

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 14 (1960)

Heft: 9: Stufen und Grenzen einer lebendigen Architektur = Les étapes et les limites d'une architecture vivante = Stages and limits of a living architecture

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



Starkstrom



**Telephon oder
Schwachstrom**



**Telephon und
Schwachstrom**

Bodenanschlüsse für Geschäftshäuser

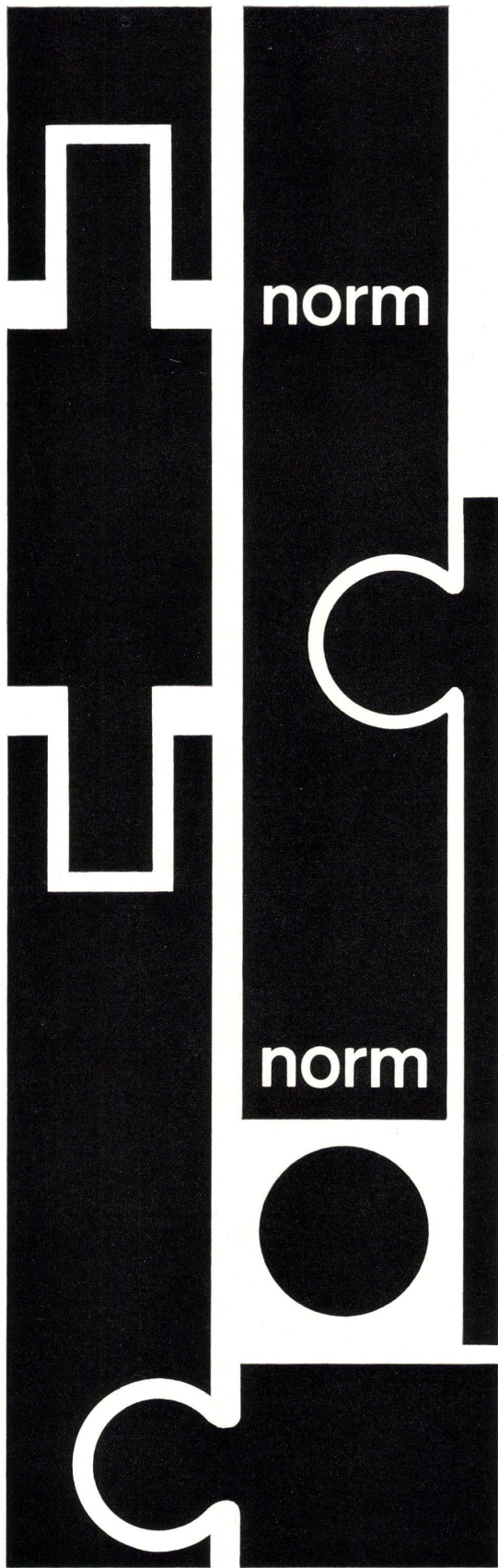




**Bodendose
mit Regulierring zur
bodenbündigen Einstel-
lung des Dosendeckels**



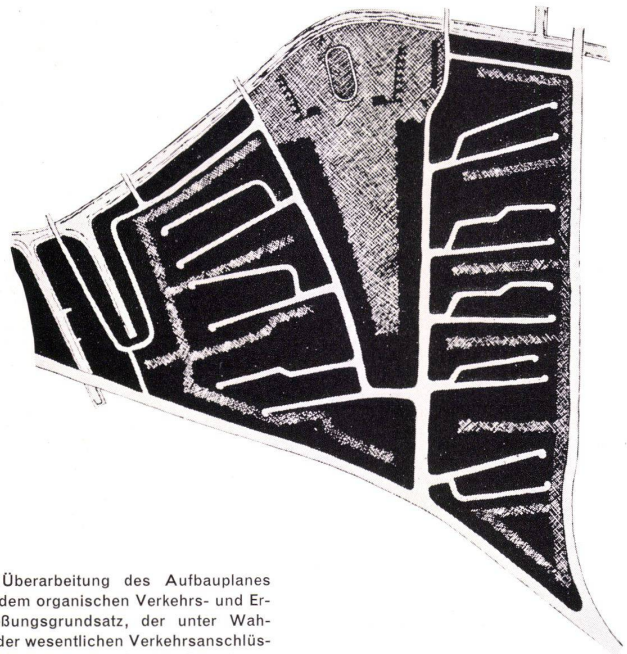
OSKAR WOERTZ *Basel*
TEL. (061) 34 55 50



Reduzieren Sie Ihre Baukosten mit genormten Bauteilen der

Metallbau AG, Zürich 47

Anemonenstrasse 40 Telefon 051 / 52 13 00



Eine Überarbeitung des Aufbauplanes nach dem organischen Verkehrs- und Erschließungsgrundsatz, der unter Wahrung der wesentlichen Verkehrsanschlüsse bei Erzielung der gleichen Einwohnerzahl, Freiflächen und Bauweisen eine Straßenflächensparnis von 60 Prozent gegenüber der anorganischen Aufbauplanung ergibt. Außerdem sinkt die Zahl der gefährlichen, hemmenden und kostspieligen Knoten von 81 auf 24.

das dadurch an allen Einmündungen Dreieck-, Quadrat- und Stoppschilder überflüssig macht (Beseitigung des Schilderdickichts!),

das die Straßen wirtschaftlich «Spur an Spur» nach Maßgabe des wachsenden Verkehrs auszubauen gestattet,

das menschlichem Verhalten und Maß sowie dem technischen Wesen des Autos durch Anpassung der Kurven an tragbare Stadtgeschwindigkeiten gleichermaßen gerecht wird und damit der Sicherheit und Flüssigkeit zugleich dient,

das dauernden Fluß mit sinnfälliger, unwillkürlicher oder an gefährlichen Knoten gar zwangsläufiger Führung fördert,

das durch Anpassung der Einmündungskurven an Stadtgeschwindigkeit und Verkehrsbelastung sowie entsprechend übersichtliche Gestaltung das Minimum an Stops, Lärm und Reglementen gewährt,

das bei den Einmündungen nach Maßgabe der Verkehrsdichte die Anzahl der Risikopunkte auf menschliches Maß – in der Regel gar keinen – reduziert,

das den Selbsterhaltungstrieb als Vorspann für die Verkehrsordnung nützt und das den Verkehrssünder statt den Korrekten zum «Dummen» macht und damit die «notorischen» Sünder zu korrekten Fahrern erzieht oder ausschaltet,

das schließlich mit Kurven die aus Sicherheitsgründen tragbare Geschwindigkeit bestimmt und die entsprechende Kategorie von Schildern überflüssig macht.

Das hervorstechendste Merkmal des organischen Erschließungssystems

der Verästelung ist seine Knotenpunkts-Armut.

Je weniger Knoten, um so mehr Sicherheit,

je weniger Knoten, um so mehr Leistung,

je weniger Knoten, um so weniger schädliche Abgase,

je weniger Knoten, um so mehr Wirtschaftlichkeit in Anlage und Betrieb, je weniger Knoten, um so mehr Ruhe im Verkehr.

An die Stelle einer in der Regel beziehungslosen Gleichförmigkeit tritt also die denkbar stärkste, funktionell begründete Gliederung der Verkehrserschließung. Weil ihre Gesetzmäßigkeit aber von natürlicher Einfachheit ist, wird sie auch noch bei größter Anpassung an die vielfältigen Gegebenheiten zum stärksten Ordnungsfaktor der Stadtgestaltung.

Die Wertordnung des Systems setzt menschliche Sicherheit und Würde allen anderen Gesichtspunkten voran.

Nach ihr sind die gehäuften Verkehrsschilder – mögen sie im Ernstfall ein noch so bequemes Alibi für die Obrigkeit vor dem Richter sein – unsittlich, weil sie über das Auffassungs- und Reaktionsvermögen des Menschen gehen; das heute so viel berufene menschliche Versagen ist also oft ein Versagen des Gesetzgebers.

Seit Jahrtausenden wurde kein grundsätzlich neues Stadtstraßensystem entwickelt. Seit fünfzig Jahren ist es zur Erfüllung völlig neuer Ansprüche des motorisierten Verkehrs überfällig! Im Dienste der menschlichen Würde und Sicherheit wird es zum zwingenden Gebot.