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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 15 (1958)

Heft: 2

Artikel: Die Stadtplanung von Prag

Autor: Novotny

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783366

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

Die Stadtplanung von Prag

711.4(437

Von dipl. Arch. Novotny

1. Prag in grossen Zusammenhängen

Prag, bedeutender Knotenpunkt Europas, ist ein wichtiger Punkt im System der Städte Mitteleuropas. Auf seinem Gebiet kreuzen sich internationale Strassen-, Eisenbahn- und Flussverkehrslinien. In seinen Stadtmauern spielen sich seit historischen Zeiten internationale politische, wirtschaftliche und kulturelle Ereignisse ab.

Prag — die Hauptstadt der Tschechoslowakischen Republik — ist die grösste Stadt des Staates, die mächtigste Wirtschaftseinheit mit 10 % der Industrieproduktion der Tschechoslowakei, ist ein anziehender kultureller und gesellschaftlicher Brennpunkt des nationalen und staatlichen Lebens und ein Schnittpunkt von wichtigsten innerstaatlichen Verkehrsverbindungen.

Prag — ein Schwerpunkt des böhmischen Gebietskessels, hat sich zu einer Stadt entwickelt, welche die Wirtschaft, Verkehr und Leben Mittelböhmens stark beeinflusst und die Funktion des natürlichen Zentrums eines Gebietes von beiläufig 3 000 000 Bewohnern übernimmt.

2. Prag und Umgebung

Prag hat eine Bevölkerung von einer Million Menschen auf einem Gebiet von 17 200 ha, auf welcher Fläche es möglich sein wird, auch zukünftige Bauansprüche der Stadt zum grössten Teil zu erfüllen.

Die Bedürfnisse der Bevölkerung überragen allerdings den heutigen Rahmen der Stadt, insbesondere was Erholungsgebiete, Versorgung, Dienste und besondere Wohnungsformen — Familienhäuser mit einer minimalen Landwirtschaft — anbelangt. So entstanden aus einigen ursprünglich rein landwirtschaftlichen Ortschaften rings um Prag Wohnsiedlungen der in Prag beschäftigten Personen. Ebenso haben sich in der Umgebung der Stadt mehrere Versorgungsgebiete für verschiedene Arten von Lebensmitteln entwickelt.

Die grösste Bedeutung für die Einwohner Prags erlangte jedoch die nähere Umgebung der Stadt als Erholungsgebiet. Besonders im Süden, in der Gegend der Flüsse Moldau, Berams und Sazan, etwa 15 bis 20 km von Prag entfernt, ist für die grosse Masse der Bevölkerung genügend Platz für Entspannung und Wanderungen vorhanden.

3. Die Entwicklung der Stadt

Eine der Sehenswürdigkeiten Prags bleibt sein historischer Kern, welcher sich über 190 ha erstreckt. Auf diesem Gebiet — Staatsdenkmalschutzgebiet — ist bis auf einen kleinen schon früher sanierten Abschnitt die Struktur sowie die Architektur der romanischen und gotischen Stadt des 12. bis 14. Jahrhunderts erhalten geblieben. Ende des 14. Jahrhunderts wird eine in Europa einzigartige städtebauliche Tat vollbracht. Auf 260 ha entsteht innert zwei Jahrzehnten die neue Stadt, welche zusammen mit der ursprünglichen Altstadt, Kleinseite und Hradschin, ein abgerundetes Ganzes bildet. Im 19. Jahrhundert werden in der Folge der industriellen Entwicklung die Stadtmauern durchbrochen und die Stadt ergiesst sich auf die freie Fläche ihres Hinterlandes im Osten und im Süden. Nach dem Ersten Weltkrieg dehnt sich das überbaute Gebiet in allen Richtungen weiter aus, bis das heutige Stadtgebiet von 6800 ha erreicht wird.

4. Das Wohnen

Die Stadt weist im Durchschnitt eine günstige Wohndichte auf. Die Nettodichte beträgt etwas über 200 Einwohner/ha, die Bruttodichte etwas über 500 Einwohner/ha. Jedoch sind die Unterschiede von Stadtgebiet zu Stadtgebiet sehr gross. Während im Zentrum bei rund 1000 Einwohner/ha etwa die Hälfte der Stadtbevölkerung wohnt, wird in den Aussenquartieren auf einer 3,5mal grösseren Fläche nur eine Dichte von weniger als 100 Einwohnern/ha erreicht. Der Wohnungsbestand stellt eine bunte Musterkarte der Entwicklungsphasen der Stadt seit dem Mittelalter dar. Primitive gotische Wohnungen stehen hier neben den Luxuswohnungen in Villen des 20. Jahrhunderts, gleich wie grosse Wohnungen in Zinshäusern des 19. Jahrhunderts neben den sogenannten Minimalwohnungen aus der Zeit zwischen den zwei Weltkriegen. Heute ist der verfügbare Wohnraum um etwa ein Drittel unter dem benötigten Stand. Auch entspricht die Struktur der Wohnungen nicht der durchschnittlichen Familiengrösse. 73 % aller Wohnungen haben nur einen Raum oder Küche und ein Zimmer, wogegen der Durchschnittsbestand der Familien mit 3,8 Personen angegeben wird. So entsteht eine übermässige Belegung dieser Wohnungen, in denen 55 % der Bevölkerung leben.

Es handelt sich daher darum, die übermässig bevölkerten inneren Stadtteile durch weiteren Ausbau der bereits früher entstandenen äusseren Stadtviertel zu entlasten und eine Wohnungsreserve für den radikalen Umbau der überalterten und hygienisch mangelhaften, übermässig dicht bevölkerten Stadtteile zu gewinnen.

5. Die Arbeitsplätze

Die für die Stadt vorgesehene Dislokation der Herstellungsbetriebe in Prag wird im ganzen richtig durchgeführt. Das Schwergewicht der Schwerindustrie befindet sich im östlichen äusseren Gürtel in der richtigen Windrichtung und hat dort gute Entwicklungsmöglichkeiten. Einige andere Stadtviertel haben überhaupt keine Schwerindustrie (auf dem rechten Ufer 84 %, auf dem linken 16 %). Dagegen sind mehrere grosse Industriebetriebe zusammen mit einer Menge kleiner Erzeugnisstätten direkt im Stadtinnern eingekeilt, was mit den übrigen Arbeitsstätten für Verwaltung, Handel und öffentliche Dienste eine unerwünschte Konzentration zur Folge hat. Im Zentrum der Stadt sind heute deshalb 50 % aller Arbeitsplätze vereinigt.

Bei der Tendenz, den historischen Kern unangetastet zu lassen, entstehen technische, verkehrsmässige und gesellschaftliche Schwierigkeiten. Es ist daher notwendig, vor allem das Zentrum durch die Verlagerung von störenden Industriebetrieben in die östlichen Vorstädte zu befreien sowie andere Betriebe gleichmässiger auf das Stadtgebiet zu verteilen und auf diese Weise eine bessere Verbindung des Wohnortes mit dem Arbeitsplatz zu erreichen.

6. Die Erholung

Prag verfügt über eine für die Erholung ausserordentlich geeignete Umgebung auf Stadtgebiet. Durch den unorganischen fortschreitenden Ausbau der Stadt wurden früher die Erholungsmöglichkeiten stark vermindert, insbesondere in den inneren Stadtteilen. Das Grün am Stadtrand hat kein Gegenstück im Zentrum, wo heutzutage weniger als 3 m^2 Grünfläche auf den Einwohner entfallen. Ebensowenig entsprechen die Badeeinrichtungen den Anforderungen, obgleich durch die Stadt ein breiter, reiner Fluss fliesst. Ein Kultur- und Unterhaltungszentrum für Massenbetrieb ist vorläufig erst im Keim vorhanden.

Es besteht daher die Aufgabe, alle Vorzüge der natürlichen Gegebenheiten Prags für die Erholung der Bevölkerung auszu-

Abb. 1.
Die Stadt Prag und ihr Einzugsbereich.

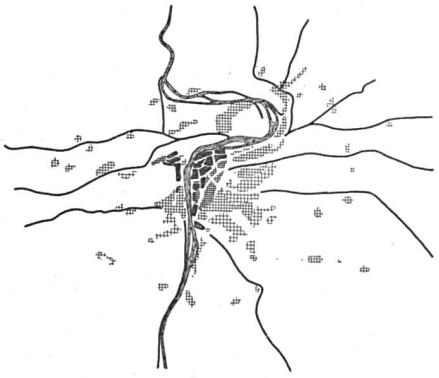

Abb. 2.
Die historische Entwicklung von Prag: Kerngebiete und spätere Ausweitung.

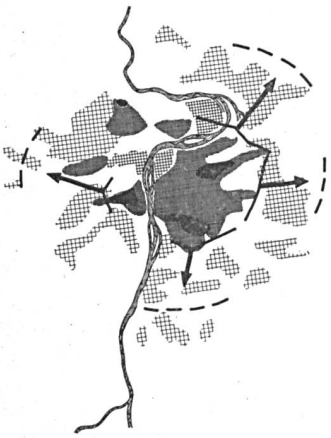

Abb. 3. Wohngebiete.

nützen. Die Eigenschaften des Terrains bieten die Möglichkeit, abgerundete Grüngürtel sowohl im Stadtinnern wie am Stadtrand zu schaffen und so den Grünanteil pro Einwohner um 200 % zu vergrössern. Das Moldautal ermöglicht die Entfaltung aller Formen der physischen und geistigen Erholung im grossen Ausmass als Ergänzung zu den Erholungsgebieten in den Wohnvierteln.

7. Der Verkehr

Das Verkehrsnetz ist in Prag sehr verzweigt. In seiner inneren Struktur bestehen jedoch organische Fehler. Die verschiedenen Arten von Verkehr entstanden im wesentlichen voneinander getrennt und ergänzten sich nie zweckmässig untereinander. Beim Eisenbahnverkehr kreuzten sich sogar die Interessen der verschiedenen Gesellschaften und die Folgen dieser Tatsache machen sich noch heute bemerkbar. Der Eisenbahnknotenpunkt beansprucht mit seinen vier Bahnhöfen — sehr nahe beieinander gelegen — wertvolle 90 ha im Stadtzentrum. Der städtische Massenverkehr und der Automobilverkehr verlaufen auf dem historischen Verkehrsschema, das nur sehr geringfügig den heutigen Verhältnissen angepasst wurde. Der zentripetale Charakter dieses Schemas bringt es mit sich, dass der ganze Verkehr (auch der städtische Durchgangsverkehr) sich in dem historischen Kern mit schmalen Gassen und Engpässen, welche sich an der Grenze ihrer Schluckfähigkeit befinden, abwickelt. Beim Tramverkehr, der heute über 80 % der Anforderungen an die Massenverkehrsmittel übernimmt, übertrifft die Zahl der Züge im Zentrum die Grenze der Belastbarkeit der Strassenprofile. Auf einer Kreuzung passieren pro Stunde mehr als 80 Züge.

Die weitere Steigerung der Beförderungsansprüche zusammen mit dem erwarteten Anstieg des Motorisierungsgrades auf 350 % des heutigen Standes auferlegt uns die Aufgabe, das Verkehrsproblem radikal zu lösen und mit Voraussicht die notwendigen Einrichtungen und Massnahmen für die Zukunft in Angriff zu nehmen. Da ist vor allem die Rekonstruktion des Eisenbahnknotenpunktes durch Vereinfachung und zweckmässige Anpassung an die kommenden Ansprüche zu nennen. Ferner gilt es, die Möglichkeiten der Tangentenstrassen ausserhalb des Stadtzentrums herauszufinden und in die Tat umzusetzen, um dadurch das bestehende Netz und den historischen Kern zu entlasten. Und schliesslich wird man den Tramverkehr im Zentrum durch eine Untergrundbahn ersetzen und dadurch die Strassen für den schienenlosen Verkehr freimachen müssen.

8. Die geologische Beschaffenheit des Stadtgebietes

Die Bedingungen für die Ueberbauung des Stadtgebietes sind sehr verschieden. Während der Grundboden im Moldautal —, da die Moldau im Laufe von einigen Jahrtausenden ihren Lauf änderte —, in Anschwemmungen manchmal nicht einmal die Tragfähigkeit 1 kg/cm² aufweist, erreicht dieselbe in oberen Lagen der Stadt dort sehr hohe Werte, wo der Felsen an die Oberfläche kommt. Gewisse Schwierigkeiten verursacht auch das grosse Gebiet mit seichtem, stark aggressivem Wasser. Sehr welliges und zerklüftetes Terrain mit tiefen Tälern und besonders mit hohem linkem Ufer erschwert die natürliche Durchlüftung und stellt hohe Ansprüche an die hygienischen Zonen. Das Netz der technischen Wasserbauten bedeckt beinahe das ganze Gebiet, jedoch ist die Kapazität desselben ungenügend. Der durchschnittliche Wasserverbrauch pro Tag von 180 l/Einwohner reicht bei weitem nicht aus, und es ist dringend nötig, ein neues Wasserreservoir für die voraussichtlichen Bedürfnisse von 450 l/Einwohner zu erstellen. Der Ergänzung des Kanalisationsnetzes geht der Aufbau einer neuen Kläranlage an der Stadtgrenze voran. Diese Station wird eine 2,5mal grössere Kapazität als die heutige haben. Bei der Heizung der Stadt geht man in

Berücksichtigung des intensiven Ausbaus der individuellen Heizanlagen zu Block- und Sektorenheizanlagen über.

9. Landschaftliche Schönheiten

Das eindrucksvolle Element, welches sowohl im Grundriss als auch in der äusseren Gestalt Prags hervorsticht, ist sein historischer Kern mit einzigartigen architektonischen Denkmälern, vor allem mit dem weltbekannten Hradschin. Diese Burg, in deren Nähe das Denkmal der Revolutionskämpfe auf dem Rücken des Vitkovberges steht, sowie Vysehrad auf dem Pankratzer Felsenriff, bilden die Höhendominante, unter der sich im Moldauer Talkessel die historische Stadt ausbreitet. Die Moldau, welche die Stadt in interessanter Meanderform durchfliesst, stellt ein weiteres Raumelement dar, das anmutige Landschaftspartien bildet und das Stadtganze gut gliedert, ohne es zu unterteilen. Die charakteristische Modulation des Terrains mit sehr ausdrucksvollen Höhen- und Formkontrasten hat es ermöglicht, Beziehungen zu der Natur, die zum Teil sehr einfache Formen aufweist, und den Bauwerken der Stadt zu schaffen. Dieselbe bildet zusammen mit der Architektur die Ursache der reichen Silhouetten der Stadt und der grossartigen Wirkung des Stadtbildes. Diese Gliederung und die Kontraste werden noch durch eine wirkungsvolle Beleuchtung, welche die Plastik des Gesamtbildes unter verschiedenen Wetterverhältnissen stärker heraushebt, schärfer profiliert, dazu lassen die Grünflächen, ein ästhetischer Grundwert der Stadt und die vielfältigen Bodenformationen Prag in einzigartiger Weise unter den andern Großstädten hervorragen.

Obgleich jedes Viertel des historischen Kerns eine von den andern gänzlich verschiedene Struktur aufweist, bildet die ganze Stadt eine Einheit, welche auf übereinstimmender Maßstäblichkeit gründet. Diese Einheit ist auch durch die überlegene Verteilung der entscheidenden Dominantengruppen verstärkt worden, deren gegenseitige Beziehungen keineswegs nur durch achsiale geometrische Abhängigkeiten zum Ausdruck gebracht werden. Ebensowenig sind auch die Räume, Plätze und Strassen formlos angeordnet; vielmehr sind sie durch feine architektonische Gliederung, hohe Kultur des architektonischen Raumdetails, der Struktur oder des Baues sowie durch Einbezug der natürlichen Gegebenheiten wirkungsvoll gestaltet worden.

Auf dem übrigen Stadtgebiet gibt es diese positiven Seiten des Ausbaues seit dem 19. Jahrhundert begreiflicherweise in weit geringerem Ausmass. Auch dort kann man zwar einige sehr gut ausgeführte Teilüberbauungen finden, insofern dieselben sich der Umgebung und den räumlichen Massen der gesellschaftlichen Funktion angepasst haben, aber die Mehrzahl der Bauten bringt eine Spekulanten-Mentalität zum Ausdruck, welche das Terrain auf gefühl- und kulturlose Art erschlossen hat. Glücklicherweise wurden trotzdem das Gesamtbild und die städtebauliche Wirkung Prags nicht zerstört, und es werden auch Möglichkeiten gegeben, diese Fehler der vergangenen Jahrzehnte zu korrigieren.

10. Der heutige Zustand

Zusammenfassend kann man feststellen, dass Prag eine gut ausgebaute Stadt mit einem wunderschönen historischen Kern, mit modernen Vierteln, mit gutverteilten Industriebetrieben, mit günstiger Placierung des Hauptbahnhofes im Zentrum, mit einem klaren Grundriss der hauptsächlichen Verkehrsverbindungen sowohl im Innern als auch gegen aussen zu ist, ausgestattet mit einer grossen Anzahl neuer öffentlicher Gebäude, Einrichtungen und öffentlicher Dienste.

Jedoch hat es noch eine Reihe grösserer Mängel in der Oekonomie und der Art der Ueberbauung, in den manchmal nicht sehr klaren Funktionsbeziehungen zwischen den einzelnen Teilen in der Qualität und dem Ausmass der zur Verfügung

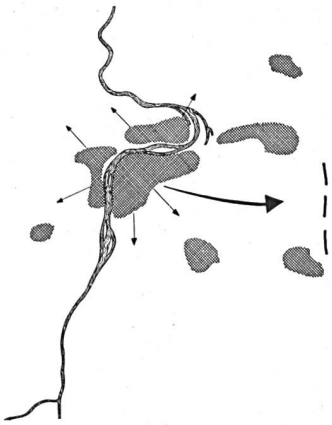

Abb. 4.
Industriegebiete.

Abb. 5.
Erholungsgebiete.

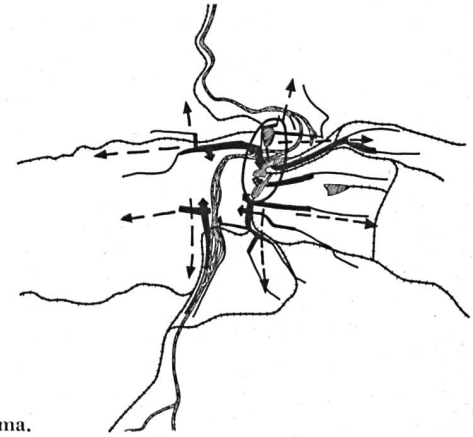

Abb. 6.
Verkehrsschema.

stehenden Wohngelegenheiten wie auch in der zum Teil ungenügenden Kapazität des Verkehrs und in bezug auf die Einrichtungen.

Daraus ergeben sich die Hauptelemente des Aufbaues und Umbaues der Stadt und ihrer Planung; Wohnungsbau, Verkehr und Wasserversorgung.

11. Der Gesamtentwurf

Politisch-ökonomische Grundsätze für die Entwicklung der Stadt

Die Analyse und Ueberlegungen über die Funktion der Hauptstadt im Staate, über die wirtschaftliche Struktur und die öffentlichen Einrichtungen der Stadt, über die Struktur und Entwicklung der Bevölkerung und über technische und urbanistische Bedingungen der Umwelt haben zu den für den Gebietsplan entscheidenden Schlussfolgerungen geführt.

Vor allem ist es nötig, im Einklang mit den gesamtstaatlichen Wirtschaftsinteressen und den Grundsätzen der Dezentralisation der Arbeitskräfte, den Anstieg der Einwohnerzahl zu begrenzen und für den Generalplan mit einer Million Einwohner zu rechnen. Das bedeutet, dass die Prager Industrie, was die Zahl der Arbeitnehmer anbelangt, sich nicht mehr ausdehnen soll, d. h., neue Betriebe dürfen in der Stadt selbst nicht mehr errichtet werden. Im Gegenteil müssen einige Fabriken ausserhalb der Stadt neu angesiedelt werden. Ebenso ist die Vergrösserung des Behördenapparates in der Stadt selbst zu vermeiden. Dagegen ist es nötig, die Zahl derjenigen, die für die öffentlichen Dienste arbeiten, zu erhöhen.

Hygienische Anforderungen

In erster Linie sind gegen die Luftverunreinigung wirksame technische Massnahmen zu ergreifen. Ihre Ursachen müssen aus der Stadt verbannt oder durch ausreichende Grünzonen ausgeschaltet werden. Es ist gegeben, diese Grünflächen besonders im Zentrum und im Industriegebiet so zu erweitern, dass im Durchschnitt 12 m² auf einen Einwohner entfallen. Zur Verbesserung der Wohnqualität ist mit einer Wohnungsfläche von 11 m²/Einwohner zu rechnen, eine Wohndichte von 500 Einwohner/ha zu erreichen und die Ausnutzung auf 25 % zu beziffern.

Grundsätze für die Erhaltung der historischen Stadtteile

Damit sich die Schönheit der Altstadt voll entfalten kann, ist es notwendig, beim Neuaufbau auf die Erhaltung des historischen Kerns grösste Rücksicht zu nehmen und das charakteristische Gepräge der Stadt rein zu bewahren. Mit allen Mitteln müssen wir den einmaligen Zauber schützen und gleichzeitig die modernen Bauten in ein harmonisches Ganzes mit den Bauwerken der Vergangenheit eingliedern. Wir sollten daher immer von natürlichen Gegebenheiten ausgehen, Grenzen und charakteristische Züge beachten und eine dementsprechende Ueberbauung zu verwirklichen suchen. Einige Gebiete, wie z. B. der Moldauer Talkessel im Norden der Stadt bei Troja sowie die Uferabschnitte sind so beschaffen, dass sie überhaupt nicht verbaut werden sollten. Dort wo die bestehende Ueberbauung sich als ungeeignet erweist, ist das Gebiet zu sanieren. Gleichzeitig ist es notwendig, aus den Wohngegenden Industrie- und Verkehrsobjekte zu beseitigen und so eine ruhige Umgebung für das Wohnen zu schaffen. Bei der spezifischen Lage und bei der manchmal eigenartigen Gebietstrennung einiger Prager Viertel ist eine gute Verbindung derselben mit dem Stadtzentrum wichtig. Beim Ausbau des Verkehrsschemas ist von der bisherigen Struktur des Strassennetzes auszugehen, damit materielle und ideelle Werte desselben nicht verschleudert werden und damit die günstigste Wirkung aus der Trasseführung herausgeholt werden kann.

Es ist nötig, dass die Parkanlagen, Gärten und Obstgärten die Architektur der Stadt und ihre Anlage eindrucksvoll ergänzen. Die Stadt muss daher sowohl am Rande wie auch noch in grösserem Masse bis ins Zentrum hinein womöglich mit Grün durchzogen werden. Wir halten es in diesem Zusammenhang auch für nötig, Waldpartien neu zu schaffen und schöne Parkanlagen zu erneuern.

Die Stadtstruktur

Der historische Kern, der heute das Stadtzentrum bildet, behält diese Funktion. Er muss aber rekonstruiert und von ungeeigneten Bauten, Werkstätten, Lagerhäusern usw. befreit werden. Gleichzeitig wollen wir das Wohnniveau erhöhen. Der so bereinigte und aufgefrischte Stadtkern ist in der Lage, die vielseitigen und hohen Ansprüche als Zentrum zu erfüllen.

Die Wohnviertel legen sich in unregelmässigem Bogen um das Stadtzentrum, wobei die Hauptrichtung der Entwicklung Osten und Südosten führt. Die primären Gesichtspunkte für den Neuaufbau sind durch den Wunsch nach rascher Fertigstellung der Wohnviertel auf den zusammenhängenden grossen Terrains gegeben. Diese Möglichkeiten bestehen insbesondere im Osten (rund 40 000 Einwohner), im Süden (55 000 Einwohner) und im Norden (75 000 Einwohner). Durch die Erweiterung der Wohnviertel auf bisher ungenutzten Flächen wird einerseits der Stadtorganismus ergänzt, anderseits Ersatzwohnungen für die instandstellungsbedürftigen geschaffen, aber auch für den fortschreitenden Umbau der inneren Quartiere.

Industrieflächen nehmen im Plan einen grossen Platz ein, soweit er zur wirtschaftlichen Uebersiedlung der Betriebe aus den Wohnvierteln notwendig ist. Auf diesen Gebieten wurden organisierte Industriekomplexe entworfen, entsprechend den betriebstechnischen Anforderungen sowie den Ansprüchen der Werktätigen an die geeignete Umgebung.

Diejenigen Fabrikbetriebe, welche hinsichtlich Hygiene und Stadtverkehr nicht störend wirken, können in den Wohnvierteln belassen werden.

Das Grün- und die Erholungsgebiete sollen eine grosse Ausdehnung erhalten. Rings um die Stadt wird ein grüner Schutzgürtel angelegt und strahlenförmig in Gestalt von Park- und Waldparkkeilen in die Wohnviertel und ins Zentrum eingeführt. Der Gesamtplan sieht die Bepflanzung von etwa 500 ha dieses öffentlichen Grüns vor. Als Erholungsgebiet für die Sommermonate ist ein grosses Gelände an der Moldau im südlichen Stadtteil vorgesehen. Ausser dem Stadion für 250 000 Zuschauer hat Prag kein grosses Sportgelände. Es ist daher notwendig, ein Zentralstadion für 100 000 Zuschauer in der Moldauschleife zu errichten.

Das Strassennetz und der sich auf demselben abspielende Verkehr sind Organisationsfaktoren des Stadtlebens. Für eine schnelle und sichere Verbindung aller Stadtteile untereinander ist es notwendig, in der Stadt ein Kommunikationsgrundschema aufzubauen, auf welches der überwiegende Teil des Stadtverkehrs konzentriert wird. Durch diese Lösung werden die Wohnviertel vom Durchgangsverkehr befreit, was zu einem höheren Wohnstandard führt. Das Verkehrsgrundschema stellt die unmittelbare Fortsetzung der Ausfallstrassen dar und vermittelt ausser der Zuleitung des zentripetalen Verkehrs noch die Verbindung aller Stadtteile untereinander. Bei dem Ausbau des Verbindungsnetzes wurde gleichzeitig darauf Rücksicht genommen, dass der transversale, nicht nach dem Stadtzentrum gerichtete Verkehr geeignete Tangentialverbindungen erhält und damit das Stadtzentrum als historisches Kerngebiet vor den ungünstigen Folgen des ständig ansteigenden Verkehrs schützt.

Das Verkehrsgrundschema wird durch vier Hauptadern gebildet, von denen zwei von Norden nach Süden und zwei von Westen nach Osten führen. Die wichtigste nordsüdliche Trans-

versale ist eine Tangentialverbindung auf dem rechten Ufer. An dieser Hauptstrasse liegen drei wichtige Verkehrseinrichtungen: die Autobuszentralstation, der Zentralbahnhof und das Flugverkehrszentrum samt Flughafen. Die vier primären Verkehrsstränge ergeben rings um den Stadtkern den sogenannten Neustädter Ring, welcher den nicht für das Stadtzentrum bestimmten Verkehr auf geeignete Weise abhält. Das Kommunikationsschema wird durch einige Nebenverbindungen, die Diagonalen und Rundverbindungen bilden, ergänzt.

Eine erste Aufgabe bei der Beseitigung der Mängel der öffentlichen Verkehrsmittel ist die Verwertung aller oberirdischen Möglichkeiten bei der Errichtung neuer Schienenstränge und schienenloser Wege. Diese werden die heutzutage überlasteten Knotenpunkte im Stadtzentrum, insbesondere in dem Altstädter-Gürtel entlasten. Die Zahl der Strassenbahnzüge übersteigt entsprechend der ständig erhöhten Zahl der Verkehrspunkte im Stadtzentrum die äusserste Grenze der zulässigen Strassenbelastung durch den Schienenverkehr bei weitem. Dazu kommt noch die Zunahme des Autoverkehrs. Es bleibt daher als einzige Möglichkeit, um die Verhältnisse im Stadtverkehr zu verbessern, nur die Erstellung einer Untergrundbahn. Die U-Bahnlinien sind in die am meisten beanspruchten Richtungen zu leiten, und zwar ungefähr: Nordwest - Zentrum - Ost, Süd - Zentrum - Nordost und Nord - Zentrum Südost.

Für das Parken von Fahrzeugen hat man schon heute einen Mangel an Plätzen im Stadtzentrum. Die Aufnahmefähigkeit der Parkflächen wird auch in Zukunft kaum wesentlich erhöht werden können und es ist daher nötig, in möglichst grossem Ausmass jede Erneuerung des Strassennetzes dafür auszunützen, grössere Park- und Abstellplätze zu gewinnen, und zwar auch am Rande des Stadtkerns. Aber nicht einmal diese Erweiterungen werden genügen, wenn man auch weiterhin mit dem bisherigen Autoverkehr rechnet. Man wird deshalb auch in Prag an die Errichtung von Untergrundparkplätzen auf geeigneten Stellen, Plätzen und Parkanlagen gehen müssen.

In der Reihe der Verkehrsträger stellt die Eisenbahn ein besonderes Kapitel dar, da dieselbe gerade in Prag eine ausserordentlich komplizierte Lage aufweist. Als wesentliche Verbesserung des heutigen Zustandes wird der Bau eines Zentralbahnhofes für den Personenverkehr vorgeschlagen, und zwar in der optimalen Lage des heutigen Hauptbahnhofes. Alle oben angeführten Bahnhöfe im Stadtzentrum werden beseitigt, der Personenverkehr wird vom Güterverkehr mittels Erstellung des Südanschlusses und der Nordverlegung folgerichtig getrennt. Diese Bahnverlegung neben der Abtrennung des Transitgüterverkehrs wird es ermöglichen, alle Personenzüge vom Norden in den Zentralbahnhof zu leiten.

12. Die Realisierungsetappen

Die Hauptaufgabe in der Rangordnung der dringlichen Aufgaben bis zum Jahre 1962 ist der Wohnungsbau. Hier verwirklicht sich der konzentrierte Aufbau auf grossen Bauplätzen im Nordwesten, wo durch den Neubau für rund 25 000 Einwohner praktisch die Ueberbauung der neuen Viertel dieses Gebietes vollendet wird. Der zweite grosse Bauplatz wird durch die Wohngebiete im Osten der Stadt für rund 35 000 Einwohner im guten Anschluss an die sich entwickelnden Industrieflächen und an das Stadtzentrum gebildet.

Unter den Verkehrsbauten steht der Ausbau der nordsüdlichen Haupttransversale auf dem rechten Ufer mit grossen Ingenieurobjekten (die Verbreitung der Moldaubrücke, die Ueberbrückung des Eisenbahnhofes, die neue hohe Brücke über ein tiefes Tal im Süden und weitere) im ersten Rang.

Die Bepflanzung mit Grün ist im Osten mit der Industrieschutzzone und mit den zum Zentrum dringende Keilen dargestellt.

Unter den technischen Einrichtungen ist der Bau des neuen Wasserwerkes und der neuen Zentralkläranlage am wichtigsten.

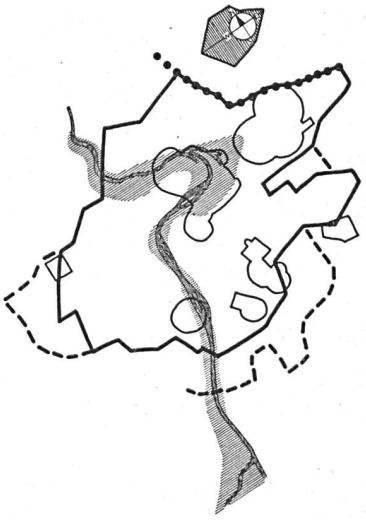

Abb. 7.
Baugrundverhältnisse.

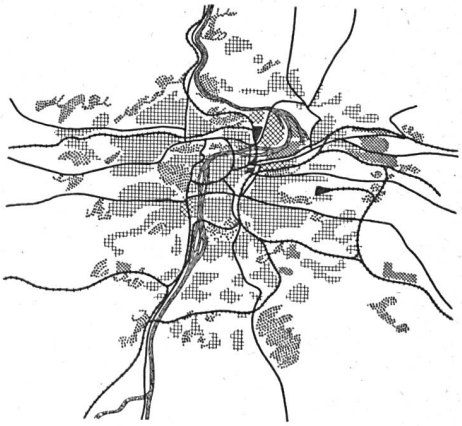

Abb. 8.
Der heutige bauliche Zustand von Prag.

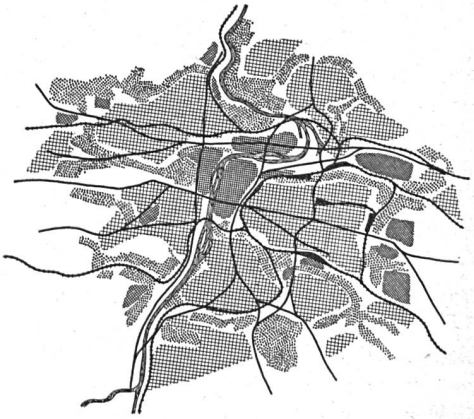

Abb. 9.
Entwicklungsplan der Stadt Prag.