

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 19 (1965)

Heft: 9: Österreich baut = L'Autriche construit = Austria is building

Rubrik: Städtebau

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

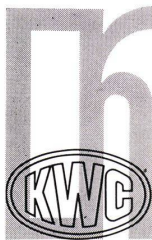
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.01.2026

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



KWC-Armaturen sind fortschrittlich und wegweisend. Hier eine weitere KWC-Neuentwicklung, die in intensiven Versuchen erprobt und perfektioniert wurde.

Aktiengesellschaft Karrer, Weber & Cie.
Armaturenfabrik – Metallgiesserei –
Warmpresswerk
5726 Unterkulm AG, Telefon 064/461144

**Neu:
der «narren-
sichere»
Umstellknopf
für Brause
oder Bad!**

Ein Blick auf den neuen KWC-Patentknopf... und Sie wissen genau, ob die Badebatterie auf Brause oder Bad eingestellt ist. Ob Schweizer oder Inder, die beiden Symbole für Brause* und Bad** sind international verständlich (sogar für einen Analphabeten); ein Verwechseln ist ausgeschlossen. Das Umstellen erfolgt durch ein leichtes Herausziehen oder Herunterdrücken des handlichen Kunststoffknopfes.

Damit bieten Ihnen KWC-Badebatterien neben den Vorteilen ihrer hervorragenden Qualität und rationellen Montage – Sie kennen doch die neuartigen KWC-Badebatterien für Montage an jeden Installationsblock? – ein weiteres überzeugendes Verkaufsargument. Verlangen Sie Prospekte.

* Brause =  ** Bad = 

Aktiengesellschaft Karrer, Weber & Cie.
Armaturenfabrik – Metallgiesserei –
Warmpresswerk

5726 Unterkulm, Tel. 064/461144, Telex 681 86
Büros in Zürich und Basel



N + P

Städtebau

Gedanken zum Städtebau nach einer Reise in die Vereinigten Staaten

Am 25. Mai 1965 sprach Professor Hillebrecht anlässlich des traditionellen Maiempfanges bei Knoll International GmbH in Stuttgart über die Eindrücke seiner letzten Reise in die USA.

Hillebrecht bemerkte zu Beginn seiner Ausführungen, daß ihn in bezug auf den Städtebau keine seiner bisherigen USA-Reisen so nachdenklich gestimmt habe wie gerade die letzte vor einigen Monaten.

Die USA würden in ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung Europa um eine bestimmte Zeitphase vorausziehen. Man könne dort daher relativ gut beobachten, wie beispielsweise die Wirtschaft und die Struktur der Gesellschaft sich auf den Städtebau auswirken. Bei dieser Beobachtung müsse bedacht werden, in welchem starkem Maße die Bundesrepublik sich in den letzten 20 Jahren den amerikanischen Verhältnissen genähert hat. In diesem Zusammenhang nannte der Vortragende die bekannten Stichworte: Automation, Konzentration der Produktionsstätten und Menschen, steigender Bedarf an vermittelnden Verkehrsvorgängen, steigender Lebensstandard, Freizügigkeit in der Wahl von Arbeit und Wohnplatz, Streben nach mehr Freizeit und Urlaub, gesteigerte Ansprüche an die Qualität aller Einrichtungen, die uns dienen, wie Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, und gesteigerte Ansprüche an die Qualität dieser Einrichtungen, damit sie leichter erreicht werden können. Als Hauptmerkmale hob Hillebrecht die Konzentration von Produktions- und Verteilungsstätten mit der damit verbundenen Konzentration der Bevölkerung sowie die Verflechtungsnotwendigkeit mit dem Fazit des zunehmenden Kommunikationsbedürfnisses hervor. Dies sei im Laufe der Zeit so groß geworden, daß sich bereits Grenzen abzeichnen, zum Beispiel die Gesundheit der Gesellschaft, der Verkehr.

Hillebrecht wies darauf hin, daß Präsident Kennedy die gesellschaftlichen Probleme, welche sich auch im Städtebau niederschlagen, klar erkannt und zu einem Teil seiner Innenpolitik gemacht hat, mit der Begründung, daß das Schicksal der Nation in der Entwicklung unserer Städte liege. Er forderte Ende 1962 von dem Kongreß allein 500 Millionen Dollar pro Jahr zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. Das in dieser Hinsicht bereits von seinem Vorgänger Begonnene setzt nun Präsident Johnson fort. Er baut auf den während der Amtszeit Kennedys aufgestellten Prognosen auf, nach denen die Bevölkerung der USA bis

zum Jahre 2000 um 140 Millionen zu nehmen wird. In diesem Zusammenhang berichtete Hillebrecht, daß die großen Städte an der Ostküste, wie Washington, Montreal, Chicago und Toronto, die er auf seiner Reise besucht hatte, in der Zeit von 1950 bis 1964 rund 84% Bevölkerungszunahme zu verzeichnen hatten. Die typischen Merkmale für das Erscheinungsbild dieser Städte seien ihre Ausdehnung in die Landschaft und die Aushöhlung ihrer Innenstädte.

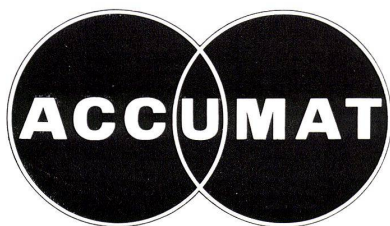
Ähnlich wie in der Bundesrepublik etwa der Planungsverband Großraum Hannover für eine Stadtregion plant, gäbe es auch in den USA Planungsräume, jedoch in ganz anderen Dimensionen. Der Planungsraum an der Ostküste, der die vorgenannten Städte umfaßt, erstreckt sich über eine Weite von 600 km. Für die Amerikaner ist daher das Kommunikationsproblem am schwierigsten zu lösen. Zur Bewältigung des Verkehrs sollen Schnellbahnen mit einer Geschwindigkeit von 200 Meilen in der Stunde (!) dienen, außerdem ein intensiver Luftverkehr. Die neue Relation zwischen Entfernung und Zeit fordert ein Umdenken in den räumlichen Beziehungen. Das wachsende Verbundsystem erlaube Schwerpunktbildungen, aus denen vielleicht eines Tages andere Stadtformen entstehen werden. Aus dieser Entwicklung würden sich bereits in den USA Strukturen räumlicher Art abzeichnen.

Der Referent führte in seinem Vortrag weiter aus, daß nach seiner Überzeugung die Stadt, die wir lieben und für die wir kämpfen, ihre Zeit erreicht hat. Alle Verbesserungsmaßnahmen seien jetzt begrenzt. Es müsse für die Zukunft nach einer anderen Stadtform gesucht werden. Für sie möchte er ebenfalls den Ausdruck «Region» verwenden. Die heute noch festgefügte Vorstellung von der Unantastbarkeit der großen zentralen Orte müsse aufgegeben und denen von sekundärer Bedeutung vermehrte Aufgaben zugewiesen werden. Hier muß die Planung verstärkt einsetzen, damit keine Monokulturen entstehen. Jedes Teil müßte Rang haben und Bedeutung für das Ganze erhalten.

Hillebrecht meinte, es dürfe nicht bei der Regeneration der Innenstädte bleiben. Dazu gehören auch die Gebiete beiderseits der Stadtgrenzen. Eine polyzentrische Form, das heißt eine Vielheit von Städten und stadtgleichen Orten, die in sich strukturiert sind, sollte entstehen.

Beiläufig wußte der Vortragende noch folgende interessante Beobachtung aus Toronto zu berichten: Um den Verkehr der Innenstadt nicht zu überlasten, würde man an den Hauptzufahrtsstraßen den fließenden Kraftfahrzeugverkehr mit Hilfe von elektronischen Rechengegeräten ständig unter Kontrolle halten. Bei einer Gefahr der Verstopfung der innerstädtischen Straßen würde augenblicklich der einströmende Verkehr gestoppt werden (Mathematisierung des Verkehrs).

Zum Schluß hob Professor Hillebrecht hervor, daß für die USA das Jahr 2000 von großer Bedeutung sei. Er sei tief beeindruckt, mit welcher Ernsthaftigkeit sich nicht nur die Fachleute Gedanken machen, sondern auch die Öffentlichkeit. Wir sollten nach seiner Auffassung unbedingt ein Gleiches tun. Die ersten (kleinen) Schritte in der Bundes-



Monotherm

**Accum AG
8625
Gossau ZH
051 - 78 64 52**



Der ideale Allstoff-Heizkessel mit unerreichter Wirtschaftlichkeit

Der ACCUMAT-Monotherm mit aufgebaumem Boiler ist so konstruiert, dass der Oelbrenner nach Belieben gewählt werden kann. Die Verfeuerung von Heizöl, Koks, Anthrazit, Holz und Abfällen erfolgt in einem Feuerraum, und zwar ohne Umstellung. Der grosse, absolut freie Füllraum bietet sowohl für den Betrieb mit Oel als auch mit festen Brennstoffen die günstigsten Bedingungen. Die Warmwasserbereitung ist sehr billig und vermag jedem Komfortanspruch zu genügen. Der ACCUMAT senkt die Installations- und Baukosten. Er eignet sich nicht nur für Neubauten, sondern auch zur Modernisierung von bestehenden Anlagen.

republik seien mit dem Bundesraumordnungsgesetz und dem erscheinenden Städtebauförderungsgesetz bereits getan. Gerhard Bahr

Dänische Stadtwohnungen der Zukunft

Ein Architektenwettbewerb, der als einer der bedeutungsvollsten während des letzten Menschenalters hier im Norden bezeichnet werden kann, wurde kürzlich abgeschlossen. Thema des Wettbewerbs war die Gestaltung von Stockwerkswohnungen in neuen Stadtteilen. Damit wurde die notwendige Diskussion über das Aussehen der Stadtwohnungen in Schwung gebracht. Insgesamt gingen 78 Projekte aus dem ganzen Norden ein. Unter anderem wurde dokumentiert, daß die künftige Gestaltung der Wohnung nicht unabhängig von der Baulage behandelt werden kann, sondern daß Stadtplan und Wohnplan als untrennbar Ganzes ausgearbeitet werden müssen.

Kopenhagen steht in diesen Jahren vor dem Beginn einer Stadtbauaufgabe eines Formats, das selbst in internationaler Beleuchtung ungewöhnlich ist. Die Gemeinde hat vom dänischen Staat den ersten Teil einiger sehr großer Areale übernommen, deren nächstgelegene knapp 2 km vom Herzen der Stadt, dem Rathausplatz, entfernt sind. Auf diesen Arealen sollen in erster Linie industriell errichtete Wohnbauten angelegt werden, und man rechnet damit, daß ein ganzer Stadtteil mit etwa 150 000 Einwohnern entstehen wird. Später wird vermutlich ein noch größeres Areal mit Platz für rund 200 000 Einwohner freigegeben werden. Es handelt sich also um eine sehr beträchtliche Erweiterung der Stadt Kopenhagen, die (als Groß-Kopenhagen) heute eine Einwohnerzahl von rund 1,4 Millionen hat.

Die Gemeinde Kopenhagen hat einen nordischen Stadtplanwettbewerb um die Planung für das ganze Gebiet veranstaltet, und die Ergebnisse dieses Wettbewerbs dürften im Laufe des Sommers 1965 vorliegen. Vorläufer dieses Wettbewerbs war jedoch ein anderer nordischer Wettbewerb von nicht geringerer Bedeutung für die dänischen Stadtbauten der Zukunft. Er war direkt von den Plänen der Gemeinde Kopenhagen hinsichtlich der eingedämmten Areale inspiriert und aktualisiert ein Problem, dessen Lösung sich schon seit langem aufdrängt. Die skandinavischen Länder sind für ihren hohen Wohnstandard berühmt, und selbst in den schwierigen Jahren während des zweiten Weltkriegs und nachher bestand in Dänemark im großen ganzen Einigkeit darüber, an der Qualität des Wohnniveaus festzuhalten.

In den neuen Wettbewerbsplänen wurde das Auto von allen Teilnehmern als ein notwendiger und entscheidender Faktor im modernen Stadtleben akzeptiert. Fast einstimmig wurde in den Projekten darauf hingewiesen, daß das Problem der größten Verkehrsdichte nur zu lösen sei, indem man innerhalb der Wohngebiete den gehenden vom fahrenden Verkehr trennt. Man ist gezwungen, mit zwei oder mehreren Verkehrsniveaus zu arbeiten, wobei ein Niveau unter der Erde, für den Motorverkehr und für Parkzwecke, und ein reines Fußgängerniveau in Terraihöhe eine Mindestanforderung darstellen.

40% sämtlicher Vorschläge waren ganz oder teilweise als Terrassenhäuser gestaltet. Das kann bis zu einem gewissen Grad auf augenblickliche Modeauffassungen zurückzuführen sein, die sich auch in der internationalen Architektur geltend machen, aber gleichzeitig weist es auf ein Bedürfnis auf Erneuerung der ererbten, feststehenden Hausformen hin. Und auch auf den Wunsch, etwas Besseres zu erzielen – größere und geschütztere Freiluftareale selbst in Verbindung mit Stockwerksbauten. Die Form des Terrassenhauses wurde jedoch vom Preisrichterkomitee in den meisten Fällen wegen der sowohl technischen als auch gebrauchsmäßigen Schwierigkeiten, die mit dieser Bauform verbunden sind, scharf kritisiert.

In Verbindung mit den vielen Terrassenhausprojekten konnte man auch feststellen, daß das moderne Einfamilienhaus die Gestaltung der Wohnungstypen unverkennbar beeinflusst hat. Nicht zuletzt in Dänemark ist das Einfamilienhaus eine beliebte und sehr durchgearbeitete Wohnform, und man merkte den Wunsch, viele Vorteile des Einfamilienhauses auf die Stockwerkswohnungen zu übertragen. Die allgemeine Erhöhung des Lebensniveaus muß naturgemäß zur Forderung nach mehr Platz in der Wohnung führen. Viele schlagen Wohnungen in zwei Stockwerken vor, um dadurch ein reicheres Gefühl von «Platz» und eine klarere Unterscheidung der einzelnen Räume zu erzielen.

Der traditionelle dänische Wohnungstyp umfaßt ein großes Wohnzimmer und mehrere kleinere individuelle Schlafzimmer, während man hier diverse Beispiele einer geänderten Aufteilung findet. So arbeiteten mehrere Teilnehmer mit der aus Schweden stammenden Idee eines großen Gemeinschaftsraumes mit der Küche als Zentrum und einem ruhigen Wohnzimmer für beschaulichere Beschäftigung und zum Ausruhen. Andere Teilnehmer schlugen vor, die größere Wohnfläche zu den individuellen Räumen zu schlagen, die dadurch den Charakter mehrerer selbständiger Wohnzimmer bekämen.

Der moderne dänische Wohnungsbau tritt meist in der Form der Parkbauten mit einzelnstehenden, oft hohen Häusern im Grünen auf. Diese Bauform eignet sich besonders für den Wohnbau in der Umgebung von Großstädten, wo die Grundreserven größer sind, während man bei einer zentralen Besiedlung wohl eher ein städtischeres Milieu anstrebt. Die Ergebnisse des Wettbewerbs zeigten die Möglichkeit auf, eine städtische Besiedlung mit ziemlich hohem Ausnutzungsgrad zu erzielen, ohne daß die Qualität der Wohnungen darunter zu leiden braucht. Während man in den üblichen Parksiedlungen der Umgebung von Kopenhagen mit einem Ausnutzungsgrad von rund 0,5 operiert, brachte der Wettbewerb mehrere ausgezeichnete Vorschläge, die mit einem Bebauungsgrad von 1,5 rechnen.

Das mit dem ersten Preis ausgezeichnete Projekt ist durch eine große Vielseitigkeit in der Zusammensetzung des Wohnviertels charakterisiert, und zwar sowohl hinsichtlich der gemeinsamen Anlagen als auch der Wohnungstypen. Prinzipiell wurde die Form von Terrassen-

Schoop Tülle mit eingenähtem Bleiband

Schoop

Schauräume in
Zürich Basel Bern
Lausanne Lugano

häusern gewählt, jedoch mit dem ungewöhnlichen Detail, daß die terrasierte Fassade nordwärts gerichtet ist, wodurch die vorgeschobenen Terrassen im Sommerhalbjahr das Licht einfangen, während die südwärts gerichteten eingezogenen Fassaden die Sonne im Winter ausnutzen. Die Wohnungstypen zeigen viele Variationsmöglichkeiten innerhalb des streng durchgearbeiteten industriellen Schemas. Das Projekt stellt eine intensive Ausnutzung der Beziehungen zwischen Stadtmilieu und Wohnung dar und geht auf alle wesentlichen Punkte in der Problemstellung der Aufgabe ein. Der eine der beiden zweiten Preise wurde einem sehr phantasievollen Projekt zuerkannt, das seinen Ausgangspunkt in einer offenen Tragkonstruktion aus präfabrizierten Betonsäulen und -trägern hat. In diesem Skelett sind zimmergroße, fabrikmäßig hergestellte «Kisten» angebracht, die einzelne Räume der Wohnung durch kurze Schleusen verbinden lassen. In den einzelnen Stockwerken gibt es «Balkonstraßen», von denen man direkten Zugang zu den Wohnungen hat. Der Vorschlag bietet die Möglichkeit eines ungemein bunten und variierten Wohnmilieus mit sehr flexiblen Wohnungstypen. Ebenfalls mit einem zweiten Preis wurde der Vorschlag einer niedrigen und dichten Bauform bedacht, die als Reaktion gegen die offenen Parkbauten der Vorstädte, die oft gerade das städtische Gepräge vermissen lassen, im Ausland manchenorts bereits durchgeführt ist. Der Vorschlag umfaßt die kompakte Aufführung von Reihenhäusern mit zwei bis drei Stockwerken, die über einer «Verkehrsetage» angelegt sind und alle einen offenen Hof von zwei bis drei Dachterrassen haben. Trotz der niedrigen Bauweise wird ein hoher Ausnutzungsgrad erzielt, der je nach dem Ausbau des Stadtviertels zwischen 0,8 und 1,4 liegt. Die einzelnen Wohnungen sind ziemlich groß, gut durchdacht und als Familienwohnungen ausgezeichnet differenziert.

Dr. R.

Die allgemeine Tendenz zum Leichtbau hat zu einer steten Erhöhung des Bedarfs an Halbzeugen aus Aluminium und Aluminiumlegierungen für die verschiedensten Anwendungsgebiete geführt. Da besonders die Strangpreßtechnik vielfältige Möglichkeiten zur Lösung neuzeitlicher Konstruktions- und Bauprobleme bietet, werden in immer stärkerem Maße für Neuentwicklungen stranggepreßte Profile großer Abmessungen verlangt.

Dieses Marktinteresse hat die Vereinigten Leichtmetallwerke, eines der größten Halbzeugwerke in der Bundesrepublik, veranlaßt, die in ihren Halbzeugbetrieben Bonn und Hannover vorhandenen Anlagen mit einer maximalen Preßkraft zwischen 600 und 5000 t durch die Aufstellung einer Strangpresse von 7200 t zu ergänzen. Die bisher größte ölhdraulische automatische Rohr- und Strangpresse wurde als erste schwere horizontale Langhubpresse in Stahlplattenrahmenkonstruktionen gebaut.

Die größeren Rezipientendurchmesser und die hohen spezifischen Drücke ermöglichen nicht nur das Pressen von Profilen und Rohren mit besonders dünnwandigen Querschnitten: Die vorhandenen runden Rezipienten haben Durchmesser von 400 bis 560 mm, und ein Rechteckrezipient ermöglicht Breitprofile von 600 mm Breite und bis 170 mm Höhe. Als Beispiel für die nun gebotenen rationelleren Anwendungsmöglichkeiten seien Gratinserwähnt, das sind Bodenbelagsflächen für Nahrungsmitteltransporter (Transportschiffe).

Im «Verdrängungswettbewerb» erwächst mit diesen rationellen technischen Lösungen (Leichtbau, keine Korrosion und weniger Schweißarbeiten) vor allem dem Stahl eine stetig wachsende Konkurrenz, die auf vielen Anwendungsgebieten für Aluminiumkonstruktionen neue Wege eröffnet. Im Bereich der Verkehrstechnik werden die Profile großer Abmessungen nutzbringend für Nahverkehrswagen, im Tankwagen- und Behälterbau eingesetzt. Man kann nun Stromschienen für elektrische Leitzwecke in komplizierten und großen Abmessungen anbringen. Im Bergbau werden die in großen Längen auf der neuen Maschine hergestellten Rohre nach der weniger Arbeitsgänge umfassenden Verarbeitung unter anderem zu Grubenstempeln verarbeitet. Ein breites und neueres Anwendungsgebiet sind Pontons für die Bundeswehr. Der Leichtmetallbau für Fertighäuser dürfte durch die neue Fertigung einen größeren Auftrieb erhalten. Im Flugzeug- und Schiffbau, im Maschinenbau, in der Architektur und im Bauwesen wird die Aluminiumindustrie mit ihren großen Konstruktionen nun eine breit angelegte Absatzoffensive starten. H.

Mitteilungen aus der Industrie

Tendenz zum Leichtbau mit größeren Profilen verstärkt sich

Größte ölhdraulische Strangpresse für Aluminiumlegierungen voll in Betrieb

Mit einem Investitionsaufwand von 7 Millionen DM haben die Vereinigten Leichtmetallwerke GmbH, Bonn, die größte ölhdraulische Strangpresse der Welt für die Erzeugung von stranggepreßten Profilen großer Abmessungen aus Aluminiumlegierungen in ihrem Halbzeugwerk in Bonn voll in Betrieb genommen.

Neue Materialien – neue Formen

Die Gestaltung und Herstellung von Möbeln und besonders von Sitzmöbeln hat mit Beginn der Arbeiten des Dessauer Bauhauses eine radikale, revolutionäre Wendung vollzogen.

Waren bis zu diesem Zeitpunkt Stilelemente, also das Formale, die Grundlage bei Entwurf und Herstellung, so trat nun mehr und mehr die Funktion in den Vordergrund, und