

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>



Eternitfassaden System Keller

Unsichtbare Plattenaufhängung, verdeckte Neopren-Stoßprofile, Sichtfuge 3 mm. Geschäftshaus der Sanitas AG, St.Gallen. Architekten Stäheli & Frehner



A. Keller, St.Jakob-Str. 11, Tel. (071) 2482 33

ROMAY WASCHFONTÄNEN



ROMAY-Waschfontänen sparen Raum, Wasser, Installationskosten. Mit Einzelausläufen oder Strahlenfächer über das ganze Becken, mit Hand- oder Fussbetätigung. Becken aus Chromnickelstahl, Per-aluman oder glasfaserverstärktem Kunststoff. Ver-langen Sie unseren ausführlichen Katalog.

ROMAY AG. 8004 Zürich, Hallwylstr. 71 ☎ 23 02 11

R 1R1164

ROMAY AG.

Solide Baufinanzierung



durch
die älteste
Schweizerbank

Landkredite
Baukredite
Hypotheken



**BANK
LEU**

Bank Leu & Co AG, Zürich
Bahnhofstrasse 32, Tel. 051/23 16 60
Filialen: Richterswil und Stäfa
Depositenkassen in Zürich: Heim-
platz, Limmatplatz, Schwamendingen

Planung und Bau

Entwicklungstendenzen der deutschen Bauwirtschaft

Schneller bauen – besser bauen

Die Fachtagung «Baubetrieb», die während der Deubau in Essen stattfand, befaßte sich sehr eingehend mit Bestrebungen, die das handwerkliche Bauen zurückdrängen wollen. In der Öffentlichkeit sind diese Tendenzen unter den Schlagworten «Fertighaus» oder «Haus von der Stange» bekannt geworden.

Das vorweg: Der vermehrte Bau von Fertighäusern wird nach Ansicht der Baufachwelt auf lange Sicht zu keiner Änderung auf dem Baumarkt führen. Zur Zeit werden in der Bundesrepublik von hundert Häusern achtundneunzig auf bewährte Weise mit den traditionellen Wandbaustoffen (Ziegel, Bims- und Kalksandstein) errichtet, nur zwei sind Fertighäuser. Die Ursache dafür liegt unter anderem darin, daß «fabrizierte» Häuser zur Stunde durchweg nicht billiger sind als «gebaute», die den individuellen Wünschen des Bauherrn angepaßt sind. Hinzu kommt, daß die meisten Fertighäuser nur Halbfertighäuser sind; solche aber bringen ihre Käufer nicht etwa nur um die Hälfte der Vorteile, die ein Fertighaus durch kürzere Bauzeit haben kann, sondern um alle.

Vom Fertighaus verspricht sich die Fachwelt keine Wunder. Die deutschen Hersteller können in diesem Jahr bestenfalls fünftausend Fertighäuser produzieren. Und nur etwa die Hälfte dieser Firmen ist in der Lage, jährlich mehr als fünfzig Häuser herzustellen. Das Experiment gewinnt damit Überhand über die Erfahrung.

Wie also sieht die künftige Marschrichtung des deutschen Bauwesens aus? Bei den Essener Expertenberatungen kristallisierten sich folgende sechs Punkte heraus:

1. Der Übergang zum industriellen Bauen setzt eine sorgfältige Entwicklung im technischen Detail voraus; er erfordert insbesondere eine solide handwerkliche Grundlage der Fertigung. Übereilte technische Lösungen und unzureichende Vorbereitung der Fertigung führen zu Mißerfolgen.

2. Wesentliche Voraussetzung für das Bauen mit Fertigteilen sind Maßordnung, Toleranzordnung und das Arbeiten mit Lehren und Vorrichtungen. An Stelle der Vorschrift «Alle Maße sind am Bau zu nehmen» müssen sorgfältig aufeinander abgestimmte Bauzeichnungen treten, für deren Richtigkeit der Architekt die volle Verantwortung trägt.

3. Die Wirtschaftlichkeit des Bauens mit Fertigteilen und insbesondere die des Fertighauses ist vor allem

von der Höhe der Löhne abhängig. Eine sehr weitgehende Mechanisierung der Fertigung spart zwar in erheblichem Umfang Arbeitskräfte, wird aber erst bei sehr hohen Löhnen wirtschaftlich. Unterhalb dieser Lohnschwelle ist der Fertigbau nur dann an Stelle herkömmlicher Bauarten vertretbar, wenn Arbeitskräfte, vor allem Facharbeiter, fehlen.

4. Fertigbauarten und herkömmliche Bauarten müssen gleichen baupolizeilichen Bedingungen und bauphysikalischen Anforderungen genügen. Für Fertigbauten wird das Einhalten einer Mindestgüte (zum Beispiel Wärmeschutz, Schallschutz) gefordert. Eine Güteüberwachung für Fertigbauten, vor allem für Fertighäuser, ist anzustreben.

5. In der nächsten Zukunft ist weniger dem Fertighaus als dem Bauen mit vorgefertigten Teilen mittlerer Größe besondere Beachtung zu widmen, da auf diesem Wege am schnellsten und wirtschaftlichsten eine Produktivitätssteigerung unter Mitwirkung des Bauhandwerks zu erreichen ist. Zur Vorfertigung in genormten Serien eignen sich besonders Türen, Fenster, Treppen, Dachteile und tragende Elemente. Das Mauern selbst wird noch auf lange Sicht auf klassische Weise mit bewährten Mauerwerkstoffen, wie Ziegeln, Bims- und Kalksandsteinen, aber nach besser durchorganisierten Prinzipien durchgeführt werden. Fertigungsfabriken werden nur Bedarfsspitzen in Höhe von wenigen Prozent des Gesamtbedarfs decken können, einmal wegen des hohen Kapitalbedarfs für die Fertigung und andererseits wegen der Dezentralisierung der Masse des Bedarfs.

6. Die zum Teil etwas überspitzten Forderungen nach Fertighäusern sollten sachlich und objektiv geprüft und auf ein volkswirtschaftlich vernünftiges Maß berichtigt werden.

H. H.

Der neue «Bahnhof am Meer» in Bremerhaven

Eines der größten Projekte im bremischen Hafenbau seit dem Kriege ist jetzt vollendet und kürzlich in Betrieb genommen worden: der neue «Bahnhof am Meer» in Bremerhaven. Seit dem Jahre 1950 sind für den Wiederaufbau der gegenüber der Vorkriegszeit nicht nur vergrößerten, sondern auch leistungsfähiger gewordenen Fahrgastanlage an der Kolumbuskaje rund 37,5 Millionen DM aufgewendet worden, davon allein 22 Millionen DM für die Fahrgastanlage II, die eben dem Verkehr übergeben wurde. Fünf Passagierschiffe können jetzt gleichzeitig am offenen Strom in Bremerhaven abgefertigt werden, wobei es den Passagieren möglich ist, trockenen Fußes und trockenen Hauptes vom Schiff in die Eisenbahn umzusteigen und umgekehrt.

Das Bauwerk ist in die Zukunft gerichtet, und so betrachtet, versinnbildlicht es auch die große Zuversicht, die Bremen und die großen von und zu der Weser fahrenden Passagierlinien für den Touristenverkehr über See haben. Schon des öfteren ist festgestellt worden, daß wir nahezu im Dienstleistungszeitalter leben, in einer Ära, welche selbst Reisen von Kontinent zu Kontinent des Abenteuerlichen und Einmaligen entkleidet hat.