Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben

Band: - (1959)

Heft: 38

Artikel: Pariser Bauperspektiven

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-651332

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: 27.11.2025

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

Ein gutes Wort löscht mehr, als ein Kessel Wasser (spanisch)

Pariser Bauperspektiven

Ist die Hauptstadt Frankreichs heute veraltet? Manche Geister be-haupten es. «Paris hat seit Napo-leon III. keine Regierung mehr interessiert», sagte ein bekannter Städtebauer, Raymond Lopez. Die großen Straßendurchbrüche von Haussmann sehen auch heute noch einigermaßen modern aus, wenn man sie mit den vielen alten Gassen vergleicht. Darf sich der Franzose stolz über einen solchen hun-dert Jahre alten Modernismus fühdert Jahre atten Modernismus Iunlen? Und was soll der Ausländer
im Jahrhundert der Motore und
Verkehrsstockungen von den Straßen von Paris denken, die für
Pferdefuhrwerke gebaut wurden?
M. Bernhard Lafay schrieb ohne

zu zögern: «Paris ist am Sterben!» Und der Präsident des Pariser Ge-meinderates brachte den kompetenten Dienststellen einen Plan des neuen Paris für die Zukunft vor. Wohnmöglichkeiten, Verkehrsmöglichkeiten, Licht und Luft, alles muß neu bedacht werden, um Paris vor dem Ersticken zu retten.

Einfache Straßenkreuzungen in der Römerzeit, Festung zur Bewachung der Seinebrücken im Mittelalter, hat sich Paris seit 150 Jahren außerordentlich entwickelt und nacheinander Chaillot, Passy, Auteuil sowie andere Vorortsgemein-

den eingebürgert.

Diese doppelte Entwicklung brachte für die Hauptstadt dauernde Gleichgewichtsstörungen, doch auch unendliche Möglichkei-ten zum Planen für die Städte-

bauer.
Ein einziges Problem umfaßt alle
anderen: jenes der zur Verfügung
gestellten Flächen. Ohne freie
Flächen keine neuen Wohnungen,
keine Gärten, keine breiten Fahrbahnen, keine Parkmöglichkeiten,
keine Plätze für die Abfahrten
nach unterirdischen Verkehrswegen, so daß selbst der Unterrund nicht mahr greicht werden grund nicht mehr erreicht werden

Raymond Lopez beschreibt die vielleicht einfachen Operationen, die in Paris Hunderte und Tansende von Hektaren Boden freigeben könnten.

Zu allererst heißt es aus Paris alles entfernen, das schädlich oder

alles entfernen, das schädlich oder nicht unbedingt nötig ist: große Warenlager, Fabriken usw. Man bedenke, daß mehrere Millionen Quadratmeter ohne Profit für die Allgemeinheit von Stein-, Eisen-, Holz- und Kohlenlagen belegt sind. Natürlich müssen such die berühmten «Halles», die Schlachthäuser, die Garage er RATP und der Privattransportgesellschaften aus Paris entfernt werden. Die «Halles» besonders sind ein altes Geschwür im Zentrum der Stadt, Geschwür im Zentrum der Stadt, die viel besser auf dem Boden der ehemaligen Gasfabrik von Villette-Aubervillers (20 ha) untergebracht werden könnten.
Ebenfalls müßte die Entwicklung

von Werkstätten, die sich langsam immer mehr vergrößern und Wohn-häuser umschließen, eingeschränkt werden, desto mehr als manche ge-fährlich oder gesundheitsschädlich



Diese Aufnahme zeigt das Modell von Architekt Karl Flatz, das von der Jury des stadtzürcherischen Wettbewerbes für die Ueberbauung des Lochergutes in Zürich 4 mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde. Auch dieser Entwurf zeigt den «Ausweg nach oben». Vorgesehen sind etwa 450 Wohnungen, Auf dem «Wohnbauland» in Außersihl sell nach dem Vorschlag des Stadtrates für etwa tausend Menschen eine moderne Heimstätte geschaffen werden.

Man kann Gleiches von den Spitälern, mit Ausnahme der Dring-lichkeitsanlagen, von den Altersheimen, den Nervenkliniken usw., behaupten sowie von allen klassier-ten ungesunden Gebäuden, die das Stadtbild verschandeln. Wenn wir schon beim Aufräumen sind, so fügen wir die zu kleinen und niedrigen, d. h. weniger als vier Stock-werke hohen Gebäude, sofern sie nicht in besonders gutem Zustand sind, hinzu.

Auf dem frei gewordenen Ge-lände sollen dann neue Stadtviertel in Form von Wohneinheiten gebaut werden. Das Bild dieser Wohnein-heiten im Stil von Le Corbusier mit riesigen Fassaden und Pfahlbauten aus Beton, mit Parkplätzen unter den Gebäuden, großen Grasflächen und angepflanzten Bäumen wür-de durch ihre modernen Anlagen von jenen alten überlieferten Stadtviertel abstechen. Diese neuen Stadtviertel könnten

blockweise für 6000 bis 10 000 Einwohner entstehen. Durch moderne rasche Fahrbahnen könnten sie werbunden werden und angenehme Wohnviertel und das heutige Zen-trum von Paris bilden. Es bleibt das Hauptproblem, die

Verkehrsfrage zu lösen.

1938 gab es im Departement de
la Seine 400 000 Fahrzeuge. Es
waren deren 800 000 im Jahre 1954
und wahrscheinlich über eine Milund währscheimen uner eine mition in diesem Jahr. Es kann nicht daran gedacht werden, diese Flut, einen Beweis der Prosperität, einzuschränken, aber dafür kann man sie eindämmen. Der natürliche Plan von Paris,

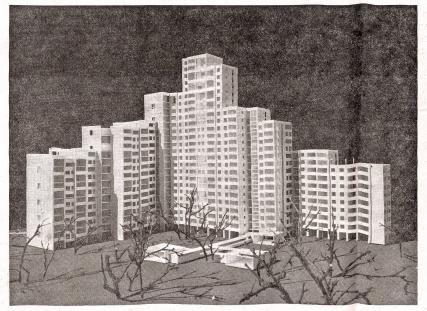
wie er sich im Laufe der Jahrhunderte gebildet hat, ist jener eines Spinnengewebes mit den zusam-menlaufenden Speichen und den elliptischen Umgehungsstraßen. Dieses Bild wäre ganz praktisch, wenn die Fahrbahnen, je mehr sie dem Zentrum zuströmen und je mehr Verkehr sie aufzunehmen haben, breiter würden. Leider aber ist das Gegenteil der Fall. Die Straßen werden immer schmäler, je älter das Stadtzentrum wird, und auch ihre Bahnen sind nicht mehr geradegezogen, sondern werden immer verwickelter. Die Straßen, die vom wichtigen Norden nach Paris kommen, müßten eigentlich ein Bündel bilden, dabei erreichen sie aber nicht einmal die Seine, seitdem der Boulevard de Sé-bastopol zur Einbahnstraße wurde.

Wie kann man diese unlogische Verkehrslage verbessern? Zu allererst muß vom Zentrum von Paris, dem Geschäftsviertel, jener Verkehr entfernt werden, der dort nichts zu suchen hat: der Transitverkehr. Die gerade Linie ist in Paris nicht die kürzeste Linie, um die Stadt zu durchqueren.

Ein zweites Prinzip will, daß man sich um jene Fahrzeuge kümmert, die tatsächlich im Zentrum etwas zu suchen haben, und sich bemüht, Begegnungen mit andern Fahrzeugen dieser Art zu vermei-

Nach M. Bernhard Lafay gibt es Nach M. Bernhard Lafay gibt es eine Lösung für diese beiden Probleme: der Bau einer großen breiten Umgehungsstraße, richtige Autobahn im Innern der Stadt, die den Saint-Lazare nach dem Carrefour Strasbourg-Magenta, dem Arsenal, Denfert, der IIe des Cygnes und der Porte Maillot führen würde, während eine zweite Umgehungsstraße außerhalb der Hauptstadt den Transitverkehr aufnehmen könnte. Dieser einfachen Lösung des

Dieser einfachen Lösung des



In der Architekturklasse von Prof. William Dunkel an der ETH Zürich wurde, nach der Konsultation der Architekten und Landesplaner Max Werner und Hans Marti, für den Raum von Spreitenbach dieses hier abgebildete Wohnbaumodell ausgearbeitet. Das Modell stammt aus der Arbeit von Walter Schindler, Diese große Baumasse, raumgebend für 450 Personen, ist nicht nach dem Schema gleichförmig aneinandergereihter Häuser entworfen worden; es versetzt sich lebendig nach der Seite und nach oben, Durch die Abstufung werden verschiedene Dachterrassen gebildet, Sämtliche Balkone nützen die ganze Wohnungsbreite aus; sie sollen ein Segen-sein für das Kind und die ganze Familie.

Problems durch Straßenbau könnte, M. Christian Beau nach, eine Schwebebahn hinzugefügt werden, deren automatische Wagen werden, deren automatische Wagen an einer an Stahltrossen hängen-den Schiene fahren würden. Diese technische Lösung dürfte rasche Transporte innerhalb der leeren Fläche der Hauptstadt erlauben, ebenso Eisenbahnschienen, Kanäle und sonstige Hindernisse in Bau-meshöhe bezwingen. Sie könnten selbst dank automatischer Signali-sation, die Tunnels der IL-Rahn be-sation, die Tunnels der IL-Rahn besation, die Tunnels der U-Bahn be-

nützen.

Die Zukunft wird uns zeigen, wie das Problem tatsächlich gelöst wird, denn eine Lösung wird immer dringender. TPD

Für alle Zürcher interessant: 25000 «Dringlichkeitsfälle»

Stadt – aus der Retorte Bremen-Vahr - größtes Wohnungsbau-Projekt in Westdeutschland

Am Rande der Halbmillionenstadt Bremen, dort, wo noch im letzten Sommer das Korn stand, wälzen sich jetzt Planierraupen über die Felder. Bagger graben sich tief in die Erde hinein. Sie bereiten die Straßen und ninein. Sie bereiten die Straßen und die Fundamente für eine neue Stadt vor, die *in vier Jahren 40 000 Menschen* beherbergen soll. Es ist eine Stadt der Superlative. Sie ist nicht nur das größte zusammenhängende Bauprojekt in der Bundesrepublik, sie ist auch die Verwirklichung der Träßware nicht general von der Stadt behauen. Träume moderner Städtebauer.

Eingebettet in Grünanlagen, die von Seen und Teichen durchzogen

aufgelockert durch Hochhäuser

von 14 bis zu 20 Stockwerken als markanten Merkpunkten, mit Stra-ßen, die frei sind von Kreuzungen, und mit Fußgängerbrücken über die Hauptverkehrsader ist dieses neue Stadtviertel zugleich aber auch die Verwirklichung eines Wunsches vieler Tausender, die in Bremen wie in ei jeder anderen deutschen Stadt seit Jahren auf eine Wohnung warten.

Zwar ist in den Jahren seit der Währungsreform die Zahl der Neubauten ständig in die Höhe geklet-tert - doch der Bedarf ist bei weitem noch nicht gedeckt. Im vergan-genen Jahr wurden in der Bundesre-publik 500 000 Wohnungen gebaut, 1957 sollen es ebensoviele sein. Doch immer noch regiert in den Städten

wenig beliebte Wohnungsamt,

das sich bemüht, den knappen Wohndas sich bemüht, den knappen Wohn-raum wenigstens einigermaßen ge-recht unter die vielen Bewerber zu verteilen. Mit Hilfe von steuerlichen Vorteilen, Subventionen und öffent-lichen Mitteln für Hypotheken und Bürgschaften versuchten Bund, Länder und Gemeinden dem Wohnungsbau den Rücken zu stärken. In der Hansestadt Bremen ist man dabei Hansestadt Bremen ist man dabet den Weg gegangen, die Baulustigen – überwiegend sind es große, ge-meinnützige Baugesellschaften – sich selbst das notwendige Kapital besorgen zu lassen und dann dafür Bürgschaften und Subventionen zur Zinsverbilligung zu geben. Im Rah-men dieses Vorgehens entsteht nun auch die neue Stadt östlich der alten Wohnviertel. Sie heißt zunächst noch «Bremen-Vahr», doch wird ein neuer treffender Name schon durch einen Wettbewerb gesucht.

Freies Feld für Städtebauer

Nachdem man jahrelang beim Aufbau vor allem die zerstörten Viertel in den Städten selbet bevor-zugt hatte – und dabei oft an den engen Grundriß des alten Straßennetzes gebunden war, von den Schwierigkeiten mit den Grundeigen-tümern bei einer Neugliederung abgesehen – haben die Städtebauer nun den Sprung über die Stadtgren-zen hinaus getan, um auf völlig un-erschlossenem Boden die Projekte ausführen zu können, die sonst aus Raummangel meist Utopie bleiben mußten. So entstand

die Idee «Bremen-Vahr».

Zweieinhalb Millionen Quadratmeter Land wurden beschafft, die unmit-telbar an der Zufahrtsstraße von der

IHR HEIM -MITTELPUNKT IHRES LEBENS!



Eine erstaunliche, doch folgerichtige Feststellung. In unserer, von der Technik geprägten Gegenwart sehnt sich der Mensch zurück nach edler Tradition, wie die zeitlose Schönheit gediegener Stilmöbel sie verkörpert. Die Nachfrage nach Stilmöbeln ist bei uns derart gestiegen, dass wir unser stets bewundertes Sortiment erweitert haben. Die ausserordentlich günstigen Preise ermöglichen heute auch Liebhabern mit bescheidenem Budget die Anschaffung dieser handwerklich sorgfältig gearbeiteten Möbel, die warme, kultivierte Ambiance schenken, Um Ihnen einen Überblick über unsere grosse Auswahl zu geben, haben wir im 2. Stock die

begehrtesten Stilarten zu Interieurs zusammengestellt.

Fauteuil Louis XV, mit Damast bezogen Fr. 285 .-Sofatisch Louis XV, Canné Fr. 238 .-Sekretär Louis XV, Canné Fr. 875.-Stuhl Louis XV, Canné Fr. 115 .-Orientteppich «Saroni», handgeknüpft, ca. 200 × 300 cm Fr. 895.-Vorhang-Damaste, per Meter ab Fr. 17.50

antiken Wohnungseinrichtungen passend.

Kristall-Wandlampe, 1flammig Fr. 59.-

zu Leuchter passend, 2flammig Fr. 79 .-

Unser erfahrener Innenarchitekt berät Sie kostenlos und unverbindlich in allen Wohnfragen, Auf Wunsch besucht er Sie in Ihrem Heim und sagt Ihnen, welche Stilmöbel zu Ihrer übrigen Einrichtung passen.

Abteilung für Innenausstattungen im 2. und 3. Stock (Stadt)

Gediegene Kristall-Leuchter mit reichem Behang, zu

Kristall-Leuchter «Maria-Theresia», 4flammig Fr. 135 .-

Stadtmitte zur Autobahn nach Ham-burg gelegen sind, also die beste Verkehrsverbindung haben. Aus den Entwürfen von vier Architekten schälte sich dann das Bild der Zukunft heraus.

Zehntausend Wohnungen

sind insgesamt vorgesehen. Sie sollen jedoch nicht wie früher üblich in langgezogenen Zeilen entstehen, sonlanggezogenen Zeilen entstenen, soli-dern verteilt werden auf Einfami-lienhäuser, vier- und achtgeschossige Blocks und schließlich auf sieben 14stöckige und ein 20stöckiges Hoch-haus, die verstreut in einen großen öffentlichen Park eingebettet liegen. Größere Grünstreifen trennen das Gebiet in fünf «Nachbarschaften zu je rund 8000 Menschen, um so die Verwaltung erleichternde kleinere Einheiten zu bekommen. Umgeben ist die neue Stadt ebenfalls von Grün. Im Süden wird sie von einer Renn-bahn begrenzt, im Norden von einem Golfplatz. Nach Osten hin, zur Auto-

bahn, wird sie durch einen Streifen bahn, wird sie durch einen Streifen sten hin decken Bäume und Bische die Wohnstraßen gegen ein Gewerbegebiet ab, in dem alle die Handwerksbetriebe zusammengefallt werden sollen, die durch Lärm und Schmutz die Bewohner belästigen könnten.
Die Planer ließen es nicht bei den Wohnblocks bewenden. Sie sahen auch für sied der

auch für jede der

fünf «Nachbarschaften»

fünf «Nachbarschaften»
eine Grundschule vor. Drei Kirchen
sind geplant, Jugendheim, Kindergarten und Spielplätze, ein großes
Sportstadion und Kinos. Eine Oberschule entsteht im geographischen
Zentrum der Stadt, das zugleich
auch ihr geistiger und wirtschaftlicher Mittelpunkt sein wird. Hier
wird das 20stöckige Hochnaus gebaut, das in seinen unteren Geschossen die Verwaltung des Viertels aufnehmen soll. Unmittelbar anschließend sollen ein großer Saalbau, ein
Einkaufszentrum, eine Markthalle,

eine Volksbücherei und ähnliche Einrichtungen die Besucher locken.

Nicht länger als vier Jahre

Selbstverständlich sind daneben auch in den Wohngebieten selbst die notwendigsten Läden vorgesehen. Ueber den Bau eines Krankenhauses Georg den Bau eines Krankennauses sind die Pläne noch nicht abgeschlos-sen. Von der Möglichkeit, auch ein Theater hier zu errichten, wird ebenfalls gesprochen. Schließlich ist der Bau eines Fernheizwerkes geplant. Mit seiner Hilfe sollen alle zehntausend Wohnungsbesitzer der Some um der Kalktausen auch der Sorge um das Kohletragen enthoben werden. Hier geht es nur noch um die Sicherung der Finanzierung.

Die übrigen Kosten für die neue Stadt, die etwa auf 200 bis 220 Millionen Mark geschätzt werden, sind bereits durch die Baugesellschaft mit Hilfe bremischer Bürgschaften sichergestellt worden. Voraussetzung für den Plan ist, daß er – entspre-chend einem bremischen Gesetz –

binnen vier Jahren verwirklicht wird. Denn nur so hofft man in Bremen die Zahl der Wohnungssuchenden verringern zu können. Das ist keine leichte Sache bei

25 000 «Dringlichkeitsfällen», die beim Wohnungsamt registriert sind, und bei einem monatlichen Be-völkerungszuwachs der Stadt um rund 1200 Menschen. Da die meisten von ihnen nicht in der Lage sind, die von privaten Bauherren meist geforderten Baukostenzuschüsse derten Baukostenzuschüsse und Mietvorauszahlungen zu geben, soll ihnen im Rahmen des sogenannten «sozialen Wohnungsbaues» - der mit öffentlichen Geldern gefördert wird – eine angemessene Wohnung ver-

schafft werden.
In Bremen-Vahr wird die Miete nicht mehr als 1,05 Mark je Quadrat-meter betragen. Durch Zuschläge für Bad, Heizung und Fahrstuhl soll sie sich auf höchstens 1,15 Mark erhö-hen dürfen. Wer selbst diese Summe nicht aufbringen kann, soll staat-liche Mietbeihilfen erhalten. Dafür erwarten die Wohnungssuchenden in der Vahr auch Heime, die voll elektrifiziert sind, mit eingebauten Herden und Wassererwärmern. Die Einfamilienhäuser, die bei zehn Prozent Anzahlung für 25 000 Mark als Eigentum zu haben sind, erhalten so-gar eingebaute elektrische Wasch-maschinen. Im Herbst können die ersten Bewohner einziehen.

Maximilian Smidt (DK)

Ostblockstaaten kaufen Zement im demokratischen Westen

Die Zementindustrie verschiede-Die Zementindustrie verschiedener westlicher Länder verzeichnete in letzter Zeit zunehmende Anfragen und Aufträge aus Ostblockstaaten. So hat Polen 1959 bereits 120 000 t Zement aus Dänemark, Finnland, Schweden und Belgien gekauft. Die Lieferungen sind zureit nech im Gange Die CSP. gekautt. Die Lieferungen sind zur-zeit noch im Gange. Die CSR fragte vor wenigen Tagen nach 80 000 t Zement in Schweden und Belgien. Die Preisindikation der Schweden wurde von der CSR schon in einer Gegenlimite beantwortet. Die DDR hat vor einigen Wochen in Belgien wegen Zement-käufen verhandelt und schickt in käufen verhandelt und schickt in Kürze eine Delegation nach Finnland, die im gleichen Auftrage reist. Bei den Verhandlungen scheint die Frage von Reexporten eine große Rolle zu spielen, womit allerdings die traditionellen Exportländer des Westens in keinem Falle einverstanden sein werden. Auch Bulgarien und Ungarn haben in Skandinavien und Belgrien wegen in Skandinavien und Belgien wegen in Skandnavien und beigien wegen Zementeinkäufen vorgefühlt. Diese Anfragen werden von westlicher Seite allerdings wegen der langen Transportwege als unrealistisch betrachtet.

Die Käufe und Anfragen rufen bei westlichen Außenhandelsfach-leuten Erstaunen hervor, da die Ostblockländer bei nahezu jeder Ostblocklander bei nanezu jeder handelspolitischen Abmachung ver-suchen, eigene Zementexporte in den Westen einzubringen. So lie-fern insbesondere Polen und die DDR Zement nach Westberlin und in die Bundesrepublik. Die zunehmende Aktivität der Ostblockländer, nun selbst Zement im Westen einzukaufen, wird so verstanden, daß einerseits die eigene Produktion in diesen Staaten mit den im Zuge der großen Volkswirtschaftsnläne anfallenden Rausufrash pläne anfallenden Bauaufgaben nicht mehr Schritt halten kann, und daß anderseits diese Länder bestrebt sind, ihre übernommenen Exportverpflichtungen in jedem Falle zu erfüllen, also auch dann, wenn auf ihrem Inlandmarkt die eigene Produktionskapazität über-steigende Anforderungen auftre-ten. Eine große Zementlücke klafft ten. Eine große Zementlucke klaftt vor allem im landwirtschaftlichen Bauwesen. Dabei mag es in den einzelnen Ländern durchaus Unterschiede geben. Man neigt zum Beispiel zur Ansicht, daß Polen einige stattlich. M. Oschwen staatliche Maßnahmen zur Eigentumssicherung der privaten Bau-tätigkeit neue Impulse gegeben ha-ben. In der DDR dürften staatliche Bauten einschließlich militärischer Projekte erhöhte Zementanforde-rungen hervorrufen. TPD