

Zeitschrift:	Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber:	Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band:	15 (1958)
Heft:	2
Artikel:	Die Planung von Bratislava (Pressburg), der Hauptstadt der Slowakei
Autor:	Hladky, M.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-783367

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: 13.02.2026

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

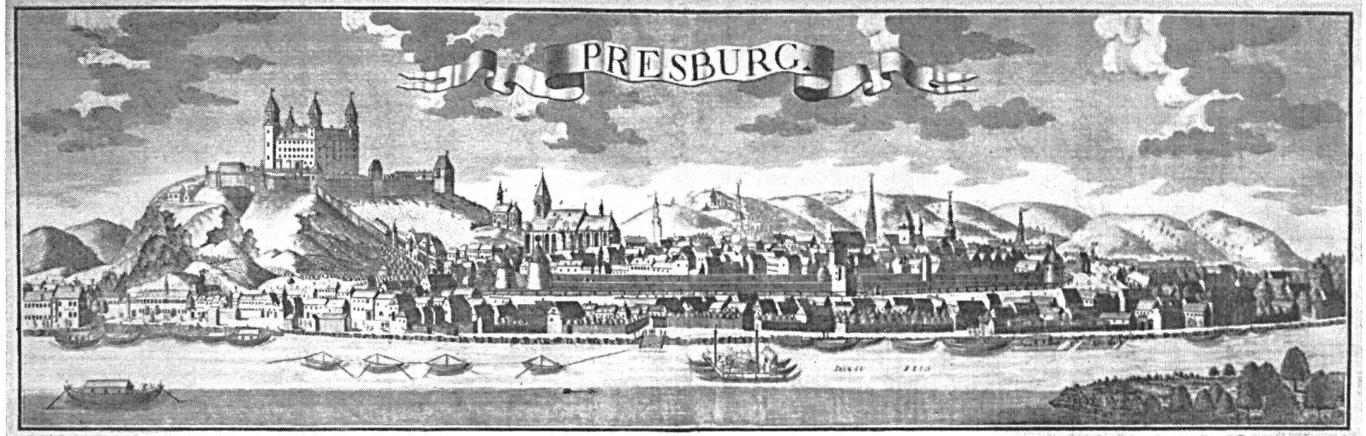


Abb. 1. Bratislava: Alter Stich aus dem 18. Jahrhundert.

Die Planung von Bratislava (Pressburg), der Hauptstadt der Slowakei

Von Ing. Arch. M. Hladky

Die Stadt Bratislava ist das Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kulturzentrum des östlichen Teiles der Tschechoslowakischen Republik und der Slowakei.

Schon in der Vergangenheit war sie stets eine unserer grössten und bedeutendsten Städte. Dazu hat ihre günstige geographische Lage am Berührungs punkt der westlichen Karpathen-Ausläufer mit der Donau wesentlich beigetragen. Die Lage der Stadt auf der Marktscheide von drei Nationalitäten — der slowakischen, deutschen und ungarischen — ist für den Handel und den kulturellen Austausch gleichermassen wichtig. (Bratislava ist heute eine Grenzstadt an der Dreiländerecke der Tschechoslowakei, Ungarns und Oesterreichs.) Nicht einmal die verhältnismässig geringe Entfernung von Wien (50 km) konnte die Entwicklung der Stadt beeinflussen. Bratislava wird zur Krönungsstadt der ungarischen Könige, und in der Zeit der türkischen Kriege wird sie auch die Hauptstadt des damaligen Ungarn.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts zählte Bratislava 70 000 Einwohner. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde sie zur Hauptstadt der Slowakei. Die Einwohnerzahl der Stadt, die ein Verwaltungs- und Industriezentrum und ein bedeutender Hafen an der Donau ist, hatte sich im Laufe von 20 Jahren verdoppelt.

Dieses stürmische Anwachsen, die Umwandlung einer Stadt mit einer feudalen Gliederung in eine moderne Großstadt, gestaltete sich sowohl in bezug auf die Entwicklung der Erzeugnisbasis und der Einwohnerzahl, wie auch in der städtebaulichen Entwicklung ziemlich planlos. Verhältnismässig intensive Planungsaktivität (internationaler Wettbewerb für die urbane Gestaltung im Jahre 1929) hat sich bei der Realisierung nicht widerspiegelt, und es wurden blosse einige Teilregelungen in Randgebieten der Stadt, wo mit keinen erheblicheren Eigentumshindernissen zu rechnen war, durchgeführt. Die inneren Teile der Stadt sind unberührt geblieben, ja man hat sogar durch

planlose Baueingriffe in die alten Strassenlinien eine spätere grosszügigere Regelung verunmöglicht.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg ist eine dauernde Tendenz zum weiteren stürmischen Auswachsen der Stadt zu beobachten. Die Kriegsjahre, wie auch die Zeitspanne zwischen 1938 bis 1948, bedeuteten im Aufbau eine Stagnation. Die Stadt ist auf ein ernstes Problem gestossen: die Versäumnisse im Wohnungsbau aufzuholen und die erforderliche Wohnungsreserve für das weitere Anwachsen der Einwohnerzahl und der Stadt im ganzen zu sichern. Ein weitgehender Wohnungsbau ist dabei planmässig, im Einklang mit dem Wirtschaftsplan und anhand eines Gebietsplanes, durchzuführen.

Im Jahre 1956 wurde ein Stadtplanentwurf für Bratislava ausgearbeitet und zur Bestätigung vorgelegt. Dieser Plan wurde seither mit allen zuständigen Bestätigungsorganen besprochen und liegt derzeit für die endgültige Genehmigung bei der Regierung.

Der Generalplan (Richtplan) für die Stadt Bratislava wurde auf einen Zeitabschnitt von 15 Jahren, das heisst bis zum Jahre 1970 ausgearbeitet. Das ist eine Zeitspanne, die bei dem gegebenen Zustand unserer Wirtschaft noch als verhältnismässig real betrachtet werden kann. Die Abkürzung der Planungsperspektiven auf einen Zeitabschnitt von 10 bis 15 Jahre erscheint in unserer Städteplanung als eine allgemeine Richtlinie. Nichtsdestoweniger müssen bei einer Stadt mit der raschen Entwicklung Bratislavas unbedingt auch weitere Voraussetzungen berücksichtigt werden.

Die wirtschaftlichen Planungsunterlagen und die Direktiven der politischen Organe erstrecken sich zwar nur auf die oben erwähnte Zeitspanne von 15 Jahren (verbindlicher Stadtplan), jedoch haben wir, um die Verbindung mit weiteren Entwicklungsmöglichkeiten nicht zu verlieren, gleichzeitig auch einen entsprechenden, langfristigen Ausblick für die nächsten 50 Jahre einer Untersuchung unterzogen (unverbindliche Per-

spektivstudie). Methodisch wäre es zwar richtig, die kurzfristige Perspektive von einem langfristigen Plan abzuleiten, jedoch hat uns der Mangel an zuverlässigen langfristigen Wirtschaftsplänen gezwungen, die konkrete, kürzere Perspektive mit einer freieren, kühneren Auffassung der weiteren Aussichten zu kombinieren.

Nach Untersuchung der langfristigen Periode sind wir zu dem Resultat gekommen, dass Bratislava um das Jahr 2000 etwa 400 000 Einwohner haben wird (zurzeit 240 000, davon die eigentliche Stadt 180 000 und die angegliederten Gemeinden 60 000). Die wirtschaftlichen Richtlinien für den Generalplan der Stadt haben den Grundsatz festgelegt, dass die Erzeugnisbasis im kürzeren vorgesehenen Zeitraum, mit Rückicht auf die Forderung der Industrialisierung und Urbanisierung der übrigen Teile des slowakischen Gebietes, im wesentlichen nicht erweitert werden soll (Bratislava ist heute die grösste Industriestadt des östlichen Teiles der Tschechoslowakei). Auf der andern Seite wird die Tendenz der wirtschaftlichen Entwicklung, die in Bratislava begonnen hat, genügen, um auch beim vorderhand beschränkten wirtschaftlichen Aufstieg die oben erwähnte Grösse zu erreichen. Es wirken nämlich auch weiterhin die günstigen historischen, geographischen und wirtschaftlichen Faktoren mit, wie zum Beispiel die Lage an der Donau, die eine gewaltige Wasserreserve darstellt und die industriellen Abwässer aufnehmen kann, die Lage an der Wasserdampfverkehrsader, die internationale Bedeutung der Stadt in der Grenzzone von drei Staaten, auf dem Knotenpunkt von Fernverkehrsverbindungen usw.

Die angegebene Grösse von 400 000 Einwohnern halten wir auch aus städtebaulichen Gründen für eine Optimalgrösse. In der gegebenen Situation von Bratislava, welches zwischen die Karpathenabhänge und die Donau eingekeilt ist, und gleichzeitig an der Ostseite in ihrer weiteren Entwicklung behindert ist (Eisenbahnenlinien, Industrie, klimatisch und hygienisch ungünstige Gebiete), würde die Erweiterung der Stadt ausserhalb dieser Grenzen eine Vernichtung der natürlichen und für die Erholung wichtigen Randgebiete ergeben. Ebenso würde auch eine Verschlechterung der heutigen, noch organischen Verbindung der Stadt mit der Natur, d. h. der Wohnqualität der Stadt die Folge sein (heute z. B. wird auf den Karpathenabhängen der bekannte Bratislauer Wein angebaut).

Durch die Erweiterung der Stadt über die erwähnte Grösse hinaus würden auch das Gleichgewicht und die richtigen Größenproportionen in der Gesamtbilanz unserer Städte zerstört. Unsere Bemühungen zielen nämlich darauf hin, dass auch unsere Landstädte, die ein verhältnismässig dichtes Netz bilden und eine sehr alte Tradition aufweisen, einmal die untere Grenze der ökonomischen Grösse (10 000 bis 20 000 Einwohner) überschreiten. Schon bei der oben erwähnten Grösse von Bratislava würde jeder zwölft Einwohner der Slowakei in der Hauptstadt wohnen, was wir für eine Stadt von regionaler Bedeutung noch für angemessen halten. Eine grössere Konzentrierung der

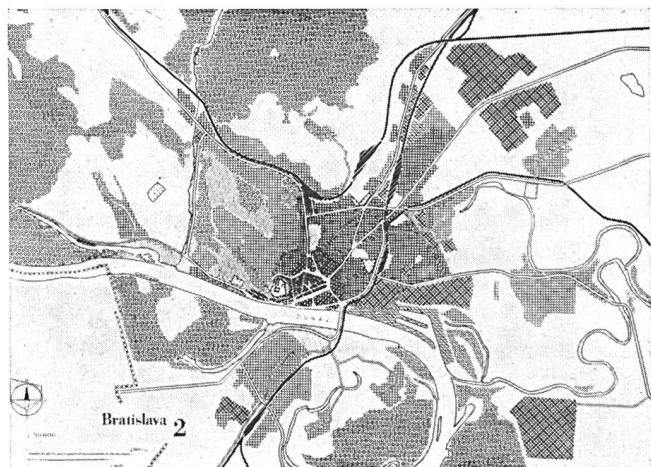


Abb. 2. Bratislava: Bestehender Zustand.

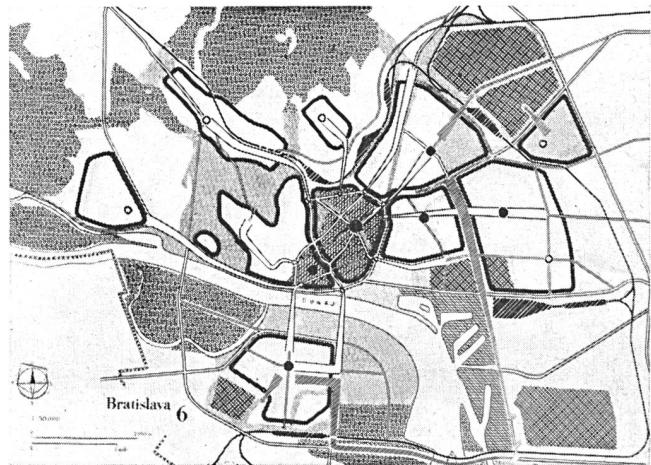


Abb. 3. Bratislava: Aufgliederung der Stadt in Neighbourhood Units.

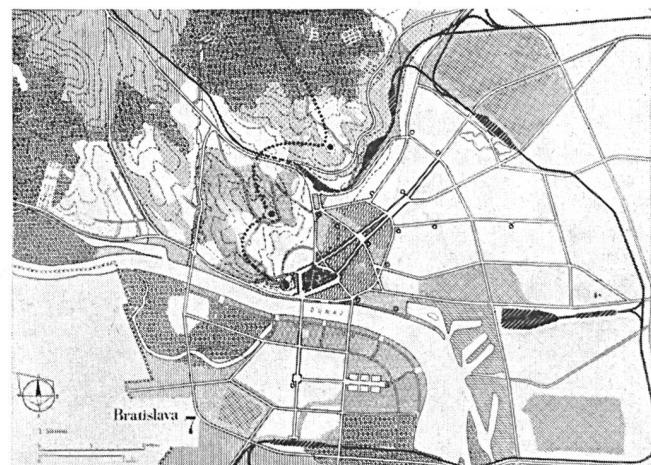


Abb. 4. Stadtkompositionenplan: Hervorhebung der Dominanten.



Abb. 5. Bratislava: Blick von den Karpathen gegen die Altstadt.



Abb. 6. Bratislava: Ausschnitt aus der City.



Abb. 7. Bratislava: Modernes Verwaltungsgebäude.

Bevölkerung in Bratislava würde die Wirtschaftlichkeit des Aufbaus und der Stadtverwaltung ungünstig beeinflussen (Notwendigkeit eines stärkeren Ausbaus der öffentlichen Dienste, Transportkosten, Schwierigkeiten im Autoverkehr und ähnliches).

Im Rahmen dieser Perspektiven wollen wir die Stadt von Anfang an als ein zusammenhängendes Gebilde bis zur Grösse von 300 000 Einwohner entwickeln; ein weiterer Ausbau wird dann in jenen angegliederten Gemeinden durchgeführt, welche eine günstige Lage aufweisen (klimatisch und in Beziehung zum Stadtzentrum und zu den Arbeitsstätten). Der eigentliche Aufbau der inneren Stadt wird den heutigen, durch die Naturverhältnisse und Erholungsbedingungen gegebenen Rahmen nicht überschreiten. Dadurch wird das System eines Zentrums mit «Satelliten» in der Grösse von 30 000 bis 40 000 Einwohnern in der Entfernung von 5 bis 7 km von der Stadtmitte aus entstehen. Es handelt sich also um eine andere Art von Satelliten, als es sonst bei Großstädten üblich ist.

Diese Satelliten bilden nämlich viel kleinere Komplexe, in der Nähe vom Zentrum gelegen, und ihre Bildung ist nicht durch die Forderung einer Dezentralisierung einer grossen Stadttagglomeration motiviert, sondern sie entspringt den begrenzten Möglichkeiten, die Stadt auf eine kompakte Art zu entwickeln.

Der Generalplan auf 15 Jahre rechnet wie gesagt bis zum Jahre 1970 mit 300 000 Einwohnern. Innerhalb dieser Zeitspanne soll ein grosszügiger Wohnungsbau durchgeführt werden. Der Wohnungsbestand wird gegenüber dem heutigen Zustand um 66 % vergrössert. Das bedeutet einen Aufstieg, der sogar die Periode der Baukonjunktur in den Jahren 1918 bis 1938 überholt. Damals wurden innerhalb von 20 Jahren 22 000 Wohnungen errichtet, nun sollen im Rahmen des Generalplanes innerhalb von 15 Jahren 36 000 Wohnungen gebaut werden. Der geplante Wohnungsbau überschreitet den Zuwachs an Einwohnern bedeutend, was zur Beseitigung der Wohnungsnot und zur Ersetzung der alten Wohnungen beitragen wird.

Der Aufbau des Generalplans stützt sich auf diejenigen theoretischen Grundsätze, welche in unserer Städtebaupraxis allgemein anerkannt sind.

Obwohl derzeit noch keine definitive wissenschaftliche Theorie besteht, gibt es einige unbestrittene, durch die architektonische Fachwelt anerkannte Grundsätze. Einen solchen Grundsatz stellt die Forderung dar, den historischen Stadt kern als den wertvollsten Teil einer Stadt dieser Grösse unangetastet zu lassen. Das ist eine unbestrittene Forderung bei allen Städten mit einer reichen urbanistischen Tradition, mit den unersetzbaren Bauten des historischen Kerns, wie es auch bei der Bratislauer Burg zusammen mit der Altstadt der Fall ist.

Der Generalplan entwickelt das historisch entstandene Grundrißsystem, im wesentlichen das System der Radialen und des Rundverkehrs, und zwar ohne besondere formalistische oder fremde Elemente zu verwenden. Die ganze Tradition unserer Städte beruht auf

einem unformalen Prinzip einer im Grundsatz planmässigen, jedoch organischen Entwicklung, unter der Einwirkung der Natur-, Gelände- und Landschaftskomponenten. Die Komponente der Karpathen, die in der Dominante von Burg und Altstadt ausgedrückt ist, wird in der Plankomposition auf die neuen Stadtteile durch radiale Transversalen weitergeführt, welche mehr oder weniger auf die historische Stadt und die Burg einzielen. Die Ringkommunikationen verbinden den Fuss der Karpathen mit der Donau. Die Stadt stützt sich durch einen langen Quai auf den Fluss. Obwohl sich die Stadt grundsätzlich in der Richtung des slowakischen Hinterlandes entwickelt (eine Grenzstadt am Flusse), wird sie durch den Ausbau eines Wohnquartiers auf dem andern Ufer der Donau ausgedehnt. Faktisch wird dadurch das System der Ringkommunikationen und Radialen bis über die Donau erweitert.

Der Generalplan von Bratislava bestimmt für den historischen Kern die Funktion als Kulturzentrum überstädtischer Bedeutung (Bibliotheken, Museen, Theater, Kultureinrichtungen), unter Ausschluss des Kraftwagen- und Massenverkehrs. Rings um diesen Kern wird eine kleine Ringverbindung geführt. In ihrem östlichen Teil werden die Geschäfte des besseren Genres zentriert. Dem Gebiet östlich vom Kern, dem zentralen Stadtteil (City), fällt überwiegend die administrative Funktion zu (Zentralämter, gesamtstädtische Verwaltung). Um diesen zentralen Teil herum ist die grosse Ringstrasse vorgesehen, welche die Hauptverkehrsströme von den radialen Hauptverkehrsadern sammelt. An die City, die einen Stadt-rayon bildet, knüpfen die weiteren Quartiere mit überwiegender Wohnbebauung und mit den Bauten örtlicher Bedeutung an. Ausserhalb der Wohnquartiere

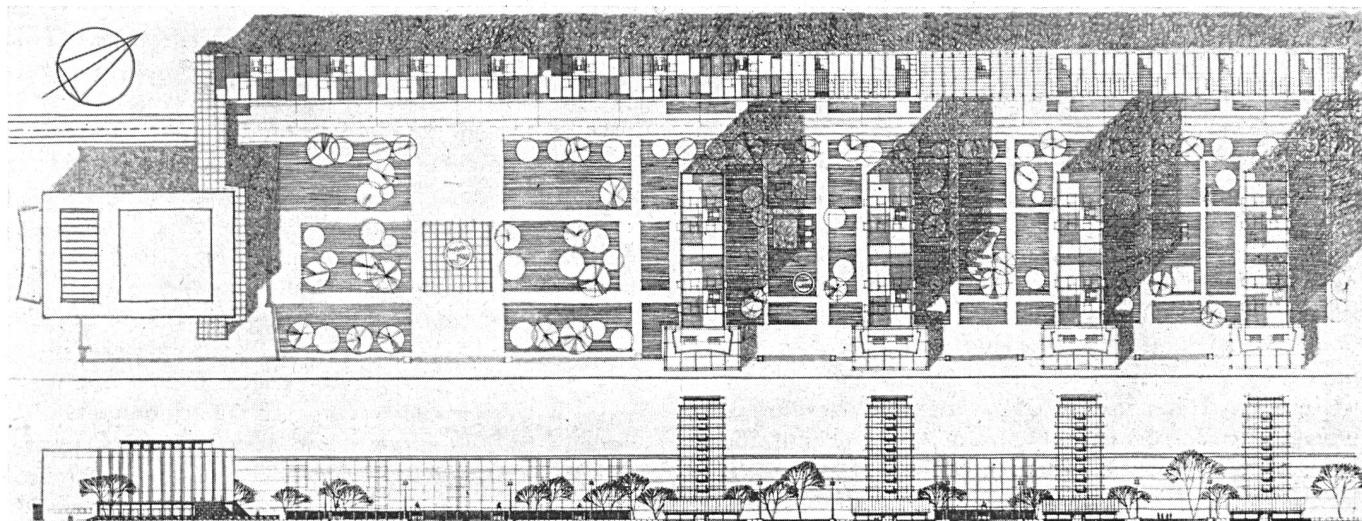


Abb. 8. Bratislava: Versuchssiedlung im Bau: Trockenmontage (Panelbauten), Vogelperspektive und Aufriss.

Die geplante Flußsperre an der Donau unterhalb der Stadt ermöglicht eine komplexe Eingliederung der Donau in den Stadtorganismus, und zwar nicht nur als einen ästhetischen Faktor. Der Fluss wird auch für Erholungszwecke (Wassersport), Verkehrszwecke (Hafen), für die Energieversorgung usw. dienen. Die historischen Naturkomponenten werden somit eine neuzeitliche Gestaltung gewinnen. Die kontinuierliche Wirkung dieser Natur- und Geländefaktoren soll eine organische Entwicklung der Stadt, eine gewisse logische Fortsetzung ihres Entwicklungsprozesses, sichern.

Der Aufbau neuer Stadtteile in Beziehung zum historischen Kern ergibt keinen Widerspruch zu den Forderungen des modernen Lebens. Ein weiterer anerkannter städtebaulicher Grundsatz bei uns ist, dass der Aufbau der Stadt und ihre ästhetische Gestaltung keine selbständige, isolierte, gestalterische Tätigkeit darstellt, sondern dass sie mit der Lösung der funktionellen Probleme und mit der Organisation des Stadtlebens verbunden sein muss.

schliessen sich die Industrieflächen an, und zwar teils im Osten (die bisherige Industrie), teils im Süden (Neugründungen der Industrie). Die Einpendlerrichtungen gestalten sich zentripetal, soweit es sich um die Arbeit in der Verwaltung, in den verschiedenen Dienstzweigen und um die Kulturinstitutionen für Industriearbeiter handelt. Diese Beziehungen werden durch die Radialen besorgt. Nur die an der Südseite gelegene Industrie ist mit den Wohnquartieren mittels einer verlängerten Ringkommunikation verbunden, welche die östlichen Wohngebiete trennt. Die Ringleitungen vermitteln auch die Verbindung mit den Erholungsgebieten (Wälder und Donau).

Die Wohnrayons stellen geschlossene Gebilde dar, die voneinander durch die wichtigsten Hauptadern getrennt sind. Es sind insgesamt fünf Quartiere mit je 50 000 bis 60 000 Einwohnern vorgesehen. Sie werden weiter auf Wohnviertel aufgeteilt. Für die innere Organisation dieser Quartiere werden nun Detailpläne

mit Hinsicht auf das konkrete Bauprogramm der ersten Etappe ausgearbeitet.

Die erste Etappe betrifft die Zeit des laufenden Fünfjahresplanes, d. h. in unserem konkreten Fall bis 1960. Diese Bauetappe ist schon konkretisiert, präzisiert und verbindlich erklärt worden.

Zum Unterschied zu anderen Großstädten befinden sich im Zentralteil von Bratislava grosse unwirtschaftlich überbaute Flächen, mit niedrigen, alten Häusern. Während z. B. Prag oder Brünn ihren Wohnungsbestand in den zentralen Stadtteilen noch am Ende des vorigen Jahrhunderts erneuert haben, soll diese Aufgabe in Bratislava erst im Rahmen des vorgeschlagenen Generalplanes erfüllt werden.

Der Generalplan rechnet damit, dass in erster Reihe der Aufbau auf freien Flächen im Rahmen des bisherigen, geschlossenen Stadtgebietes erfolgen wird, dass weiter die oben erwähnten, unwirtschaftlich bebauten Flächen umgebaut werden und dass parallel dazu der Aufbau auch auf die Randgebiete ausgedehnt wird. Durch dieses Vorgehen wird eine wirtschaftliche Ausnutzung der bisherigen Netze im Zentrum und eine bessere Ausnutzung der vorhandenen öffentlichen Anlagen verfolgt.

Einen grösseren Umbau des Zentrums kann sich natürlich nur eine Stadt erlauben, die, wie Bratislava, in ihrem Zentrum ausgedehnte Sanierungsflächen aufweist (einige davon bis zu 15 ha). Von der Organisation des Aufbaus her bedingt dieses Vorgehen einige Schwierigkeiten. Obwohl der Wohnungsbestand in diesen Stadtteilen keinen besonderen Wert darstellt, muss die Stadt den Einwohnern der zur Erneuerung bestimmten Häuser die entsprechenden Ersatzwohnungen zur Verfügung stellen. Im Hinblick auf die Wohnungsnot erscheint diese Art des Aufbaus nicht besonders vorteilhaft, ist jedoch für Bratislava unvermeidlich und vom sozialen und hygienischen Gesichtspunkt vertretbar.

Im Jahre 1959/60 wird mit dem Aufbau von drei Siedlungskomplexen im Zentrum der Stadt begonnen. Die sanierten Wohnungen bilden auf diesem Gebiet etwa 60 bis 80 % der Gesamtzahl aller neu gebauten Wohnungen. Insbesondere die umfangreichen Bauprojekte unterhalb der Burg, für welche seinerzeit auch ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben war, bedeuten eine radikale Erneuerung dieses verfallenen Stadtviertels mit ungefähr 1000 Wohnungen. Den Entwürfen für dieses Gebiet wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt, da es sich um moderne Gebäude in der Umgebung einer alten Burg, am Rande des städtischen Schutzgebietes handelt.

Wenn auch die bedeutende Verbesserung des zentralen Stadtteils grosse Schwierigkeiten bereitet, bietet sie anderseits der Stadt die Möglichkeit, ihre inneren Teile (selbstverständlich mit Ausnahme des geschützten, mittelalterlichen Kerns) umzubauen und damit gleichzeitig gesunde Bedingungen für das Leben in einer modernen Großstadt, mitten in ihrem Zentrum, zu schaffen. Hier stehen wir vor dem Problem, wie diese Siedlungskomplexe im Stadtzentrum, in der

Nachbarschaft von alter Blockbebauung mit Korridorstrassen, gestaltet werden sollen.

Zur Lösung dieses Problems sind drei Grundarten der Bebauung vorgesehen:

- a) die ältere, mehr oder weniger geschlossene Blockbebauung;
- b) freie Bebauung mit Grünanlagen, jedoch mit der im Zentrum üblichen Geschosszahl (sechs bis acht Etagen);
- c) isolierte Bebauung mit turmartigen Gebäuden (15 bis 20 Etagen) in Grünanlagen.

Auf dem sanierten Gebiet wird der Aufbau zum grössten Teil in der Form von freier Bebauung durchgeführt werden, auch wenn diese vielleicht als Insel inmitten der älteren Blockbebauung wirken wird. Auf besonders ausgewählten, markanten Punkten, besonders auf der Ringkommunikation um die City herum, werden die Hochhäuser angelegt. Wir wollen jede zufällige Placierung dieser Hochbauten ausschliessen, da wir ihnen im Stadtorganismus die Funktion eines städtebaulichen Orientierungselementes zuteilen.

Unser System der Gebietsplanung gibt uns alle Mittel für eine zweckmässige Situierung dieser Objekte in die Hand. Der einzige vorläufige Hinderungsgrund kann nur der gute Zustand bestehender Bauten auf den betreffenden Baugrundstücken sein, deren vorzeitiges Niederreißen unwirtschaftlich wäre.

Auf diese Art und Weise soll das Zentrum der Stadt, das die höchste Anziehungskraft aufweist, in ein reich mit Grünanlagen durchsetztes Gebiet mit vertikaler Gliederung und reicher Silhouette umgewandelt werden. Das halten wir schon deshalb für bedeutsam, weil dieses zentrale Quartier sich eng an die kleinen Karpaten anlehnt und von deren Terrassen und Abhängen am stärksten einem Gesamtüberblick ausgesetzt ist. Bei der alten Bebauung wirkte die Stadt als ein «Steinmeer».

Unsere Standardisierung bot bisher, im Hinblick auf eine verhältnismässig kleine Anzahl von Typen, eine geringe Variabilität der urbanistischen Lösungen. Man hat dabei die primäre Bebauung der Wohnquartiere, Kombinierung von Ecksektionen und oft genug sogar die halbgeschlossene Blockbebauung praktiziert. Es fehlte die Möglichkeit einer geeigneten Kombination. Es gab keine Typen für eine höhere großstädtische Bebauung. Es wurde deshalb ein Wohnhaustyp für Bratislava (Autoren: Houdek, Svetko, Dukat) ausgearbeitet, der eine freie Bebauung und Kombination von verschiedenen Höhen (vier und zehn Etagen) sowie auch von verschiedenen Blockformen (punkt-, kamm- und reihenartige) ermöglichen wird. Diese Typen werden zurzeit in einer Probesiedlung am Rande der Stadt geprüft. Später wird man sie auch beim Aufbau im Zentrum anwenden. Im Vergleich mit den älteren Siedlungen werden bei diesen Typen die Garagen, Geschäfts- und andere Räume, die bisher im Souterrain eingebaut wurden, im Erdgeschoss vorgesehen. Die Konstruktion ist ein System von tra-

gender Quermauer aus Gussbeton mit Aussenwänden von Grossplatten aus Keramit.

Ausserdem wurde für Bratislava ein Wohnhaustyp aus vorgefertigten Keramitgrossplatten, mit Rahmen aus vorgespanntem Beton entwickelt (Autoren: Karfik, Turzunov). Man hat bisher drei Häuser dieses Typs gebaut. Momentan werden sie im Betrieb geprüft.

Zum Schluss halten wir es für richtig, einige Worte über die Verkehrsprobleme, besonders über die Lösung des Strassenverkehrs, zu sagen. Diese Frage ist nicht nur wichtig, da von den Verkehrsbeziehungen so die Grundlagen des Strassennetzes abgeleitet werden, sondern auch sehr interessant, da unsere Städte bis heute nicht durch Kraftwagenverkehr überflutet wurden und deshalb die Möglichkeit besteht, bei der Stadtplanung rechtzeitig die notwendigen Massnahmen zur Lösung dieser Frage zu treffen. Auf der andern Seite

Die Strassen wurden in fünf Hauptkategorien aufgeteilt. Die Kreuzungen des Grundstrassennetzes (die drei ersten Kategorien) wurden rechtwinklig entworfen bzw. bei Einmündung von mehreren Strassen als Kreisumgänge mit der Möglichkeit der späteren Einführung von Lichtsignalen.

Bei sämtlichen Kreuzungen von Strassen der ersten Kategorie besteht die Möglichkeit, in Zukunft eine Kreuzung mit Ueberführung zu errichten. Bei der Lösung des Grundstrassennetzes haben wir darauf geachtet, dass die Kreuzungen voneinander womöglich weit entfernt sind (600 bis 900 m).

Die Frage der Parkierung und der Garagen für die Kraftfahrzeuge bedeutet vorläufig kein brennendes Problem. Im Generalplan wurden jedoch genügende Flächen, besonders im Zentralrayon, reserviert, und zwar im Verhältnis ein Abstellplatz pro zehn

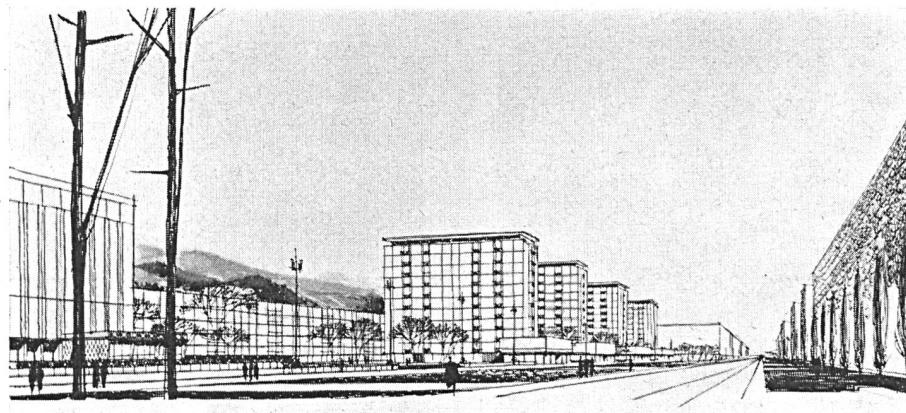


Abb. 9. Bratislava: Versuchssiedlung.

ist die Tschechoslowakische Republik in dieser Hinsicht das fortschrittlichste Land ganz Osteuropas und sie steht heute an der Schwelle eines starken Aufschwungs des Automobilismus.

In Bratislava, als einer Grenzstadt und im Zentrum des Landes, ist der Anteil des Durchgangsverkehrs im Vergleich mit den westeuropäischen Städten ganz unbedeutend (kaum 3%). Die Oberhand hat und wird auch in Zukunft haben, der Zivilverkehr, der bis zur grossen Ringverbindung um die City geführt wird.

Die Stadtstrassen können mittels verhältnismässig erträglicher Eingriffe dem wachsenden Verkehr angepasst werden. Bei den Hauptverkehrsadern rechnet man mit einer Breite von 40 bis 60 m. Vom grössten Teil des historischen Stadtkerns wird der Verkehr ausgeschlossen. Dieses Gebiet wird von der Ringkommunikation zugänglich sein (der kleine Ring im Raum der ehemaligen Graben und Schanzen).

Einwohner. Später wird es möglich sein, auf diesen Flächen nach Bedarf auch mehrgeschossige Parkhäuser zu erstellen.

Als wichtigstes Transportmittel des Massenverkehrs wird weiterhin die elektrische Strassenbahn und der Trolleybus anzusehen sein, obwohl mit einer teilweisen Begrenzung ihrer Linien im Zentrum gerechnet wird. Neue Linien wurden nach der Errechnung der erwarteten Belastung entworfen — und zwar grundsätzlich die Strassenbahn auf den Radialen und der Trolleybus auf den Transversalen. Autobusse werden die Verbindungen mit den Randgemeinden besorgen.

Die Generalpläne der Städte werden bei uns nur in fünf Punkten bestätigt; diese sind dann nach der Bestätigung verbindlich. Diese Massnahme zielt darauf ab, die Lösungen des Generalplanes nicht dogmatisch, sondern im Einklang mit jenen Änderungen, die das Leben mit sich bringt, anzuwenden.