

Pariser Bauperspektiven

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

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

Heft 38

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651332>

Nutzungsbedingungen

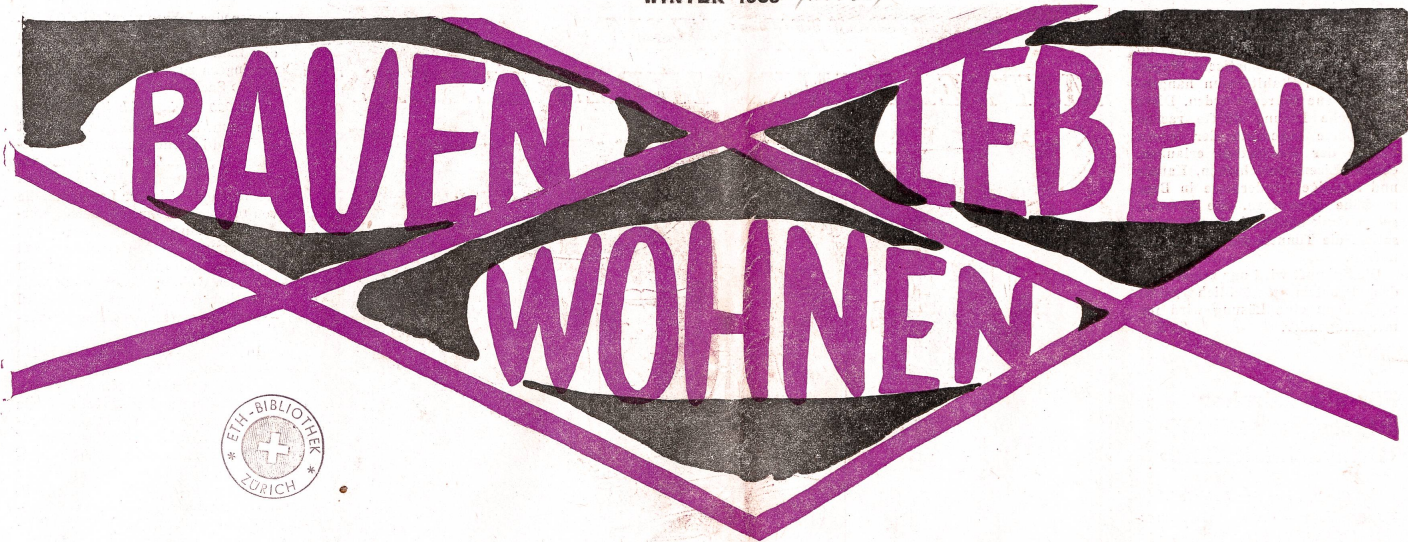
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



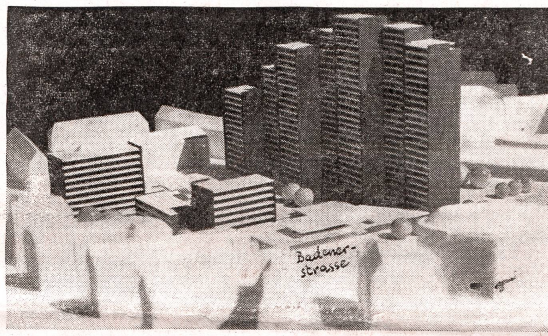
Ein gutes Wort löscht mehr, als ein Kessel Wasser (spanisch)

Pariser Bauperspektiven

Ist die Hauptstadt Frankreichs heute veraltet? Manche Geister behaupten es. «Paris hat seit Napoleon III. keine Regierung mehr interessiert», sagte ein bekannter Städtebauer, Raymond Lopez. Die großen Straßendurchbrüche von Haussmann sehen auch heute noch einigermaßen modern aus, wenn man sie mit den vielen alten Gassen vergleicht. Darf sich der Franzose stolz über einen solchen hundert Jahre alten Modernismus fühlen? Und was soll der Ausländer im Jahrhundert der Motore und Verkehrsstockungen von den Straßen von Paris denken, die für Pferdefuhrwerke gebaut wurden? M. Bernhard Lafay schrieb ohne zu zögern: «Paris ist am Sterben!» Und der Präsident des Pariser Gemeinderates brachte den kompetenten Dienststellen einen Plan des neuen Paris für die Zukunft vor. Wohnmöglichkeiten, Verkehrsmöglichkeiten, Licht und Luft, alles muß neu bedacht werden, um Paris vor dem Ersticken zu retten.

Einfache Straßenkreuzungen in der Römerzeit, Festung zur Bewachung der Seinebrücken im Mittelalter, hat sich Paris seit 150 Jahren außerordentlich entwickelt und nacheinander Chaillet, Passy, Auteuil sowie andere Vorortgemeinden eingebürgert. Diese doppelte Entwicklung brachte für die Hauptstadt dauernde Gleichgewichtsstörungen, doch auch unendliche Möglichkeiten zum Planen für die Städtebauer. Ein einziges Problem umfaßt alle anderen: jenes der zur Verfügung gestellten Flächen. Ohne freie Flächen keine neuen Wohnungen, keine Gärten; keine breiten Fahrbahnen, keine Parkmöglichkeiten, keine Plätze für die Abfahrten nach unterirdischen Verkehrswegen, so daß selbst der Untergrund nicht mehr erreicht werden kann. Raymond Lopez beschreibt die vielleicht einfachen Operationen, die in Paris Hunderte und Tau-

sende von Hektaren Boden freigeben könnten. Zu allererst heißt es aus Paris alles entfernen, das schädlich oder nicht unbedingt nötig ist: große Warenlager, Fabriken usw. Man bedenke, daß mehrere Millionen Quadratmeter ohne Profit für die Allgemeinheit von Stein-, Eisen-, Holz- und Kohlenlagern belegt sind. Natürlich müssen auch die berühmten «Halles», die Schlachthäuser, die Garagen der RATP und der Privattransportgesellschaften aus Paris entfernt werden. Die «Halles» besonders sind ein altes Geschwür im Zentrum der Stadt, die viel besser auf dem Boden der ehemaligen Gasfabrik von Villette-Aubervilliers (20 ha) untergebracht werden könnten. Ebenfalls müßte die Entwicklung von Werkstätten, die sich langsam immer mehr vergrößern und Wohnhäuser umschließen, eingeschränkt werden, desto mehr als manche gefährlich oder gesundheitsschädlich sind.



Diese Aufnahme zeigt das Modell von Architekt Karl Flatz, das von der Jury des stadtzürcherischen Wettbewerbes für die Ueberbauung des Lochergutes in Zürich 4 mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde. Auch dieser Entwurf zeigt den «Ausweg nach oben». Vorgesehen sind etwa 450 Wohnungen. Auf dem «Wohnbauland» in Außersihl soll nach dem Vorschlag des Stadtrates für etwa tausend Menschen eine moderne Heimstätte geschaffen werden. BWL

Man kann Gleiches von den Spitätern, mit Ausnahme der Dringlichkeitsanlagen, von den Altersheimen, den Nervenkliniken usw., behaupten sowie von allen klassierten ungesunden Gebäuden, die das Stadtbild verschandeln. Wenn wir schon beim Aufräumen sind, so fügen wir die zu kleinen und niedrigen, d. h. weniger als vier Stockwerke hohen Gebäude, sofern sie nicht in besonders gutem Zustand sind, hinzu. Auf dem frei gewordenen Gelände sollen dann neue Stadtviertel in Form von Wohneinheiten gebaut werden. Das Bild dieser Wohneinheiten im Stil von Le Corbusier mit riesigen Fassaden und Pfahlbauten aus Beton, mit Parkplätzen unter den Gebäuden, großen Grasflächen und angepflanzten Bäumen würde durch ihre modernen Anlagen von jenen alten überlieferten Stadtviertel abstechen. Diese neuen Stadtviertel könnten blockweise für 6000 bis 10 000 Einwohner entstehen. Durch moderne rasche Fahrbahnen könnten sie verbunden werden und angenehme Wohnviertel und das heutige Zentrum von Paris bilden. Es bleibt das Hauptproblem, die Verkehrsfrage zu lösen. 1938 gab es im Departement de la Seine 400 000 Fahrzeuge. Es waren deren 800 000 im Jahre 1954 und wahrscheinlich über eine Million in diesem Jahr. Es kann nicht daran gedacht werden, diese Flut, einen Beweis der Prosperität, einzuschränken, aber dafür kann man sie eindämmen. Der natürliche Plan von Paris, wie er sich im Laufe der Jahrhunderte gebildet hat, ist jener eines Spinnengewebes mit den zusammenlaufenden Speichen und den

elliptischen Umgehungsstraßen. Dieses Bild wäre ganz praktisch, wenn die Fahrbahnen, je mehr sie dem Zentrum zuströmen und je mehr Verkehr sie aufnehmen haben, breiter würden. Leider aber ist das Gegenteil der Fall. Die Straßen werden immer schmaler, je älter das Stadtzentrum wird, und auch ihre Bahnen sind nicht mehr geradegezogen, sondern werden immer verwickelter. Die Straßen, die vom wichtigen Norden nach Paris kommen, müßten eigentlich ein Bündel bilden, dabei erreichen sie aber nicht einmal die Seine, seitdem der Boulevard de Sébastopol zur Einbahnstraße wurde. Wie kann man diese unlogische Verkehrsfrage verbessern? Zu allererst muß vom Zentrum von Paris, dem Geschäftsviertel, jener Verkehr entfernt werden, der dort nichts zu suchen hat: der Transitverkehr. Die gerade Linie ist in Paris nicht die kürzeste Linie, um die Stadt zu durchqueren. Ein zweites Prinzip will, daß man sich um jene Fahrzeuge kümmert, die tatsächlich im Zentrum etwas zu suchen haben, und sich bemüht, Begegnungen mit andern Fahrzeugen dieser Art zu vermeiden. Nach M. Bernhard Lafay gibt es eine Lösung für diese beiden Probleme: der Bau einer großen breiten Umgehungsstraße, richtige Autobahn im Innern der Stadt, die von Saint-Lazare nach dem Carrefour Strasbourg-Magenta, dem Arsenal, Denfert, der Ile des Cygnes und der Porte Maillot führen würde, während eine zweite Umgehungsstraße außerhalb der Hauptstadt den Transitverkehr aufnehmen könnte. Dieser einfachen Lösung des



In der Architekturklasse von Prof. William Dunkel an der ETH Zürich wurde, nach der Konsultation der Architekten und Landesplaner Max Werner und Hans Marti, für den Raum von Spreitenbach dieses hier abgebildete Wohnbaumodell ausgearbeitet. Das Modell stammt aus der Arbeit von Walter Schindler. Diese große Baumasse, raumbegleitend für 450 Personen, ist nicht nach dem Schema gleichförmig aneinandergereihter Häuser entworfen worden; es versetzt sich lebendig nach der Seite und nach oben. Durch die Abstufung werden verschiedene Dachterrassen gebildet. Sämtliche Balkone nützen die ganze Wohnbreite aus; sie sollen ein Segen sein für das Kind und die ganze Familie. BWL

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

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 Wohnungsbauprojekt in Westdeutschland

Am Rande der Halbmillionenstadt Bremen, dort, wo noch im letzten Sommer das Korn stand, wälzen sich jetzt Planirraupen 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 Merkmalen, 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 ebenso viele 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 Raumangel meist Utopie bleiben mußten. So entstand

die Idee «Bremen-Vahr».

Zweieinhalb Millionen Quadratmeter Land wurden beschafft, die unmittelbar an der Zufahrtsstraße von der

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 x 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.



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» 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 Auto-

bahn, wird sie durch einen Streifen 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 entoben 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 Wohnungsbaus» - 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)

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 Zementkäufen 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 andererseits 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 Eigentumsicherung der privaten Bau-tätigkeit neue Impulse gegeben haben. In der DDR dürften staatliche Bauten einschließlich militärischer Projekte erhöhte Zementanforderungen hervorrufen. TPD