

# Planung und Bau

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **16 (1962)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

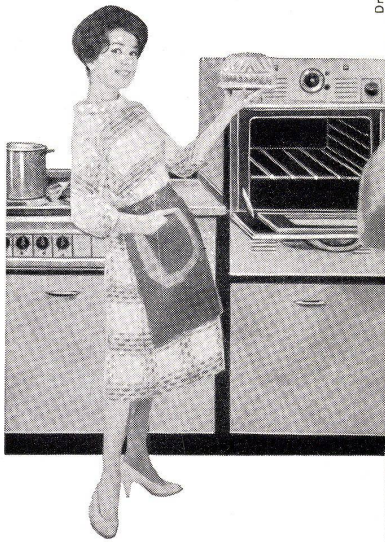
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.

## Doppelten Spass...

Dr. M. Heuberger / Gestaltung H. Buholzer



bereitet Ihnen das Kochen und Backen wenn PROMETHEUS-BEL-DOOR-Backofen und -Kochplattenteil getrennt je auf der richtigen Gebrauchshöhe eingebaut sind. BEL-DOOR, der schönste und modernste Elektroherd mit Leuchtschaltern, beheizbarer Geräteschublade, schrägem Schaltpult, grossem Backofen mit aushängbarer Türe und Schauglas, Innenbeleuchtung, Thermostat, Infrarotgrill sowie Grillspieß mit Motor.



*Prometheus*

PROMETHEUS AG  
FABRIK ELEKTR. HEIZ- UND  
KOCHAPPARATE  
LIESTAL TELEFON 061/84 44 71

## Planung und Bau

### Schulbauten in Frankreich

Seit dem Ende des letzten Krieges steht in Frankreich ebenso wie in manchen anderen Ländern das Problem der Schulbauten auf der Tagesordnung. Die Schwierigkeiten, dieses Problem zu lösen, waren sehr groß. Zunächst einmal infolge der bedeutenden Kriegszerstörungen, dann aber auch auf Grund der demographischen Entwicklung, deren Tendenz nach dem Krieg durch die Familienpolitik der französischen Regierungen eine völlige Umkehr erfuhr. 1944 galt es, 6000 Schulklassen neu zu bauen. 2600 Klassen mußten repariert und etwa 20 000 weitere Schulklassen, die baufällig geworden waren, ersetzt werden. 1951 wurde festgestellt, daß in den kommenden Jahren 24 000 Volksschulklassen allein jedes Jahr neu erbaut werden müßten, um dem Andrang gerecht zu werden. Aber dieses Minimum erwies sich bald als ungenügend. Denn auf der einen Seite verstärkte sich der Zug vom Land in die Stadt, Hunderte von neuen Wohnquartieren entstanden in den Vororten der Großstädte, andererseits bauten große Industrieunternehmen eigene Städte, um ihre Arbeiter logieren zu können, und bereits bestehende Ortschaften in Industrieregionen vervielfachten ihre Einwohnerzahl. Um nur ein Beispiel zu nennen: In dem Gebiet der Eisenindustrie der Mosel erhöhte sich die Zahl der Einwohner von Guemagne in 6 Jahren von 500 auf 6000. In der gleichen Region wurden neue Städte gebaut, wie Rouhling oder Fareberswiller. Die Vororte von Marseille, Lyon, Lille verdreifachten ihre Einwohnerzahl in ganz kurzer Zeit. Die Pariser Region ihrerseits wächst jedes Jahr um 180 000 Einwohner. In all den neuen Städten und den Großwohnbauanlagen der Vororte müssen die Schulen für den Augenblick bereit sein, da die Einwohner die Wohnungen beziehen. Seit 15 Jahren müssen sich jene, die auf nationaler Basis für den Bau von Schulen verantwortlich sind, ständig den neuen Bedürfnissen anpassen. Und vor allem: Sie müssen dafür sorgen, daß rasch und billig gebaut wird. Die Schulen gehören in der Regel den Gemeinden, von diesen muß auch die Initiative für jede neue Konstruktion ausgehen. Sie haben auch die Kontrolle über die Bauten. Aber fast immer müssen die Gemeinden eine Staatssubvention beanspruchen, die zumeist gewährt wird und in der Regel zwischen 45 und 85% der Kosten erreicht – und die den staatlichen Instanzen dann aber auch die Möglichkeit der Intervention gibt, vor allem

jene der Koordination. Eine gewisse Standardisierung erwies sich als unbedingt notwendig. Es gibt gegenwärtig an die 280 für gut befundene Projekte, die für den Schulbau zur Verfügung stehen. Den einzelnen Wünschen und Bedürfnissen ist derart weitgehend Rechnung getragen. Dann aber ging man auch dazu über, die Bauaufträge jeweils pro Departement zu gruppieren. Dies brachte Einsparungen an Zeit und Geld. Das Dekret vom 6. Januar 1959, das die Schulpflicht bis zum 16. Jahr erhöhte, schuf für die Schulbauten neue Probleme. Wohl wird das Dekret erst 1967 in Anwendung kommen, und in den größeren Orten und Städten setzen heute schon 75 bis 85% der Kinder ihre Studien nach dem 14. Lebensjahr fort. Trotzdem wird durch die Ausweitung des technischen Unterrichts und der Fortbildungsschulen die Zahl der für die nächsten Jahre geplanten Schulneubauten sich als zu gering erweisen. Neue Schulklassen werden vor allem dort benötigt, wo «grands ensembles», das heißt Wohnsiedlungen in großem Ausmaß, entstehen. Für eine derartige Wohnsiedlung in der Pariser Region wurde als Beispiel bei 10 000 Wohnungen und etwa 35 000 Einwohnern folgender Bedarf an Schulräumen festgestellt. 1. Volksschulen und Kindergärten: 8 bis 10 «groupes scolaires», wobei eine Schulgruppe für 1200 Schulkinder gedacht ist und 24 Schulklassen sowie 6 Kindergartenklassen umfaßt. Die Schulbautenfläche weist einen Umfang von 1700 m<sup>2</sup> aus, die Höfe 2600 m<sup>2</sup>, der Platz für Spiel und Gymnastik 1700 und die Grünflächen 9000 m<sup>2</sup>. Die Gesteungskosten einer Schulgruppe waren: Im Jahre 1958: Baulichkeiten (ohne Baugrundkosten) 200 Millionen Altfrancs, Ausstattung 10 Millionen. Für den «second degré» (Mittelschule) werden 1400 Schüler erwartet, die in zwei sogenannte «pädagogische» Gruppen aufgeteilt werden. Die beiden Gruppen umfassen: Baulichkeiten 4500 m<sup>2</sup>, Höfe 7500 m<sup>2</sup>, Sport und Spielplätze 15 600 m<sup>2</sup>, Grünflächen 15 000 m<sup>2</sup>. Kosten: 750 Millionen. Ferner wird für die technische Berufsausbildung, für die in dieser Siedlung 600 Schüler erwartet werden, ein eigenes «Centre pédagogique» mit 15 Klassen benötigt. Das Centre umfaßt Baulichkeiten, Sportplätze und Grünflächen, zusammen 2 Hektaren. Und die Gesteungskosten erreichten ohne Baugrund 500 Millionen. Es sind also, wie man sieht, bedeutende Finanzmittel, die da aufgeboten werden müssen, um Schulunterricht und Fortbildung in den großen Wohnsiedlungen zu ermöglichen. Aber der Neubau von Schulklassen erreicht, im nationalen Rahmen gesehen, nicht jenes Ausmaß, das nötig erscheint. Für den Schulbeginn 1961 waren 13 284 neue Klassen bereit, im Vorjahr waren es 13 117 gewesen. «Budget d'équipement» des Erziehungsministeriums erreichte für 1961 den bedeutenden Betrag von 199 Milliarden Altfrancs. Für 1962 wurde der Bedarf vom Erziehungsminister auf 418 Milliarden beziffert, um den Rückstand ausgleichen zu können, der sich in den letzten Jahren ergeben hatte. Aber der Finanzminister konnte nur 232 Milliarden bewilligen. Indessen gab es unter den 192 000 Volksschulklassen im Vorjahr etwa 30 000, die eine Belegung von 35 bis 40 Schü-



VORHÄNGE  
POLSTER-  
MÖBEL  
SPANN-  
TEPPICHE  
TAPETEN  
MALERARBEITEN

*Julius* **KOCH** *Löhner*  
HÖSCHGASSE 68 TEL: 34 51 52  
POSTFACH ZÜRICH 34

lern aufwies, 6700 Klassen, in denen man zwischen 40 und 47 Schüler zählte, und in mehr als 1000 Klassen mußten 50 Schüler Platz finden. Eine derartige Überfüllung stellt jeden erfolgreichen Unterricht in Frage. Aber das Problem besteht nicht nur in den Volksschulen, es ist ähnlich in den Mittelschulen und vor allem in den technischen und beruflichen Fortbildungsanstalten, in denen 1961 etwa 23 000 Plätze mehr als im Vorjahr zur Verfügung standen, während die Zahl der Kinder, die das 14. Lebensjahr erreicht hatten, zugleich von 600 000 auf 800 000 angestiegen war.

Das Problem der Schulneubauten ist in Frankreich noch lange nicht gelöst, obgleich festgestellt werden muß, daß bei den zuständigen Instanzen und vor allem im Erziehungsministerium der Wille besteht, alles daranzusetzen, um allen jungen Menschen die Tore der Schulen weit zu öffnen. J. H., Paris

#### Atomkraftwerk und Trinkwasserversorgung

Das erste deutsche Atomkraftwerk wird in den nächsten Jahren im Landkreis Günzburg (Donau) gebaut werden. Mit dieser Entscheidung wurde nunmehr ein erbitterter Streit um den Standort dieses Kraftwerks zwischen Bund, Land und der Stadt Nürnberg beendet. Gegen den Bau des Atomkraftwerkes, das ursprünglich in der Gemeinde Bertholdsheim im Landkreis Neuburg a. d. D. errichtet werden sollte, waren heftige Proteste erhoben worden, weil dieser Ort im Wasserversorgungsgebiet der Stadt Nürnberg liegt.

Das mit einer Leistung von 237 000 Kilowatt auszustattende Kraftwerk, das bis 1965 fertiggestellt sein soll, wird im Rahmen des Euratom-Programmes erstellt. Ein weiteres Atomkraftwerk wird in den Ardennen als französisch-belgisches Gemeinschaftswerk errichtet. (sbp)

#### Rheinstahl Union Brückenbau AG, Dortmund, wird Kölner Nordbrücke bauen

Der Rat der Stadt Köln hat am 21. Mai 1962 einstimmig beschlossen, daß der von der Rheinstahl Union Brückenbau AG, Dortmund, einer Tochtergesellschaft der Rheinischen Stahlwerke, federführend aufgestellte Entwurf für die neue Rheinbrücke im Zuge der «Inneren Kanalstraße» mit dem Kennwort «Albertus Magnus 2» ausgeführt werden soll.

Der Entwurf «Albertus Magnus» war beim Brückenwettbewerb 1961 der Stadt Köln für den Bau einer neuen

Rheinbrücke, der siebten im Stadtbereich, im Dezember 1961 vom Preisgericht einstimmig mit dem ersten Preis ausgezeichnet und der Stadt Köln zur Ausführung empfohlen worden.

Der preisgekrönte Entwurf ist auf Grund der neuesten Planung weiterbearbeitet und verbessert worden und soll unter dem Kennwort «Albertus Magnus 2» in Angriff genommen werden. Der Rheinstrom soll mit einer modernen stählernen Deckbrücke ohne Aufbauten über der Fahrbahn überbrückt werden. Die stählerne Brücke wird rund 600 m lang und 33 m breit mit getrennten Fahrbahnen von je 11,0 m Breite, die später bei steigendem Verkehr um die Breite der Radwege vergrößert werden können. Die Stromöffnung wird mit 259 m Stützweite überbrückt, das ist ein Maß, das nur um 2 m kleiner ist als das der größten Brücke der Welt in dieser Bauart.

Die Kosten für die Strombrücke betragen rund 31 Millionen DM, und sie wird ein Stahlgewicht von rund 10 000 Tonnen haben.

Die Brücke erhält eine Stahlfahrbahn mit Asphaltbelag, wie sie in den letzten Jahren häufiger ausgeführt wurde. Sie wird von zwei großen Kastenträgern getragen, die je 4,5 m breit und bis zu 10 m hoch sind. Die beiden Kastenträger liegen in einem Abstand von 13,5 m. Bei dem Bau der Brücke soll der Strom weitgehend frei überspannt werden, um den ungehinderten Fortgang des starken Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Der Entwurf entstand in guter Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Architekt, die gemeinsam eine imponierende Lösung für die schwierige Brückenbaustelle fanden, die auf das Stadtbild und die Rheinfahrt besondere Rücksicht nimmt. Die schlanke Stahlkonstruktion hat ihren Schwerpunkt auf dem massiven Pfeiler im Strom. Zu den Ufern hin schwingt die Brücke wie ein Florett aus und wird auf schlanken Pendelstützen gestützt. Die Uferpromenade bleibt erhalten.

Der Entwurf wurde unter der Federführung der Rheinstahl Union Brückenbau AG, Dortmund, in Zusammenarbeit mit namhaften Stahl- und Tiefbauunternehmen und unter Mitarbeit des Architekten BDA Dipl.-Ing. Gerd Lohmer, Köln, ausgearbeitet. Der Brückenzug wird den Kölner Innenstadtring mit kürzester Verbindung zur östlichen Autobahn schließen und eine Verkehrskapazität erhalten, die die Verkehrsverhältnisse in Köln wesentlich verbessern wird.

Ansicht der neuen Brücke vom Rheinpark aus in Richtung Niederländer Ufer und Zoo gesehen.

