

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

Band: 10 (1956)

Heft: 6

Rubrik: Planung und Bau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Planung und Bau

Wie sollen Kinderspielplätze aussehen?

Allgemeine Überlegungen

Kinderspielplätze sollen Kinder-Reservate sein! Beim Bau der Plätze soll nicht nur das Wohlgefallen der Erwachsenen angestrebt werden; der Maßstab und die Bedürfnisse der Kinder sind das Wichtigste. Es ist besser, viel billige Plätze zu bauen, als wenig teure.

Kinderspielplätze dürfen nicht langweilig, sie sollen anziehender und interessanter als die Straße sein.

Zur Aufsicht der Plätze: Die Erwachsenen sollen den Kindern die Möglichkeit geben, selber zu organisieren, zu handeln, zu konstruieren, zu erfinden; die Erwachsenen sollen nicht selbst alles tun und vorbereiten, sie verwöhnen damit die Kinder und steigern ihre Ansprüche.

Wenn die Städte dem Spielraum der Kinder die gleiche Aufmerksamkeit schenken, wie sie für den Spielraum der Autos breitere Straßen, Parkplätze und Garagen bauen, dann wird es gut gehen. Aber, es ist eben leichter über die heutige verdorbene Jugend zu schimpfen und den Versicherungen die Verantwortung für die Verkehrsunfälle spielender Kinder zu überlassen!

Kleinkinderspielplätze

Die ganz Kleinen sind vollständig auf die Obhut der Mütter angewiesen; ihr Aufenthalt, und besonders das Spielen auf der Straße, ist lebensgefährlich. Es ist unmöglich, diese Kinder «straßentüchtig» zu erziehen. Darum muß ihr Spiel durch geeignete Spielplätze an ungefährliche Orte gebunden werden, möglichst in Sichtweite der Wohnungen.

Das Beispiel Dänemarks mit seiner Gesetzgebung in Kopenhagen ist in diesem Falle vorbildlich.

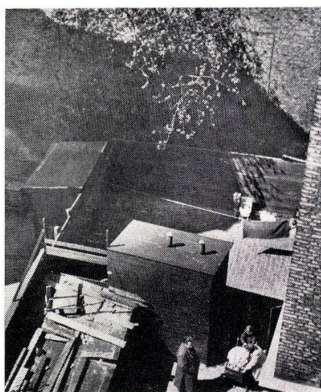
Besonders nötig sind Kleinkinderspielplätze in den dichtbesiedelten Arbeiterquartieren, wo durch Auskernung und Sanierung der Hinterhöfe das Problem gelöst werden sollte.

Erstrebenswert ist ein möglichst dichtes Netz von einfachen, kleinen Kinderspielplätzen. Solche Plätze gehören zu den Wohnhäusern ebenso wie Briefkästen, Waschküchen und Garagen.

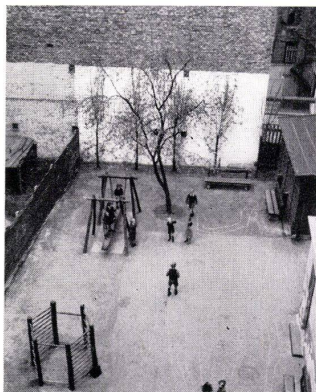
Jeder neue Bebauungsplan für Siedlungen mit Familienwohnungen sollte in Zukunft einen Kinderspielplatz vorsehen und unsere vielen schönen Kindergartenspielplätze sollten auch nach den Schulstunden den Kindern zur Verfügung stehen.

Spielplätze für die schulpflichtige Jugend

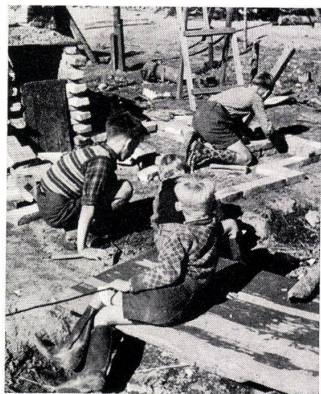
Wir versuchen heute, den Kindern das Lernen ganz allgemein zu erleichtern; die Schulstuben werden angenehmer beleuchtet, richtiger belüftet usw. Alle diese wertvollen Bestrebungen dürfen uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß von einem bestimmten Alter an das Lernen für die Schüler Arbeit bedeutet, und daß eine Mehrzahl von Schulfächern konzen-



1a



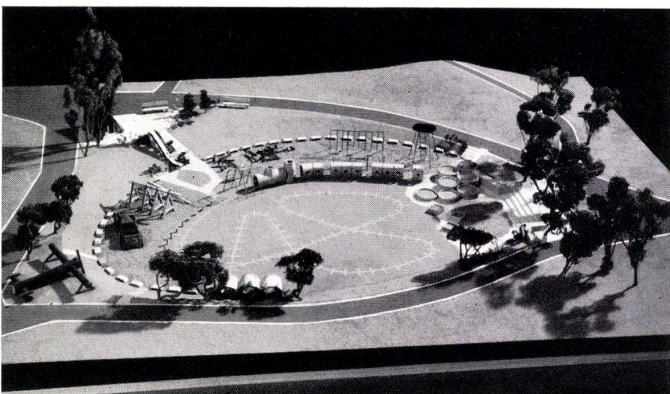
1b



1c



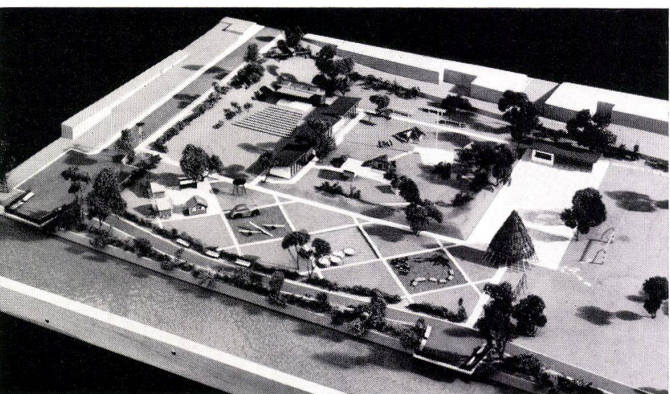
2



2a



2b



3

Das Kopenhagener Baugesetz kann in alten Stadtteilen von den Hausbesitzern verlangen, daß sie ihre Hinterhöfe auskernern, um dort Spielplätze anzulegen.

1a
Vor der Sanierung.

1b
Nach der Sanierung.

1c
In Kopenhagen legte der Gartengestalter C. T. Sørensen die ersten Robbinson-Spielplätze an. Durch die Initiative einer Arbeitersiedlungsvereinigung entstand in Kopenhagen ein Bauspielplatz (Skrammelspielplatz): ein Platz von 6300 Quadratmeter, der von einem 1,8 m hohen Erdwall umgeben ist. Die Kosten werden durch einen bescheidenen Mietzinsaufschlag getragen. Ein Klubleiter ist mit der Aufsicht des Spielplatzes beauftragt, um den Kindern zu helfen, wenn sie Hilfe brauchen.

Seit 1940 bestimmt ein Paragraph des Baugesetzes der Stadt Kopenhagen: Grundbesitzer, die mehr als acht Wohnungen bauen, müssen auf eigene Kosten einen Kleinkinder- oder Hausspielplatz anlegen. Für den Bau und die Unterhaltung dieser Plätze müssen die Mieter alle fünf Jahre zehn Prozent ihres Mietzinses abgeben (monatlich etwa 1 DM).

2
Aus Abbruchmaterial haben sich Kinder eine Hütte gebaut. Ihre kleine Welt wird aber bald der geordneten Welt der Erwachsenen weichen müssen.

2a und 2b
Die Stadt Zürich hat aber den Kindern an derselben Stelle einen bleibenden Spielplatz geschaffen. Die durch den Bau von Wohnhochhäusern gewonnene Freifläche wurde als Erholungs- und Spielzentrum mit großen Tummelwiesen und einem Kleinkinderspielplatz, ausgestattet mit Aussicht- und Schlittenhügel, ausgestattet. Der Spielplatz wurde nach den Richtlinien von Pro Juventute angelegt. Hochbauamt Zürich. Architekt: Alfred Trachsel. Links: Modell.

Darunter: Der Spielplatz in Betrieb.

3
Spielplatz Wipkingen-Zürich. Ausgestaltung einer Wiese an der Limmat zu einem großen Spielplatz im Zentrum, gegen den Kleinkinderspielplatz und Hartbelag durch Erdwall abgetrennt, der Bau- und Werkplatz, auf dem noch eine Baracke als permanente Freizeitwerkstatt (auch für Erwachsene) erstellt werden soll. Links davon Freilichttheater. Dort steht auch ein ausgedienter Trambahnwagen, der auch zum Kasperletheaterspiel benutzt werden kann. In ihm hält der «Kinder-Robinsonrat» seine wöchentlichen Sitzungen ab. Für Zeichnen und Malen mit Kreide und Farbe sind Wandtafeln und Eternitplatten aufgestellt. Am Hartbelag, der für Hüpf- und Ballspiele, Rollschuhlaufen usw. bestimmt ist, eine Lesestube mit Bibliothek; rechts ein besonderer Ballspielplatz. Mit dem Robbinson-Spielplatz verbunden ein Kleinkinderspielplatz.

trierte Arbeit erfordert. Die Erwachsenen verlangen konzentrierte Arbeit, die Kinder wollen spielen, die Verknüpfung dieser Ansprüche bringt große Schwierigkeiten und hat schon viel Kopfzerbrechen verursacht.

Es ist vielleicht einfacher und besser, die Kinder arbeiten in einem zweckmäßigen Arbeitsraum und entspannen sich nachher durch freies und unbeeinflusstes Spiel auf dem entsprechend eingerichteten Spielplatz.

Unsere Schulhausplätze mit ihren Turngeräten, die fast ausschließlich den Bedürfnissen der Turnvereine angepaßt sind, entsprechen dem Maßstab der Kinder in keiner Weise und können nicht den verlorenen Spielraum ersetzen.

Im Gegensatz zu den Kleinkinderspielplätzen, welche möglichst dezentralisiert angeordnet werden sollten, ist es vorteilhaft, die Spielgelegenheiten für die größeren Kinder in den einzelnen Wohnquartieren zusammenzufassen mit den teilweise schon vorhandenen Freizeiteinrichtungen.

Theoretisch gesagt: im Umkreis von etwa 500 m Radius sollte ein solcher Platz erreichbar sein, in Wirklichkeit aber müssen die Kinderzahl und die Platzmöglichkeiten berücksichtigt werden. Als Terrain eignen sich vorzüglich alte Kiesgruben und Auffüllgebiete oder Plätze, die für Bauzwecke nicht verwendet werden. Spielplätze für die schulpflichtige Jugend lassen sich auch im Zusammenhang mit Schulhausbauten denken, als eigentliche Jugendzentren des Quartiers oder auch des Dorfes.

Die wesentlichen Bestandteile eines solchen Quartiersspielplatzes:

1. Der Robinson-Spielplatz, ein Bauspielplatz nach dem Muster der Skrammelplätze in Dänemark und Schweden.
2. Räumlichkeiten zum Basteln, Modellieren und Malen.
3. Gemeinschaftsraum, Räume für Platzleiter, Garderoben, WC., Toiletten und Material.
4. Für die Flegel eine Fußballfläche zum Austoben.
5. Ein Spielplatz für Turnen und Gemeinschaftsspiele.
6. Ein Spielplatz mit Spielgeräten aller Art, mit abgetrennter Fläche für die kleinen Geschwister.
7. Sandplätze, Planschbecken und Duschen.
8. Hartbelag für Rollschuhlaufen und Kinderfahrzeuge.

Vorteilhaft ist die Einbeziehung von Handarbeitskursen der Schule, von Kinderkrippe und Tagesheim, Lesezimmer der Jugendbücherei, vernünftigen Spielautomaten für Schlechtwetterstunden, Kindertheater, ein Spielhäuschen-Dorf.

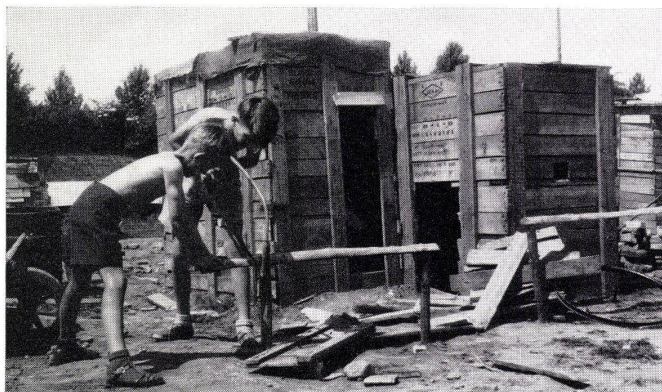
Die Anlagen beanspruchen etwa 6000 bis 10 000 Quadratmeter Fläche und sollen ausschließlich den Jugendlichen reserviert bleiben. Bauten und Anlagen können darum einfach und praktisch, ohne ästhetische Feinschmeckereien erstellt werden. Es wird sogar möglich sein, Experimentierstunden der Schule abzuhalten und vieles selber zu bauen. Die Jugend eines Quartiers wird mit geeigneter Propaganda die finanziellen Mittel und das nötige Material zu einem großen Teil, mit Hilfe der Jugendorganisation, selber beschaffen können. Wenn dabei noch Quartiervereine, Mietervereine usw. mithelfen, sollte es möglich sein, für den Bau und Unterhalt weitgehend aufzukommen, so daß den Stadtbehörden zugemutet werden könnte, zweckmäßiges Terrain zur Verfügung zu stellen und die Lehrerbildung für eine geeignete Platzaufsicht zu übernehmen.

Die vielseitigen Betätigungsmöglichkeiten sichern den Kindern ihr individuelles Spielbedürfnis und verhindern die Vermassung. Der Schulunterricht findet hier die nötige Ergänzung und Entspannung, der Spielbetrieb kann in die richtigen Bahnen gelenkt, und die schulfreien und Ferientage können sinnvoll verbracht werden.

Alfred Trachsel



Hausbau auf dem Bau- und Werkspielplatz Wipkingen-Zürich.



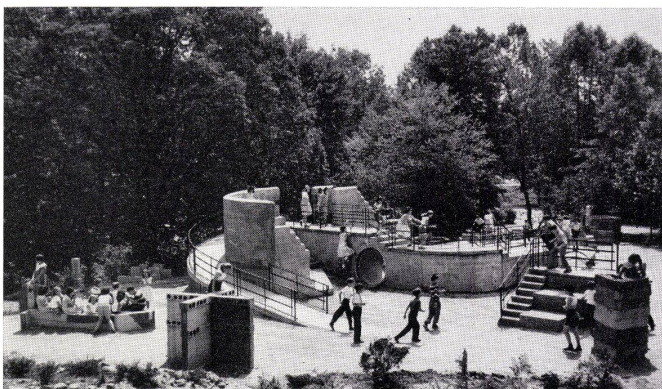
Robinson-Spielplatz Kopenhagen. Kinder beim Bau von Häusern aus Brettern.



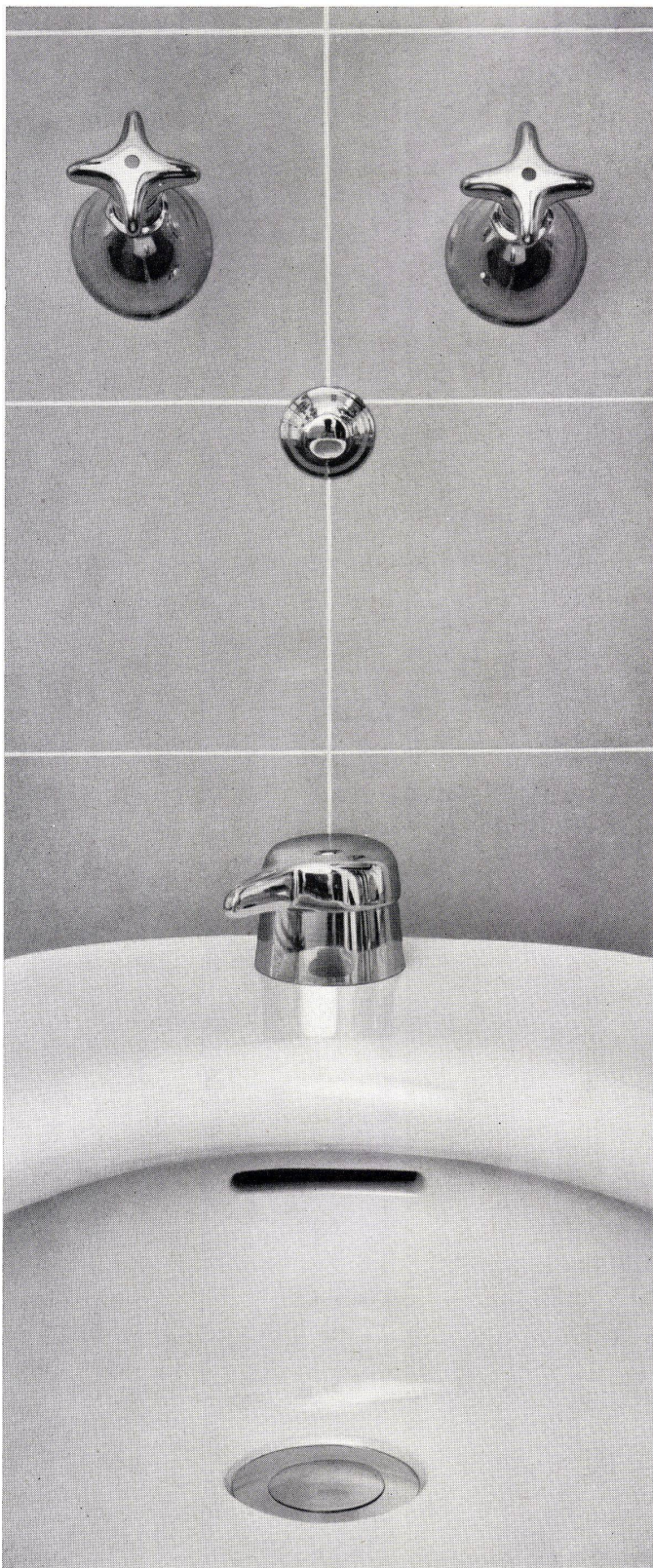
Kinderspielplatz in Ulm mit dreifachem Bogen zum Klettern und Hanteln. Die Ulmer Spielplätze sind aus einer Gemeinschaftsaktion der Ulmer Bevölkerung mit freien Architekten, Volkshochschule und Hochschule für Gestaltung entstanden.



Ein Flugzeug zum Spiel für die Kleinen auf einem schwedischen Spielplatz.



Kinderspielplatz mit Aufbauten für Bewegungs- und Kletterspiele im Silver Springs bei Washington USA.



Diese neue Bidet-Batterie Nr. 5760 weist alle Vorteile der Neo-Armaturen auf: die schönen, nach der Hand geformten Sterngriffe mit nicht steigender Spindel, raumsparende, mühelos sauber zu haltende Formen ohne Schmutzecken, große Abstellflächen am Keramikkörper.

Die Unterputz-Bidet-Batterie ist nach behördlichen Hygiene-Bestimmungen mit einem Rohrunterbrecher ausgestattet, der das Rücksaugen von Schmutzwasser verhindert. Sie kann wie alle KWC-Neo-Armaturen, auch mit der geräuschkämpfenden PAX-Konstruktion versehen werden.

Cette nouvelle batterie pour bidet No 5760 présente tous les avantages de la robinetterie Néo: belles croisillons adaptés à la main, à tige non montante, formes peu encombrantes, sans recoins difficiles à nettoyer, laissant le corps de céramique libre.

La batterie de bidet sous-catelles est munie conformément aux prescriptions officielles d'un siphon qui supprime tout retour d'eau sale. Comme toutes les batteries KWC Néo, elle peut être munie de la construction PAX insonorisante.



Aktiengesellschaft
Karrer, Weber & Cie., Unterkulm bei Aarau
Armaturenfabrik - Metallgießerei - Tel. 064 / 38144

Landesplanung und ihre Probleme

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung stellt uns folgenden Artikel zur Verfügung:

Methoden der Straßenplanung

Die Straßenplanung ist heute eine Angelegenheit von besonderem öffentlichen Interesse, nachdem die vom Eidgenössischen Departement des Innern eingesetzte Kommission für die Planung des schweizerischen Hauptstraßennetzes mitten in ihrer Arbeit steckt. Wie vielschichtig und kompliziert aber diese Arbeit ist, davon macht sich der Laie wohl kaum ein Bild, und es war deshalb zu begrüßen, daß ein Fachmann kürzlich einen kleinen Blick hinter die Kulissen gewährte. Es handelte sich um Privatdozent Dr. R. Ruckli, Bern, der anlässlich der Tagung der Schweizerischen Gesellschaft für Statistik und Volkswirtschaft in Interlaken einen Überblick über die Methoden der Straßenplanung gab. Was die Problemstellung anbetrifft, so sind zuerst einmal die verschiedenen Straßennetze unseres Landes zu berücksichtigen. Die städtischen Straßen, die Gemeindestraßen (Überland) und die Kantonsstraßen – unter letzteren sowohl die Hauptstraßen mit Vortrittsrecht wie das Hauptstraßennetz des Bundesprogrammes – umfassen nicht weniger als 50 000 Kilometer. Die eigentlichen Hauptstraßen außerorts bilden ein Netz von rund 4000 Kilometern, von denen bekanntlich 500 bis 700 Kilometer als Autobahnnetz ausgebaut werden sollen; für die übrigen gelten als Richtlinien 2-4 Spuren und 7 bis 9 Meter Breite. Ferner müssen Umfahrungen, Vermeidung von Niveauübergängen usw. in die Planung einbezogen werden.

Dann sind die bisherige Straßenplanung und deren Unbestimmtheiten zu berücksichtigen, wie etwa die unangeklärte Ausbauform verschiedener Straßen, die Fragwürdigkeit der Dreispurstraße, die Unzulänglichkeiten des historisch gewachsenen Straßennetzes überhaupt, die Verkehrsnot der Städte und Dörfer und damit verbunden die Lösungsmöglichkeiten durch Umfahrung. Von Einfluß ist sodann die weitere unverminderte Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs. Der Straßenbau ist eine Teilaufgabe der Landes- und Ortsplanung und muß hinsichtlich dieser Funktion sorgfältig mit den übrigen Belangen der Planung koordiniert werden. Leider erschweren die Unzulänglichkeiten der bisherigen Ordnung im Straßenwesen die Methoden der Straßenplanung beträchtlich, es sei nur auf die verfassungsmäßigen Unzulänglichkeiten (ungenügende Bundeskompetenzen), die sonstigen rechtlichen Unzulänglichkeiten (keine genügenden gesetzlichen Grundlagen, viel zu kleine Bauabstände, Misere im Zutrittsrecht von Seitenstraßen usw.), die finanziell unbefriedigende Situation (Bundeshilfe mit der jeweiligen Finanzordnung verknüpft, daher langfristige und moderne Finanzplanung fast unmöglich) und die technischen Schwierigkeiten hingewiesen.

Nach der Bewältigung dieser schon reichlich komplizierten Präliminarien erfolgt die eigentliche Umschreibung der Planungsaufgabe, wobei ein Hauptskelett gebildet wird, das dann mit den einzelnen Aufgaben ausgefüllt wird. Da sind einmal die verschiedenen Gebiete ins Auge zu fassen, wie die Überlandstraßen, die Städte (Koordinierung mit deren eigenen Generalverkehrsplänen!) und die Anschlüsse an die Städte und Überlandstraßen. Hierauf erfolgt die technische Formulierung der Aufgabe mit den zahlreichen abzuklärenden Fragen, wie: Wo Autobahnen? Wie Verbindung mit den Städten? Wie Abänderung der Normalien? In welchem Zeitraum? Wo Straßentunnels? Ist eine grundsätzliche Neuordnung nötig? Wie Finanzierung? Wo Änderung der Gesetzgebung?

Was die eigentlichen Methoden zur Lösung der Planungsaufgaben anbetrifft, so legen hier die Experten einen ganzen Katalog vor. Wichtig ist das Postulat des optimalen Netzes, das heißt

das Netz, das bei minimaler Fahrlänge ein Maximum an Fahrzeugkilometern zuläßt. Man hat hier die Unmöglichkeit einer rein analytischen Lösung eingesehen und wird zu einer Umkehrung des Vorgehens gezwungen, das heißt man muß verschiedene Lösungen prüfen und von diesen die beste auswählen. Große Arbeit und umfangreiche Erhebungen beansprucht sodann die damit in engem Zusammenhang stehende Inventarisierung der geographischen, topographischen und bautechnischen Möglichkeiten sowie die technische Prüfung der möglichen Trasséführungen. Gründliche und sorgfältige Berechnungen – die im Gange sind – beansprucht die Verkehrsanalyse mit der Abklärung des zeitlichen und örtlichen Verlaufes, Herkunft, Ziel und Aktionsradius der Motorfahrzeuge. Gestützt hierauf sind dann die Verkehrsprognosen zu stellen, wobei die Möglichkeiten von Verkehrsverlagerungen, Neuverkehr auf Neuanlagen und Autobahnreife geprüft werden müssen. Faßt man verschiedene Trassés ins Auge, so sind damit zusammenhängende Kriterien abzuklären, wie die Vor- und Nachteile für den Verkehr (z. B. Sicherheit, Transportgünstigkeit) und für die durchfahrenen Gegenden (Förderung der regionalen Wirtschaft, Siedlungspolitik); sodann die technische Beurteilung (topographische Lage, geologische Verhältnisse, Baukosten). Letztlich sind alle die in Betracht kommenden Projekte im Maßstab 1:5000 darzustellen, um als Grundlage für die behördliche Genehmigung zu dienen. Dazu kommt die Ausarbeitung der Kostenvoranschläge, der Bauprogramme und Finanzpläne. Dr. Ruckli betonte abschließend, daß die Straßenplanung ein großes Gebiet des menschlichen Planens überhaupt umfaßt und dieser Weite auch der Geist entsprechen müsse, mit dem man an die vielschichtigen Probleme herangehe. Auf alle Fälle darf gesagt werden, daß die eidgenössische Planungskommission außerordentlich gewissenhaft und sorgfältig an ihre große Aufgabe herantritt. Möge es ihr gelingen, die ihr gestellte, im nationalen Interesse liegende Aufgabe zu lösen!

Landesplanung – ein dringliches Gebot der Zeit

Die ständige Zunahme unserer Bevölkerung, des Wohnungs- und Industriebaues sowie die rasche Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs einerseits und die Begrenztheit des schweizerischen Lebensraumes andererseits haben dazu geführt, daß der Ruf nach einer zusammenfassenden Planung immer lauter wird. Die Landesplanung, bis vor wenigen Jahren noch eine Domäne einzelner vorausschauender Architekten, Techniker und Professoren, ist plötzlich Allgemeingut geworden. Zugleich allerdings hat man erkannt, daß die Schweiz auf diesem Gebiet gegenüber andern Ländern einiges versäumt hat und nun in raschem Tempo nachholen muß, sollen nicht im Bild unserer Heimat schwere Schädigungen auftreten, die ihre verhängnisvollen Auswirkungen auf soziologischem, wirtschaftlichem und auch politischem Gebiet haben würden.

Was heißt Landesplanung?

Landesplanung ist mehr als nur Gestaltung im Räumlichen, wenn sich vielleicht auch eine Quartier- oder Gemeindeplanung darin im wesentlichen erschöpfen kann. Ein Landesplaner nimmt die Aufgabe der Gestaltung des Lebensraumes auf sich; er will die zahlreichen Faktoren, welche das menschliche Zusammenleben ermöglichen, sinnvoll ordnen, in Harmonie bringen. Dem Planer stellt sich beispielsweise das Problem der Verkehrsregelung nicht nur von der geographischen oder soziologischen Seite. Wenn der Agronom, der Ingenieur und der Verbandssekretär «ihre» Hauptstraßenroute festgelegt haben, muß der Landesplaner die Synthese herstellen, er muß jene Route finden, die von allen Gesichtspunkten, und damit vom landes-



Eine neue Idee!

HOVALTHERM für Öl- oder Koksfeuerung vereinigt auf ideale Weise Zentralheizungskessel und Warmwasserboiler in einem Apparat und bietet Ihnen dadurch wichtige Vorteile

Mehr Komfort

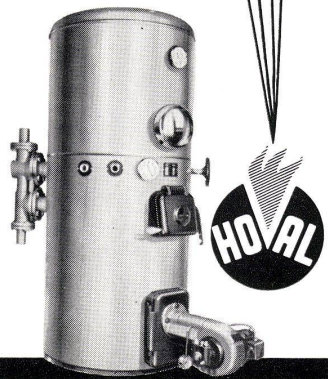
Im Sommer und Winter praktisch unbeschränkt Warmwasser bedeutet für Sie mehr Annehmlichkeiten und weniger Mühe!

Niedrigere Kosten

Dank dem sehr hohen Wirkungsgrad braucht der HOVALTHERM-Kessel bei gleicher Leistung weniger Brennmaterial!

HOVALTHERM bietet Ihnen den Komfort der Zukunft! Verlangen Sie bitte kostenlos nähere Unterlagen bei

Ing. G. Herzog + Co.
Feldmeilen 2H



HOVALTHERM

planerischen Gesichtspunkt aus, die beste ist. Die gleiche Aufgabe stellt sich ihm, um ein weiteres Beispiel zu nennen, bei der Beratung über den Standort neuer Industrien. Natürlich hat auch hier der Fachmann des entsprechenden Berufszweiges das entscheidende Wort, aber er wird schließlich mit dem Bevölkerungsstatistiker und dem Juristen seinen Standpunkt vergleichen müssen, um zur Antwort auf die Frage nach der objektiv richtigen Lage einer neuen Industrie zu kommen. In allen derartigen Fällen stellt sich dem Planer das Problem eines sinnvollen Kompromisses wesentlicher Faktoren. Zur Landesplanung im weitesten Sinne sind unsere Parlamente, Regierungen, Verbände und politische Parteien auf städtischer, kantonaler und eidgenössischer Ebene berufen. Daneben hat sich die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung die Aufgabe gestellt, immer wieder auf die noch oft verkannte, dringende Notwendigkeit einer Gesamtschau hinzuweisen.

Schwierigkeiten und Hemmnisse

Hat die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung in dieser Beziehung Erfolg, lohnt sich ihre Tätigkeit, trägt ihre Arbeit Früchte? Der praktische Planer, der sich in vorderster Linie für die Verwirklichung seines Gedankengutes einsetzt, mag oft enttäuscht sein. Mit Beklemmung stellt er fest, daß der willkürliche und unregelmäßige Bodenschleiß gerade in diesen Jahren beängstigende Ausmaße erreicht. Er leidet darunter, daß seine Vorschläge durch Kompromisse verwässert werden, daß er außerordentlich viel Zeit benötigt, um die maßgebenden Behörden und die Stimmbürger für seine Überlegungen zu gewinnen, daß die private Bodenspekulation immer wieder vor dem Abschluß stehende Planungen durchkreuzt, daß fertige Projekte nicht durch Bausperren auch für die Zukunft gesichert werden können, kurz: daß die gesetzlichen Grundlagen für die Orts-, Regional- und Landesplanung noch fehlen oder unzugänglich sind.

Aber das Verständnis wächst

Und doch wäre es sicher falsch, die Landesplanung unter dem Blick auf diese Hemmnisse zu sehen. Es gibt daneben zweifellos mancherlei positive Leistungen und klare Erfolge. Eine große Zahl von Gemeinden, ja Regionen unseres Landes haben sich eine Planung und damit die maßgebende Wegleitung für die künftige gesunde Entwicklung gegeben. Das sind die Früchte des Einsatzes überzeugter Verfechter landesplanerischer Ideen, die Erfolge aktiver Planer und der Regionalplanungsgruppen, aber auch von nahestehenden Gemeindefunktionären, Kantonsingenieuren und -baumeistern, Kulturingenieuren, Förstern und Agrarfachleuten, von Männern also, die im Rahmen ihrer praktischen Tätigkeit in der Lage sind, die notwendige künftige Landschaftsgestaltung zu beurteilen und zu beeinflussen. Sie sind es auch, die den Gemeinden zu einer weisen und vorausschauenden Bodenpolitik raten, welche künftige Verbesserungen vielfach erst ermöglicht. Mit Befriedigung darf man auch feststellen, daß die Vertreter der Landesplanung zur Mitarbeit bei wichtigen aktuellen Planungsfragen berufen sind; in der in diesen Monaten tätigen Eidgenössischen Kommission für die Planung des schweizerischen Hauptstraßennetzes wirken ihre Vertreter mit, und sie stellen mit Genugtuung fest, daß sich auch die anderen Kommissionsmitglieder den Forderungen der Landesplanung gegenüber aufgeschlossen zeigen. Man sieht ein, daß ein großes Werk dieser Art niemals lediglich nach rein regionalen, nach transportökonomischen, nach verkehrspolitischen Rücksichten konzipiert werden darf, sondern daß alle maßgebenden Faktoren in Berücksichtigung gezogen werden müssen, daß nur die Schau auf das Ganze, das heißt die landesplanerische Schau gute Lö-

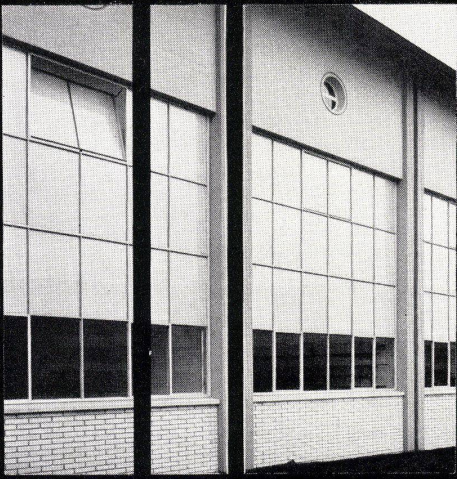
sungen zu gewähren vermag. Dank derartiger Mitarbeit gewinnt die Landesplanung immer mehr an Boden.

Rege Tätigkeit

Ein Blick in den Tätigkeitsbericht der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung für die Jahre 1953 und 1954 zeigt, daß rege und fruchtbare Arbeit geleistet worden ist. Die Technische Kommission sichtete an einer Arbeitstagung die dringendsten Probleme der gesamtschweizerischen Planung. Als besonders aktuell erschienen ihr das Hauptstraßenproblem, die Frage der elektrischen Fernübertragungen, die Erhaltung von Grünflächen, die Industriestandortsplanung, das Problem des Planernachwuchses und die Schaffung eines Handbuchs über Planung. Für die Bearbeitung der wichtigsten Fragen, nämlich für die Planung eines schweizerischen Hauptstraßennetzes, das Studium der Fragen der Fernübertragungsleitungen, für die Schaffung und Erhaltung von Grünflächen und für die Frage des Planernachwuchses rief sie Fachgruppen ins Leben, welche in der Folge ihre Aufgabe sofort in Angriff nahmen. Eine große Arbeit wird auch von den verschiedenen Regionalplanungsgruppen geleistet. Die Regionalplanungsgruppe Bern unterhält ein eigenes technisches Büro, das den Gemeinden als Beratungsstelle für Ortsplanungen und allgemeine Baufragen zur Verfügung steht. Es sind 60 Ortsplanungen im Gange, wobei die Koordination mit den kantonalen Behörden bezüglich Straßplanung, Abwasserbeseitigung, Güterzusammenlegung usw. eine wichtige Aufgabe darstellt. Eine breitere gesetzliche Grundlage für die Wirksamkeit der Zonenpläne, insbesondere die Schaffung der Landwirtschaftszone, soll die Revision des Alignementsgesetzes von 1894 bieten.

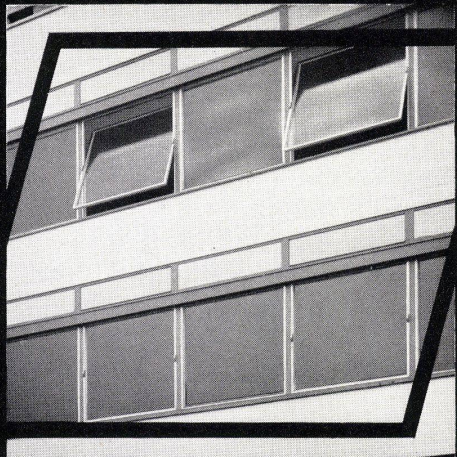
Die Hauptarbeit der Regionalplanungsgruppe Graubünden erstreckte sich bisher auf Durchführung von Kurortplanungen und Beratungen in Planungsfragen. Es wird versucht, Planungen mit vorgesehenen Güterzusammenlegungen zu verbinden. Mit dem Kanton konnte zur besseren Koordination ein intensiver Kontakt hergestellt werden. Große Aufgaben, besonders im Zusammenhang mit Kraftwerkbauten und Verbauungen, stehen bevor, deren viele einer dringenden Behandlung rufen; aus Mangel an finanziellen Mitteln konnte oft zu wenig erreicht werden. Die Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz hat durch ihre umfangreichen Planungsarbeiten am Rhein, die zur Herausgabe der Broschüre «Rhein- und Seeuferschutzplanung» und zur Übergabe der Pläne an die St. Galler, Thurgauer und Schaffhauser Regierungen führte, große Verdienste erworben. Studienarbeiten für eine Planung im Kurort Wildhaus führten zur Weiterführung der Planungsarbeiten durch Gemeinde und Kanton. Zahlreiche kleinere Aufträge konnten mit gutem Erfolg bearbeitet werden. Die Planung der Gemeinde Weesen wurde angebahnt und ist heute noch im Gange. Studien über Hochhausfragen führten zu einem Auftrag der St. Galler Regierung für ein generelles Hochhausgutachten, während sich die Gruppe auch für die Verwirklichung der Walenseetalstraße einsetzte. Besondere Aufmerksamkeit schenkte diese Gruppe der Mitarbeit an der Hauptstraßenplanung.

Eine besondere Aktivität entfaltet die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz. Sie hat sich die Aufklärungstätigkeit zur Hauptaufgabe gemacht, und zwar durch Vorträge, Exkursionen, Presseveröffentlichungen und Gründung von Regionalplanungen. Die Referenten für die Vorträge sind jeweils mit größter Sorgfalt ausgewählt worden. Um eine möglichst große Zuhörerschaft zu erfassen, wurden die Vorträge, in Gemeinschaft mit verwandten Verbänden, in verschiedenen größeren Orten wiederholt und die Gemeindebehörden eingeladen. Von größter Bedeutung ist ferner die Arbeit von acht Fachkommissionen, welche sich der aktuellen Planungsprobleme annehmen;



HÄDRICH LEICHTMETALL- FENSTER

Für jeden Zweck



Jul. Hädrich & Co.

Freilagerstraße 29
Zürich 9/47
Telefon (051) 52 12 52

hierzu gehören Abwasserfragen, Fernverkehrsstraßen, Flugplätze, Bodenpolitik, Hochspannungsleitungen, Hochhäuser und Landschaftsgestaltung. Für die Herausgabe der Zeitschrift «Planen und Bauen in der Nordwestschweiz» besteht eine Redaktionskommission. Daneben wirkt mit Erfolg ein 75 nordwestschweizerische Zeitungen bedienender Pressedienst.

Die Regionalplanungsgruppe Westschweiz gelang in der Berichtsperiode die Herbeiführung einer Einigung in den Streitfragen um die Straße Genf-Lausanne. Ihr Beratungsdienst wurde vor allem von den kleinen Städten beansprucht, insbesondere für Probleme der Erhaltung historischer Bauten, aber auch für fortschrittliche Bauvorhaben. Die Gruppe beteiligte sich auch an der Bearbeitung der Gewässerschutzfragen. Die Regionalplanungsgruppe Zentralschweiz hat sich erfolgreich für eine ganzjährig befahrbare Gotthardstraße eingesetzt, und zwar ging es hier nicht um das gesamtschweizerische, sondern in erster Linie um das innerschweizerische Straßenproblem. Eine Folge dieses Einsatzes ist das großzügige Projekt der Schweizerischen Bundesbahnen für die wesentliche Verbesserung des Auto-

mobilitransportes zwischen Erstfeld und Airolo, das der bestehenden Gotthardstraße eine erhebliche Entlastung bringen sollte. Als neutrale Beratungsstelle konnte sie bei lokalen Planungsarbeiten Wesentliches beitragen.

Ausblick

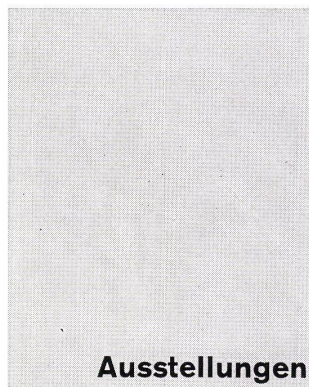
Das sind alles Erfolge, auf die die Landesplanung stolz sein darf. Sie äußern sich vor allem darin, daß es heute nicht mehr nur die Träger der gestaltenden Berufe, wie Architekten und Ingenieure sind, die sich mit den Problemen der Landesplanung auseinandersetzen, sondern immer häufiger auch – wenn auch oft gezwungenermaßen – Juristen, Wirtschaftsfachleute und Politiker. Manche von einzelnen oder von Gruppen angestrebte bauliche Gestaltung wird nicht mehr leicht in Angriff genommen, sondern man rechnet mit den Einwänden der Planungsfachleute und stellt deshalb zum vornherein das bloße Eigeninteresse zurück. Die Erziehung zum Gedanken der Landesplanung wirkt sich aus, das Verantwortungsbewußtsein gegenüber der Landschaft ist geweckt, das früher oft reine Zweckdenken ordnet sich der Rücksichtnahme auf das Wohl der Gesamtheit unter.

Pariser Bauchronik

Wer heute durch die französische Hauptstadt wandert, findet im Zentrum der Stadt, nach dem Palais de Chaillot, auf dem linken Seineufer den großen Bauplatz des Unesco-Gebäudes. Die Bauten werden weitgehend in Übereinstimmung mit dem Projekt von Marcel Breuer und Bernhard H. Zehrfuß, die zusammen mit Luigi Nervi den ersten Preis gewannen, ausgeführt. Ein großer Teil des Rohbaus ist fertiggestellt. Man erkennt staunend die gewaltigen Schalungsarbeiten für den großen Saal, dessen Decke nach Nervis genialen Plänen als Faldecke ausgeführt wird, man ist überrascht von der außerordentlichen Qualität des verwendeten Betons und der Kühnheit der Konstruktionen. In

einem Musterzimmer werden alle Probleme der Beleuchtung und des Schutzes vor Besonnung am Modell 1:1 studiert. Die waagrecht Blenden, welche an den West- und Südseiten des Bürogebäudes angebracht werden, sind zu sehen.

Auf einem anderen, äußerst aktuellen Bauplatz befinden sich die Miethochhäuser an der Porte des Lilas, deren Architekt Fayeton ist. Er hat bei diesen Großbauten weitgehend Vorfabrikation angewendet. Fassadenteile von 12 Geschossen wurden als zusammenhängende Stücke von Hochkränen aufgezogen und montiert. Man kann gespannt sein auf das Endresultat dieser nach großer Vorbereitungszeit ausgeführten Bauten. ZI.



Ausstellungen

Ausstellung H. Bracher †

Am 26. Mai wurde in Solothurn eine Gedächtnisausstellung für Hans Bracher, Architekt BSA, eröffnet, die unter der Leitung der Sektion Solothurn der GSMBH steht.

4. Didacta Bremen

Vom 8. bis 13. November 1956 findet in Bremen die 4. Didacta statt. Es handelt sich dabei um die 4. Europäische Lehrmittelmesse. Ausgestellt werden Atlanten, Globen, Schulwandkarten, Schulwandbilder, Arbeits- und Lernmittel, Fröbel- und Montessori-Artikel, Geräte für den Physik- und Chemie-Unterricht, Laboreinrichtungen, biologische Modelle, Präparate, Skelette, Lichtbildgeräte, Filme, Dias, Wandtafelgeräte, Schulmöbel, Schuleinrichtungen, Sportgeräte, Musikinstrumente, Werkzeuge für Werkunterricht, Geräte für Handarbeitsunterricht sowie Schulbücher, pädagogische Literatur, pädagogische Zeitschriften, ferner Schulhefte, Kreide, Tinte, Federn, Farb- und Malstifte usw., also alle Lehr- und Lernmittel, sowie Einrichtungsgegenstände vom Kindergarten bis zur Universität.

Ein größeres Rahmenprogramm sieht die Besichtigung verschiedener moderner Schulen in der Stadt Bremen sowie den Besuch mehrerer Bremer Weltfirmen vor.