

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 18 (1964)
Heft: 10

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.](#)

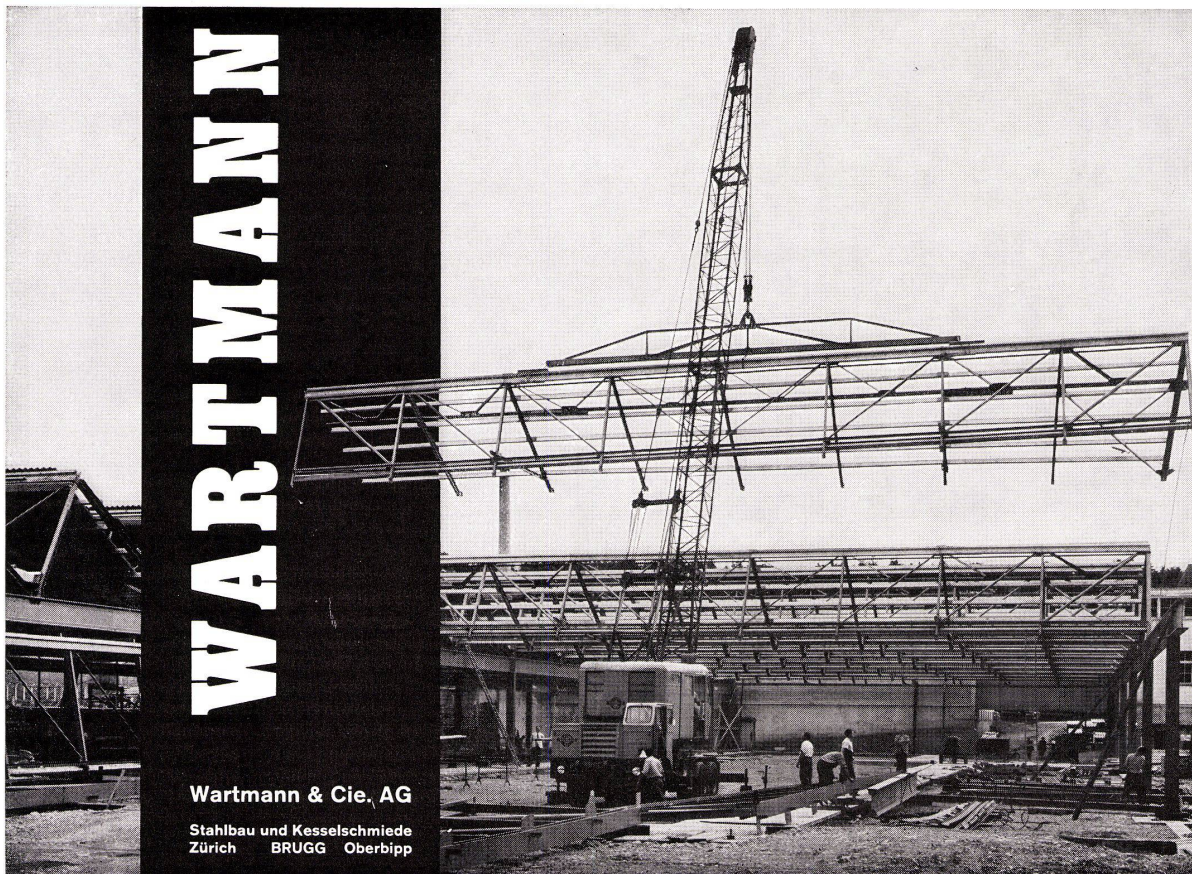
Download PDF: 06.05.2025

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

WARTMANN

Wartmann & Cie. AG

Stahlbau und Kesselschmiede
Zürich BRUGG Oberbipp



OLMA: Halle 4, Stand 402 und 468

Unimatic



Mag eine Waschmaschine noch so gut sein, sie ist nie besser als die Service-Organisation, die hinter ihr steht. Darum baut die Verzinkerei Zug AG nicht nur hochklassige Produkte, sie verfügt auch über einen das ganze Land umspannenden, musterhaften Kundendienst. Wer die vollautomatische Waschmaschine Unimatic kauft, kauft risikolos.

Denn Unimatic ist ein Zuger Produkt. Das bedeutet Zuger Qualität, Zuger Garantie und Zuger Service. Die Konstruktion entspricht den höchsten Anforderungen: Obeneinfüllung, ideale Arbeitshöhe, doppelseitig gelagerte Trommel, Drucktasten, Vollautomatik.

Verzinkerei Zug AG, Zug
Telefon 042/4 03 41





AERA
Hardstrasse 1
Basel
Tel. 42 99 42
Parkplätze im Hof

AERA fand
diesen kubischen
Stuhl für Sie,
einfach, solid
und
anspruchlos
in der Art
(und besonders
im Preis).

Höhe 80 cm
Breite 43 cm
Tiefe 40 cm
Sitzhöhe 44 cm
Fr. 55.-

nicht gefährdet wird». Ich möchte das Unternehmen sehen, das nicht nachweisen kann, daß seine Wirtschaftlichkeit dadurch gefährdet wird. Das sind alles Dinge, die sehr zu denken geben. Dann erinnere ich an die unheimlichen Schäden, die durch die Motorisierung des Verkehrs heraufbeschworen wurden.

Wir reden, die Stadt soll dem Wohl des Menschen dienen. Jedes Jahr werden 430 000 Menschen verwundet oder verkrüppelt und 15 000 totgefahren. Dies ist also die Praxis der Auswirkungen des Städtebaus zum Wohl des Menschen. Das ist die gesamte Einwohnerzahl von Nürnberg. Stellen Sie sich vor, daß jeder Nürnberger Einwohner jedes Jahr entweder einmal angefahren, verwundet oder totgefahren wird, das entspricht jener Zahl, die wir herausgefunden haben. Wie es mit den menschlichen Nerven aussieht, das sehen Sie ja an der Zunahme der Herz- und Nervenkrankheiten. Man kann natürlich nicht das machen, was Jane Jacobs erstrebt, nämlich daß man die Kinder wieder auf die Verkehrsstraßen jagt. Jane Jacobs sagt, es sei verkehrt, daß die Kinder tagsüber auf einsamen Wegen isoliert werden, da würden die Mädchen vergewaltigt, und alle möglichen furchtbaren Sachen gingen da vor sich, man müsse die Kinder wieder auf die Straße schicken, damit sie mit dem Leben der Erwachsenen in Berührung kommen. Das halte ich für vollständig abwegig. Für unsere Verhältnisse sind wir froh, daß unsere Kinder nicht mehr gefährdet werden, wenn wir die Wohnwege von den Verkehrswegen abtrennen. Es wäre auch verkehrt, wenn man etwa Lärm verursachende Industrie wieder in die Wohngegend zurückverpflanze. Das sind doch Errungenschaften, die wir Gott sei Dank hochhalten, und ich glaube, daß ihr das auch nicht vorschwebt. Sie denkt wohl mehr an solche Gewerbe, die wenig Geräusche verursachen; dagegen ist nicht unbedingt etwas zu sagen. Ich könnte mir eine ganze Anzahl von gewerblichen Unternehmungen vorstellen, die man sehr gut in Wohnsiedlungen unterbringen kann, schon um Arbeitsplätze in der Nähe von Wohnplätzen zu schaffen.

Im übrigen ergibt das Problem der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsplatz auch eine Strukturveränderung, die eminente Konsequenzen hat. Sie wissen, daß die Größe der Städte eine Funktion des Verkehrsmittels ist. Solange es nur Fußgänger gab, da hatte eine solche Stadt einen Durchmesser von 1 bis 2 km. Als die Eisenbahn aufkam, hat man ungefähr alle 60 km eine Station gemacht. Dann hat man an den Außenlinien um die Stationen herum Knollen gebildet, wieder mit je 2 bis 3 km Abstand, so daß die Entfernung von der Wohnung bis zur Eisenbahnstation eben eine dem Menschen zumutbare war. Und dann kam das Auto, und das hat die Dinge vollständig auf den Kopf gestellt, denn mit dem Automobil kann man heute ja auch eine Stadt im Umkreis von 50 bis 60 km erweitern, und das ist ja auch an einigen Stellen erfolgt. Ich erinnere an Los Angeles, die schnellstwachsende Stadt der Erde. Was dort geschieht, ist für uns eminent wichtig. Wir sehen daran, wie wir es nicht machen dürfen. Die Stadt ist so auseinandergewachsen,

daß sie heute einen Flächengehalt von 1600 km² in Anspruch nimmt.

Stellen Sie sich bitte einen Streifen vor, der 20 km breit ist und von Hamburg nach Lübeck reicht. Das ist die Stadt Los Angeles. Diese Stadt ist ohne öffentliche Verkehrsmittel – eine furchtbare Zumutung für den Menschen. Die öffentlichen Verkehrsmittel in Los Angeles werden jetzt erst langsam eingeführt, so daß also bisher jeder auf seinen Privatwagen angewiesen war. Ich habe mich selbst an Ort und Stelle davon überzeugt, daß zahlreiche Arbeitnehmer in einer Richtung ein- einhalb Stunden Auto fahren, also pro Tag drei Stunden. Wenn man das noch Erholung nennt, dann weiß ich nicht, was der Ruin der Gesundheit ist. Da wird der Sinn zum Unsinn. Wie überhaupt der große Haken bei der ganzen Verkehrsentwicklung ist, daß der ursprünglich erstrebte Sinn, dem Menschen das Leben zu erleichtern, vielfach ins Gegenteil verkehrt wird. Ich bin früher in Frankfurt am Main mit der Pferdebahn in die Schule gefahren, die fuhr mit ungefähr 10 bis 12 km Geschwindigkeit. Wenn ich heute in Hamburg nach Geschäftsschluß zwischen fünf und sechs Uhr mit dem Bus fahre, dann fahre ich mit 3 oder 4 km Geschwindigkeit. Das ist also die Errungenschaft des modernen Verkehrs, wenn der Verkehr eben nicht gelenkt oder geordnet wird. Und das haben wir ja nicht fertiggebracht bisher. Ich komme darauf gleich noch zurück.

Unter den Dingen, die Jane Jacobs angreift, ist die Nachbarschaft. Auch andere greifen sie an. Sie sagen, die Nachbarschaft, das ist ein utopischer Traum von ein paar verrückten Städtebauern, die glauben, daß man dadurch wieder das soziale Leben fördern kann, die Menschen wieder zusammenbringt, das gäbe es aber gar nicht. Nun gebe ich ohne weiteres zu, daß die sozialen Erwartungen, die viele hatten, auch ich, bezüglich der sozialen Annäherung der Menschen zunächst noch nicht erreicht worden sind. Die Nachbarschaft hat aber nicht nur die Funktion, die Menschen einander näherzubringen, sie hat noch viele andere Funktionen. Sie hat zunächst einmal die Funktion, die Stadt in übersehbare Einheiten zu gliedern, was im Interesse der Orientierung eminent wichtig ist. Sie hat weiter die Funktion, die Grünflächen innerhalb der Stadt systematisch zu ordnen, indem zwischen den einzelnen Nachbarschaften ein Grünsystem entwickelt wird und dadurch die einzelnen Nachbarschaften voneinander getrennt und gleichzeitig die Luftverhältnisse verbessert werden. Sie hat weiter die Eigenschaft, und das ist etwas, was noch nicht erreicht ist, aber erreicht werden kann, da es gewisse Brennpunkte für die Teilnahme der Menschen am öffentlichen Leben gibt, die ich vorhin als so eminent wichtig darstellte und die Perikles schon als eine der wesentlichen Eigenschaften der Urbanität dargestellt hat, nämlich daß jeder Bürger irgendwie beteiligt ist an dem, was in der Stadt geschieht.

Nun noch einmal zum Verkehr: Der Verkehr hat, wie gesagt, eine derartige Bedeutung angenommen, daß alle anderen Aufgaben des Städte-

AERA



So leicht und
elegant
der Stuhl wirkt,
so ausser-
ordentlich stabil ist
er und lässt
sich ebensogut
mit ganz modernen
wie mit ganz alten
Tischen
kombinieren.

Sitz und Rücken
aus schwarz
gebeiztem
Buchenholz, Füße
in Stahlrohr
verchromt.
Höhe 80 cm
Breite 42 cm
Tiefe 42 cm
Sitzhöhe 44 cm
Fr. 89.-