

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 13 (1959)

Heft: 10: Van den Broek und Bakema

Artikel: Bevor Wien explodiert

Autor: Gruen, Victor

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330146>

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

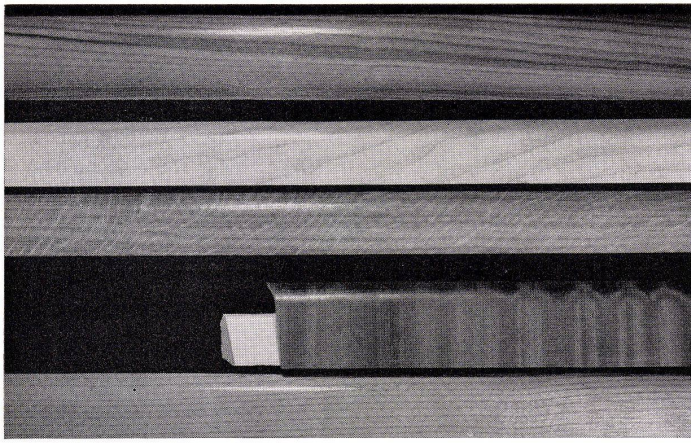
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

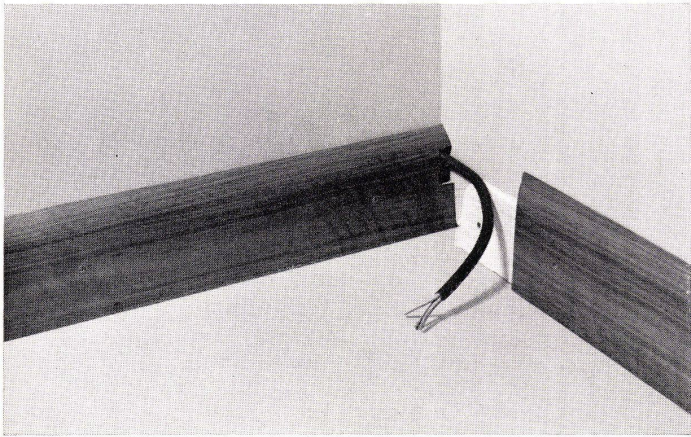
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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



Lignoform Sockelleisten eine saubere Lösung



Lignoform Sockelleisten für jeden Raum

Wohnungsbau u. a.
Göhner AG. Zürich über 100000 m

Verwaltungsgebäude u. a.
SBB und PTT
CERN Genf, Arch. Dr. Steiger
Deutsche Bank Frankfurt
Konsumvereine Hamburg und Hannover

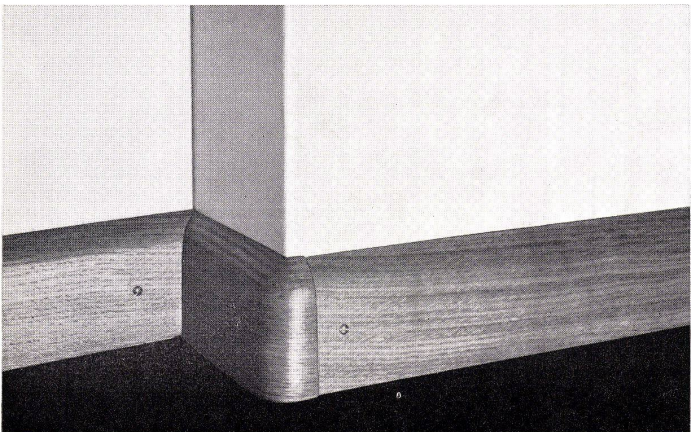
Spitäler u. a.
Kantonsspital Schaffhausen, Schwestern-
haus. Sanatorium Werawald WD

Schulen u. a.
Universität und Sandgrubenschulhaus
Basel. Bischöfliche Hochschule Chur
Architekt Maissen

**Lignoform
Werkstätten für Formsperrholz
G. Esser**

Benken SG Telefon 055 843 45

**Westschweiz: Jean Boillat
Mallery Telefon 032 527 76**



Victor Gruen

Bevor Wien explodiert¹

Die amerikanischen Städte befinden sich im allgemeinen in einem sehr besorgniserregenden Zustand. Trotzdem die Bevölkerungszahl ungeheuer zunimmt, verlieren sie an innerem und auch an wirtschaftlichem Wert. Dabei ist die Krise am meisten in den Stadtkernen zu spüren.

Die amerikanischen Geschäftsleute sind sehr mißtrauisch gegen jede öffentliche Planung, da sie lange Zeit als etwas Sozialistisches bzw. Kommunistisches angesehen wurde. Aber das hat sich in den letzten fünf Jahren gründlich geändert – nicht weil man plötzlich etwas Schönes planen will, sondern weil sich eine großräumige Planung wegen der ökonomischen Zustände, die nicht länger zu ertragen waren, als notwendig erwies.

Die Stadtkerne der großen, mittleren und kleinen amerikanischen Städte gehen langsam aber sicher wirtschaftlich zugrunde. Die Kapitalverluste, die sich durch die Entwertung der Gebäude und der Grundstücke ergeben, sind so ungeheuer, daß die Wirtschaft sie nicht ertragen kann, ohne in eine Katastrophe zu geraten. Darum hat sich in Amerika in den Geschäftskreisen die Überzeugung durchgesetzt: «Etwas muß geschehen!» Ein kleines Buch heißt «Die explodierende Großstadt». Es beschäftigt sich mit der Tatsache, daß die Großstadt in viele kleine Stücke ohne Zusammenhang und ohne wirkliches kulturelles und soziales Leben zerfällt. Ich habe persönlich seit vielen Jahren in Dutzenden von Artikeln, Vorträgen und Reden in Amerika darauf hingewiesen, daß die Teilmaßnahmen, die getroffen werden (Parkgaragen, Autobahnen, Verkehrsampeln, Einbahnstraßen, Zebrastreifen), nur elendes Flickwerk sind, das eine Menge Geld kostet. Solange solche Maßnahmen nicht im Rahmen eines richtigen Generalplanes getroffen werden – habe ich den Leuten in Amerika gesagt –, würden sie sich auf die Dauer nicht nur als nutzlos erweisen, sondern in manchen Fällen sogar mehr Schaden als Nutzen schaffen. Seither erfüllten sich unglücklicherweise meine Vorhersagen und Warnungen. Die Aufwendung von einigen hundert Millionen Dollar, die für Verkehrsverbesserungen ausgegeben wurden, hat sich als unzulänglich erwiesen, und die Zustände sind heute schlechter, als sie vor zehn Jahren waren. Das ist der Grund, warum Amerika jetzt plötzlich planbewußt ist.

Ich erzähle ihnen diese Geschichte, weil ich sehr besorgt bin, daß dieselben Fehler, die Amerika seit 20 Jahren in Verkehrsfragen begangen hat, in Wien wiederholt werden könnten, weil man vielleicht nicht schnell genug realisieren wird, daß alle Tricks zur Zermalmung der Bestie Verkehr in den Vereinigten Staaten fehlschlügen. Mit anderen Worten: ich möchte vermeiden, daß all die Fehler, die man in Amerika gemacht hat, jetzt hier wiederholt werden müssen.

Zunächst muß man einmal wissen, was man will. Steht der Mensch im Dienste des Verkehrs, oder steht vielleicht doch der Verkehr im Dienste des Menschen? Manchmal bekommt man den Eindruck, daß der Mensch im Dienste des Verkehrs steht, und manche Leute betrachten den Verkehr als ein Unwetter oder Erdbeben, als ob er ein Elementarereignis wäre! Aber eigentlich ist für uns der Verkehr nur ein Hilfsmittel, das uns nicht beherrschen darf.

Dann sollten wir im klaren sein, ob wir eine städtische Kultur, ein städtisches Leben wollen oder ob wir willens sind die Städte für die Automobile aufzugeben, sie explodieren zu lassen wie die kulturell und sozial so verdorbenen dezentralisierten Autostädte Amerikas, von denen Los Angeles vielleicht das Musterbeispiel ist. Einer der besten amerikanischen Verkehrsfachleute, Wilfrid Owens in Washington, sagte: «Man kann nicht beides

haben, völlige Motorisierung und städtische Kultur; man muß sich entscheiden.» Straßen dienen heute zwei Zwecken: sie sollen an beiden Seiten der Straße den Bau von Gebäuden ermöglichen und den Verkehr durchschleusen. Leider sind aber diese beiden Zwecke vollkommen unvereinbar und arbeiten gegeneinander. Die Nutzbarkeit der Gebäude wird durch den Lärm, den Geruch und die Gefahren des Verkehrsstromes empfindlich geschmälert. Darum kann man in amerikanischen Städten – und wahrscheinlich auch schon in Wien – feststellen, daß die Leute wegziehen aus den Gegenden, wo zu viel Lärm, Gestank, Aufregung und Verkehr ist, und Quartiere suchen, wo mehr Ruhe herrscht. Andererseits wird der Verkehrsstrom von den Menschen, die in den Gebäuden wohnen und arbeiten oder fortwährend hinein- oder herauslaufen, und von den Automobilen, die vor den Häusern stoppen oder in Garagen einbiegen, aus einem Verkehrsstrom in ein Tröpfelbad verwandelt.

Es gibt zwei Arten von Gebieten: Verkehrsgebiete und Siedlungsgebiete. Die Wohn- und Geschäftsstraße kann kein Stall für Pferde, Ochsen oder Automobile sein. Wir müssen trennen und beides schaffen: ruhige, schöne Wohngebiete mit praktischen und attraktiven Verkaufs- und Arbeitszentren – und Verkehrsadern mit Parkgelegenheiten (Parkhäuser und Untergrundparkanlagen für Wagen). Zur Bewältigung des Massenverkehrs muß man sich auf Massenverkehrsmittel verlassen. Die Beförderung von Massen durch Privatautos ist unwirtschaftlich und unpraktisch.

Die Stadt besteht aus einem Stadtkern und einer Reihe von Nebenkernen, die wir Vorstädte nennen würden. Im allgemeinen gibt es einen inneren und einen äußeren Verkehrskreis und Radialstraßen. Von den Radialstraßen aus führt um jeden dieser Kerne eine Straße; um die Stadt selber aber verläuft eine große Ringstraße, die sich mit allen Radialstraßen verbindet. Ganz in der Nähe befinden sich Parkmöglichkeiten für Autos. Die öffentlichen Verkehrsmittel (Autobusse, Taxi, Untergrundbahn) bewegen sich im allgemeinen auf diesen Straßen. Die Segmente, die dazwischen sind, bleiben Fußgängerbezirke, die vom motorisierten Verkehr nicht berührt werden. Wir nennen diese Aufteilung die zellenartige Organisation eines Stadtgebietes. Diese Zellen werden umgeben und umflossen von Verkehrsgebieten, die als lebenspendende Arterien den Verkehr herum-, aber niemals hineinlenken.

Es ist sehr richtig, daß sich die Parkplätze direkt an die Umgehungsstraßen anschließen und daß sie nicht in der Mitte der Zelle liegen, weil jede Garage wie eine Fliegenfalle den Verkehr anzieht, der dadurch in Gebiete gelockt wird, wo er sich sowieso nicht entfalten kann. Im Innern der Zelle verkehren meistens Fußgänger, manchmal auch Kleinautobusse für zwölf Personen. Alle Verkehrsmittel können sich viel schneller bewegen, weil die Privatwagen nicht im Wege sind und weil es keine Aufstellungsmöglichkeiten für Autos gibt. In den Straßenzügen, wo viel Platz übrig ist, werden Gartenanlagen, Bänke, kleine Geschäfte usw. auf der Straßenfläche gebaut. Es ist natürlich ideal, wenn man Untergrundbahnen oder Untergrundtunnels für den Autobusverkehr bauen kann; in manchen Fällen haben wir auch für den Lastenverkehr solche Untergrundtunnels vorgesehen, so daß die gesamte Versorgung des Stadtkerns mit Waren unterirdisch durchgeführt werden kann. Solche Pläne haben wir für Kansas City, Detroit und für eine Menge kleiner Städte ausgearbeitet.

Wenn ich meine Vorträge über dieses Thema in Amerika halte, erzähle ich den Leuten gewöhnlich von dem wunderbaren natürlichen Anlageplan von Wien und sage, daß Wien eigentlich eine ideale Stadt ist. Wien hat nämlich das Glück, durch historische Zufälle eine Anlage zu besitzen, welche der neuen Zellenplanung sehr nahe kommt. Wien hat deshalb die Möglichkeit, einen solchen Plan leichter und mit geringeren Mitteln zu verwirklichen als viele amerikanische Städte, die jetzt Ringbahnen bauen und gleichzeitig

¹ Vortrag auf Einladung der Zentralvereinigung der Architekten vor der Wiener Presse.

4 gute Trümpfe in der Hand



Wir helfen Ihnen sparen, indem Sie für jede Arbeit den dazu geeigneten Plattentyp beziehen können. Würden wir Ihnen für die unterschiedlichsten Verwendungszwecke immer den gleichen Typ und Qualität empfehlen, so müßten Sie dadurch bei gewissen Arbeiten zu viel bezahlen oder aber die Platte würde nicht allen Anforderungen gerecht. Das vielseitige Homoplax-Sortiment mit seinen vier verschiedenen Plattentypen erlaubt Ihnen in jedem Fall qualitäts- und preiskonform einzukaufen.

Bündner Spanholz Homoplax

Homoplax-Hart

Verwendung: für allseitige Bearbeitung
Mittellage: kompakt, absolut schraub- und nagelfest
Oberfläche: feinspänig, geschlossen für Direktveredelung

Homoplax-Leicht

Verwendung: glatte Flächen mit Umleimer
Mittellage: leicht porös, gute Schraub- und Nagelfestigkeit
Oberfläche: feinspänig, geschlossen für Direktveredelung

Homoplax-Extraleicht

Verwendung: für Mittellagen von Türen und Trennwänden, hohe Wärmeisolation
Mittellage: sehr porös, nicht nagel- und schraubfest
Oberfläche: leicht porös

Homoplax-Einschicht

Verwendung: für Mittellagen, Verschalung, Furnieren von 0,9 mm
Furnierstärke aufwärts
Mittellage: porös, nur bedingt nagel- und schraubfest
Oberfläche: leicht porös, grobspäniger

Homoplax ist durch und durch imprägniert (nicht nur Oberfläche) und ist daher weitgehend immun gegen Feuchtigkeitseinflüsse.



Spanplattenwerk Fideris Aktiengesellschaft, Fideris-Station GR
Tel. 081 - 5 44 63

ungeheure, nach einem trostlosen Rasterplan angelegte Stadtviertel zerstören.

Wien hat natürlich ein paar interessante, ja komische Verkehrsprobleme; aber das ist nicht verwunderlich, weil der Autoverkehr sich hier rascher entwickelt als in den meisten amerikanischen Städten.

Ich habe vor zehn Jahren darüber gesprochen, daß man in Wien verschiedene Parkplätze reservieren und einige zerbotene Gebäude wegen des künftigen Autoverkehrs nicht aufbauen sollte. Aber man sagte mir damals: «Wir werden ja nicht so viele Autos haben, das ist ja lächerlich!» Aber heute sind die Autos da, und es wäre gut, wenn viele von den Gebäuden, die wiederaufgebaut worden sind, nicht stehen würden.

Es gibt aber noch viele Möglichkeiten, das Verkehrsproblem in Wien zu lösen; und es ist vielleicht nicht nur leichter, sondern auch viel wichtiger, es in Wien zu lösen als in den meisten amerikanischen Städten, wo das soziale, kulturelle, künstlerische und wirtschaftliche Leben in den inneren Stadtteilen nicht so entwickelt ist wie in Wien. Manche amerikanische Städte sind heute durch Parkplätze und verbreiterte Straßen so aufgelockert, daß der ganze Stadtkern aussieht wie ein großer Parkplatz. Wenn solches in Wien passieren sollte, wäre das ein großer menschlicher, kultureller und künstlerischer Verlust.

Wenn man eine Fliegeraufnahme von Rochester betrachtet, erblickt man einen riesigen Parkplatz mit ein paar verstreuten Gebäuden, die wie Brandruinen dastehen. Zuerst freuen sich die Leute; sie hatten endlich genug Parkplatz! Nun geht keiner mehr hin, weil dort niemand mehr etwas zu tun hat; so sind die Parkplätze plötzlich überflüssig geworden.

Wien ist meiner Meinung nach auch aus einem anderen Grunde glücklich zu nennen: Es hat jetzt einen Stadtplaner. Die meisten amerikanischen Städte haben Stadtplaner; aber sehr selten sind diese Leute große und starke Persönlichkeiten, weil hervorragende Architekten gewöhnlich nicht das Opfer bringen wollen, für eine Behörde zu arbeiten, da es einträglicher ist, im Privatberuf zu bleiben. Wenn Professor Rainer die Unterstützung findet, die er verdient, sollte es möglich sein, Wien die Zerstörungen zu ersparen, die andere Städte durch das Automobil erlitten haben und die in manchen Fällen schwerer sind als die Schäden, die von Bomben herrühren.

Rudolf Wegmann

Der Honoraranspruch des Architekten für die vorbereitende Beratung des Bauherrn

Vor Erteilung eines definitiven Auftrages zur Erstellung, Abänderung oder Erweiterung eines Bauwerkes pflegt sich der Bauherr in der Regel zuerst durch einen Architekten bezüglich der generellen Möglichkeiten der Ausführung des Bauprojektes und bezüglich der mutmaßlichen Kosten beraten zu lassen. Wird der zu diesem Zweck zu Rate gezogene Architekt in der Folge mit der Leitung der betreffenden Bauarbeiten betraut, so kann er bei der Berechnung seines Honorars den Arbeitsaufwand für diese Präliminarien miteinkalkulieren. Nicht selten kommt es indessen vor, daß sich der Bauherr nachträglich doch nicht zur Ausführung der in Aussicht genommenen Bauarbeiten entschließen kann, oder daß er in der Folge einen andern Architekten mit der Leitung und Überwachung der betreffenden Bauarbeiten betraut. In diesen letzteren Fällen erhebt sich dann die Frage, ob der ursprünglich zu Rate gezogene Archi-

tekt für die von ihm geleistete Arbeit ein Honorar beanspruchen kann.

Das zwischen dem Bauherrn und dem Architekten bestehende Rechtsverhältnis ist ein Auftrag im Sinne von Art. 394ff des Schweizerischen Obligationenrechtes. Gemäß Art. 394, Abs. 3 OR ist der Auftraggeber verpflichtet, dem Beauftragten für die von ihm geleistete Arbeit eine Vergütung zu leisten, sofern eine solche entweder ausdrücklich verabredet wurde, oder aber für die Erledigung der betreffenden Art von Auftrag üblich ist. In der Praxis kommt es nun nur ganz selten vor, daß sich ein Architekt für eine solche rein vorbereitende Beratung eines Bauherrn ausdrücklich und im voraus einen entsprechenden Honoraranspruch ausbedingt. In der weitaus überwiegenden Anzahl aller Fälle wird zwischen den Parteien bezüglich eines Honoraranspruchs nichts vereinbart. Die Frage, ob der Architekt für eine solche reine Beratung des Bauherrn ein Honorar beanspruchen kann, ist dann also in diesem Falle identisch mit der Frage, ob eine solche Vergütung als «üblich» im Sinne der vorstehend zitierten Gesetzesbestimmung betrachtet werden kann.

Man sollte meinen, daß diese im Wirtschaftsleben wohl fast täglich auftauchende Frage durch die Praxis bereits eine endgültige grundsätzliche Regelung gefunden hätte. Dies trifft indessen keineswegs zu. Es zeigt sich vielmehr, daß die Rechtsprechung von einer einheitlichen generellen Regelung dieser Rechtsfrage einstweilen noch weit entfernt ist. Dies hängt wohl weitgehend damit zusammen, daß sich bei diesem Problem regelmäßig zwei verschiedene Standpunkte gegenüberstehen, denen man beidene eine gewisse Berechtigung nicht absprechen kann. Der Bauherr seinerseits stellt sich regelmäßig auf den Standpunkt, daß diese vorbereitende Beratung von seiten des Architekten nichts anderes darstelle als eine Offerte, die ebenso wenig einen Anspruch auf eine Honorierung begründe, wie die Offerte für irgend eine andere Art von Dienstleistung. Der Architekt hingegen kann mit Recht darauf hinweisen, daß die von ihm zu leistende Arbeit den Aufwand für die Offertstellung einer Baufirma oder eines Bauhandwerkers bei weitem übersteige, und daß sie deshalb nicht entschädigungslos geleistet werden könne. Diese grundsätzliche Kontroverse hat in der Praxis dazu geführt, daß die Gerichte bis anhin im wesentlichen immer nur kasuistisch, vom Einzelfall ausgehend, entweder das Vorliegen einer bloßen Offerte angenommen und damit den Honoraranspruch vereint, oder aber die vom Architekten zu leistende schöpferische Arbeit in den Vordergrund gestellt und damit den Anspruch desselben auf ein Entgelt bejaht haben. Dabei wird in der Regel einfach darauf abgestellt, ob es sich bei der vom Architekten geleisteten Arbeit mehr um oberflächliche und nicht ins Einzelne gehende Skizzen und um lediglich summarische Kostenberechnungen handelt, oder aber um detaillierte und bereits für die unmittelbare Ausführung verwendbare Baupläne und einläßliche genaue Kostenvoranschläge. Geht man indessen lediglich von diesen Gesichtspunkten aus, so ist die Grenze zwischen bloßer Offerte und entschädigungspflichtiger Facharbeit naturgemäß durchaus fließend. Kommt es daher zwischen Bauherr und Architekt wegen der Frage der Entschädigungspflicht zu einem Rechtsstreit und zum Prozeß, so wird es sich beim Ausgang des Prozesses oft mehr um ein gewisses Lotteriespiel als um die Entscheidung einer klaren Rechtsfrage handeln.

Man muß daher feststellen, daß weder das Gesetz, noch die Gerichtspraxis oder die Doktrin eine eindeutige Antwort geben auf die Frage, ob und inwieweit ein Architekt für die vorgängige Beratung eines Bauherrn eine Entschädigung beanspruchen kann. Dies gilt auch dann, wenn diese Beratung mit der Anfertigung von Skizzen und mit der Erstellung von Kostenberechnungen verbunden war.