

Stadtplanung

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **49 (1962)**

Heft 2: **Schulen**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



5
Die neue Gewerbeschule in Basel (1) liegt gerade noch stadtwärts von der Verbindungsbahn. Die alte Gewerbeschule (2) stand am inneren Stadtgraben auf dem Areal des ehemaligen Klosters Gnadental, flankiert vom «Kornhaus» und vom Alten Zeughaus

gangstreppe und schauten in das Getriebe der Altstadt. Der Erbauer des Neubaus hat zum Ersatz aus Betonquadern eine Treppenpyramide errichtet – mit Blick auf den schönen, in sich gekehrten Hof und auf das ehemalige Wohnsträßchen, das nun die Zufahrt bildet. Wer den Faktoren der Umwelt eine bewußtseinsbildende Kraft zuschreibt, der kann an solchen Wandlungen nicht gleichgültig vorübergehen.

L. B.

Stadtplanung

Zur Nationalstraßenplanung im Raume Luzern

Brief der Ortsgruppe BSA Luzern

An das Eidgenössische Amt für Straßen- und Flußbau, Bern
An den Großen Rat des Kantons Luzern
An den Regierungsrat des Kantons Luzern
An den Großen Stadtrat der Stadt Luzern
An den Stadtrat von Luzern
An den Gemeinderat der Gemeinden Emmen, Littau, Kriens, Horw, Meggen, Adligenswil, Ebikon
An die Luzerner Presse

Sehr geehrte Herren!

Mit Schreiben vom 29. Juni 1961 gelangte die Ortsgruppe Luzern des Bundes Schweizer Architekten an den Regierungsrat des Kantons Luzern und an den Stadtrat von Luzern. Sie übermittelte die Resolution, die der Bund Schweizer Architekten an der Generalversammlung in Neuenburg in der Sache des Nationalstraßenbaues gefaßt hat, und äußerte sich zu dieser Angelegenheit bezüglich des Raumes Luzern.

In seiner Vernehmlassung vom 13. Juli 1961 antwortete der Stadtrat sehr eingehend, wofür wir unseren verbindlichsten Dank aussprechen. Aus dieser Antwort ersehen wir, daß wir unser Anliegen und unsere Bedenken offenbar zu wenig klar zum Ausdruck gebracht haben und daß deshalb vom Stadtrat eine Übereinstimmung der Auffassungen festgestellt wurde, die in Wirklichkeit nicht besteht. Die außerordentliche Wichtigkeit der Angelegenheit für die Stadt und ihre Entwicklung veranlassen uns, nochmals an Sie und weitere interessierte Kreise zu gelangen und unsere wesentlichsten Bedenken und Anregungen im Folgenden zum Ausdruck zu bringen.

Die fortschreitende Entwicklung der Stadt und ihrer Nachbargemeinden wird den Reußeschnitt zwischen Stadt und Emmenbrücke zum Lebensnerv des Stadtverkehrs werden lassen. Es ergibt sich hier, den topographischen Verhältnissen gemäß, auf natürliche Weise die Verbindung aller Teile der Stadtagglomeration wie auf einer Sammelschiene, die in anderer Weise kaum denkbar ist. Wenn die Entwicklung der letzten Jahre fort dauert, wird in absehbarer Zeit der Raum der Stadt, von Kriens und Horw als ideale Geschäfts- und Wohnzone, 150000 und mehr Einwohner zählen. Dieses Gebiet ist zu verbinden mit dem Raum von Emmen-Littau, der ebenfalls eine große Einwohnerzahl aufweisen wird und außerdem der Industrie Platz bietet, die für den ganzen Siedlungsraum lebensnotwendig ist. Ostwärts gliedern sich Ebikon und Adligenswil und indirekt Meggen in guter Weise an diesen Hauptverkehrsstrang an. Für diese mit rein innerstädtischem Verkehr außerordentlich stark belastete Verkehrslinie wird in absehbarer Zeit der ganze Talboden beidseits der Reuß unbedingt notwendig sein, da der Talboden außerdem durch die vorhandenen Bahnanlagen stark belastet ist, was sich im Verlaufe der bisherigen Planungsarbeiten gezeigt hat.

Beim Befahren der deutschen Autobahnen bekommt man eindeutig den Eindruck, daß eine Mitbenutzung solcher Verkehrsadern für die Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs schwere Nachteile, ja unhaltbare Zustände mit sich bringen wird. Das offizielle Projekt sieht eine solche Mitbenutzung der Westtangente vor. Für einzelne Verkehrslinien beschränkt sie sich auf eine Strecke von bloß zirka 400 m. Zu Unrecht erwartet man davon eine wesentliche Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse.

Die anfänglich vielleicht noch vorhandene Erleichterung wird sich sehr bald ins Gegenteil verwandeln. Nach neueren Meldungen der Presse wird von behörd-

licher Seite schon heute die Erstellung eines Gotthard-Basistunnels für Bahn und Auto ins Auge gefaßt. Die Nord-Süd-Linie des schweizerischen Straßenkreuzes wird damit sicher zur weit stärker belasteten Autobahn werden als die Ost-West-Linie. Die Lage der Westtangente (oder, richtig ausgedrückt, der Autobahn Hamburg-Neapel) im Talboden der Reuß auf der Ebene des innerstädtischen Verkehrs wird darum eine verhängnisvolle Abschnürung des Hauptlebensnerves der künftigen Stadt an ihrer empfindlichsten und engsten Stelle mit sich bringen, die für ihre Entwicklung schwerste Nachteile zur Folge haben wird. Wir sind eindringlich gewarnt durch die Hemmungen, welche die Bahnanlagen eh und je auf den Ausbau der Stadt (Tribtschengebiet) ausgeübt haben. Das gelegentlich in diesem Zusammenhang vorgebrachte Argument, daß später nach Bedarf eine Umfahrung, eine weiter außen liegende Westtangente geplant werden könnte, beruht auf einer Verkennung der Tatsachen. Die Stadt wird inzwischen auf die bestehende Autobahn hin ausgerichtet. Die Verflechtung ist eine so starke, daß die Ausrichtung zwangsläufig erfolgen muß. Sehr viel Geschaffenes, inklusive die Anschlußbauwerke, würde durch die Verlegung – wenn eine solche überhaupt noch möglich sein wird – unrichtig, wertlos und belastend.

Es ist wohl verständlich, daß wir Ihnen mit konkreten planlichen Vorschlägen nicht dienen können. Für die Ausarbeitung eines sinnvollen Projektes fehlen uns alle notwendigen Unterlagen und auch die Mittel.

In Anbetracht der geschilderten Verhältnisse ist die Ortsgruppe Luzern des BSA einmütig der Meinung, daß die bisherige Planung in städtebaulicher Hinsicht

nicht genügen kann und daher vervollständigt werden muß. Es handelt sich dabei nicht um etwas ganz Neues, sondern um die Weiterentwicklung des bisher Gewonnenen. Das Argument der Zeitnot fällt darum ohne Zweifel dahin. Auch in allen andern Schweizer Städten ist die Planung noch in vollem Fluß. Für Luzern wird sich eine weitergehende Abklärung des Problems ebenfalls reich bezahlt machen. Es scheint uns auch, daß der für diese ergänzende Planungsarbeit notwendige zusätzliche Aufwand der Größe und Bedeutung der Aufgabe in jeder Beziehung angemessen ist. Die Ortsgruppe Luzern des BSA hat deshalb einstimmig beschlossen, Ihnen folgenden Vorschlag zu unterbreiten:

- a) Es sei eine Variante zum bestehenden Projekt auszuarbeiten, in welchem der Talboden des Reußeschnittes durch die Autobahn nicht belastet wird,
 - in welchem der Autobahn keine Funktionen des innerstädtischen Verkehrsnetzes überbunden werden,
 - in welchem das städtische Verkehrsnetz für die künftige Stadttagglomeration Luzern klar entwickelt und dargestellt ist.
 - b) Wenn die Meinung besteht, daß die Autobahn gemäß bestehendem Projekt, die sogenannte Westtangente, in einem späteren Zeitpunkt in eine weiter außen liegende Umfahrung verlegt werden soll, erscheint uns folgendes Vorgehen notwendig:
 - Die Umfahrungsstraße ist in allen Teilen vorsorglich planlich klarzulegen.
 - Das innerstädtische Verkehrsnetz ist im Zusammenhang mit der Autobahn für die ganze Stadttagglomeration klar zu entwickeln und planlich darzustellen.
- Mit diesem Vorgehen wird die Vor-

sorge für die Durchführbarkeit der Umfahrung erst ermöglicht und die Projekte werden wirklich vergleichbar. Sehr geehrte Herren!

Die Mitglieder der Ortsgruppe wissen sehr wohl, welch große und zielbewußte Arbeit für die Planung der Nationalstraßen im allgemeinen und für Luzern geleistet worden ist, und sind dafür dankbar. Aus dem Gefühl der Mitverantwortung heraus glauben wir zur Bekanntgabe unserer Meinung verpflichtet zu sein.

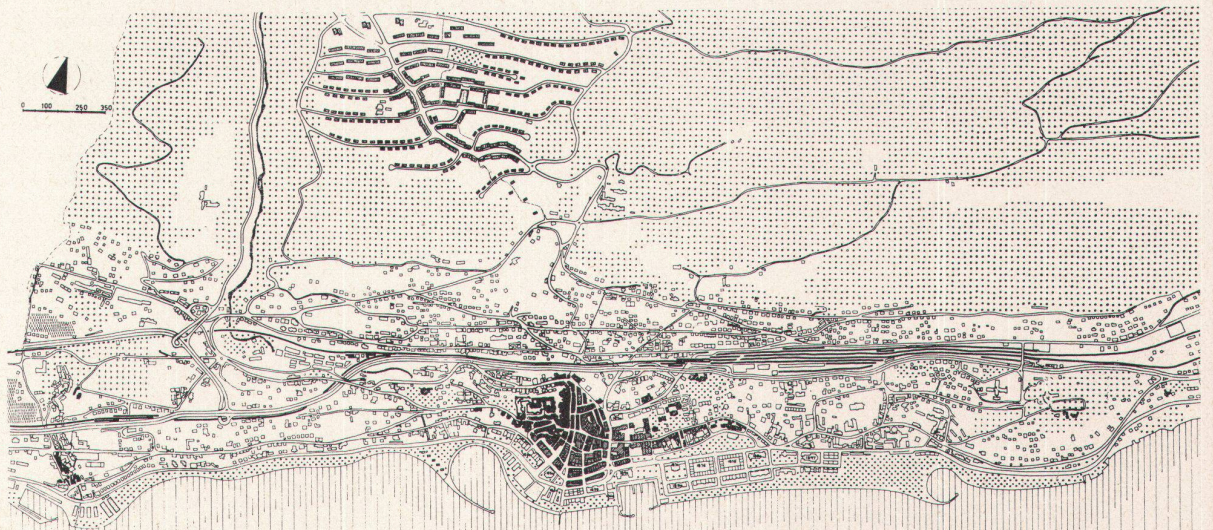
Genehmigen Sie den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung

Bund Schweizer Architekten,
Ortsgruppe Luzern
Der Obmann: E. Renggli
Der Schriftführer: W. H. Schaad
Luzern, den 30. November 1961

Nochmals: Neuenburg

In unserer Städtebau- und Verkehrsnummer vom vergangenen Oktober (WERK 10/1961, Seiten 354 ff.) haben wir die Ortsplanung der Stadt Neuenburg von Prof. P. Waltenspühl publiziert. Schwerpunkte der Planung waren einerseits die Seeufergestaltung im Zusammenhang mit der Unterbringung der Durchgangsstraße Yverdon-Biel, ande-

Neuenburg: Vorschlag für die Erweiterung des Wohngebietes, die Seeufergestaltung und die Führung des Durchgangsverkehrs. Projekt: Architekt Karl-Heinz Hohmann, Moers



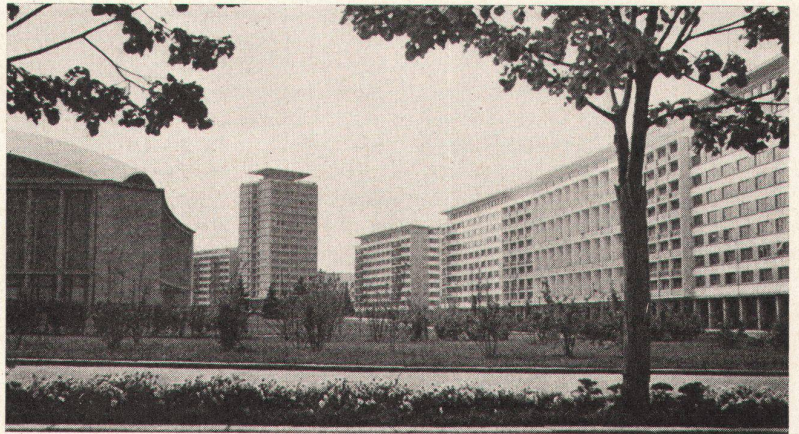
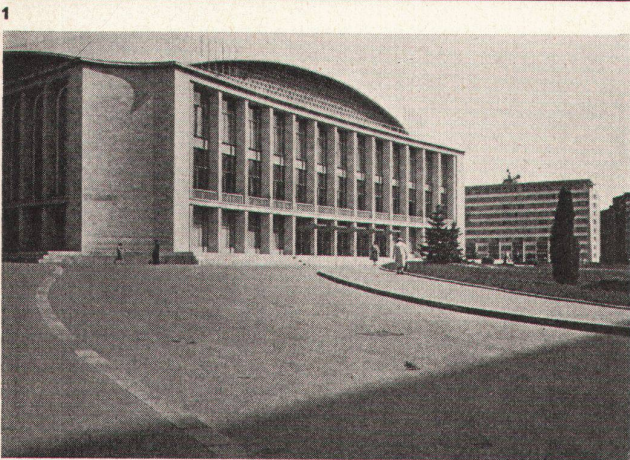
1
Typisches Bild aus Alt-Bukarest; Straße zum Hauptbahnhof

2
Neue Kongreßhalle. Architekten: Maico Horia, Tiberiu Ricci, Ignat Serban

3
Neues Zirkusgebäude. Architekten: Nicolae Porumbescu, Constantin Rulea, Nicolae Pruncu, Suly Berovici

4
Neue Wohnbauten am Kongreßplatz. Architekten: Leon Garcia

Photos: Tadeusz Barucki, Warschau



4

erseits die Erschließung eines neuen Wohnquartiers im Bereich Les Cadolles – Fontaine André.

Dazu schickt uns Architekt Karl-Heinz Hohmann, Moers, einen Regionalplan, an welchem er zuerst mit dem verstorbenen Architekten Oscar Guinand in Neuenburg gearbeitet hat und den er dann bei Prof. Rudolf Schwarz an der Staatlichen Kunstakademie Düsseldorf weiter bearbeitete. Der Verfasser befürchtet, daß die nochmalige Verstärkung des Durchgangsverkehrs am Seeufer die Beziehung der Stadt zum See endgültig zerstören werde, und schlägt vor, die Schnellstraße entlang der Bahnlinie zu führen. Als Alternative zum Wohnquartier an der Fontaine André entwirft er eine Erschließung des Gebietes von Pierre-à-Bot. Die Aufschüttungen des Seeufers nutzt er für kulturelle Gebäude, einen neuen Personenhafen, Anlagen und einen Wanderweg von Boudry bis St-Blaise. red.

ziehung (Parks, Verkehrswege, Parkierungsanlagen usw.) sehr erwünscht ist. Im Jahre 1953 begann man mit urbanistischen Arbeiten, und 1958 entstand ein Generalplan, der bei den neuen Arbeiten den Ton angibt. Da und dort wachsen moderne Bauten aus dem Boden. Über den ausgedehnten Niederungen der alten Stadt wirken sie merkwürdig lose und fremd, doch sind es die Ganglien des zukünftigen Verkehrsnetzes der Stadt, das im wesentlichen aus drei großen Ringstraßen und strahlenförmig zur Stadtmitte führenden Expresstraßen bestehen wird. Die rasche Zunahme der Bevölkerung und die Notwendigkeit, die alte Stadtsubstanz zum Teil umzubauen (für das Stadtzentrum sieht der Plan 20% vor), zwingt zu einer Beschleunigung des Wohnbaus, was sich zunächst vor allem außerhalb des Stadtzentrums bemerkbar macht. Damit schafft man Raum für die Bewohner der Stadtzentrums, die während der Arbeiten in ihrer City eine Notunterkunft haben müssen.

Eine mächtige Kongreßhalle, die zwischen der ältesten Verkehrsader von Bukarest, der Calea Victoriei, und dem Stadtpark Cismigiu liegt, atmet schon Zukunft. Nahe beieinander stehen hier Zeugen aus verschiedenen Epochen der rumänischen Architektur: die alte christlich-orthodoxe Kirche Cretulescu, das Athenäum der Volksrepublik Rumänien und die neuen Objekte. Die an den ehemaligen königlichen Palast angebaute Kongreßhalle (Architekten: Maico Horia, Tiberiu Ricci, Ignat Serban) ist das Zentrum des Komplexes. Am Rande einer relativ hohen Böschung stehen längs dreier Seiten des rechteckigen Platzes vor der Halle acht- bis zehnstöckige Wohnbauten mit stark horizontal betonter Struktur, dazwischen sechzehnstöckige Hochhäuser als dynamische Akzente (Architekten: Tiberiu Niga, Leon Garcia). Die Anlage wirkt zweifellos klar und überlegt, aber auch etwas steif. Die Säulengänge um den Platz bergen funktionell gegliederte Räume verschie-

Stadtchronik

Bauen in Bukarest

Das heutige Bukarest macht immer noch den Eindruck einer Kleinstadt. Der Besucher wird auf viele spezifische Schönheiten stoßen; aber um der Kapitale das Gepräge eines modernen urbanen Zentrums zu geben, müßten die rumänischen Architekten 70% der Stadtsubstanz umbauen. Die Stadt zählt heute schon 1300000 Einwohner und wird bis 1970 voraussichtlich 1700000 erreicht haben.

Der Großteil der bisherigen Bauten ist eineinhalb- bis zweistöckig, was die Neuüberbauung vor wirtschaftstechnische Schwierigkeiten stellen wird, wenn auch der Gewinn an Fläche in mancher Be-