

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

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 20 (1966)

**Heft:** 3: Architektur in Norwegen = Architecture en Norvège = Architecture in Norway

## 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:** 03.04.2026

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

# von vielen ... Möglichkeiten



Modell Meeting



Modell Arco

Aus dem ARFLEX-Programm gestaltet von namhaften Architekten. Modern, individuell, gediegen.  
Mit Leder-, Wollstoff- oder **dralon**-Überzügen und **IRELLI**-Gommapiuma-Polstern.  
ARFLEX, die exklusive italienische Linie in Schweizer Qualität.



Arflex Suisse S.A., 9500 Wil SG

Chef Swissair ne sert que gourmets ravis de l'art exquis apporté à leur plaisir

Schmuck und Zierde der Swissair ist ihr 18karätiger Service – weltweit

The real magic in flying is organization. That's why I say Swissair's got just the trick... all over

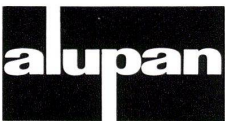
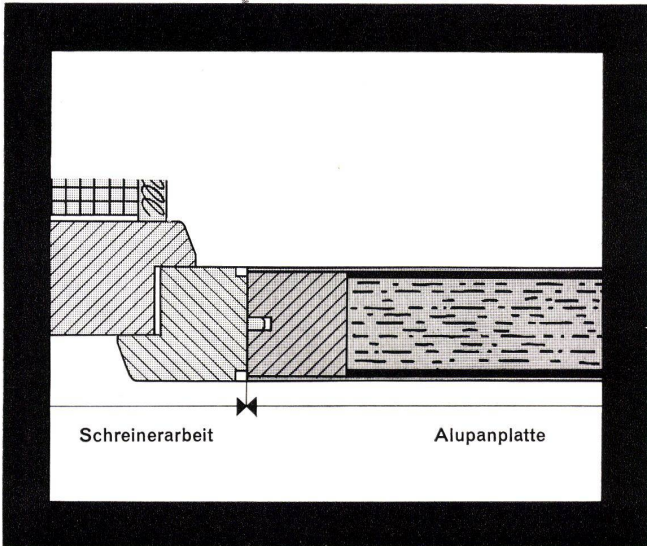
Nichts hebt meine Laune mehr als gute Geschäfte... und ein Flug mit der Swissair – weltweit

# Alupan Türen sind verwindungs- frei

und eignen sich besonders für abgeschirmte Laubengang- und Wohnungsabschlüsse ALUPAN-Türblätter sind 40 mm dick und bestehen aus einer NOVOPAN-Platte, die mit Kantholz umleimt und beidseitig mit Aluminium bewehrt ist.

- Wohnungsabschlußtüren sind sehr oft Temperaturdifferenzen bis zu 40° C ausgesetzt. ALUPAN-Türen widerstehen diesen grossen Schwankungen und garantieren für gutes Stehvermögen
- ALUPAN-Türblätter werden dem Schreiner als Halbfabrikat — auf Mass geliefert, und von diesem fertig verarbeitet und angeschlagen

Keller + Co AG Klingnau 056 5 11 77



Gegen Einsendung des nachstehenden Coupons, senden wir Ihnen gerne unser ALUPAN-Merkblatt über die Fertigung und die Preisliste. Für alle möglichen Verarbeitungsprobleme, steht Ihnen ebenfalls der kostenlose Beratungsdienst zur Verfügung.

## Coupon

(bitte in verschlossenem Umschlag senden)  
Senden Sie mir bitte:  
..... Exemplare ALUPAN-Merkblatt über die Fertigung  
..... Exemplare ALUPAN-Preisliste  
Wir erwarten einen Mitarbeiter Ihres Beratungsdienstes  
.....  
unser Sachbearbeiter heisst:  
für eventuelle Rückfragen lautet unsere

Tel. Nr. \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

die neue Siedlung anfallenden Nachfolgelasten übernommen werden kann, was eine unbedingte Voraussetzung für jede organische Entwicklung ist. Wegen der beträchtlichen Entlastung des Haushalts der Altgemeinde – die bisher dafür aufkommen mußte – können die kostenlosen Nahverkehrsmittel ohne zusätzliche Steuern finanziert werden. Die Wohngebiete erhalten Kirchen, Schulen, Einkaufszentren sowie Bezirkssportanlagen. Alle Räume ohne Tageslicht, wie zum Beispiel Garagen und Lager, sowie vollautomatische Fabriken sind grundsätzlich untertag anzuordnen, Dächer als Terrassen und Liegeflächen auszubilden. Einzelöfen- und Etagenheizungen sind wegen der Verpestung der Luft nicht mehr zuzulassen, Fabriken sind mit Filteranlagen zu versehen. Wegen der Automobilabgase sind für die fernere Zukunft keine Maßnahmen notwendig, da sich die Antriebsart grundlegend ändern wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt genügen Filter.

Wenn im Vorangegangenen von Citybereich und Wohnbereich gesprochen wurde, so ist dies keineswegs ein Dogma im Sinne einer Funktionsteilung, sondern ein Oberbegriff, der lediglich eine zunehmende Tendenz zur Konzentration von den im äußeren Bereich angelegten Gartensiedlungen zum dichtesten Stadtgefüge ermöglichen soll. Dadurch wird der Stadt eine «Mitte» gegeben. Grundsätzlich soll jedoch der Übergang zwanglos, ja mitunter sogar absichtlich unregelmäßig erfolgen, nach dem Vorbild unserer alten Städte, deren Fluidum gerade auf der Unregelmäßigkeit beruht. Der Monotonie heutiger Trabantenstädte muß durch eine Vielfalt städtischer Erscheinungsformen und ein gewisses Maß an Unordnung und Zufällen, welches die Beliebtheit berühmter Städte ausmacht, entgegengewirkt werden. Dies ist nur durch starke Konzentration trotz aller baulichen Auflockerung und unbedingt notwendiger Durchgrünung möglich.

Die Aufgabe, einerseits die Stadt unbegrenzt wachsen zu lassen, andererseits die Entfernung zwischen Wohngebieten und City konstant unter 2 km zu halten, damit auch die aufgelockerten Gartensiedlungen nicht zu Trabanten werden, also die für eine urbane Entwicklung notwendige Konzentration gewahrt bleibt, stellt sich abstrahiert als rein mathematisches Problem dar.

Damit je zwei von einer unbegrenzten Zahl von Punkten (Wohnsiedlungen) und eine unbegrenzte Zahl von anderen Punkten (Zentren), welche miteinander korrespondieren, den gleichen Abstand erhalten, bedarf es der parallelen Anordnung an zwei Geraden. Daher kommt es, daß bei dem vorgeschlagenen System, so sehr es sich auch ausdehnen mag, immer die gleichen urbanen Relationen gewahrt bleiben und keine Erstickungs- oder Abspalterscheinungen mit ihrer auf die Dauer nicht zu bezahlenden Unwirtschaftlichkeit in jeder Hinsicht auftreten können.

Jeder Achsabschnitt, das ist die jeweils von einer Ortsverkehrsstraße eingeschlossene rechteckige Fläche, hat eine Größe von etwa 10 km<sup>2</sup>. Da-

von entfallen auf den inneren, von den Schnellstraßen umschlossenen Cityteil 2 km<sup>2</sup>, auf die beiden äußeren Abschnitte für Wohnsiedlungen zusammen 8 km<sup>2</sup>. Zieht man davon 10% für Straßen und Parkflächen ab, so bleiben 7,2 km<sup>2</sup> Baugebiet. Bei einer baulichen Konzentration von im Durchschnitt nur 1,0 (GFZ), wovon 0,1 auf öffentliche Gebäude (regionale Schulen, Kirchen, Einkaufszentren, Sportanlagen usw.) entfallen sollen, bleiben 6,5 km<sup>2</sup> Geschoßfläche oder nur 65 000 Wohnungen zu 100 m<sup>2</sup> Geschoßfläche (rund 70 m<sup>2</sup> Wohnfläche) mit etwa 250 000 Einwohnern. Es zeigt sich also, daß in zehn solchen Achsabschnitten etwa 2,5 Millionen Menschen untergebracht werden können. Die notwendige Fläche dafür: ein Streifen von 5 km Breite und 20 km Länge. Für die gleiche Menschenmenge brauchte man bislang fast das Zehnfache. Man bedenke, was dies bezüglich der Erschließungskosten und der Rentabilität hinsichtlich der Auslastung der Nahverkehrsmittel bedeutet! Das Entscheidende dabei ist die Gleichwertigkeit der Achsen untereinander, so daß kein zentripetaler oder zentrifugaler Stoßverkehr auftreten kann, sondern die Auslastung der Verkehrsbedingungen, besonders der Massenverkehrsmittel, in allen Richtungen ziemlich gleichmäßig erfolgt. Jeder Hauptverkehrsstraße ist eine U-Bahn für beide Richtungen zugeordnet. Senkrecht dazu verlaufen Zubringer-U-Bahnen von rund 5 km Länge im Abstand von jeweils etwa 670 m. Damit ergibt sich ein Fußweg von längstens 335 m bis zum nächsten Massenverkehrsmittel. Die von jeder Zubringerlinie zu bedienende Fläche beträgt etwa 3,5 km<sup>2</sup> einschließlich der City, der Bevölkerungsanteil rund 80 000 Menschen. Die Fahrstrecke vom äußersten Wohngebiet zur City ist maximal 2 km.

Bei aller Verkehrsstrategie sei jedoch hier auch die Perspektive des Fußgängers (das sind wir alle) besonders hervorgehoben. Die äußerste Entfernung der Wohnstätte zum Stadtkern beträgt 2 km. Der durchschnittliche Weg ist 1 km, das ist etwa eine Viertelstunde Gehweg. Es wird also wieder möglich, die Stadt auch beim abendlichen Spaziergang zu erreichen. Ebenso weit ist der Weg ins Grüne auch für die Bewohner der Innenstadt. Es ist wieder ein Vergnügen, spazierenzugehen, weil die Verkehrsauswüchse beseitigt sind. Es kann nicht mehr zu größeren Verstopfungen kommen, da das übergeordnete, die Stadt nicht zerschneidende Verkehrssystem immer funktioniert. Kleinere örtliche Stauungen aber wird es sicher geben; sie sind sogar erwünscht, denn den Verkehr aus der Stadt zu verbannen oder zu sehr zu reduzieren hieße sie töten. Ja, es werden die im Einschnitt verlaufenden Schnellstraßen an vielen kurzen Abschnitten absichtlich offengelassen, nicht nur der Belüftung wegen, sondern auch, um das Stimulans des (hier ungefährlich) fließenden Verkehrs in das Großstadtmilieu mit einzubeziehen. Die Kinder können wieder neben ihren Spielplätzen auch den Gehsteig in Beschlag nehmen, das Boulevardcafé, die Eisdielen, das Wirtshaus, die Standfrau werden wieder zum Stadt- und Wohngebiet gehören. Die Alten werden von den Anlagen aus wie