

**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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 28.12.2025

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





**Polstermöbel und Matratzen Uster GmbH., Uster, Telephon 051/969474**  
**Meubles Rembourrés et Matelas S.à.r.l. Uster**

Einzelausführungen nach eigenen oder gegebenen Entwürfen

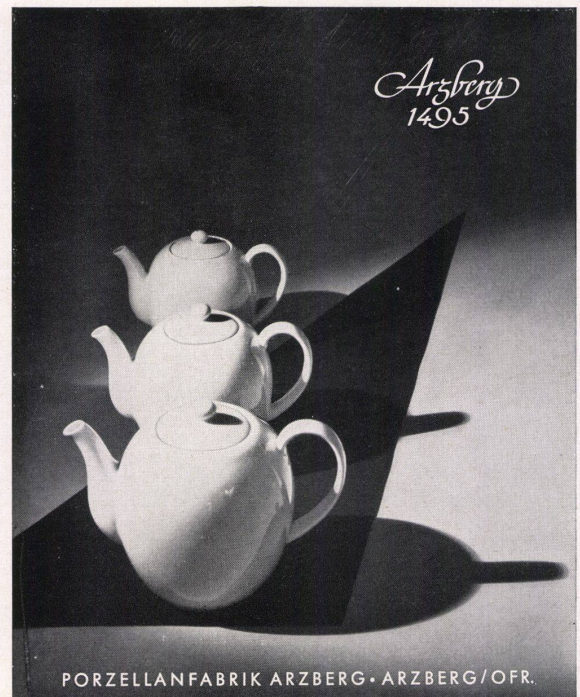
**Beratung, Bau  
 Projektierung  
 Bauleitung von**

**Tankanlagen  
 Tankstellen  
 Transportmitteln**

**Willi E. Müller  
 Zürich 53**

Ingenieur-Büro / Postfach 122

Telephon 051 / 95 33 23



Bezugsquellennachweis durch

**KERAGRA GmbH, Talstraße 11, Zürich**





Vorteile der neusten KWC-Spültisch-  
batterie No. 1574:

Einfache Druckknopfbedätigung für die  
Umstellung von Strahl auf Brause; Strahl  
und Brause in einem Auslaufstück;  
einfache Montage und Demontage. Die  
gleiche Ausführung, jedoch für Wand-  
montage-Unterputz (Kat. No. 1576) er-  
leichtert der Hausfrau das Sauberhalten  
des Spültisches. Diese Ausführung kann  
für alle modernen Chromstahl-Spül-  
tische verwendet werden.

Avantages de la nouvelle batterie d'évier  
KWC no. 1574 pour timbres d'office:

Fonctionnement par un bouton qui trans-  
forme le jet en une douche, lesquels sont  
réunis dans un seul goulot; montage et  
démontage très simples.

La même exécution, mais en batterie  
murale sous catelles (no. du catalogue  
1576) facilite le nettoyage du timbre d'of-  
fice. Cette batterie est utilisable sur tous  
les timbres d'office modernes en acier  
inoxydable.



Aktiengesellschaft

Karrer, Weber & Cie., Unterkulm bei Aarau

Armaturenfabrik - Metallgießerei - Tel. 064 / 38144

nungen im Jahre 1912 mit harten Worten  
als von Beamten verfaßt und genehmigt  
von Stadtverordneten, Hausbesitzern,  
Wirtin und Kommerzienräten! Die Praxis  
habe längst bewiesen, daß einheitliche  
Anlagen nur möglich seien, wo ein einzi-  
ger Wille herrsche. Was dem Absolutis-  
mus in alten Residenzen gelungen sei,  
das ereigne sich heute nur in den Arbei-  
terkolonien großer Werke. Aber schließ-  
lich sei es nur die Einheit und nicht die  
Kunst, die hier wirke...

In der Tat beginnen sich innerhalb der  
formlos ausgebreiteten Masse der Stadt-  
erweiterungen, beeinflußt durch Ebenezer  
Howard's englische Gartenstadtbeweg-  
ung, die Arbeitersiedlungen fortschritt-  
licher und wirklich sozial denkender gro-  
ßer Werke herauszuheben; ich erinnere  
an die Krupp-Siedlungen Margareten-  
höhe in Essen und andere.

Aber sie waren nur Inseln innerhalb der  
sich immer weiter in die Landschaft hin-  
einfressenden formlosen Masse.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde als  
Reaktion gegen dies ungehemmte und  
ungeordnete Wachstum der Städte der  
Ruf nach planmäßiger Lenkung des Auf-  
baus laut. Man erkannte, daß mit der ge-  
sellschaftlichen Umschichtung und mit  
den sich ändernden Lebensgewohnheiten  
der Menschen die bestehenden Städte  
nicht mehr funktionsfähig waren, und  
began, die Stadt als einen lebenden  
Organismus zu betrachten, in dem die  
einzelnen Glieder mit ihren verschiedenen  
Funktionen aufeinander abgestimmt wer-  
den müssen. Die Erkenntnis setzte sich  
durch, «daß den Interessen der Allge-  
meinheit gegenüber den Individualinter-  
essen stärkster Nachdruck zu verleihen  
war». (Fritz Schumacher, 1919, Ham-  
burgs Wohnungspolitik.)

«Für eine organische künftige Wohnent-  
wicklung der Stadt», sagt Schumacher,  
«kann der aus der Vergangenheit über-  
kommene Zufall der Besitzverteilung an  
Grund und Boden unter Umständen völlig  
vernichtend wirken. Die bisher weitaus  
vorherrschende Art des Werdens der  
neuen Stadt bestand darin, daß eine im  
Bebauungsplan schematisch vorgezeich-  
nete rohe Form tropfenweise ausgegos-  
sen wurde, indem ein Grundstücksbesit-  
zer nach dem andern seine jeweiligen  
baulichen Absichten zur Durchführung  
brachte. Soll das bauliche Wesen einer  
Stadt sich ändern, so muß man statt des-  
sen auf Zusammenschlüsse hoffen, die  
größere zusammenhängende Teile nach  
einheitlichen Gesichtspunkten zur Aus-  
führung bringen. Solche Ziele lassen sich  
nicht innerhalb der Zufallslinien bunt  
durcheinandergewürfelten Besitzes er-  
reichen. Der Staat muß die Möglichkeit  
haben, wenn er solche Absichten selber  
durchführen oder sie durch Hergabe von  
Bauland in pachtartigem Verhältnis un-  
terstützen will, das dafür nötige Gelände zu  
enteignen. Das Interesse der für die All-  
gemeinheit nötigen Entwicklung muß,  
auch wenn es Einzelnen weh tut, vor den  
Einzelinteressen stehen, und man darf  
die Durchführbarkeit solchen Gesicht-  
spunktes nicht erst mit unverhältnismä-  
ßigen oder nach fiktiven Werten festge-  
setzten Opfern erkaufen müssen. Dafür  
müssen gerecht und billig erscheinende For-  
men im Gesetze gefunden werden, eine  
unendlich schwierige und harte Aufgabe,  
die nicht nach einer vorgefaßten Idee  
übers Knie gebrochen werden kann, die  
aber einer klaren Lösung unbedingt be-  
darf.

Alle Gesichtspunkte laufen also auf die  
gleiche Forderung hinaus: an die Stelle  
von Einzellösungen muß die Lösung zu-  
sammengefaßter größerer Bezirke treten,  
wenn die Möglichkeiten der Zukunft aus-  
geschöpft werden sollen. Das führt zu  
einem immer stärkeren Ausbau aller Or-  
ganisationen, die in Gestalt von Gesell-  
schaften oder Genossenschaften dem  
Wohnungsbau dienen. Dieser Ausbau  
wird zu einer wichtigen Aufgabe des  
Staates. Er wird sie in erforderlichem  
Maßstab nur lösen können, wenn er selbst  
aus der Zurückhaltung, die er bisher der  
Wohnungsfrage gegenüber als wohl-  
wollender Zuschauer und gelegentlicher  
Förderer einnahm, zu einer aktiven Politik  
übergeht.

Die Methode der vorbereitenden Planung  
wurde nach dem Ersten Weltkrieg ge-  
setzlich verankert. Der Flächennutzungs-  
plan sollte die Ordnung der Stadtflächen  
nach ihren Funktionen herbeiführen.

Wenige fortschrittliche Architekten und  
Städtebauer erarbeiteten in den zwanzig-  
er Jahren im CIAM (Congrès Inter-  
nationaux d'Architecture Moderne) die  
neuen Erkenntnisse, in Deutschland un-  
terstützt durch die wissenschaftlichen  
Arbeiten der Reichsforschungsgesell-  
schaft. Ihren für die damalige Zeit prä-  
gnanten Niederschlag fanden diese Ge-  
dankengänge in der sogenannten Charta

von Athen, deren Grundsätze in den  
Städtebau aller Länder eindringen.

Im nationalsozialistischen Deutschland  
konnten diese Gedankengänge nicht wei-  
terentwickelt werden. Wir konnten erst  
mehrere Jahre nach diesem Krieg fest-  
stellen, in welchem Maße unsere städte-  
baulichen Vorarbeiten in Frankfurt a. M.,  
Berlin und Hamburg, vorbildlich in  
Schweden, Dänemark, Holland und der  
Schweiz bei den Stadterweiterungen fort-  
gesetzt worden sind.

Rotterdam und Le Havre haben in der  
radikalen Großzügigkeit ihrer städtebaulichen  
Bodenneuordnung ihrer zerstörten  
Gebiete ein Beispiel gegeben, das, an  
ihrer geringeren Einwohnerzahl gemes-  
sen, den an sich imponierenden 130 000  
neuen Wohnungen Hamburgs nicht nach-  
steht.

Die geschilderte Entwicklung der letzten  
Jahrzehnte möge einige schematische  
Bilder veranschaulichen.

Die Stadterweiterung vollzog sich längs  
der Ausfallstraßen, vor allem in Rich-  
tung auf die nächsten Ortschaften, zu-  
nächst noch in geringen Abständen  
rechts und links von diesen Hauptstraßen.  
Das Grün in den Sektoren zwischen  
diesen Straßen wurde allmählich von  
der sich weiterentwickelnden Stadt  
aufgefressen. Die ursprünglichen Vor-  
städte beiderseits der Ausfallstraßen  
wuchsen zusammen.

Die Ausfallstraßen, die sich zu Geschäfts-  
straßen entwickelten, also zu den eigent-  
lichen Vorstadtzentren, wurden aber dann zu  
großen Verkehrs-Durchgangsstraßen und  
der Verkehr wurde so groß und so schnell,  
daß er wie ein reißen Strom die ein-  
zelnen Stadtteile trennte. Man konnte  
beim Schau- und Einkaufsbummel nicht  
mehr hinüber- und herübergehen. Die  
Straßendimensionierung von Haupt- und  
Nebenstraßen war gleichmäßig breit, die  
Parzellierung und Bebauung je nach der  
Bauordnung, wie schon erwähnt, in den  
einzelnen Städten verschieden – zum Bei-  
spiel in Berlin mit Höfen und Brandmauer-  
bebauung, in Hamburg mit Schlitzbauten.  
Zwischen den Hauptstraßen in den ehe-  
mals grünen Sektoren entwickelten sich  
grote Straßenführungen mit noch gro-  
teskeren Grundstücksverschnitten und  
Baublöcken.

Geht man nun aber wirklich von der Funk-  
tion aus, so würde sich ein Schema  
entwickeln, welches dem oben geschild-  
erten diametral entgegengesetzt ist.  
Nämlich die großen radialen Verkehrs-  
straßen anbaufrei im Grün ohne alle  
Kreuzungen, damit der Verkehr wirklich  
fließen und lärmlos kann. Alle 300 bis 500  
Meter eine Aufschließungsstraße für  
einen kleinen Stadtbezirk, der sich in  
Wohnstraßen und Wohnwege immer  
kleiner verästelt und rings von Grün um-  
schlossen ist.

In diesen kleinen Trabanten liegen in der  
Richtung auf die Hauptstraße die Läden,  
Geschäfts- und Handwerkszentren. In  
ihrer Nachbarschaft Kino usw., höhere  
Apartmenthäuser für Ledige und Kinder-  
lose mit kleinen Wohnungen; dann folgen  
in weiterer Straßenverästelung drei- oder  
viergeschossige Miethäuser, aber nicht  
die Ränder der Straßen begleitend, son-  
dern frei im Grünen; dann Einfamilien-  
Reihenhäuser und zum äußersten Rand  
hin Einzelhäuser. Schließlich Dauerklein-  
gärten, Schulen und Kindergärten, Sport-  
anlagen. Das Großgrün dringt über-  
gangslos zwischen die Häuserblöcke ein  
bis zur Wohnstraße.

Also von der einen Seite her die Straßen-  
und Fahrverkehrsaufschließung, von der  
anderen Seite her die Fußwegeerschließung  
in die Grünfläche hinein zu Schulen  
und Kindergärten. Keine Kreuzungen,  
keine Gefährdung der Kinder, ruhigstes  
Wohnen im Grünen, zehn Minuten Ent-  
fernung zur Straßenschnellbahn, die ne-  
ben den Ausfallstraßen im Grün verläuft  
und die wenigen Anschlußpunkte der  
kleinen Stadtrabanten unterfährt. – Alle  
Versorgungsleitungen neben den Stra-  
ßen im Grünstreifen. Man stelle sich vor:  
Keine Straßenaufbrüche mehr, keine Un-  
fälle, gestaffelte Geschwindigkeiten von  
der Wohnung beginnend bis zu 120 Kilo-  
meter (und noch mehr?) störungsfrei auf  
den Hauptausfallstraßen!

Und in der ideal ausgebauten City würde  
sich die schematisch angedeutete ra-  
diale Außenstruktur logisch fortsetzen:  
Die Ausfallstraßen münden an großen  
Parkplätzen mit punktförmigen Geschäfts-  
hochhäusern und anschließenden ein- oder  
zweigeschossigen Ladenbauten, in  
welche von der anderen Seite die von  
außen kommenden radialen Grünfuß-  
wege als gedeckte Passagen einmünden.  
Auch hier völlige Trennung von Fahren  
und Gehen, keine Betriebsstörungen,  
keine Verstopfungen, keine Verkehrs-  
regelungen, große Abstellflächen für  
Kraftfahrzeuge. Auch hier keine Mög-  
lichkeiten für Unfälle. Entsprechende Lage