

# Satellitenstädte auch bei uns : eine schweizerische und insbesondere eine Basler Aufgabe

Autor(en): **Baur, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **33 (1958)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-102998>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Satellitenstädte auch bei uns

*Eine schweizerische und insbesondere eine Basler Aufgabe*

Die Satellitenstadt wird auch bei uns kommen. Sie muß kommen. Denn langsam sieht auch der einfache Bürger ein, daß es so nicht mehr weiter gehen kann. Daß besonders auch eine Stadt wie Basel es sich einfach nicht mehr leisten kann, die Bebauung seiner spärlichen Landreserven einfach dem Zufall zu überlassen und sich achselzuckend damit abzufinden, daß wir eben dichter und höher bauen müßten: einmal, und zwar bald einmal wird ja auch dieses sein Ende haben. Mehr und mehr beginnt der Bürger auch zu leiden an der Häßlichkeit der unregelmäßigen Bebauung, die sich krebsartig um unsere Stadt herum ausbreitet. Er beginnt zu begreifen, daß diese Häßlichkeit nur das Abbild ist einer Unordnung, die sich auch volkswirtschaftlich auswirkt in einem unverhältnismäßigen Verschleiß von Mitteln und von Kräften – unrationelle Anlage der Straßen, der Leitungen, der Verkehrsmittel.

Auch der Mensch von heute möchte wieder, daß ihm der Ort, wo er wohnt und lebt, zu einer wirklichen Heimat werde, wie es die alten Städte und Dörfer waren. Er beginnt wieder etwas zu ahnen von jener Wahrheit, von der Goethe gesprochen hat: «Der Bürger in einer gut gebauten Stadt lebt stets im Hochgefühl seines Geistes, der Bürger aber in einer schlecht gebauten Stadt, wo der Zufall mit leidigem Besen die Häuser zusammenkehrt, lebt unbewußt in der Wüste eines düsteren Zustandes.»

Planung auf weite Sicht ist zu einer dringenden Notwendigkeit geworden. Es ist ja schon recht, daß wir beginnen, großzügig den Verkehr auf Jahrzehnte hinaus zu planen, aber ungleich wichtiger wäre es, jenen Raum systematisch zu planen, auf dem unsere Familien angesiedelt werden sollen. Die Ordnung und damit die Schönheit der alten Dörfer und der alten Städte ist ja auch nicht zufällig so entstanden. Eine strenge gesellschaftliche Ordnung sorgte dafür, daß planmäßig sich Haus an Haus fügte. Auch heute noch können wir, dort wo es gelang, größere Landkomplexe nach einem einheitlichen Plan zu bebauen, sehen, daß man zu schönsten Ergebnissen gelangt ist. Gerade Basel kann derartige Siedlungen aufweisen, angefangen von der Siedlung im Hirzbrunnen über das Freidorf bis zur Siedlung auf dem Jakobsberg. In neuester Zeit hat sich auch die Chr. Meriansche Stiftung eingeschaltet und einen größeren Landkomplex, das sogenannte Gellert-Areal, nach einheitlichen Gesichtspunkten planen lassen.

Aber die größeren Landkomplexe, wo sich solches noch durchführen ließe, sind auf Stadtboden bald gänzlich erschöpft. Heute ist eine Planung in größeren Zusammenhängen notwendig. Stadt und Landschaft müssen in der Planung zusammenarbeiten. Wenn der Siedlungsraum um die Stadt herum gemeinsam und großzügig geplant wird, so bieten sich ihr noch unerhörte Möglichkeiten eines schönen Bauens und Wohnens.

Die Theorie des modernen Städtebaues kennt seit über dreißig Jahren den Begriff der Satellitenstadt: jene städtische Ordnung, welche die Ausmaße unserer Großstädte aufglie-

dern will in übersehbare Wesen, die voneinander durch grüne Partien getrennt und mittels peripher angeordneter Verkehrsbänder miteinander wieder verbunden sind. Man ist geneigt, bei uns diese Ideen ein wenig als Utopien, als Amerikanismen zu bezeichnen, wie wir das ja gerne tun, wenn wir uns um neue Situationen und Aufgaben ein wenig herumdrücken wollen. Nun ist aber diesem Einwand der Wind etwas aus den Segeln genommen worden, denn auch in Europa hat man begonnen, diesen Gedanken in die Tat umzusetzen. In Holland, das uns in städtebaulicher Hinsicht etwas überlegen ist, ist eine solche Satellitenstadt im Entstehen. Im Osten von Rotterdam soll eine neue Stadt – Alexanderpolder genannt – entstehen, die, obwohl zum Stadtorganismus von Rotterdam gehörend, weitgehend autonom sein wird. Die Lösung zeigt eine Gliederung in acht sogenannte Nachbarschaften von je 4000 Einwohnern samt den dazugehörigen Kindergärten, Schulen, Läden und Werkstätten. Der Verkehr wird in das Zentrum geführt, die Nachbarschaften selber bleiben frei von ihm und erhalten nur die notwendigsten Zubringerdienste. So wird sich diese neue Stadtgemeinschaft darbieten als ein geordnetes Gebilde, das ein Leben und Wohnen in Ruhe und Harmonie verspricht.

Auch in einem andern europäischen Land, in Finnland, ist eine ähnliche Stadt bereits im Werden: Tapiola, die Satellitenstadt von Helsinki mit etwa 20 000 Einwohnern. Eine Stiftung, bestehend aus Sozialinstituten, Versicherungen usw. hat Planung und Durchführung an die Hand genommen. Der Staat hilft, indem er bis 40 Prozent zinslose Darlehen gibt. Die Bauten selbst werden in Eigentum abgegeben, Theater, Restaurants und dergleichen verpachtet. Die Stiftung hat für die Planung die besten Architekten aufgeboden. Junge Schweizer Architekten erzählen davon, mit welcher Begeisterung und mit welchem engem Kontakt öffentliche Organe und maßgebende Persönlichkeiten mit der qualifizierten Architektenschaft an dieser Aufgabe arbeiten. So ist zu erwarten, daß dort oben im Norden eine vorbildliche Stadt entstehen wird.

Möge auch bei uns, wie in Finnland oben, sich die Erkenntnis von der Unhaltbarkeit der heutigen Zustände mit ihrem terrorisierenden Verkehr und ihren freudlosen Aspekten zum Willen verdichten, Neues, Besseres zu schaffen. Warum soll dies bei uns nicht möglich sein?

Gewiß: der bisherige Eigentumsbegriff an Grund und Boden muß wohl revidiert werden, wenn wir den Gedanken realisieren wollen. Denn Planung setzt voraus, daß über das zu planende Gebiet verfügt werden kann. Aber was für den Verkehr und für Bauten der Öffentlichkeit schon heute Geltung hat, warum soll dies nicht ermöglicht werden können, hier, wo es darum geht, den Menschen, den Familien den notwendigen Lebensraum zu schaffen?

Längst haben wir uns daran gewöhnt, aus Gründen des öffentlichen Wohls Eingriffe in das freie Verfügungsrecht gefallen lassen zu müssen. Manchmal selbst auf Gebieten, wo man die Auffassung haben kann, daß die Verantwortung doch vom einzelnen übernommen und getragen werden könnte. Eine vernünftige Ausnützung und Planung unseres Bodens aber, als eines nicht vermehrbaren Gutes, ist nur durch Mithilfe der öffentlichen Hand möglich. Daß die Lösung dieser rechtlichen Probleme mit Takt und unter Berücksichtigung von Billigkeit erfolgt, ist selbstverständlich. Aber die Sache eilt. Im Zusammenhang mit der großen Verkehrsplanung, welche die Behörden und die Bevölkerung der Stadt Basel in nächster Zeit beschäftigen werden, sollte auch die Frage der künftigen Siedlung vor unserer Stadt studiert und geplant werden. Denn die Verkehrsprobleme können nicht isoliert behandelt werden von der Frage, wo und wie

die Menschen künftig arbeiten und wohnen werden. Denn die Antwort auf diese Frage bestimmt schließlich Lage und Dimensionierung sowie Führung des Verkehrs.

Es müßte eine Vision geschaffen werden, ein anschauliches Projekt, das schlagend die großen Möglichkeiten einer planmäßigen Bebauung, einer Satellitenstadt darstellen würde. Aus einer solchen Vision, aus dem Erkennen, was möglich wäre, würde sich wohl eine Wandlung der geistigen Einstellung und der öffentlichen Meinung ergeben können, die in einem demokratischen Staat Voraussetzung für deren Verwirklichung wäre.

Noch gibt es im Süden unserer Stadt weite unverbaute Gebiete. Hier ließe sich der Plan einer solchen Satellitenstadt verwirklichen, hier könnte es gelingen, 20 000 Menschen auf moderne Art und Weise anzusiedeln. Geordnet und schön: der Verkehr an den Rändern vorbeigeführt, eine Stadt, in der die Probleme des Verkehrs wie jene des Fußgängers optimal gelöst werden könnten, wo sich um einen zentralen Kern, an dem sich die Bauten des öffentlichen Lebens befinden, in aufgliederten Einheiten die Wohnnachbarschaften

mit den zugehörigen Kleinschulen gruppieren würden, in freier Mischform: hohe Wohntürme, abwechselnd mit den Teppichsiedlungen kleiner Einfamilienhäuser, durchzogen von den Grünzonen für Spiel und Erholung. Gewiß, die Verwirklichung eines solchen Projektes erfordert einen hohen Einsatz. Aber gemessen an den Millionen und aber Millionen, die wir gewillt sind auszugeben für die Verkehrssanierung, für Flugplätze und dergleichen, wären die Mittel, die hier einzusetzen wären, nicht zu hoch. Eine umfassende Planung des künftigen Siedlungsgebietes ist überfällig. Worauf warten wir? Alles ist bereit: Die Kenntnisse sind erarbeitet, die Möglichkeiten überblickbar, die finanziellen und die technischen Mittel sind vorhanden, um zu besseren, menschenwürdigeren und menschenfreundlicheren Städten unseres Wirkens und unseres Wohnens zu kommen. Das Problem der also aufgelockerten Satellitenstadt, in der Art, daß das Einfamilienhaus mit kleinem Garten wieder in vermehrtem Maße möglich würde, ist nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Umschichtung der Arbeits- und Freizeit aktuell und bedeutungsvoll.

Hermann Baur

## Der Wohnungsbau des Kantons Basel-Stadt 1957

(Aus dem Bericht des Stat. Amtes des Kantons Basel-Stadt)

Über den Wohnungszuwachs im Jahre 1957 gibt nachstehende Tabelle Auskunft.

### Der Wohnungszuwachs nach Gebieten 1957

Gebiet	Neubau*	Umbau	Abbruch	Reinzuwachs
Großbasel	1938	- 7	- 236	1695
Kleinbasel	355	- 6	- 112	237
Ganze Stadt	2293	- 13	- 348	1932
Landgemeinden	193	2	- 6	189
Ganzer Kanton	2486	- 11	- 354	2121

\* Von der Baupolizei abgenommene Wohnungen.

Den Angaben der ersten Kolonne zufolge – und von den baupolizeilich noch nicht abgenommenen Objekten einstweilen abgesehen – kamen somit im vergangenen Jahr nahezu 2500 neue Wohnungen auf den Markt. Im Nettoergebnis sieht der Zuwachs freilich etwas bescheidener aus; sind doch gleichzeitig über 350 bestehende Wohnungen *abgebrochen* worden, so daß sich die effektive Zunahme auf rund 2100 Wohnungen vermindert. Oder anders ausgedrückt: wie im Vorjahr, ist auch 1957 fast ein Siebentel der neuen Logis zahlenmäßig lediglich an die Stelle von abgebrochenen (und meist wesentlich billigeren) Altwohnungen getreten.

Verglichen mit dem vorletzten Jahr, dessen Neubauten zu beinahe einem Fünftel durch Abbrüche aufgewogen wurden, hat sich das Verhältnis zwischen Brutto- und Nettozuwachs immerhin wieder fühlbar verbessert. Aber wie dem auch sei: daß nun abermals in einem einzigen Jahr mehrere hundert Familien ihr bisheriges Obdach wegen Abbruchs verloren, ist wohl dennoch bemerkenswert. Um so mehr, als man offenbar wiederum eine Reihe von Wohnungen niederriß, die noch in diesem Jahrhundert, ja zum Teil vor kaum vierzig Jahren erstellt worden waren. Es läßt sich denn auch keineswegs be-

haupten, daß nur ausgesprochen mangelhafte Objekte den Baggern anheimfielen. Von den 354 abgebrochenen Behausungen hatten jedenfalls 109, also fast ein Drittel, ein eigenes Bad, und annähernd die Hälfte war zudem mit Gasboilern (93), elektrischen Boilern (54) oder gar mit zentraler Warmwasserversorgung (8) ausgestattet.

Bei den engen räumlichen Verhältnissen, wie sie in unserem Stadtkanton nun einmal herrschen, kommt man zwar wohl oder übel je länger, je weniger darum herum, den Platz für Neubauten durch Abbruch zu schaffen. Doch dürfte der Öffentlichkeit nicht sonderlich gedient sein, wenn dabei allzuvielen Gebäude, die noch einigen Generationen ein behagliches und zudem sehr wohlfeiles Obdach geboten hätten, dem bloßen Gewinnstreben zum Opfer fallen – zumal in einer Zeit, da das Preisniveau ohnehin durch inflatorische Tendenzen bedroht ist.

Die 2486 neuerstellten Wohnungen, die 1957 von der Baupolizei abgenommen werden konnten, haben den schon im Vorjahr sprunghaft gestiegenen Rekord um weitere 170 Wohnungen hinaufgeschraubt, und auch in der Kolonne des Reinzuwachses ragt das jüngste Ergebnis über alle bisherigen Spitzenleistungen hinaus, hier allerdings wegen der gleichzeitigen Zunahme der Abbrüche in weniger drastischem Maß.

Wie in der Häufigkeit der Abbrüche, tritt der Raum-mangel Basels auch in der Gliederung der Neubauwohnungen nach der *Gebäudeart* zutage. Während die Einfamilienhäuser an der Gesamtheit der vorhandenen Wohnungen mit einem Anteil von nahezu 11 Prozent partizipieren, fallen sie innerhalb der Neubauwohnungen von 1957 nur noch mit einem Anteil von 4,6 Prozent, also just halb so schwer, ins Gewicht. Und andererseits ist die durchschnittliche Wohnungszahl der übrigen Gebäudearten, die in der Statistik des Gesamtbestandes mit vier bis fünf Wohnungen pro Haus zu Buch steht, bei den Neubauten der letzten Jahre auf rund das Doppelte gestiegen.

Sind die Häuser somit im allgemeinen größer geworden, so werden die Wohnungen umgekehrt immer kleiner. Aus der folgenden Gliederung nach der *Zimmerzahl* zu schließen, scheint dies allerdings für die jüngste Vergangenheit nicht mehr zu gelten. Hat sich doch der Anteil der Ein- und Zweizimmerwohnungen, der 1955 auf 51 Prozent angeschwollen war, inzwischen wieder auf 30 Prozent zurückgebildet.