

**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 051/9694 74**  
**Meubles Rembourrés et Matelas S.à.r.l. Uster**

Einzelausführungen nach eigenen oder gegebenen Entwürfen

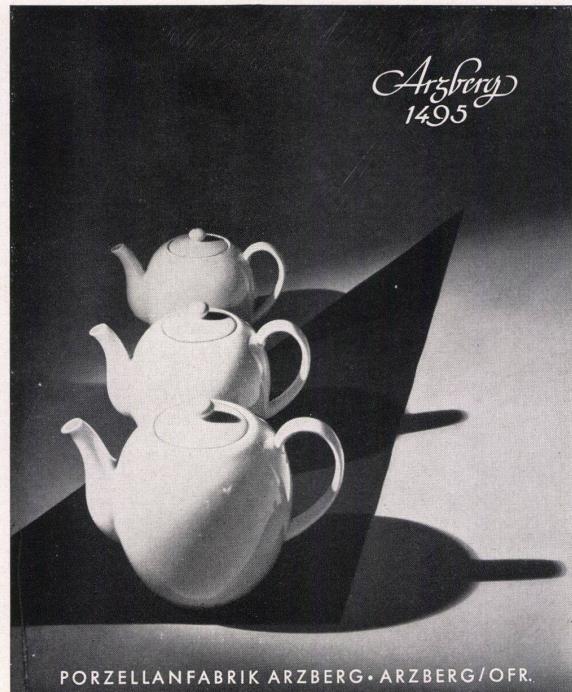
**Beratung, Bau  
 Projektierung  
 Bauleitung von**

**Tankanlagen  
 Tankstellen  
 Transportmitteln**

**Willi E. Müller  
 Zürich 53**

Ingenieur-Büro / Postfach 122

Telephon 051 / 95 33 23



Bezugsquellen nachweis durch

**KERAGRA GmbH, Talstraße 11, Zürich**



Vorteile der neusten KWC-Spültschabatterie No. 1574:

Einfache Druckknopfbetätigung für die Umstellung von Strahl auf Brause; Strahl und Brause in einem Auslaufstück; einfache Montage und Demontage. Die gleiche Ausführung, jedoch für Wandmontage-Unterputz (Kat. No. 1576) erleichtert der Hausfrau das Sauberhalten des Spülstisches. Diese Ausführung kann für alle modernen Chromstahl-Spültsche verwendet werden.

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

Fonctionnement par un bouton qui transforme 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'office. 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, Wirkern und Kommerziären! Die Praxis habe längst bewiesen, daß einheitliche Anlagen nur möglich seien, wo ein einziger Wille herrsche. Was dem Absolutismus in alten Residenzen gelungen sei, das ereigne sich heute nur in den Arbeitervororten großer Werke. Aber schließlich sei es nur die Einheit und nicht die Kunst, die hier wirke...

In der Tat beginnen sich innerhalb der formlos ausgetretenen Masse der Städteverweiterungen, beeinflußt durch Ebenezer Howard's englische Gartenstadtbewegung, die Arbeitersiedlungen fortschrittlicher und wirklich sozial denkender großer Werke herauszuheben; ich erinnere an die Krupp-Siedlungen Margarethenhöhe in Essen und andere.

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

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde als Reaktion gegen dies ungehemmte und ungeordnete Wachstum der Städte der Ruf nach plamäßiger Lenkung des Aufbaus laut. Man erkannte, daß mit der gesellschaftlichen Umschichtung und mit den sich ändernden Lebensgewohnheiten den Menschen die bestehenden Städte nicht mehr funktionsfähig waren, und begann, die Stadt als einen lebenden Organismus zu betrachten, in dem die einzelnen Glieder mit ihren verschiedenen Funktionen aufeinander abgestimmt werden müssen. Die Erkenntnis setzte sich durch, «daß die Interessen der Allgemeinheit gegenüber den Individualinteressen starker Nachdruck zu verleihen war». (Fritz Schumacher, 1919, Hamburgs Wohnungspolitik.)

«Für eine organische künftige Wohnentwicklung der Stadt», sagt Schumacher, «kann der aus der Vergangenheit überkommene Zufall der Besitzverteilung an Grund und Boden unter Umständen völlig vernichtet werden. Die bisher weitaus vorherrschende Art des Werdens der neuen Stadt bestand darin, daß eine im Bebauungsplan schematisch vorgezeichnete rohe Form tropfenweise ausgegossen wurde, indem ein Grundstücksbesitzer nach dem andern seine jeweiligen baulichen Absichten zur Durchführung brachte. Soll das bauliche Wesen einer Stadt sich ändern, so muß man statt dessen auf Zusammenschlüsse hoffen, die größere zusammenhängende Teile nach einheitlichen Gesichtspunkten zur Ausführung bringen. Solche Ziele lassen sich nicht innerhalb der Zufallslinien bunt durcheinanderwürfeln. Besitzes erreichen. Der Staat muß die Möglichkeit haben, wenn er solche Absichten selber durchführen oder sie durch Hergabe von Bauland in pachtartigem Verhältnis unterstützen will, das dafür nötige Gelände zu enteignen. Das Interesse der für die Allgemeinheit nötigen Entwicklung muß, auch wenn es Einzelnen wehtut, vor den Einzelinteressen stehen, und man darf die Durchführbarkeit solchen Gesichtspunktes nicht erst mit unverhältnismäßigem oder nach fiktiven Werten festgesetzten Opfern erkauen müssen. Dafür müssen gerecht und billig erscheinende Formen 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 bedarf.

Alle Gesichtspunkte laufen also auf die gleiche Forderung hinaus: an die Stelle von Einzellösungen muß die Lösung zusammengefaßter größerer Bezirke treten, wenn die Möglichkeiten der Zukunft ausgeschöpft werden sollen. Das führt zu einem immer stärkeren Ausbau aller Organisationen, die in Gestalt von Gesellschaften 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 Wohnungsforschung gegenüber als wohltuender Zuschauer und gelegentlicher Förderer einnahm, zu einer aktiven Politik übergeht.»

Die Methode der vorbereitenden Planung wurde nach dem Ersten Weltkrieg gesetzlich verankert. Der Flächennutzungsplan sollte die Ordnung der Stadtflächen nach ihren Funktionen herbeiführen.

Wenige fortschrittliche Architekten und Städtebauer erarbeiteten in den zwanziger Jahren im CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) die neuen Erkenntnisse, in Deutschland unterstützt durch die wissenschaftlichen Arbeiten der Reichsforschungsgesellschaft. Ihnen für die damalige Zeit prägnante Niederschlag fanden diese Gedankengänge in der sogenannten Charta

von Athen, deren Grundsätze in den Städtebau aller Länder eindrangen. Im nationalsozialistischen Deutschland konnten diese Gedankengänge nicht weiterentwickelt werden. Wir konnten erst mehrere Jahre nach diesem Krieg feststellen, in welchem Maße unsere städtebaulichen Vorarbeiten in Frankfurt a. M., Berlin und Hamburg, vorbildlich in Schweden, Dänemark, Holland und der Schweiz bei den Städteverweiterungen fortgesetzt worden sind.

Rotterdam und Le Havre haben in der radikalen Großzügigkeit ihrer städtebaulichen Bodenreformierung ihrer zerstörten Gebiete ein Beispiel gegeben, das, an ihrer geringeren Einwohnerzahl gemessen, den an sich imponierenden 130 000 neuen Wohnungen Hamburgs nicht nachsteht.

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

Die Städteverweiterung vollzog sich längs der Ausfallstraßen, vor allem in Richtung auf die nächsten Ortschaften, zunächst 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 Vorstädte beiderseits der Ausfallstraßen wuchsen zusammen.

Die Ausfallstraßen, die sich zu Geschäftsstraßen entwickelten, also zu den eigentlichen Vorstadtzentren, wurden aber dann zu großen Verkehrs-Durchgangsstraßen und der Verkehr wurde so groß und so schnell, daß er wie ein reißender Strom die einzelnen Stadtteile trennte. Man konnte beim Schau- und Einkaufsumzug 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 Beispiel in Berlin mit Höfen und Brandmauerbebauung, in Hamburg mit Schlitzbauten. Zwischen den Hauptstraßen in den ehemals grünen Sektoren entwickelten sich groteske Straßenführungen mit noch groteskem Grundstücksverschneidungen und Baublöcken.

Geht man nun aber wirklich von der Funktion aus, so würde sich ein Schema entwickeln, welches dem oben geschilderten diametral entgegengesetzt ist. Nämlich die großen radialen Verkehrsstraßen anlauffrei im Grün ohne alle Kreuzungen, damit der Verkehr wirklich fließen und lärmend 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 umschlossen 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 Kinderlose mit kleinen Wohnungen; dann folgen in weiterer Straßenverästelung drei- oder viergeschossige Miethäuser, aber nicht die Ränder der Straßen begleitend, sondern frei im Grünen; dann Einfamilien-Reihenhäuser und zum äußersten Rand hin Einzelhäuser. Schließlich Dauerkleingärten, Schulen und Kindergärten, Sportanlagen. Das Großgrün dringt übergangslos zwischen die Häuserblöcke ein bis zur Wohnstraße.

Also von der einen Seite her die Straßen- und Fahrverkehrsinfrastruktur, von der anderen Seite her die Fußwegeleitung in die Grünfläche hinein zu Schulen und Kindergärten. Keine Kreuzungen, keine Gefährdung der Kinder, ruhiges Wohnen im Grünen, zehn Minuten Entfernung zur Straßenbahnlinie, die neben den Ausfallstraßen im Grün verläuft und die wenigen Anschlußpunkte der kleinen Stadtrabanten unterfährt. – Alle Versorgungsleitungen neben den Straßen im Grünstreifen. Man stelle sich vor: Keine Straßenbrüche mehr, keine Unfälle, gestaffelte Geschwindigkeiten von der Wohnung beginnend bis zu 120 Kilometer (und noch mehr?) störungsfrei auf den Hauptausfallstraßen!

Und in der ideal ausgebauten City würde sich die schematisch angedeutete radiale Außenstruktur logisch fortsetzen: Die Ausfallstraßen münden an großen Parkplätzen mit punktförmigen Geschäftshochhäusern und anschließenden ein- oder zweigeschossigen Ladenbauten, in welche von der anderen Seite die von außen kommenden radialen Grünflächen als gedeckte Passagen einmünden. Auch hier völlige Trennung von Fahren und Gehen, keine Betriebsstörungen, keine Verstopfungen, keine Verkehrsregelungen, große Abstellflächen für Kraftfahrzeuge. Auch hier keine Möglichkeiten für Unfälle. Entsprechende Lage