

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 9

Artikel: Die Internationale Bauausstellung Berlin 1956
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61864>

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: 27.04.2025

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

ich mich über jeden wirklich *schlechten* Bau ebenso sehr freue wie über den wirklich *guten*. Ich bin in einer Stadt tätig, wo Kreuzgrundrissblöcke erstellt wurden. Man hat sie als schlecht erkannt und für die Zukunft verboten. Seither sind mir diese Brocken sympathisch, denn sie ermöglichten mir erst, anderes zu planen, damit meine Kollegen später anderes bauen dürfen. Ich schalte den Drei- und Vierstöcker aus, ich schalte das durchschnittlich Kurze oder Lange aus und ermögliche das eindeutig Kleine und Zierliche neben dem bewusst Grossen und Wichtigen. Aus den Gegensätzen heraus wollen wir wieder gestalten lernen. In den Wohnzonen durchschnittlicher Qualität mit $2\frac{1}{3}$ Geschossen wird — weil man ein Drittel eines Geschosses nur schwer bauen kann — jedes dritte Haus dreigeschossig neben den beiden andern, die zweigeschossig bleiben. Ein Stöcklein Differenz wird Differenzierung der Bauhöhe genannt, dabei ist das doch nur ein frostiges Hüsteln. Freiflächen, die wir uns wünschen möchten, entstehen dabei nicht, nur Ziergärtchen «Betreten verboten». Wenn Sie und wir uns richtige Grüngelände von Blöcken freihalten wollen, wenn von grossen Lungen die Rede ist oder wenn auch nur ein Schulhausplatz mit seinen Grünzügen im Stadtgrundriss ausgespart werden soll, dann stolpern wir über geltendes Recht. Ich weiss, Herr Stadtbaumeister, unsere Gesetze und die Gerichte lassen uns im Stich! Wir sind den Juristen ausgeliefert. Diese bauen nicht nur *de iure*, sondern auch *de facto* die Städte auf. Sie fühlen, Herr Kollege, mit mir und vielen andern Architekten, wie recht die Broschürenschriftsteller von «achtung: die Schweiz» in diesem einen Punkte haben. Der Laie läuft an Bauprofilen vorbei, ohne sie zu beachten. Es sind ja doch immer die gleichen stumpfen Blöcke, die den Luftraum zwischen den Stangen ausfüllen werden. Ausgeklügelte Gebäudeabstände, die für grosse Bäume keinen Platz offen lassen, deuten auf mangelnde Reglemente. Das ist der grosse Fehler aller mir bekannten Bauordnungen. Die kleinmasstäblich abgefassten Vorschriften fördern die Gier der flachgewalzten Städte, alles Grün viel zu hastig aufzu-

fressen. Hätten wir seinerzeit grössere Baumassen als wünschbar bezeichnet, hätten wir hohe Ausnutzungskoeffizienten mit grossem Freihaltmass kombiniert und hätten wir statt der Rollpläne sperrige Stadtmodelle gebaut, die zeigen würden, was die dritte Dimension ist, wer weiss, vielleicht hätte sich dieser oder jener Spekulant bemüht, dem Vorbild nacheifernd kubisch gegliedert zu bauen. Die Juristen aber würden solche Paragraphen mit gleichem Einsatz verteidigen wie die kleinlichen.

Die Grundstücksgrenzen stehen unserm Tun hindernd entgegen; die Nachbarn wahren eifersüchtig ihre Rechte und die Parlamente hüten sich, neues Recht zu schaffen. Das sind Bleigewichte, die auch ich spüre. Trotzdem wollen wir nicht verzagen und versuchen, neues Stadtbaurecht zu schaffen. Dazu aber brauchen wir den Auftraggeber — das Volk. Wir müssen uns aus unserer stillen Klausel hinauswagen und Aposteln gleich bei allen Lauen für die Stadtbaukunst werben. Was nützt es, wenn wir Architekten uns gegenseitig erhitzen, was nützt es auch, wenn unsere Gedanken in goldverzierten Jahrgängen von Fachzeitschriften mumifizieren?

Hier bin ich nun an einem Punkte angelangt, den viele Beamte und auch die frei erwerbenden Planer nicht verstehen werden oder wollen. Sie, sehr geehrter Herr Stadtbaumeister, nehme ich aus. Sie haben durch Ihren Aufsatz bewiesen, dass Sie sagen, was Sie bewegt. Die meisten aber — das sind in der Schweiz deren viele — verzagen; schmollend hüten sie ihre Bauzonen und kneten die Paragraphen. Sie verbittern schliesslich. Das hat doch keinen Sinn. Kämen doch auch andere aus sich heraus, kämen andere und kämpften offenen Visiers mit! Ich glaube, man würde die Männer achten und ihre Taten loben. Heute aber ist das Gegenteil üblich. Prestige, falsch verstandenes Prestige oder die Last der Verantwortung schliessen die Herzen ein und das offene Wort aus.

Ich bitte Sie höflich, uns allen, die wir der Baukunst dienen wollen, durch Ihr Vorbild weiter zu helfen.

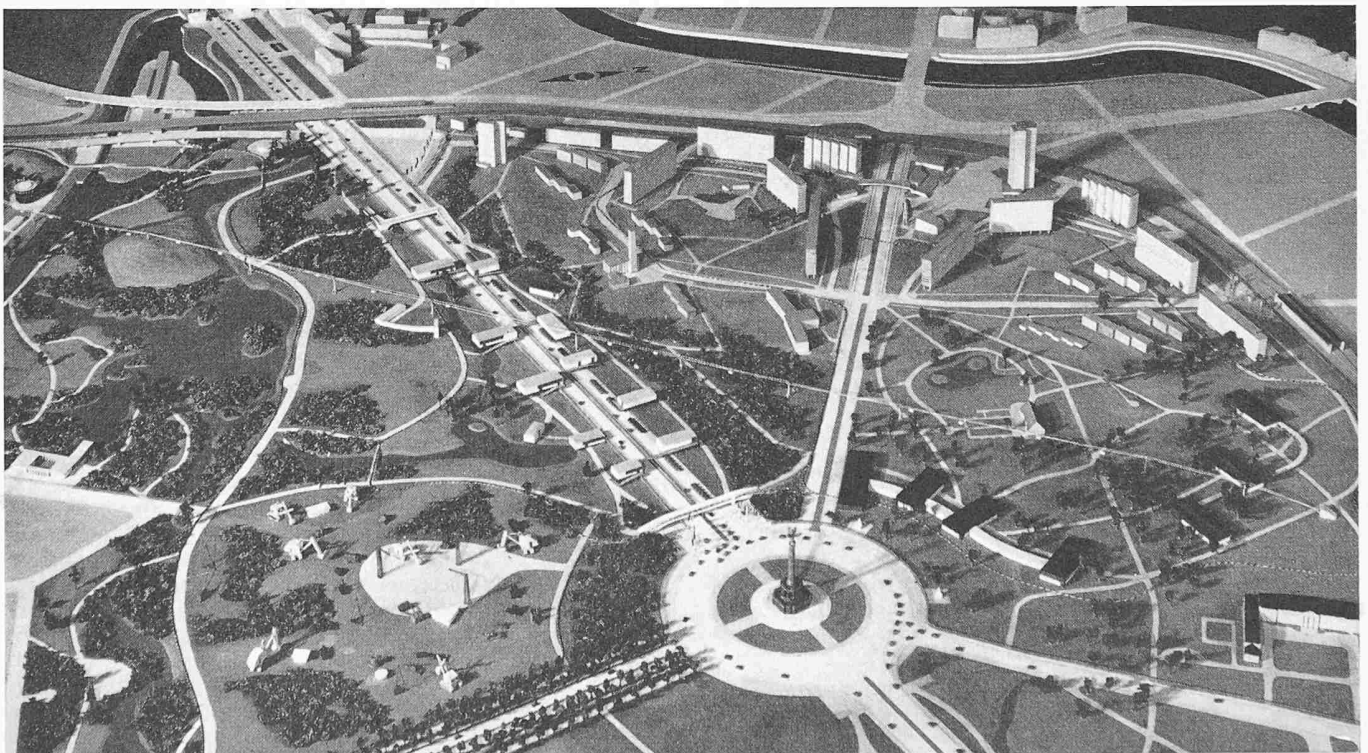
Ihr ergebener *Hans Marti*

Die Internationale Bauausstellung Berlin 1956

DK 061.4: 71: 72

Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau des südlich der Stadtbahn gelegenen Teiles des Hansaviertels soll auf dem Gelände, das durch die Stadtbahn, die Spree, den Grossen Stern, den Neuen See und den Landwehrkanal begrenzt wird,

die «Internationale Bauausstellung Berlin 1956» durchgeführt werden. Der Termin der in dieser Gestalt einzigartigen Schau umfasst die Zeit vom 14. Juli bis 30. Sept. Das Hansaviertel gehört zu den am stärksten zerstörten Wohngebieten der



Internationale Bauausstellung Berlin 1956, im Hansaviertel zwischen Spree (oben) und Tiergarten, Modellbild aus Osten. Vorn der Grosse Stern, nach hinten links die ehemalige Charlottenburger Chaussee, seither «Strasse des 17. Juni», bzw. «Strasse der Nationen» genannt

Berliner Innenstadt. Durch seinen Wiederaufbau werden rd. 1500 Wohnungen, Schulen, Kinderheime, Kirchen, Brücken und ein Krankenhaus gewonnen. Die Gesamtkosten des Projektes — Grunderwerbskosten, verlorene Vorbereitungskosten, Aufbereitung des Geländes für die Neubebauung, Kosten des Wohnungsbaues und der übrigen Hochbauten, Anlagen des öffentlichen Bedarfs — betragen nach dem bisherigen Kostenüberschlag 63 Mio DM. Davon gehen zu Lasten Berlins an Kosten für den Grunderwerb öffentlicher Bedarfsflächen, Aufbereitung des Geländes für die Neubebauung und Bauten und Anlagen des öffentlichen Bedarfs DM 11,7 Mio, die sich bei Durchführung eines Teilprojektes der U-Bahn um weitere 4,35 Mio DM erhöhen würden.

In lebendigem Baugeschehen soll dieser neuentstehende Stadtteil als eine moderne Grossbaustelle den Mittelpunkt der Ausstellung bilden. Ein Teil seiner Bauten wird vollendet sein, ein Drittel etwa wird sich in der Durchführung befinden und ein weiterer Abschnitt im Baubeginn. So werden alle Phasen des Bauens dargestellt. Am natürlichen Bauobjekt werden die Fragen des Bauens in bezug auf Gestaltung, Konstruktion und Wirtschaftlichkeit erforscht und erprobt, um der Wirtschaft und der Kultur neue Impulse und Gedanken zu vermitteln.

Neben den deutschen Architekten Eiermann, Gießer, Mäckler, Hassenpflug, Krahn, Lehmbrock, Nissen, Pfau, Riphahn, Ruf, Weber, Schwippert, Schneider-Esleben, Wilhelm, Zinsser, Baumgarten, Düttmann, Gottwald, Henning, Hoffmann, Kreuer, Lemmer, Luckhardt, Ludwig, Müller, Müller-Rehm, Plarre, Siegmann, Sobotka, Müller und Scharoun werden führende Architekten des Auslandes hierbei mitwirken und zwar: Niemeyer, Rio de Janeiro, Jakobsen, Kay-Fischer, Kopenhagen, Alvar Aalto, Helsinki, Raymond Lopez, Paris, F. R. S. Yorke, London, van den Broek und Bakema, Rotterdam, Prof. Dr. A. Klein, Haifa, Baldessari, Milano, Schuster, Wien, Jaenecke und Samuelson, Malmö, *Otto H. Senn, Basel*, Mies van der Rohe, Chicago, E. Saarinen, Washington.

In Ergänzung der praktischen Anschauung auf der Grossbaustelle sollen in einer «Thematischen Schau» die aktuellen Fragen des Städtebaues und der Landesplanung, des Wohnungsbaues und der Gemeinschaftsanlagen behandelt und geklärt werden. Diese theoretische Schau verursacht zusätzliche Kosten von 6,44 Mio DM.

Die Besoldung der Technikerschaft der Stadt Zürich

DK 35.087.31

Obwohl ich nicht in der Stadt Zürich wohne, interessiere ich mich lebhaft dafür, wie die grösste Schweizer Stadt verwaltet wird. Ich gestatte mir deshalb, meine Ansicht zu der im Titel genannten Materie darzulegen.

Der Stadtrat unterbreitet dem Gemeinderat eine Vorlage zur Neuordnung der Besoldungen und Löhne des städtischen Personals. Es handelt sich, neben Versicherungsfragen, darum, die bisherigen Teuerungszulagen wegzulassen und einen neuen Grundlohn festzulegen. Die heute geltenden Grundlöhne (100 %) sind in der Besoldungsverordnung vom Jahre 1947 festgelegt. Da inzwischen die Lebenshaltungskosten weiter gestiegen sind, sah sich der Stadtrat veranlasst, Teuerungszulagen zu bewilligen. Sie machen heute für alle Lohnkategorien 22 % des Grundlohnes aus. Die neue Vorlage beantragt, einen neuen Grundlohn von 125,7 % des Grundlohnes von 1947 zu bewilligen, was einer dreiprozentigen Erhöhung der heutigen Bezüge entspricht. Durch diese Neuregelung der Löhne und Gehälter würde die durch die frühere Gehaltsfestsetzung erfolgte Nivellierung der Bezüge beibehalten. Die «Technische Vereinigung der Stadtverwaltung Zürich» weist nun aber in einer Eingabe an den Stadtrat nach, dass die Gehälter der technischen Beamten in der Stadt Zürich im Vergleich mit anderen Schweizerstädten und der Bundesverwaltung ungewöhnlich niedrig sind. Als Beispiel geben wir die folgende Zusammenstellung wieder, welche die von verschiedenen öffentlichen Arbeitgebern 1954 ausgerichteten Jahresbesoldungen¹⁾ enthält, und zwar das Maximum für ledige Ingenieure und Architekten I. Klasse.

¹⁾ Nicht enthalten darin sind die vom Arbeitgeber übernommenen Pensionskassenbeiträge, die in der Grössenordnung von Fr. 1000.— liegen.

| Stadt Zürich | Stadt Bern | Kanton Zürich | Bund | Stadt Lausanne | Stadt Basel |
|--------------------------|------------|---------------|--------|----------------|-------------|
| Fr. 15 744 ²⁾ | 17 093 | 17 707 | 18 026 | 18 104 | 19 090 |

²⁾ Nach Antrag des Stadtrates inskünftig Fr. 16 215.—.

Es leuchtet ohne weiteres ein, dass es der Stadt bei einer derartigen Diskrepanz der Besoldungen gegenüber dem Kanton Zürich und dem Bund ausserordentlich schwer fällt, einen tüchtigen Nachwuchs zu erhalten. Es wird zwar mit Recht vom Stadtrat darauf hingewiesen, dass in den höchsten Kategorien der städtischen Beamten sehr oft besondere Zulagen gewährt werden. Aber damit wird das Uebel in keiner Weise behoben. Denn ganz besonders in der Technik kann auch der allertüchtigste Chef ohne einen Stab bestqualifizierter Mitarbeiter keine befriedigende Arbeit leisten. Wenn wir uns vor Augen halten, welche bedeutende Werte in den technischen Anlagen der Stadt Zürich investiert sind und wie viel vom guten Funktionieren der technischen Betriebe für die Bevölkerung abhängt, darf man nur hoffen, es werde sich der Stadtrat und der Gemeinderat überzeugen lassen, dass die Gelegenheit der Stabilisierung der Gehälter benutzt werden muss, um die bisherige Nivellierung der Städtischen Gehälter durch eine Anpassung an die Verhältnisse des Kantons Zürich und des Bundes zu verlassen.

Auch die grosse Stadt Zürich kann sich bei der Festsetzung ihrer Beamtengehälter dem Gesetz von Angebot und Nachfrage nicht entziehen. Sie tut gut, den Beobachtungen ihrer Dienstchefs und des Personalamtes Rechnung zu tragen, dass die Gewinnung und Erhaltung qualifizierter technischer Kräfte unter den heutigen Verhältnissen ungebührliche Schwierigkeiten bereitet. Da die Pensionierung von ursprünglich 70 auf 50 % des Lohnes gefallen ist, bedeutet die Pensionierung, die früher einen Anreiz zum Eintritt in eine öffentliche Verwaltung dargestellt hat, kein Äquivalent mehr gegen die bedeutend höheren Gehälter der Privatwirtschaft.

Es ist sehr verdienstlich, dass sich die «Technische Vereinigung der Stadtverwaltung Zürich» in ihrer Eingabe vom 10. Dezember 1954 an den Stadtrat nicht einseitig auf die technischen Beamten beschränkt hat, sondern dass sie eine Neuregelung der Gehälter vorschlägt, die unter Beibehaltung der bisherigen 18 Gehaltsklassen allen Angestellten und Beamten gerecht wird. Indem sie von der 6. Klasse an gleichmässig zunehmende prozentuale Zuschläge vorsieht, behebt sie die Nivellierung in einem bescheidenen Umfang und geht zum Grundsatz des Leistungslohnes über. Während nach dem Antrag des Stadtrates bei einer Gesamtlohnsumme von rund 140 Mio Fr. eine Mehrausgabe für Gehälter von 4,1 Mio Fr. entsteht, würde mit weiteren 2 Mio, die zu einer Verbesserung der Gehälter der höheren Gehaltsklassen verwendet würden, eine Anpassung an die Besoldungen des Kantons Zürich und der eidg. Verwaltung erreicht. (Ing. I. Kl. und Arch. I. Kl. neu 17 880 Fr.) Dadurch würden die oben dargelegten unhaltbaren Verhältnisse, die sich zum Nachteil der Allgemeinheit auswirken, saniert.

Ich bin fest überzeugt, dass, wenn die Qualitätsverminderung des technischen Personals der Stadt Zürich in der Weise weiterschreitet, wie dies heute aus durchaus erklärlichen Gründen der Fall ist, es leicht eintreten könnte, dass die Mehrausgaben, die man heute fürchtet, infolge unsachgemässer Massnahmen durch wenig befähigtes technisches Personal ein mehrfaches der 2 Mio Fr. betragen.

Auch hier gilt der Grundsatz, den wir i. a. in der Schweiz befolgen: Qualitätsarbeit lohnt sich auf die Dauer stets.

Prof. Dr. C. F. Baeschlin, Zollikon, Dammstr. 25

MITTEILUNGEN

Vorfabrizierte Hafenanlagen. In der Entwicklung der Technik der künstlichen, vorfabrizierten Häfen haben die Amerikaner, ausgehend von den Erfahrungen mit den in England hergestellten, im Juni 1944 in der Bucht zwischen Cherbourg und Le Havre ausgelegten Invasionshäfen (s. SBZ 1947, S. 303) hochinteressante Ergebnisse erzielt. Eine besonders schöne Einheit stellt der stählerne, an die Einbaustelle zu schwimmende Hafenkai dar. Er wurde 1951 für den Bauhafen der grossen Luftbasis Thule in Grönland verwendet, wo in schwierigsten Gelände-Verhältnissen in dem drei Monate dau-