

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 5

Artikel: Pläne für Prag : was passiert städtebaulich in Prag?
Autor: Valda, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120169>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Pläne für Prag

Kurz nach der politischen Wende in Tschechien 1989 begannen Investoren in Prag historische Häuser zu kaufen. Der darauffolgende Bauboom hat die Sanierung städtischer Infrastruktur weit zurückgelassen. Ämter und Architekten versuchen dies nun nachzuholen.

Betrachtet man den Bebauungsplan von Prag, so fällt zuerst einmal die Flussschleife der Moldau auf, die der Aareschleife Berns gleicht, jedoch doppelt so breit und lang ist. Im Gebiet vom unteren Rand der nebenstehenden Karte bis zur Flussschleife im Norden lebt die eine Hälfte der 1,2 Mio. Leute. Die andere Hälfte wohnt in Trabantenstädten, die sich kranzförmig um die Hauptstadt legen. Fünf Jahre nach dem Fall des totalitären Regimes gibt es in Prag zwei Fragen: - Woher kommt das Geld, um die vernachlässigten Wohnhäuser, Strassen und Kanäle zu reparieren, die zerrütteten Fabrikquartiere umzubauen? - Wo dürfen in- und ausländische Investoren bauen und unter welchen Bedingungen? Die Prager Behörden und Planer verknüpfen die zwei Fragen zu einer: Wo können wir Investoren in kürze bauen lassen, damit so bald wie möglich Geld die Stadtkasse füllt, um unsere Infrastruktur zu sanieren?

Das Kapital baut

Die Öffnung der Grenzen sowie die gesetzlich garantierte Sicherheit ausländischer Investitionen haben einen Investitionsschub ermöglicht. War Prag bekannt für beschaulich vernachlässigte Häuser oder Paläste, so blenden den Besucher jetzt Dutzende von frisch restaurierten, weiss getünchten Hausfronten. Das Kapital ist daran, Prags Stadtkern umzubauen. Die Umnutzung der Häuser und Paläste geschah bislang unkoordiniert und häufig ohne Baubewilligung. Denn

niemand fühlt sich verpflichtet, den Gesetzen zu gehorchen beziehungsweise dem Stadtarchitekten zuzuhören, dessen Amt aus der Zeit vor der Wende stammt. Der Stadtarchitekt wurde abgesetzt, das Amt letzten August aufgelöst. An seiner Stelle tritt neu das Útvar řízený město (ÚRM), das Amt für Stadtentwicklung. Als wichtigste Aufgabe will es einen Richtplan einführen, der die hitzige Bauentwicklung einer planerischen Gesamtsicht unterordnet; das heisst Lösungen auf Fragen des Wohnanteils im Stadtzentrum sind zu suchen und das Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr ist zu regeln. Nach und nach beginnen die Institutionen zu greifen. Im ÚRM sitzen frische Leute am Ruder. Sie werden akzeptiert und können eine aktive Rolle in der Stadtplanung spielen.

Stadt sanieren mit fremden Geld

Seit der Wende konnten sich zahlreiche Architekten etablieren. Deren Interesse und Ideen für die Verbesserung der Stadträume steht die leere Stadtkasse entgegen. Jiří Valda, der stellvertretende Oberbürgermeister von 1989 bis 1993, ist allerdings skeptisch: «Solange die Planer und Architekten nicht auch ans Geld denken, landet alles in der Schublade.» Deshalb hofft man in Prag auf den Handel mit Investoren: Baufläche gegen Geld für Infrastruktur. Es fehlen Mittel für die Kanalisation, Brücken, Strassen, neue Tram- und Metrolinien. Im Auftrag der Stadt haben im letzten Herbst sieben bekannte Architektur- und Planerbüros Vorschläge zur baulichen Entwicklung einzelner Stadtteile ausgearbeitet. Die eingereichten Pläne und Projekte werden nun vom ÚRM beurteilt. Die brauchbaren Ideen fliessen in einen provisorischen Richtplan ein. Nachdem der Richtplan durch die Vernehmlassung gegangen ist, wird er korrigiert und in

Kraft gesetzt werden. Wie lange es noch dauert, bis ein Richtplan den Bauboom steuern wird, ist ungewiss.

Neue Moldauinseln

Eines der erwähnten Teams, das D. A. Studio (Design Architektur Studio), präsentierte eine umfassende Stadt- und Verkehrsplanung. Seine Leitmotive können wie folgt zusammengefasst werden: Lasse Vertrautes stehen, verbanne Schnellstrassen aus den Quartieren und integriere den Flussraum. Volkslieder besingen die romantische Moldau, aber der Zugang zum Ufer ist nur an wenigen Orten möglich. Die Verfasser der Städtebaustudie schlagen vor, die brachliegenden Inseln zu nutzen (siehe Plan). Neue Brücken, neue Quartiere und Freizeitanlagen auf den Inseln, wie es Wien mit seinen Donauinseln vorgelebt hat, sollen gebaut werden. D. A. Studio experimentiert bewusst nicht mit anderen Bebauungsarten als mit dem Blocktypus. Sie lehnen auch neue Schnellstrassen mitten in der Stadt ab. Der Architekt Martin Rajniš, Wortführer der Gruppe und Professor an der technischen Hochschule in Prag, erklärt weshalb: «Unser Berufsstand ist enorm verrufen. Dies weil unsere Arbeitskollegen unter dem Kommunismus nur Hässliches hervorgebracht haben.» Rajniš plädiert für Zurückhaltung, denkt beim Städteplanen immer «im Zweifel für das Gewohnte». Aufschlussreich zu dieser Haltung ist gewiss auch der Text «Stadtplanung ist Kunstgewerbe» von Michael Wilkens auf Seite 14 dieser Ausgabe.

Architekturvertrauen

Rajniš meint, vordringlich sei jetzt, bei den Leuten das Vertrauen zu schaffen, dass gute Architektur möglich ist. Das ist ein langwieriges Vorhaben. Vor der Wende war Planen und Entwerfen nur den Leuten vorbehalten,

die sich offiziell «der Partei» verschrieben oder gute Freunde im Apparat hatten. Eine öffentliche Diskussion der Planungs- und Bauvorhaben gab es nicht. Die Folgen des unkontrollierten Stadtbaus sind in den Paneelbau-Siedlungen vor den Toren Prags zu sehen. Beispielsweise in «Jižní město», der Südstadt: Hier leben 80 000 Einwohner Prags in Endlosrastern von Hochhausblocks mit zwanzig bis dreissig Geschossen. Dazwischen eine kahle Umgebung und Leute, die von den Busstationen zu ihren Treppenhäusern eilen. Diese schlechten Erfahrungen städtebaulicher Experimente haben die Bevölkerung geprägt. Deren politische Vertreter pochen deshalb darauf, dass einerseits alle Beamten aus der Zeit des totalitären Regimes ausgewechselt werden. Andererseits wollen sie jetzt das Mass der Bauentwicklung öffentlich diskutieren und mitbestimmen.

Hitziger Streit um Bauvorhaben

Aktuelles Beispiel ist der erbitterte, in vielen politischen Kreisen geführte Kampf für und wider das Grossprojekt des Büro- und Geschäftshauses Myslbek. Der sechsstöckige Bau soll eine Baulücke füllen, und zwar an der Geschäftsstrasse Přikopy, vergleichbar der Zürcher Bahnhofstrasse. Das Bauprogramm ist sehr überfrachtet. Schon auf Plänen wirkt der Bau wie ein Elefant im Zwergenland. Die Baubewilligung ist zwar erteilt worden, die Diskussion hält jedoch an. Die einen sehen den künftigen Baukomplex als grossen Arbeitgeber und guten Steuerzahler, die anderen als Flaggschiff der Renditefürsten, das mitten in der Stadt viel privaten Verkehr anziehen und die Stimmung Prags zerstören wird.

Andreas Valda

Handlicher Architekturführer: «Prague, a guide to twentieth century architecture» von Ivan Mangulis, 320 Seiten mit 160 Abbildungen, Format 11 x 11 cm, Ellipsis London Ltd., ehemals-Artemis Verlag, Zürich 1994, 25 Franken.



«Richtplan Moldau» – Städtebauliche Studie
Stadträume in Prag – städtebauliche Erneuerung der rosa bezeichneten Flächen

bestehende Bebauung (weiss)
vorgeschlagene Bebauung (rosa)

Letná-Ebene

Ein Gebiet grosser baulicher Gesten: Das alte Fussballstadion Šparta (1938/64), eine Schnellstrasse und die Letná-Ebene (1945), eine riesige Gras- und Betonfläche zwischen der Strasse und dem Moldau-Abhang. An dieser Stelle stand in den fünfziger Jahren die rund 50 Meter hohe Stalin-Statue. Die Letná-Ebene wurde vom kommunistischen Regime vorwiegend für Militärparaden und 1. Mai-Massenveranstaltungen genutzt und 1989 zum Sturz desselben. Vorschlag des D. A. Studios: das baufällige Stadion abreißen und Wohnungen bauen

Stadtteil Holešovice

Dieses Wohn- und Fabrikquartier wird durch ein Gleisfeld von rund 800 Meter Länge beherrscht. Vorgeschlagen ist, den Güterbahnhof stillzulegen. Die Entwürfe eines städtebaulichen Wettbewerbs haben gezeigt, wie das Gebiet mit Wohn- und Gewerbehäusern überbaut werden könnte. Spannend, aber auch aufwendig wäre die unterirdische Linienführung von drei Verkehrsträgern, nämlich der Eisenbahn, der bestehenden Metro und der Stadtautobahn. Vorläufig ruht das Projekt: Bahn und Stadt können sich nicht einigen

Hafengebiet Karlín/Libeň

Bereits 1817 siedelten sich erste Fabriken an dieser Stelle entlang der Moldau an, vor allem die Papierindustrie. Der Fluss ist stromabwärts schiffbar und mündet nach 60 km in die ebenfalls schiffbare Elbe. Der eiserne Vorhang behinderte jedoch die grenzüberschreitende Flussschifffahrt beträchtlich. Die Hafenanlagen auf der linken Flussseite werden benützt, die Dockanlagen auf der rechten liegen jedoch brach. Zur Zeit liegen nur vage Umnutzungspläne vor. Zu viele Eigentümer, kein Geld

Insel Štvanice

Auf der Insel stehen heute ein Freibad, eine Schleuse und ein Eissport- und Tennisstadion. Raumgreifend ist der Lärm der Nord-Süd-Autobahn, welche die Insel überquert. Vorschlag des D. A. Studios: Die Strassenbrücke «wegsprengen» und dafür eine neue Bebauung mit städtischem Boulevard errichten; der Moldau entlang entstehen neue Promenaden

Illustration: D. A. Studio

Stadtteil Bubenec

Vor hundertsechs Jahren wurde das ehemalige Dorf eingemeindet. Im heutigen Quartier dominieren ältere Funktionärsgebäude und zum Teil provisorisch umgenutzte Industrieareale. Diese verhindern den Zugang zum Ufer trotz der Lage am Fluss. Die Verlängerung der grünen Metrolinie bis nach Bubenec ist geplant. Das D. A. Studio fordert: Eine bessere Durchmischung mit hoher Dichte und die Öffnung zur Moldau

Stadtteil Smíchov

Smíchov heisst «die lachende Au», bevorzugter Standort der Prager Adelsfamilien, die im 18. Jahrhundert Rokoko-Paläste am Moldauufer errichteten. Der Stadtteil nach Vorbild der Pariser Boulevards entstand Mitte letztes Jahrhundert. Die nördliche Hälfte mit Zentrum um die Metrostation Anděl lebt gut im Gegensatz zum südlichen, etwas heruntergekommenen Teil. Das Gebiet ist mit serbischen Fabriken durchsetzt und von einem Bahntrasse geteilt. Eine niederländische Versicherung will nächstes Jahr das Gleisfeld nördlich des Hauptschienenstrangs umnutzen

Gebiet Hauptbahnhof

Dieses Gebiet ist eine hässliche städtebauliche Wunde. Die rund fünfzehnjährige Stadtautobahn von Süden nach Norden führt unmittelbar vor dem Nationalmuseum und dem Bahnhofsgebäude durch und schneidet beide vom Stadtzentrum ab. Brücken und Rampen der Autotransversale hinterlassen daneben und darunter menschenleere, benzingeimpfte Nicht-Räume. Alle Versuche, die Autobahn zu verbessern, scheiterten, ebenso jene, die die Autobahn in einen Tunnel stecken wollten. Die Gründe: zu viele Eigentümer, fehlende Mittel