Zeitschrift: Gutes Bauen, schönes Wohnen, gesundes Leben **Herausgeber:** Gutes Bauen, schönes Wohnen, gesundes Leben

Band: - (1949)

Heft: 2

Artikel: Riesige städtebauliche Probleme

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-650956

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 30.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



ZEITSCHRIFT FUR BAUPROBLEME, WOHNUNGSFRAGEN UND DIE LEBENSGESTALTUNG

ZURICH, HERBST 1949

NR. 2

Fast alle Städte haben heute ihre großen Bau-, Wohn- und Lebenssorgen. Auch die schweizerischen Städte leiden unter ihren Bauproblemen. Je größer die Stadtorganismen, desto vielseitiger und komplexer sind ihre Bau-, Wohn- und Lebensverhältnisse. Zürich, Basel und Bern liefern dafür viele bedeutsame Beispiele. So unterschiedlich die Dinge in den verschiedenen schweizerischen Städten sind, so verschieden sind die Vorschläge für die Lösungen der brennenden Fragen. Jede Stadt hat thre Eigenart und ihr Eigenleben, und jede will ihre eigene Lösung.
Zürich dielkuttert eine Reihe Cityprobleme; zurzeit steht die Problema-

Zürich diskutiert eine Reihe Cityprobleme; zurzeit steht die Problematik des Limmatraumes und die Zukunft der Huytbalnhofeity im Brempunkt der Interesses der Fachleute und der Allgemeinheit. Morgen werden die Diskussionen über die Belleweity und den neuen Paradeplatz folgen. Und übermorgen werden die gegensätzlichen Meinungen über die Neugestaltung der Cityquartiere an der Sihlvücke, ennet der Sihls und über die Zukunft der Zürcher Satellitensiedlungen aufeinanderprallen.

Basel debattiert über die Form einer neuen Rheinbrücke. Soll eine pfeilerlose Hüngebrücke oder eine auf zwei Strompfeilern ruhende Balkenbrücke erstellt werden? Das ist in Basel eine

In Bern ist der ganze Baukomplex in Bewegung, nicht nur das Problem des neuen Bahnhofes.

Die Bedürfnisse der Zeitverhültnisse und des Zeitgeistes verlangen gebieterisch die Berücksichtigung der Eigenarten. Denn: neues Bauen heißt neues Leben!

Es ist hocherfreulich, daß die gesamte schweizerische Oeffentlichkeit, weit über die verschiedenen engen Fach- und Interessentenkreise hinaus, lebhaften Anteil nimmt an allen inwad ausländischen Baufragen. Die Diskussionslust ist ungewöhnlich groß. Wir folgen den lebhaften Bedürfnis nach sachlicher Orientierung und anschaulicher Darstellung. Wir bieten über die einheimischen und ausländischen Projekte und Probleme in rascher Folge eine Reihe von Aufsätzen, Artikeln und Reportagen, die wir vielseitig illustrieren. Unsere originalen Darstellungen über die guten Leistungen und die neuen Bauaufgaben in den Schweizer Städten sowie im Ausland dokumentieren, wie groß die allgemeinen und die speziellen Berührungspunkte sind. Wer unsere Artikelsenie aufmerkam liest und sich mit den Illustrationen befaßt, erhält eine Fülle hochinteressanten Diskussionsstoffes, wie ihn nur eine Spezialzeitschrift, die über den Tag hinaus sieht, bister kenn?

ungspunkte sind. Wer unsere Artikelserie aufmerksam liest und sich mit
den Illustrationen befalt, erhält eine
Fülle hochinteressanten Diskussionsstoffes, wie ihn nur eine Spezialentschrift, die über den Tag hinaus sieht,
bieten kann.
Wir wollen Kontakt schaffen zwischen den verschiedenen Gruppen und
Dingen und zu bestmöglichen Lösungen
beitragen. Wir wahren strenge Objektivität und kämpfen mit aller Energie
für diejenigen Lösungen, die gutes
Bauen, schönes Wohnen und gesundes
Leben sichern.

RIESIGE STÄDTEBAULICHE PROBLEME

Journalistische Revue von Bern bis Berlin - über Moskau nach Canada via USA

Die Stadt Bern

beherbergt heute 142 000 Einwohner. Etwa 12 000 leben in der Innenstadt; die übrigen 120 000 sind auf die vier Außenquartiere Länggasse, Breitenrain, Schloßhalder Kirchenfeld und Mattenhof ziemlich gleichmäßig mit je 30 000 verteilt.

Das Ge me in de ge biet gleicht einer Birne, deren Stiel nach Westen gerichtet ist, während der dicke Teil das ursprüngliche Gemeindegebiet (östlicher Teil) umfaßt. Auf der Ostseite ist mit Ausnahme der im Nordosten gelegenen Allmend und des hintern Murifeldes das Gemeindegebiet bereits vollständig überbaut; auf der Westseite dagegen verfügt die Gemeinde noch über das landwirtschaftlich genutzte Hinterland von Bümpliz. Der beträchtliche Bodenbesitz der Bürgergemeinde, die mit der Einwohnergemeinde zusammen die Hälfte des Gemeindebodens besitzt, besteht zum großen Teil aus Wald (Bremgartenwald, Könizbergwald, Steinhölzliwald, Dählhölzliwald und Schoßhaldenhölzli). Die Agglomeration Bern umfaßt allerdings auch die Nachbargemeinden Köniz mit Wabern, Muri, Osternundigen und Papiermühle (Ittigen und Bolligen), so daß, wenn diese Gemeinden mitberücksichtigt werden, auf der Westseite weitere beträchtliche Landreseven liegen.

Die Gemeindebehörden geben jedoch einem Anschluß der Nachbargemeinden durch einen Zweckverband den Vorzug gegenüber von Eingemeindungen. Die Aufgabe der Planung geht also dahin, zwischen diesen «Satelliten vorstädten» einerseits gute Verkehrsverbindungen zu schaffen, anderseits diese an sich selbständigen Nebenzentren durch Grünflächen von der gegenüber Webenzentren durch Grünflächen von der gegenüber Webenzentren durch Grünfläche nvon der gegenüber Webenzentren durch Grünfläche und werden die örtliche Unterbringung der immer noch bescheidenen Industrie (Schwerindustrie ist keine vorhanden) mit ihren Wohnsiedlungen durch Verständigung mit den Nachargemeinden zu den vornehmsten Aufgaben der bernischen Stadtplanung. Die kürzlich errichtete bernische Sektion der Regional- und Landesplanung wird zur Lösung dieser Aufgabe mit herangezogen und es ist zu erwarten, daß ihre Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt in absehbarer Zeit gute Früchte zeitigen wird, Solche «Auslauf und Trennung sprünflächen», auf denen auch Schulen, Freiplätze errichtet werden können, werden aber größtenteils nur möglich, wenn die Stadt den Boden erwirbt (Siehe Lüchinger-Rede.) Bis zum Jähre 1952 sollten entsprechen den festgestellten Ge-

burtenziffern Schulhäuser für 200 neue Schulklassen bereitstehen. Nicht weniger wichtig ist aber die Erstellung einer Kläranlage für die Stadtabwässer und einer Kehrichtverbrennungs- woch der Verwertungsanstalt. Durch den Bau von Verwaltungsgebäuden, Brücken usw. entstehen der Stadt Bern Belastungen, die ihre Steuerkraft aufsäußerste in Anspruch nehmen. Und doch sollte dieser Notwendigkeit entsprochen werden. Mindestens aber dürfte kein größerer Landkomplex ohne Anwendung des Baurechtes der Bebauung freigeben werden, so daß begangene Zwangssünden in absehbarer Zeit wieder gutgemacht werden könnten. Obe sallerdings gelingt, überbautes Gelände wieder zu Grünflächen umzuwandeln, ist zweifelhaft, deshalb geht es nach wie vor darum, trotz wirtschaftlicher Beengung die erforderlichen zukünftigen Grünflächen heute schon abzugrenzen und als unüberbaubar zu reservieren.

Bern ist keine große, aber eine schöne Wohnstad t mit ausgezeichnetem Kleingewerbe sowie regem Handels- und

Bern ist keine große, aber eine schöne Wohnstadt mit ausgezeichnetem Kleingewerbe sowie regem Handels- und Fremdenverkehr. Sie ist auch die Stadt der Bundes- und Kantonsverwaltung und der akkreditierten Gesandtschaften. Der Ehrgeiz, eine «Groß-Stadt» zu werden, schwebt den Bernern nicht vor, im Gegenteil.

Je größer die zusammengeschlossene Agglomeration wird, desto stärker wird die Belastung der City, desto schwieriger gestaltet sich die Befriedigung des Bürobedürfnisses und des Verkehrs im Zentrum.

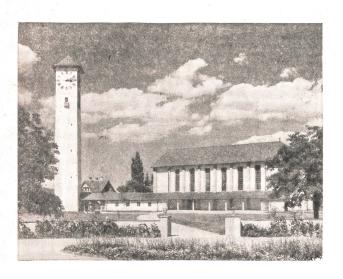
des Verkehrs im Zentrum.

Bei der an sich idealen Erscheinung, daß Bahnhof, Markt, Verwaltungen und Hauptgeschäfte eng beisammen liegen, daß auch alle öffentlichen Verkehrsmittel radial von und zu diesem Zentrum verlaufen und sich zudem die ganze Berner Bevölkerung in diesem Zentrum trifft, zeigt es sich jedoch, daß dieses Zentrum in den Spitzenzeiten des Verkehrs eine fast beängstigende Belastung aufweist. Für die Bewältigung dieses Andranges wase unbedingt nötig, die vorhandene Verkehrsfläche zu erweitern. Da dieselbe aber von historisch wertvöllen mittelalterlichen Bauten begrenzt ist, deren Abbruch einem Vandalismus gleich käme, zudem aber gerade das einheitliche mittelalterliche Stadtbild zu einer europäischen Berühmtheit geworden ist, der Bern seinen regen Fremdenerkehr verdankt, müssen die Behörden andere Wege als das Abbrechen und Zurückverlegen von ganzen Straßenfronten wählen.

Bei der Frage des Baues eines neuen Aufnahmegebäudes für den Bundes bahnhoft fauchte begreiflicherweise der Vorschlag auf, die Station aus dem Cityzentrum hinaus zu verlegen. Die Befürworter dieses Gedankens versprachen sich von der Verlegung eine schöne Bauaufgabe und eine wesentliche Entlastung des westlichen Kopfes der Innenstadt. Da der Anteil

DIE NEUE STEIGKIRCHE IN SCHAFFHAUSEN

Fünfeinhalb Jahre sind vergangen, seit die Steigkirche in Schaffhausen durch das unglückselige Bombardement zerstört wurde. Nun ist eine neue, wahrhaft zeitgemäße Steigkirche inmitten eines großen Wohnviertels, auf dem sogenannten «Schützenhaus-Platz», wo prachtvolle Grünflächen liegen, entstanden. Bauherr war die Stadt Schaffhausen, Architekt Walter Henne. «Die Aufgabe, die Kirche in das zur Verfügung stehende Polygon, am Rand der Rasenplätze zu stellen, drängte die Lösung mit dem freistehenden Turm der Kirche geradezu auf», erklärte Architekt Henne. Wer die Markuskirche in Zürich-Seebach kennt, freut sich darüber, daß auch in Schaffhausen eine schablonenfreie Lösung gefunden wurde. Es brauchte in der Munotstadt weniger Diskussion als in Zürich, bis diese freie Architektur gutgeheißen wurde. Die neue Kirche bildet mit ihrem schlanken Turm einen harmonischen Abschluß der großen Rasenfläche. Die Chorwand der Kirche ist mit einem Fresko von Paul Bodmer, Zürich, mit dem Thema Christus und die zwölf Apostel, ideenmäßig und künstlerisch erhebend geschmückt. Auch städtebaulich ist die neue Schaffhauser Steigkirche eine Bereicherung der unentwegt aufstrebenden kulturbewußten Stadt am Rheinfall.



des Bahnhofverkehrs aber nach den Zählungen und Schätzungen des Gesamtverkehrs um und in den Bahnhof hinein und hinaus nur etwa 10 bis 12 Prozent beträgt, daneben aber durch die Verlegung des Bahnhofes eine nicht zu übersehende Störung

des heutigen gewachsenen Stadtorganismus mit offensichtlicher Verorganismus mit offensichtlicher Verschlechterung der öffentlichen Verkehrsmittel und Beziehungen entsteht, sind die Kantons- und Gemeindebehörden zu der Ueberzeugung gelangt, es sei das neue Auf-

Bahnhofstelle zu errichten. Ein schweizerischer Wettbewerb, der vorschreibt, die Heiliggeistder vorschreibt, die Heiliggeist-Kirche und das Bürgerspital nicht anzutasten, soll die Geister zu ausführbaren Lösungen anspornen.

und Anhalter-Bahnhofs ist gedacht und im Fernverkehr sollen die Kopf-bahnhöfe wie Lehrter-, Stettiner-und Anhalter-Bahnhof durch durch-

geneinen verken absahnlenge schlossen werden und ihren Charak-ter als Kopfbahnhöfe verlieren. Der Güterverkehr wird sich über den Güteraußenring abwickeln, wobei an

eine Verbesserung des Güteraußen-

Verkehr zusammenge-

gehenden

rings gedacht ist

waldsee ein dem Urstromtal angepaßtes und nach Norden und Süden durch die Täler der Panke Wuhle und Erpe und anderer Flüßchen in die freie Landschaft ausstrahlendes System von Grünanlagen zu schaffen.

Die kleinste verwaltungsmäßige Einheit der Berliner Wohngebiete soll die Wohnzelle werden. In ihr werden etwa 1500 Wohnungen, Kino, Bibliothek, Spielplätze, Lä-den fürden Nahbedarfusw.

Am Rande der Wohnzelle werden die Straßen des Durchgangsverkehrs sein. Mehrere Zellen zu sammengefaßt, werden sammengefaßt, werden ein Krankenhaus, eine Poli-klinik und andere gesell-schaftliche Einrichtun-gen enthalten. Die Wohnung wird sich nach der Art der Haushal-tung oder der Art der Familie rich-ten. Es werden Wohnungen für Kin-derreiche mit eingeschossiger Bauderreiche mit eingeschossiger Bauweise und anschließendem Gärtchen errichtet. Etagenhäuser für Kinderlose und Kleinstwohnun-gen für Ledige. Etagenhäuser

mit rund 5000 Einwohnern, zusam mengefaßt. Diese Zahl ist die un terste Grenze, um eine Grundzahl zu tragen. In dieser Zelle werden die Straßen vom Durchgangsverkehr frei und nur für den Nahverkehr benutz-bar sein. Im Zentrum dieser Wohnzelle sind die Gemeinschaftseinrichtungen wie Schule, Kindergarten,

DIE DURCHGRÜNUNG

Eine bessere Durchgrünung der Eine bessere Durchgrunnin der Stadt und eine Anpassung an die natürlichen Begeben-heiten ist geplant und nur die Niederungen, auch vor allem in der Stadt, die sich für Bebauung nicht eignen, werden zu Grünanlagen ge-staltet. Zwischen den Arbeitsstätten und den Wohnungen werden Grünstreifen geschaffen.

streifen geschaffen.

Die Flüsse und Seeufer sollen, soweit dies infolge der Zerstörung möglich ist, natürlich gestaltet werden zur Ern ol ung der Bevölkerung durch Einrichtung von Wanderwegen, Uferromenaden und Bädern, Die Industrie muß entsprechend an künstliehen Wesserwagen Stichke. künstlichen Wasserwegen, Stichka-nälen usw. gelagert werden. Das end-gültige Ziel ist, von Treptow bis Charlottenburg, ja bis zu dem Grune-

VOM ÜBRIGEN DEUTSCHLAND

Deutschlands Wohnungsbedart

Der deutsche Wohnungsbedarf be trägt nach einer neuen Schätzung etwa fünf Millionen Wohnungen. Am deutschen Städtetag wurde ausgerechnet, daß Instandsetzungen teilweise beschädigter Gebäude billiger zu stehen kommen als Neubauten. Bei einem Beschädigungsgrad von

PRAGS ZUKUNFTSPLÄNE

45 bis 60 Prozent kostet eine Instandsetzung zwei Fünftel eines Neubaus. Bei einer starken Umstellung des heutigen Bauwesens ließen sich technisch jährlich etwa 220 000 Woh nungen gewinnen.

Eine Stadt - monatlich 900 000 DM Besetzungskosten

Die Stadt Wetter an der Ruhr, das Zentrum der britischen Kraftfahrzeug-Ausbesserungswerkstätten, bietet ein drastisches Beispiel der «Belastung» durch die Besetzungskosten 60 Prozent aller Großbetriebe sind von der britischen Militärregierung als Reparaturbetriebe für englische Heeresfahrzeuge beschlagnahmt, Hierdurch verliert die Stadtverwal-tung neben den Verlusten an der tung neben den Verlusten an Gewerbeertragssteuer ein mon ches Lohnsummensteueraufkommen von rund 12 000 DM. Das Land Nordrhein-Westfalen muß darüber hinaus monatlich 700 000 DM für die Löhne und Gehälter der 2700 Mann zählenden Belegschaft dieser Werke zuschießen. Obwohl die Stadt gegen-über 1939 um fast 50 Prozent an Bewohnern zugenommen hat und heute 13 500 Einwohner zählt, beschlagnahmte die Militärregierung neben 300 Einzelzimmern weitere 96 Wohnungen mit 360 Zimmern so-wie Barackenlager für die ortsfremden Belegschaftsmitglieder

Baufach-Ausstellungen

«Dach und Fach», vom 16. Juli bis 16. Oktober, in Essen; «Deutsche Bauausstellung Nürnberg 1949, Be-ginn am 1. September; «Landwirt-schaftliche Woche Cottbus 1949, Sonderschau ländliches Bauen», Beginn 4. September; «Gartenschau Erfurt» im Jahre 1950; «Jubiläumsausstellung Darmstadt 1950». Als in-ternationale Ausstellung ist für das Jahr 1950 die «Con-structa» in Hannovergeplant.

ZUM NEUEN GENERALBEBAUUNGSPLAN FÜR BERLIN

Die Zerstörung Berlins ribt den Städtebauern die große Chance über alles soziale, wirtschaftliche, kulturelle und moralische Elend hinaus, ein neues Berlin zu schaffen. Berlin kann neu gestaltet werden. Gewiß: Bis es soweit ist, wird noch viel Wasser die Spree abwärts fließen und werden noch viele diplomatische Weltkonferenzen und partei-politische Kämpfe sich abspielen. Aber eines Tages wird mit der neuen Generalbebauung von Berlin doch begonnen werden. Bei der Grundbegonnen werden. Bei der Grundsteinlegung werden vielleicht noch immer vier «fremde» Stadtkommandanten der Besetzungsmächte anwesend sein, aber die Selbstverwaltung Berlins wird wahrscheinlich doch wieder ein bedeutendes Stück weitergediehen sein.

Der im Jahre 1949 vorliegende Plan ist nur ein Plan im ganz gro-Ben Stil.

Das Gesamtprojekt ist noch in keinem einzigen Detail verbindlich, geschweige denn im Gesamten. Aber die Studien sind derart hochinteressant, daß wir aus der Feder eines ersten Fachmannes eine anschauliche Uebersicht bieten, schon deshalb, weil diese Probleme in der andern Presse kaum beachtet werder und auch kaum behandelt werder können. Es fehlt nämlich an zuverläs sigen Informationen und an Federn die geschickt genug sind, diese heik len architektonischen Belange leicht verständlich beschreiben zu können. Der Plan in seiner vorgelegten Gestalt ist keine Einzelleistung, son-

dern eine Kollektivarbeit. Es mußten viele Erhebungen auf wissenschaftlicher Grundlage auf den verschiedensten Gebieten durchgeführt werden, um sich einen Ueberblick über die soziale, alters-mäßige, kulturelle, arbeitsmäßige Struktur der Bevölkerung unserer Stadt zu verschaffen. Der Krieg und die Zerstörung der Berliner Straßen durch Bomben ist nur der äußere Anlaß und gibt trotz der Notzeit die Möglichkeit, Berlin neu zu gestalten. Die wirtschaftliche Entwicklung t neue Formen auch auf Gebiete des Städtebaues und wingt der Architektur zu suchen.

DAS VORHANDENE BERLIN

ist planlos und anarchisch entstanden. Es besteht aus fast hundert e he maligen selbständigen Ortschaften, Städten, Dörfern und Kolonien. Das Eigenleben all dieser ehemaligen selbständigen Ort-schaften ging im Laufe der letzten 200 Jahre zugunsten der Zentra-lisation verloren. Soliegen z.B. die kulturellen Einrichtungen einseitig im Zentrum der Stadt, die Kran-kenhäuser fast ausschließlich im Westen, 60 Prozent aller Schulen im Westen sind höhere Schulen gegenüber nur 5 Prozent in den östlichen Arbeiterbezirken. Auch die Vertei-lung der Arbeits- und Wohngebiete ist völlig planlos. An vielen Stellen der Stadt sind die mittleren Betriebe auf den Wohnhöfen untergebracht. Bedingt durch den stetigen Arbeits-platzwechsel, benötigen die Werkätigen täglich zwei und mehr Stunden ihrer Freizeit für den «An-und Abmarschweg» zu ihrer Arbeits-stelle. Zur Bewältigung dieses Berufsverkehrs war ein riesiger unrarufsverkehrs war ein riesiger unra-tioneller Verkehrsapparat notwen-dig. Die natürlichen Verhältnisse in Berlin zwingen die Stadt in eine ost-westliche Richtung. Die Verkehrs-mittel haben sich dieser Entwick-lung angepaßt, die Straßen dagegen entwickeln sich radial auf einen Punkt. Die Lösung dieses Problems wurde oft versucht, aber nie erreicht.

wurde oftversucht, aber nie erreicht. Die Wohnung sdichte ist sehr unterschiedlich. So leben z. B. im Bezirk Friedrichs-hain und Prenzlauer Berg 1200 Menschen je Hektar, im Gegensatz

zu 30 Menschen je Hektar im Bezirk Zehlendorf. Auch bei der Durchgrünung sind die Arbeiterviertel völlig unzureichend bedacht worden.

Fast kein Flußufer Berlin ist dem öffentli-chen Fußgängerverkehr zugänglich. Die Werktätigen versuchten, diese Mißstände durch Flucht in die kleinen Gartenkolonien am Rande der Stadt auszugleichen

Die Bevölkerungszahl ist mit 3,5 Millionen angenom-men, wobei durchaus die Möglichkeit offen gelassen ist, mehr Menschen unterzubringen! Bei den Vorbereitungsarbeiten zeigt es sich, daß noch ein anderer wichtiger Ausgangs-punkt notwendig ist. Man kann eine derartig großzügige Planung nicht durchführen, wenn man nicht gleich-zeitig als Ausgangspunkt und als Forderung die planwirtschaftliche Bautätigkeit nimmt. Jede ernsthafte Stadtplanung ist nur möglich, wenn man Wirtschaftspläne zugrunde legt.

Es war dann notwendig, die Grundfür eine neue Stadt zu ent-

- 1. Berlin soll dezentrali-siert werden, d. h. Kulturbausiert werden, d.h. Kulturbau-ten, Gesundheitsbauten, die tech-nische Versorgung, überhaupt die Versorgung schlechthin sollen dort angelegt werden, wo es die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Besiedelung erfordern.
- Die Bevölkerung soll gleichzeitig über ganz Berlin, vom Stadtrand bis zum Zentrum, vom Osten nach dem Westen verteilt werden und nirgends mehr als 250 bis 300 Menschen je Hektar erreichen. Dem Westen soll der bisherige Vorrang genommen werden.
- 3 Die Stadt soll bandförmig entwickeltwerden, wobei man planmäßig auf dem schon Vorhandenen weiter bauen will. Es gibt schon jetzt eine deutliche Entwicklung der Arbeits-stätten in etwa drei Bändern: das erste Band von Wildau nach Rummelsburg, das zweite Band vom Schlesischen Bahnhof über die City zum Zoo und nach Char-lottenburg, und das dritte Band an der Havel, in Spandau unter an der Havel, in Spandau unter Fortsetzung bis Hennigsdorf. Diese drei Bänder, die viele Lükken aufweisen, sollen planmäßig ausgefüllt, reine «Arbeits-stätten bän der» werden. Die Wohngebäude sollen parallel zu den Arbeitsstätten angelegt werden und der arbeitenden Bevölkerung die Möglichkeit geben, in kurzen Anmersekhurgen ihre in kurzen Anmarschwegen ihre Arbeitsstellen zu erreichen
- 4. Die alten Verkehrsnetze hatten einige grundlegende Fehler:
 - a) fehlende Verbindung der einzelnen Netze untereinander;
 - b) zu starkes Zusammenfließen aller Ausfallstraßen in Innenstadt:
 - Zusammenwirken des Nah-Durchgangsverkehrs allen Straßen.

Es ist geplant, den Verkehr in der Innenstadt auf eine größere Fläche zu verteilen. Dadurch entsteht ein Rechtecksystem, welches durch zwei städtische Schnellstraßen, die durch Querstraßen verbunden sind, gebildet wird. Die Schnellstraßen werden auf vorhandenen Straßen entwickelt bis auf eine Ausnahme, ein neuer Durch-eine Ausnahme, ein neuer Durch-bruch durch ein völlig zerstörtes Ge-biet zwischen Engeldamm und Kro-nenstraße. An der U- und S-Bahn wird wesentlich nichts geändert mit Ausnahme der Verlängerung der U-Bahn bis an die in der Nähe liegende Stadtbahn und Vorortbahn. An eine Verbindung des Görlitzer

In Prag gibt es gegenwärtig 51 Säuglings- und Kinderkrippen und weitere 23 sind im Bau. Außerdem weitere 20 sille im Bau. Außerdem sind 97 Kindergärten vorhanden. In den Schulen werden 14 000 Kinder verpflegt. Durch Ferialaktionen seien 25 000 Kinder erfaßt worden. Für Bekleidungszwecke habe die Stadtverwaltung sechs Millionen Kronen gespendet. Arbeitsbrigaden haben 56 neue Kinderspielplätze gebaut. In Prag gibt es gegenwärtig fünf Lehr-lingshäuser für Knaben und drei für Mädchen. Zwei Lehrlingshäuser habe die Stadtverwaltung den Betrieben überlassen. Bei dem weiteren Ausbau von Prag soll der historische Charakter

der Stadt gewahrt bleiben. Die Stadtteile, soweit sie nicht zu Alt-Prag gehören, werden etappenweise in moderne Staltviertel für die Arin moderne Statyjertei für die Ar-beitenden umgebaut werden. Ein weiteres Anwachsen der Bevölke-rungszahl will man nicht zulassen, trotzdem ist aber eine weitere Aus-dehnung der Stadt vorgesehen. Der industrielle Charakter der Stadt soll gewahrt bleiben. Dagegen beabsich-tigt man, die Zentralen mehrerer

Verwaltungszweige in andere Städte zu verlegen. Eine radikale rung werde das Verkehrssystem errung werde das Verkenrssystem er-fahren. Das bisherige Kommunika-tionsnetz, das sternförmig zur Hauptstadt verlaufe, soll durch ein Straßen- und Eisenbahnnetz in der Richtung Nord-Süd und West-Ost stentung Nord-Sud und west-Ost ersetzt werden. Der Elsenbahnver-kehr in der Stadt soll elektrifiziert werden. Die Grünflächen sollen bis in das Stadtinnere verlängert wer-den. In den Randbezirken werden Flächen für landwirtschaftliche Betätigung bereitgestellt. Im Raum des heutigen Masaryk-Bahnhofes, des Republikplatzes und des Befreiungsmals wird der größte Prager Platz gebaut werden, der doppelt so groß sein soll wie der Wenzelsplatz. Dieser Platz werde das künftige Zentrum der Stadt sein.

Andere Aufgaben, die die Stadtverwaltung vorgesehen hat, sind die Schaffung neuen Wohnraums, die Instandhaltung des historischen Tei-les der Stadt, die Erweiterung der Parkanlagen, die Verbesserung der Luft und die Errichtung neuer Er-holungsstätten für die Werktätigen. In 72 Stunden ein neues Haus?

Der Leiter des Unternehmens «Solo» in Horazdovice I. Bublik in der Tschechoslowakei hat nach län-geren Versuchen eine Methode für den Hausbau gefunden, welche die Errichtung eines Hauses innerhalb 72 Stunden ermöglicht. Der Baustoff, aus dem die einzelnen Hausbestandteile gegossen oder gewalzt werden, ist ein Geheimnis des Erfinders. Bekannt ist vorläufig nur, daß der Hauptbestandteil seines Bau-stoffes Holzabfälle aller Art sind.

Die Probebauten haben gezeigt, daß nur 72 Stunden für die Herstel-lung der Hausbestandteile und deren Aufrichtung an Ort und Stelle not-wendig sind, sobald die Erdarbeiten fertig sind. Die Montage der Innen-einrichtung des Hauses ist in den 72 Stunden nicht eingerechnet. Der Aufbau des neuen Haustyps erfolgt auf Grund einer Anleitung und erfordert keine Fachleute. Der Höchst-preis eines solchen Hauses von 12 m Länge und 9 m Breite, ohne Bauplatz und Installationsarbeit, beträgt

UND ANDERE PROJEKTE

England

In Schottland wird eine neue Stadt East Kilbride errichtet. Sie soll ein Beispiel dafür werden, wie Industrie-gelände, Zentrum, Wohnzonen, Grün-flächen und Spielplätze sinnvoll ver-teilt und in wechselseitige Beziehung teit und in werden können. Zugleich gebracht werden können. Zugleich ermöglicht sie eine weitere indu-strielle Entwicklung der Clyde Valley Region. East Kilbride ist gegenwär-tig ein Dorf mit 2500 Einwohnern. Die Zahl soll auf 45 000 gebracht verden Vom ganzon geplanten Stadt-Die Zahl soll auf 45 000 gebracht werden. Vom ganzen geplanten Stadt-areal wird aber nur etwas mehr als ein Viertel überbaut. Im Vergleich zu den übrigen neuen Städten Eng-lands wird die Bevölkerungszahl et-was größer sein.

Eine Schule für Stadt- und Landesplanung

An die Universität von Manchester soll eine Schule für Stadt und Landesplanung angeschlossen werden, an der man auch akademische Grade erringen kann.

Canada

In Montreal sollen zwei große Unterwasser-Tunnels errichtet werden, die die City mit Verdun, Villa la Salle und andern Punkten verbindet.

In Moskau wurde ein 17 km langer Tunnel der Untergrundbahn, der sich ringförmig um die Altstadt legt,

erstellt. Damit beträgt die Moskauer Untergrundstrecke 60 km.

Die Begrünungsarbeiten in Mos-kau nehmen ihren Fortgang: neben immer neuen Grünanlagen werden die Straßen und Plätze mit vieljährigen Linden bepflanzt. In diesem Jahr werden in Moskau 100 000 Bäume und 800 000 Sträucher gesetzt werden. Seit Beendigung des Krieges sind in Moskau und in den vorstädtischen Parks 800 000 Bäume und 3,9 Millionen Ziersträucher gepflanzt worden.

Redaktion: Hans Ott, Zürich Verlag und Druck: Genossenschafts-druckerei Zürich