höhere Kultureinrichtungen, ferner Warenhäuser und Spezialgeschäfte, während am Rande einer solchen Gruppe die Sport- und Spielplätze aller Art in den großen Grünzügen liegen, die diese größeren Einheiten voneinander trennen.

Diese drei städtebaulichen Einheiten sind durch jene Gemeinschaftseinrichtungen miteinander verbunden, die dem gesamten neuen Stadtteil dienen und die überdies mit deutlicher Beziehung zu den bestehenden Stadtteilen von Bratislava entwickelt sind. Während die übergeordneten Verwaltungsgebäude an der Hauptstraße von Safarikovo Namesti zum Zentrum gruppiert sind, liegen die Kulturbauten, wie Forschungsinstitut, Universität, Theater, Sporthalle, aber auch das Stadion, das Ausstellungsgelände und die Hotels unmittelbar an der Donau. Sie sollen dort eine ausdrucksvolle, lebendig gegliederte Uferbebauung bilden, deren optische Wirkung durch die Spiegelung im Wasser verstärkt wird. Nur durch unmittelbares Heranrücken an das Wasser kann der Eindruck erweckt werden, daß das alte und

5, 6  
Projekt 47: Roland Rainer, Albin Arzberger, Herbert Karrer, Institut für Städtebau an der Akademie der bildenden Künste, Wien.

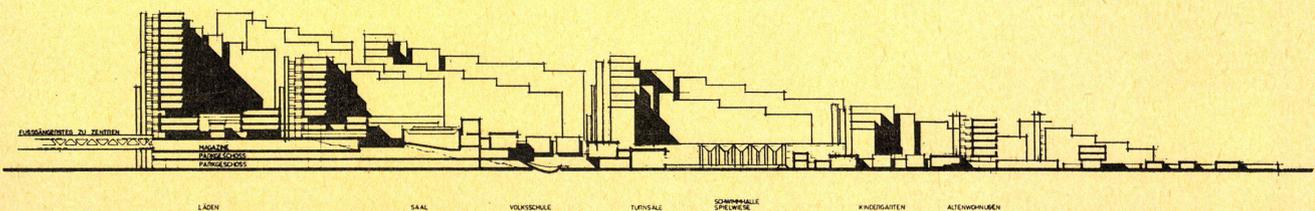
5  
Modellfoto der Gesamtanlage.  
15 »Nachbarschaften« bilden als kleinste Einheit von je 6500 Einwohnern die grundlegenden Zellen des städtebaulichen Systems.

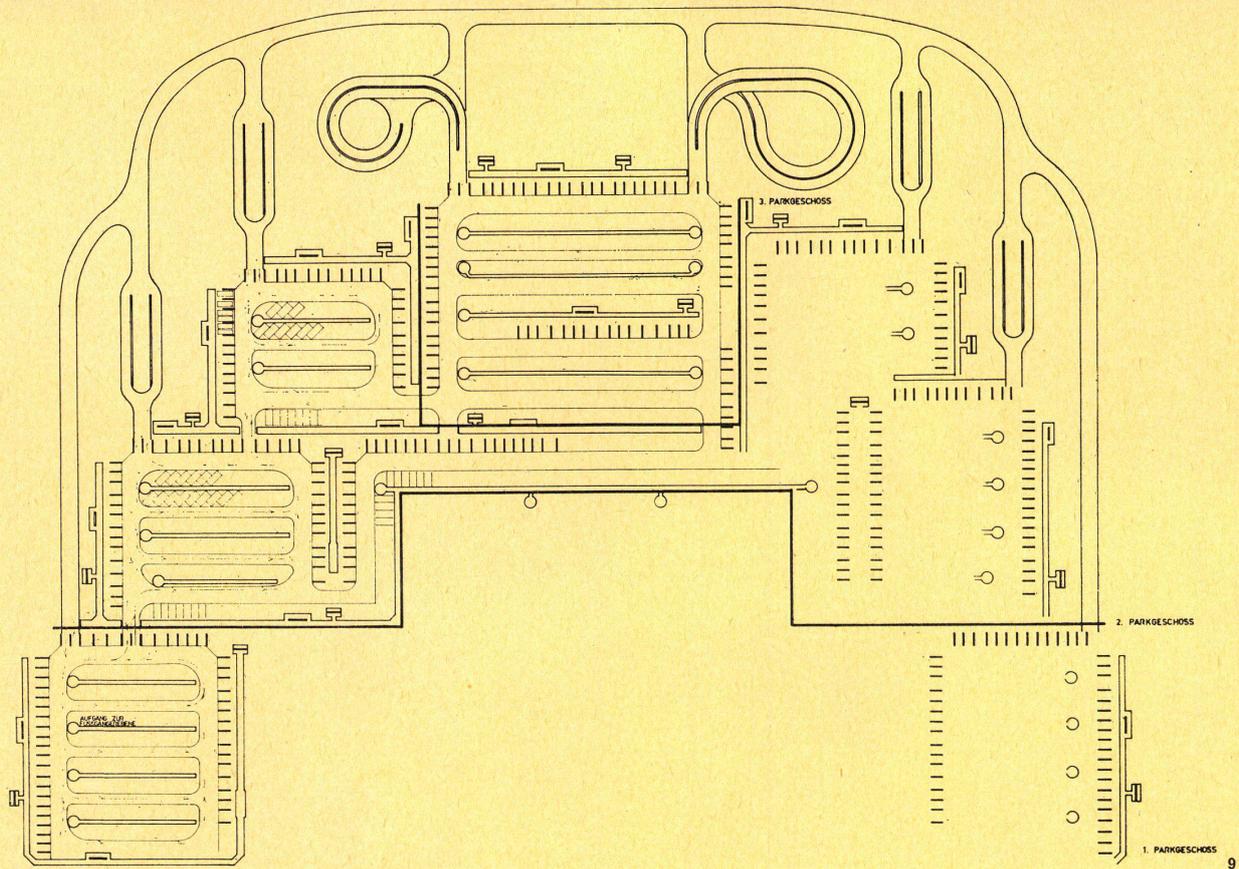
6  
Modellfoto einer, nach Beendigung des Wettbewerbes durchgearbeiteten Nachbarschaft.



7 Schematischer Grundriß einer Nachbarschaft, ca. 1:2000. Innerhalb des von der Wohnbebauung umschlossenen Bereiches wurden übergeordnete Einrichtungen (Schule, Kindergarten, Läden, Sporteinrichtungen, kulturelle Einrichtungen, Restaurant, Café usw.) angeordnet.

8 Schnitt durch die Nachbarschaft in nord-südlicher Richtung.





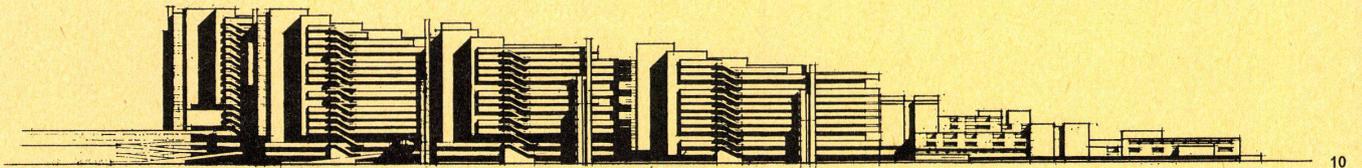
9 Schematischer Grundriß der Parkierungsebene, ca. 1:2000.

10 Ansicht von Westen.

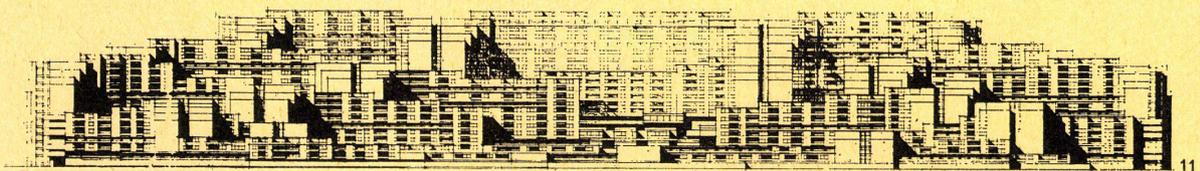
11 Ansicht von Süden.

12 Ansicht von Norden.

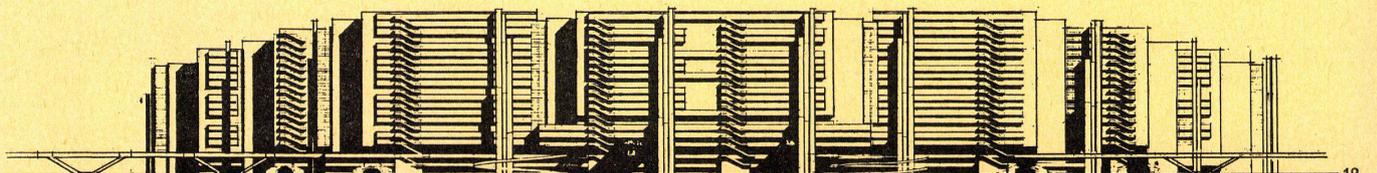
Die weitere Durcharbeitung der Nachbarschaftseinheit ist erst nach dem Wettbewerb erfolgt.



10



11



12

neue Bratislava als einheitliche Stadt beiderseits der Donau liegt.

Eine wichtige Rolle kann dabei die Universität spielen, die als eine zentrale und bedeutende Einrichtung der Stadt auch an einem zentralen Platz liegen und das städtebauliche Bild der Universitätsstadt entsprechend mitbestimmen soll; aus diesem Grunde wird die Universität nicht in einem Randgebiet, sondern unmittelbar an der Donau gegenüber der Altstadt vorgeschlagen. Ähnliches gilt auch vom Ausstellungsgelände, das ebenfalls als wichtige öffentliche Einrichtung das Bild von der Donau her beeinflussen soll. Dagegen sind die Verfasser der Auffassung, daß Freibäder die besten Erholungsmöglichkeiten bieten würden, wenn sie entfernt vom Lärm und Getriebe der Stadt in den großen Auwaldgebieten im Süden des neuen Stadtteiles entstehen würden.

#### Verkehr

Diesem Zweck dient auch das Verkehrssystem; von den drei Brücken soll die westliche Brücke Rybne Namesti die historischen Blickpunkte des alten Bratislava mit dem neu entstehenden Universitätsviertel und den benachbarten Hotels verbinden, die gegenüber am rechten Donau-Ufer vorgeschlagen werden, so daß es zweckmäßiger erscheint, unterhalb der Fahrbahnen dieser Brücke den Fußgängern eine eigene Ebene mit kleinen Läden, eventuell Gaststätten usw. zu bauen, die das linke und rechte Donau-Ufer an dieser Stelle zu einer echten, räumlich wirkenden Einheit verbinden.

Für den ruhenden Verkehr im Bereich der öffentlichen Einrichtungen ist ein großer Parkplatz für rund 2500 Pkw's zwischen Ausstellungsgelände, Stadion, Stadthalle, Verwaltungszentrum und Bahnhof so geplant, daß er all diesen Einrichtungen dienen kann und daher vielseitig und zu verschiedenen Zeiten ausgenutzt wird.

Parkplätze für die Zentren der drei städtebaulichen Einheiten liegen unter der Fußgängerebene, ebenso wie die Parkplätze der Nachbarschaften in den Untergeschossen unter den hohen Häusern und den zugehörigen kommerziellen Einrichtungen liegen.

Da das Donau-Ufer den Fußgängern und den Gebäuden vorbehalten bleiben soll, findet die Autobahn südlich dieser Uferbebauung den besten Platz, während im Schwer-

punkt des übergeordneten Zentrums des neuen Stadtteiles der Bahnhof liegt.

Sowohl die wichtigen öffentlichen Gebäude am Ufer, als auch der Bahnhof sind ebenso wie jedes der drei größeren Wohngebiete durch Straßenbahn- und Autobuslinien bedient, die teils als Ringlinien, teils als Radialen so geführt sind, daß sie einerseits das Industriegebiet, andererseits die Trabrennbahn und die Strandbäder bedienen.

#### Grünflächen

Durch die wirtschaftlich und verkehrstechnisch günstige Konzentration der Bebauung mit ihrem geringen Bedarf an Bauland kann ein Maximum an unverbauter Grünfläche erhalten werden. Der schöne Park Janka Kralá wird nicht nur erhalten, sondern vergrößert – auch die Auwälder an der Donau und an den verschiedenen einzelnen Wasserflächen werden geschont und vergrößert.

Ein Friedhof ist östlich des Industriegebietes so geplant, daß er durch dieselbe Autobuslinie bedient werden kann, wie das Industriegebiet.

Zwischen den Nachbarschaftsgruppen bleiben weiträumige Grünflächen, in denen sowohl die übergeordneten Verkehrsadern, als auch Spiel- und Sportplätze genügend Platz finden. Darüber hinaus bleiben im Süden und Westen aber noch größere Gebiete für Gartennutzung und als Reserven für künftige Entwicklung.

Roland Rainer, Wien

## Sinn und Grenzen städtebaulicher Verdichtung

Wenn die bekannte Wahrscheinlichkeit einer Verdoppelung der Weltbevölkerung innerhalb vierzig Jahren – die Zunahme um zwei Milliarden bis 2000 – eine Lawine von Utopien großstädtischer Superstrukturen ausgelöst hat, bzw. wenn diese mit der erwarteten Bevölkerungslawine begründet werden, so wäre dazu zunächst festzustellen:

daß die voraussichtliche Zunahme weniger in den hochzivilisierten und vergrößerten, als vielmehr in den unterentwickelten, vorwiegend agrarischen Ländern zu erwarten ist;

daß auch in den Industriestaaten nicht überall die Groß- und Riesenstädte, sondern auch die Klein- und Mittelstädte wachsen werden, in denen insgesamt auch hier die meisten Städter wohnen;

daß das Zusammenwachsen sehr verschieden großer Städte zu Stadtregionen eine neue reale, über weite Räume ausgebreitete Stadtform darstellt;

daß das Raumproblem dieser Agglomerationen, die Aufzehrung ihrer Landschaft, ihrer Erholungs- und Erweiterungsgebiete durch rasch wachsende Bebauung weniger eine Folge der Bevölkerungsvermehrung, als vielmehr der Vermehrung der gleichzeitig immer kleiner werdenden Haushalte und von Sanierungsmaßnahmen ist – vor allem aber die Folge einer bis dahin niemals gekannten Streuung und Zersplitterung der Bebauung über das flache Land infolge des Automobilverkehrs, der es jedem Besitzer eines Autos möglich macht, seinen Wohnsitz bis zu 50

und mehr Kilometer von der Arbeitsstätte aufzuschlagen bzw. umgekehrt auch die Fabriken fast beliebig über das Umland der Städte zu streuen.

Zu diesen entscheidenden Fragen heutiger Stadtentwicklung tragen technisierte Citymodelle mehr oder weniger utopischer Art wenig bei, weil schon die dicht bebauten Wohngebiete fast überall kleiner sind, als die locker und flach bebauten Randgebiete; die eigentlichen Kerngebiete sind schon gegenüber den normalen, dicht bebauten Wohngebieten klein im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet, besonders zur ganzen Region aber geradezu verschwindend.

Tatsächlich verdanken die meisten Superstrukturen ihre Entstehung offenbar weniger der Sorge um echte Lösungen unserer umfassenden städtebaulichen Fragen als vielmehr der Freude an technischen Utopien: Die Phantasie und der Ehrgeiz der neuen Jule Verne's hat sich den Stadtzentren zugewendet, ohne viel zu fragen, wie weit diesen und vor allem ihren Bewohnern damit gedient sein mag.

»Architektur bedient sich rückhaltlos der stärksten Mittel, die ihr jeweils zur Verfügung stehen. Maschinen haben sie ergriffen und die Menschen sind nur mehr geduldet in ihrem Bereich«, heißt es bezeichnenderweise in einem diesbezüglichen Wiener Manifest aus dem Jahre 1963.

Die Probleme der großen Agglomerationen