Städtebau

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 10: **Verkehr und Städtebau**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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

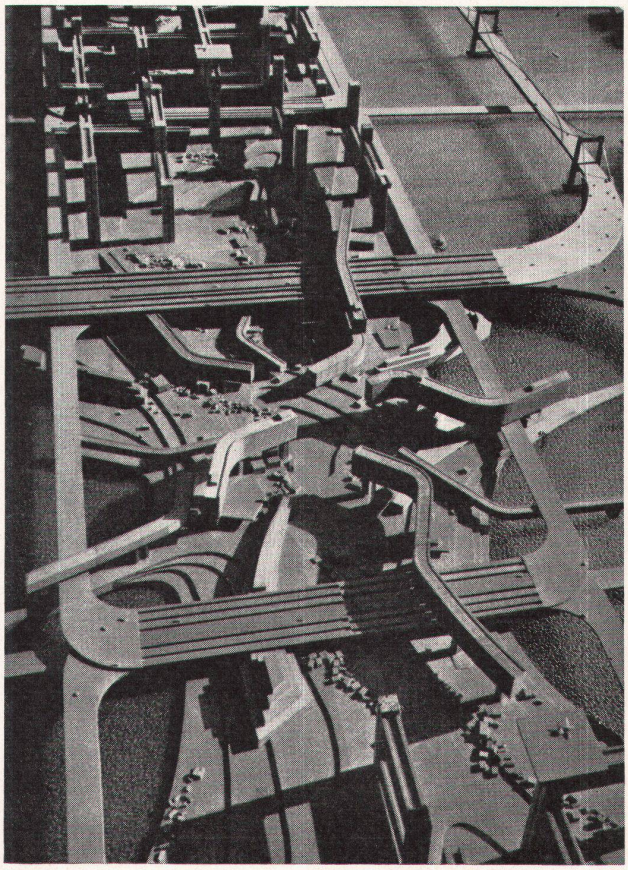
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

quenz in seiner Durchbildung zu einer der maßgebenden Schulbauten unserer Zeit geworden ist. Es ist ein ausgesprochen moderner Bau, und seine architektonische Qualität wird trotz den Diskussionen, die er im Volk entfesselt hat, und trotz den kleinlichen Nörgeleien einzelner Lehrer die Atmosphäre des neuen Gymnasiums stark bestimmen. Im Gegensatz zum alten «Gymmeli» ist es ein Gymnasium unserer Zeit, aus dem die Akademiker unserer Zeit hervorgehen, wobei sie als bestimmenden Eindruck ihrer Schulzeit den Eindruck ihres Schulhauses mitnehmen werden. Auch die Behörden des Kantons Baselland müssen infolge des neuen Schulabkommens in den nächsten Jahren eine ganze Reihe von Gymnasien erstellen. Sie haben deshalb vor wenigen Wochen einen Kredit für die Durchführung verschiedener Wettbewerbe bewilligt. Auch dort ist man offenbar der Überzeugung, daß auf dem Wege der Konkurrenz und der Selektion am ehesten die Garantie für eine gute architektonische Lösung gegeben ist. So bleibt nur zu hoffen, daß die Wiedervereinigung möglichst bald die Basler Baubehörden von dem Druck des Landmangels befreit und ihnen damit wieder etwas mehr Freiheit in ihren Entscheidungen erlaubt.

Der Kommentator



1

Städtebau

Ein Plan für Tokio 1961

Ein Team unter der Leitung des bekannten japanischen Architekten Kenzo Tange legt uns in einer wohlfundierten städtebaulichen Untersuchung einen Plan für die zukünftige Entwicklung Tokios vor. Der Vorschlag ist insofern bemerkenswert, als er sich grundsätzlich mit dem Problem der Megalopolis oder Riesenstadt (= Stadt mit 10 Millionen Einwohnern und mehr) auseinandersetzt und aus den analytischen Erkenntnissen heraus eine Reorganisation der Stadtstruktur vorschlägt, die das heute vom Erstickungstod bedrohte Stadtgebilde wieder lebensfähig machen soll.

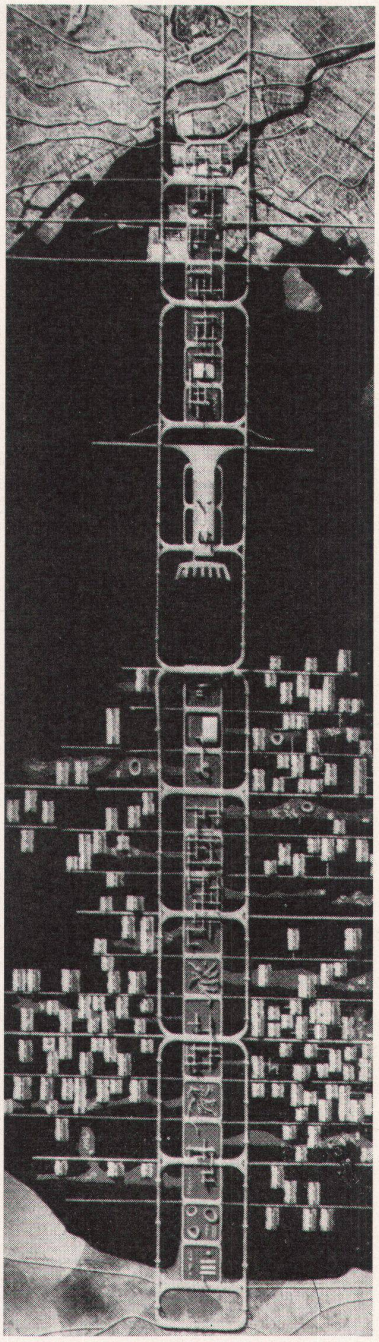
Der Versuch, eine neue räumliche Ordnung zu finden, in welcher sich die Struktur der Stadt, das Verkehrssystem und die Architektur wieder in eine organische Einheit zusammenfindet, erinnert stark an Le Corbusiers «Plan voisin» für Paris aus dem Jahre 1925.

Die Arbeit des Teams von Kenzo Tange geht von folgenden Überlegungen aus:

Die Megalopolis ist eine neue Erscheinung des 20. Jahrhunderts. Ihre Entstehung beruht nicht auf einer anomalen oder krankhaften Wachstumsentwicklung, sondern sie ist notwendiger Angelpunkt für die Funktionen der mechanisierten Gesellschaft.

Charakteristisch für die Megalopolis ist die Erfüllung sogenannter tertiärer Funktionen, das heißt Funktionen der Verteilung, des Verbrauchens, der Reklame, der Forschung, der Verwaltung. Diese Funktionen bedingen neben den indirekten Verbindungs- und Übertragungsmöglichkeiten wie Telephon und Television vermehrte direkte Verkehrsbeziehungen. Der gut funktionierende Verkehr, das heißt nicht nur der tägliche Berufsverkehr, sondern vor allem der ständig fluktuierende Besucherverkehr, wird deshalb zur Voraussetzung für das Bestehen der Megalopolis.

Alle Riesenstädte und Tokio im besondern sind heute von der Lähmung bedroht, indem der riesige in das Zentrum einströmende Verkehr nicht mehr bewältigt werden kann. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind ungenügend, unbequem und erlauben kein individuelles Erreichen des Zieles. Der private Verkehr wird sich vermehrt durchsetzen. In den heutigen Städten fehlen ihm sowohl Verkehrs- wie Parkierungsfläche. Die Entwicklung der heutigen 10-Millionen-Städte zu 15-Millionen-Städten in kurzer Zeit ist sicher. Konnte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Eisenbahn und

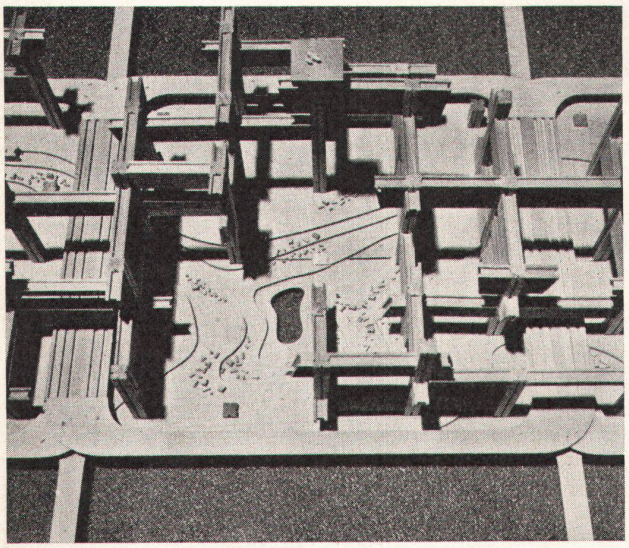


2

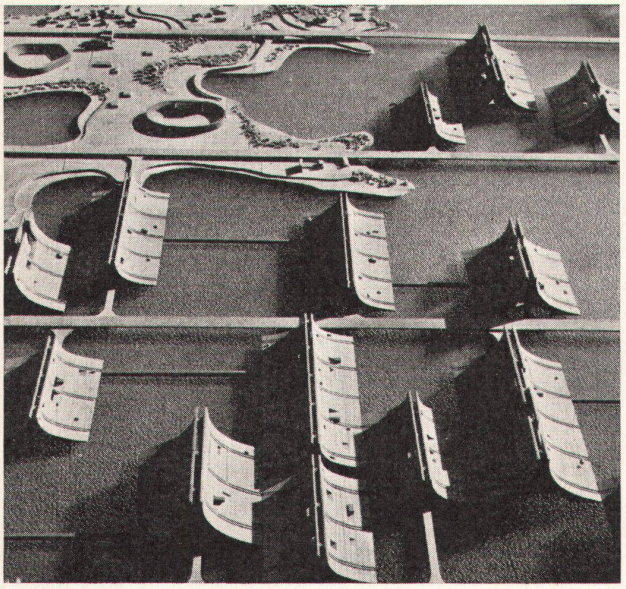
Plan der Stadterweiterung in der Bucht von Tokio

1
Geschäfts- und Verwaltungszentren in der Mitte der Straßenachse

2
Gesamtaspekt der Stadterweiterung. Oben bestehende Stadt, senkrecht neues Straßensystem mit eingeschlossenen Geschäfts- und Verwaltungszentren, links und rechts der Achse Wohngebiete auf dem Wasser



3



4

Bürogebäude in der Straßenachse

4
Wohngebäude auf dem Wasser

Photos aus: The Japan Architect, April 1961

Untergrundbahn) die überlieferte Stadtstruktur relativ gut beibehalten werden, so verlangt der private Verkehr ein völlig neues System der Stadt, in welchem der Verkehr und die Architektur integriert sind.

Die heutige Riesenstadt stammt immer noch aus den ersten Anfängen des Städtebaus, wo sich die Gebäude um einen zentralen Kern (Hauptplatz, Burg, Tempelbezirk) gruppieren. So entstand die radiale Stadt, in der radiale Verkehrswege vom Zentrum ausstrahlen beziehungsweise auf dieses zuführen. Die heutigen Verkehrsansprüche lassen sich im überlieferten radialen Stadtsystem nicht mehr bewältigen, denn die Konzentration der einzelnen Stränge im Zentrum führt zu Verstopfungen.

Aus diesen Überlegungen heraus legt das Architektenteam folgende Ziele für eine Reorganisation von Tokio fest:

1. Übergang von der radialen Struktur in eine lineare Entwicklung.
2. Finden einer Einheit für die Struktur, den Verkehr und die Architektur der Stadt.
3. Finden einer neuen städtischen Raumordnung, welche die unbeschränkten, individuellen Bewegungsmöglichkeiten der modernen Gesellschaft widerspiegelt.

Die Lösung dieser drei Aufgaben erfolgt auf ungewöhnliche Weise: Anknüpfend am heutigen Stadtzentrum von Tokio, wird eine neue City-Achse in die Meeresbucht gelegt. Diese hat im Endzustand die Form einer Kette mit 23 Gliedern, von denen jedes 1 × 1 km mißt. Die Glieder werden gebildet durch gewaltige mehrstöckige Ringverkehrsstraßen in Form von Kreiseln, wobei von Kreisel zu Kreisel die Drehrichtung ändert. Je drei Glieder werden in einer Gruppe zusammengefaßt, je drei Gruppen zu einer 9 km langen Einheit. Die Straßen können dank der neuartigen Kreiselstruktur bis 20000 Autos pro Stunde in beiden Richtungen aufnehmen. Jedes Glied besitzt Parkierungsmöglichkeiten für 40000 Autos, die ganze Achse also Raum für eine Million Fahrzeuge. In den Gliedern werden hauptsächlich Geschäftshäuser mit hoher Ausnützung errichtet. Auch die ganze Regierung und Verwaltung ist in einem Element von drei Gliedern untergebracht. Ein Dreierglied dient zur Aufnahme eines neuen Hafens von Tokio. Quer zur Achse laufen Seitenstraßen ins Meer hinaus; an ihnen liegen riesige künstliche Wohnhügel aus gekrümmten Betonflächen. Alle Bauten sind im Meeresgrund fundiert. Die äußeren Verkehrsstränge führen über eine Kette von Hängebrücken von je 1 km Spannweite. Die Bürogebäude sind als Brücken von 250 m Spannweite von Treppenturm zu Treppenturm gespannt. Die höchsten Türme ragen 300 m hoch empor. Der öffentliche Verkehr in der Achse wird durch Einschienen-Hängebahnen bewältigt.

Der Vorschlag fesselt durch seine klare Begründung, durch den logischen Aufbau und durch die weitgetriebene formale Lösung. Er überrascht durch die Unbekümmertheit und Eleganz, mit welcher er sich über die ungeheuren Schwierigkeiten der Landbeschaffung und der Konstruktion hinwegsetzt. Er bestürzt durch die größenwahnsinnig anmutenden Dimensionen, durch die Negierung des bis heute Gewachsenen und durch das Umstoßen der heute gebräuchlichen Maßstäbe im Städtebau.

Eine sachliche Kritik steht dem Außenstehenden ohne genaue Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten nicht zu. Immerhin seien einige zweifelnde Gedanken erwähnt: So sehr die Verfasser betonen, eine Einheit von Struktur, Verkehr und Architektur gesucht zu haben, so wenig kann man sich des Eindruckes erwehren, der alleinige Ausgangspunkt seien das Automobil und dessen optimale Führung gewesen. Der menschliche Maßstab läßt sich nur in der Detailarchitektur finden; in der Stadtstruktur ist er sicherlich verlorengegangen. Das Problem des öffentlichen Verkehrs, dessen richtige Lösung unter Umständen eine viel rationellere Stadtstruktur ermöglichen würde, wird nur am Rande berührt. Die Aufgabe des überlieferten Stadtgedankens der radialen Kristallisation um ein oder mehrere Zentren zugunsten einer Achse, die ins Ungewisse läuft, mahnt an den vielzitierten Verlust der Mitte unseres Zeitalters. Der Hauptgedanke des Projektes, einen neuen, bisher ungenützten Baugrund im Ozean zu erschließen, läßt daran denken, ob nicht den schwierigen Problemen der Anknüpfung an Bestehendes, der Struktur einer Gesellschaft und der organischen Entwicklung aus dem Wege gegangen wurde und dafür viel größere, technische Schwierigkeiten in Kauf genommen werden.

Fritz Schwarz

Stadtchronik

Planen und Bauen in Warschau

Der polnische Architekt Tadeusz Barucki besuchte diesen Sommer für kürzere Zeit die Schweiz. Als ehemaliger Sekretär der polnischen Architektenvereinigung kennt Barucki nicht nur die Lage der Architektur in Polen, sondern er konnte sich durch verschiedene Reisen auch einen Überblick über die heutige Situation der Architektur in anderen Ländern des Ostblocks verschaffen. Wir benützen deshalb die Gelegenheit, in einer kleinen Reihe von Berichten aus seiner Feder einen Überblick über den Stand der Architektur und der Planung in diesen Ländern zu geben. Dabei soll nicht nur die deutliche Wendung in der Architekturkonzeption, sondern auch eine gewisse Kritik an den bisherigen Resultaten zum Ausdruck kommen.

Die Redaktion

Wenn man über das Warschau von heute schreiben will, kann man nicht umhin, sich an die beispiellose Zerstörung dieser Stadt während des letzten Krieges zu