

Planung und Bau

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **14 (1960)**

Heft 6: **Wohnsiedlungen = Colonies d'habitation = Housing colonies**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Nutzungsbedingungen

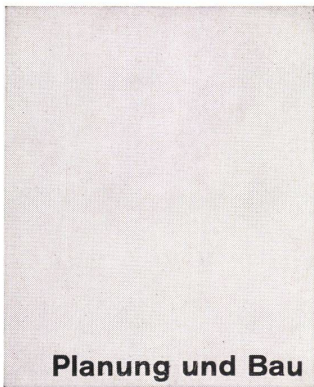
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Planung und Bau

Autostadt nach menschlichem Maß

Es scheint, als sei der Mensch nicht mehr fähig, die Sturmflut des Verkehrs in den Städten aufzuhalten. In fieberhafter Eile werden provisorische Staudämme errichtet, Abzugskanäle in die Baulandschaften gegraben und Beschlüsse gefaßt, die sich bald als überholt erweisen. Verkehrsspezialisten laufen Gefahr, an ihrer Aufgabe blind zu werden; sie betrachten den Verkehr vielfach nicht als ein umfassendes menschliches Problem, sondern als Mechanismus, der geölt, überholt und perfektioniert werden muß.

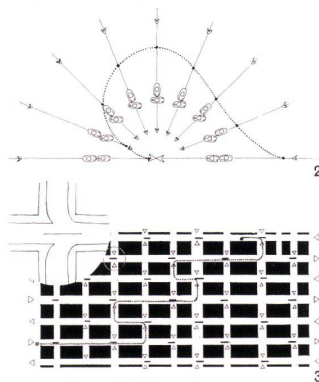
Es scheint zuweilen unmöglich, daß der menschliche Geist die vielfältigen Aufgaben einer Stadtplanung noch zu meistern vermag. Zuweilen beschleicht uns das Gefühl, daß wir nicht nur einem Höhepunkt des Verkehrschaos, sondern da und dort auch einem chaotischen Höhepunkt der Verkehrsplanungen entgegengehen. In diesem Augenblick kommt uns ein Buch in die Hände, nach dessen Lektüre alles übersichtlich, einfach und verständlich wird!* Jenen, die an der Stadt- und Verkehrsplanung interessiert sind, ist der Verfasser, Hans Bernhard Reichow, kein Unbekannter. Reichow hat in diesem Buch versucht, das Thema von allen Seiten zu beleuchten. Die Probleme sind trotz des einfachen und knappen Textes in klaren Vorschlägen umfassend dargestellt. Auf Seite 68 ist schon alles gesagt; die letzten 20 Seiten scheinen überflüssig zu sein. Man legt das Buch aus

den Händen und denkt die Zweifel, die bei der Lektüre aufgestiegen sind, durch, liest die Schlüsselsätze noch einmal nach, wendet sie in Gedanken an praktischen Beispielen an und muß feststellen, daß die Zweifel, die bestehen bleiben, sich auf Fragen beziehen, die nicht an das Wesentliche der Vorschläge greifen.

Die Vorschläge von Reichow gehen nicht nur von der Verkehrsdichte und den Verkehrsgeschwindigkeiten aus, sondern vor allem vom Verhalten des Menschen, der am Verkehr teilnimmt, und von den Ansprüchen auf Schutz und Ruhe des am Verkehr unbeteiligten Menschen. Die Verkehrsplanungen von Reichow vermeiden eine direkte Verbindung aller Zielpunkte, vermeiden also jenes Prinzip, das wesentlich am Verkehrschaos schuld ist. Die Anordnung der Kreuzungspunkte und anderes nehmen – im Gegensatz zur heutigen Verkehrsordnung und -planung – Rücksicht auf das natürliche Verhalten des Menschen.

Dieses natürliche Verhalten, «der instinktive Bewegungs-, Ordnungs- und Orientierungssinn des Menschen», verführt den Verfasser allerdings dazu, Erscheinungen in der organischen Natur nicht nur symbolisch, sondern auch dem Wesen nach einem menschengerechten Verkehrssystem parallel zu setzen: «Je mehr das System dem Wesen des Menschen und des Autos gleichermaßen entspricht, um so mehr wird es sich in seiner Funktion der von natürlichen Kreislauforganen nähern...»: Das ist ein gefährlicher Schluß, gefährlich deshalb, weil er allzusehr Ungleiches gleichsetzt und den kritischen Sinn für das Geschehen im Verkehr lähmen könnte. Begriffe wie «Organische Verkehrsplanung» oder «Organische Lebens- und Umweltgestaltung» sind vielleicht aus solchen Überlegungen zu erklären; aber es gibt keine organische Gestaltung, keine organische Planung, sondern bloß organische Vorgänge. Wir knüpfen diese Kritik an, weil wir sehen, wie diese Begriffsverwirrung beim Planen und Gestalten zu Lösungen führen kann, in denen Organisches nur symbolhaft angedeutet ist. f

* Hans Bernhard Reichow, Die autogerechte Stadt. Otto Maier Verlag, Ravensburg 1959.



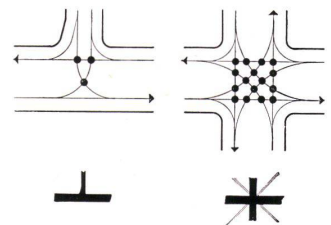
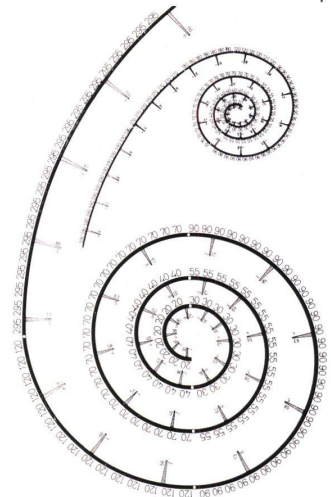
1 Die Ampel-Roboter sind demütigende Zeiträuber, zumal sie Tag und Nacht im gleichen Rhythmus ohne Rücksicht auf den herrschenden Verkehr befehlen.

2 Gefährlichkeitskurve bei Zusammenstoßen aus verschiedenen Richtungen.

3 Kreuzungsfreie Einbahnstraßen durch Ventilknoten als letzte Steigerung der Sicherheit in alten Städten mit rechteckigem Straßennetz.

4 Stadtgeschwindigkeitskurven. Jeder Radius läßt unterschiedliche Geschwindigkeiten zu. Solche Krümmungsradien unserer Stadtstraßen bilden Mittel zur Regelung der Fahrgeschwindigkeiten.

5 Vergleich der Risikopunkte (Spurüberschneidungen) bei der üblichen Straßenkreuzung und der Straßeneinmündung.



Josephine Gaman

In 12 Jahren entstanden 12 Städte

Zwölf Trabantenstädte sind seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges in England entstanden. Sie wurden künstlich geschaffen, um die überfüllten Großstädte zu entlasten und vielen ehemaligen Großstadtbewohnern neue Wohn- und Lebensmöglichkeiten zu bieten. Acht von ihnen liegen in der Umgebung von London, die übrigen in anderen Gegenden Großbritanniens.

Sie haben sich inzwischen zu blühenden selbständigen Gemeinwesen entwickelt. Einige von ihnen zählen schon 50 000 Einwohner und sind damit vorzeitig an das Ziel gelangt, das erst innerhalb von 15 Jahren erreicht werden sollte.

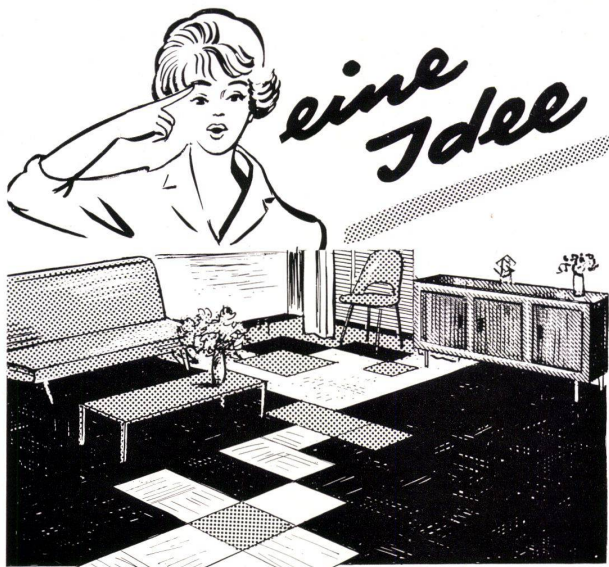
Der Plan, die Großstädte mit einem Grüngürtel zu umgeben, so daß sie sich nicht mehr weiter ausdehnen können, und außerhalb dieses Gürtels ganz neue Städte zu schaffen, stieß zunächst auf viele Schwierigkeiten. Es ist eine große Aufgabe, in

15 Jahren eine selbständige Stadt mit Wohnhäusern, Fabriken, Läden, Schulen, Büros, Krankenhäusern, Kirchen und allen anderen notwendigen Gebäuden zu schaffen, die sonst in Jahrhunderten organisch zu wachsen pflegt. Alles mußte rechtzeitig und gleichzeitig geschehen. Es durfte zum Beispiel keine Fabriken ohne Arbeiter, keine Arbeiter ohne Arbeit, keine Kinder ohne Schulen und keine Hausfrauen ohne Läden geben.

Nicht zuletzt mußten auch soziale Probleme berücksichtigt werden. In England kann niemand gezwungen werden, seinen alten Wohnsitz zu verlassen und in eine «neue Stadt» zu ziehen. Für viele Großstadtbewohner waren die modernen Häuser in schöner Umgebung zwar sehr verlockend, aber andererseits hatten sie sich so an das Großstadtleben mit dem engen Beieinanderwohnen, mit den vielen Läden, Kinos und Vergnügungslökalen gewöhnt, daß sie

fürchteten, sich «im Grünen» einsam zu fühlen und zu langweilen. Erst nach und nach entschlossen sich viele, den Umzug in die neuen Städte zu wagen. Auch bei Fabrikanten und Ladenbesitzern dauerte es einige Zeit, bis sie sich bereit fanden, ihre Betriebe in die neuen Städte zu verlegen.

Anfangs kamen mancherlei Klagen, vor allem auch wegen der fehlenden Kinos, Tanzlokale und sonstigen Vergnügungsstätten. Denn diese konnten natürlich erst dann errichtet werden, wenn wichtigere Gebäude, zum Beispiel Wohnhäuser und Fabriken, fertiggestellt waren. Alle diese Schwierigkeiten sind inzwischen überwunden worden. Das Experimentierstadium ist vorüber. Die neuen Städte haben schöne Wohnungen verschiedenster Bauart, vom Junggesellenappartement bis zu Häusern für größere Familien. Am häufigsten ist der Typ des mittelgroßen Familienhauses mit Gar-



Vinyl - Asbest - Platten

Daltflex

13 Farben, 2 Stärken (1,6 und 2,5 mm)
2 Größen (225 x 225 und 300 x 300 mm)

Überall verwendbar Fett- und säurebeständig
Dauerhaft und strapazierfähig
Leicht zu pflegen Sehr preisgünstig

Konzessionäre in der ganzen Schweiz
Generalvertretung: **MATCO AG, Lugano**
Via Brentani 10, Telefon 2 67 69

052 3 21 54

Ladenausbau

Selbstbedienungsladen

Schaufenstergestaltungen



Restaurants

Kühlmöbel

Bau- und Möbelschreinerei

Jegen

Ladenausbau, Effretikon ZH

ten für eine Familie mit zwei bis drei Kindern vertreten. Es gibt Schulen für Kinder aller Altersstufen, Verwaltungsgebäude und Kirchen, Geschäftsviertel und alles, was die Menschen sonst zum Leben brauchen.

Trotz dieser Erfolge haben sich inzwischen weitere Probleme ergeben. Die Kinder der Bewohner, die zuerst in die neuen Städte zogen, sind inzwischen zu Teenagern herangewachsen. In einer der Städte wurde statistisch festgestellt, daß sich die Zahl der jungen Leute im Alter von 15 bis 20 Jahren in den nächsten 15 Jahren um das Vierfache erhöhen wird. Schon jetzt beginnen sich viele Junge zu beklagen, daß die neuen Städte langweilig seien und daß es nicht genug für sie zu tun gebe. Darum wird jetzt in allen neuen Städten Vorsorge für die heranwachsende Jugend getroffen. Neue Möglichkeiten für die Unterhaltung und Beschäftigung der Jugendlichen werden geschaffen, und man bemüht sich, die Zahl der Arbeitsplätze in Büros und Fabriken zu vermehren. Man ist sich auch darüber klar, daß neue Häuser und Wohnungen gebaut werden müssen; denn eines Tages werden die Teenager erwachsen sein und heiraten. Die zweite Generation der Neubürger muß genau so berücksichtigt werden wie ihre Eltern, die meist als jungverheiratete Paare im Alter zwischen 20 und 30 Jahren in die neuen Städte gezogen waren.

Ein zweites Problem ist der wachsende Bedarf an kleinen Häusern und Wohnungen für die Großeltern der jungen Generation. Bei den alten Leuten zeigt es sich besonders, daß die neuen Städte wirklich ein Erfolg sind. Während sich alte Leute anfangs nur schwerentschließen konnten, ihre altgewohnte Umgebung in der Großstadt zu verlassen, sind inzwischen viele in die kleinen Häuschen gezogen, die in den neuen Städten eigens für ältere Verwandte der Neusiedler gebaut wurden. Auf diese Weise wurden gleich zwei soziale Probleme gelöst. Junge Ehepaare konnten ihre Kinder von der Großmutter oder Tante beaufsichtigen lassen, wenn sie einmal ausgehen wollten, und andererseits wurde den jüngeren Menschen die Möglichkeit gegeben, für die alten Leute zu sorgen.

Als weiteres Problem hat sich der Mangel an Garagen erwiesen. Seitdem die Pläne für die neuen Städte gemacht wurden, hat sich die Zahl der Autobesitzer stark vermehrt.

Viele der neuen Städte mußten daher zusätzliche Garagen auf dem Gelände bauen, das anfangs für Schrebergärten vorgesehen war.

Heute sind die Familienväter weniger daran interessiert, Gemüse anzubauen. Ein kleiner Blumengarten rings um das Haus genügt ihnen.

Aber Garagen brauchen sie unbedingt. So planen einige neue Städte für drei Viertel aller Wohnungen Garagen zu bauen.

Zweifellos werden sich künftig noch weitere unerwartete Probleme auf sozialem wie auf wirtschaftlichem Gebiet ergeben. Die Schwierigkeiten, die bisher entstanden sind, waren aber letzten Endes alle auf die erfolgreiche Entwicklung der neuen Städte zurückzuführen.

Wettbewerbe

Neu ausgeschriebene Wettbewerbe

Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein Primar- und Sekundarschulhaus an der Katzenchwanzstraße im Quartier Witikon

Der Stadtrat von Zürich eröffnet unter den in der Stadt Zürich verbürgerten oder mindestens seit 1. Januar 1958 niedergelassenen Architekten einen öffentlichen Projektwettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau einer Schulhausanlage. Für die von den Bewerbern zugezogenen Mitarbeiter gelten die gleichen Bedingungen. Für die Teilnehmer an diesem Wettbewerb sind die Grundsätze für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben vom 18. Oktober 1941 (Formular 101), aufgestellt vom Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein und vom Bund Schweizer Architekten, maßgebend. Das Raumprogramm umfaßt neben den Räumen für die Primar- und Sekundarschule mit Doppelkindergarten erstmals auch ein Lehrschwimmbecken mit den entsprechenden Nebenräumen. Die Projektentwürfe sind bis zum 30. September und die Modelle bis zum 14. Oktober 1960 abzuliefern.

Kirchliches Zentrum in Muttenz

Projektwettbewerb (Gemeindesaal und Pfarrhaus) unter den im Kanton Basellandschaft oder Baselstadt seit mindestens 1. April 1959 niedergelassenen oder im Kanton Basellandschaft heimatberechtigten Fachleuten protestantischer Konfession. Einzureichen sind Lageplan 1:500, Risse 1:200, Kubaturberechnung, Bericht. Anfragetermin 7. Juli, Ablieferungstermin 14. Februar 1961. Für drei oder vier Preise stehen Fr. 7500.— zur Verfügung, für Ankäufe Fr. 2500.—. Fachpreisrichter: Frédéric Brugger, Niklaus Bischof, Hans Erb, Otto Senn. Die Unterlagen können bei der Kirchenpflege, Bräuerlinstraße 7, Muttenz, gegen Hinterlegung von Fr. 30.— bezogen werden.

Überbauung des Chamblandes-Quartiers in Pully bei Lausanne

Ideenwettbewerb unter allen im Kanton Waadt staatlich anerkannten Architekten sowie unter den Architekten schweizerischer Nationalität außerhalb des Kantons Waadt, die ein Hochschuldiplom besitzen und in der Schweiz niedergelassen sind. Fachpreisrichter sind Prof. Jean Tschumi, Lausanne, Eugène d'Okolski, Lausanne, Kantonsarchitekt, Edmond Virieux, Lausanne, Robert von der Mühl, Lausanne. Ersatzmann ist Pierre Bonnard. Für die Prämi-