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: 16.07.2025

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

ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH

Gutes Schönes Gesundes BAUEN WOHNEN LEBEN

ZEITSCHRIFT FÜR BAUPROBLEME, WOHNUNGSFRAGEN UND DIE LEBENSGESTALTUNG ZÜRICH, 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 ihre Eigenart und ihr Eigenleben, und jede will ihre eigene Lösung.

Zürich diskutiert eine Reihe Cityprobleme; zurzeit steht die Problematik des Limmatraumes und die Zukunft der Hauptbahnhofcity im Brennpunkt des Interesses der Fachleute und der Allgemeinheit. Morgen werden die Diskussionen über die Bellevuecity und den neuen Paradeplatz folgen. Und übermorgen werden die gegensätzlichen Meinungen über die Neugestaltung der Cityquartiere an der Sihlbrücke, «ennet der Sihl» und über die Zukunft der Zürcher Satellitensiedlungen aufeinanderprallen.

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

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

Die Bedürfnisse der Zeitverhältnisse 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 in- und ausländischen Baufragen. Die Diskussionslust ist ungewöhnlich groß. Wir folgen dem 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 Artikelserie aufmerksam liest und sich mit den Illustrationen befaßt, erhält eine Fülle hochinteressanten Diskussionsstoffes, wie ihn nur eine Spezialzeitschrift, 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, Schloßhalde-Kirchenfeld und Mattenhof ziemlich gleichmäßig mit je 30 000 verteilt.

Das Gemeindegebiet 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, Ostermundigen und Papiermühle (Ittigen und Bolligen), so daß, wenn diese Gemeinden mitberücksichtigt werden, auf der Westseite weitere beträchtliche Landreserven 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 «Satellitenvorstädten» einerseits gute Verkehrsverbindungen zu schaffen, anderseits diese an sich selbständigen Nebenzentren durch Grünflächen von der eigentlichen Zentralstadt zu trennen. Darüber hinaus gehört die örtliche Unterbringung der immer noch bescheidenen Industrie (Schwerindustrie ist keine vorhanden) mit ihren Wohnsiedlungen durch Verständigung mit den Nachbargemeinden 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 Trennungsgrünflächen», auf denen auch Schulen, Freiplätze, Turn- und Sportplätze errichtet werden können, werden aber größtenteils nur möglich, wenn die Stadt den Boden erwirbt. (Siehe Lüchinger-Rede.) Bis zum Jahre 1952 sollten entsprechend den festgestellten Geburtenziffern Schulhäuser für 200 neue Schulklassen bereitstehen. Nicht weniger wichtig ist aber die Erstellung einer Kläranlage für die Stadtabwässer und einer Kehrichtverbrennungs- oder Verwertungsanstalt. Durch den Bau von Verwaltungsgebäuden, Brücken usw. entstehen der Stadt Bern Belastungen, die ihre Steuerkraft aufs äußerste in Anspruch nehmen. Und doch sollte dieser Notwendigkeit entsprochen werden. Mindestens aber dürfte kein größerer Landkomplex ohne Anwendung des Baurechtes der Bebauung freigegeben werden, so daß begangene Zwangssünden in absehbarer Zeit wieder gutgemacht werden könnten. Ob es allerdings 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.

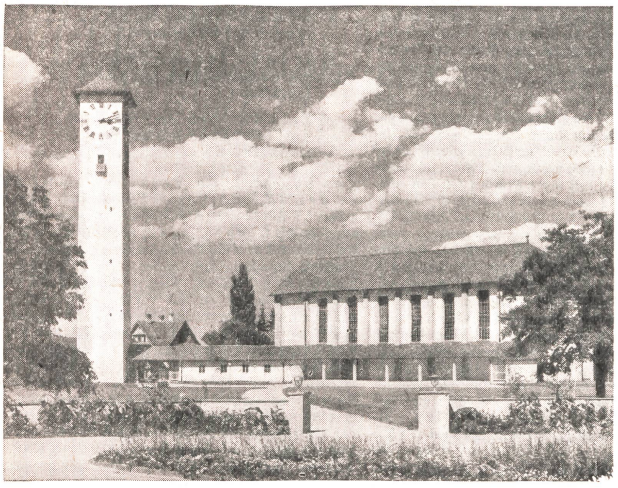
Bern ist keine große, aber eine schöne Wohnstadt mit ausgezeichnetem Kleingewerbe sowie regem Handels- und Fremdenverkehr. Sie ist auch die Stadt der Bundes- und Kantonsverwaltung und der akkreditierten Gesandtschaften. Der Ehrgeiz, eine «Groß-Stadt» zu werden, schwebt den Bernern nicht vor, im Gegenteil.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

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 wäre unbedingt nötig, die vorhandene Verkehrsfläche zu erweitern. Da dieselbe aber von historisch wertvollen 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 Fremdenverkehr 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 Bundesbahnhof tauchte 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

ZUM NEUEN GENERALBEBAUUNGSPLAN FÜR BERLIN

Die Zerstörung Berlins gibt 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 parteipolitische Kämpfe sich abspielen. Aber eines Tages wird mit der neuen Generalbebauung von Berlin doch begonnen 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 großen 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 werden und auch kaum behandelt werden können. Es fehlt nämlich an zuverlässigen Informationen und an Federn, die geschickt genug sind, diese heiklen architektonischen Belange leicht verständlich beschreiben zu können.

Der Plan in seiner vorgelegten Gestalt ist keine Einzelleistung, sondern eine Kollektivarbeit. Es mußten viele Erhebungen auf wissenschaftlicher Grundlage auf den verschiedensten Gebieten durchgeführt werden, um sich einen Ueberblick über die soziale, altersmäßige, 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 zwingt neue Formen auch auf dem Gebiete des Städtebaues und der Architektur zu suchen.

DAS VORHANDENE BERLIN

ist planlos und anarchisch entstanden. Es besteht aus fast hundert ehemaligen selbständigen Ortschaften, Städten, Dörfern und Kolonien. Das Eigenleben all dieser ehemaligen selbständigen Ortschaften ging im Laufe der letzten 200 Jahre zugunsten der Zentralisation verloren. So liegen z. B. die kulturellen Einrichtungen einseitig im Zentrum der Stadt, die Krankenhäuser fast ausschließlich im Westen, 60 Prozent aller Schulen im Westen sind höhere Schulen gegenüber nur 5 Prozent in den östlichen Arbeiterbezirken. Auch die Verteilung der Arbeits- und Wohngebiete ist völlig planlos. An vielen Stellen der Stadt sind die mittleren Betriebe auf den Wohnhöfen untergebracht. Bedingt durch den stetigen Arbeitsplatzwechsel, benötigen die Werktätigen täglich zwei und mehr Stunden ihrer Freizeit für den «An- und Abmarschweg» zu ihrer Arbeitsstelle. Zur Bewältigung dieses Berufsverkehrs war ein riesiger unrationeller Verkehrsapparat notwendig. Die natürlichen Verhältnisse in Berlin zwingen die Stadt in eine ostwestliche Richtung. Die Verkehrsmittel haben sich dieser Entwicklung angepaßt, die Straßen dagegen entwickeln sich radial auf einen Punkt. Die Lösung dieses Problems wurde oft versucht, aber nie erreicht.

Die Wohnungsdichte ist sehr unterschiedlich. So leben z. B. im Bezirk Friedrichshain 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 in Berlin ist dem öffentlichen 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 angenommen, wobei durchaus die Möglichkeit offen gelassen ist, mehr Menschen unterzubringen! Bei den Vorbereitungsarbeiten zeigt es sich, daß noch ein anderer wichtiger Ausgangspunkt notwendig ist. Man kann eine derartig großzügige Planung nicht durchführen, wenn man nicht gleichzeitig 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 Grundsätze für eine neue Stadt zu entwickeln:

1. Berlin soll dezentralisiert werden, d. h. Kulturbauten, Gesundheitsbauten, die technische Versorgung, überhaupt die Versorgung schlechthin sollen dort angelegt werden, wo es die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Besiedelung erfordern.
2. 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 entwickelt werden, wobei man planmäßig auf dem schon Vorhandenen weiter bauen will. Es gibt schon jetzt eine deutliche Entwicklung der Arbeitsstätten in etwa drei Bändern: das erste Band von Wildau nach Rummelsburg, das zweite Band vom Schlesischen Bahnhof über die City zum Zoo und nach Charlottenburg, und das dritte Band an der Havel, in Spandau unter Fortsetzung bis Hennigsdorf. Diese drei Bänder, die viele Lükken aufweisen, sollen planmäßig ausgefüllt, reine «Arbeitsstättenbänder» werden. Die Wohngebäude sollen parallel zu den Arbeitsstätten angelegt werden und der arbeitenden Bevölkerung die Möglichkeit geben, 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 der Innenstadt;
   c) Zusammenwirken des Nah- und Durchgangsverkehrs in 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 Durchbruch durch ein völlig zerstörtes Gebiet zwischen Engeldamm und Kronenstraße. 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- und Anhalter-Bahnhofs ist gedacht und im Fernverkehr sollen die Kopfbahnhöfe wie Lehrter-, Stettiner- und Anhalter-Bahnhof durch durchgehenden Verkehr zusammengeschlossen werden und ihren Charakter als Kopfbahnhöfe verlieren. Der Güterverkehr wird sich über den Güteraußenring abwickeln, wobei an eine Verbesserung des Güteraußenrings gedacht ist.

DIE DURCHGRÜNUNG

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

Die Flüsse und Seeufer sollen, soweit dies infolge der Zerstörung möglich ist, natürlich gestaltet werden zur Erholung der Bevölkerung durch Einrichtung von Wanderwegen, Uferpromenaden und Bädern. Die Industrie muß entsprechend an künstlichen Wasserwegen, Stichkanälen usw. gelagert werden. Das endgültige Ziel ist, von Treptow bis Charlottenburg, ja bis zu dem Grunewaldsee 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, mit rund 5000 Einwohnern, zusammengefaßt. Diese Zahl ist die unterste Grenze, um eine Grundzahl zu tragen. In dieser Zelle werden die Straßen vom Durchgangsverkehr frei und nur für den Nahverkehr benutzbar sein. Im Zentrum dieser Wohnzelle sind die Gemeinschaftseinrichtungen wie Schule, Kindergarten, Kino, Bibliothek, Spielplätze, Läden für den Nahbedarf usw.

Am Rande der Wohnzelle werden die Straßen des Durchgangsverkehrs sein. Mehrere Zellen zusammengefaßt, werden ein Krankenhaus, eine Poliklinik und andere gesellschaftliche Einrichtungen enthalten. Die Wohnung wird sich nach der Art der Haushaltung oder der Art der Familie richten. Es werden Wohnungen für Kinderreiche mit eingeschossiger Bauweise und anschließendem freien Gärtchen errichtet. Etagenhäuser für Kinderlose und Kleinstwohnungen für Ledige.

VOM ÜBRIGEN DEUTSCHLAND

Deutschlands Wohnungsbedarf

Der deutsche Wohnungsbedarf beträgt 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 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 Wohnungen 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 Stadtverwaltung neben den Verlusten an der Gewerbeertragssteuer ein monatliches 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 gegenüber 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 sowie Barackenlager für die ortsfremden Belegschaftsmitglieder.

Baufach-Ausstellungen

«Dach und Fach», vom 16. Juli bis 16. Oktober, in Essen; «Deutsche Bauausstellung Nürnberg 1949, Beginn am 1. September; «Landwirtschaftliche Woche Cottbus 1949, Sonderschau ländliches Bauen», Beginn 4. September; «Gartenschau Erfurt» im Jahre 1950; «Jubiläumsausstellung Darmstadt 1950». Als internationale Ausstellung ist für das Jahr 1950 die «Constructa» in Hannover geplant.

PRAGS ZUKUNFTSPLÄNE

In Prag gibt es gegenwärtig 51 Säuglings- und Kinderkrippen und weitere 23 sind 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 Lehrlingshäuser 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 Stadtviertel für die Arbeitenden umgebaut werden. Ein weiteres Anwachsen der Bevölkerungszahl will man nicht zulassen, trotzdem ist aber eine weitere Ausdehnung der Stadt vorgesehen. Der industrielle Charakter der Stadt soll gewahrt bleiben. Dagegen beabsichtigt man, die Zentralen mehrerer Verwaltungszweige in andere Städte zu verlegen. Eine radikale Aenderung werde das Verkehrssystem erfahren. Das bisherige *Kommunikationsnetz*, das sternförmig zur Hauptstadt verlaufe, soll durch ein Straßen- und Eisenbahnnetz in der Richtung Nord–Süd und West–Ost ersetzt werden. Der Eisenbahnverkehr in der Stadt soll *elektrifiziert* werden. Die *Grünflächen* sollen bis in das Stadtinnere verlängert werden. 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 Teiles der Stadt, die Erweiterung der Parkanlagen, die Verbesserung der Luft und die Errichtung neuer Erholungsstätten für die Werktätigen.

In 72 Stunden ein neues Haus?

Der Leiter des Unternehmens «Solo» in Horazdovice I. Bublik in der Tschechoslowakei hat nach längeren 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 Baustoffes *Holzabfälle* aller Art sind.

Die Probebauten haben gezeigt, daß nur 72 Stunden für die Herstellung der Hausbestandteile und deren Aufrichtung an Ort und Stelle notwendig sind, sobald die Erdarbeiten fertig sind. Die Montage der Inneneinrichtung des Hauses ist in den 72 Stunden nicht eingerechnet. Der Aufbau des neuen Haustyps erfolgt auf Grund einer Anleitung und erfordert keine Fachleute. Der Höchstpreis eines solchen Hauses von 12 m Länge und 9 m Breite, ohne Bauplatz und Installationsarbeit, beträgt 100 000 Kcs.

UND ANDERE PROJEKTE

England

In Schottland wird eine neue Stadt East Kilbride errichtet. Sie soll ein Beispiel dafür werden, wie Industriegelände, Zentrum, Wohnzonen, Grünflächen und Spielplätze sinnvoll verteilt und in wechselseitige Beziehung gebracht werden können. Zugleich ermöglicht sie eine weitere industrielle Entwicklung der Clyde Valley Region. East Kilbride ist gegenwärtig ein Dorf mit 2500 Einwohnern. Die Zahl soll auf 45 000 gebracht werden. Vom ganzen geplanten Stadtareal wird aber nur etwas mehr als ein Viertel überbaut. Im Vergleich zu den übrigen neuen Städten Englands wird die Bevölkerungszahl etwas 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.

Moskau

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 Moskau 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: Genossenschaftsdruckerei Zürich