Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 10 (1953)

Heft: 1

Buchbesprechung: Neues vom Büchermarkt

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

bedarf; dem widerspricht nun freilich die Erklärung, dass das Gebiet für die Flächenwidmung «nicht in diesem Sinne frei verfügbar ist». Offenbar muss die freie Verfügbarkeit in Wien anderswo gekauft und bezahlt werden, womit dann aber die Verfügung einer landwirtschaftlichen Zone in der Luft steht.

Die Frage der Bebauung in der Altstadt wie in den Aussengebieten löst sich auf in viele Einzelfragen; von grundsätzlicher Wichtigkeit ist der Vorschlag, es seien die Gebiete, in denen die volle vorgesehene Bauhöhe noch nicht überall erreicht ist, auf den jetzigen Zustand herabzuzonen. Interessant in diesem Zusammenhang ist der Nachweis, dass im Jahresdurchschnitt bloss 250 «Umbauten» (Neubauten anstelle bestehender veralteter Häuser) ausgeführt werden, dies bei rund 110 000 Wohnhäusern, was nicht ganz ein Viertelprozent alljährlich bedeutet.

Und die Frage der Bautypen? Der Verfasser unternimmt es merkwürdigerweise, die bisherige sechsgeschossige Miethausbebauung in Schutz zu nehmen, zu verteidigen. Höchstens, dass in einzelnen Gebieten statt der üblichen Randbebauung nun der Zeilenbau vorgeschlagen ist. Der Flachbau wird sehr stiefmütterlich behandelt. Als wirtschaftliche Geländeaufschliessung wird ein kleiner Bebauungsplan geboten mit Parzellen von je 520 m², zwei andere mit noch weitläufigerer Bebauung. Ein etwas bescheidener, der Wirtschaftlichkeit der Hochbebauung auch nur annähernd entsprechender Typus ist damit nicht gegeben. Die fatale Lücke zwischen der dürftigen Mietwohnung und der hochherrschaftlichen Villa wird da nicht geschlossen.

Diese Lücke hat gerade in Wien zu einem Ausgleich unerfreulichster Art dazu in grösstem Umfang geführt, so dass er ein Problem für sich bedeutet und denn auch im vorliegenden Bericht ausführlich behandelt ist: die sogenannte «Wilde Siedlung». Die in den Mietwohnungen zusammengedrängten Familien schaffen sich Luft, indem sie weit draussen im eigentlichen Stadterweiterungsgebiet ein Stück Ackerland erwerben, oder — noch einfacher — solches kurzerhand «okkupieren». Auf solchen Ackerparzellen entsteht dann ein grotesker Lückenbau von improvisierten Behausungen, schlimmer noch als die Banlieue von Paris. Eine Lösung weiss der Verfasser nicht zu bieten, er gibt das grausame Spiel auf: «Es ist nahezu müssig, über eine Abrundung des Stadtgebietes, über planmässige Stadtrandsiedlungen, über ein klares System der Stadterweiterung zu diskutieren und Projekte dafür auszuarbeiten. —»

Die Ausführungen sind mit über 300 Abbildungen, in denen der bisherige und der künftige Zustand einander gegenübergestellt sind, anschaulich erläutert. Der weitschichtige Stoff ist klar gegliedert. *H. B.*

Baukonstruktionslehre. Von *Martin Mittag.* 332 Seiten Text; 8000 Zeichnungen und Tabellen, 8 Kunstdrucktafeln im Vierfarbendruck; Verlag C. Bertelsmann, Gütersloh, 1952.

Der im Baugewerbe Tätige — handle es sich nun um den Architekten, den Tiefbauingenieur, den Baumeister oder die verschiedenen Bauhandwerker — kann sich heutzutage nur noch mit Mühe durch die Vielfalt der Baustoffe, Bauteile und Bauarten hindurchfinden. Für viele Fachgebiete, besonders der neueren Konstruktionen, fehlt jegliche Zusammenfassung. Die vielen mit der Baukonstruktion in Zusammenhang stehenden Normen und technischen Baubestimmungen sind meistens über die ganze bautechnische Literatur verstreut und deshalb für den einzelnen kaum erreichbar. Die «Bauentwurfslehre» von Ernst Neufert suchte diesem Uebelstand abzuhelfen und konnte ihre Aufgabe auch in vorbildlicher Weise erfüllen. Inzwischen haben sich jedoch im Bausektor einige entscheidende Weiterentwicklungen vollzogen, so dass die Publikation eines neuen grundlegenden Werkes auf diesem Sektor nur empfohlen werden konnte. Die «Baukonstruktionslehre» von Martin Mittag gestattet nun, die bestehende Lücke auszufüllen, indem sie eine umfassende und nahezu lückenlose Darstellung des Bauprozesses vom Grundstein bis zur letzten haustechnischen Einrichtung bietet. Der Verfasser, der durch seine intensive Tätigkeit im Fachnormenausschuss Bauwesen zum mindesten in Westdeutschland bekannt wurde und über einen ausgezeichneten Ueberblick über alle Gebiete des Hochbaues verfügt, stellt nicht nur die verschiedenen Konstruktionen zusammen; er zeigt auch an «falsch-möglich-richtig»-Beispielen, worauf es beim werkstoffgerechten Bauen ankommt und welche bauphysikalischen Gesetze die Wahl der geeigneten und haltbaren Bauart bestimmen. Als Helfer beim Vermeiden und Erkennen von Baufehlern wird die Baukonstruktionslehre einen wichtigen Beitrag zur richtigen Investierung von Baugeldern leisten und kostspielige Reparaturkosten vermeiden helfen. Den Beispielen ist als Massgrundlage die «Massordnung im Hochbau» unterlegt. Da der Verfasser selbst an massgeblicher Stelle an dieser Massordnung mitgearbeitet hat, ist deren richtige Anwendung gewährleistet. In der Baukonstruktionslehre wird besonders Wert auf Beispiele mit modernen und wirtschaftlichen Baustoffen gelegt. So ist z. B. die Darstellung von Mauerwerksverbänden bewusst knapp gehalten. Dagegen sind z. B. die Möglichkeiten des Stahlgerippebaues, der Verwendung von Stahlbetonfertigteilen usw. mit einer besonderen Gründlichkeit dargestellt. *Vg.*

Neues vom Büchermarkt

Der europäische Luftverkehr in Planung und Gestaltung. Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Technischen Hochschule Stuttgart: Hrg. von Prof. Dr. ing. *Carl Pirath;* H. 15; 56 Seiten Text; 25 Abb.; Springer-Verlag, Berlin-Göttingen-Heidelberg, 1952.

Der Herausgeber des vorliegenden Werkes, Professor Pirath, braucht unseres Erachtens der Leserschaft des «Plans» nicht mehr besonders vorgestellt zu werden, da er eine internationale Kapazität auf dem Gebiet des Verkehrswesens ist. Auch im Sektor Luftverkehr hat er im Rahmen des Verkehrswissenschaftlichen Institutes der TH Stuttgart eine Forschungsreihe herausgegeben, mit folgenden Titeln: H. 1: Die Probleme und das Verkehrsbedürfnis im Luftverkehr; H. 2: Gestaltung des Weltluftverkehrsnetzes und seiner Flughafenanlagen; H. 3: Grundlagen und Stand der Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr; H. 4: Die Luftverkehrswirtschaft in Europa und in den Vereinigten Staaten von Amerika; H. 5: Die Hochstrassen des Weltluftverkehrs; H. 6: Die Grundlagen der Flugsicherung; H. 7: Der private Luftverkehr; H. 8: Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen; H. 9: Konjunktur und Luftverkehr; H. 10: Der Nachtluftverkehr, Grundlagen und Wirkungsbereich; H. 11: Flughäfen, Raumlage, Betrieb und Gestaltung; H. 12: Der Weltluftverkehr, Elemente des Aufbaues; H. 13: Flughäfen; H. 14: Zwanzig Jahre Luftverkehr und Probleme des Streckenfluges. Band 15 stellt sich seinen Vorgängern würdig zur Seite. In einem ersten Hauptabschnitt werden die Voraussetzungen und Möglichkeiten des europäischen Luftverkehrs einer genauen Prüfung unterzogen, während der zweite Hauptabschnitt der Gestaltung der Flughäfen gewidmet ist. Die Entwicklung der letzten 30 Jahre der Luftfahrt hat gezeigt, dass bei der Gestaltung der Flughäfen in den meisten Fällen nicht weitschauend genug vorgegangen wurde. Der Bau von Flughäfen ist eine sehr kostspielige Angelegenheit; ihre Planung bedarf daher einer besonders sorgfältigen und weitschauenden Bearbeitung. Die Planungsgrundsätze haben gegenüber früher eine erhebliche Wandlung erfahren. Ein grundlegendes Erfordernis, sowohl für neue als auch schon bestehende Flughäfen, ist die Aufstellung eines Generalausbauplanes. Diesen Forderungen wurde im besprochenen Werk volle Aufmerksamkeit geschenkt, wobei praktische Beispiele zwecks umfassender Orientierung beigefügt wurden. Auch die sorgfältig ausgesuchte Literaturzusammenfassung soll hier nicht vergessen werden. *Vg.*

High Paddington, a town for 8,000 people. By *Sergei Kadleigh* and *Patrick Horsbrugh;* 40 Seiten, Abbildungstext; «The Architect and Building News», London, 1952.

Die heutige Agglomeration von Gross-London besitzt immer noch einen ungeheuren Bedarf nach hygienischen Wohnstätten für die minderbemittelte Bevölkerung, wenn auch, in Anwendung des «Greater London Plan» schon viele Tausende von Menschen aus den übervölkerten und in höchstem Masse sanierungsbedürftigen Vierteln im Osten der Stadt, nach Satellitenstädten und neuerstellten Suburbs in der weiteren Umgebung der Metropole verpflanzt worden sind. Diese Dislozierung von Wohnstätten und den dazugehörigen Industrieanlagen hatte jedoch zur Folge, dass in den Jahren von 1927 bis 1938 nahezu 250 000 ha Kulturland für England verlorengingen, eine Einbusse, welche sich dieses wohl während seiner Hochblüte hätte leisten können, jedoch nicht heute, in einer Epoche der «Austerity» und weitgetriebener Autarkiebestrebungen. Anderseits bedeutet der tägliche ungeheure Strom von Pendelwanderern zwischen Satellitenstädten und Suburbs einerseits, den Industriezentren anderseits, einen Verschleiss an Zeit und menschlicher Energie, welcher viele Vorzüge der Dezentralisierung der Metropole wieder zunichte werden lässt. Die zuständigen Amtsstellen im Paddington-Viertel suchten dem Bevölkerungsproblem daher von einer andern Seite beizukommen: sie propagierten die Erstellung eines Hochhauszentrums inmitten des Quartiers, sogar direkt über den Bahnhofanlagen von Paddington Railway Station, einem Verkehrsknotenpunkt von beträchtlicher Wichtigkeit. Abgesehen davon, dass dadurch die auch vom aesthetischen Standpunkt aus nicht gerade vorteilhaft wirkenden Schienenführungen als Verkehrshindernis verschwinden, soll das ganze Hochhausquartier ein gefälliges Aussehen erhalten. Gartenanlagen, Kindergärten, Schulen, Läden, Vergnügungsstätten, Sportanlagen, eine Kirche und ein eigenes Elektrizitätswerk sollen den 8000 Menschen, die dort in hygienischen Wohnungen einlogiert sein werden, alles für den täglichen Bedarf Notwendige innerhalb des Quartiers zur Verfügung stellen. Bei einer totalen Gebäudehöhe von gegen 100 m wurden 40 Etagen vorgesehen, von denen die untersten für geschäftliche Zwecke reserviert sein werden. In mittlerer Höhe sollen Waschküchen mit vollautomatischen Waschmaschinen eingebaut werden. Auch Kinderhorte und Clubräume für ledige Mieter werden dort ihren Platz finden. Abgesehen von der direkten Eisenbahnverbindung, die mittels Lift zugänglich ist, befinden sich drei Untergrundstationen in nächster Nähe. Vom technischen Gesichtspunkt aus scheint das Problem somit gelöst. *Vg.*

Mitteilungen

Grundbesitz und Planung in Schweden

In allen nichtkommunistischen Ländern steht der Gesetzgeber vor der Schwierigkeit, einerseits das private Eigentumsrecht zu schützen, anderseits die Durchführung von Planungsmassnahmen zu erleichtern. In *Schweden,* wo der Besitz am Boden vielleicht nicht ganz so uneingeschränkt und unabänderlich wie in anderen Ländern aufgefasst wird, haben sich die Verhältnisse in folgender Weise entwickelt:

Als vor 200 Jahren die Landgüter so zerstückelt waren, dass — zum Nachteil des Bodenertrages — der Besitz eines und desselben Bauers sehr oft auf mehrere Dutzend weit auseinanderliegende kleine Parzellen verteilt war, wurde im Jahre 1757 ein Gesetz erlassen, welches bezweckte, durch Neuaufteilung des Bodens die allzu kleinen Parzellen auszumerzen. Die Verrichtungen wurden dorfweise durchgeführt, aber erst dann, wenn ein Bodenbesitzer der Dorfgemeinschaft es beantragte. Da es aber in jedem Dorfe fast immer jemanden gab, der an einen persönlichen Vorteil einer derartigen Verrichtung glaubte, so entwickelte sich während der kommenden Jahre eine rege Tätigkeit auf diesem Gebiete. Nach und nach wurde das Gesetz ergänzt und verschärft, bis es im Jahre 1807 solche Bestimmungen enthielt, dass jeder Bauer in der Regel einen einzigen zusammenhängenden Besitz haben sollte, und sein Gehöft möglichst in der Mitte des Besitzes liegen sollte. Als Folge davon wurden die Dörfer auseinandergesprengt und die Gehöfte jedes für sich, wo erforderlich, neu errichtet. Wohl sind heute noch in gewissen Provinzen kleinere Bauerndörfer zu finden, aber grosse Bauerndörfer, wie wir sie in anderen Ländern kennen, gibt es fast gar nicht mehr in Schweden.

Für den städtischen Boden wurde im Jahre 1907 ein in vieler Hinsicht ähnliches Gesetz erlassen, welches bezweckte, die allzu kleinen Grundstücke zu beseitigen und jedes Quartier so einzuteilen, dass es nach dem Sinn des Bebauungsplans und gemäss der geltenden Bauverordnungen bebaut werden kann. Auch hier gilt die Regel, dass die Verrichtung von einem einzigen Bodenbesitzer beantragt werden kann. Sobald die neue Quartiereinteilung rechtskräftig geworden ist, hat jeder Besitzer eines Grundstücksteiles das Recht, die restlichen Teile, wenn nötig im Enteignungsverfahren, zu erwerben. Wer den wertvollsten Teil besitzt, hat in der Regel das Vorrecht. Kein Grundstück darf bebaut werden, ohne dass es mit dem geltenden Quartiersplan übereinstimmt und ehe es gänzlich in der Hand eines einzigen Besitzers ist.

Auch dieses Gesetz ist nach und nach mit dem Ziel grösserer Wirksamkeit ergänzt und geändert worden. Wohl hat es die zweckmässige Bebauung unserer Städte sehr gefördert, es hat sich aber für die moderne Stadtplanung als unzureichend erwiesen. Nach und nach wurden deshalb Gesetze erlassen, die den städtischen Erwerb erleichtert, besonders wenn es sich darum handelt, den für neue städtische Siedlungen erforderlichen Boden sicherzustellen. Der städtische Erwerb ist u. a. dadurch erleichtert, dass einerseits keine sog. Dichtbebauung ohne vorherige Planung zustandekommen darf, anderseits die Planung völlig in der Hand der städtischen oder gemeindlichen Behörden liegt. Heute wird deshalb kaum eine grössere Wohnsiedlung gebaut und auch keine umfangreiche Innenstadtsanierung durchgeführt, ohne dass die Stadt vorher den Boden ganz oder wenigstens zum grössten Teil erwirbt. Wenn dann die neue Bebauung errichtet wird, bleibt aber der Boden meistens im Besitze der Stadt. Der Boden wird nach einem besonderen Grundstückspachtgesetz, ebenfalls aus dem Jahre 1907, auf 26 bis 100 (meistens 60) Jahre verpachtet. Dieses Gesetz fand die ersten Jahre nur wenig Anwendung. Heute dagegen wird fast nur auf gepachtetem Boden gebaut. Ob diese Tendenz nur durch die besonderen Verhältnisse der Nachkriegsjahre bedingt, oder ob sie fortbestehen wird, kann nur die Zukunft zeigen. Tatsache ist aber, dass viele schwedische Städte schon einen erheblichen Teil des bebauten Bodens besitzen und dass dieser Anteil mit jedem Jahr zunimmt.

Bexelius.

*

Vom Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung wurde in Kiel eine Tagung durchgeführt, die sich eines starken Besuches erfreute. Der Leiter, Verbandspräsident Binder, konnte Gäste aus Berlin, Stockholm und Philadelphia begrüssen. Als Grundthema war das Problem der «Tendenzen regionaler Wirtschaftsentwicklung in ihren Auswirkungen auf Raumordnung und Siedlungsstruktur» gewählt worden.

*

Nach langjähriger Aufbauarbeit als Sekretär des Zentralbüros für Landesplanung hat Herr Hans Aregger dieses Amt an seinen Nachfolger Herrn Walter Graf übertragen. Herr Aregger wird sich im Dienste des Zentralbüros ausschliesslich wissenschaftlichen und technischen Aufgaben zuwenden. Das Zentralbüro möchte an dieser Stelle Herrn Hans Aregger seine bisherige Arbeit im Dienste der Landesplanung wärmstens verdanken.