

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 14 (1960)

Heft: 6: Wohnsiedlungen = Colonies d'habitation = Housing colonies

Artikel: Vom Verkehrsplan zum Stadtplan : zu den Gesamtzusammenhängen der Stadtwirtschaft

Autor: Burckhardt, Lucius

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330370>

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: 02.04.2025

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



Das neue KWC-Radiatorventil

Eleganter, anatomisch geformter Griff, der keine Schmutzecken aufweist. Das Handrad kann in zwei Farben, schwarz und elfenbeinifarbig, bezogen werden. Sehr feine Voreinstellung und Handregulierung der Wärmemenge dank dem neuartigen Drosselkegel.

Poignée élégante, forme anatomique, sans angles offrant asile à la saleté. Le volant peut être obtenu en deux teintes, ivoire et noir. Le nouveau cône d'étranglement (courbe de débit souslinéaire) permet un réglage préalable et à main très fin de la quantité de chaleur.



**Aktiengesellschaft
Karrer, Weber & Cie., Unterkulm b/Aarau
Armaturenfabrik-Metallgießerei
Telefon 064/3 81 44**

Lucius Burckhardt

Vom Verkehrsplan zum Stadtplan

Zu den Gesamtzusammenhängen der Stadtwirtschaft

Mit dem Wort Stadt bezeichnen wir nicht durch alle Zeiten dasselbe; leicht vergessen wir die historische Dimension dieses Begriffes und verschließen uns damit die Einsicht in das Geschehen. «Stadt» nennt sich schon jenes Gebilde Ninive, das, wie im Buche Jonas zu lesen steht, bei 120 000 Einwohnern drei Tagesreisen im Durchmesser hatte und dessen geweisagter Untergang dann aufgeschoben wurde aus Mitleid mit dem vielen Vieh, das sich darin befand. Schon aus versorgungstechnischen Gründen konnte die damalige Stadt nichts anderes sein als eine verdichtet bewohnte agrarische Zone, in gewaltigem Unterschied zur mittelalterlichen Gewerbestadt und vollends zu der vom veralteten Mauergürtel eingegengten Handelsstadt des 19. Jahrhunderts. Und welch ein Sprung von da weiter zur heutigen Stadt, die zwar in ihrer Mitte ja teilweise das alte Aussehen noch bewahrt hat, so daß nicht sogleich offenbar wird, als was wir das neue Gebilde anzusehen haben: es ist die industrielle und merkantile Großagglomeration, die sich auf Grund unerbittlicher ökonomischer Gesetze auf die alte Gewerbe- und Handelsstadt aufpropfte und diese sprengte.

Betrachten wir den jeweiligen historischen Erscheinungstypus der Stadt als den Ausdruck der Produktionsweisen und Sozialverhältnisse der Zeit, so müssen wir uns die Gegebenheiten und Probleme dieser neuesten Stadtform primär entstanden denken aus der Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz. Diese erzeugt notwendig den Berufsverkehr, dessen Ströme sich zu einer unauf löslichen Wirrnis verknüpfen müssen, und zwar aus dem Grunde, weil unter den Bedingungen der freien Wirtschaft und des freien Arbeitsmarktes, der freien Standortwahl und Wohnungswahl und des immerwährenden Stellenwechsels eine engere Zuordnung von Wohnung und Arbeitsplatz nicht entstehen kann als diejenige, daß sich die Arbeitsstätten nicht allzuweit von den Wohngebieten und die Wohnungen nicht allzuweit von der Mehrzahl der Arbeitsstätten lokalisieren. Denn eben die Möglichkeit, einen Stellenwechsel vorzunehmen ohne Wohnungswechsel, und für den Arbeitgeber die Sicherheit, aus dem gleichen Wohngebiet eine Stelle stets wieder neu besetzen zu können, erzeugt die Grundlage moderner städtischer Agglomerationen.

Weitere kumulative Effekte sind neckisch in das System eingebaut, das nach dem Grundsatz funktioniert: «Wer da hat, dem wird gegeben»... das Große wächst, das Kleine schrumpft. Ich nenne es das Gesetz der «vollen Palette». Denken wir uns eine Stadt, die von einem einzigen Produktionszweig lebt, etwa dem Bergbau. Es werden nur wenige Jahre vergehen, und es finden sich unter den Söhnen der Bergleute solche, welche andere Berufe beginnen, und bald werden sich auch Unternehmer finden, Textilfabrikan-

ten etwa, die entdecken, daß Bergleute nicht nur Söhne haben, sondern auch Töchter, die vergeblich nach einer Beschäftigung am Wohnort suchen. So wird sich über kurz oder lang die Palette der Produktionsarten vervollkommen. Dasselbe gilt für die Versorgung. Wir alle wissen, daß sich Kinos in der gleichen Straße nicht konkurrenzieren, sondern fördern, da sich der Besucher gern die volle Vielfalt der Versuchung vor Augen führt. In weit höherem Maße ist die Gesamtheit der Läden der City eine Palette, die stets zur Komplettierung strebt. Wie groß ist denn das Verhältnis von Industriearbeit zu Versorgung? Nun, da jeder verdiente Franken auf irgendeine Weise wieder ausgegeben wird, kann man sagen, daß jeder Arbeitsplatz in der Grundindustrie einen Arbeitsplatz in der Versorgung schafft. Jeder Angestellten- und Arbeiterfamilie, die in unserer chemischen Industrie Platz findet, folgt also unbemerkt eine zweite Familie, die sich an der Versorgung beteiligt. Sie beteiligt sich an der Jagd nach einem Plätzchen auf der innerstädtischen Palette, um auch noch ihren Farbklecks – ihre Bottega für asymmetrische Blumenvasen – darauf unterzubringen. Da wir bei unseren Einkaufsgewohnheiten Blumenvasen und Pelzmantel im Parterre besichtigen wollen, wird es immer enger auf der Palette, der Platz immer kostbarer, immer höher die Rente, die als Miete oder Zins an den Besitzer abgeführt werden muß, und in immer engeren Läden müssen immer höhere Gewinne erzielt werden. Und da die Zeiten vorbei sind, da mit wenigen Verkäufen an einen exklusiven Kundenkreis etwas zu verdienen ist, so müssen immer größere Menschenmengen in einen immer gleichbleibenden städtischen Raum gelockt werden.

So ergibt sich das banale Faktum, daß die Jagd an einer Stelle schließlich ihren Engpaß, ihren Flaschenhals findet. Mit mathematischer Notwendigkeit erzeugt die City ihre Verkehrsmisere. Es ist nicht verwunderlich, wenn in einer ersten Phase, wo die Zusammenhänge noch nicht so deutlich erkannt werden, die Bewohnerschaft auf direktestem Wege diesem unerwarteten Spielverderber zu Leibe rücken will, indem sie diejenigen Zugangsstellen zum großen Bazar erweitert, an welchen sich der Verkehr am auffälligsten staut. Merkwürdig ist nur, wie lange man bei diesem Rezept bleibt, das in der angewandten Weise die Krankheit nur verschlimmert. Allzu verlockend ist eben die trügerische Vorstellung einer definitiven Lösung des Verkehrsproblems innerhalb des alten Systems.

Aber selbst im Idealfall einer günstigen Zuordnung der Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstätten ist das Ziel eines gelösten Verkehrsproblems nur für Momente oder nur in stationären Zuständen erreichbar. Mit anderen Worten: selbst die noch so gut entworfene neue Stadt wird, wenn sie lebt, nach einiger Zeit ihre Krisis bekommen. Eine Stadt ist nie in ihrer endgültigen Form vollendet.

Sogar bei stationärer Bevölkerungszahl ist sie in steter Wandlung begriffen. Ununterbrochen laufen wirtschaftliche und gesellschaftliche Prozesse ab, welche die Rangordnung der Wichtigkeiten und die Zu-



SILENT GLISS

schenkt Ruhe und Eleganz



Profil 1011

„Silent Gliss“ Vorhangeinrichtungen bedeuten wohlthuende Ruhe für den Menschen und diskrete Eleganz für den Raum. Mit ihrer genialen Einfachheit und zeitlosen Formschönheit fügen sie sich in den modernen Raum wie in das Stilinterieur harmonisch ein. Diese Vorzüge, zusammen mit seiner sprichwörtlichen Geräuschlosigkeit, haben dem „Silent Gliss“ System längst Weltruf verschafft. „Silent Gliss“ Schleuder- und Schnurzüge finden sich heute in aller Welt in Wohn- und Geschäftshäusern, Hotels, Spitälern, Flugzeugen und Schiffen. Auszeichnungen DIE GUTE FORM des Schweiz. Werkbundes SWB und Gütezeichen des Schweiz. Institutes für Hauswirtschaft. Verlangen Sie bitte unverbindlich Prospekte, Handmuster und Referenzen.

F. J. Keller + Co.
Metallwarenfabrik Lyss BE
Telefon 032 857 42 / 43

ordnung der Beziehungen und damit den unbestechlichen Indikator, den Bodenpreis der einzelnen Quartiere, verändern. Deshalb ist eine lebende Stadt ständig in einem gewissen Umbruch, und die Kette der Abbrüche und Neubauten, wie wir sie in jeder City beobachten, ist primär kein Symptom der Krankheit, sondern der Wandlung. An die Stelle alter Spezialgeschäfte können sich Warenhäuser setzen, Bürobauten können wiederum diese vertreiben, und wie es weitergeht, wissen wir nicht.

In dieses Gefüge nun, das sich zähflüssig bewegt und so unaufhaltsam ist wie die heiße Lava, zeichnen wir nun kristallhart unseren Plan und unsere Korrekturen, und wir wählen uns einen Zeitpunkt aus, an welchem dieser Plan fertig sein soll und von welchem an wir oder unsere Nachkommen in den Genuß seiner Verbesserungen kommen sollen. Zu seiner Verwirklichung aber - welches Paradox! - benützen wir eben jene Beweglichkeit der Lava, ohne welche wir ja keine Veränderung machen könnten. Das Rezept ist alt und auch der Spott darüber, und vielleicht erraten Sie es an der Sprache, daß sich die folgenden Sätze nicht auf unsere Basler «Talentlastungsstraße» beziehen, sondern Goethes Schilderung der Stadt Straßburg entnommen sind.

«Intendant Gayot hatte sich vorgenommen, die winkligen und ungleichen Gassen Straßburgs umzuschaffen und eine wohl nach der Schnur geregelte, ansehnliche, schöne Stadt zu gründen. Blondel, ein Pariser Baumeister, zeichnete darauf einen Vorschlag, durch welchen hundertundvierzig Hausbesitzer an Raum gewannen, achtzig verloren und die übrigen in ihrem vorigen Zustande blieben. Dieser genehmigte, aber nicht auf einmal zur Ausführung zu bringende Plan sollte nun durch die Zeit seiner Vollständigkeit entgegenwachsen, in dessen die Stadt, wunderbarlich genug, zwischen Form und Unform schwankte. Sollte zum Beispiel eine eingebogene Straßenseite gerade werden, so rückte der erste Baulustige auf die bestimmte Linie vor; vielleicht sein nächster Nachbar, vielleicht aber auch der dritte, vierte Besitzer von da, durch welche Vorsprünge die ungeschicktesten Vertiefungen als Vorhöfe der hinterliegenden Häuser zurückblieben.

Gewalt wollte man nicht brauchen, aber ohne Nötigung wäre man gar nicht vorwärtsgekommen, deswegen durfte niemand an seinem einmal verurteilten Hause etwas bessern oder herstellen, was sich auf die Straße bezog. Alle die seltsamen zufälligen Unschicklichkeiten gaben uns wandelnden Müßiggängern den willkommensten Anlaß, unseren Spott zu üben, Vorschläge zur Beschleunigung der Vollendung nach Behrischens Art zu tun und die Möglichkeit derselben immer zu bezweifeln, ob uns gleich manches neu entstehende schöne Gebäude hätte auf andere Gedanken bringen sollen. Inwieweit jener Vorsatz durch die lange Zeit begünstigt worden, wüßte ich nicht zu sagen.»

So ging die Sache also damals wie heute. Wir benützen die Beweglichkeit und Veränderlichkeit aller städtischen Dinge, um die Stadt in eine

Form zu bringen, in welcher sie dann bleiben soll. Aber wir überlegen uns nicht, wie wir die Mächte des Wandels, die wir gar nicht zu rufen brauchen, weil sie schon immer da sind, an jenem gewählten Ziel wieder loswerden. Während wir uns nämlich auf dem Wege zu jenem aus heutiger Sicht idealen Stadtplan befinden, ändern sich wieder die Gegebenheiten, und am Ziel angekommen, würden wir feststellen, daß wir in einer falschen Richtung gearbeitet haben. «Würden», so sage ich, weil wir in Basel zu einem solchen Ziel noch nie gelangt sind, sondern gewöhnlich schon vorher den Stadtplan mitsamt dem Planer wechseln.

Deshalb, glaube ich, ist der Augenblick gekommen, wo wir von diesem starren zwei- oder bestenfalls dreidimensionalen Planen abkommen müssen. Die Verwirklichung jedes möglichen vermeintlich besten Stadtplanes zielt um so sicherer in die Irre, als ein solcher Stadtplan ja keineswegs wirtschaftlich neutral ist. Vielmehr gehen von ihm höchste Kräfte sekundärer Art aus, welche Attraktionen oder Diskriminierungen schaffen. Es ist wohl kaum mehr nötig, nochmals an den Denkfehler der «Talentlastungsstraße» zu erinnern, welche entlasten wollte, indem sie aufwertete, da man zu ihrem Bau die Unternehmer durch eine kräftige und zudem gesetzwidrige Aufzoning anlocken wollte. Mit einigem Kopfnicken nimmt man daher das Ende zur Kenntnis, das der Leibrand-Plan jener Straße bereitet hat: es besteht in einem Kehrlatz für diejenigen Autofahrer, die sich zu weit in die «Talentlastungsstraße» vorgewagt haben. Möge dieser Kehrlatz auch diejenigen zur Umkehr anspornen, die noch immer in den festen Schienen der nur verkehrsmäßigen Stadtplanung denken!

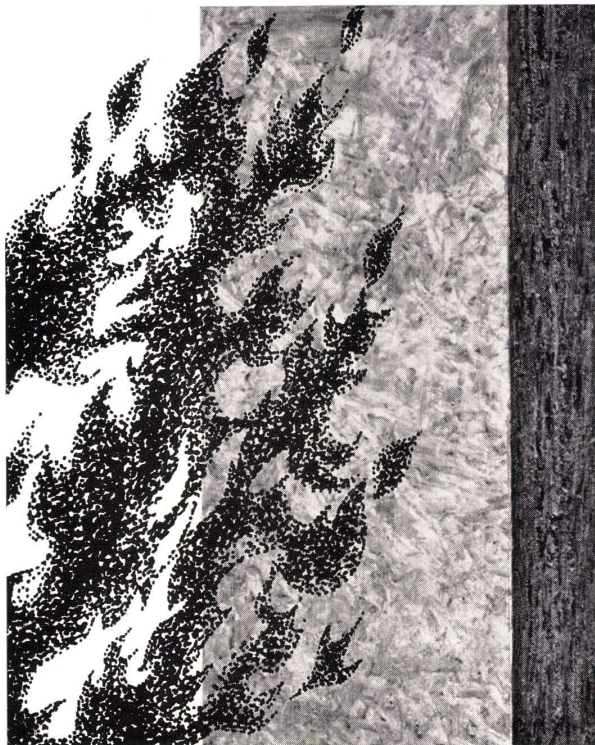
Auch in anderer Hinsicht ist es falsch, die Faktoren des Verkehrs isoliert zu betrachten und als neutral anzusehen. Ich denke an die Verkehrszählungen und Verkehrsschätzungen für die Zukunft. Wir gewinnen die Grundlagen, die wir unseren üblichen Plänen zu Grunde legen, mit dem Mittel der Extrapolation. Wir malen uns eine der vielen aufsteigenden Kurven an die Wand, die sich der gegenwärtigen Entwicklung entnehmen lassen, beispielsweise die Zunahme der Autos, und setzen sie in der begonnenen Aufwärtskrümmung über das Jahr 1959 hinaus fort in eine fortschrittsträchtige Zukunft.

Je steilere Kurven sie macht, desto weitsichtiger erscheint uns die Prognose. Solche Extrapolation setzt nicht nur voraus, daß alle anderen Dinge gleichbleiben oder mit anwachsen, sie tut auch so, als ob die höhere Zahl keine Rückwirkungen auf sich und andere Faktoren hätte.

Nun sind aber gerade solche anwachsenden Größen in höchstem Maße aktiv und wirkungsreich, und ein Plan, welcher sich mit ihnen abgibt, muß ein eingebautes Feed Back haben, das ihn den im Laufe seiner Durchsetzung entstehenden neuen Situationen laufend anpaßt; denn mit unserer vermeintlichen Weitsicht vergessen wir den möglichen Umschlag der höheren Quantität in neue Qualität.

In solche Fehlrichtung bewegt sich jeder Schluß vom gegenwärtigen auf den zukünftigen Verkehr mittels Ver-

als Brandschutztüre offiziell anerkannt



Welche Ansprüche werden an eine Brandschutztüre gestellt?
schwer entflammbar,
darf sich bei einseitiger Feuereinwirkung nicht verziehen,
hervorragende Wärmeisolation.
Homoplax ist diesen Anforderungen gewachsen!

EMPA-Bericht Nr. 4075/1 betrifft 40 mm Homoplax-Leicht:
nach 128 Min. einseitiger Feuereinwirkung mit einer mittleren
Flammtemperatur von 742 °C wurde auf der Kaltseite der Platte
erst eine Temperatur von 130 °C erreicht.
maximale Abbrandtiefe 29 mm.
nach Verlöschen der Flamme brannte die Platte nicht weiter.

EMPA-Bericht Nr. 18 547 betrifft 40 mm Homoplax-Leicht:
die Homoplaxtüre darf deshalb in gleicher Weise wie die
erwähnte Eichtüre als feuerhemmend erklärt werden.

EMPA-Bericht Nr. 10 193
die Wärmeleitfähigkeit wurde mit 0,068 kcal/m, H, °C ermittelt.
Vergleich: Korkplatte 0,060

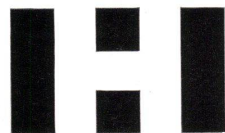
Auch Sie dürfen der Homoplax-Türe Ihr Vertrauen schenken.

Bündner Spanholz Homoplax

Das Ausnutzen der Homoplax-Türe zum Anbringen der Einleimer
bietet keine Schwierigkeiten:

Homoplax ist egalisiert und hat keine Dickendifferenzen,
der Plattenaufbau ist homogen und die Nut kann daher etwas
breiter oder schmaler sein und muß nicht genau entlang dem
Deckblatt verlaufen.

Verlangen Sie eine kostenlose und unverbindliche Beratung durch
unsern technischen Dienst. (Dieser steht Ihnen mit seiner reichen
Erfahrung gerne zur Lösung von speziellen Problemen zur Verfügung.)



Spanplattenwerk Fideris Aktiengesellschaft, Fideris-Station GR
Tel. 081 - 5 44 63

kehrszählungen. Der Verkehr sucht sich seine Möglichkeiten in den Gegebenheiten des gegenwärtigen Verkehrssystems. Wenn wir dieses System korrigieren wollen, so dürfen wir nicht von Zahlen ausgehen, die von ihm geprägt sind. Wir zählen beispielsweise das Auto eines Mannes, der von der Solitude nach Kleinhüningen zur Arbeit fährt, und extrapolieren, daß Anno 2000 an seiner Stelle zweieinhalb Autos fahren.

Aber vielleicht würde dieser Mann samt seinen eineinhalb statistischen Kollegen den Bus benützen, wenn dieser über den Claraplatz hinaus rheinabwärts fahren würde. Und bekanntlich können wir mit keinem Mittel die Straßen besser entlasten als mit der Umwandlung von Autofahrern in Straßenbahnbenützer. Das aber geht nur mit einem extremen Dienste am Kunden.

Die Grundlage einer Neuplanung des Verkehrs wäre also zunächst einmal eine engmaschige Bestimmung der gegenwärtigen Verkehrsströme nicht nach ihrem jetzigen Lauf durch die Straßen, sondern nach der Luftlinie zwischen ihrem Ursprung und Ziel. Der Anfang zu einer solchen Studie wurde zwar gemacht und veröffentlicht, doch ist sie noch zu weitmaschig angelegt, so daß nicht zu erkennen ist, ob die gegenwärtigen Verkehrsströme mit den kürzesten Verbindungen der Wohn- und Arbeitsorte übereinstimmen oder nicht.

Wenn wir heute daran denken, dem öffentlichen Verkehr eine neue Ebene in der Tiefe zu geben, so wäre es wichtig, daß eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmern diese Bahn auch benützt und nicht durch private Motorisierung unsere kostspieligen unterirdischen Veranstaltungen sinnlos macht. Der öffentliche Verkehr kann sich aber auf die Länge seine Kundschaft nur bewahren, wenn er ihr eine Bequemlichkeit bietet, die dem privaten abgeht.

Früher bot das Auto den Transport von Tür zu Tür, von Wohnungstür zu Betriebstor. Je schwieriger das Parkierungsproblem zu lösen ist, desto größer werden die Chancen des öffentlichen Verkehrs, daß er mit seinen reservierten Halteplätzen dem Ideal des Door to Door näher kommt als der private. Diese Chance kann aber nur genutzt werden, wenn sich das Netz wirklich den Arbeitswegen anpaßt und auch eine gewisse Flexibilität behält.

Bei uns rechnet das öffentliche Verkehrsmittel immer noch in privatwirtschaftlicher Weise ab. Wenn wir auch nicht mehr glauben, daß es rentieren soll, so werden doch relativ kleine Fehlbeträge seiner Jahresrechnung stets mit Stirnrundeln registriert. Andere Sparten unseres städtischen Haushaltes werden durchaus anders verbucht. Obwohl wir ununterbrochen an unseren Straßen herumdoktern und stets irgendwo wenigstens eine Traminsel verlegt wird, sehen wir diese Ausgaben nicht an als jährliches Defizit der «Basler Straßenbetriebe» – wie das als Gegenstück zu den Verkehrsbetrieben heißen müßte –, sondern als jeweiligen einmalige Ausgabe oder sogar Investition. Daß ein Zusammenhang besteht zwischen dem Tram verlorenen Kunden und den von Autos und Velos verstopften Straßen, die nun verbreitert wer-

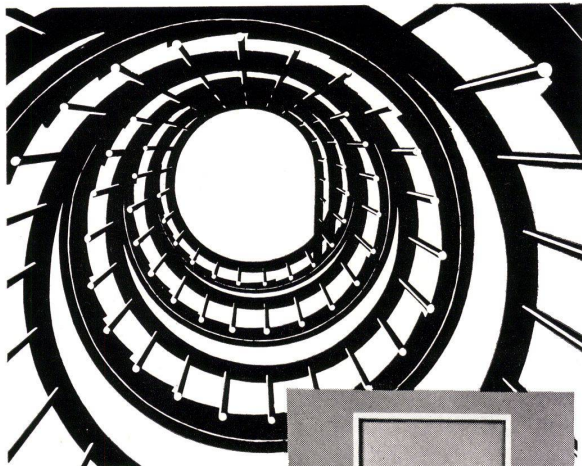
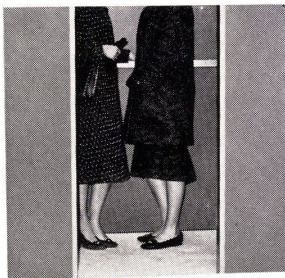
den müssen, kommt in dieser unserer Buchhaltung nicht zum Ausdruck.

Martin Wagner, der amerikanische Stadtplaner, hat einmal seiner Verwunderung Ausdruck gegeben, daß die Architektur, die so viele technische Spezialzweige ausgebildet hat, den einen, heute wichtigsten, vergaß: den Stadtökonom, den Mann also, der über die Stadt eine gesamtwirtschaftliche Bilanzrechnung eröffnen kann und der uns beispielsweise sagen könnte, was uns ein solcher dem Tram untreu werdender Verkehrsteilnehmer über die nicht mehr bezogenen Abonnemente hinaus an Unkosten verursacht. Vielleicht würde uns ein solcher Stadtökonom vorrechnen – ich sage vielleicht –, daß unsere Defizite in der BVB-Jahresrechnung die einträglichsten Investitionen unserer Staatskasse sind. Vielleicht würde er uns sogar beweisen, daß sich die großen Kosten einer Umlegung von Linien und überhaupt eine flexiblere Gestaltung des Liniennetzes in unserem Jahrhundert des Dienstes am Kunden bezahlt machen – bezahlt allerdings nicht im sichtbaren Haushalt, sondern als Einsparung von Korrekturen. Solange es aber den Stadtökonom und damit die städtische Gesamtabrechnung nicht gibt, bleiben wir eben stecken in den Rechenkünsten des «guten Hausvaters», und es ist oft seltsam, zu hören, wie Unternehmer, die weltweite Betriebe in moderner wirtschaftlicher Gesinnung voranzutreiben gewohnt sind, an die Stadtprobleme herantreten, als wäre es ihre Milchrechnung. Wir können die wissenssoziologischen Ursachen nur vermuten, die dahin geführt haben, daß wir zwar Konjunkturforschung und Programmierungswissenschaft mit Elektronengehirnen betreiben, nicht aber Bescheid wissen über die Gesamtzusammenhänge der Stadtwirtschaft.

Bei den Diskussionen um die Stadtkorrektur fällt immer wieder das Wort, unsere Stadt Basel sei aus topographischen Gründen verkehrsfreundlich. Jede Stadt hat natürlich ihre besonderen Schwierigkeiten, die eine stößt an einen See, die andere ist auf Hügeln erbaut, und beispielsweise die Stadt Wuppertal liegt in einem Graben, der dazu geführt hat, daß sie vierzehn Kilometer lang, aber nur fünfzehn Fußgängerminuten breit wurde. Und doch sind die Probleme, mit denen unsere Innenstädte zu kämpfen haben, ja überall dieselben; und wenn man diese Gemeinsamkeit ableugnet, so erinnert mich das immer an jene Völkerstämme, die nicht wissen, daß es Fische gibt, sondern sagen, es gebe doch nur Haie, Karpfen, Hechte und Aale. Eine City ist verkehrsfreundlich aus Notwendigkeit; denn in ihr besteht ein ständiger Kampf zwischen den Bedürfnissen des Handels und denen des Verkehrs. Dabei sind diese schicksalhaft miteinander verknüpft; hat die Wirtschaft zwar Platz, aber der Verkehr nicht, so kann auch jene nicht leben, nimmt die Straße dem Handel das Land weg, so verodet sie selber auch. Und doch gibt es in diesem Seilziehen kein Gleichgewicht, oder nur ein höchst labiles, welches bei leisem Anstoß umkippen kann. Denn eben hier ist die Stelle, wo die der Stadt inhärenten Akkumulationsgesetze besonders wirksam werden.

Ein neuer Weg nach oben

In Übereinstimmung mit dem aktuellen Streben nach Normung und Rationalisierung im Bauwesen, haben wir den neuen Schlieren ECONOM AUFZUG auf den Markt gebracht. Er wird für Gebäude bis zu acht Haltestellen und in drei Ausführungen mit verschiedener Nutzlast und Geschwindigkeit gebaut. Sowohl



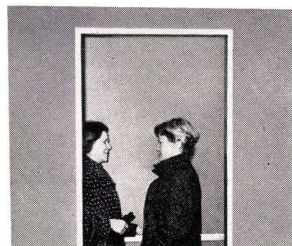
die Herstellung wie auch der gesamte administrative Ablauf sind für diesen Aufzug bedeutend vereinfacht. Die Bauelemente werden weitgehend in Serie hergestellt und an Lager gehalten, so dass wir Ihnen den Aufzug in Preis und Lieferfrist besonders günstig anbieten können. Bei genauer Einhaltung aller vorgeschriebenen Schlieren-Normen erwerben Sie grosse wirtschaftliche Vorteile und kommen dem Ziel der zukünftigen Rationalisierung im Bauwesen einen Schritt näher.

Die technischen Unterlagen und Dimensionen des Econom Aufzuges, die Sie ohne Rücksprache mit **Schlieren** in der angegebenen Form für Ihre Projekte und Ausführungszeichnungen verwenden können, senden wir Ihnen auf Wunsch gerne zu.

Schlieren

ECONOM

Schweizerische Wagons- und Aufzüge AG. Schlieren-Zürich



schnell und
sicher mit
Schlieren

Aus scheinbar irrationalen Gründen ist eine Straße belebt, einfach weil sie belebt ist, und wird es einmal eine andere, so schließen wir uns dem neuen Strome an. Nach diesem unheimlichen Gesetz ist bekanntlich die City von Paris schon im Dreiviertelkreis um die ganze Stadt gewandert: von der Insel zur Place des Vosges, dann südlich ins Quartier Latin, westlich weiter zur Militärschule, dann wieder über die Seine zurück. Hinter sich ließ sie die ausgewöhnlichen Paläste, welche den ärmeren Schichten noch heute ein Obdach bieten.

Aus solchen Gründen ist jede Manipulation an der City gefährlich, denn ihre Folgen sind unabsehbar. Ich hatte in Dortmund als wissenschaftlicher Mitarbeiter der «Sozialforschungsstelle an der Universität Münster» Gelegenheit, die wirtschaftlichen Auswirkungen einer sogenannten großzügigen Stadtkorrektur zu studieren. Dort wurden in dem ansehnlichen Gebiet der mittelalterlichen Stadt, welche die heutige Geschäftsstadt bildet, die Straßen so verbreitert, daß der Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche von 30% auf 50% stieg. Trug man in den alten Stadtplan die alten Schätzwerte der Grundstücke ein, so erhöhten sie sich, wie zu erwarten war, allmählich gegen die Stadtmitte und bildeten, bildlich dargestellt, einen Hügel, der gerade außerhalb der Wallstraßen endete und in das gleichmäßige Niveau der Wohnzonen übergang. Von einer Stadtkorrektur, die der Verkehrsmisere zu Leibe rückt, wäre nun zu erwarten gewesen, daß sie die Vergrößerung der City angestrebt und jenem Bodenpreishügel eine weitere Ausdehnung gegeben hätte. Nun, die Wirkung der Korrektur war genau entgegengesetzt: nach der Erweiterung der Ring- und Zufahrtsstraßen sanken alle randständigen Werte, während nur die in der innersten Mitte in die Höhe schnellten. Das einkaufende Publikum weigerte sich, die einfallenden Rennbahnen als Einkaufsstraßen zu benutzen, und zog sich auf die intakten Stellen des innersten Zentrums zurück. Die neue Preiskurve wurde also ein Turm, der den vorigen sanften Hügel in der Mitte durchsticht, und die Verstopfung des innersten Teils wurde so ungeheuer, daß wider den Willen der Planbehörde eine kleine Fußgänger-city entstand.

Es braucht nicht den nichtexistierenden Stadtökonom, um uns die Verluste zu errechnen, die bei solcher Entwicklung entstehen. Auch wir haben eine City, in welcher ein immer steigender Landpreis die Renditen ungenügend erscheinen läßt, was mitten in der Wohnungsnot zu Abbrüchen und zur Zerstörung hochwertiger Kapitalgüter führt. Es ist zu vermuten, daß ein so auf die bisherigen Stränge der City ausgerichtetes Verkehrssystem wie das für Basel geplante diese Entwicklung nur noch verstärkt. Dabei könnte ja gerade ein sich unterirdisch fortbewegendes System frei von allen Bindungen der überkommenen Stadt an das Werk der sorgfältigen Ausdehnung der City gehen. Denn das schöpferische und wertschaffende Prinzip, das in einer Neuanlage des Verkehrsmittels liegt, muß doch – unternimmt man schon das große Werk – voll ausgenutzt werden. Es

gehört zu jenem synthetischen Denken in gesamtwirtschaftlichen Zusammenhängen, das wir von einem Stadtplaner unserer Zeit erwarten, daß er den Verkehr nicht nur bewältigen, sondern lenken will und dafür das Mittel der Erschließung durch neue Linienführung, neue Haltestellen und auch eine mutige Tarifpolitik zu benutzen weiß, die nicht der Hausfrau ihr ganzes Abonnement durchlöcher, wenn sie vernünftigerweise ihre Einkäufe auf ein weiteres Gebiet ausdehnt als auf die innerste City.

Die Manövrierfähigkeit und Flexibilität auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrsmittels ergibt uns ja gerade jenes notwendige Feed Back, von dem ich gesprochen habe, die Korrektur der durch den Korrektionsplan selber ausgelösten sekundären Fehlentwicklungen. Und da jeder, auch und gerade der augenblicklich «beste» Plan zu solchen Fehlentwicklungen führt, kommen wir zurück zur Frage, ob wir nicht nun endgültig abgehen sollten vom steten Wechsel der fiktiv ewigen Korrektionspläne und statt dessen übergehen zur Kontinuität der flexiblen Planung.

Man hat bekanntlich das Verkehrsgutachten von 1958 den Baulinien des Korrektionsplanes von 1949 untergeordnet; zur Wahrung der Kontinuität und um nicht erneute Unsicherheit in die Boden- und Bauwirtschaft der Innenstadt zu bringen – Sie wissen schon, was damit gemeint ist. So wird sich rein äußerlich am Stadtbild nicht viel mehr ändern, als was auch so geändert hätte. Es ist bestimmt nicht unbelehrbare Kritik und krankhafte Neinsagerie, wenn wir zu einem solchen «besten» Plan schon aus dem Grunde kein Vertrauen fassen können, weil er wiederum von der Fiktion eines erst in zwanzig Jahren erreichten Zieles ausgeht, zu dessen Erreichung überdies Summen aufgebracht werden müssen, die heute nur bewilligt werden unter der chimärischen Vorspiegelung, daß 1980 ein Endzustand erreicht sei, nach welchem wir unseren auf Fr. 50.– pro Kopf und Jahr bezifferten Beitrag nicht mehr zu leisten hätten. Hat man schon einmal die gute Idee, die Ausgaben für die Stadtkorrektur endlich in Pro-Anno-Zahlen anzugeben und nicht als einmalige Aufwendungen, so könnte man doch gleich auch mit der Fiktion aufräumen, daß sie jemals wieder verschwinden würden. Kurz vor seinem Tode schrieb mir Martin Wagner als Antwort auf eine Schrift, die ich ihm zusandte: «Wie sag' ich es meinen Kindern, daß Städtebau sehr langlebig ist, jedenfalls langlebiger als ein politisches Mandat und darum vierdimensional und nicht nur dreidimensional erbaut werden muß?» Das alles soll nun durchaus nicht etwa heißen, daß wir dem Gutachten Leibbrand den Kampf bis aufs Messer ansagen. Wir möchten nur wünschen, daß man es als das behandelt, was es ist, nämlich ein Verkehrsgutachten und kein Stadtplan. Es zeigt eine Möglichkeit auf, wie man – ohne große Abweichungen vom geltenden Korrektionsplan – den Zubringerverkehr zur Innenstadt verbessern kann für diejenigen, welche wirklich in die Innenstadt wollen. Ob aber, als seinerzeit der Große Rat der Regierung den Auftrag zur Einholung dieses Gutachtens gab, diese Bindung an den doch



Zürich Basel Bern Luzern Chur
St. Gallen Solothurn Genf Sion Lugano

VOTRE SÉCURITÉ TIENT A UN FIL !...

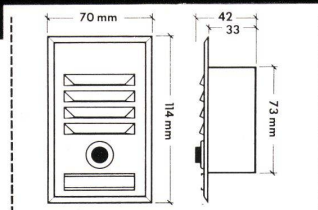
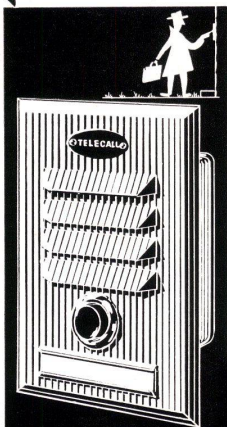
A chaque coup de sonnette auquel vous répondez, vous courez le risque d'ouvrir votre porte à un importun.

L'interphone à transistor TELECALL évite ce désagrément car il relie en direct, grâce à son DOORPHONE (micro-récepteur miniature) la porte d'entrée ou le portail à n'importe quelle pièce de votre demeure.

Le TELECALL garantit ainsi votre sécurité et protège votre vie privée.

Par ses multiples applications, il peut résoudre en outre tout problème d'intercommunication en supprimant tout déplacement inutile, à l'appartement comme au bureau.

- Haute fidélité de la parole
- Installation ultra-simple
- Indépendant du réseau électrique
- Peut s'encaster dans la boîte aux lettres
- PRIX TRÈS AVANTAGEUX



TELECALL

demandez la documentation BW à

TANES S.A.

18, rue de la Cité, Genève,
tél. (022) 24 21 92

offensichtlich schon veralteten Korrekionsplan gewünscht wurde? Vermutlich entstand der Auftrag doch bei manchem gerade in der stillen Hoffnung, von eben jener verunglückten Konzeption von 1949 wieder abzukommen. Dennoch hat uns das Gutachten Leibbrand einen großen Schritt nach vorn gebracht. Zum erstmalig für Basel wurde mit solchem Gewicht das Argument vorgebracht, daß eine Lösung mit zwei Ebenen wünschbar, planbar und auch zahlbar sei. Das ändert sich auch nicht, wenn man gewisse offenkundige Fehler des Plans kritisiert, wie zum Beispiel die Ausrichtung des oberirdischen Verkehrs auf die nicht vorhandene Totentanzbrücke.

Was ich Ihnen aber heute abend vor allem ans Herz legen wollte, ist jene Gesinnung des Planes, die den Zeitablauf nicht nur als Bauzeit mit nachfolgender Ruhezeit auffaßt, sondern als eine aktive Dimension des städtischen Lebens, in welcher eine Fülle teils voraussehbarer, teils unerwarteter Entwicklungen ablaufen, die ihrerseits bald durch gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungen, bald von unseren Plänen selber in Gang gesetzt werden. Diese Entwicklungen der Zeitdimension in einem höheren Sinne wieder zu planen und zu bändigen, ist die Stadtbaukunst der Zukunft – einen solchen wirklichen Stadtplan macht man aber erst zu allerletzt mit Lineal und Reißbrett, zunächst aber mit dem zarteren Mittel der Stadtwirtschaft: Steuern, Gesetzen, Verkehrsregeln, Straßenbahntarifen.

Man kann eine solche flexible Auffassung von der Stadtplanung abichtlich mißverstehen als eine Form des Nichtplanens, als ein offenes Laissezfaire. Nichts liegt mir ferner, als Planlosigkeit zu predigen und das Abwarten der sogenannten organischen Entwicklung – das Denken in Zeitabläufen soll rechtzeitig vor Verlusten schützen, während die Planlosigkeit die höchsten Unkosten schafft. Das gilt für die finanziellen Verluste sowohl wie für die unbefizierbaren Einbrüche in die Schönheit unseres überkommenen Stadtbildes.

Kongreß der CIAM-Nachfolge in Otterlo

«Die Urbanisierung dringt auch in die entferntesten ländlichen Gebiete vor.» Für eine Formulierung, die durch den CIAM vor vielen Jahren ausgesprochen wurde, war der im vergangenen Jahr gewählte Tagungsort Otterlo Beweis: Demonstration einer positiven Urbanisierung. Innerhalb eines Naturschutzparks von mehr als 10 Quadratkilometern Urheide, der mit Buchen und Kiefernwaldungen durchsetzt ist, ließ Krölller-Müller in den zwanziger Jahren durch van der Velde ein Museum errichten, das als Kern die größte van Gogh-Sammlung umfaßt. Daneben herrliche Juan Gris, Braque, Seurat, Delacroix und Farbskizzen von der Velde, die zeigen, welch großartiger Maler dieser bahnbrechende Architekt war – dazu einen Plastikgarten unter alten Eichen, der neben Lehmbruck, Wotruba, Lipschitz und Marini alle typischen Beispiele der Entwicklung der letzten Jahre enthält. Fünf Kilometer entfernt liegt an einem einsamen Heidesee das Jagdschloß des Mäzens Krölller-Müller von Berlage. (Im Museum befinden sich auch die Entwürfe von Berlage, van der Velde, Mies van der Rohe.) Am Rande des Naturschutzparks ist ein Freilichtmuseum angelegt, das die Entwicklung des holländischen Hauses und der niederländischen Wohnkultur in Originalbeispielen vor Augen führt. Die benachbarte Stadt Arnheim gibt einen Anschauungsunterricht über die gegenwärtige Wohnkultur Hollands und enthält mit Wahrscheinlichkeit mehr positive Beispiele von gutem Wohnungsbau, als man etwa in ganz Deutschland finden kann. Das war der Rahmen, in dem sich der von zirka 50 Teilnehmern aller Nationen besuchte Kongreß bewegte. Diesmal gab es keine «Schlachtenbummler». Nachweis der Teilnahme war die eingesandte Arbeit über architektonische oder städtebauliche Probleme. Das Ergebnis brachte keine Entschuldigungen, Empfehlungen oder Proteste, sondern viele gegenseitige Anregungen, das offene Bekenntnis, «vom Freund gelernt zu haben, der in Warschau, Oslo, Wien, Paris, Tokio oder Philadelphia an ähnlichen Fragen arbeitet».

Die Eröffnung erfolgte durch den holländischen Kultusminister und den Rektor der Technischen Hochschule Delft, van der Leeuw (dem wir als Bauherrn einen der schönsten Industriebauten der zwanziger Jahre, «van Nelles Tabakfabrik» in Schiedam, zu verdanken haben). Den Abschluß bildete ein Vortrag von Louis Kahn, der seine Gedanken über Architektur mit einer bei uns ungewöhnlichen Schlichtheit sprach.

An den Arbeiten entzündeten sich die Diskussionen. Von erstaunlicher Lebendigkeit waren die von den Architekten der Ostblockstaaten angeschnittenen beziehungsweise gelösten Probleme, ganz besonders die der beiden Polen Zoltan und Hansen: das Stadion in Warschau, die mit unübertrefflicher Logik und dem Ernst der Stätte entsprechend gestaltete Denkstätte Auschwitz. Großen Eindruck machten eine Arbeiterhochschule von Nivic in Zagreb und ein Erholungspark mit

1 «Gunther Ipsen: Standort und Wohnort», Köln 1957, Seite 19.

2 «Verwaltung und Wirtschaft», Mitteilungen des Statistischen Amtes des Kantons Basel-Stadt, 1956, Heft 2.

3 Dr.-Ing. Martin Wagner, Berliner Stadtbaurat 1926-1933, geboren 1885 (Königsberg/Pr.), gestorben 1957 (Cambridge, Mass./USA). Red.

4 M. Wagner: «Wirtschaftlicher Städtebau», Seiten 176/77.