

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 9 (1955)
Heft: 3

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.](#)

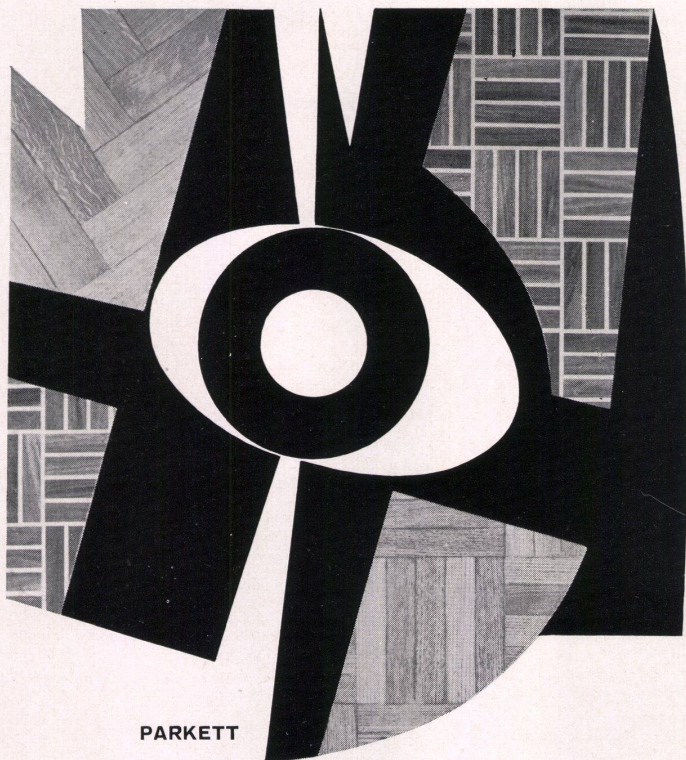
Terms of use

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: 13.03.2025

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

JOHNSON Produkte in Drogerien, Fachgeschäften und Teppichhäusern



PARKETT
TANNENRIEMEN

**Edel – sympathisch
– dauerhaft**

ist Parkett seit jeher der vornehmste Bodenbelag! Mit JOHNSON Floor-Sealer imprägniert werden seine Poren verschlossen. Die Oberfläche des Parketts wird vergütet und bei weichen Hölzern wirkungsvoll gefestigt. Die nachfolgende Behandlung mit JOHNSON WAX ergibt herrlichen, strahlenden Glanz, die Pflege wird kinderleicht und zeitsparend, Schrubben und Spänen fallen weg. Der kostbare Parkett bleibt dauernd gegen Feuchtigkeit und schwere Schritte geschützt.

Unsere Fachleute stehen Ihnen auf Anfrage gerne unverbindlich mit Rat und Tat zur Verfügung

JOHNSON

JOHNSON WAX - Fabrik

E. Gasser Tel. 051 98 91 88

Geroldswilerstrasse Weiningen ZH

Auch zu zweit ...



... und ganz versunken,
wird *Schwarzenburger*
gern getrunken.

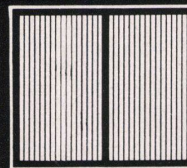
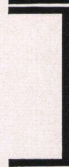
*Das erfrischende Tafelwasser
des schönen Schwarzenburgerlandes*

SCHWARZENBURGER

FRAMBO CITRO ORANGE



Carl Kauter, St Gallen



Fensterfabrik und Glaserei



Espenmoosstraße 6, Tel. (071) 24 55 37



Maxim



Küchenkombinationen

Moderne, einheitlich durchkonstruierte Typenreihe:

Einbauböiler rund und in Kastenform

Moderne zweckmäßige Einbauberde

Spültisch-Boilerkombinationen

Spültisch-Boiler-Herdkombinationen

Kleinkombinationen mit Spültisch, Boiler und Rechaud

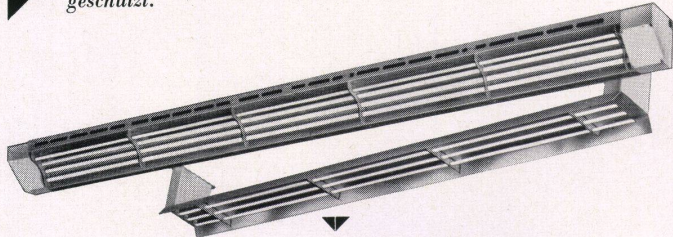
Neue Haushaltsherde

Moderne Formgebung. Praktische Bedienung und einfache Reinigung.
8-Stufen-Feinregulierung für alle Kochplatten

Und dazu die immer größere Beachtung findende

Ultrarapid-Kochplatte 18 cm Ø 2500 Watt

Unerhört rasch, 8-stufig feinregulierbar und gegen Überhitzung geschützt.



Infrarot-Raumheizung

Lösung aller Raumheizprobleme mit den angenehm und rasch wirkenden Langfeld- und Voutenstrahlern. Niedrige Anlage- und Installationskosten. 15-20% Betriebskosteneinsparungen gegenüber andern Heizungsarten.

Wir fabrizieren ferner:

Rund-, Eck-, Steh- und Liegeböiler.

Heizöfen und Strahler. Bügeleisen, Brottröster, Bretzeleisen, Schnellkocher usw.

Großküchenapparate Maxim-Heizstäbe. Universalheizkörper für industrielle und gewerbliche Elektrowärme.

Maxim

MAXIM AG. AARAU

Fabrik für thermo-elektrische Apparate · Telephon 064 / 22655

von Theatern, Versammlungsräumen, Universitäten usw.

Eine solche Stadt wäre außerdem ein schönes Gebilde, schön und zweckvoll wie die mittelalterlichen Städte. Praktisch und schnell, vor allem aber wirtschaftlich und billig, auf dem gleichen Territorium unterzubringen, auf dem unsere heutigen Städte stehen, sogar mit noch besserer Ausnutzung im ganzen gesehen. Mit höchstens der Hälfte aller Straßen, aller Leitungen, aller öffentlichen Dienste bis zur Müllabfuhr. Und sie würde dem Bedürfnis des heutigen Menschen Rechnung tragen, der ja bekanntlich zwei Seelen in seiner Brust hat: Die eine will rasen, 40, 80, 120 km; die andere will ruhig bummeln, beim Einkaufen, beim Spazierengehen, und vor allem ruhig wohnen, im Grünen, in Licht, Luft und Sonne, ohne Lärm und Staub, und möchte sich gleichzeitig vor dem Nachbar verstecken.

Das war ein schöner Traum, den man bis in alle Einzelheiten weiterspinnen könnte. Aber müssen wir nicht versuchen, wenigstens auf dieses Ziel hinzuwirken? Die Verkehrskalamität hat die Todkrankheit unserer Städte offenbar werden lassen. Der Verkehr, seinem Wesen nach gegenüber den drei übrigen städtebaulichen Fundamentalbegriffen: Wohnen, Arbeiten, Erholen – ein dienender Faktor, hat sich in den letzten Jahren in den Vordergrund gespielt und wird als das reformbedürftigste Übel angesehen, weil die Verstopfung der dicht bebauten Stadtkerne in erschreckendem Maße zunimmt. Amerikas unzerstörte Städte sollten für uns eine Warnung sein.

Walter Bogenor, Professor für Städtebau an der Harvard University, führt aus:

«Die Grundlagen der Planung von Siedlungen und Gemeinden wurden im Zuge der Motorisierung bedeutenden Änderungen unterworfen. Der Kraftwagen hat die Vereinigten Staaten vor so folgenschwere Probleme gestellt, daß es notwendig erscheint, die europäischen Städtebauer auf eine Lage aufmerksam zu machen, in der sie sich ebenfalls bald befinden werden. Verkehrsprobleme sind nur die zunächst zutagetretenden Folgen: Auf weite Sicht besteht die Gefahr des totalen Zusammenbruchs der alten Gemeindeform, des Sturzes der Grund- und Gebäudepreise in den Stadtzentren, der Entwicklung von neuen Städten ohne Rücksicht auf politische Grenzen, von Verwirrungen in den örtlichen Steuereinkommen und von falsch gelegenen Schulen, Geschäften und Industrien.»

In der Tat sehen wir in den letzten fünfzehn Jahren in nordamerikanischen Städten eine erstaunliche Abnahme der Bodenpreise in den Geschäftsvierteln der City.

In Städten über 500 000 Einwohner fielen: in New York City von 1930-1945 die Grundstückspreise um 22,5 Prozent, in Baltimore von 1931 bis 1945 um 34,3 Prozent, in Milwaukee von 1930 bis 1944 um 38,7 Prozent.

Diese Wertminderung kommt einer Ausradierung eines Drittels der Stadtkerne gleich. Wenn die Städtebauer auf eine starke Auflockerung der Innenstädte bestehen, so handeln sie also gleichzeitig auch im Interesse der Grundeigentümer, indem sie diese vor Verlusten bewahren. Große innerstädtische Bezirke verfallen, neu errichtete Warenhäuser stellen den Betrieb ein, «Shopping Centers» – zweigeschossig in modernster Form nach Art alter orientalischer Basare für Fußgänger – werden weit draußen vor den Städten errichtet, umgeben von riesenhaften Stellflächen für parkende Autos. Ganze Innenviertel werden niedrigerissen, um Platz zu schaffen für innerstädtische Autobahnen mit komplizierten Über- und Unterführungen, mit einem Aufwand von Milliarden Dollar. Im Gegensatz dazu sehen wir im planmäßig wiederaufgebauten Rotterdam große, breite, neue Straßen, wir sehen auf «wertvollstem» Innenstadtboden solche zweigeschossigen amerikanischen Shopping Centers mit besten Geschäften als Fußgängerbasare, eingeschlossen von Straßen für rückwärtige Belieferung usw. Dabei sind die amerikanischen Städte viel lockerer angelegt als unsere europäischen Städte.

Die City von New York hat 22 000, von Chicago 18 700, von Philadelphia 16 300, von Detroit 13 400, von Los Angeles 4400 Einwohner je Quadratmeile. Im Unterschied zu diesen Zahlen drückt sich das Alter der Städte aus! Zum Vergleich folgende Zahlen:

Die City von Hamburg hatte 60 000 Einwohner je Quadratmeile vor der Zerstörung (1939) und 26 800 Einwohner je Quadratmeile nach der Zerstörung (1953).

Wir haben in unseren modernen Aufbauplänen und Baugesetzen nach dem Kriege Nutzungsziffern für Geschäftsgebiete und Wohndichten für die Wohngebiete fest-

gelegt. Die Nutzungsziffer ist die Relation der Grundstücksfläche zu der Summe der Geschößflächen; die Wohndichte ist die Zahl der Einwohner auf eine Hektare Baugelände.

Dürfen wir nach dem, was ich Ihnen geschildert und gezeigt habe, überhaupt nur den Gedanken erwägen, diese Ziffern in unseren Städten zu erhöhen?

Aber die Preise für den Grund und Boden steigen schon wieder. Wir haben in Hamburg bemerkt, daß in manchen Durchführungsplänen von Trümmergebieten seit der öffentlichen Auslegung die Bodenpreise 50, 70 und mehr Prozent gestiegen sind. In Stuttgart zum Beispiel hat sich diese wieder beginnende Krise bereits zu einer akuten Gefahr für die ganze Stadtplanung entwickelt, wie bei der Tagung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung im Oktober 1954 festgestellt wurde.

Sie werden verstehen, warum ich in meinen Ausführungen mit solchem Nachdruck auf die historische Entwicklung, insbesondere der letzten hundert Jahre, und ihre Folgen eingegangen bin. In dieser aufs neue sich anbahnenden Entwicklung zeichnet sich die tödlichste Gefahr für die moderne Großstadtplanung ab. Der Städtebauer ist schon wieder in die Abwehrstellung gedrängt. Der Druck der steigenden Bodenpreise auf die höhere Ausnutzung tritt im täglichen Kampf, den die städtischen Behörden zu bestehen haben, offen und brutal, aber auch getarnt hinter Zweckmäßigkeit und Gestaltungsgründen auf. Ich greife nur zwei Momente heraus:

Die Lückenschließung in dicht und schlecht bebauten Gebieten wird mit der Verdeckung des häßlichen Einblicks und die gesetzwidrig erhöhte Geschößzahl solcher Bauten mit dem Hinweis auf die Verdeckung häßlicher bestehender Brandgiebel begründet.

Ferner «das schöne steile Dach»! Es ist nichts anderes als ein weiteres Geschöß, und wenn es im Wohnwert als selbständige Wohnung noch so minderwertig ist. Die gesetzlichen Vorschriften beziehen sich bekanntlich auf volle Geschosse bis zur Traufhöhe. Genehmigt man ausnahmsweise eine Dachgeschößwohnung für den Hausmeister oder ein Dachatelier für den Künstler, dann besteht infolge von Berufungen auf diese Ausnahme plötzlich ein Viertel oder ein Fünftel (nämlich die Bewohnerschaft des fraglichen vierten oder fünften Geschosses) der Bevölkerung des ganzen Stadtbezuges aus Hausmeistern und Künstlern.

Und was die äußere Gestaltung anbelangt, so ist festzustellen, daß der übliche viergeschossige Miethausbau in seiner durchschnittlichen Form Haus an Haus mit ausgebautem Steildach etwa den Charakter einer mitteldeutschen Kleinstadt im Unternehmerstil zeigt. Man kann natürlich fragen, ob das ein Fehler sei, was den Kleinstadtcharakter betrifft.

In der Aufreihung auf Grund der Einzelparzellierung an langen vorhandenen Straßenzügen ist es auf jeden Fall ein Fehler. Bei der freizügigen Gestaltung und Häuserstellung über alle bestehenden Grenzen hinweg, untermischt mit niedrigeren und höheren Häusern entsprechend den verschiedenen Wohnbedürfnissen der Menschen einer Nachbarschaft, in aufgelockelter Bauweise, werden Großstadtcharakter und Großstadtlandschaft in bester Form zum Ausdruck kommen.

Noch ist es nicht zu spät, selbst auf unseren großen Trümmergebieten, zu dieser Großstadtlandschaft zu kommen, wenn wir großzügige Bodenordnung betreiben an Stelle der Förderung des Einzelaufbaues.

Aber dazu gehört Mut und Geld.

Der ehemalige Wiederaufbauminister von Nordrhein-Westfalen, Dr. Schmidt, hat in einer seiner letzten Reden wörtlich gesagt: «Es lag durchaus nahe, die neuen Gedanken einer vorbildlichen Planung bei dieser Gelegenheit (d. h. beim Wiederaufbau unserer Städte) in die Tat umzusetzen, die Städte großzügig aufzulockern und sie den heutigen und künftigen Verkehrsverhältnissen anzupassen. Statt dessen sehen wir unsere Städte zwar schnell wiedererstanden, von einer städtebaulichen Umgestaltung in der erwarteten Art ist aber im allgemeinen viel zu wenig zu verspüren. – Wenn wir einmal die Geldsummen betrachten, die seit der Währungsreform in Form von Landesmitteln für den Bau von sozialen Wohnungen gegeben worden sind, und vergleichen diese mit den Mitteln, die für städtebauliche Maßnahmen zur Verfügung gestellt wurden, so müssen wir ein recht beachtliches Mißverhältnis feststellen.»

Soweit Herr Dr. Schmidt, ich hoffe, daß er nicht wegen dieser Feststellung den Ministerstuhl räumen mußte.