

Stadtplanung

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **54 (1967)**

Heft 8: **Vorfabrizierte Wohnbauten**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

Nach alledem ist es mir persönlich ziemlich klar, daß der kanadische Staatspavillon in seinem Umriß vom Intrahaus angeregt worden ist. Ich nenne so etwas nicht «Plagiat». Wo kämen wir hin, wenn wir nicht voneinander lernen wollten? Ich habe die Intrahaus-Idee in die Welt gesetzt, damit sie ihre Runde mache, und freue mich nun, wenigstens den Beweis in Händen zu haben, daß meine «Utopie» – «möglich» sei. Dadurch gelingt es vielleicht auch, mit denjenigen ins Gespräch zu kommen, welche nicht wissen, was eine Utopie ist ...

Zurück zum Gartenweg?

Gut 200 «Arbeitsblätter (A4) für den Handarbeitsunterricht an den Primarschulen Basel-Stadt» wurden mit Bienenfließ zusammengetragen. «Hier wurde nicht nur große, sondern auch ganze Arbeit geleistet.» – Es erhebt sich nur die Frage, mit welchem pädagogischen Ziel vor Augen.

Die Antwort darauf ist peinlich, ja niederschmetternd. Hätte man einen Satz aus dem Vorwort («Es kann nicht deutlich genug betont werden, daß es vor allem gilt, die Phantasie und die eigene schöpferische Kraft und Selbständigkeit der Schüler zu fördern ...») wirklich dem ganzen Vorhaben vorangestellt, so wäre diese monströse Blättersammlung nicht zustande gekommen. Man hätte den entscheidenden Unterschied zwischen den Begriffen Vorbild und Vorlage erkannt und brauchbarere Arbeitsblätter für den Lehrer geschaffen. So aber wurde mit blindem pädagogischen Eifer eine Vorlagensammlung angehäuft, die für jeden einigermaßen geistig schöpferisch veranlagten Lehrer eine Herabwürdigung bedeutet. Lehrer und Schüler werden zu Beschäftigungsklaven, die rein mechanisch-handwerkliche Anweisungen zu vollziehen haben. Jede Überlegung, jedes Suchen, Experimentieren, Erfinden und Formen wird mit diesen Anweisungen systematisch untergraben. Ziel wird der handwerkliche Eifer, der kritiklos die haarsträubendsten Dinge erzeugt, die nachher als Zier- und Gebrauchsgegenstände in die Wohnungen wandern. Die Vorlagen sind ja staatlich sanktioniert; wozu sich auch anstrengen!

Die wenigen rein technischen Anweisungen, die neben den aufgebauchten, mit geistlosen Vorlagenzeichnungen geschmückten Blättern einhergehen, vermögen den Charakter des ganzen «Werkes» nicht zu korrigieren. Die erdrückende Mehrzahl der völlig verfehlten Arbeitsblätter muß grundsätzlich abgelehnt werden.

Man muß sich doch endlich einmal klar sein über den Sinn derartiger Unterrichtsmaßnahmen. Dieser Unterricht ist nicht nur wertlos, sondern im höchsten Maß schädlich, weil damit der letzte Rest schöpferischer Kraft und Urteilsfähigkeit systematisch abgewürgt wird! Es erübrigt sich, die einzelnen Kapitel zu besprechen.

Es drängen sich einige Fragen auf, die sich die verantwortlichen Verfasser und letzten Endes alle, die bei der Geburt dieses überdimensionierten Gartenweges Pate gestanden sind, ernsthaft stellen müssen:

– Wozu existiert eine umfangreiche Fachliteratur über Entwicklungspsychologie, moderne Unterrichtsmethoden, Kunsterziehung und Werkunterricht?

– Warum wurde der Kontakt mit bewährten Fachleuten nicht aufgenommen? Hier sei nur an die Arbeitstagung der Gesellschaft schweizerischer Zeichnerlehrer im Oktober 1957 in Luzern erinnert, die mit einer großen, instruktiven Ausstellung im Kunsthhaus das Thema «Zeichnen und Werken» erhellte.

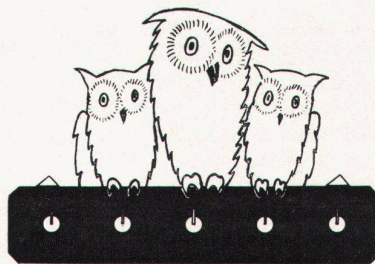
– Wozu fand der internationale Kongreß für Kunsterziehung in Basel statt?

– Wozu diente der aufschlußreiche Sektor «Unterricht und Erziehung» an der Expo in Lausanne?

– Wozu veranstaltet der Schweizerische Werkbund Weiterbildungskurse für Lehrer aller Stufen? Wozu die Ausstellung «Die gute Form» an der Schweizerischen Mustermesse Basel? Wer hat schon etwas von Wohnkultur gehört?

Zu flicken gibt es nichts – es gibt nur eine Chance, um größere Schäden zu verhüten: das monströse «Lehrmittel» stillschweigend zu begraben. Diesen Mut sollten die zuständigen Instanzen aufbringen und ebenso mutig erfahrene Fachleute beauftragen, ein zeitgemäßes Lehrmittel zu entwickeln, das über die Kantonsgrenzen hinaus begehrt wird.

Daß ein wirklich wegweisendes Werk geschaffen werden kann, das zudem auch theoretisch aufschlußreich aufgebaut ist, darüber besteht kein Zweifel. Dieses Vorgehen würde zweifellos vom Schweizerischen Werkbund, der mit größtem Interesse das Problem der Nachwuchsförderung verfolgt, sehr begrüßt. H. Ess



Vorbild für den Unterricht? – Schlüsselbrett aus Sperrholz

Stadtplanung

Planungsdialog in England

Ein privater Industriekonzern, «Alcan» (Aluminium Canada), hatte die Idee, in Zusammenarbeit mit verschiedenen englischen Universitäten sieben dreitägige Seminarien über Planungsfragen zu organisieren.

Zweck dieser Konferenzen ist es, leitende Fachleute der britischen Landes- und Städteplanung zusammenzuführen, sie durch Vorträge der geladenen Spezialisten mit den neuesten Planungstheorien bekannt zu machen und eine Diskussion einzuleiten, an der sich die Teilnehmer konfrontieren, ihre Erfahrungen austauschen und vielleicht sogar zu neuen Lösungen kommen.

Obschon sich hauptsächlich Architekten und Planer für diese Seminarien interessieren werden, besteht die Absicht, Spezialisten vieler mit dem Städtebau verknüpfter Disziplinen, wie Wirtschaftler, Soziologen, Behörden, Verwalter, Statiker, Verkehrsingenieure, Techniker, Unternehmer usw., heranzuziehen, um die Problemstellung so umfassend wie möglich zu gestalten, was sich auch in der Themenwahl widerspiegelt.

Die Planer haben immer dringlichere Probleme zu lösen, wie den Konflikt zwischen Wohnungsnot und Landknappheit, industrieller Expansion und versiegenden Bodenschätzen, zwischen dem Bedürfnis nach größerer Beweglichkeit und dem zunehmenden Verkehrschaos. Nicht nur Experten beschäftigen sich heute mit diesen Fragen; auch das breite Publikum beginnt langsam, sich deren Dringlichkeit bewußt zu werden.

Sicher ist es wichtig, ständig nach neuen Planungsmethoden zu suchen; das Hauptproblem besteht indessen in der Schwierigkeit, Studien und Erfahrungen zu koordinieren, um die vorhandene Energie optimal auszuwerten. Dazu sind beste Kommunikationen nötig. Bis heute fehlt jedoch dieser systematische Austausch zwischen Instanzen und Fachleuten, die für die zukünftige Umgebung verantwortlich sind. Bei so umwälzenden Veränderungen wie diejenigen unseres Jahrhunderts sind die individuellen Bedürfnisse und Aspirationen besonders zu berücksichtigen. Deshalb ist für derartig schwerwiegende Entscheidungen eine umfassende Kenntnis der Problemstellung unumgänglich.

Für «Alcan»-Produkte bedeutet der Baubereich einen großen Absatzmarkt. (In England werden gegenwärtig 36000 GB-Tonnen Aluminium pro Jahr im Baugewerbe verarbeitet. Diese Zahl wird sich

bis 1970 verdoppeln.) Deshalb empfand «Alcan» das Bedürfnis, selbst etwas zur Annäherung an diese grundsätzlichen Voraussetzungen der Stadt- und Landesplanung beizutragen. Außerdem beschäftigt sich «Alcan» mit diesen Fragen auch, weil es intern damit konfrontiert wird, da dieser Riesenkonzern selbst Städte errichtet, in Minengebieten (Jamaica), wo er Bauxit gewinnt, dann in Gebieten mit reichen, billigen Elektroenergiequellen (Kanada), wo das Aluminium isoliert wird, und schließlich in weiteren Gebieten, deren Wahl von wirtschaftlichen Betrachtungen abhängt, wo das Aluminium verarbeitet wird (GB, USA, Kanada). Unter dem Motto «Eine Stadt Namens Alcan» hatte dieser Industriekonzern vor drei Jahren eine umfassende städtebauliche Studie finanziert. Resultate, die aus dem vorgesehenen Planungsdialog hervorgehen können, beruhen also auch auf Erfahrungen von «Alcan».

Drei Hauptbeiträge versehen schließlich die Konferenz mit dem zur Diskussion stehenden Stoff: Die beteiligten Universitäten unterbreiten ihre auf konkreten Problemen basierenden theoretischen Studien, die oft eine praktische Anwendung finden, weil sie in Zusammenarbeit mit den betreffenden Lokalbehörden weiter verfolgt werden. Die geladenen Experten sprechen über spezifische Erfahrungen im Licht der jeweiligen nationalen Bedingungen. «Alcan» referiert über Beobachtungen und Erfahrungen, die es an seinen eigenen Städten angestellt hat (zum Beispiel: Arvida an der kanadischen Ostküste, gegründet 1928, mit 20000 Einwohnern, und Kitinat im Westen Kanadas, 1951 gegründet, mit 12000 Einwohnern). Wünschenswert wäre es, wenn aus diesen Diskussionen gewisse Richtlinien hervorgingen, die dann wegen der Diversität der Beiträge allgemeine Gültigkeit erhielten.

Lobenswert ist, daß ein kommerziell interessierter Konzern, der von der Haushalt-Alufolie bis zu Produkten für die Aeronautik alles fabriziert, so viel Weitsichtigkeit aufbringt, um einzusehen, daß sein langfristiger Erfolg schließlich vom Einfluß abhängt, der sein Endprodukt auf die Dauer auf den Konsumenten ausübt, und sich deshalb besonders Untersuchungen über die Auswirkung seiner Erzeugnisse auf die menschliche Umgebung widmet. Selbstverständlich besteht ein direktes Interesse, Anwendungsmöglichkeiten für diese Erzeugnisse bei einem Experiment, das auf den so erworbenen neuen Erkenntnissen beruht, zu erhalten. Während zwei Jahren finden alle drei Monate an sieben verschiedenen Universitäten Planungsseminarien statt. Folgende Programme sind für die drei ersten Veranstaltungen vorgesehen:

1. Städtebau der Zukunft

Universität Newcastle, 13.–15. September 1967

An dieser ersten Konferenz sollen die allgemeinen Fragen des Städtebaus erörtert werden.

Themen:

- Grundlagen zur Weiterentwicklung unserer Städte bis zur Jahrhundertwende
- Analyse der gegenwärtigen Planungsprobleme und Zusammenstellung der heutigen Forderungen für die Zukunft
- Diskussion über Veränderung und Veralten von Stadtteilen in bezug auf wirtschaftliche und soziale Anforderungen
- Definition der Planungsobjekte
- Festlegen der wirtschaftlichen und menschlichen Verantwortung des Planers
- Untersuchung der planerischen Grenzen, die auf menschlichen Gewohnheiten und Trägheit beruhen
- Umreißen der Grenzen der Voraussage von menschlichen Reaktionen und deren Gründe
- Eine Spezialstudie über das Mikroklima einer urbanen Umgebung als zukünftigen, determinierenden Faktor für städtebauliche Lösungen
- Eine Studie der Auswirkungen von äußeren, den menschlichen Komfort beeinträchtigenden Faktoren, wie Wind, Feuchtigkeit, Sonnenbestrahlung usw., auf konkrete städteplanerische Gestaltung

Vorsitzender: Prof. Jack Napper

Vortragende: Dr. Terence Lee, Professor für Psychologie, St. Andrews-Universität; M. Manley, Professor für Umgebungsstudien, Universität Lancaster; J. Parry Lewis, Professor für Regional- und Städteökonomie, Universität Manchester; J. K. Page, Professor für Konstruktion, Universität Sheffield; Alex Hardy, Planer, sowie ausländische Gäste.

2. Wirtschaftliche Aspekte der Entwicklung von Stadtzentren

Universität York, 10.–12. Januar 1968

An dieser Konferenz werden Funktionen, Werte und besonders die wirtschaftlichen Aspekte (privaten und öffentlichen Interesses) untersucht, die einer städtebaulichen Expansion zugrunde liegen.

Themen:

- Angemessene Aufteilung und Benützung der Grundstücke
- Aufstellung von Prognosen
- Bewertung und Auslegung technischer Daten und statistischer Untersuchungen
- Wirtschaftliche Existenzbedingungen für Gebäude, bezogen auf das Aussterben innenstädtischer Gebiete
- Sanierung von Überalterung und ma-

teriellem Zerfall der Gebäude unter Verwendung öffentlicher Gelder

- Private Investitionen in Sanierung und Wiederaufbau
- Theorie und Anwendung von Rentabilitätsberechnungen eines Bauvorhabens
- Organisation und Verwaltung eines umfassenden Bauvorhabens; englische Beispiele und ausländische Vergleichsobjekte
- Anwendung von Computertechniken bei der Planung und Ausführung von Großobjekten

Vorsitzende: Dr. Patrick Nuttgens, Direktor der Architekturabteilung der Universität York; Nathaniel Lichtfeld, Professor für Stadtplanung an der Universität London

Vortragende: Dr. Derek Diamond, Stadtplanungsabteilung der Universität Glasgow; Frederick Pennance, College für Grundstücksverwaltung; Jeffrey Switzer, Sydney Sussex College, Cambridge; ausländische Gäste: Vincent Ponte, Planungsexperte für die Entwicklung von Montreal und andere.

Für die weiteren vier Konferenzen sind komplementäre aktuelle Themen vorgesehen, damit die eventuell daraus hervorgehenden Postulate auf einer möglichst umfassenden Basis beruhen.

Um diesen Konferenzen den intimen, unformellen Rahmen zu gewähren, der für fruchtbare Diskussionen unumgänglich ist, wird die Anzahl der Teilnehmer auf 80 beschränkt, wobei man bei der Auswahl darauf achtet, daß sich das Publikum aus einer möglichst guten Durchmischung von Fachleuten verschiedener Richtung zusammensetzt.

Judith Ryser

Thamesmead

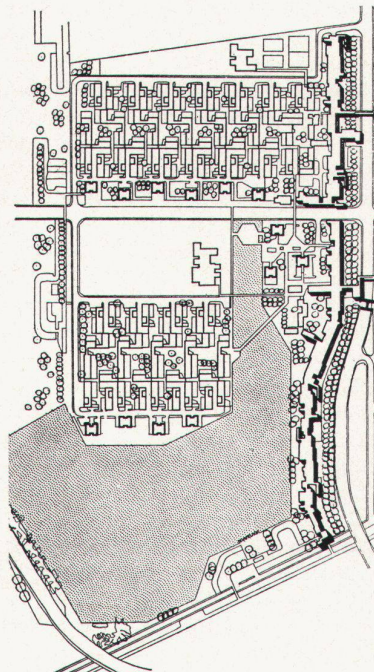
Greater London Council.

Architekt: Hubert Bennet

Bis 1980 sollen auf dem Areal von 520 ha, 17 km vom Zentrum von London, 17000 Wohnungen für 60000 Einwohner gebaut werden. Das Gelände ist flach, teilweise sumpfig und bisher wenig genutzt. Es hat jedoch 3 Meilen Flußufer, die gestalterisch nutzbar gemacht werden können.

Thamesmead ist mit einer Bahnlinie über zwei Stationen mit Zentral-London verbunden. Die beiden Stationen sollen so ausgebaut werden, daß sie gleichzeitig einer weiteren Umgebung als Umsteigestellen vom privaten Autoverkehr zum öffentlichen Verkehrsmittel dienen können. Es werden rund 8000 Pendler nach Zentral-London erwartet.

Thamesmead wird an den künftigen «C»-Autobahnring von London angeschlossen.



1 Plan von London, rechts das Planungsgebiet

2 Gesamtmodell

- 3 Situationsplan
- 1 Themse
 - 2 Seen, durch Kanäle untereinander und mit der Themse verbunden
 - 3 Yachthafen
 - 4 Autobahntunnel-Einfahrt
 - 5 Hauptzentrum
 - 6 Wohnungsbau mit mittleren und niedrigen Dichten
 - 7 Wohnungsbau mit hoher Dichte
 - 8 Industrie
 - 9 Fabrikation der Elemente für den Wohnungsbau
 - 10 Eisenbahnlinie nach London
 - 11 Gestrichelte Linie: Hauptfußwege
 - 12 Erste Bauetappe

4 Situationsplan der ersten Bauetappe, rechts Reihenhäuser

sen, der in diesem Bereich die Themse unterfährt. Damit entstehen unter anderem direkte Verbindungen zu Docks, Industriezonen und zum Flughafen.

In der Publikation des GLC, dem diese Informationen entnommen sind, wird als oberstes Planungsziel genannt:

Schaffung einer Umgebung, die den Bewohnern «Identität und Orientierung» ermöglicht.

Dies soll erreicht werden durch:

- «Rückgratgebäude» mit hoher Wohndichte entlang dem Flußufer und den Hauptverteilstraßen; speziell entworfen, daß sie auch als Schutz gegen Wind und Verkehrslärm dienen können;
- verkehrsfreie Wohnquartiere;
- ein zusammenhängendes System von Freiflächen verschiedener Größe und Nutzung;
- Studium über Weg/Zeit, sowohl für Fußgänger, wie auch für Automobilisten; woraus sich die Situierung des Haupt- und der Nebenzentren ergeben;
- Verwendung eines raschen, wirtschaftlichen Bausystems, das eine hohe Variabilität im Ausdruck erlaubt (die erste Etappe zeigt, daß dies gelungen ist);
- ein vom Autoverkehr unabhängiges Fußgängernetz; Verkehrstrennung; in Gebieten mit hoher Dichte durch eigentliche Fußgängerebenen, in Gebieten mit niedriger Dichte durch Unter- und Überführungen.

Ein Bussystem verbindet alle Wohngebiete mit Bahnstation, Zentren und Industriegebieten.

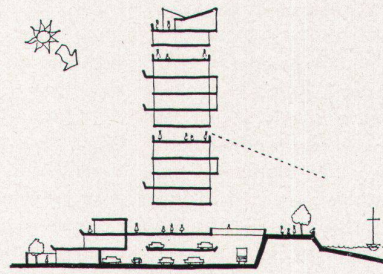
Keine Wohnung liegt weiter als einige Minuten von einer Busstation.

Die vorgeschlagene Konzeption soll so flexibel bleiben, daß sie später neuartige, das Auto ergänzende Transportsysteme einbeziehen kann.

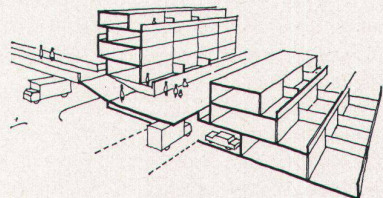
Arbeitsplätze werden so in die Wohngebiete verteilt, daß sie auch für Mütter mit Kleinkindern oder für ältere Leute leicht erreichbar sind.

Die Wohndichten variieren zwischen 175 E/ha und 350 E/ha.

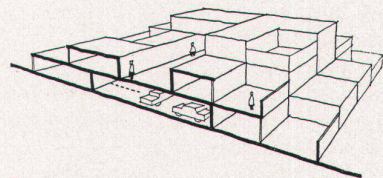
Der Zentrumsbereich unterscheidet sich



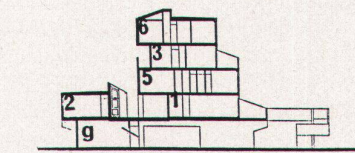
5



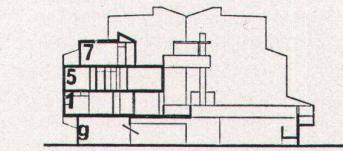
6



7



8

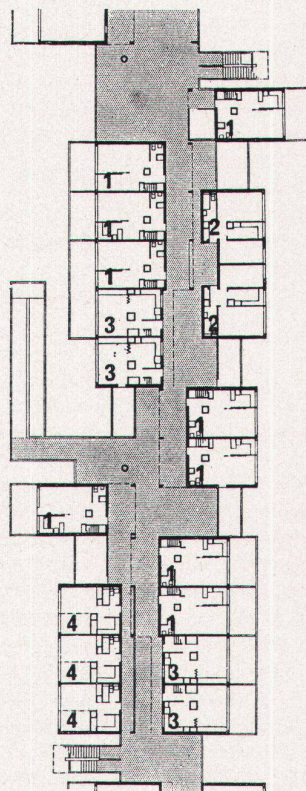


9

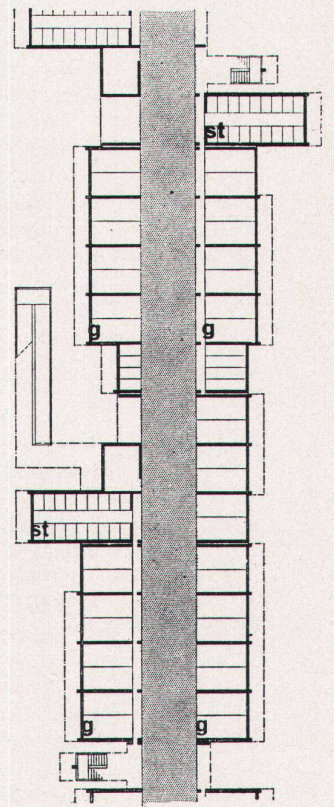
- 1 5-Personen-Maisonnette, Wohngeschoß
- 2 2-Personen-Appartement
- 3 4-Personen-Maisonnette, Wohngeschoß
- 4 1-Personen-Appartement
- 5 5-Personen-Maisonnette, Schlafgeschoß
- 6 4-Personen-Maisonnette, Schlafgeschoß
- 7 3-Personen-Maisonnette
- g Garage
- st Abstellräume

- 5 Schnitt durch ein Hochhaus
- 6 Schnitt durch die Reihenhäuser
- 7 Patio-Häuser
- 8 Schnitt durch 5- bzw. 4-Personen-Haus der Reihenhäuser der ersten Bauetappe
- 9 Schnitt durch 5- und 3-Personen-Haus
- 10 Reihenhäuser, Isometrie
- 11 Erstes Obergeschoß
- 12 Erdgeschoß

Abbildungen: 4, 8, 10-12 «The Architectural Review», Januar 1967

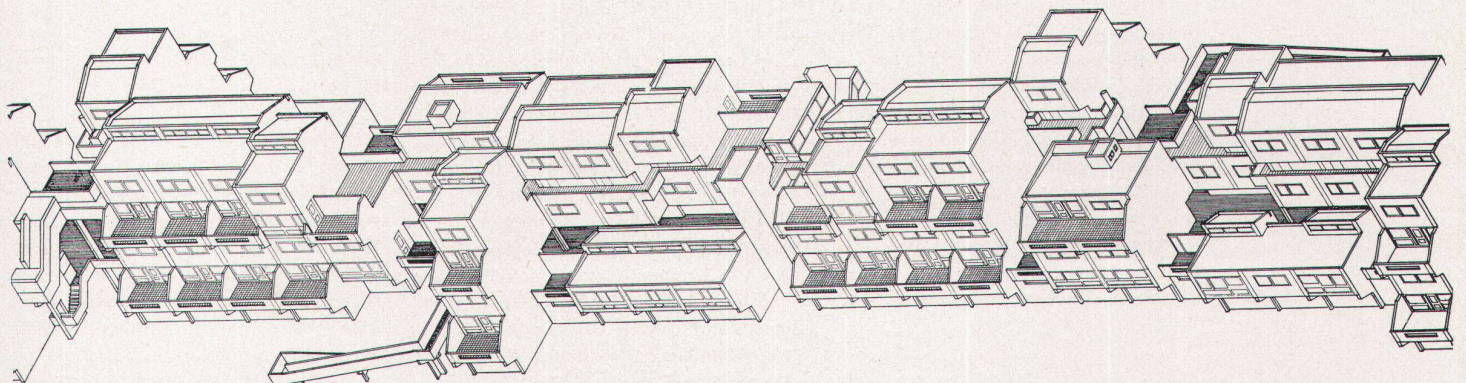


11



12

von den Wohnbereichen nicht mehr im Gefügeaufbau, sondern nur noch in der Vielfalt der eingebrachten Funktionen und der Komplexität der Verknüpfungen. Die erste Bauetappe: Ein Areal von 34 ha, 1570 Wohnungen, Dichte 240 E/ha. Parkplätze für 1 Auto pro Wohnung plus Gästeparkplätze. Das interessanteste Teilstück ist ein linearer «Cluster block», zwei- bis fünfgeschossig mit Fußgängerdeck im ersten Geschoß und Parkierung im Erdgeschoß; gleichzeitig Sammel-Fußweg vom lokalen zum Hauptzentrum. Vorgesehen sind 2-, 3-, 4- und 5-Personen-Wohnungen mit großen Terrassen. Konstruktion: vorgefertigte Betonelemente, Großtafelbauweise. H. Huber



10