

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 47 (1960)
Heft: 10: Laboratorien und Institute

Rubrik: Städtebau

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

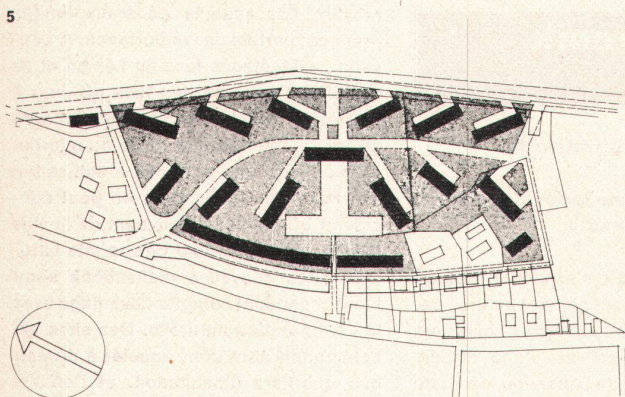
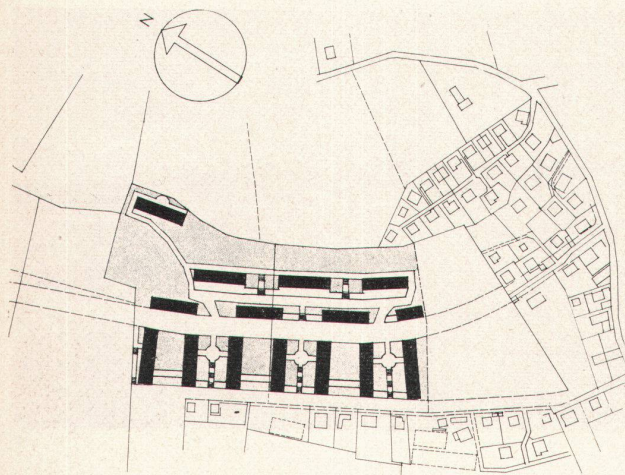
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 30.03.2025

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



5
Quartier du Bois 1:3000

6
Quartier Mont Goulin 1:3000

hasard de réalisations localisées dans lesquelles le souci d'une continuité entre les différents quartiers échappe nécessairement aux constructeurs. L'évolution qui semble se manifester dans les études d'urbanisme marque une première étape; la suivante consiste à étendre encore les prérogatives du général sur le particulier; les grandes réalisations entreprises à l'étranger doivent influencer la notion de la ville urbanisée, tout en tenant compte des conditions locales, des besoins particuliers, des intérêts privés; il dépend de cette notion que la ville de demain soit morne ou vivante, humaine ou inhumaine, et surtout que son rôle satisfasse aux besoins de l'avenir.

R. Willomet

Basler Chronik

Recht überlebt erscheinen wohl dem Schweizer und gar dem ausländischen Leser die Probleme um die Vereinigung der Kantone Basel-Stadt und -Land. Ist nicht diese Kantonsgrenze, die vom wirklichen Leben längst überschritten wurde und manchenorts mühsam zwischen Häusern und Fabriken gesucht werden muß, ein alter Zopf, den man im Zeitalter des sich einigenden Europa nun in aller Stille schleunigst abschneiden sollte? Aber gerade die Wirkungslosigkeit der Kantonsgrenze sollte uns auf die wahre Problematik führen. Nicht die Einengung der Stadt Basel durch die Kantonsgrenze verlangt die Öffnung derselben und die Okkupation weiteren Terrains durch die Stadt, sondern umgekehrt: Um das planlose Auslaufen der städtischen Bebauung in die Landschaft verhindern zu können, müssen Stadt und Land sich zusammenschließen. Die Vereinigung hat nur dann und insoweit einen Sinn, als sie ein Akt der Landesplanung ist. An Stelle der wirkungslos gewordenen Kantonsgrenze tritt die planerische Sicherung der Landschaft vor der Stadt und in gewissem Sinne auch der Schutz der Stadt – der alten Polis Basel – vor der Landschaft.

Eingeengt ist die Stadt nicht in der Besiedelung, sondern in ihrer Jurisdiktion. In den dreißiger Jahren mußte sie zusehen, wie die großen in Basel verdienten Vermögen ins Baselbiet abwanderten. Heute gehören die Stadtflüchtigen allen Einkommensklassen an und wurden aus einem fiskalischen zu einem Verkehrsproblem. Draußen vor der Stadt füllen sich die grünen Hänge; nahtlos wird weiter parzelliert und gebaut; die stadtnahen Spazierwege verschwinden zwischen den Häusern. Das weitere Erholungsgebiet wird mit Streubauten und Wochenendhäusern durchsetzt, und in der Stadt selber wächst unaufhaltsam die Zahl der parkierten BL-Wagen. Wohl haben einige Gemeinden Regionalplanung getrieben und Bauzonenpläne erstellt, doch ist die Gemeindestruktur zu eng, um brauchbares Erholungsgebiet auszuschneiden, und jede Gemeinde erliegt der Versuchung, recht viel Bauland für fette Käufer und Steuerzahler auszuweisen.

Bei Erscheinen dieser Nummer werden die Basler beider Kantone einen Verfassungsrat gewählt haben, der dem neu zu schaffenden Stand sein Gesicht geben soll. Das wird bedeutend schwieriger sein als die bloße Agitation für die sogenannte «Wieder»-Vereinigung. Gab es denn vor 1833 einen einheitlichen Kanton Basel? Und hat nicht die schmerzhafteste Trennung ihre nachträgliche Rechtfertigung bekommen dadurch, daß die

auf sich selber zurückgeworfene Stadt ganz Stadt werden konnte? Wenn nun heute Industrialisierung und Bevölkerungsvermehrung die Kantonsgrenze illusorisch machen, so ist es nicht der Sinn des Zusammenschlusses, diesen Nivellierungsprozeß zu beschleunigen, sondern der wachsenden Stadt das grüne Umland zu erhalten.

Diese Aufgabe ist sogar so dringend, daß sie eigentlich sogleich und unabhängig von der «Wiedervereinigung» angepackt werden sollte. Der «Kanton Basel» ist noch nicht gesichert; er hat vor seiner Verwirklichung noch eine schwere Klippe zu umschiffen: die Zustimmung des Schweizervolkes. Die Gewährleistung der Stände erhält er nur, wenn die Landkantone sich davon überzeugen lassen, daß die neue Verfassung eine umfassende Sicherung der ländlichen Minderheit erhält. Diesen gesunden föderalistischen Sinn gilt es nun umzuschmelzen in lebensfähige landesplanerische Strukturen. Die kompromißlosen Vorkämpfer der bloßen Wiedervereinigung aber bekämpfen ihr eigenes Ziel, indem sie es in seiner Verwirklichung und in seiner Auswirkung gefährden.

Lucius Burckhardt

Städtebau

Trabantenstädte

Gelegentlich liest man in der Zeitung, ein Dorf habe die Grenze von 10 000 Einwohnern überschritten und sei zur Stadt geworden. Mit Ausnahme der Bezeichnung ändert sich deswegen nichts. Die Stadt hat nicht mehr oder weniger Rechte als das frühere Dorf. Der Zuwachs an Bevölkerung verdeutlicht höchstens die Notwendigkeit, das eine und das andere Problem anders als früher anzupacken und jene Mittel zu suchen, um größere Aufgaben zu erfüllen. Nicht anders ergeht es der Stadt, die zur Großstadt wird. Vielleicht ehrt sie den hunderttausendsten Einwohner mit Empfängen und Geschenken, um das Ereignis nach außen zu manifestieren. Die Sorgen der Stadt, die zur Großstadt wird, werden in der Regel noch rascher wachsen und schwieriger sein als diejenigen des Dorfes, das eben die Schwelle der 10 000 Einwohner überschritten hat. Vor allem die Abwicklung des Verkehrs ist für die Großstadt zu einer Aufgabe geworden, die oft kaum lösbar erscheint. Die Straßen und Gassen sind schmal. In vielen Fällen ist eine Verbreiterung unmöglich. Zudem ist es mit der Verbreiterung der Straßen

längst nicht mehr getan. Die Zahl der in den Städten Beschäftigten nimmt aber unaufhörlich zu. In den Industrien ist die Zunahme der Arbeiterzahl bedeutend weniger groß als bei den Banken, Versicherungsgesellschaften, Reisebüros, Warenhäusern usw. Je mehr sich aber diese Zweige der Wirtschaft ausdehnen, um so mehr Besucher strömen in die Stadt. Banken, Versicherungsgesellschaften, Reisebüros und Waren- und bekannte Spezialhäuser bevorzugen als Standort das Zentrum der Stadt. Der Arbeitsplatz einer unglaublich großen Zahl der in der Stadt Beschäftigten befindet sich denn auch im Zentrum. Aber auch die Mehrzahl der Besucher bevorzugt das Zentrum. Hingegen wohnen immer weniger Leute in der Innenstadt. Dafür wachsen die Quartiere am Stadtrand und die benachbarten Dörfer rasch. Da die Zahl derjenigen, die ihren Arbeitsplatz zu Fuß erreichen, kleiner wird, muß der Verkehr entsprechend zunehmen. Die Verstopfung der Straßen vor allem im Zentrum und manchmal bis weit hinaus in die Außenquartiere stellt sich als Folge dieser Entwicklung ein. Die rasche Vermehrung des Motorfahrzeugbestandes bildet eine weitere Ursache der Verkehrskalamität. Das Bild verstopfter Straßen und Parkplätze suchender Autos ist uns in den meisten größeren Städten der Schweiz längst bekannt. In den anderen Ländern, in denen die Wirtschaft blüht, sind die Verhältnisse nicht besser.

Um der nicht gerade erfreulichen Situation Herr zu werden, kam der Ruf nach der Gründung neuer Städte, die neue Zentren wirtschaftlichen und kulturellen Lebens bilden sollten. England baute vor allem zur Entlastung Londons Trabantenstädte. Das sind Städte, die zwar im Einflußbereich einer Großstadt liegen, die aber politisch, wirtschaftlich und strukturell ganz oder weitgehend selbstständig sind. Ist der Versuch um die Trabantenstädten in England gelungen? Der bekannte deutsche Städtebauer Prof. Dr. R. Hillebrecht, Hannover, sprach darüber vor kurzer Zeit am Institut für Landesplanung der ETH. Er bezeichnet es als verfrüht, diese Frage zu beantworten. Jedenfalls stellt jede Neugründung einer Stadt selber wiederum Probleme, die nur sehr schwer lösbar sind. Dagegen berücksichtigen wir nach der Auffassung von Prof. Hillebrecht die geschichtlichen, politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten besser, wenn wir die bestehenden größeren Orte und kleinere und mittelgroße Städte in einem bestimmten Umkreis einer größeren Stadt weiterentwickeln, so daß diese schließlich die Funktion eines «Trabanten» übernehmen können. Die Bildung und der Ausbau regionaler Zentren sollte also gefördert

werden. Dabei darf und kann nicht damit gerechnet werden, die Entwicklung werde von selbst so erfolgen, daß schließlich günstige Verhältnisse entstehen. Das Gegenteil ist richtig. Nur eine sorgfältige, vernünftige Planung kann dazu führen, daß schließlich der Mensch im Verkehr nicht erstickt. Selbst wenn die Entwicklung und der Ausbau von Regionalzentren gefördert wird, bleibt die Anziehungskraft der Großstadt außerordentlich groß. Auch die Lösung ihrer Probleme bedarf einer eingehenden Planung. Es muß aber versucht werden, die Regionalzentren so auszubilden, daß sie selbst für die Menschen und die Wirtschaft eine Anziehungskraft ausstrahlen.

Diese Notwendigkeit der Planung, die in unserem Volk noch viel stärker bewußt werden sollte, hat der aargauische Baudirektor, Dr. K. Kim, vor einigen Monaten an einer Tagung schön dargestellt:

«Regionalplanung ist bitter nötig, wenn unsere rasch anwachsenden Städte und Dörfer dem modernen Menschen ein sinnvolles Leben, eine tragende Gemeinschaft, eine neue Heimat bieten sollen. Ich weiß: die Planung ist nur ein Mittel neben anderen, aber ein unentbehrliches. Im Rahmen einer gesunden Siedlungspolitik muß der Mensch erst noch sein Leben sinnvoll gestalten.»

Wenn Ausgangspunkt und Ziel jeder Planung unserer Siedlungen der Mensch ist, sollte sein Wirken in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Dies führt zur Forderung einer Planung, die weite Räume einbezieht und nicht nur die Entwicklung der eigenen Gemeinde fördert. Hannover, in der Professor Hillebrecht als Vorsteher des gesamten Bau- und Planungswesens wirkt, bezahlt zum Beispiel jeder Wohnsitzgemeinde eines Pendlers, der in dieser Stadt arbeitet, jährlich eine Entschädigung von DM 70.-. Durch solche Maßnahmen politischer, sozialer und wirtschaftlicher Art können plötzlich neue Tendenzen entstehen, die sowohl bei der Planung der Großstadt als auch derjenigen der benachbarten Region zu beachten sind. Wenn die verschiedenen Planungen zu verzettelt und ohne Kontakt durchgeführt werden, sind Zufälligkeiten nicht auszuschalten, die ihrerseits den Wert der Planung herabmindern. Gerade das Problem der Trabantenstädte und die möglichen Lösungen machen deutlich, daß sich der Rahmen der Raumplanung sachlich und örtlich erweitern muß. In der Schweiz, die bis zur Jahrhundertwende mit einer Bevölkerungszahl von 8 bis 10 Millionen rechnet, kann nur diese umfassende Planung sinnvoll und auf die Dauer erfolgreich sein. V L P

Zentralstelle für Baurationalisierung

Studienbüro des BSA

Der Bund Schweizer Architekten hat ein Studienbüro für Baurationalisierung ins Leben gerufen. Ausschlaggebend hierfür waren die folgenden Überlegungen: Das Bauwesen in der Schweiz weist beachtliches Niveau auf. Auch die Industrialisierung der Baumaterialien und deren Qualität hat einen starken Aufschwung erfahren. Dem Architekten von heute steht eine große Zahl von Produkten in den verschiedensten Materialien, Maßen und Ausführungsarten zur Verfügung. Rationalisierung und Normierung befinden sich jedoch im Rückstand. Die Industrialisierung hat mit einer wirklichen Rationalisierung und Normierung nicht Schritt gehalten. Die mangelnde Koordination zwischen Architektenschaft, Unternehmern, Industrien und Geldgebern, zwischen Gemeinden, Kantonen und Bund macht sich hier bemerkbar. Die Normierung wurde nur in bescheidenem Umfang unter anderem im Sektor der Schreinerarbeiten, der sanitären Apparate und der Schlosserarbeiten angewendet – sie ist der isolierten Initiative einiger Fabrikanten zu verdanken, welche die Wirtschaftlichkeit der Normierung erkannt haben. Die Normierung im Baugewerbe hat jedoch nur beschränkte Tragweite, weil nichts unternommen wurde, auf höherer Ebene die einzelnen Anstrengungen unter sich abzustimmen.

Die Vorteile dieser Vereinheitlichung in der Produktion sollten im wesentlichen dem billigen Wohnungsbau zugute kommen. Dies ist der Sinn der eidgenössischen Verordnung vom 31. Januar 1958, welche zur Gründung der Eidgenössischen Wohnungsbaukommission geführt hat. Die Koordination zwischen den Bestrebungen der einzelnen Verbände und Industriellen veranlaßte den Bund Schweizer Architekten, die *Zentralstelle für Baurationalisierung BSA* zu schaffen. Der BSA bestellte eine Kommission, bestehend aus: J.-P. Vouga (Vorsitzender), A. Altherr, J. Duret, F. Füeg und W. Niehus. Das Studienbüro steht Produzenten und Verbänden in beratendem Sinn zur Verfügung. Es ist Aufgabe der Architekten, die zweckmäßige Normierung und Vorfabrikation für die verschiedensten Arbeitsgattungen zu überprüfen, die teilweise Normierung der wichtigsten Bauelemente zu fördern und die Möglichkeit einer Koordination auf dem Gebiet der Maßeinheiten im Rahmen der auf internationaler Ebene durchgeführten Arbeiten zu studieren.