

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 11 (1954)

Heft: 3

Artikel: Planung der Stadt Edmonton

Autor: Salzmann, Urs

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783742>

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: 19.02.2026

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



Abb. 1.
Das Tal des Nord-Saskatchewan-Flusses. In der ungefähr horizontalen Bildmitte liegt die südwestliche Stadtgrenze. Unbebaute Flächen werden innerhalb der nächsten vier Jahre erschlossen werden.

Urs Salzmann, Stadtplanungsassistent, Edmonton

Planung der Stadt Edmonton

In den vergangenen Jahren verzeichnete die Provinz Alberta die regste Bautätigkeit von ganz Kanada. Die zuständigen Behörden halten die Stadt- und Regionalplanung für unumgänglich. Welche Bedeutung der Planung in der Provinz Alberta tatsächlich beigemessen wird, geht allein schon daraus hervor, dass für eine Bevölkerung von nicht ganz einer Million Einwohner rund \$250 000 (ca. Fr. 1 200 000.—) im Jahre 1953 ausgegeben wurden. Dies entspricht umgerechnet rund Fr. 1.20 pro Kopf der Bevölkerung. Die Planungspraxis zielt darnach, einmal die dringenden Aufgaben zu lösen, wie sie sich der gewaltigen wirtschaftlichen Umformung wegen täglich stellen, sodann versucht sie aber auch «long term» Pläne zu schaffen, die als Richtpläne die künftige Entwicklung der Städte und der Provinz lenken sollen.

Um die gegenwärtige, gesteigerte Planungstätigkeit zu verstehen, ist es unumgänglich, einiges aus der Geschichte von Edmonton zu kennen.

Geschichtliches

Die heutigen Städte gehen zum grossen Teil auf die sogenannten «Forts» zurück, welche durch Handelsgesellschaften (wie z. B. die Hudson Bay Company, gegründet ca. 1650) oder durch wagemutige Pioniere errichtet wurden. Holzbarrikaden zum Schutze vor Wildnis und feindlichen Indianerstämmen umgaben diese Forts, die in der Regel Lagerräume, Wohn- und Schlafstätten, Ställe und gelegentlich kleine Kirchen umfassten. Trapper unterhielten einen regen Tauschhandel. Sie boten vornehmlich Pelze, Goldsand und andere «Rohstoffe» an, die sie gegen Esswaren, Decken, Waffen

und last not least gegen Alkohol einzutauschen wünschten. Forts, die strategisch und taktisch wichtige Punkte einnahmen, wurden zu Stützpunkten ausgebaut.

Das Fort Edmonton

Das erste Fort im Gebiete von Edmonton (der genaue Ort liess sich nicht mehr feststellen) geht auf einen missionierenden, katholischen «Father» (ca. 1660) zurück. Es war dies der erste Missionar, der sich die Gunst der Indianer erwarb, was ihm erlaubte, soweit in den Westen vorzustossen. Vor ihm drangen allerdings Weisse bis zu den Rocky Mountains vor, und manche Bezeichnung markanter Berggipfel und Landschaften geht auf diese Zeit zurück.

Das eigentliche Fort Edmonton, dem die Stadt ihre Entstehung verdankt, ist ins Jahre 1795 zu datieren, durch die Hudson Bay Companie als Handelsniederlassung auf dem nördlichen Plateau über dem North-Saskatchewan-Fluss errichtet. Die Companie unterhielt auch die erste Fähre.

Städtebauliche Entwicklung von Edmonton

Die kanadischen Städte sind nach dem Muster der nordamerikanischen gebaut. Zu Grunde liegt eine geometrische Flächenaufteilung von Streets, die in Nord-Südrichtung verlaufen und von ost-westlaufenden Avenues. Die Entfernung zwischen zwei Avenues beträgt in der Regel 150—180 m, diejenige zwischen zwei Streets gewöhnlich 90—120 m. Die frühere städtebauliche Arbeit beschränkte sich darauf, möglichst rasch und mit geringsten Projektierungskosten dieses System fortzuführen. Die genannte Art von Städtebau dauerte bis in die neueste Zeit, obgleich die auf diesem System entstandenen Stadtteile in keiner Weise modernen Anforderungen gerecht zu werden vermögen. Dies gilt nicht



Abb. 2.
Hauptstrasse eines typischen
Städtchens Albertas. Die par-
kierten Autos zeigen den
Samstag und damit die
wöchentlichen Einkäufe der
umliegenden Farmer an.



Abb. 3.
Farm eines Schweizers.

zuletzt auch für die Regelung des stetig wachsenden Verkehrs, der durch dieses Maschennetz eng folgender Strassen keinesfalls flüssig abgewickelt werden kann. Auch ist es denkbar ungünstig, auf dieser Grundlage einen Zonenplan aufzubauen, der mehr anstrebt, als eine ebenso schematische Einschränkung der Bauhöhen. Edmonton macht in dieser Beziehung keine Ausnahme.

Erst um 1895 herum begann man von Edmonton als Stadt zu sprechen, und sie zählte auch 1910 erst an die 10 000 Einwohner. In dieser Zeit entstanden

einige wichtige Gebäude, so das General Hospital und das C. N. R. Hotel. 1912 wurden die ersten Wasserleitungen und Kanalisationen mit Kläranlage gebaut. Im Jahre 1923 entstand das erste thermische Kraftwerk. Auch heute noch wird Elektrizität über die Kohle erzeugt.

Das Wachstum der Stadt während der ersten 25 Jahre unseres Jahrhunderts ging gemächlich vor sich, obschon eine verhältnismässig rege Wandlungsbewegung zu verzeichnen war. Im Jahre 1918 zum Beispiel mussten vorübergehende Unterkünfte

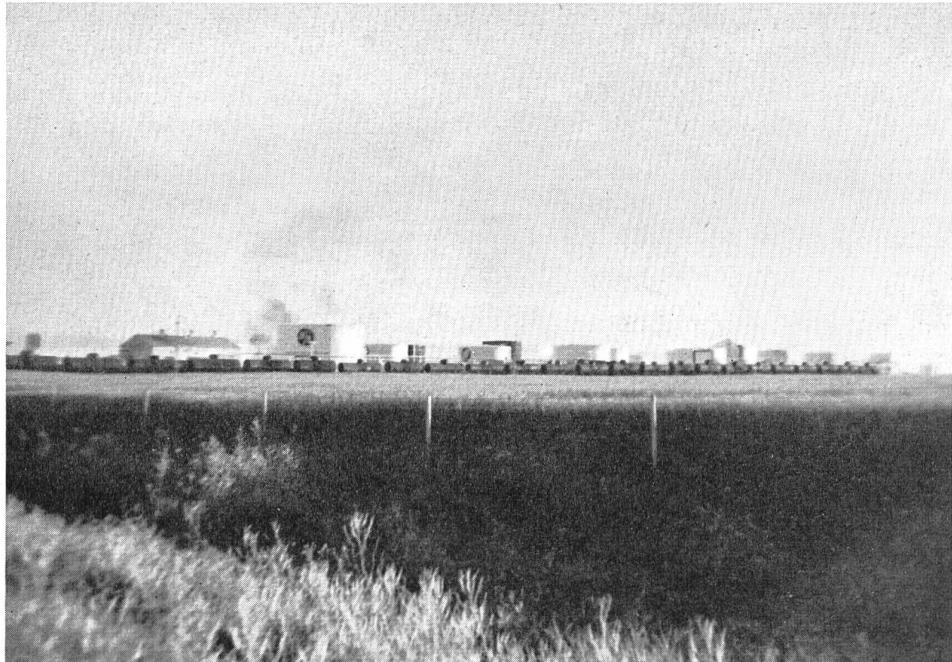


Abb. 4.
Oeltankfarm innerhalb der
metropolitan area Edmon-
tons.



Abb. 5.
Zentralstadt Edmontons.
Eine zwölfstöckige Hotel-
erweiterung in einer Stras-
senecke und ein sechsstöckig-
iges Bankgebäude in der
anderen Ecke sind gerade
im Bau.

in Zelten für einige hundert Familien und Einzelpersonen geschaffen werden. Dies während der kalten Wintermonate.

Bis 1947 gründete die Wirtschaft Edmontons vornehmlich auf dem Handel, der Land- und Waldwirtschaft, und für einige Jahre war auch ein bedeutender Kohlenabbau innerhalb der Stadtgrenzen zu verzeichnen. Vor allem die Landwirtschaft erfuhr einen erheblichen Aufschwung, als Edmonton durch die Canadian Pacific Railway nach der Westküste hin und vor allem nach dem Osten erschlossen wurde. Die industriellen Anfänge gehen auf Klein- und Mittelbetriebe zurück, die lediglich

dem lokalen Bedarf der aufblühenden Landwirtschaft zudienten.

Einfluss der Oelfunde auf das Wachstum von Edmonton

Es war im Jahre 1947, als in Leduc, einer kleinen Stadt zirka 25 Meilen südlich von Edmonton erfolgreich nach Öl auf kommerzieller Basis gebohrt wurde. Dies führte zu einer radikalen Änderung der wirtschaftlichen Struktur von einer bisher ausschliesslich landwirtschaftlichen Provinz zu einem der grössten Oelzentren der Zukunft. Die

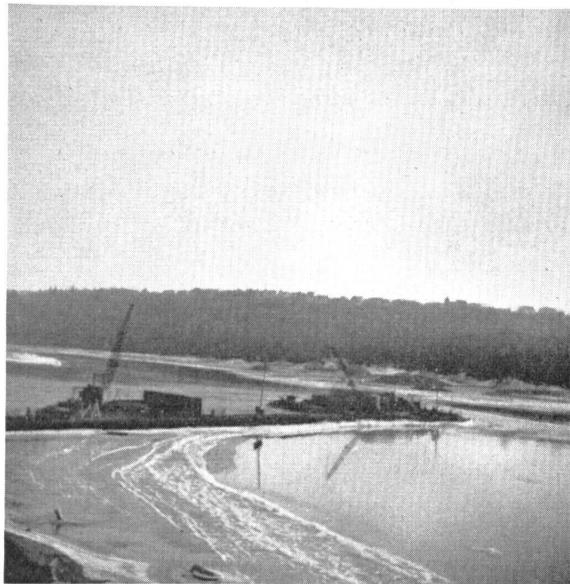


Abb. 6 a—b. Erste Bauetappe der neuen, tiefgelagerten Eisenbetonbrücke von Edmonton mit sieben Pfeilern.

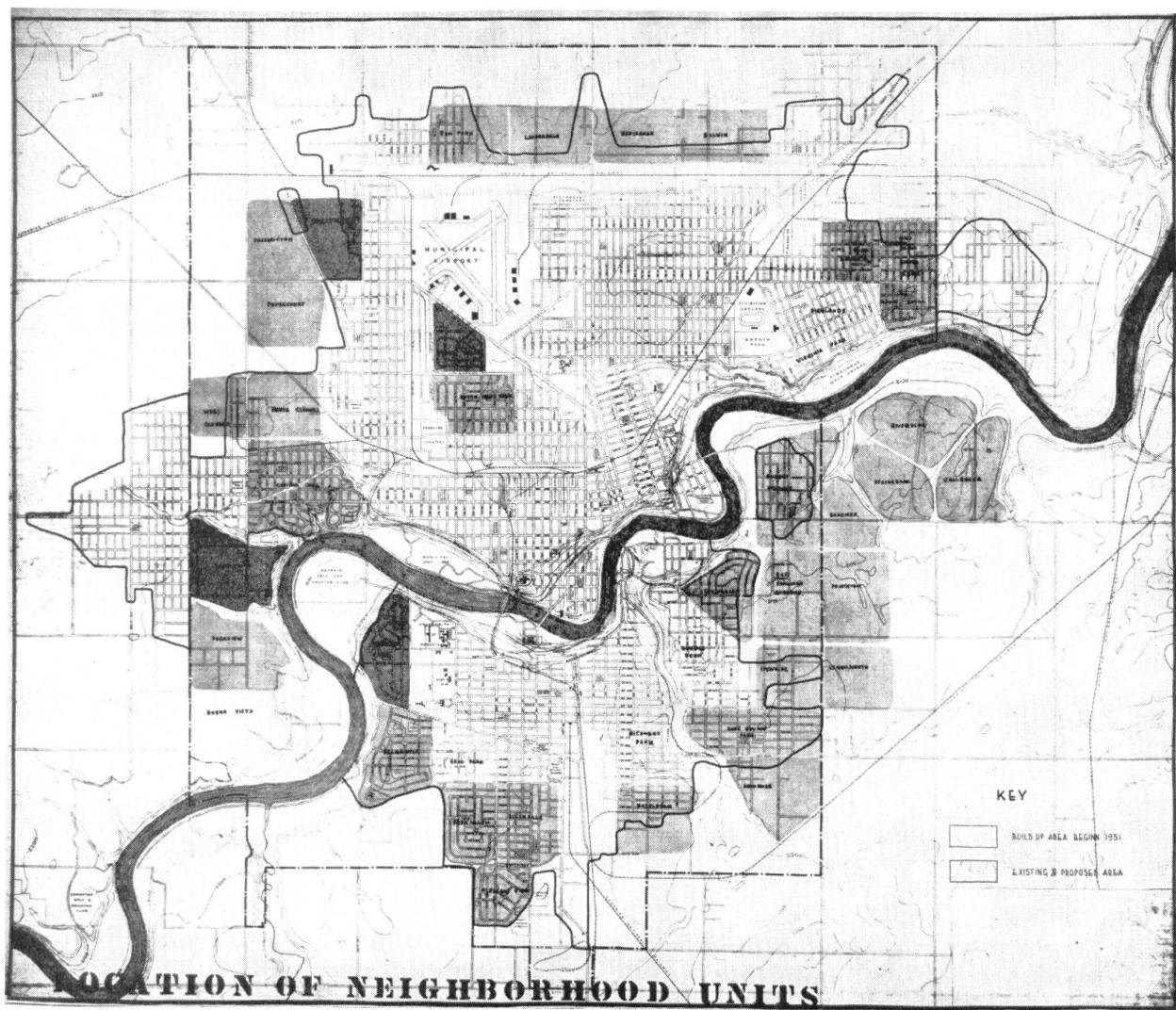


Abb. 7. Uebersichtsplan Edmontons. Dunklere Flächen weisen auf den Bau von Neighbourhood Units hin.



Abb. 8. Hauptstrassenbild an der Jasper Avenue.



Abb. 9. Aussicht über den Fluss gegen Süden.

Gewinnung der unermesslichen Bodenschätze ist jedoch erst in den Anfängen. Obgleich nun Öl zwar sensationell auf die Wirtschaft der Provinz einwirkt, darf doch nicht übersehen werden, dass sie auch heute noch primär auf der landwirtschaftlichen Produktion fußt, die im Jahre 1951 einen Ertragswert von \$760 Mio erreichte, gegenüber einem Totalbetrag von \$175 Mio, die auf die gewonnenen Mineralien (Öl, Gas, Kohle, Asbest, Uranium usw.) entfallen. Edmonton zählte zu dieser Zeit eine Bevölkerung von 97 000 Einwohner.

Bohrungen werden im ganzen Gebiet der Provinz vorgenommen, auf bebautem und ungerodetem Boden. Dass dies nicht ohne Einfluss auf das Wachstum von Dörfern und Städtchen blieb, ist zu erwarten. Als Beispiel sei etwa das Städtchen Leduc herausgegriffen. Im Jahre 1947 zählte Leduc eine Bevölkerung von ungefähr 800 Einwohnern. Wirtschaftliche Grundlage ist der Handel mit Agrarprodukten. Garagen, andere Kleingewerbe, Getreideaufzüge decken den Bedarf der umliegenden Farmen. Für die Erholung ist ein kleines Kinotheater da. Die rege, allgemeine Tätigkeit, die mit den Bohrungen verbunden war, brachte Leduc einen unerwarteten Aufschwung. Einfamilienhäuser wurden gebaut, Mietshäuser entstanden. Leduc zählte 1953 bereits 1900 Einwohner. Als jedoch die Bohrungen beendet waren und das Öl zu fliessen begann, sank der Arbeiterbedarf rapid ab. Das Öl wird durch ein Netz von Leitungen grossen Tanklagern zugeleitet. Leduc ist auf seine frühere Bedeutung und Grösse zurückgefallen, und seine Ein-

wohner gehen wieder der ursprünglichen Beschäftigung nach.

Die Voraussetzungen für die industrielle Entwicklung sind nicht günstig. Es fehlt an Wasser. Dieser Umstand wäre nur zu ändern, wenn Wasser durch ein leistungsfähiges Röhrensystem von den Rocky Mountains zugeführt würde. Hiezu ist allerdings eine Distanz von rund 600 Meilen zu überwinden. Sind dies auch Zukunftspläne, so handelt es sich doch um eine Unerlässlichkeit, soll die Wirtschaft der Provinz dauernd gehoben werden.

Die stärker einsetzende Entwicklung hat die Behörden, unterstützt von einsichtigen Bürgern, veranlasst, wenn auch relativ spät, der Stadtverwaltung eine Planungsstelle anzugliedern. Bis zu diesem Zeitpunkt nahm eine Stadtplanungskommission, zusammengesetzt aus Behördenmitgliedern und Geschäftsleuten, diese Aufgabe wahr. Der Kommission gehörten jedoch weder Architekten, Ingenieure noch Geographen oder Soziologen usw. an. Trotzdem machte die Kommission zum Teil sehr gute Vorschläge und Anregungen. Leider hatten ihre Entscheidungen keine Rechtskraft. Tatsächlich wurden viele Baubewilligungen wider besseres Wissen erteilt.

Topographisches

Edmonton ist auf dem Hochplateau der Prärieregion angelegt (ca. 700 m ü. M.). Die Stadt wird durch einen Fluss des Nord-Saskatchewan durchschnitten. Der träge fliessende Fluss tritt südöstlich

in die Stadt ein, fliest dann nördlich bis ungefähr Stadtmitte, biegt nach Osten ab und verlässt die Stadt in dieser Richtung. Das Plateau ist praktisch eben. Markante Unterbrüche werden durch einige schmale, tiefe Seitentäler gebildet, durch welche kleine Wasserläufe den Nord-Saskatchewan speisen. Der Baumwuchs ist spärlich, tritt vor allem in den Seitentälern auf und beschränkt sich im übrigen auf Busch.

Die Planung setzt 1949 ein

Um die eigentliche Planung durchführen zu können, musste zunächst eine provisorische Zonenordnung eingeführt werden. Industrielle und gewerbliche Bauten unterliegen einem speziellen Genehmigungsverfahren. Entscheidungen werden von Fall zu Fall entsprechend den gegebenen Umständen aber immer im Hinblick auf den «long term» Zonenplan getroffen. Das Stadtplanbüro wurde in einem Zeitpunkt pilzartigen Wachstums der Stadt geschaffen. Die Notwendigkeit, sofort Bauplätze bereit zu halten und ganze Quartiere zu organisieren, verhinderte die Schaffung eines gründlich studierten Stadtplanes.

Sämtliche Planungsarbeiten lehnen sich jedoch an den generellen Zonenplan an, der seinerseits auf dem Hauptstrassennetz, den Autobuslinien, Werkleitungen usw. basiert. Der Planung des Strassennetzes, des Personenverkehrs, der Busrouten und der stark beanspruchten Lastwagenstrassen liegt eine weitblickende Konzeption zu Grunde. Besonders Lastwagenstrassen führen unter Umgehung des Zentrums und von dichten Wohngebieten direkt in die Industriegebiete, die auch Geleiseanschluss aufweisen. Ausgedehnte, detaillierte Untersuchungen der Bevölkerungsdichte per acre und per Wohnung werden angestellt, um als Grundlage für einen brauchbaren «Master Plan» zu dienen. Ebenso sind «Surveys» im Gange in bezug auf Nationalität, Religion, Einkommensverhältnisse der Bevölkerung, die Anzahl schulpflichtiger Kinder und die Altersgruppen der Erwachsenen. Dass Edmonton eine «junge Stadt» ist, zeigt der Altersaufbau, sind doch über 30 000 Einwohner im Alter von 25—34 Jahren und 20 000 Kinder im Alter von 0—4 Jahren (Angaben 1951). Weitere Untersuchungen erstrecken sich auf die Distanzen Wohnplatz - Arbeitsplatz, sowie auf das in allen modernen Städten aktuelle Parkierungsproblem.

Das letztere Problem beschäftigte eine Abteilung des Stadtplanbüros, die übrigens ausschliesslich mit solchen Aufgaben betraut ist, über ein Jahr. Es wurde festgestellt, dass im Zentrum der Stadt (Grosswarenhäuser, Lagerhäuser, Büro- und Bankgebäude, Bahnhof und naheliegender Flugplatz) über 4500 neue Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen sind, wenn der interne stehende und fliessende Verkehr reibungslos abgewickelt werden soll.

Dem Zwang der Verhältnisse folgend sind vier «shoping centres» in den Aussenquartieren vorgesehen. Ein Projekt mit Totalbaukosten von über \$5 000 000.— ist zurzeit im Bau begriffen und soll im Frühjahr 1956 dem Betrieb übergeben werden.

Dezentralisierung von Geschäfts- und Grossverkaufshäusern wird in den USA auf breiter Basis erfolgreich durchgeführt. Solche Betriebe erzielen in der Regel einen höheren Umsatz als gleich grosse Unternehmungen im Stadtzentrum. Sodann ist mit der Dezentralisierung zentraler Funktionen eine Entlastung der Verkehrswegen in der Innenstadt zu erzielen. Allerdings muss ein Abfallen der Grundstückpreise und damit ein Rückgang an Steuererträgissen in Kauf genommen werden. Ebenso kann eine allzu massive Dezentralisierung Leben und Bild der Innenstadt nachteilig beeinflussen. Umgekehrt ergibt sich dadurch nicht selten die Gelegenheit, dringend nötige Sanierungen im Stadtkern auszulösen. Für architektonisch wertvolle Altstädte ist es zuträglicher, wenn sie nicht den vollen Umtrieb des modernen Großstadtlebens zu tragen haben. Es wird sonst ausgesprochen schwierig, die Anforderungen, wie sie das Cityleben mit sich bringt (Reklame, Schaufensteranlagen usw.) mit der Erhaltung eines schutzwürdigen Stadtteiles zu vereinbaren.

Der Versuch, die Dezentralisierung mit dem Bau einer Untergrundbahn zu kompensieren, ist für Städte unter einer Million Einwohner finanziell nicht tragbar. Selbst dann bringt der Bau einer Untergrundbahn erhebliche finanzielle Belastungen des Steuerzahlers mit sich. Als Beispiel diene etwa Toronto, eine Industriestadt mit 1 Million Einwohner. Es ist nicht abzusehen, wann sich die Untergrundbahn jemals aus dem eigenen Betrieb erhalten könnte. Bis dahin jedoch muss die Bahn aus öffentlichen Mitteln unterhalten werden.

Die Stadt Edmonton erstreckt sich über eine Fläche von über 44 Quadratmeilen und zählt heute 180 000 Einwohner. Mit den angrenzenden Gemeinden Beverly und Jasper Place ist die Bevölkerung nahezu 200 000. Von der Stadt wurden Hunderte von Acres Farmland aufgekauft, um das Wachstum der kommenden Jahre in gesunde Bahnen zu lenken. Für den heutigen Stadtbereich wurde eine maximale Einwohnerzahl von rund 350 000 errechnet. Es ist dies im Verhältnis zur Stadtfläche und den gegebenen öffentlichen Einrichtungen die wirtschaftlichste Gröszenordnung. Das weitere Wachstum soll in Satellite-Towns gelenkt werden, selbständige Gemeinden mit Industrie und allen städtischen Diensten von zirka 60 000 Personen. Diese Satellite-Towns sind in einer Entfernung von rund 15—30 Meilen von Edmonton entfernt gedacht. Heute hält es schwer, vorauszusagen, bis zu welcher Grösse Edmonton anwachsen wird.

Monatlich ist mit einem Wanderungsüberschuss von etwa 1000 Einwohnern zu rechnen. Im Jahre 1953 sind in den zehn ersten Monaten Baubewilligungen von über \$55 Mio erteilt worden, davon rund \$17 Mio für Einfamilienhäuser. Eine rege Bautätigkeit geht von der Grossindustrie aus. Als Beispiel sei der Bau einer Zellulosefabrik genannt, die allein \$55 Mio gekostet hat. Edmonton, wie alle westkanadischen Städte, ist im Prinzip eine Stadt von Einfamilienhäusern. Bis vor etwa vier Jahren sind praktisch überhaupt keine Mehrfamilienhäuser gebaut worden. Die vorhandenen Objekte stammen

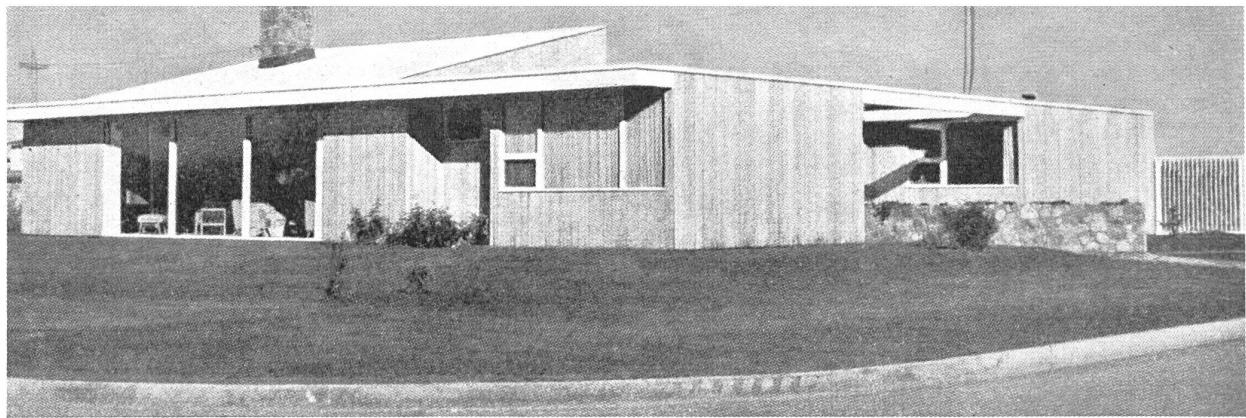


Abb. 10. Eigenheim für Herrn J. S. Kennedy (wohl das beste Haus von Edmonton).

aus den zwanziger Jahren und sind als Spekulationsobjekte entstanden.

Der amerikanische Kontinent kennt keine bleibenden Werte in bezug auf Besitz, Grundstücke und Liegenschaften. Anlässlich der Weltwirtschaftskrise in den dreissiger Jahren fielen Tausende von Acres an Stelle unbezahlter Steuern in Besitz der Stadt, Steuern, die in der Regel auch heute noch geringer angesetzt sind als in der Schweiz. Liegenschaften, die heute mit \$30 000.— und mehr gehandelt werden, galten in den dreissiger Jahren rund \$4000.—. Wollte jemand vor zehn Jahren in den Ausseengebieten der Stadt ein Grundstück erwerben, musste er gleich eine ganze Liegenschaft (20 und mehr Bauplätze) übernehmen. Die grosse, nicht vorauszusehende Entwicklung brachte manchem Bodenbesitzer für eine ursprüngliche Anlage von etwa \$800.— Erträge von \$20 000.— und mehr.

Um näher auf das spezielle Problem der Neighbourhood Units eintreten zu können, ist es unerlässlich, noch einige weitere Angaben politischer, sozialer und ökonomischer Richtung anzustellen.

Die Finanzierung des Wohnungsbauwesens wird ausschliesslich von Lebensversicherungsanstalten getätigt. Die Hypotheken sind innerhalb von 25 Jahren rückzahlbar mit einem Zinsfuß von 6—6½ %. Eine Subventionierung, ähnlich wie sie die Schweiz kennt, erfolgt durch die Central Mortgage and Housing Corporation, einer Zweigstelle der kanadischen Regierung. Durch engstirnige Bestimmungen dieser Stelle sind dem architektonischen Schaffen enge Grenzen gesteckt. Der Idealwohnbau ist immer noch der gleiche, wie er entwickelt wurde, als sich die Notwendigkeit ergab, durch Mietwohnbau der wachsenden Entwicklung Rechnung zu tragen. Die Architekten fanden darin neue, ihnen ungewohnte Bauaufgaben. Der Verfasser brachte hier weit mehr Erfahrung mit, und er erinnert sich lebhaft an die Kämpfe, die er als privater Architekt zu bestehen hatte, um mit ästhetisch und planlich neuen Lösungen durchdringen zu können. Wie Industrie und Wirtschaft liegt auch das Bauen sozusagen ausschliesslich in privaten Händen. Das private Interesse ist allerdings ein bedauerlich einsei-

tiges, dient es doch dem ausschliesslichen Zweck, möglichst hohe Profite zu erzielen. Mietzinse werden nicht auf Grund der Baukosten festgelegt, sondern sind Gegenstand extremer Marktausbeutung. Die Wohnungsknappheit bringt es mit sich, dass für eine Wohnung mit einem Schlafraum Mieten von \$90.— bis 135.— im Monat bezahlt werden. Darin haben architektonische Gesichtspunkte, das Erstreben gediegener und wirtschaftlicher, der Zeit entsprechender Lösungen keinen grossen Raum. Dies um so mehr, als Hypothekaranstalten keine oder nur geringe Anforderungen stellen und über keinerlei künstlerische Erfahrungen verfügen. Sie sind am Baugewerbe nur als Anlagemöglichkeit für Kapitalien interessiert, und dies auch nur für 25 Jahre.

Dem schweizerischen Fachmann ist die Mentalität des hiesigen kaum sympathisch. Im grossen und ganzen haben die Architekten nur einen geringen Berufsstolz. Sie schwimmen im «business» mit und trachten darnach, sich möglichst schnell zu bereichern. Neben einigen guten Arbeiten im Einfamilienhausbau für höhere Einkommensgruppen finden sich nur mittelmässige und schlechte Bauten, betreffe es nun den Wohnungsbau oder industrielle Anlagen. Dies ist weitgehend eine Folge der derzeitigen Baukonjunktur. Es ist damit zu rechnen, dass in ruhigeren Zeiten künstlerische und bautechnische Bestrebungen auf mehr Verständnis stossen werden.

Man wird sich nun unschwer ein Bild von den allgemeinen Verhältnissen machen können. Auch wird man verstehen, dass die Bestrebungen der Stadtplanung nicht auf allzu viel Verständnis stossen. Es ist zweifellos bedauerlich, dass die Stadtplanung bestenfalls nur die wenig auffällige, zweidimensionale Ordnung zu beeinflussen vermag, während der dreidimensionale Aspekt, das Bild, das wir aufnehmen, von wild spekulierenden Privaten «verformt» wird. Für Edmonton fällt dieser Umstand um so mehr ins Gewicht, als die Topographie (weite, offene Ebene mit nur geringen Bodenerhebungen) und die klimatische Lage (lange, kalte Winter, langsames Wachstum von Bäumen

und Pflanzen) kaum dazu beitragen, das ästhetische Bild zu heben.

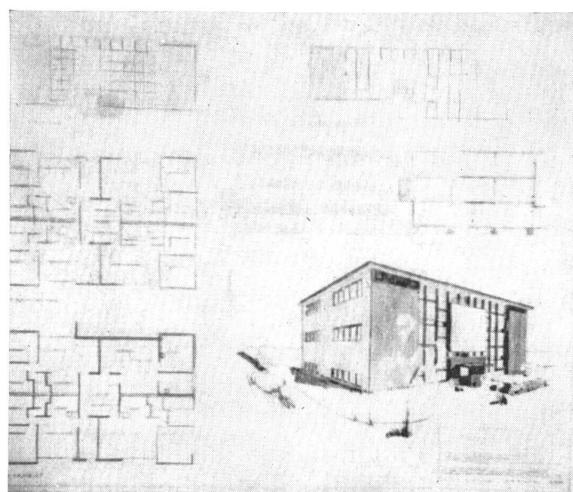
Design of Neighbourhood Units (Quartierpläne)

Die Stadt wird durch das schon kurz besprochene, geplante Hauptstrassennetz erschlossen. Dieses Verkehrssystem wird im Zusammenhang mit Lösungen für Strassenkreuzungen (rotaries) stückweise gebaut, wird also behandelt wie ein Zusammensetzungsspiel. Die Planung ist dadurch genügend flexibel und lässt sich in dieser Beziehung laufend wechselnden Bedürfnissen anpassen. Auch dürfte das Netz den Verkehrsanforderungen bestmöglich gerecht werden. Dies gilt auch für neue Quartiere, die von einem Ring umgeben und von diesem auf die Hauptstrasse erschlossen werden. Autobusrouten sind in der Regel von der Hauptstrasse getrennt geführt und durchschneiden die Quartiere. Die Flächen, die für den Bau neuer Quartiere bestimmt sind, weisen nur eine spärliche, vereinzelte Ueberbauung auf. Um die Stadt finanziell nicht zu engagieren, müssen diese vorhandenen Bauten, auch wenn sie noch so baufällig sind, bestmöglich in den neuen Plan eingegliedert werden. Dies gilt auch für allfällig vorhandene Werkanlagen (Telephon, Licht, Kraft usw.), die auf Grund des alten Planes (Carréplan) angelegt sind. Solche Gegebenheiten wirken bestimmend für die Gestaltung der neuen Neighbourhood Unit mit. Dadurch sind der Planung zum vornehmesten enge Grenzen gesetzt. Eine weitere Einengung ergibt sich aus der Tatsache, dass die Normalgrösse eines Bauplatzes für Einfamilienhäuser zirka 16 m Breite und zirka 40 m Tiefe aufweist. Zwischen zwei Strassen ist ein 6 m breiter Dienstweg angelegt, wo Licht-, Kraft- und Telephonleitungen geführt, Lieferungen gemacht und Kehrichtabfälle abgeholt werden.

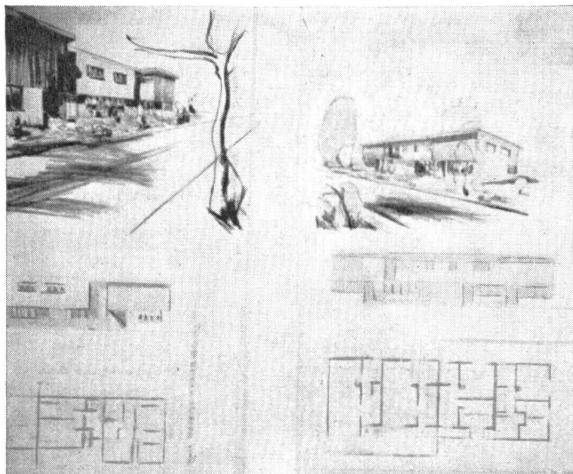
Der grösste Teil der Fläche eines Quartierplanes muss für Einfamilienhäuser reserviert bleiben. Dadurch wird der Planung verunmöglicht, Freiflächen zur Erholung oder als Kinderspielplätze auszuscheiden. So kommt es, dass sich die Einfamilienhäuser schablonenhaft längs Nachbarschaftsstrassen aufreihen. Die Monotonie wird durch die serienweise erstellten Spekulationsbauten entsprechend unterstützt. Die einzige grosse Grünanlage, in Verbindung mit dem Schulhaus, lässt sich nur zusammen mit Mietwohngebäuden und Reihenhausbauten verwirklichen. Schulhaus, Miethäuser, Ladenlokale und das gemeinsame Erholungszentrum bilden Kern und Mittelpunkt einer Neighbourhood.

Sorgfältige Umsicht wird beobachtet in bezug auf die Distanz des Schulweges und der Gehweiten zu den Ladenzentren. Auch werden architektonische Studien angestellt über die Anordnung von Mehrfamilienhäusern, Ladenlokalen, Kirchen und Schulen sowie detaillierte architektonische Vorschläge zuhanden von Bauunternehmer, Bauinteressenten und der Architekten. Da verständlicherweise das Stadtplanbüro nicht selber Projekte ausarbeitet, welche durch die Versicherungsgesellschaften finanziert werden, sind seine Anstrengungen nicht offensichtlich bemerkbar. Einfamilienhäuser

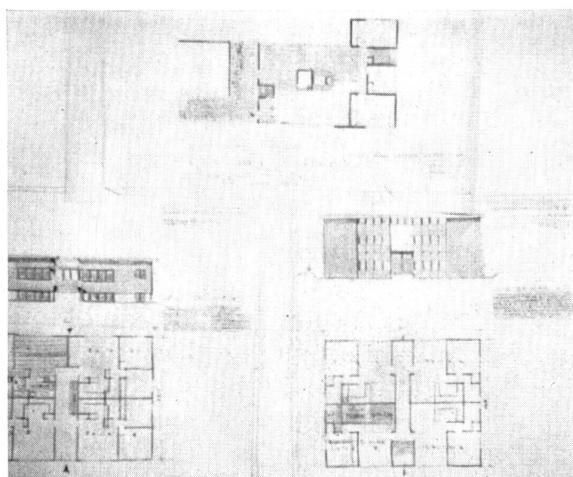
Abb. 11 a—c. Projektskizzen des Verfassers



a) Mietwohngebäude mit elf Wohnungen.



b) Varianten für Reihenhausbebauung.

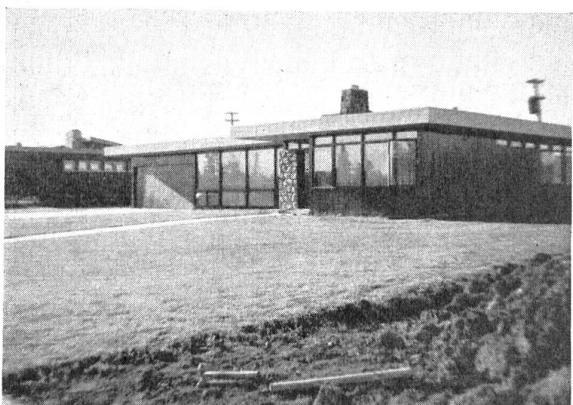


c) Skizzen für ein Mietwohngebäude mit sieben, respektive elf Wohnungen und eine Planstudie für ein Einfamilienhaus.

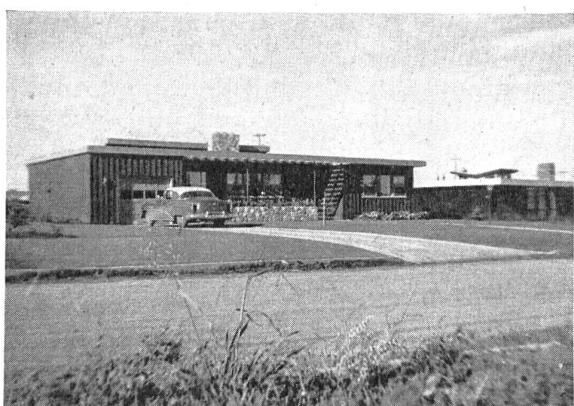
Abb. 12 a—c. Gute Beispiele baukünstlerischen Schaffens im Bau von Eigenheimen höherer Einkommensgruppen.



12a.



12 b.



12 c.

höherer Einkommensstufen in Windsor Park, Belgrave, Capitol Hill und Crestwood unterliegen einer speziellen architektonischen Prüfung. Bei den billigen, serienmässigen Einfamilienhäusern spekulativer Unternehmer beschränkt sich die Einflussnahme des Stadtplanbüros auf die Gruppierung der Häuser und auf Bestimmungen über Baulinien und Gebäudeabstände.

Während der ersten zwei Jahre Wirkens des Stadtplanbüros sind einige Neighbourhood Units geplant und gebaut worden auf der Grundlage einer unbefriedigenden, geometrischen Aufteilung (rechteckige, scharfe Biegung des Straßenverlaufes) und mit schlechtem, unlogischem Strassensystem. Hier ist zu sagen, dass infolge der dringlichsten Aufgabe des Stadtplanbüros, Wohnungen zu beschaffen, ein vorgehendes Studium nicht in Frage kam und somit zur erstbesten, brauchbaren Lösung gegriffen wurde. Auch muss man sich vor Augen halten, dass von den ersten Skizzen an gerechnet höchstens 14 Monate verflossen, bis ein neues Quartier mit rund 800 Familien komplett erschlossen, gebaut und bewohnt ist. Während dieser Zeit müssen auch Landzusammenlegungen und Werkanlagen eingerichtet werden.

Auf jeden Fall ist der Verfasser darauf stolz, mit diesen ersten Arbeiten nicht beschäftigt gewesen zu sein. (Der Verfasser ist vor zwei Jahren eingeladen worden, in das Stadtplanbüro einzutreten. Als Planungsassistent ist er verantwortlich für die Planung von Neighbourhood Units und den generellen architektonischen und ästhetischen Studien.) Er darf für sich das Verdienst beanspruchen, dass sowohl Einzelbauten als auch ganze Quartiere in den letzten Jahren eine sichtliche qualitative Verbesserung erfahren haben und sich organisch in das bestehende Stadtbild einfügen.

Nachwort

Es wäre verfehlt, kanadische Verhältnisse mit schweizerischen vergleichen zu wollen. Herkommen, Gewohnheiten und Grundlagen sind zu verschieden, um vergleichbar zu sein. Wohl lassen sich ähnliche analytische Methoden anwenden, die Ergebnisse sind jedoch sehr verschieden. Allein schon die Tatsache, dass das heute als Provinz Alberta bekannte Gebiet noch vor 70 Jahren nur knapp 20 000 Einwohner zählte (damaliges Ruperts Land) und über 200 Jahre unter der Verwaltung der Hudson's Companie (einer privaten Handelsfirma) stand, kann ein gemeinsamer Maßstab gar nicht gefunden werden.

Nicht nur der Westen, ganz Kanada ist immer noch ein junges Land, das auch heute noch allein nur von wagemutigen und ausdauernden Pionieren erschlossen werden kann.

Die heutige Bautätigkeit ist in dem Sinne zeitgemäß, als sie Ausdruck des herrschenden «booms» und «business»-Geist ist. Erst die kommenden Jahre werden zeigen, ob die Kanadier imstande sind, einen ihrem reichen Land entsprechenden Ausdruck in Architektur und Städtebau zu finden.

Abb. 13.
Bebauungsprojekt für
Neighbourhood. Ladenzen-
trum mit flankierenden
Mehrfamilienhäusern.

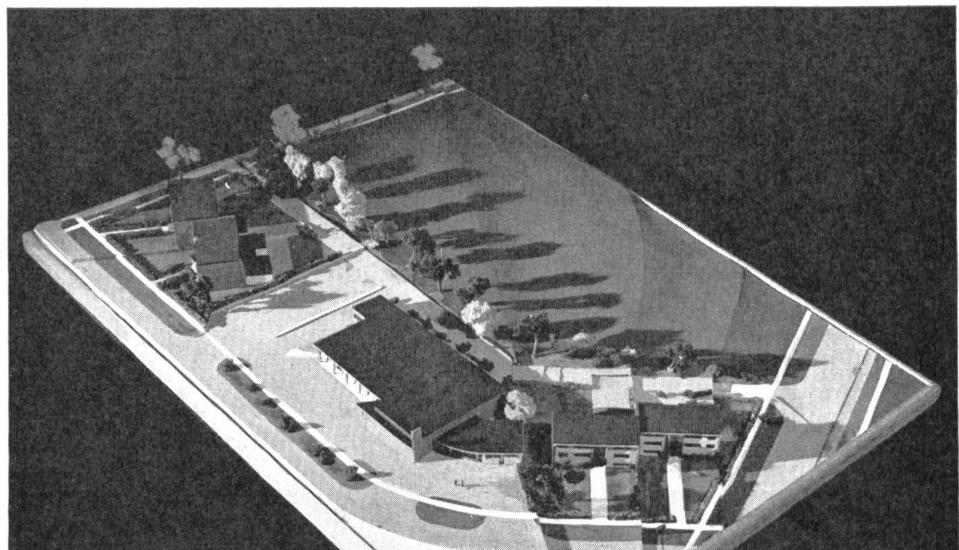


Abb. 14.
Strathearn Neighbourhood
Unit.

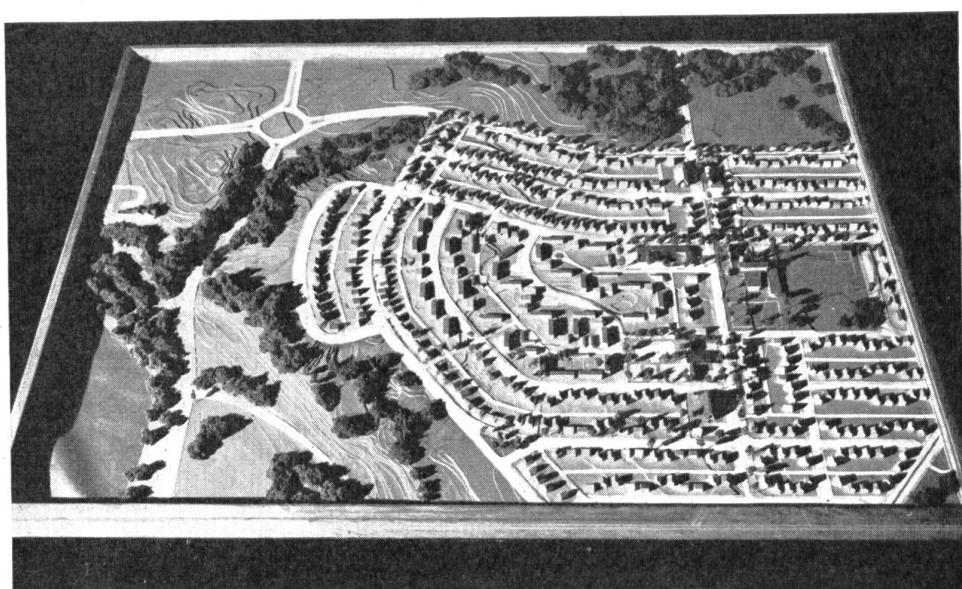
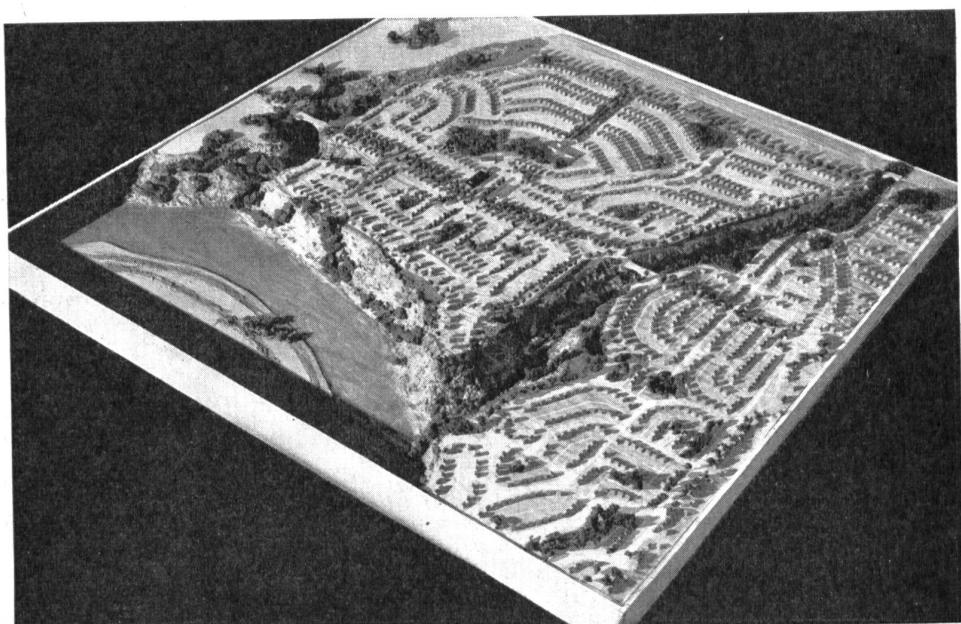


Abb. 15.
Crestwood Neighbourhood
Unit.



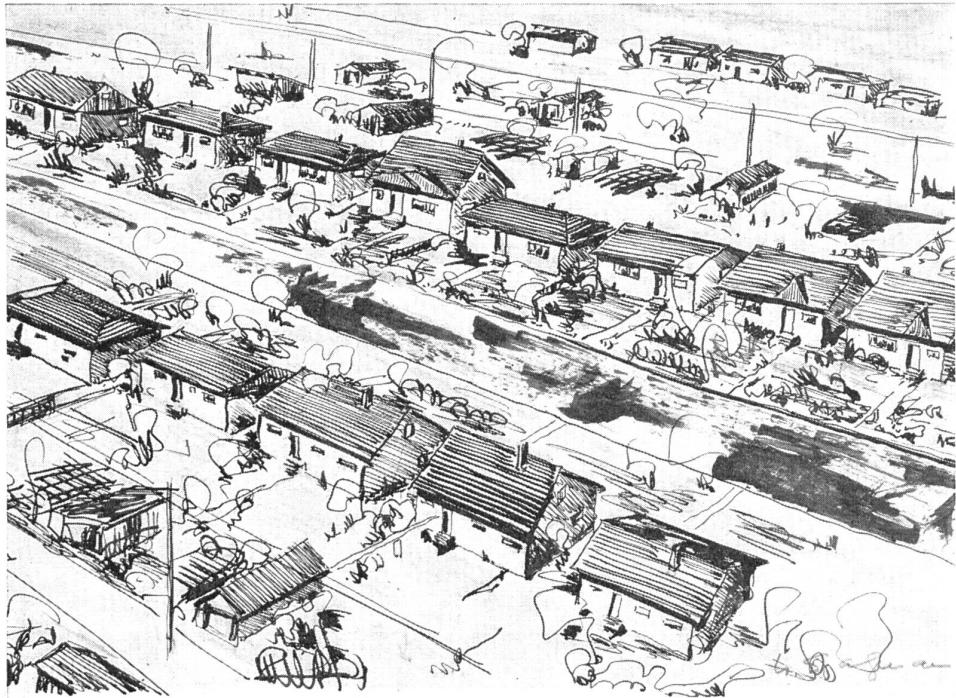


Abb. 16.
Typische Bebauung von
Einfamilienhäusern (billige
Projektbauten).

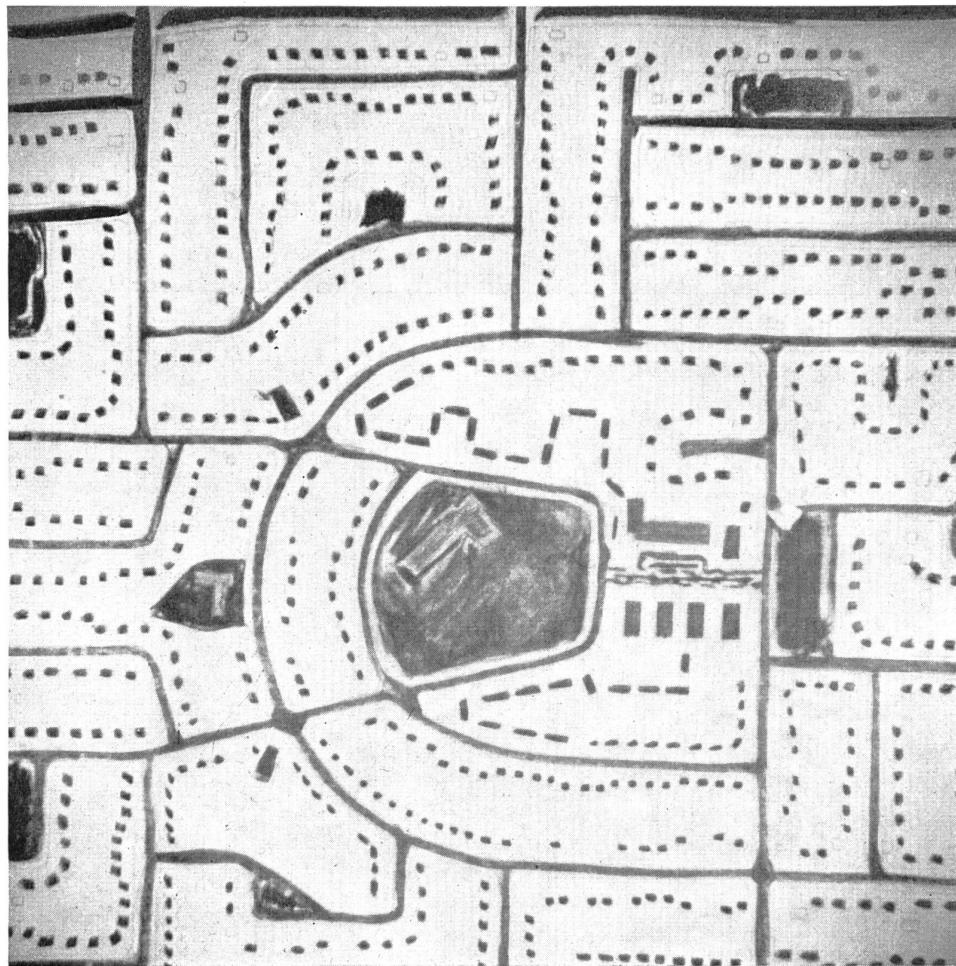


Abb. 17.
Generelle erste Planskizze
für eine neue Neighbour-
hood Unit.