Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81 (1963)
Heft: 51

Artikel: Baudenkmäler und Brandschutz
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-66941

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

Hallen mit ihrem Maschinenlärm, mit dem senkrechten und waagerechten Durcheinander der in allen Richtungen an Fliessbändern durch die Hallen schwebenden Autoteile bis auf die fertigen Wagen, die langsam zur letzten Ueberprüfung am Ausgang fahren.

Die Stadt Wolfsburg ist ein Anhängsel an das Werk, «mit dem es steht und fällt» — eine junge Stadt mit junger Bevölkerung und besonderen Problemen: die Ueberbauung ist allzu aufgelockert, das Zentrum schlecht organisiert. Interessant ist der Plan, zwei Kehrichtverschmelzungsanlagen (von Stadt und Werk) zu erstellen. Hier sollen Hochöfen bei 1300° den Kehricht zu Schlacke schmelzen, die beim Strassenbau Verwendung finden wird. Die Fabrik versorgt fast die ganze Stadt mit Wärme. Trotz der vielen neuen — nicht immer schönen — Gebäude, ziehen manche Leute vor, weiter in den alten Baracken zu wohnen, wo der Mietpreis 10 Mark monatlich beträgt, und so kann man vor solchen Baracken nicht selten VW's stehen sehen ... Zu erwähnen sind das sehr schöne Kulturhaus von Aalto und seine viel weniger schöne Kirche.

In *Bremen* besichtigten wir die Altstadt mit dem belebten Marktplatz und dann die neueren Stadtteile, besonders die «Neue Vahr», eine von der GEWOBA (Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft) «auf grüner Wiese» erbaute Siedlung für 35 000 Einwohner. Die Neue Vahr enthält auch die nötigen Folgeeinrichtungen, wie Schulen, Kindertagestätten, Post, Kirchen usw. und hat nur einen Kamin — den des Kraftwerkes. Ausser auf dem Autobahn-Zubringer gibt es hier keinen Durchgangsverkehr. Vom Dachgarten des interessanten, 22-geschossigen Appartementhauses von Aalto hatten wir einen guten Ueberblick über die ganze Siedlung. Ueber die Architektur der einzelnen Gebäude kann man geteilter Meinung sein wie auch über verschiedene Einzelheiten, wie z. B. das Fehlen von Waschküchen in den Wohngebäuden — die Wäsche muss mehrere hundert Meter weit zu den zentralen Waschküchen gebracht werden. Typisch für Bremen wie auch für andere Städte auf unserer Route ist das Einfamilien-Reihenhaus, das hier bis zu 50 % der Wohneinheiten ausmacht.

Die nächste Station war *Hamburg*, der zweitgrösste Ballungsraum Deutschlands. In ausführlichen Vorträgen über die einzelnen Sachgebiete und auf Rundfahrten, die sowohl mit grosser Sachkenntnis wie auch mit nicht geringerem Humor geführt wurden, erfuhren wir vieles über die verschiedenen Planungsprobleme. In regionaler Hinsicht besteht auch hier eine ausgedehnte Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen, bei der gemeinsame und «Grenz»angelegenheiten erledigt werden. Die Regionalplan-Konzeption sieht in Stichworten so aus: längs Verkehrsaxen begrenzte Entwicklung bis zu 50 km Entfernung mit Konzentration auf Endpunkte (Trabantenstädte). Die Planungsprobleme Hamburgs sind: Wiederaufbau; Zusammenwachsen mit den 1937 eingemeindeten ehemals preussischen Gemeinden, die andere Gesetze hatten; wirtschaftlicher Aufstieg mit seinen Begleiterscheinungen; Entlastung der City (Entkernung). Die grössten Sorgen hat Hamburg mit dem Verkehr. Für den Stadtkern kommt nach der Meinung der Stadtplaner als zweite Verkehrsebene nur die U-Bahn in Betracht, während die S-Bahn den axialen Fernverkehr erledigen soll. In Wandsbek besichtigten wir einen der bereits bestehenden Auffangplätze an den Endstationen der öffentlichen Verkehrsmittel, einen U-Bahn-Autobus-Umsteigebahnhof, wo 116 Busse pro Stunde abgefertigt werden können.

Jährlich werden etwa 20 000 neue Wohnungen erstellt, meistens im Montagebauverfahren. Auch in Hamburg wird der soziale Wohnungsbau stark gefördert. Wir sahen viele neue Wohnsiedlungen mit den verschiedensten Gebäudetypen und Ausführungsarten. Von den einzelnen Gebäuden verdient besonders die neue Grossmarkthalle erwähnt zu werden, ein kühner und schöner Bau. In der City, deren Wohndichte bis zu 2000 Einwohner pro Hektar betrug, sind weitgehende Auflockerungsmassnahmen vorgesehen, wobei die Wohndichte bis auf max. 500 Einwohner pro Hektar herabgesetzt werden soll. In 6 km Entfernung vom heutigen Zentrum ist eine neues Geschäftsviertel geplant. Wie in den anderen Hansestädten strömen auch hier staatliche und kommunale Verwaltung auf einer Ebene zusammen, was die Realisierungen wesentlich vereinfacht.

Wann immer freie Zeit war, ging ich am liebsten zum Hafen, um da herumzuspazieren oder mit «Max» oder «Moritz» Rundfahrten zu machen. Dabei erfuhr ich u. a., dass die Schweiz 35 Handelseinheiten besitzt, die «ihren Heimathafen Basel nie gesehen haben». Am Sonntag geht man um 6 Uhr früh auf den Fischmarkt in Altona, wo man alles kaufen kann, «vom selbstgezogenen Kaninchen bis zum selbstgeklauten Auto», wo sich die merkwürdigsten Typen herumtreiben: betrunkene Matrosen, Halbstarke, die tote Fische an langen Bindfaden hinter sich herziehen, neugierige Touristen und Hausfrauen, die hier ihre Einkäufe machen. Am Abend fährt man nach St. Pauli, wo man — ohne sich verabredet zu haben — den grössten Teil der Mitreisenden trifft.

Weiter ging es nach *Lübeck*. Dies war bis zur Entdekkung Amerikas die wichtigste Hansestadt. Heute macht sie trotz der gleichen Einwohnerzahl wie Kiel einen etwas verschlafenen Eindruck. Beim Anblick der schmucken alten Giebelhäuser muss man an Thomas Mann denken ... Aufgefallen ist uns die gute Verbindung alter und neuer Gebäude, z. B. am Marktplatz — ein heikles Problem, das hier besonders glücklich gelöst ist.

Nach einer Fahrt durch die abwechslungsreiche und malerische Holsteinische Schweiz mit ihren Seen, Heidegebieten, Wäldchen und Dörfern kamen wir nach *Kiel*. Diese Stadt hat wegen ihrer Randlage ganz besondere Probleme — einst bedeutender Marinehafen, zieht Kiel, das in beiden Weltkriegen weitgehend zerstört wurde, jetzt lohnintensive Industriebetriebe heran. Auch hier Rundfahrten durch neue Wohngebiete und sehr schöne Grünanlagen. Am meisten beeindruckt war ich von der Holstenstrasse, einer mitten im Zentrum befindlichen Fussgänger-Ladenstrasse, die mit ihren Geschäften, Kinos, Cafés usw. eine ganz besondere Atmosphäre bildet — gut verbunden mit Verkehrsstrassen ist sie eine ruhige Insel, wo man ohne Hast und ohne dauerndes Aufpassenmüssen nach allen Seiten spazieren und einkaufen gehen kann.

Adresse der Verfasserin: *Janina van der Hoff*, dipl. Arch. S. I. A., Dolderstrasse 4, Zürich 7/32

Baudenkmäler und Brandschutz

DK 719.3:614.84

In einer *Kleinen Anfrage* hatte Nationalrat Huber (unabh., Bern) im Hinblick auf die Bundessubventionen an die Restauration von Baudenkmälern angefragt, welche Garantien die Subventionsempfänger dem Bund leisten können, dass alle möglichen Massnahmen zur Verhütung von Bränden getroffen werden, und angeregt, künftig Subventionen nur noch dort auszurichten, wo die Restaurierungspläne auch den Einbau von elektronischen Feuermeldern vorsehen. Die *Antwort des Bundesrates* stellt fest, dass in den Jahren 1960 bis 1963 vier unter eidgenössischem Denkmalschutz stehende Baudenkmäler mehr oder weniger schwer von Brandkatastrophen betroffen wurden; der letzte und wohl schwerwiegendste Fall war die in der Kleinen Anfrage erwähnte ehemalige Klosterkirche in Kreuzlingen (vgl. nächste Seite). Eine Alarmvorrichtung, die bei Brandgefahr automatisch in Funktion träte, wäre ohne Zweifel für jedes Baudenkmal, das unter Bundesschutz steht, erwünscht. In vereinzelten grossen Denkmalbauten wie zum Beispiel dem Benediktinerkloster Einsiedeln und der Kathedrale St. Gallen sind automatische Feueralarmeinrichtungen eingebaut worden. Namentlich den vielen kleinen, finanzschwachen Gemeinden oder Kirchgemeinden, die Denkmäler von hohem Kunstwert besitzen, könnte die Anschaffung so kostspieliger Anlagen als Bedingung einer Bundessubvention kaum zugemutet werden. Die Mitglieder der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege erhalten nun die Weisung, die Gebäudeeigentümer in Zukunft nachdrücklich auf die nötigen Massnahmen zur Verhütung von Bränden und auf die Wünschbarkeit des Einbaus von elektronischen Feuermeldern aufmerksam zu machen. Ferner sollen ab heute die daraus entstehenden Kosten in vollem Umfange in die *Subventionierung einbezogen* werden.