

Verkehrsplanung und Hochhausgesetzgebung in Basel

Autor(en): **Jauch, O.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **10 (1956)**

Heft 10: **Städteheft Hannover und Basel**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-329324>

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

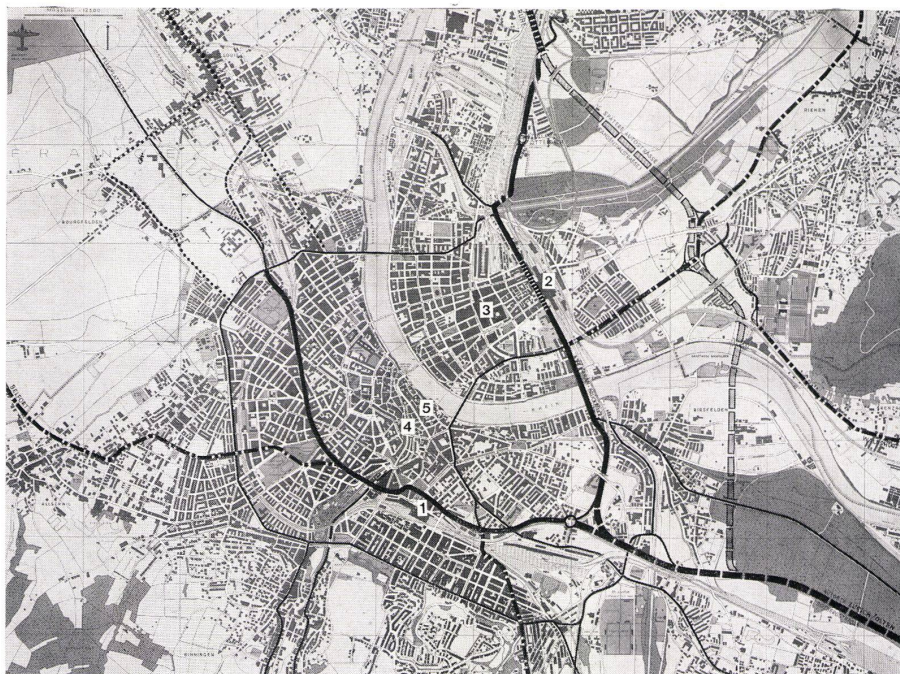
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verkehrsplanung und Hochhausgesetzgebung in Basel

Verkehrsplanung

Basels Situation als Grenzstadt ergibt eine klare verkehrstechnische Situation. Von Westen und Norden strömt ein starker Verkehr aus Frankreich und Deutschland in und durch die in der äußersten Ecke der Schweiz liegende Stadt. Nach Süden und Osten fließt dieser Verkehr wieder ab. Aus derselben Richtung kommen innerschweizerische Verkehrsströme in die Stadt am Rhein. Diesem Verhältnis entsprechen die Hauptstraßenzüge.

Der Anschluß gegen Frankreich geschieht hauptsächlich über zwei Zollämter, wovon das eine in Burgfelden den einströmenden, das andere in St. Louis den ausfahrenden Verkehr aufnimmt. Von beiden wurden Straßen im Spalering zusammengeführt und über den SBB-Bahnhof nach Osten geleitet. Der deutsche Verkehr erreicht die Stadt an einer etwas versteckten Stelle beim badischen Bahnhof und wird mit dem Bau der neuen Albanbrücke gerade und flüssig am Nordrande der Stadt vorbeigeleitet, um im Hardwald an die Zürcher und Oltener Strecke anzuschließen. Dieser Kranz soll nach Fertigstellung der Autobahn nach Karlsruhe—Frankfurt eine weiter nördlich liegende neue Entlastungsstraße erhalten, um an die schweizerische Autobahn, die südlich an der Hard vorbeiführt, angeschlossen zu werden. Basel hat somit den Durchgangs- und den auf die Stadt zukommenden Verkehr in großzügigen Straßenbauplänen zu lösen begonnen. Dabei wird bewußt — wie dies auch für Zürich geplant ist — von eigentlichen Umfahrsstraßen



Oben / En haut / Above:

Hauptstraßenplan 1956 des Stadtplanbüros. Am oberen Rand Anschluß an Autobahn Karlsruhe—Frankfurt, rechts unten Autostraße nach Zürich—Olten. Mitten durch die Stadt führen zwei Schnellverkehrsstraßen.

Plan des artères principales, du service de constructions urbain.

Traffic artery plan of 1956 of City Planning Office.

- 1 Bahnhof SBB / Gare CFF / Swiss Railway Station
- 2 Badischer Bahnhof / Gare de Bade / Baden Station
- 3 Mustermesse / Foire d'Echantillons / Basle Fair
- 4 City
- 5 Münsterplatz / Place de la Cathédrale / Cathedral square

— Straße (Autobahn) internationaler Bedeutung /
— Auto-route d'importance internationale / Express
highway, international traffic artery

— Straßen schweizerischer Bedeutung / Routes
d'importance nationale / Highways for Swiss
traffic

— Straßen der Großregion Nordwestschweiz und
Oberrhein / Routes du nord-ouest de la Suisse
et du Rhin supérieur / Highways leading to NW
Switzerland and Upper Rhine region

— Straßen der engeren Basler Region / Routes
desservant la région bâloise / Highways serving
Basle area

Unten / En bas / Below:

Hochhaus-Plan 1956 des Stadtplanbüros.
Plan des immeubles-tours 1956 du service de constructions urbain.

Point-House plan of 1956 of City Planning Office.

- Erstellte und bewilligte Hochhäuser / Immeubles-tours exécutés et approuvés / Finished and approved point-houses
- Abgelehnte Hochhausprojekte / Projets d'immeubles-tours refusés / Rejected point-house projects
- In Prüfung stehende Hochhausprojekte / Projets d'immeubles-tours à l'examen / Point-house projects being examined
- Höhere Gebäude nach § 154 des Hochbaugesetzes / Immeuble-tour selon § 154 de la loi sur le bâtiment / Higher buildings in accordance with § 154 of Building Law



1

Siedlungszentrum Kannenfeld.

Centre de colonies Kannenfeld.

Kannenfeld residential area.

1 Alter Friedhof, heute öffentliche Grünanlage mit Planschbecken, Kinderspielplatz / Ancien cimetière; aujourd'hui, jardin public avec bassin pour enfants / Old cemetery, today public park with wading pool, children's playground

2 Elsässer Bahn / Chemin de fer alsacien / Alsace Line

3 Flugplatzstraße / Rue de l'Aéroport / Airport street

4 Einfallstraße von Frankreich / Route de la France / Road from France

5 Antoniuskirche / Eglise St-Antoine / St. Anthony Church

2

Hochhäuser Kannenfeld.

Immeubles-tours Kannenfeld.

Point-houses in Kannenfeld.

a Schatten am 21. Dezember / Ombre le 21 décembre / Shadow December 21

b Schatten am 21. März und September / Ombre les 21 mars et 21 septembre / Shadow March and September 21

c Schatten am 21. Juni / Ombre le 21 juin / Shadow June 21

3

Die Hochhäuser am Kannenfeld, gesehen vom alten Friedhof aus.

Les immeubles-tours du Kannenfeld, vus de l'ancien cimetière.

Kannenfeld Point-Houses seen from the old cemetery.

Architekten: H. Mähly und A. Gfeller, Basel.

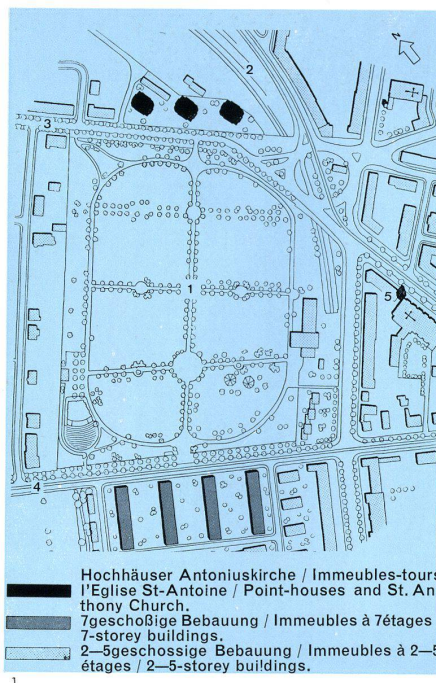
4

Hochhaus am Zeughaus.

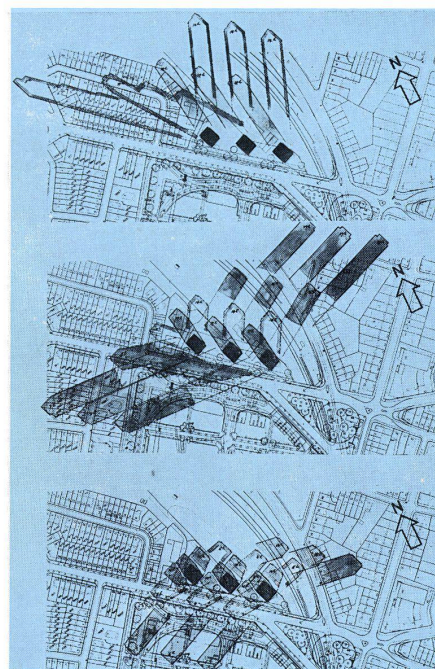
Bâtiment-tour près de l'ancien arsenal.

Point-house near the armory.

Architekten: Rickenbacher und Baumann, Basel.



1



2



3



4

abgesehen, da ein großer Prozentsatz der Automobile in die Stadt selbst fährt.

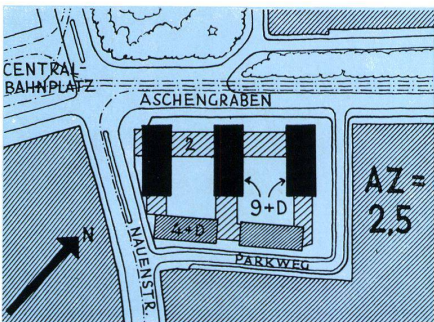
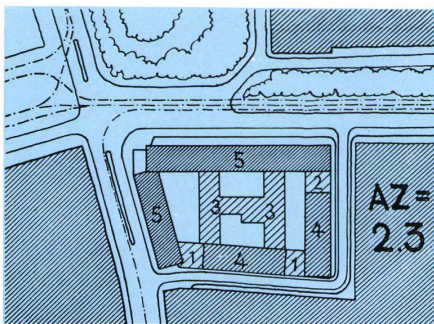
Die innerstädtische Verkehrssituation ist gekennzeichnet durch die außerordentlich schwierigen Verhältnisse in der Altstadt. Dies bedingt für die Straßenzüge in diesem Bereich eine schwer zu meisternde Reihe von Problemen. Dem immer drängender werdenden Parkproblem soll als Angangsschritt eine erste Parkierungsgarage an der Heuwaage abzuhefen versuchen.

Hochhausgesetzgebung

Es wurde von uns dieses Thema gewählt, weil nach unserer Auffassung die gesetzliche Regelung dieses baulichen Problems in Basel klar und eindeutig möglich wurde auf Grund recht einfacher Formulierungen. Folgende Gedanken entstammen einem anlässlich der letzten Generalversammlung der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz von Stadtplanarchitekt O. Jauch gehaltenen Vortrag: Das Hochhaus in Basel.

Verhältnismäßig früh wurde in Basel die Möglichkeit, eigentliche Hochhäuser zu bauen, bejaht und gesetzlich verankert. So wurde im November 1928 von der Regierung dem Großen Rat vorgeschlagen, das damals geltende Hochbautengesetz von 1918 mit einer Bestimmung über den Bau von Hochhäusern zu ergänzen. »Der Regierungsrat steht auf dem Standpunkt, daß Hochhäuser an bestimmten und markanten Punkten grundsätzlich weder das Weichbild der Stadt beeinträchtigen noch sonst gegen das öffentliche Interesse verstoßen.«

Die baslerischen Zonenvorschriften bestimmen Bauhöhen und Geschosßzahlen in Wohn- und Geschäftszonen bis zu maximal 6 Vollgeschossen. Einzig in der Industriezone kann unter Einhaltung eines bestimmten Abstandes und Lichtraumprofils höher gebaut werden. Eine spezielle Verordnung vom Jahre 1930 präzisiert den Begriff von Hochhäusern als Gebäude, welche mehr als 10 Geschosse besitzen oder eine Höhe von wenigstens 28 m erreichen und deren obere Räume als Wohnräume verwendet werden. Nicht in die Hochhausvorschriften einbezogen sind Gebäude, deren Höhe und Geschosßzahl zwar die gemäß gültiger Zonenordnung zulässigen Höhen und Geschosßzahlen überschreiten, die aber nicht 28 m Höhe oder 10 Geschosse erreichen. Hierfür wurde im HBG 1939 mit § 154 die Möglichkeit geschaffen, eine größere Wandhöhe und Geschosßzahl zu bewilligen (für Gebäude an Plätzen, an steilen Hängen, zu öffentlichen Zwecken und aus allgemeinen städtebaulichen Erwägungen). Diese Vorschrift bezieht sich eindeutig auf ästhetisch-architektonische Überlegungen und läßt wirtschaftliche Gesichtspunkte wie Mehrausnutzung des Baulandes außer Betracht. Der Regierungsrat führte aus, »daß von der in § 154 enthaltenen Ermächtigung in der Regel nur Gebrauch gemacht werden darf, wenn im Hinblick auf die eigenartige Lage des zu bebauenden Grundstückes sowie auf den architektonischen Gesamtaspekt des Baues und seiner Umgebung eine Abweichung der für die Wand- und Firsthöhe und für die Geschosßzahl geltenden Vorschriften gerechtfertigt erscheint. Dabei kann auch die Schaffung einer Grün- und Freifläche und der Erhalt wertvollen Baumbestandes eine Ausnahmegewilligung



Überbauung am Äschengraben-Parkweg Constructions du Aeschengraben-Parkweg. Buildings on the Aeschengraben-Parkweg.

1 Überbauung nach Zonenplan / Ausnutzungsziffer 2,3. Die Zahlen geben die Anzahl der Geschosse an.
 Constructions selon le plan des zones / Index d'exploitation 2,3. Ces chiffres indiquent le nombre d'étages.
 Buildings under zoning plan / Efficiency ratio 2.3. Figures give number of floors.

2 Genehmigte Hochhausüberbauung. Ausnutzungsziffer 2,5. D = Dachgeschoß. Rechts der Bau der Basler Transport-Versicherungsgesellschaft.
 Construction d'immeuble-tour approuvé. Index d'exploitation 2,5. D = combles.
 Approved Point-Houses. Efficiency ratio 2.5. D = Attic floor.

3 Verwaltungsgebäude der Basler Transport-Versicherungsgesellschaft, Eingangsseite.
 Bâtiment administratif côté entrée.
 Administration building Entrance side.
 Architekt: H. Baur, Basel.

4 Basler Transport-Versicherungsgesellschaft. Erstes der drei genehmigten Hochhäuser am Äschengraben-Parkweg, gesehen vom Bahnhofplatz aus.
 Le premier des trois immeubles-tours approuvés du Aeschengraben. Allée vue de la place de la Gare.
 First of the three approved point-houses on the Aeschengraben-Parkweg seen from Station Square.

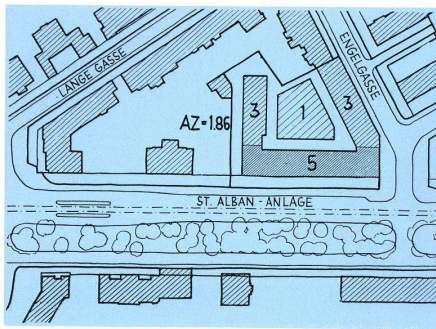


rechtfertigen. Es würde aber auf eine Umgehung der Zonenvorschriften hinauslaufen, wenn eine wirtschaftliche Bessernutzung als Grund für die Anwendung der Ausnahmegewilligung anerkannt würde.»

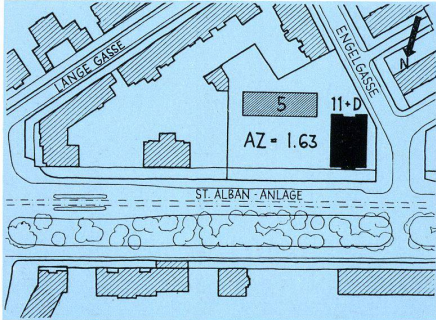
Die gleichen Voraussetzungen gelten für die Bewilligung von Hochhäusern. Die Verordnung über den Bau von Hochhäusern schreibt vor, daß solche nur an städtebaulich (ästhetisch und verkehrstechnisch) geeigneten und sorgfältig ausgesuchten Punkten erstellt werden dürfen. Historische und künstlerische Werke dürfen insbesondere im Gebiete der Altstadt nicht beeinträchtigt werden. Für die Fassaden ist ein besonders strenger Maßstab anzulegen. Es sind angemessene Vorplätze zur Allmend abzutreten. Die Bewilligung für die Erstellung eines Hochhauses ist zu verweigern, wenn Straßen durch seinen Verkehr zu stark belastet würden. Die Minimalabstände von Nachbargebäuden und Parzellengrenzen sind durch Profile geregelt, welche nicht überschritten werden dürfen. Die Vorschrift, daß in unmittelbarer Nähe ein genügend großer Straßenvorplatz oder Verkehrsraum vorhanden ist, erlaubt trotz ihrer etwas unbestimmten Fassung, entsprechende Auflagen für Eigenparkierung zu machen.

Im Zusammenhang mit der Möglichkeit, höher, als die Zonenordnung es vorschreibt, zu bauen, interessiert vor allem die Mischbebauung. Die Überbauung eines größeren Gebietes in Mischbauweise (niedrige Einfamilienhäuser, Ladenbauten usw. gemischt mit mittelhohen Scheibenbauten und einzelnen Punkthochhäusern) kann Lösungen mit architektonisch sehr interessanten Räumen und städtebaulichen Akzenten sowie schönen Plätzen und Gartenanlagen ergeben. Für eine solche Bebauung eines ganzen Gebietes muß ein verbindlicher Gesamtbebauungsplan, in welchem die überbauten Flächen, die Freiflächen und Grünanlagen und die Höhe der einzelnen Bauten festgelegt sind, eingegeben werden. Dieser Plan ist vom Großen Rat zu genehmigen, wobei in der Regel die Ausnutzungsziffer (Verhältnis der Nutzflächen über





1

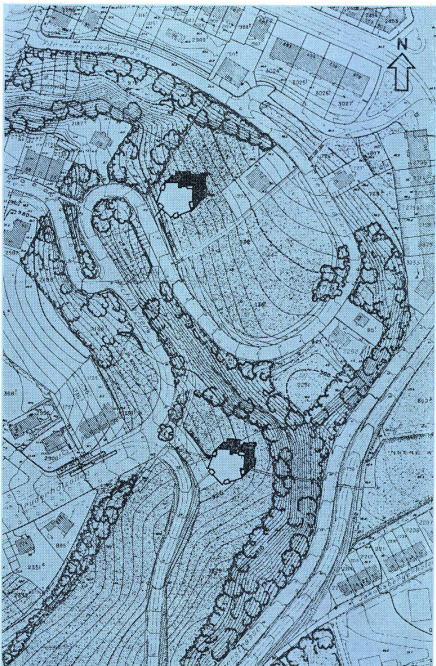


2

Überbauung an der St.-Alban-Anlage-Engelgasse
Construction du quartier St-Alban-Engelgasse.
Buildings by the St. Alban lay-out-Engelgasse.

1
Überbauung nach Zonenplan. Ausnützungsziffer 1,86.
Constructions selon plan des zones. Index d'exploitation 1,86.
Buildings under zoning plan. Efficiency ratio 1.86.

2
Genehmigte Überbauung mit Hochhausausnützungsziffer 1,63. Gebäude der Patria S. A.
Constructions approuvées avec index d'exploitation des immeubles-tours de 1,63.
Approved buildings with point-house efficiency ratio 1.63.



1

Überbauungsprojekt am Hechtliacker
Projet de constructions au Hechtliacker.
Building project at Hechtliacker.
Architekt: O. Senn, Basel.

1
Lageplan.
Plan de situation.
Plan of lay-out.

2
Modellfoto mit 16stöckigen Wohntürmen.
Photo de maquette avec habitations-tours de 16 étages.
Model photo with 16-storey blocks of flats.

3
In Foto eingezeichnete Hochhäuser.
Immeubles-tours dessinés dans la photo.
Point-houses sketched in on photo.



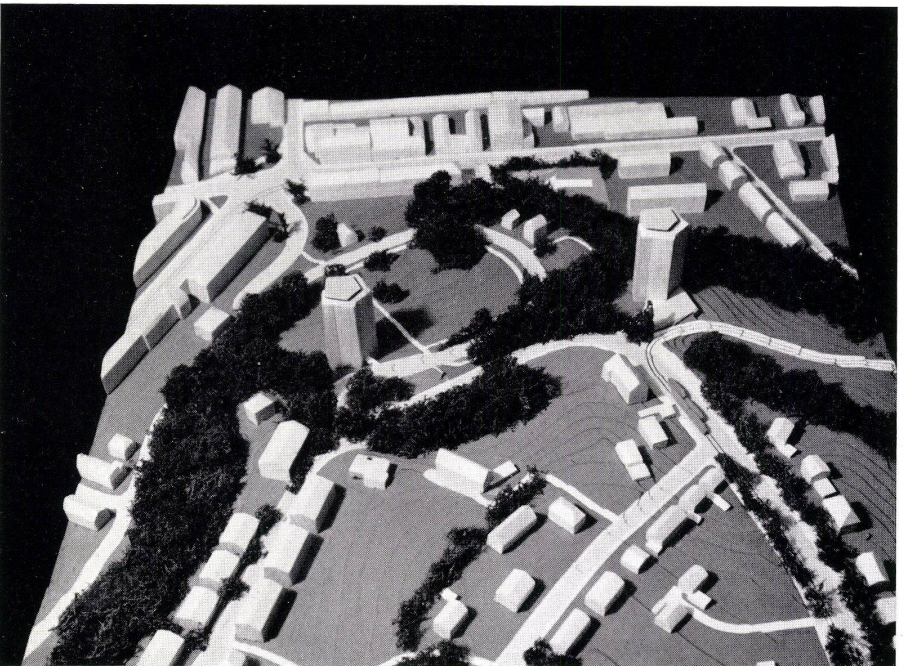
3

3
Zwei neue Hochhausbauten am Äschenplatz, links Patria, Architekten: Suter+Suter, Basel, rechts »National-Zeitung«, Architekt: A. Meili, Zürich.
Deux nouveaux immeubles-tours près de la Aeschenplatz.
Two new point-houses at Aeschenplatz.



4

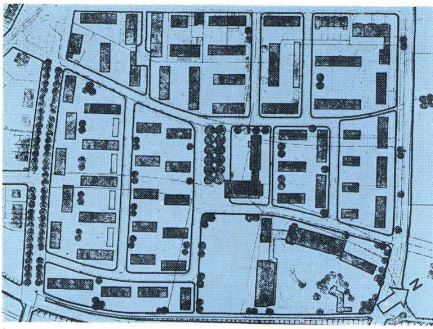
4
Verwaltungsgebäude der Patria-Lebensversicherung, von der Gartenstraße aus gesehen.
Immeuble administratif.
Administration building.
Architekten: Suter + Suter, Basel.



2



3



1

zur Grundstücksfläche) und die maximale überbaubare Bodenfläche fixiert werden. Damit wird gewissermaßen für jede Mischbebauung von Fall zu Fall ein eigenes Gesetz geschaffen.

1930 sind die Hochhausvorschriften erlassen worden, aber erst 1951 kamen die ersten Wohnhochhäuser beim Kannenfeldpark zur Ausführung. Seither werden die Ämter mit Eingaben von Hochhausprojekten regelrecht überschwemmt. Die meisten Projekte bezwecken in erster Linie eine höhere Ausnutzung des Baugrundes. Alle eingehenden Projekte werden vom Stadtplanbureau nach folgenden Gesichtspunkten einer gründlichen Untersuchung unterzogen:

1. Standort

Von allen wichtigen Aussichtspunkten unserer näheren Umgebung werden Fotografien angefertigt, in welche die Projekte nach ihrem Kubus eingezeichnet werden. Damit kann der Einfluß auf die Stadtsilhouette überprüft werden. In weiteren Fotos wird die Eingliederung in die Nachbarschaft, die Auswirkung auf Straßen- und Platzbild kontrolliert. Eine besonders gute Beurteilungsmöglichkeit ergibt der Einbau in die Stadtmodelle. In letzter Zeit wird die Möglichkeit, höher zu bauen oder Hochhäuser zu erstellen, mit Vorzug in Gebieten angewendet, wo alte unpraktische Villen, die in schönen Gärten stehen, abgebrochen werden. Einige solche Grundstücke zusammengelegt ergeben interessante Möglichkeiten. Bei solchen Projekten wird großer Wert darauf gelegt, den guten Baumbestand zu erhalten und die verbleibenden Grünflächen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Auch in bestehenden Baugebieten mit durchweg gleichen Bauhöhen kann ein Hochhaus oder eine Höherbebauung als Unterbrechung einer Monotonie eine entschiedene städtebauliche Verbesserung erbringen.

2. Ausnützung

Um bei der Bewilligung von Hochhäusern oder Höherbebauung jeglicher Willkür und Vorzugsbehandlung vorzubeugen, ist von Anfang an darauf geachtet worden, daß die Ausnützung prinzipiell nicht höher als bei einer vernünftigen zonenmäßigen Überbauung werden darf. Wenn eine nach Baugesetz mögliche Bebauung zugrunde gelegt würde, entstünden unmögliche Verhältnisse, denn das Baugesetz läßt mit ganz geringen Einschränkungen eine totale Überbauung von Grundstücken zu.

3. Schutz der Nachbarschaft vor Beeinträchtigung

Rechtlich haben die Nachbarn keinen Anspruch auf eine bestimmte Besonnung, sondern lediglich auf die Einhaltung des gesetzlichen Lichtraumprofils. Trotzdem werden vom Stadtplanbureau für jedes Projekt Schattenpläne angefertigt, um eine eventuelle Einbuße festzustellen und nach Möglichkeit durch Umdisponierung des Standortes oder durch andere Maßnahmen zu vermeiden.

4. Parkierungsplätze

Hierfür wird mangels einer präzisen Vorschrift im Basler Baugesetz die Deutsche Reichsgaragenordnung angewendet. Die so errechneten notwendigen Parkierungs- und Garagenflächen bilden eine Bedingung für die Baubewilligung. In der Innenstadt, wo das Geschäftshochhaus in Frage kommt, ist die Einhaltung der Vorschrift über die Schaffung von Parkierungsflächen mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden. Die Standortwahl ist deshalb ganz besonders wichtig. Ein Hochhaus in der Innenstadt zieht den Verkehr an und belastet die den Verkehr ohnehin fast nicht mehr zu bewältigenden Straßen zusätzlich. Wenn die Schaffung von Eigenparkierungsflächen nicht möglich ist, muß eine Beteiligung an einem öffentlichen Parkplatz in der Nähe vorgeschrieben werden.

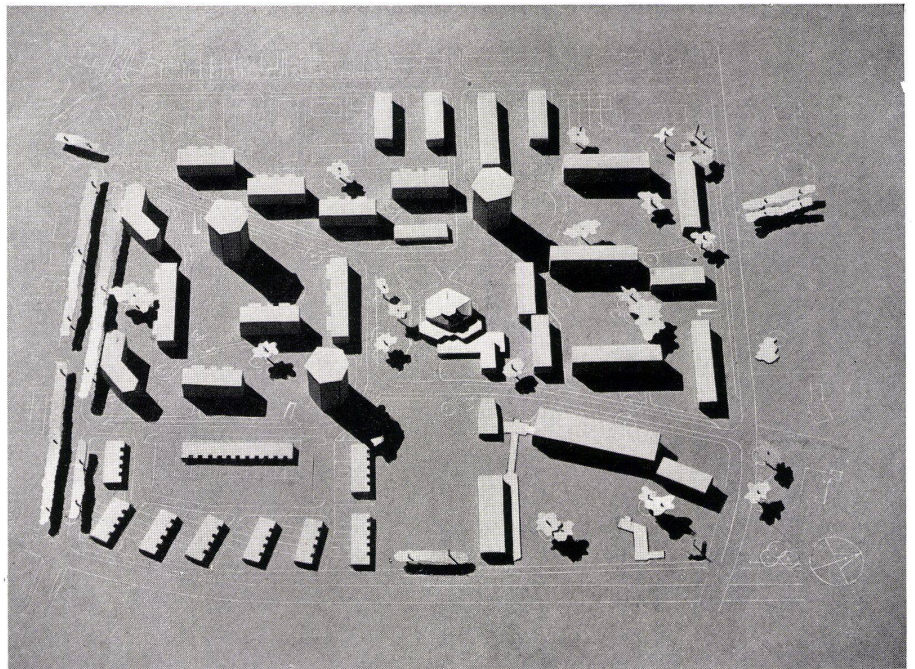
5. Architektur

An die architektonische Gestaltung wird ein besonders strenger Maßstab gelegt. Es ist Aufgabe der Staatlichen Heimatschutzkommission, eine intensive Mitarbeit und Überwachung vom ersten Entwurf an bis zur Fertigstellung des Baues zu übernehmen. Projekt, Ausführungspläne, Materialwahl, Farbgebung und Behandlung der Reklamen und Aufschriften unterliegen ihrer Genehmigung.

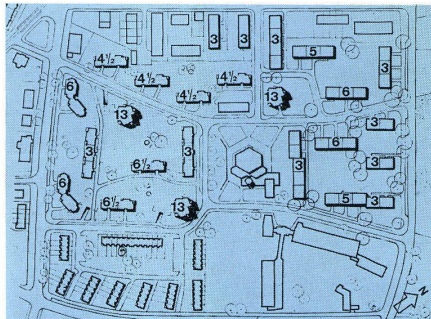
Es wird vorgeschlagen, die Verordnung zu belassen und lediglich zu ergänzen, indem

1. die Vorschriften der Abstände von Nachbargrenzen und die einzuhaltenden Lichtraumprofile vereinfacht werden,
2. die Schaffung von Eigenparkierung im Verhältnis zu der Größe der Nutzflächen eindeutig festgelegt wird,
3. die bisherige Praxis der Nutzungsberechnungen und damit der Grundsatz, daß in der Regel keine Mehrausnutzung bewilligt werden darf, in die Vorschriften aufgenommen wird,
4. für die Altstadtzone ein absolutes Verbot festgelegt wird,
5. für die Gemeinden Reihen und Bettingen ein generelles Verbot anzuordnen ist.

Die beigelegten Bilderbeispiele erläutern die in ihrer Art vorbildliche Arbeit des Basler Stadtbauamtes. Zie.



2



3

1. Wohnquartier im Gellert

Bebauungsvorschlag nach Zonenplan. Zone 3, Ausnutzungsziffer 0,67.

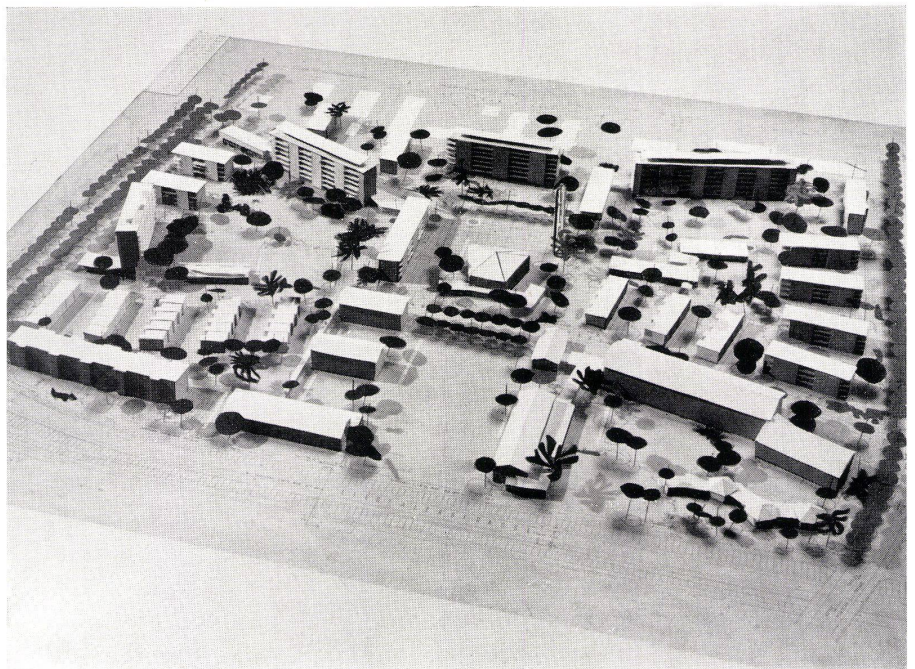
Quartier d'habitations «Gellert».
Gellert Residential district.

2 und 3

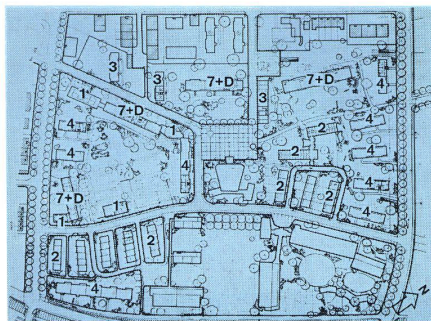
Bebauungsvorschlag von Architekt O. Senn mit 13stöckigen Hochhäusern und 3- bis 6stöckigen Mehrfamilienblöcken. Die Zahlen geben die Geschözzahl an.

Projet de constructions de l'arch. O. Senn proposant des immeubles-tours de 13 étages et des blocs d'habitations locales de 3 à 6 étages.

Building proposal by Arch. O. Senn with 13-storey point-houses and 3- to 6-storey multiple family blocks of flats.



4



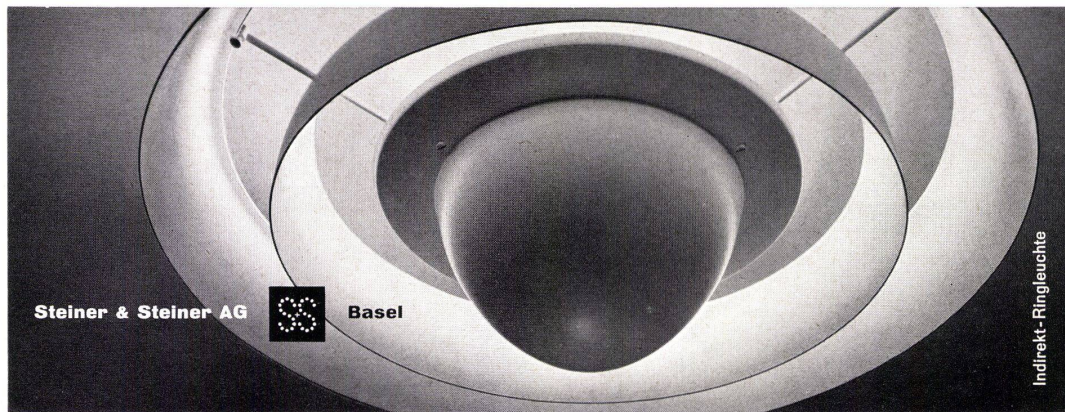
5

4 und 5

Ausführungsprojekt von Architekt H. Baur, mit 7stöckigen Scheibenhäusern und 2-4stöckigen Reihen- und Mehrfamilienhäusern. Vorn rechts das Gellertschulhaus. Die Zahlen geben die Geschözzahl an. D = ausgebaut oder zurückgesetztes Dachgeschoss.

Immeubles vitrés à 7 étages et habitations locales et familiales de 2 à 4 étages.

7-storey slab houses and 2-4-storey row and multiple family houses. Right foreground Gellert schoolhouse.



deutende Kunstgewerbler und Innenarchitekt starb am 17. August 1921 in München. Das zweite Stockwerk der «Villa Tobler» in Zürich, in dem heute die Anthroposophische Gesellschaft der Schweiz ihren Vortragssaal hat, enthielt die herrschaftlichen Schlafräume nebst Badzimmer usw., der dritte Stock die Dienstenzimmer. Wer durch den Haupteingang – rechts davon befindet sich der einstige Lieferanten- und Dienstingang mit separatem Treppenhaus – in das merkwürdige, heute ausschließlich Geschäftszwecken dienende Haus eintritt, das im Geschmacke jener Zeit so überaus reich und luxuriös ausgestattet wurde, der sieht sich wie durch Zauberschlag in die uns ach so fern gerückte Zeit vor dem ersten Weltkrieg zurückversetzt, in der eine ähnliche wirtschaftliche Blüte wie heute herrschte. Das architektonisch wertvolle Haus hätte als eines der wenigen und wirklichen «Baudenkmäler des Jugendstils» in Zürich und der Schweiz bei der Bestandsaufnahme der Kunstdenkmäler der Stadt Zürich unbedingt berücksichtigt werden sollen, was leider nicht geschehen ist. In diesem Zusammenhang muß man mit tiefem Bedauern bemerken, daß der 1949 erschienene Band V: «Die Stadt Zürich», 2. Teil, der «Kunstdenkmäler des Kantons Zürich» in den vergangenen Jahren bereits zum eigentlichen «Abbruchinventar» von Zürichs wertvollsten und bedeutendsten Privathäusern und Baudenkmälern geworden ist, welche Tatsache den Kunstfreund und Liebhaber alter schöner Bauwerke sehr bedenklich stimmt. Das Baugeschichtliche Museum der Stadt Zürich im Helmhaus hat noch rechtzeitig die nötigen photographischen Aufnahmen in dem Hause an der Winkelwiese 4, in dem sich seit kurzem auch die Redaktion und Administration von «Bauen + Wohnen» befindet, vornehmen lassen, damit diese Jugendstilpracht (nicht ironisch, sondern ernst gemeint) wenigstens im Bilde festgehalten bleibt.

Eine «neue Stadt» bei Paris

In der Bannmeile im Norden von Paris soll, wie der «Bund» erfährt, auf einer Fläche von 140 Hektaren innert vier Jahren eine neue Stadt entstehen, die 25 000 Personen Aufnahme zu gewähren hätte. Die Stadt, die schon auf den Namen «La Dame blanche» getauft ist, wird 10 km von Paris, zwischen Garges und Stains, errichtet werden und 5000 Wohnungen zählen. 17 Spezialisten für Städteplanung und Architekten arbeiten in aller Stille an den Plänen der neuen Stadt, die ein Musterbeispiel modernen Städtebaus werden soll. Auto- und Fußgängerverkehr werden vollständig getrennt sein, und die einzelnen Häuserblocks sollen durch große Rasenflächen abgegrenzt werden. Die Kosten für die Errichtung der Stadt werden auf 12 Milliarden Francs veranschlagt. Die Arbeiten werden im kommenden November aufgenommen. Die Stadt wird mehr als 400 Verkaufsläden und Werkstätten benötigen. 5000 Personen werden in der Stadt selbst beschäftigt werden können.

Fotografenliste

L. Bacchetta, Genf
Foto Danninger, Hausham (Oberbayern)
Peter Grünert, Zürich
A. Kern, Genf
P. Klemm, Genf
Max Petersen, Kopenhagen
Karl Heinz Riek, Offenbach am Main
Strüwing-Foto, Kopenhagen
Eberhard Troeger, Hamburg
Hans Wagner, Hannover
Fred Waldvogel, Zürich

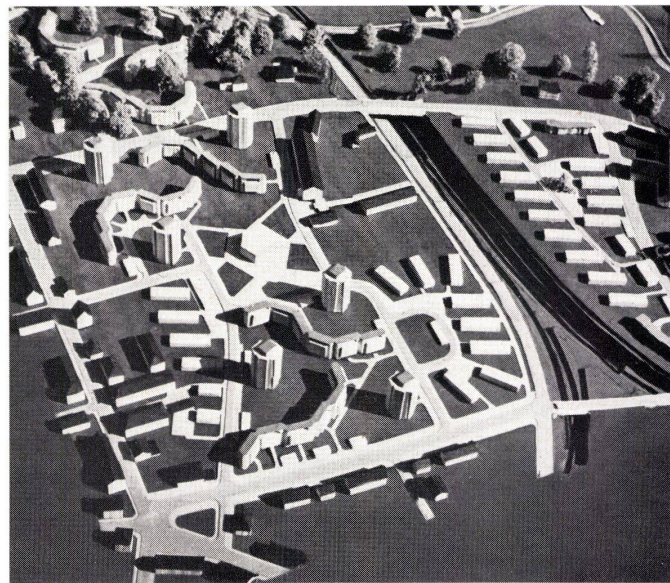
Satz und Druck Huber & Co. AG.
Frauenfeld

Berichtigungen zu Heft 10/56

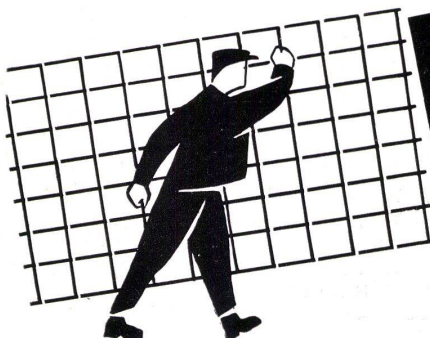
Die Unterlagen für dieses Heft mußten oft auf Umwegen beschafft werden und trafen oft mit mangelhaften Legenden ein. Es haben sich deshalb einige Fehler eingeschlichen, die wir nachstehend berichtigen möchten.

Seite 358
Zuschauertribüne im Stadion St. Jakob.
Verfasser:
Architekten J. Gass und W. Boos,
BSA / SIA.

Seite 363
Gellertquartier Basel
Architekt O. Senn ersucht uns richtigzustellen, daß er zu Unrecht als der Verfasser des einen der gezeigten Projekte genannt wurde, das vielmehr auf die Studie einer Kommission zurückgeht. Seinen Entwurf zeigen wir hier im Modellbild.



Wohnquartier Gellert, Basel. Verfasser Architekt O. Senn, BSA, Basel.



Mit profilierten

PERFEKT

Armierungsnetzen

+ Pat.

besser, billiger und
rascher bauen!

Mehr als 50% Gewichtsersparnis

Ausführlicher Katalog mit Berechnungstabellen durch:

EMIL HITZ

Fabrik für Drahtgeflechte
Zürich 3 Grubenstr. 29 Tel. 33 25 50
Zweigbetrieb Basel:
Ob. Rebgasse 40 Tel. 32 45 92