

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 14 (1960)
Heft: 6: Wohnsiedlungen = Colonies d'habitation = Housing colonies

Werbung

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: 08.02.2025

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



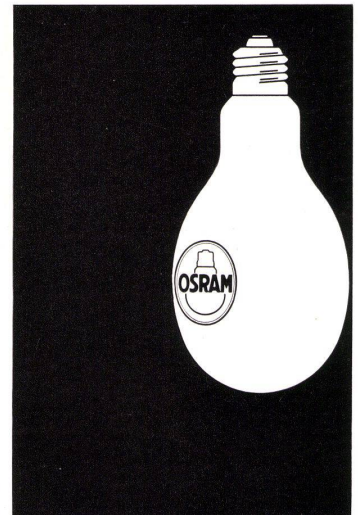
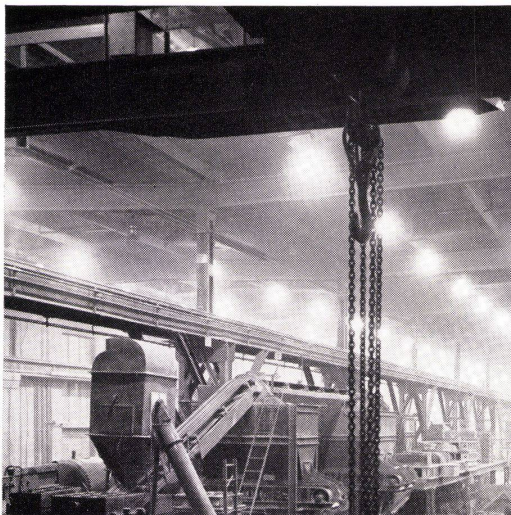
futura Büromöbel -
für neuzeitliche
Direktionsbüros und
Konferenzräume

Ausstellung und Verkauf bei 30 offiziellen Vertretungen.
Bezugsquellennachweis durch die Fabrikanten:
Girsberger Co Stuhl- und Tischfabrik Bützberg/BE
Aebi & Cie Möbelfabrik Huttwil/BE

futura

Besseres Licht – bessere Arbeit

Wer nicht sieht, der übersieht.
Grosse Räume brauchen klare Sicht
für Ordnung, Sicherheit und
bessere Arbeit – OSRAM-Licht.
OSRAM-Quecksilberhochdruck-
lampen geben Hallen, Lagerplätzen
und Fabrikhöfen Übersicht
durch vollkommene Ausleuchtung bei
niederen Betriebskosten.

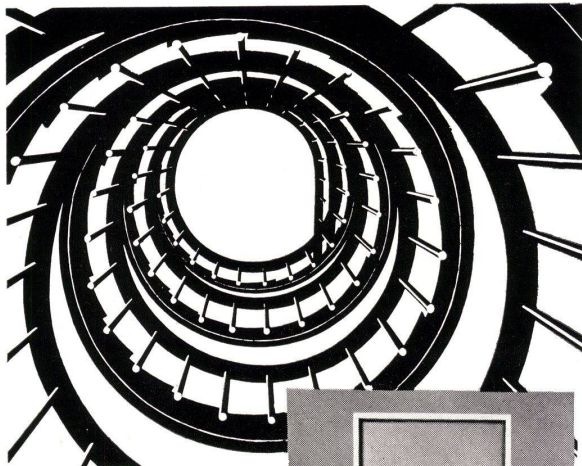
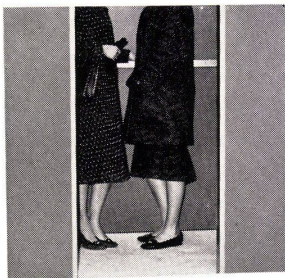


Und in Ihrem Werk?
Verlangen Sie Beratung durch unser lichttechnisches Büro:
wir lösen Ihr Beleuchtungsproblem!
OSRAM AG, Zürich 22, Telefon 051/32 72 80

OSRAM

Ein neuer Weg nach oben

In Übereinstimmung mit dem aktuellen Streben nach Normung und Rationalisierung im Bauwesen, haben wir den neuen Schlieren ECONOM AUFZUG auf den Markt gebracht. Er wird für Gebäude bis zu acht Haltestellen und in drei Ausführungen mit verschiedener Nutzlast und Geschwindigkeit gebaut. Sowohl



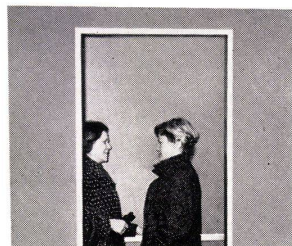
die Herstellung wie auch der gesamte administrative Ablauf sind für diesen Aufzug bedeutend vereinfacht. Die Bauelemente werden weitgehend in Serie hergestellt und an Lager gehalten, so dass wir Ihnen den Aufzug in Preis und Lieferfrist besonders günstig anbieten können. Bei genauer Einhaltung aller vorgeschriebenen Schlieren-Normen erwerben Sie grosse wirtschaftliche Vorteile und kommen dem Ziel der zukünftigen Rationalisierung im Bauwesen einen Schritt näher.

Die technischen Unterlagen und Dimensionen des Econom Aufzuges, die Sie ohne Rücksprache mit **Schlieren** in der angegebenen Form für Ihre Projekte und Ausführungszeichnungen verwenden können, senden wir Ihnen auf Wunsch gerne zu.

Schlieren

ECONOM

Schweizerische Wagons- und Aufzüge AG. Schlieren-Zürich



schnell und
sicher mit
Schlieren

Aus scheinbar irrationalen Gründen ist eine Straße belebt, einfach weil sie belebt ist, und wird es einmal eine andere, so schließen wir uns dem neuen Strome an. Nach diesem unheimlichen Gesetz ist bekanntlich die City von Paris schon im Dreiviertelkreis um die ganze Stadt gewandert: von der Insel zur Place des Vosges, dann südlich ins Quartier Latin, westlich weiter zur Militärschule, dann wieder über die Seine zurück. Hinter sich ließ sie die ausgewöhnlichen Paläste, welche den ärmeren Schichten noch heute ein Obdach bieten.

Aus solchen Gründen ist jede Manipulation an der City gefährlich, denn ihre Folgen sind unabsehbar. Ich hatte in Dortmund als wissenschaftlicher Mitarbeiter der «Sozialforschungsstelle an der Universität Münster» Gelegenheit, die wirtschaftlichen Auswirkungen einer sogenannten großzügigen Stadtkorrektur zu studieren. Dort wurden in dem ansehnlichen Gebiet der mittelalterlichen Stadt, welche die heutige Geschäftsstadt bildet, die Straßen so verbreitert, daß der Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche von 30% auf 50% stieg. Trug man in den alten Stadtplan die alten Schätzwerte der Grundstücke ein, so erhöhten sie sich, wie zu erwarten war, allmählich gegen die Stadtmitte und bildeten, bildlich dargestellt, einen Hügel, der gerade außerhalb der Wallstraßen endete und in das gleichmäßige Niveau der Wohnzonen übergang. Von einer Stadtkorrektur, die der Verkehrsmisere zu Leibe rückt, wäre nun zu erwarten gewesen, daß sie die Vergrößerung der City angestrebt und jenem Bodenpreishügel eine weitere Ausdehnung gegeben hätte. Nun, die Wirkung der Korrektur war genau entgegengesetzt: nach der Erweiterung der Ring- und Zufahrtsstraßen sanken alle randständigen Werte, während nur die in der innersten Mitte in die Höhe schnellten. Das einkaufende Publikum weigerte sich, die einfallenden Rennbahnen als Einkaufsstraßen zu benutzen, und zog sich auf die intakten Stellen des innersten Zentrums zurück. Die neue Preiskurve wurde also ein Turm, der den vorigen sanften Hügel in der Mitte durchsticht, und die Verstopfung des innersten Teils wurde so ungeheuer, daß wider den Willen der Planbehörde eine kleine Fußgänger-city entstand.

Es braucht nicht den nichtexistierenden Stadtökonom, um uns die Verluste zu errechnen, die bei solcher Entwicklung entstehen. Auch wir haben eine City, in welcher ein immer steigender Landpreis die Renditen ungenügend erscheinen läßt, was mitten in der Wohnungsnot zu Abbrüchen und zur Zerstörung hochwertiger Kapitalgüter führt. Es ist zu vermuten, daß ein so auf die bisherigen Stränge der City ausgerichtetes Verkehrssystem wie das für Basel geplante diese Entwicklung nur noch verstärkt. Dabei könnte ja gerade ein sich unterirdisch fortbewegendes System frei von allen Bindungen der überkommenen Stadt an das Werk der sorgfältigen Ausdehnung der City gehen. Denn das schöpferische und wertschaffende Prinzip, das in einer Neuanlage des Verkehrsmittels liegt, muß doch – unternimmt man schon das große Werk – voll ausgenutzt werden. Es

gehört zu jenem synthetischen Denken in gesamtwirtschaftlichen Zusammenhängen, das wir von einem Stadtplaner unserer Zeit erwarten, daß er den Verkehr nicht nur bewältigen, sondern lenken will und dafür das Mittel der Erschließung durch neue Linienführung, neue Haltestellen und auch eine mutige Tarifpolitik zu benutzen weiß, die nicht der Hausfrau ihr ganzes Abonnement durchlöcher, wenn sie vernünftigerweise ihre Einkäufe auf ein weiteres Gebiet ausdehnt als auf die innerste City.

Die Manövrierfähigkeit und Flexibilität auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrsmittels ergibt uns ja gerade jenes notwendige Feed Back, von dem ich gesprochen habe, die Korrektur der durch den Korrektionsplan selber ausgelösten sekundären Fehlentwicklungen. Und da jeder, auch und gerade der augenblicklich «beste» Plan zu solchen Fehlentwicklungen führt, kommen wir zurück zur Frage, ob wir nicht nun endgültig abgehen sollten vom steten Wechsel der fiktiv ewigen Korrektionspläne und statt dessen übergehen zur Kontinuität der flexiblen Planung.

Man hat bekanntlich das Verkehrsgutachten von 1958 den Baulinien des Korrektionsplanes von 1949 untergeordnet; zur Wahrung der Kontinuität und um nicht erneute Unsicherheit in die Boden- und Bauwirtschaft der Innenstadt zu bringen – Sie wissen schon, was damit gemeint ist. So wird sich rein äußerlich am Stadtbild nicht viel mehr ändern, als was auch so geändert hätte. Es ist bestimmt nicht unbelehrbare Kritik und krankhafte Neinsagerie, wenn wir zu einem solchen «besten» Plan schon aus dem Grunde kein Vertrauen fassen können, weil er wiederum von der Fiktion eines erst in zwanzig Jahren erreichten Zieles ausgeht, zu dessen Erreichung überdies Summen aufgebracht werden müssen, die heute nur bewilligt werden unter der chimärischen Vorspiegelung, daß 1980 ein Endzustand erreicht sei, nach welchem wir unseren auf Fr. 50.– pro Kopf und Jahr bezifferten Beitrag nicht mehr zu leisten hätten. Hat man schon einmal die gute Idee, die Ausgaben für die Stadtkorrektur endlich in Pro-Anno-Zahlen anzugeben und nicht als einmalige Aufwendungen, so könnte man doch gleich auch mit der Fiktion aufräumen, daß sie jemals wieder verschwinden würden. Kurz vor seinem Tode schrieb mir Martin Wagner als Antwort auf eine Schrift, die ich ihm zusandte: «Wie sag' ich es meinen Kindern, daß Städtebau sehr langlebig ist, jedenfalls langlebiger als ein politisches Mandat und darum vierdimensional und nicht nur dreidimensional erbaut werden muß?» Das alles soll nun durchaus nicht etwa heißen, daß wir dem Gutachten Leibbrand den Kampf bis aufs Messer ansagen. Wir möchten nur wünschen, daß man es als das behandelt, was es ist, nämlich ein Verkehrsgutachten und kein Stadtplan. Es zeigt eine Möglichkeit auf, wie man – ohne große Abweichungen vom geltenden Korrektionsplan – den Zubringerverkehr zur Innenstadt verbessern kann für diejenigen, welche wirklich in die Innenstadt wollen. Ob aber, als seinerzeit der Große Rat der Regierung den Auftrag zur Einholung dieses Gutachtens gab, diese Bindung an den doch