Für alle Zürcher interessant : 25000 "Dringlichkeitsfälle"

Autor(en): **Smidt, Maximilian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): **- (1959)**

Heft 38

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-651333

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

Problems durch Straßenbau könnte, M. Christian Beau nach, eine Schwebebahn hinzugefügt werden, deren automatische Wagen an einer an Stahltrossen hängenden Schiene fahren würden. Diese technische Lösung dürfte rasche Transporte innerhalb der leeren Fläche der Hauptstadt erlauben, ebenso Eisenbahnschienen, Kanäle und sonstige Hindernisse in Baumeshöhe bezwingen. Sie könnten selbst dank automatischer Signalisation, die Tunnels der U-Bahn benützen.

Die Zukunft wird uns zeigen, wie das Problem tatsächlich gelöst wird, denn eine Lösung wird immer dringender. TPD

Für alle Zürcher interessant: 25000 «Dringlichkeitsfälle»

Stadt – aus der Retorte
Bremen-Vahr – größtes Wohnungsbau-Projekt in Westdeutschland

Am Rande der Halbmillionenstadt Bremen, dort, wo noch im letzten Sommer das Korn stand, wälzen sich jetzt Planierraupen über die Felder. Bagger graben sich tief in die Erde hinein. Sie bereiten die Straßen und die Fundamente für eine neue Stadt vor, die *in vier Jahren 40 000 Menschen* beherbergen soll. Es ist eine Stadt der Superlative. Sie ist nicht nur das größte zusammenhängende Bauprojekt in der Bundesrepublik, sie ist auch die Verwirklichung der *Träume moderner Städtebauer.*

Eingebettet in Grünanlagen, die von Seen und Teichen durchzogen sind,

aufgelockert durch Hochhäuser

von 14 bis zu 20 Stockwerken als markanten Merkpunkten, mit Straßen, die frei sind von Kreuzungen, und mit *Fußgängerbrücken* über die Hauptverkehrsader ist dieses neue Stadtviertel zugleich aber auch die Verwirklichung eines Wunsches vieler Tausender, die in Bremen wie in jeder anderen deutschen Stadt seit Jahren auf eine Wohnung warten.

Zwar ist in den Jahren seit der Währungsreform die Zahl der Neubauten ständig in die Höhe geklettert – doch der Bedarf ist bei weitem noch nicht gedeckt. Im vergangenen Jahr wurden in der Bundesrepublik 500 000 Wohnungen gebaut, 1957 sollen es ebensoviele sein. Doch immer noch regiert in den Städten das

wenig beliebte Wohnungsamt,

das sich bemüht, den knappen Wohnraum wenigstens einigermaßen gerecht unter die vielen Bewerber zu verteilen. Mit Hilfe von steuerlichen Vorteilen, Subventionen und öffentlichen Mitteln für Hypotheken und Bürgschaften versuchten Bund, Länder und Gemeinden dem Wohnungsbau den Rücken zu stärken. In der Hansestadt Bremen ist man dabei den Weg gegangen, die Baulustigen – überwiegend sind es große, gemeinnützige Baugesellschaften – sich selbst das notwendige Kapital besorgen zu lassen und dann dafür Bürgschaften und Subventionen zur Zinsverbilligung zu geben. Im Rahmen dieses Vorgehens entsteht nun auch die neue Stadt östlich der alten Wohnviertel. Sie heißt zunächst noch «Bremen-Vahr», doch wird ein neuer treffender Name schon durch einen Wettbewerb gesucht.

Freies Feld für Städtebauer

Nachdem man jahrelang beim Aufbau vor allem die zerstörten Viertel in den Städten selbst bevorzugt hatte – und dabei oft an den engen Grundriß des alten Straßennetzes gebunden war, von den Schwierigkeiten mit den Grundeigentümern bei einer Neugliederung abgesehen – haben die Städtebauer nun den Sprung über die Stadtgrenzen hinaus getan, um auf völlig unerschlossenem Boden die Projekte ausführen zu können, die sonst aus Raummangel meist Utopie bleiben mußten. So entstand

die Idee «Bremen-Vahr».

Zweieinhalb Millionen Quadratmeter Land wurden beschafft, die unmittelbar an der Zufahrtsstraße von der Stadtmitte zur Autobahn nach Hamburg gelegen sind, also die beste Verkehrsverbindung haben. Aus den Entwürfen von vier Architekten schälte sich dann das Bild der Zukunft heraus.

Zehntausend Wohnungen

sind insgesamt vorgesehen. Sie sollen jedoch nicht wie früher üblich in langgezogenen Zeilen entstehen, sondern verteilt werden auf Einfamilienhäuser, vier- und achtgeschossige Blocks und schließlich auf sieben 14stöckige und ein 20stöckiges Hochhaus, die verstreut in einen großen öffentlichen Park eingebettet liegen. Größere Grünstreifen trennen das Gebiet in fünf «Nachbarschaften zu je rund 8000 Menschen, um so die Verwaltung erleichternde kleinere Einheiten zu bekommen. Umgeben ist die neue Stadt ebenfalls von Grün. Im Süden wird sie von einer Rennbahn begrenzt, im Norden von einem Golfplatz. Nach Osten hin, zur Autobahn, wird sie durch einen Streifen sten hin decken Bäume und Büsche die Wohnstraßen gegen ein Gewerbegebiet ab, in dem alle die Handwerksbetriebe zusammengefaßt werden sollen, die durch Lärm und Schmutz die Bewohner belästigen könnten.

Die Planer ließen es nicht bei den Wohnblocks bewenden. Sie sahen auch für jede der

fünf «Nachbarschaften»

eine Grundschule vor. Drei Kirchen sind geplant, Jugendheim, Kindergarten und Spielplätze, ein großes Sportstadion und Kinos. Eine Oberschule entsteht im geographischen Zentrum der Stadt, das zugleich auch ihr geistiger und wirtschaftlicher Mittelpunkt sein wird. Hier wird das 20stöckige Hochhaus gebaut, das in seinen unteren Geschossen die Verwaltung des Viertels aufnehmen soll. Unmittelbar anschließend sollen ein großer Saalbau, ein Einkaufszentrum, eine Markthalle, eine Volksbücherei und ähnliche Einrichtungen die Besucher locken.

Nicht länger als vier Jahre

Selbstverständlich sind daneben auch in den Wohngebieten selbst die notwendigsten Läden vorgesehen. Ueber den Bau eines *Krankenhauses* sind die Pläne noch nicht abgeschlossen. Von der Möglichkeit, auch ein *Theater* hier zu errichten, wird ebenfalls gesprochen. Schließlich ist der Bau eines Fernheizwerkes geplant. Mit seiner Hilfe sollen alle zehntausend Wohnungsbesitzer der Sorge um das Kohletragen enthoben werden. Hier geht es nur noch um die Sicherung der Finanzierung.

Die übrigen Kosten für die neue Stadt, die etwa auf 200 bis 220 Millionen Mark geschätzt werden, sind bereits durch die Baugesellschaft mit Hilfe bremischer Bürgschaften sichergestellt worden. Voraussetzung für den Plan ist, daß er – entsprechend einem bremischen Gesetz – binnen vier Jahren verwirklicht wird. Denn nur so hofft man in Bremen die Zahl der Wohnungssuchenden verringern zu können. Das ist keine leichte Sache bei

25 000 «Dringlichkeitsfällen»,

die beim Wohnungsamt registriert sind, und bei einem monatlichen Bevölkerungszuwachs der Stadt um rund 1200 Menschen. Da die meisten von ihnen nicht in der Lage sind, die von privaten Bauherren meist geforderten Baukostenzuschüsse und Mietvorauszahlungen zu geben, soll ihnen im Rahmen des sogenannten «sozialen Wohnungsbaues» – der mit öffentlichen Geldern gefördert wird – eine angemessene Wohnung verschafft werden.

In Bremen-Vahr wird die Miete nicht mehr als 1,05 Mark je Quadratmeter betragen. Durch Zuschläge für Bad, Heizung und Fahrstuhl soll sie sich auf höchstens 1,15 Mark erhöhen dürfen. Wer selbst diese Summe nicht aufbringen kann, soll staatliche Mietbeihilfen erhalten. Dafür erwarten die Wohnungssuchenden in der Vahr auch Heime, die voll elektrifiziert sind, mit eingebauten Herden und Wassererwärmern. Die Einfamilienhäuser, die bei zehn Prozent Anzahlung für 25 000 Mark als Eigentum zu haben sind, erhalten sogar eingebaute elektrische Waschmaschinen. Im Herbst können die ersten Bewohner einziehen.

Maximilian Smidt (DK)

IHR HEIM – MITTELPUNKT IHRES LEBENS!

Eine erstaunliche, doch folgerichtige Feststellung: In unserer, von der Technik geprägten Gegenwart sehnt sich der Mensch zurück nach edler Tradition, wie die zeitlose Schönheit gediegener Stilmöbel sie verkörpert. Die Nachfrage nach Stilmöbeln ist bei uns derart gestiegen, dass wir unser stets bewundertes Sortiment erweitert haben. Die ausserordentlich günstigen Preise ermöglichen heute auch Liebhabern mit bescheidenem Budget die Anschaffung dieser handwerklich sorgfältig gearbeiteten Möbel, die warme, kultivierte Ambiance schenken.
Um Ihnen einen Überblick über unsere grosse Auswahl zu geben, haben wir im 2. Stock die begehrtesten Stilarten zu Interieurs zusammengestellt.

Fauteuil Louis XV, mit Damast bezogen Fr. 285.–
Sofatisch Louis XV, Canné Fr. 238.–
Sekretär Louis XV, Canné Fr. 875.–
Stuhl Louis XV, Canné Fr. 115.–
Orientteppich «Saroni», handgeknüpft, ca. 200 × 300 cm Fr. 895.–
Vorhang-Damaste, per Meter ab Fr. 17.50

Gediegene Kristall-Leuchter mit reichem Behang, zu antiken Wohnungseinrichtungen passend.
Kristall-Leuchter «Maria-Theresia», 4flammig Fr. 135.–
Kristall-Wandlampe, 1flammig Fr. 59.–
zu Leuchter passend, 2flammig Fr. 79.–

Abteilung für Innenausstattungen im 2. und 3. Stock (Stadt)

Unser erfahrener Innenarchitekt berät Sie kostenlos und unverbindlich in allen Wohnfragen. Auf Wunsch besucht er Sie in Ihrem Heim und sagt Ihnen, welche Stilmöbel zu Ihrer übrigen Einrichtung passen.

Jelmoli

Ostblockstaaten kaufen Zement im demokratischen Westen

Die Zementindustrie verschiedener westlicher Länder verzeichnete in letzter Zeit zunehmende Anfragen und Aufträge aus Ostblockstaaten. So hat Polen 1959 bereits 120 000 t Zement aus Dänemark, Finnland, Schweden und Belgien gekauft. Die Lieferungen sind zurzeit noch im Gange. Die CSR fragte vor wenigen Tagen nach 80 000 t Zement in Schweden und Belgien. Die Preisindikation der Schweden wurde von der CSR schon in einer Gegenlimite beantwortet. Die DDR hat vor einigen Wochen in Belgien wegen Zementkäufen verhandelt und schickt in Kürze eine Delegation nach Finnland, die im gleichen Auftrage reist. Bei den Verhandlungen scheint die Frage von Reexporten eine große Rolle zu spielen, womit allerdings die traditionellen Exportländer des Westens in keinem Falle einverstanden sein werden. Auch Bulgarien und Ungarn haben in Skandinavien und Belgien wegen Zementeinkäufen vorgefühlt. Diese Anfragen werden von westlicher Seite allerdings wegen der langen Transportwege als unrealistisch betrachtet.

Die Käufe und Anfragen rufen bei westlichen Außenhandelsfachleuten Erstaunen hervor, da die Ostblockländer bei nahezu jeder handelspolitischen Abmachung versuchen, eigene Zementexporte in den Westen einzubringen. So liefern insbesondere Polen und die DDR Zement nach Westberlin und in die Bundesrepublik. Die zunehmende Aktivität der Ostblockländer, nun selbst Zement im Westen einzukaufen, wird so verstanden, daß einerseits die eigene Produktion in diesen Staaten mit den im Zuge der großen Volkswirtschaftspläne anfallenden Bauaufgaben nicht mehr Schritt halten kann, und daß anderseits diese Länder bestrebt sind, ihre übernommenen Exportverpflichtungen in jedem Falle zu erfüllen, also auch dann, wenn auf ihrem Inlandmarkt die eigene Produktionskapazität übersteigende Anforderungen auftreten. Eine große Zementlücke klafft vor allem im landwirtschaftlichen Bauwesen. Dabei mag es in den einzelnen Ländern durchaus Unterschiede geben. Man neigt zum Beispiel zur Ansicht, daß Polen einige staatliche Maßnahmen zur Eigentumssicherung der privaten Bautätigkeit neue Impulse gegeben haben. In der DDR dürften staatliche Bauten einschließlich militärischer Projekte erhöhte Zementanforderungen hervorrufen. TPD