

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

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 16 (1962)

**Heft:** 12

**Rubrik:** Planung und Bau

#### **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](#)

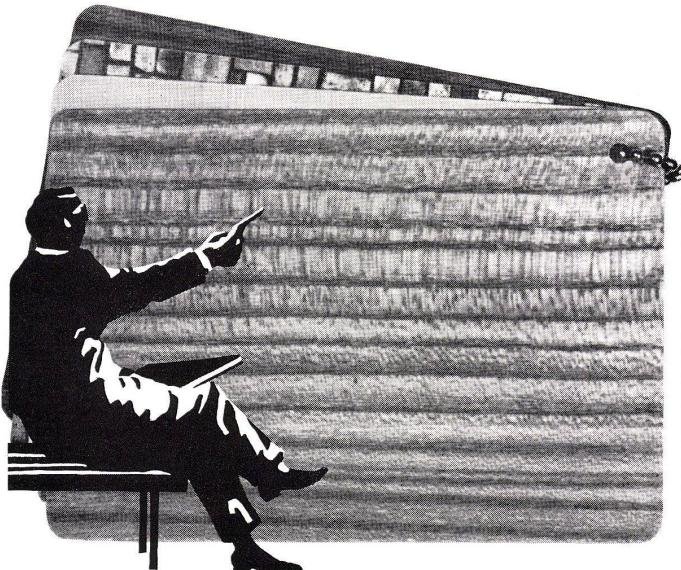
#### **Terms of use**

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:** 05.02.2026

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

# Wenn es um die Raumgestaltung geht



denkt der Architekt an RESOPAL-Kunststoffplatten. Ob es sich hierbei um Wohnräume, Verwaltungsbauten, Hotels, Gaststätten, Labors oder irgend einen anderen Innenausbau handelt, überall hat sich RESOPAL als ein hervorragendes Material erwiesen. RESOPAL ist unempfindlich gegen Feuchtigkeit, Fette, Öle, schwache Säuren und Alkalien, es verträgt Temperaturen bis zu 130°C und bewahrt doch seine dauerhafte Schönheit. Zahlreiche Farben und Dekore – darunter die geschmackvollen Terra-Farben – sowie über 30 Holzreproduktionen lassen sich harmonisch miteinander kombinieren. Gerade RESOPAL bietet dem Architekten eine Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten und sichert ihm zufriedene Bauherren.

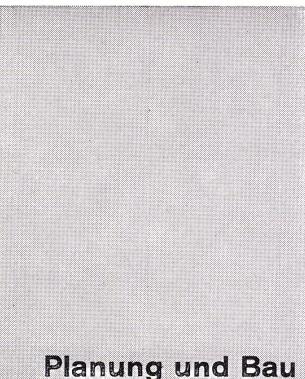
Fordern Sie bitte weitere Unterlagen an bei der Generalvertretung für die Schweiz, Firma A. NAEF, ZÜRICH 2, Tödistrasse 51 Telephon (051) 25 48 49



nur echt mit diesem Zeichen

RESOPAL ist mit glänzender oder matter Oberfläche lieferbar

Ein Produkt der H. Römmeler GmbH,  
Gross-Umstadt/Odenwald



## Planung und Bau

Hans Marti  
Delegierter für die Stadtplanung von Zürich

### Ansprache beim Amtsantritt

Herr Stadtpräsident,  
sehr geehrte Herren Stadträte,  
meine lieben Kollegen von der Presse!

Bei der Übernahme des Amtes eines Delegierten des Stadtrates für die Stadtplanung Zürichs liegt mir daran, Ihnen einige mir wesentlich erscheinende Überlegungen zu erläutern. Ich will mich auf drei Punkte beschränken, die ich am heutigen Tage, ohne gegen meinen Vertrag mit der Stadt zu verstößen, bekanntgeben darf.

Das sind:

1. die Überlastung der Stadt und Sofortmaßnahmen,
2. die Methode zur Bearbeitung der definitiven Lösung.

1. In mehreren Aufsätzen in der Tages- und Fachpresse habe ich darauf hingewiesen, daß das Stadtzentrum überlastet ist und daß wir es ohne Planung tagtäglich stärker belasten. Es ist das übrigens keine typisch zürcherische Erscheinung; sie trifft für alle Mittel- und Großstädte zu, ja sogar ausgesprochene Kleinstädte mit regem Wirtschaftsleben leiden ebenfalls am gleichen Übel. Die Belastung, die im Verkehrschaos an den Brennpunkten des Verkehrs und in den Flutstunden schmerzlich wird, hat ihre Ursache im Strukturwandel des Stadt kerns, der nach und nach mit Baumassen ausgefüllt wird (Beispiele: Kongreßhausquartier, Seefeld, Enge, Sihlporte und viele andere). Die spärlichen Grünflächen verschwinden, die geschlossene Bauweise greift angesichts der extrem hohen Bodenpreise um sich, und die Wohnungen im Zentrum werden durch Büros und Geschäftshäuser verdrängt. Außerdem verdichtet sich die Stadt dadurch, daß die Geschosse heute sehr viel niedriger gebaut werden als damals, als das kantonale Baugesetz, dem die Kernzone unterstellt ist, erlassen worden ist.

Wegen dieser hier nur kurz geschilderten Arbeitsplatzverdichtung und der Anhäufung bester Geschäfte in ausgezeichneter Geschäftslage ballt sich der Verkehr zusammen. Gelingt es uns, ihn so zu lösen, daß er in den Spitzenszenen gut funktioniert, so ist gegen die Verdichtung nichts einzuwenden, im Gegenteil: dann sind

wir froh über die wirtschaftliche Blüte. Gelingt es uns aber nicht, die Knoten zu entflechten, dann ist zu befürchten, daß die City zerflattert oder, wie etwa in amerikanischen Städten, zerfällt. Mir liegt nicht daran, hier das Gespenst verödeter Zentren heraufzubeschwören, aber warnen möchte ich dringend vor weiteren unbedachten Belastungen des Stadtinnern.

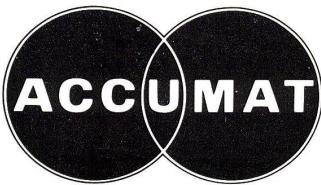
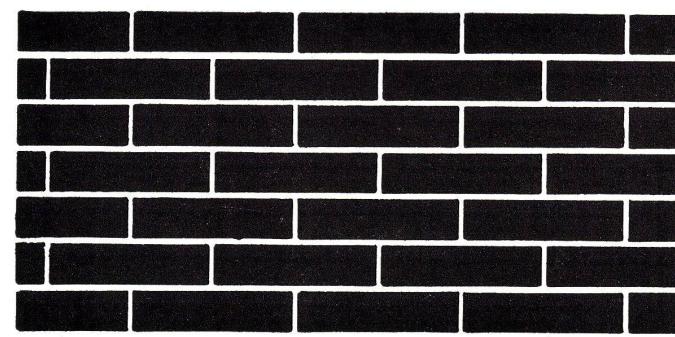
Die Tatsache, daß immer mehr im Kerngebiet arbeitende Menschen in der Region Zürich oder im Bereich Meilen, Uster, Effretikon, Kloten, Regensdorf, Dietikon, Birmensdorf, Adliswil, Thalwil wohnen, weil sie entweder in der Stadt keine Wohnung mehr fanden oder der Bodenpreis hier für den Bau von Einfamilienhäusern viel zu hoch ist, und ferner die günstige Wirtschaftslage, die es selbst der Arbeiterschaft erlaubt, individuelle Transportmittel zu besitzen, verursachen, gepaart mit der vorher geschilderten Verdichtung, die Verkehrsnot, vor der wir stehen und die bedrohliche Ausmaße annimmt. Der Prozeß ist noch nicht zum Stillstand gekommen, im Gegenteil: er dauert an. Das Wachstum Zürichs in die Region hinaus und die damit verbundene Vermehrung des individuellen Verkehrs stellen uns die größten Aufgaben, die von der Stadt allein kaum mehr zu lösen sind. Hiermit möchte ich nur andeuten, wie dringend Regionalplanung geworden ist, und das Versprechen abgeben, alles zu tun, was die Lösung des Problems im regionalen Zusammenhang fördert.

Regionalplanung aber – und darüber sind wir uns alle einig – braucht Zeit. Was ist aber sofort vorzukehren? Trotz der noch fehlenden Lösung auf weite Sicht sind wir gezwungen zu handeln, und zwar so müssen wir handeln, daß unsere Sofortmaßnahmen die endgültige Lösung nicht beeinträchtigen.

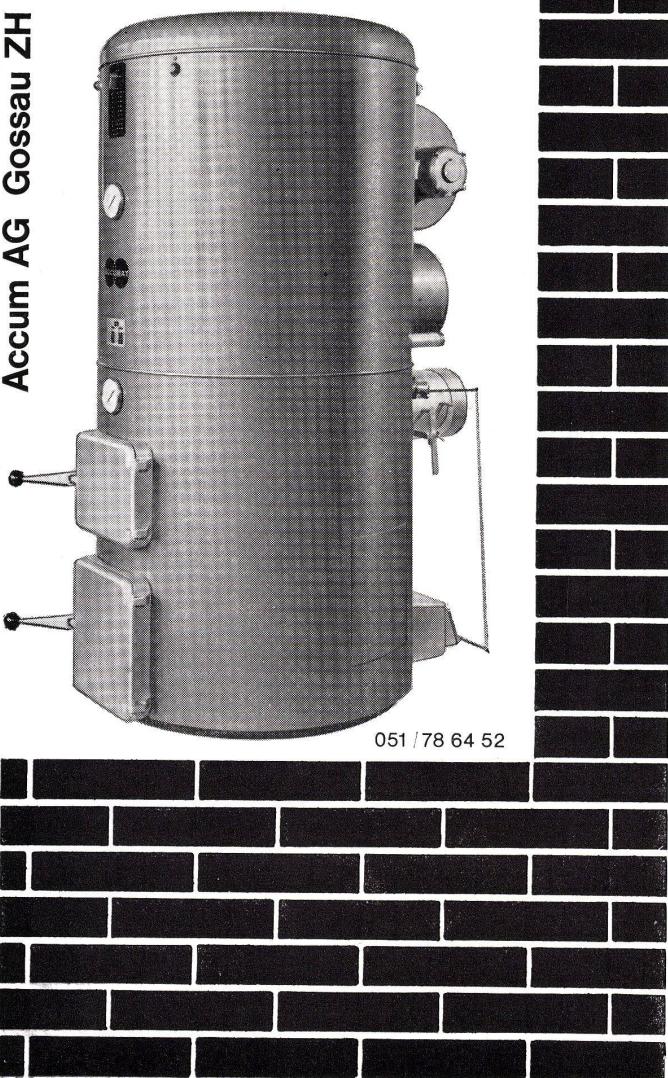
Parkhäuser am Rande der City können wir nicht genug bauen, und zwar dort, wo die Ausfallstraßen, die vom täglichen Berufsverkehr benutzt werden, enden. Es ist viel vom Cityring die Rede; alle Maßnahmen zur Verwirklichung dieses den Stadt kern einfassenden Straßenzuges, der Bellevue, Heimplatz, Central, Bahnhof, Sihlhölzli, Umlbergtunnel, Rennstall und Bürkliplatz mit Quaibrücke umfaßt, sind zu beschleunigen, wobei die Frage der Platzgestaltung meines Erachtens noch offen bleibt, bis die Problematik des öffentlichen Verkehrs sich löst.

Sie wissen alle, daß ich dem öffentlichen Verkehr das Prinzip einräume. Alle Planer sind sich heute darin einig, daß der raumsparende und volkswirtschaftlich sich lohnende öffentliche Verkehr nach Kräften gefördert werden muß, weil wir in unseren eng gebauten Städten mit den schmalen Straßen und gedrängten Plätzen keinen ausreichenden Platz haben. Das ist eine Feststellung, die für unsere Schweizer Städte ganz besonders zutrifft.

Wie der öffentliche Verkehr in der Stadt und in die Region hinaus zu lösen sein wird, läßt sich heute, wie Sie sich leicht vorstellen können, noch nicht sagen. Immerhin darf ich hier das bekanntgeben, was ich schon vor Jahren in der «Neuen



Bei jedem Bauprojekt oder Umbau werden Sie über die Heizung und Warmwasserbereitung Ihre Überlegungen hinsichtlich Anlage- und Betriebskosten anstellen. Der ACCUMAT, ein Zentralheizungskessel mit aufgebautem Boiler, bietet maximale Wirtschaftlichkeit. Er verfeuert, dank dem neuartigen Vertikal-Brenner, ohne Umstellung Heizöl, feste Brennstoffe und Abfälle, und zwar immer mit voller Nennleistung. Zuverlässiger, automatischer Betrieb, bester Heizkomfort im Winter, jederzeit genügend billiges Warmwasser. Verlangen Sie Dokumentation und Referenzen.



Accum AG Gossau ZH

Zürcher Zeitung» geschrieben habe: Für den großen Stadtteil ennent dem Milchbuck, der 100000 Einwohner hat und weiteren 100000 Platz bietet, müssen wir vordringlich sorgen. Bis zur Lösung der großen Verkehrs-aufgaben werden Jahre verstreichen. In dieser Zeit müssen wir Provisorien bauen, die sofort Entlastungen des Kerns versprechen. Mir ist es klar, daß ich diese vom Standpunkt des Idealplanters wenig reizvolle Arbeit sofort anpacken muß. Diese Provisorien werde ich im engsten Kontakt mit den Organen der Polizei, der Verkehrsbetriebe und des Tiefbaumes suchen; sie werden nicht nur mich und die Verwaltung, sondern auch den Stadtrat, den Gemeinderat und vielleicht sogar das Volk in nächster Zeit beschäftigen, denn es kann sein, daß einzelne dieser Provisorien die Millionengrenze überschreiten.

2. Die Methode zur Bearbeitung der definitiven Lösungen unterscheidet sich in der Großstadt kaum von denjenigen in Klein- und Mittelstädten. Grundsätzlich bleibt sie sich sogar gleich, denn das, was uns Menschen interessiert, ist hier wie dort gleich: ein Dach über dem Kopf, ein gesunder Arbeitsplatz, Stätten der Bildung und Erholung und praktische Wege. Selbstverständlich ist das Maß hier anders als dort, und wegen dieses Maßes erschweren sich die Lösungen im Extremfall bis zur unlösbarkeit der Probleme. Die Arbeitsmethode aber ist die nämliche; man muß hier wie dort miteinander reden! Keiner von uns – und sei er noch so intelligent – ist Prophet und kennt die Zukunft, und keiner ist heute in der Lage, das zu überblicken, was Wirtschaft, Recht, Soziologie, Hoch- und Tiefbau und der dynamische Verkehr uns zu lösen aufgeben. Hiermit möchte ich nur leise andeuten, daß das, was wir heute Planung nennen, von Faktoren bestimmt wird, die von der menschlichen Tätigkeit herröhren. von einer Tätigkeit und Geschäftigkeit, die unter Umständen sogar unserem eigenen Willen entzogen ist; vom Recht, das einem Wandel unterliegt, den wir lenken können, wenn wir wollen, von der Gesellschaft, die sich stetig und ständig entwickelt im Werden und Vergehen. Wir Planer müssen bestrebt sein, die vielschichtigen Bedürfnisse der Gesellschaft zu erfassen, obwohl unsere Bildung hiezu – sagen wir es ehrlich – gar nicht ausreicht. Aus diesem Grunde bin ich dem Stadtrat zu aufrichtigstem Dank verpflichtet, daß er eine aus bedeutenden Köpfen zusammengesetzte Planungskommission ins Leben gerufen hat, wo Volkswirtschafter, Rechtsgelehrte, Soziologen neben Ingenieuren, Verkehrsgelehrten, Architekten, Planern und den Chefbeamten der Stadt sitzen, die von Amtes wegen den Tiefbau, den Hochbau, die Verkehrsmittel und die polizeilichen Mittel betreuen. Dieser Planungskommission messe ich bei der Vorbereitung von Ausführungs-vorlagen ganz außerordentliche Bedeutung zu. Als Planer ist man gewohnt, mit Kommissionen zusammenzuarbeiten, denn wir wissen, daß wir nur mit ihnen zum Ziele vorstoßen können. Das Leben ist zu vielschichtig, als daß es ein einzelner noch überblicken könnte. Aus diesem Grunde darf ich hier das Versprechen abgeben, daß ich mir große Mühe geben werde, mit dieser ausgezeichneten besetzten Equipe zusam-

menzuarbeiten, und ich bin auch froh, wenn sie mir Arbeit abnimmt.

Wie sich die Zusammenarbeit abspielen wird, läßt sich heute noch nicht sagen, weil hierüber an der zweiten Planungskommissionssitzung, die am 17. Dezember 1962 stattfinden soll, befunden wird. Ich will nicht voreilig.

Nun meine eigene Arbeit im Dienste der Stadt. Hierüber möchte ich heute nur so viel sagen, als ich sagen darf. Ich unterstehe dem gesamten Stadtrat und berate ihn in Fragen der Stadt- beziehungsweise Regionalplanung. Ausführungsbefugnisse habe ich keine, ebenso darf ich nicht in die Verwaltung hineinfunkeln. Dafür ist es mir gestattet, mit allen Stadträten zu verkehren und alle Chefbeamten aufzusuchen, um mit ihnen einen gangbaren Weg abzutasten. So betrachtet, unterscheidet sich meine Stellung kaum von denjenigen, die ich in gut fünfzig kleineren und mittleren und fünf größeren Orts- beziehungsweise Regionalplanungen innegehabt habe. Wesentlich für mich ist, daß ich mich der Stadt gegenüber verpflichtet habe, alle andern Planungen (mit Ausnahme derjenigen von Uster, die eben erst angefangen hat) aufzugeben. In meinem Büro, Marti & Kast, das von meinem Partner weitergeführt wird, bleibe ich stiller Teilhaber; die Redaktion der «Bauzeitung» mußte ich aufgeben, neue Planungen und Bauaufgaben darf ich, so lange ich der Stadt diene, keine annehmen. Es ist mir nicht leicht gefallen, diese große Umstellung in meinem Leben vorzunehmen, doch tat ich es, weil ich Zürich liebe und die Aufgabe reizt.

3. Zum dritten Punkt, zum Umgang mit der Öffentlichkeit, will ich hier nur Grundsätze und Erfahrungen bekanntgeben. Zu den Grundsätzen gehört:

a. Der Stadtplan geht alle an

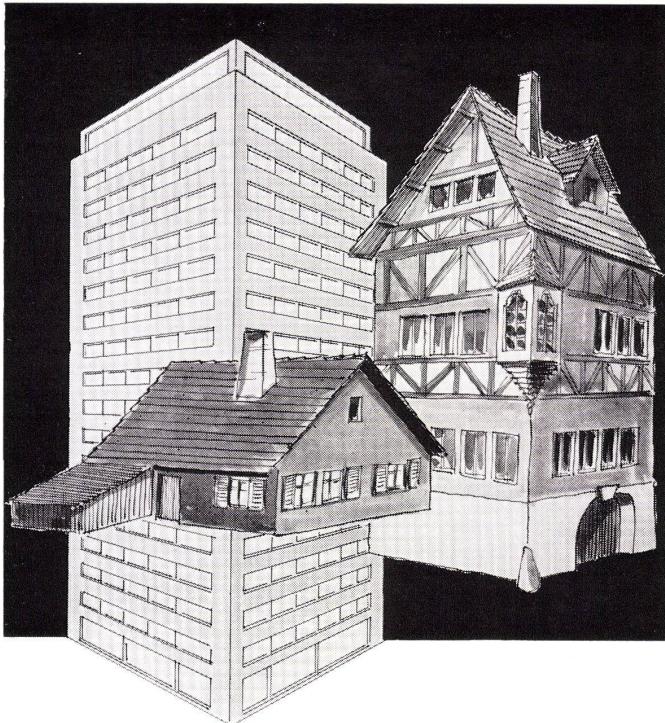
Tatsächlich: Jeder, der in der Stadt wohnt, arbeitet, sich bildet, sich erholt oder verkehrt, hat, ob er will oder nicht, mit dem Plan zu tun. Besonders in unserer direkten Referendumsdemokratie ist diesem Grundsatz größte Beachtung zu schenken. Mißachten wir Techniker ihn, so setzen wir nicht nur den Plan, sondern die Stadt selbst größten Gefahren aus.

b. Hören, denken und reden

Als Sir Patrick Abercrombie vor etwa zwölf Jahren an der hiesigen Hochschule über Planung in England sprach, begann sein Vortrag etwa wie folgt:

A planner has to be forty, he must listen and wait and has to know that water flows down.

«He must listen and wait», das ist wohl der Kernsatz. Man muß hören können und warten, das heißt, um hören zu können, müssen andere zunächst reden, man muß warten können, bis andere reden wollen oder können, dann erst kann man hören, und das, meine sehr verehrten Anwesenden, ist sicher das Schwerste bei uns in der Schweiz. Reden und hören im Wechselspiel, bevor es zu spät ist. Das ist die Kunst des Planens im demokratischen Staate. Reden und hören im kleinen Kreise ist noch leicht; wenn es aber gilt,



## ... in jedes Haus eine METALL ZUG Küchenkombination!

**Bewährte Grundlage** der METALL ZUG Küchenkombinationen ist die Norm 55 / 60 / 90.

**Wichtige Besonderheit** der METALL ZUG Küchenkombinationen sind die im Doppelfalz hergestellten und daher aussergewöhnlich stabilen Türen. Ihre Innenauskleidung mit Schaumstoff wirkt lärmisolierend.

**Exklusiver Vorzug** der METALL ZUG Küchenkombinationen ist ihre Oberfläche: ein bei hoher Temperatur eingebrannter Acrylharzlack bewirkt höchste Haft-, Kratz- und Abriebfestigkeit sowie Fett- und Laugenbeständigkeit (unempfindlich gegen synthetische Waschmittel).

Zur wohlgedachten Ausführung gehört auch die gefällige Präsentation; sie wird durch die gediegene Linie des neuen METALL ZUG Elektroherdes mit dem extra geräumigen Backofen vorteilhaft unterstrichen.



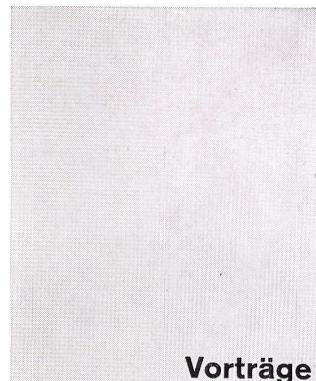
Verlangen Sie Prospekte oder Beratung  
durch die

**METALL  
ZUG**

**METALLWARENFABRIK ZUG**  
**Tel. 042 / 4 0151**

in der großen Öffentlichkeit zu diskutieren, dann wird es sehr schwer. Trotzdem müssen wir es versuchen, denn der beste Plan bleibt nur ein Stück Papier, wenn er nicht ins Volk hinausgetragen wird.

c. Ich komme zum Schluß und möchte hier Ihnen, sehr verehrte Kollegen von der Presse, danken, daß Sie meinen Ausführungen gefolgt sind. Sie können nun ohne weiteres ermessen, welche Bedeutung ich im demokratischen Staate der Presse, dem Radio und dem Fernsehen beimasse, denn das sind neben den Vorträgen und den Veröffentlichungen in Buchform die wirksamsten Mittel, die uns zur Verfügung stehen, das gewiß nicht einfache Wissen um die Planung ins Volk hinauszutragen. Ich kann Ihnen hierzusichern, daß ich stets offene Ohren für Ihre Anliegen haben werde und daß die Türe meines Büros im Amtshaus V allen Presseleuten offensteht, sofern sie sich in den Dienst der Sache stellen wollen.



### Vorträge

#### Soziale Gemeinschaft und Städtebau

Rede von Ernst May, anlässlich der Verleihung des Fritz-Schumacher-Preises 1961

Zwei Revolutionen haben unsere heutige Gesellschaftsordnung und unsere Produktionsprozesse entscheidend beeinflußt: Die französische von 1789 führte den Abbau der Herrschaft bevorrechteter Schichten herbei. Der Machtanspruch weltlicher oder geistlicher Machthaber wurde durch die Demokratie ersetzt, die Staatsform, die jedem Bürger Gleichheit und Freiheit zu sichern berufen ist.

Die zweite Revolution setzte ungefähr gleichzeitig mit der ersten, wenn auch auf Grund gänzlich andersartiger Ursachen ein. Ich meine die Umwälzung von Grund auf, die unser Wirtschaftsleben durch die Flutwelle der Industrialisierung erfuhr.

Gegenwärtig leben wir inmitten eines Geschehens, das man wegen seiner tiefgreifenden Erschütterungen unserer Produktions- und Sozialstruktur wiederum als revolutionär bezeichnen kann: die mit ungestümen Schritten vordringende Mechanisierung und Automation. Ganze Arbeitsgebiete des Menschen, die bislang unbestrittenes Reservat seiner Gehirntätigkeit waren, werden automatisch ausgeführt. Industrielle Unternehmungen dehnen sich auf Grund des siegreich vordringenden Fließbandes horizontal aus und

finden innerhalb der bestehenden Städte keinen Raum. Sie wandern ab an die Peripherie oder in das weitere Umland. Gleichzeitig nimmt die Zahl der in der Industrie Beschäftigten stetig ab, während die Zahl in den sogenannten Dienstleistungsbetrieben Arbeitender rapide in die Höhe steigt. Dieser Vorgang hat einen einschneidenden Strukturwandel unserer Städte im Gefolge. Während nämlich industrielle Unternehmungen nur wenig Kontakt miteinander pflegen, sind die Dienstleistungsbetriebe vom kleinsten Laden, über Banken, Versicherungsgesellschaften, Verwaltungen, kaufmännische und industrielle Unternehmungen und vor allem auch die öffentlichen Verwaltungen ausgesprochen kontaktbedürftig. Dieser Wandel zwingt uns zur Revision so mancher bisher als unerschütterlich geltender Thesen des Städtebaus, zum Beispiel der von der Auflockerung unserer Innenstädte. Zu weit getriebene Auflockerung widerspricht direkt dem Kontaktbedürfnis zwischen den Hauptträgern unseres Wirtschaftslebens.

Eine weitere These, an der wir bisher unverrückbar festhalten zu müssen glaubten, ist ins Wanken geraten, nämlich die von der notwendigen engen Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Der Arbeitnehmer erstrebt immer größere Unabhängigkeit von einer festen Arbeitsstätte, und die schnell fortschreitende Motorisierung kommt ihm zur Erfüllung dieses Wunsches entgegen. Er sieht in befriedigenden Wohnverhältnissen den ruhenden Punkt für seine und seiner Familie Existenz. Da er solche Bedingungen innerhalb der bestehenden Städte kaum mehr vorfindet, setzt jener große Exodus in das Weichbild ein, eine Bewegung, die schon lange nicht mehr an den mehr oder weniger zufälligen Kommunalgrenzen Einhalt findet und dann wiederum ein neues Problem eröffnet, nämlich die Beziehungen benachbarter Länder und Gemeinden hinsichtlich sich überdeckender Aufgabengebiete rechtlich und finanziell zu ordnen.

Die Übertreibung dieser Massenflucht in das Umland der menschlichen Ballungszentren hat in den Vereinigten Staaten bereits Dimensionen angenommen, die das oberste Gesetz, wonach der Mensch Maßstab aller Dinge im Städtebau sein muß, umzustürzen drohen. Wenn Groß-Los Angeles, die schnellstwachsende Stadt der Erde, heute schon eine Fläche bedeckt, die einem 20 km breiten dichtbebauten Streifen, der von Hamburg nach Lübeck reicht, entspricht und damit in ungünstigen Fällen den Menschen zwingt, zwischen Wohn- und Arbeitsstätte einen eineinhalbstündigen Weg per Auto zurückzulegen, so sehen wir, wie hier der Sinn zum Unsinn wird. Daher auch die in den Vereinigten Staaten immer stärker in Erscheinung tretende rückläufige Tendenz der Konzentration von Wohnungen in vielgeschossigen Wohnhochhäusern in der Nähe der innerstädtischen Kontaktzonen. Zu allen Zeiten der Geschichte haben wirtschaftliche, soziale und künstlerische Entwicklung sich gegenseitig überdeckt und ergänzt. Sie haben gemeinsam das Gesamtbild der Städte während bestimmter Epochen menschlicher Kultur geprägt.