

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

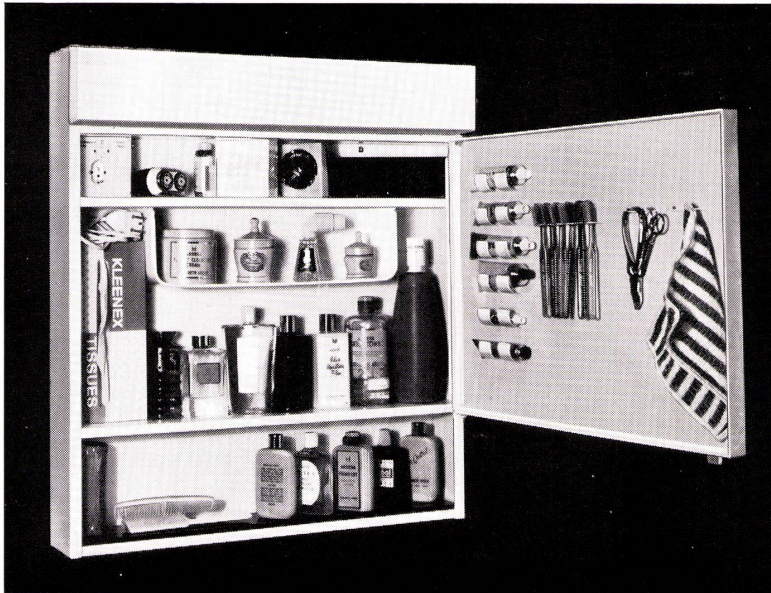
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 16.03.2025

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



Neu!

Schelb
 schafft endlich Platz
 und Ordnung
 mit dem neuen
 Toilettenschrank EXBA

Dank Tubenhalter und Einteilungen
 für Kleinutensilien
 gute Reinigungsmöglichkeit
 Tablare nicht vertieft
 Norm-Kristallspiegel (42 x 60 cm)
 3 verschiedene Beleuchtungsarten
 Stärkere Lichtquelle
 Rostfrei, Aluminium verstärkt

Nettogewicht 9,3 kg
 Säurebeständige Kunststoff-
 lackierung auf 180° eingebrannt
 Preisgünstig
 Patente und internationaler
 Musterschutz angemeldet.
 Verlangen Sie bitte Prospekte,
 Preisliste und Konditionen

SCHELB

Metallbau
 8154 Oberglatt
 Telephon (051) 94 53 24 / 94 58 90

Holländische Garderoben speziell für weibliche Belegschaft

ausserordentlich günstig im Preis, überaus praktisch,
 formschön, platzsparend. Verlangen Sie Prospekte und Offerte

Lienhard-Stahlbau

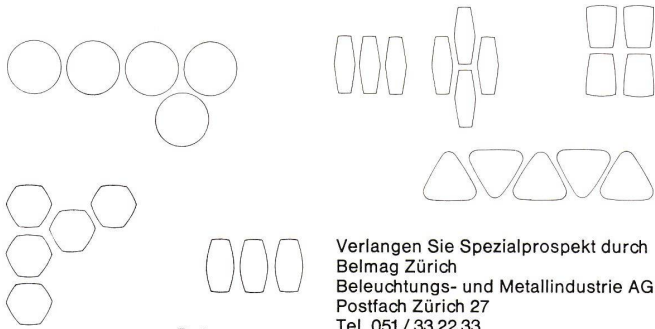
Büro- und Betriebseinrichtungen Erlen TG, Telefon 072/37575



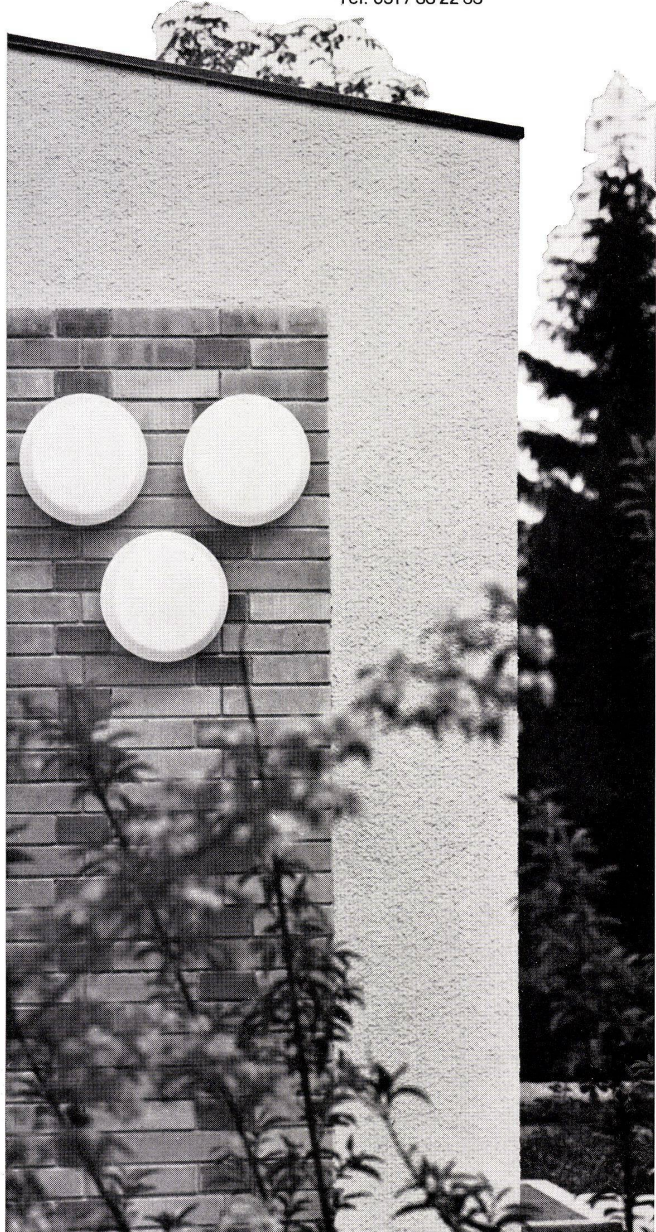
BELMAG -domino -Nurglasleuchten

geschaffen für den anspruchsvollen Architekten:
hochwertiges Beleuchtungsglas * scharfkantig
mit mattweißer Oberfläche * leicht zu reinigen!

Belmag-Patenthalter * im In- und Ausland 1000fach
bewährt * elementarste Lösung der Glashalterung *
einfachstes Auswechseln der Glühlampe;



Verlangen Sie Spezialprospekt durch
Belmag Zürich
Beleuchtungs- und Metallindustrie AG
Postfach Zürich 27
Tel. 051 / 33 22 33



10 Minuten lang eingeklemmt, ich konnte nicht vor noch zurück, einfach weil die ganze Stadt dem Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Die Folge ist, daß in New York ein Verbot ergangen ist, Garagen in der Innenstadt zu bauen, weil jede Hochgarage den Verkehr anlockt. Man muß die Konsequenzen aus diesen Tatsachen ziehen.

Dann ist noch ein großer Haken in der heutigen Struktur der Stadt, der auch behoben werden muß: die vollständige Unterdrückung des Fußgängers. Für den richtigen Autofahrer existiert der Fußgänger ja überhaupt nicht mehr, er ist ein Übel, das beseitigt werden muß, wenn es nach ihm ginge. Dies ist deshalb ganz unberechtigt, weil heute noch 32% der Verkehrsteilnehmer Fußgänger sind, die doch ein Recht haben, zu existieren. In diesem Zusammenhang ist ein Vorschlag, den ein Major Biocon in London gemacht hat, richtig. Er möchte nämlich sogenannte Environments schaffen. Man kann es nicht direkt übersetzen, ich übersetze es mit Ruhebezirke. Er möchte Ruhebezirke schaffen für Einkauf, für Wohnen und zur Erholung. Für Einkauf haben wir schon Beispiele, nehmen Sie die Linobahn in Rotterdam, die Ihnen allen bekannt ist, nehmen Sie die Kopleystraße in Essen, die Hohe Straße in Köln, die Treppenstraße in Kassel, es gibt bereits Dutzende von Beispielen in Deutschland, wo der Mensch quer über die Straße gehen und mit dem Kinderwagen einkaufen kann, und wo dann in den benachbarten Parallelstraßen oder in einer anderen Ebene der Verkehr bewerkstelligt wird. In Wellinghöhe bei Stockholm beispielsweise ist es so gemacht, daß man in einer unteren Ebene anliefern und das Einkaufszentrum vollständig dem Fußgänger vorbehalten ist. Was das Wohnen anbetrifft, so gilt hier das gleiche. Solange wir uns immer noch einbilden, man müßte mit seinem Wagen direkt vor die Haustür fahren, ist das natürlich nicht zu machen. Ich möchte mal darauf hinweisen, was das für ein Widerspruch ist. Wir haben es nach dem Krieg als einen Fortschritt des Städtebaus betrachtet, daß wir die Blocks entkernt haben. Das heißt, wir haben aus vierseitig umgebauten Straßenblocks mit unzähligen Hinterhäusern zum Teil die inneren Bauten herausgenommen und haben dafür Grünanlagen angelegt. Was geschieht jetzt? Jetzt stellt man in diese Grünanlagen die Autos und baut Tankstellen und schafft einen Zustand, der viel schlimmer ist als der, den wir vorher saniert haben. Dies ist die Folge, wenn man solche Dinge planlos sich entwickeln läßt.

Ich möchte betonen, daß man in einem demokratischen Staatswesen selbstverständlich nicht mehr Zwang ausüben soll, als unbedingt notwendig ist. Was ich sage, gilt eigentlich nur für die Kernstädte, für die City, nicht für die Peripherie. Da ist nun wieder ein anderer Vorgang festzustellen, der auch eine Strukturveränderung ganz wesentlicher Art bedeutet: Die Bodenpreise in der Innenstadt gehen so in die Höhe, daß dort untergebrachte Fabriken sich nicht mehr erweitern können.

Der Fließbandprozeß erfordert horizontale Erstreckung, dafür braucht

man Gelände, das nicht mehr da ist oder zu teuer ist. Infolgedessen besteht die Tendenz, daß die Fabriken sich aus der Innenstadt an die Peripherie begeben, sogar auf eine Entfernung von 20 bis 30 km vor die Städte. In und bei New York gibt es sogenannte Industrial Parks, ich habe solche angesehen, der eine ist in New Jersey. Auch große Industrieunternehmen in Toronto (Kanada) taten sich zusammen, kauften billiges Gelände und entwickelten dort ganz moderne Fabriken. In Mailand sind nach dem Krieg innerhalb von sieben Jahren 1000 Betriebe mit 20 000 Arbeitern aus der Stadt ausgewandert und haben ihre Betriebe in die Umgebung verlegt. Das ist natürlich automatisch eine Verbesserung auch für die Verkehrsverhältnisse. Die Arbeiter, die bisher in die Innenstadt mußten, um ihre Fabriken aufzusuchen, fahren jetzt an die Peripherie, und wer in einem Vorort wohnt und noch weiter herausfährt, stört den Verkehr fast nicht. Jedenfalls ist das ein Verkehr, den man bewältigen kann. Der einzige Verkehr, den man nicht bewältigen kann, ist der Verkehr zum Zentrum. Nun sagte ich eben, daß durch diese Herausverlagerung der Fabriken freier Raum entsteht. Wozu wird er gebraucht? Ich möchte die schon ziemlich abgedroschene Theorie von Vorse noch einmal wiederholen, aber ich möchte zusammenfassend sagen, daß ein französischer Soziologe errechnet hat, daß im Sektor Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei nur noch 10 oder 8% der Arbeitnehmer tätig sein werden, im zweiten Sektor sagt er 10%, ich glaube, es werden mehr sein, vielleicht bis zu 30%. Man kann das nicht genau übersehen, da alles andere in sogenannten Dienstleistungsbetrieben gearbeitet wird.

Das sind also alles freie Berufe, angefangen vom Friseur, Kellner, kaufmännischen Angestellten bis zum Beamten der Privatgesellschaften und der öffentlichen Behörden. Sie nehmen ein solches Volumen ein, daß eben der leerwerdende Raum in den Innenstädten, der von den Fabriken geräumte Raum von diesen Betrieben besetzt werden wird. Der Drang zur Vermehrung dieser Betriebe ist so groß, daß er sich geradezu zwangsläufig vollzieht. Wie es überhaupt ein sehr interessanter Vorgang ist, daß wir immer davon reden, wie wir planen wollen, in Wirklichkeit habe ich oft das Gefühl, wir werden geplant. Die Dinge entwickeln sich mit einer solchen Vehemenz, daß wir mit unseren Entschlüssen hinterherhinken. Sie werden Frankfurt am Main kennen, da gab es die Bockenheimer Landstraße, die an den Opernplatz angrenzt. Das war eine der vornehmsten Wohnstraßen, da wohnten die Rothschilds und Erlangers und wie sie alle hießen, die alten Frankfurter Aristokratenfamilien. Heute ist das eine Versicherungshalle, das heißt, man hat diese ganzen Grundstücke aufgekauft und hat dort in Hochhäusern Geschäfte aufgebaut. Warum? Einmal, weil der Zwang zur Erweiterung der City so stark war, daß man einfach folgen mußte.

Ebenso in Hamburg. In Hamburg erweitert sich die City zwangsweise nach dem Mittelweg, nach der Rothenbaumchaussee, also nach Gegenden, die bisher reine Wohn-