

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 7

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: 18.01.2026

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

ISOLAG



die unbrennbare Platte
für Akustik, Ventilation
und Strahlungsheizung

bilden gleichsam mitzuerleben, für die der Name «Stadt» einfach nicht mehr trifft. Das Neue ist, daß man nicht mehr an einen Stadtrand gelangt. Überall ist Stadt. Die alten Städte fließen ineinander über. Sie haben das Land aufgesogen. Los Angeles ist mit wie ein Vierkobilf erschienen. Glaubte ich, der Stadt ansichtig zu sein, sah ich mich getäuscht. Sie war mir im Rücken. Drehte ich mich um, war «die Stadt» wiederum verschwunden. Stadt war überall und nirgends. Viele Amerikaner, vor allem die Angehörigen der gebildeten Schichten, und alle Europäer, die Amerika besuchen, schwärmen von San Francisco. San Francisco ist aber keine typisch amerikanische Stadt von heute. Das goldene Tor zum Pazifik ist auf einer felsigen Halbinsel gebaut, die sich wie eine Zunge in eine buchenreiche Fjordlandschaft hinein erstreckt. In San Francisco wohnt man in hohen Mietshäusern. Obwohl die Stadt nach dem großen Brande von 1906 für ganz wieder aufgebaut wurde, wirkt sie, fünfzig Jahre danach wie eine vornehme Stadt von alter Tradition und Kultur. Los Angeles ist der vollkommenste Gegensatz dazu. Seine Fläche betrug 1954 453 Quadratmeilen. Als Vergleichszahl nehme man das weiträumig gebaute Groß-Berlin (Ost- und West) von 1954. Die von Groß-Berlin bedeckte Fläche beträgt 341 Quadratmeilen.

Eine Quadratmeile entspricht etwa zweieinhalb Quadratkilometern. 1950 belief sich die amerikanische Gesamtbevölkerung auf 150 Millionen Menschen. 64 Prozent lebten in Städten. Diese Zahl schlüsselt sich wie folgt auf: 11,5 Prozent lebten in Millionenstädten, 17,9 Prozent in Städten zwischen 100 000 bis zu einer Million Einwohnern, 34,6 Prozent in Städten unter 100 000. Die gesamte ländliche Bevölkerung wurde auf 36 Prozent beziffert. Davon waren aber, wie bereits erwähnt, nur 9,9 Prozent Bauern oder Farmer.

Die Statistiken reichen nicht bis in die allerletzte Zeit. Die Bewegung aus den Cities in die sogenannten Suburbs hat nach Schätzungen angesehener Kenner der amerikanischen Gesellschaftsstruktur und Bevölkerungsbewegung erst in den letzten beiden Jahren Ausmaße erreicht, wie sie früher unbekannt waren. Christopher Tunnard, der seit Jahren an der Universität Yale über Stadtplanung und öffentliche Kunstabübung lehrt, und Henry Hope Reed habe in ihrem sowohl baugeschichtlich wie soziologisch wie kulturschichtlich überaus lebenswerten Buch «American Skyline» (ein Mentor Book für 50 Cents) die Zahl der aus den Städten Abgewanderten auf vierzig Millionen beziffert. Sie haben Anhänger einer an der alten abendländischen Stadtkultur orientierten Kulturpolitik, aber auch auf Schattenseiten dieser großen Binnenwanderung hingewiesen. Den Anstoß zu der großen Wanderung sehen die beiden Autoren im Jahre 1933 mit der Einführung der Vierzigstundenwoche. 1910 war in Amerika noch die Sechzigstundenwoche die Regel, und in der Vorstadt wohnten nur die reichen Leute. Jetzt begann der Arbeiter das Wochenende zu entdecken und zugleich den Drang nach draußen. Die Flucht aus den engen Städten, aus Slums und Industrievierteln setzte ein, als Roosevelt die Arbeitslosigkeit durch große Fernstraßenanlagen zu bekämpfen begann. Den Highways folgten Fabriken und Siedlungen. Diese Siedlungen wurden planmäßig durch die Erschließung großer Räume und die Vergabe von Bundesgarantien für Baudarlehen an kleine Leute ermöglicht. Einen neuen Anstoß erhielt diese öffentlich geförderte private Bautätigkeit durch zinsgünstige Baudarlehen für Kriegsteilnehmer des zweiten Weltkrieges. Gleichzeitig setzte in den letzten Jahren ein bis heute anhaltender neuer Abschnitt im Bau großer Autobahnen ein. Diese Express-, Through- oder Superhighways haben oft in jeder Fahrtrichtung drei Fahrbahnen und sind mit der typisch amerikanischen Großzügigkeit mitten durch alte und neue Städte gelegt. Sie stören den innerstädtischen Verkehr

nicht, weil sie auf hohen, von eleganten Pfeilerreihen getragenen Betonbändern angelegt sind, unter denen der städtische Verkehr rollt. Man stellt sich vor, unsere Autobahnen führten direkt in die Städte München, Frankfurt, Düsseldorf, Hannover hinein. Die Amerikaner nutzen die Slumbeseitigung, um solche Breschen in ihre Städte zu legen. Hinzu kommt, daß weder wirtschaftliche noch Traditionegründe im Wege stehen wie im alten Europa, wo die Anlage solcher Breschen unüberwindliche Schwierigkeiten machen würde.

Es ist nicht übertrieben zu sagen, daß die Superhighways, die zur Zeit in den Vereinigten Staaten gebaut werden, eine Revolution der Besiedlung hervorrufen werden, zu der es nur eine Parallele gibt: die Folgen des Eisenbahnbaus im neunzehnten Jahrhundert. Schon werden Karten veröffentlicht, in denen nicht nur ein, sondern mehr als ein halbes Dutzend von Megalopolisgründungen eingezeichnet sind. Man spricht von Streifen- oder Bandstädten und sieht auf zwei Weisen sie entstehen. Einmal, indem sich große Fabrik-, Handels- und Wohnareale um die Superhighways ansiedeln, zum andern durch die Tendenz, die Leerräume zwischen bestehenden «alten» Städten aufzufüllen. Von der Ostküstenrandstadt Boston-Washington war bereits die Rede.

Die Einstück-WC-Anlage

ARLA

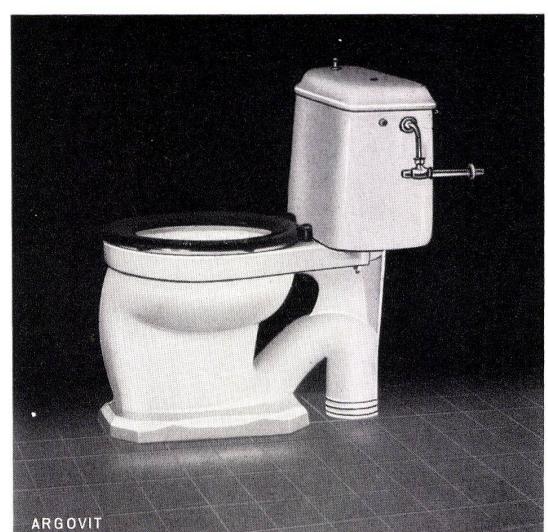
mit Tiefspül- oder Ausspülklosett erhältlich

Argovit Porzellan Laufenburg

KERA - WERKE A.G., LAUFENBURG A.G.

Fabrik für sanitäres und technisches Porzellan

Bezugsquellen: Die Mitglieder des Schweiz. Großhandelsverbandes
der sanitären Branche



**Mehr Komfort
und
weniger Kosten
mit
HOVALTHERM**

Für das moderne Hotel
wie geschaffen ...

... dank der praktisch unbeschränkten Warmwasserquelle und den niedrigen Betriebskosten für Zentralheizung und Warmwasser. Hovaltherm-Kessel sind in modernsten Schweizer Hotels installiert. Verlangen Sie bitte Referenzen und nähere Unterlagen

Ing. G. Herzog & Co., Feldmeilen
Telefon 051 / 92 82 82

Das riesige alte Industriegebiet zwischen Philadelphia und Baltimore zeigt bereits deutlich die neue Bandstruktur. Ein anderes Band ist der Stahlgürtel von Cleveland nach Pittsburgh. Ein anderes die «Industrieriviera» rings um Chicago am Michigansee. Die vorläufigen Endpunkte sind Gary (Indianapolis) und Milwaukee (Wisconsin). Florida ist die klassische Agglomeration der Erholungsindustrie. Die dort entstehende Superstadt erstreckt sich vom Miami an der Ostküste in nördlicher Richtung bis Jacksonville. Im Westen sehen zukunftsfreudige Optimisten Los Angeles sogar mit San Francisco zusammenwachsen und außerdem ein nördliches Band das von Seattle über Tacoma bis Portland und Salem reichen wird.

Das phantastischste Projekt ist ein Städteband, das New York City mit St. Louis am Mississippi verbindet. 1500 Meilen, das sind etwa 2500 Kilometer lang, würde die Erstreckung dieses Stadtmonstrums sein. Das Band wird einen großen nördlichen Bogen über Albany nach Buffalo schlagen und dann über das industrielle Cleveland nach der Weltautozentrale Detroit führen. Detroit-Chicago sind bereits verbunden. Wer einmal mit der Bahn durch diese relativ alten Siedlungsländer in der Nähe der großen Seen fuhr, hat Ketten von Industrie- und Wohndrägen gesehen. Das letzte Glied der Kette hat gleichfalls heute schon beträchtliche Teilstücke vorzuweisen. Von Chicago führt durch das Illinoisflusstal eine Kette über die Städte Peoria, Bloomington und Springfield. Im Süden von Texas zeichnen sich Bänder ab, die Fort Worth und Dallas mit San Antonio verbinden. Ein anderer Streifen von Dallas nach Houston und Galveston ist auch bereits in die Karten eingezeichnet. Heute schon rechnen jene Gesellschaften, denen die Zukunft der amerikanischen Wirtschaftsexpansion, so will es groteskerweise manchmal scheinen, mehr anvertraut ist als den Produzenten, die sogenannten «Advertising Agencies» (Agenturen für Großreklame), damit, daß 1975 60 Prozent der Bevölkerung Amerikas in den Bandstädten wohnen werden, die 70 Prozent der amerikanischen Gütererzeugung konsumieren werden.

Die Grundstückpreise in den vorgesehenen Bändern steigen sprunghaft. Es ist ein Boom im Gange, von dem man sich bei uns kaum eine Vorstellung macht. Nicht nur die Großen, sondern auch kleinere «Private», die zufällig in die Zone der neuen Verstädterungswelle kommen, spekulieren, kaufen Land oder halten es, um es in dem Augenblick, da ein neuer Expressway gebaut wird, loszuschlagen. In der Nähe von Buffalo oder von Syracuse sind die Bodenpreise seit 1951 (!) um das Zehnfache gestiegen. Der Bau des Massachusetts-Highway 128 rund um Boston und nach Gloucester hat in den letzten fünf Jahren Industriebauten im Werte von 100 Millionen Dollar entstehen lassen. Der Bodenpreis stieg auf das Zehnfache.

Der Vorgang ist grandios und amerikanisch, was dasselbe heißtt. Aber er steckt voller Probleme und Gefahren. Die Situation entbehrt nicht einer gewissen Parodie. Auf der einen Seite ist der Drang in die abgeschlossene Existenz der neuen «halbstädtischen Zivilisation» ein kulturelles Aktivum. Industrieller Werktag und musicale Wochenende sind die beiden Lebenspole, so wie die Factory und das eingeschossige Familienheim in der amerikanischen Großlandschaft in Spannung und Wechselwirkung zueinander gelagert sind. Die Flucht in die Absonderung aber ergibt als Folge die Flucht aus dem städtischen Bürgergeist. Je mehr Intensität in den kleinen Einfamilienpark samt Bungalow investiert wird, um so mehr Gemeinsinn für ein städtisches Ganzes könnte verloren werden. Wer durch die Staaten gereist ist, wird erhebliche Gegensätze der Mentalität und der Geselligkeit etwa zwischen den Einwohnern von San Francisco und denen von Atlanta festgestellt haben. Wo die Amerikaner dichter zusammenwohnen, scheinen sie geselliger und sozialer. Das einfachste Experiment ist, in Städten wie den genannten jemand Unbekannten

nach dem Weg oder nach einer Besonderheit der Stadt zu fragen. San Francisco schien mir ähnlich wie New York in diesem Wettbewerb weit vorn zu liegen. Es soll hier nicht gesagt werden, der Durchschnittsamerikaner sei fremdenfeindlich oder ungeliebt. Aber solche kleinen Beobachtungen scheinen mir doch ein Wesentliches zu enthüllen. Im allgemeinen ist der konzentriert arbeitende Mittelklassenamerikaner – zur Mittelklasse zählen 95 Prozent der Bevölkerung – so angespannt in seinen Tagesjob eingespansnt, daß er für die freie Geste einer Auskunft vielfach keinen zeitlichen Spielraum hat. Sei das nun ein Busschaffner oder eine Schaltermamsell, ein Postbeamter oder eine Public-Relation-Dame – sie haben keine Zeit. Man denkt an das berühmte Dehmelsche Gedicht und stellt erschüttert fest, daß die reichste Nation der Welt mit dem höchsten Komfort und Konsumstandard das proletarische Relikt der Armut an Zeit einstweilen nicht überwinden konnte.

Womit wir wieder zur Suburb und zum Eigenheim, zu der elementar drängenden Fluchtbewegung, die in die innerste Familienzelle zurück will, angekommen wären. Ähnliches beobachten wir ja in den industrialisierten Regionen Europas auch. Der Exodus bedeutet Gewinn an Individualität und Verlust an Gemeinsinn. Die Klagen, daß die verlassenen alten Städte ihre kulturpolitischen Aufgaben mangels Steuereinnahmen nicht mehr leisten können, nehmen zu. Doch ist man dabei, auf den Ebenen des Bundes und der Staaten Ausgleiche zu schaffen. Schwerer wiegen die rein kulturpolitischen Fragen nach dem inneren Wesen dieser neuen «halbstädtischen Zivilisation». Es ist ein eigenartiges Erlebnis, innerhalb dieser pfannkuchenartig auseinanderlaufenden Suburbs zu sitzen. Nicht nur, daß Kontakte einen hohen Grad von Motorisierung und einen erheblichen Aufwand an Zeit erfordern, es könnte dahin kommen, daß der soziale Sinn regelrecht verkümmert und mit ihm der öffentliche Geist, der Amerika in seiner jungen Geschichte stark und groß gemacht hat. Die viel beredete amerikanische Erotik, ihre Umwege und scheinbaren Absonderlichkeiten, angefangen von der merkwürdig sterilen Verbindung, die Sex und Motor eingegangen sind, bis zu den Problemen der Bindungen auf Zeit unter den Teenagern (Going steady) ist ein Produkt des Lebens in der Suburb. Ich war zweieinhalf Tage in Denver (Colorado) bei alten Freunden zu Gast. Sie holten mich am Flugplatz ab und fuhren mich direkt zu ihrem neuen Bungalow, das sie mir in berechtigtem Stolz wiesen. Am Abend machten wir einen Bummel durch das «Dorf», das kein Dorf war, sondern Suburb. Wir sahen den Supermarkt und nahe dabei einen Rummelplatz, und die Kinder fanden es wundervoll. Tage darauf waren wir in den Rockies auf dem Wald- und Berghaus, und andertags mußte ich um Mittag schon wieder weiter. Drei Tage also war ich in der Bergstadt Denver und habe Denver überhaupt nicht gesehen. Es war wunderschön, und ich bin froh, daß mir dies kuriose Experiment widerfuhr. Ich war irgendwo in einer Bandstadt und konnte nicht weiter sehen als bis zu den nächsten vier Blocks – die Amerikaner nennen jede Straßenkreuzung in besiedelten Wohnvierteln so, obwohl alles nur eingeschossig ist –; wir hatten des Abends Gäste, die mit dem Wagen kamen und mit dem Wagen wieder wegfuhren. Aber ein Raumgefühl oder eine Raumvorstellung Denvers bekam ich nicht. So, wie ich mich in den drei Tagen fühlte, mögen Kinder ihre Umwelt erleben, die dort in ihren entscheidenden Jahren aufwachsen. Man kann sich denken, daß Sozial- und Kulturpolitiker sich über diese Probleme ihre Gedanken machen. Ein anderes Mal kam ich nichtsahnend am Nachmittag in Houston (Texas) an. Diese vollkommen uneuropäische Stadt ist, was sie heute ist, erst seit fünfzehn Jahren. Sie nahm gegen Kriegsende dank ihren im flachen Lande ringsum in Klumpen verstreut liegenden Öltürmen eine Entwicklung wie vielleicht noch nie eine Stadt in der Geschichte der Menschheit. Die Stadt besteht vorerst