

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 20 (1966)

Heft: 8

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

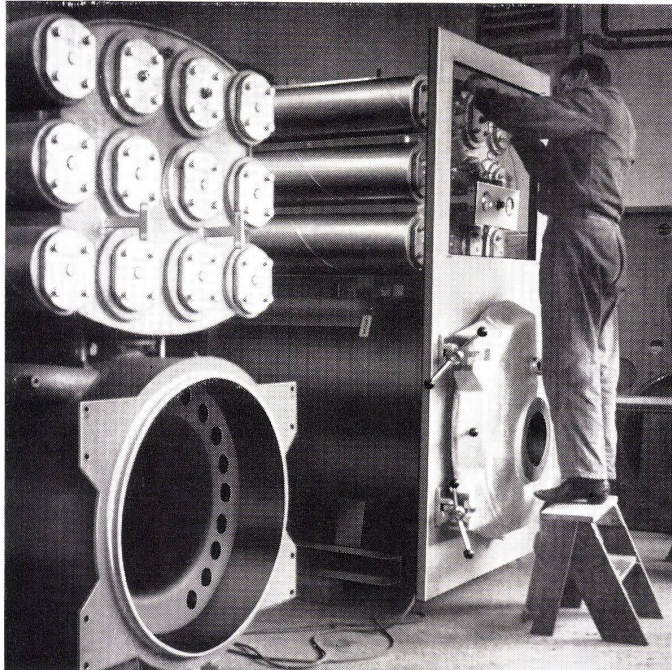
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

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

Heizkessel

Ygnis Kessel AG Luzern



Präzise und peinlich exakte Arbeit ist entscheidend im Kesselbau. Ygnis-Kessel vereinigen höchste Dauerhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit. Ygnis ist in Qualität und Service echt schweizerisch.

Ygnis

Das Ygnis-Feuerungsprinzip der Flammengasrückführung, ein international durchschlagender Erfolg!

Planung und Bau

Landesplanung und Wohnbauförderung

Das Bundesgesetz über Maßnahmen zur Förderung des Wohnungsbaues vom 19. März 1965 bestimmt in Artikel 4, Absatz 1, folgendes:

«Der Bund fördert eine auf längere Sicht zweckmäßige Besiedelung und gewährt Beiträge an die Kosten der Landesplanung und der Regional- und Ortsplanungen, soweit sie diesem Ziele dienen.»

In Artikel 21 des Bundesgesetzes wird die Zeitdauer, für welche die Gewährung von Bundeshilfe zugesichert werden darf, auf den 31. Dezember 1970 beschränkt. Die Zielsetzung einer auf längere Sicht zweckmäßigen Besiedelung erfordert aber sehr viel Arbeit, die sich weit über das Jahr 1971 erstrecken muß. Die einstweilige Förderung der Landes-, Regional- und Ortsplanung durch den Bund verdient volle Anerkennung. Gleichwohl kann das Dilemma nicht übersehen werden, das entstanden ist, weil ein langfristiges Ziel nicht innert 4 bis 5 Jahren auch nur einigermaßen richtig erfüllt werden kann. Im Bericht der Landeskonferenz für Wohnungsbau, der im März 1966 veröffentlicht worden ist, nimmt die Darlegung der Gesichtspunkte der Landes-, Regional- und Ortsplanung einen breiten Raum ein. In den Schlußbemerkungen dazu wird festgehalten:

«Die Experten möchten davor warnen, daß bei den Planungsträgern, insbesondere den Gemeinden, der Eindruck erweckt wird, die sich stellenden Probleme könnten sehr kurzfristig und ohne Leitbild zweckmäßig, rationell und finanzgünstig gelöst werden. Der rationelle Wohnungsbau in diesem Sinne wird erst optimal möglich sein, wenn zuvor in den betreffenden Regionen und Gemeinden geplant und die Infrastruktur entsprechend gefördert wird, was beides eben seine Zeit braucht. Eine sinnvoll geplante Besiedelung des Landes bietet überdies nach Ansicht der Experten die bessere Gewähr für den Weiterbestand eines gesunden Föderalismus und einer wahrhaften Gemeindeautonomie als jede ungeplante, nach allen Seiten wild wuchernde Verstärkung.»

Im sehr lesenswerten Bericht der Landeskonferenz werden die Aspekte der Landesplanung, der Regionalplanung und der Ortsplanung dargestellt. Im weiteren werden folgende Probleme behandelt: Gestaltung und Ausstattung der Wohnquartiere, rechtliche und finanzielle Fragen der Quartierplanung, bodenpolitische und allgemeine organisatorische

Maßnahmen. Hier mögen vor allem die allgemeinen landesplanerischen Aspekte kurz dargestellt werden.

Nach der wohl begründeten Auffassung der Experten ist der Bund verpflichtet, zu wissen, welche Besiedelung auf längere Sicht zweckmäßig ist. Dafür ist ein Leitbild nötig. Ein solches besteht noch nicht. Hingegen widerspiegelt sich eine latent vorhandene Leitidee im folgenden Satz aus einer Schrift der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung:

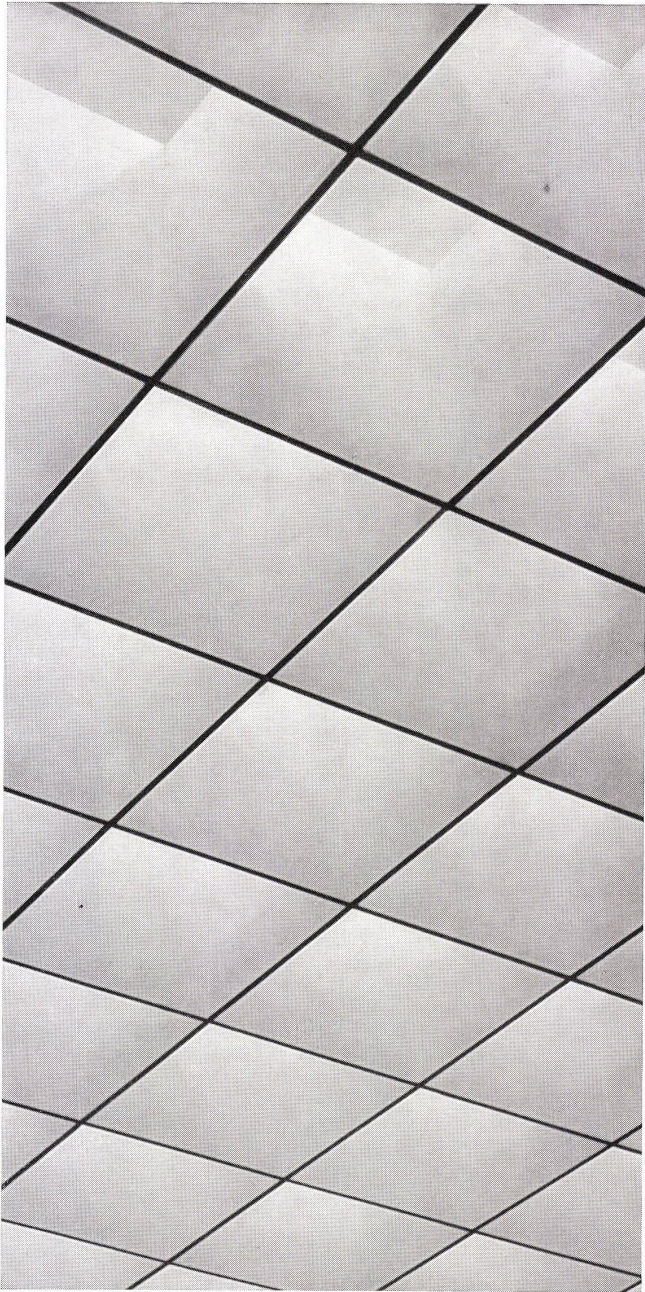
«In einem föderalistischen Staat wie der Schweiz ist eine nach Lage und Eignung bestmöglich ausgewogene Entwicklung der einzelnen Kantone und Regionen unabdingbar anzustreben.» Schon etwas konkretisiert ist diese Leitidee im Leitprinzip, das die Eidgenössische Wohnbaukommission aufgestellt hat. Danach ist eine Dezentralisation der Besiedelung unter gleichzeitiger Bildung von Schwerpunkten anzustreben. Es soll also vor allem das Wachstum von Landstädten und größeren Ortschaften, die sich dazu eignen und in einem noch schwächer besiedelten Gebiet liegen, gefördert werden; davon profitieren dann auch die Nachbargemeinden. Es gilt nun, dieses Leitprinzip zu einem echten Leitbild auszugestalten. Dabei kommt es in erster Linie auf die Verteilung der Arbeitsplätze sowie der kulturellen und sozialen Dienste an, wenn ernsthaft versucht werden soll, eine Dezentralisation einzuleiten.

Die Experten befassen sich mit einer weiteren für die Landesplanung wesentlichen Voraussetzung des Wohnungsbaues, der Infrastruktur; sie fassen unter diesem Begriff alle jene Einrichtungen und Leistungen zusammen, welche die Voraussetzungen für den gedeihlichen Ausbau der privaten Wirtschaft des Landes bilden. «Der private und kommunale Wohnungsbau ist ein Teil einer privaten Wirtschaft und auf sehr zahlreiche Voraus- und unmittelbare Folgeleistungen der öffentlichen Hand angewiesen ... Besonders wichtig ist vom planerischen Standpunkt, daß der Landbedarf für öffentliche Zwecke mindestens ebenso groß ist wie derjenige für die Wohnung.»

Wenn nun die Wohnbauaktion im Interesse der Rationalisierung auf den gleichzeitigen Bau großer Siedlungseinheiten am gleichen Ort hinzielt, wird eine Welle des Bedarfes an Infrastruktur ausgelöst, deren Bewältigung den Gemeinden und Kantonen überlassen wird, obwohl an und für sich schon ein erheblicher Nachholbedarf an sogenannter Infrastruktur besteht.

«Um so mehr muß man es bedauern, daß das Wohnbaugesetz für diesen komplementären Teil des Wohnungsbaues keine Hilfe vorsieht. Die Förderung des Wohnungsbaues ist doch nur dann sinnvoll, wenn sie Hand in Hand mit dem Auf- und Ausbau der Infrastruktur geht. Wohnungsbau ohne genügende technische Erschließung wird zwar in unserem Lande noch fleißig betrieben, obwohl die nachträgliche Korrektur das Mehrfache kostet, darf aber niemals vom Bund gefördert werden.»

Die Experten weisen schließlich darauf hin, daß jede starke Bautätigkeit die Gemeinden vor große Aufgaben stellt. «Selbst bei rationaler Erschließung nach einem sorgfälti-



Schottendecke-

(In- u. Auslandspat. angem., Lichtsystem Bartenbach)

das grossflächige Beleuchtungssystem mit geringer Eigenleuchtdichte bietet bei allen Anwendungsmöglichkeiten die richtige optimale Raumbeleuchtung. Belmag-Schottendecke zusammen mit Belmag-Spezialreflektoren zeichnen sich durch hohe Wirtschaftlichkeit aus. Verlangen Sie unsern Spezialprospekt!

Belmag Zürich
Beleuchtungs-
und Metallindustrie AG,
Bubenbergstrasse
Postfach CH-8027 Zürich
Telefon 051/33 22 33

BELMAG

gen Etappenplan, der die neuen Überbauungen nach und nach dem Bestehenden anfügt, sind die Aufgaben groß genug. Sie lassen sich aber dann nicht mehr bewältigen, wenn die Bautätigkeit an allen Enden zugleich und nicht mehr im Anschluß ans Bestehende, sondern irgendwo auf freiem Feld einsetzt.» Die Experten lehnen daher die Streubauweise entschieden ab. Sie laden die zuständigen Bundesbehörden ein, «so rasch als möglich die erforderlichen Verfassungsbestimmungen über Bodenrecht und Landesplanung auszuarbeiten und zur Volksabstimmung zu bringen und die rechtlichen Grundlagen für die Landesplanung im allgemeinen und für die Auscheidung von Bau- und Landwirtschaftsgebiet im besonderen zu schaffen».

Nicht weniger aufschlußreich sind die Ausführungen der Experten in den anderen Kapiteln ihres Berichtes. Die Veröffentlichung stellt die Beziehungen zwischen der Besiedelung und der Wohnbauförderung ausgezeichnet dar. Es sind wahrhaft große Aufgaben, auch wenn die Koordination der wesentlichen Belange nicht immer erreicht werden kann. Zutreffend ist daher die Feststellung in den Schlußbemerkungen der Experten:

Gerade die «Langfristigkeit gewisser Maßnahmen macht es um so dringender, schon im Rahmen der jetzt anlaufenden Aktion unverzüglich alle Forschungsarbeiten und Vorbereitungen einzuleiten, deren Ergebnisse unerläßliche Vorbedingungen für eine weitsichtige und rationelle Besiedelung im Sinne des Wohnbaugesetzes sind». VLP

Rudolf Hillebrecht, Hannover

Zukunftsweisende Städteplanung

Es gibt, glaube ich, kein Gebiet, das einerseits von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung so abhängig ist wie die Stadtentwicklung, mit dem wir alle andererseits direkt und indirekt so sehr verbunden sind wie mit der künftigen Gestalt unserer Städte. So lassen Sie mich hier einige Prognosen sagen, die von maßgeblichen und zuständigen Stellen, insbesondere auch von dem Bundesamt für Statistik, gestellt wurden. 1963 lebten in der Bundesrepublik 55,5 Millionen Einwohner. Nach den Prognosen des Bundesamtes für Statistik haben wir bis 1975, also in 10 Jahren, mit 59,2 Millionen zu rechnen. Das Wirtschaftswissenschaftliche Institut Prognos in Basel rechnet für den gleichen Zeitraum mit einer Zunahme auf 61,2 Millionen, und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, hat vor kurzem nun gar 65,8 Millionen für 1975 prognostiziert. Lassen wir nur den Trend aus solchen Zahlen sprechen, dann darf und muß man annehmen, daß wir bis 1975, das heißt in 10 Jahren, mit einer Bevölkerungszunahme von etwa 6 Millionen rechnen müssen. Die absoluten Daten liegen zwischen 3,8 und 6,88 Millionen. Das Bundesamt für Statistik erwartet, daß von diesem Zuwachs 61,4% in die sogenannten Stadtregionen hineinwandern werden. Der Begriff «Stadtregion», zunächst einmal statistisch-wissenschaftlicher Herkunft, ist immer mehr in die Diskussion über die Stadtentwicklung

eingegangen, zugleich auch in die Diskussion über die bezirkliche Gliederung unserer Verwaltung, insbesondere der großen Kommunen, im Zusammenhang mit dem Städtewachstum. Wir haben heute in der Bundesrepublik mit rund sechzig solcher Stadtregionen zu rechnen, die wohlgerne alle unterschiedlicher Größenordnung sind, beispielsweise gehört zu Fulda mit 50000 Stadteinwohnern ebenso eine Stadtregion wie zu Hannover mit einer elf- bis zwölfmaligen Einwohnerzahl. Das Typische ist, daß in diesen Städten, die man als Kernstädte oder auch als zentrale Orte erster Ordnung bezeichnet, das Wirtschaftswachstum über die eigentlichen städtischen Räume hinausgegangen ist und damit auch in sozialer Sicht die Regionen eine einheitlichere Struktur bekommen haben, als sie etwa in den administrativen Grenzen ablesbar ist. Wir haben 1950 bis 1960 in diesen Stadtregionen einen beachtlichen Zuwachs an Bevölkerung gehabt, nämlich von 21,6 auf 30,3 Millionen, mit anderen Worten, einen Zuwachs von 8,7 Millionen Menschen. Die Ursachen dafür brauche ich hier nicht zu erörtern; sie sind Ihnen allen unter dem Stichwort «Strukturwandel der Wirtschaft – Strukturwandel der Gesellschaft» bekannt und gegenwärtig. Lediglich zur Veranschaulichung noch wenige Daten: Die in der Landwirtschaft beschäftigte Bevölkerung erlitt einen Rückgang von 1950 bis 1960 in ihrem Anteil an der Ziffer der insgesamt Beschäftigten von 23,2 auf 13,5%. Dem steht ein Zuwachs der sogenannten Pendelwanderer im gleichen Zeitraum der 10 Jahre von 14,5 auf 24,1% gegenüber. Am konkreten Beispiel Hannover heißt das: Diese Stadt hat heute rund 350 000 Arbeitsplätze in ihren Grenzen, die heutzutage natürlich im Zeichen der Vollbeschäftigung alle besetzt sind; von diesen 350 000 Beschäftigten sind 110 000, das heißt nahezu ein Drittel, sogenannte Pendler, die jenseits der Stadtgrenzen ihren Wohnsitz haben. Aus dem Trend solcher Daten erfährt die Prognose des Bundesamtes für Statistik ihre hohe Wahrscheinlichkeit, daß von dem gesamten Bevölkerungszuwachs in der Bundesrepublik 1975 rund 60%, nahezu zwei Drittel, in die Stadtregionen hineinwandern werden und daß wir statt 30,3 Millionen Einwohner 1975 in diesen Stadtregionen etwa 35 Millionen haben werden. Das hat selbstverständlich erhebliche Auswirkungen für die Entwicklung unserer Städte.

Innerhalb der Stadtregionen sind die Agglomerationserscheinungen recht unterschiedlich. Die Zunahme an Bevölkerung innerhalb der sogenannten Kernstadt, also des eigentlichen Stadtgebildes, ob Fulda oder Hannover, Düsseldorf oder München, beträgt im Anteil an dem gesamten Zuwachs innerhalb der Regionen nur knapp ein Viertel, während der Zuwachs außerhalb der kommunalen Grenzen dieser Städte wesentlich größer ist und sich vor allem in der unmittelbaren Nachbarschaft der Stadtgrenzen auf rund 30% beläuft. Nach 1960 ist in einigen der Kernstädte bereits eine Rückläufigkeit des Bevölkerungswachstums zu beobachten, während der Zuwachs in ihren unmittelbar benachbarten Zonen stärker ist. Das bedeutet, daß heutzutage sich die Städte jenseits ihrer Grenzen er-

Was sind kochwasserfest verleimte Sperrholzplatten?



Kochwasserfest verleimte Sperrholzplatten werden in einem Spezialverfahren und mit besonderem Leim hergestellt. Dadurch ergibt sich eine Verbindung der Holzschichten, die eine geradezu erstaunliche Widerstandsfähigkeit gegen alle Witterungseinflüsse aufweist

Kochwasserfest verleimte Sperrholzplatten wurden langjährigen Tests unterzogen und haben sich in jeder Beziehung ausgezeichnet bewährt. Die Eigenschaften sind derart, dass wir für die Verleimung aller verarbeiteten Platten jede Garantie leisten

Eigenschaften:

- Die Verleimung ist absolut witterungsbeständig auch unter extremen klimatischen Bedingungen
- gute thermische Isolationswirkung und günstige akustische Eigenschaften
- gutes Stehvermögen, hohe Festigkeit bei geringer Dicke und sehr niedrigem Gewicht
- grossflächig und deshalb arbeitssparend

Anwendungsgebiete:

- Holzbauten aller Art
- Wohn- und Wochenendhäuser
- vorfabrizierte Elemente, die in kürzester Zeit an Ort und Stelle zusammengesetzt werden können
- Baracken, Kioske, Werk-Kantinen
- Umkleidekabinen in Strandbädern und auf Sportplätzen
- Schiff- und Bootsbau
- Wohnwagen- und Waggonbau
- Verpackungskisten für feuchte oder feuchtigkeitsempfindliche Güter
- Verkehrstafeln
- Baureklametafeln
- Betonschalungen etc.

Lieferbare Holzarten und Grössen:

Holzarten +	Okumé	Limba	Buche	
Dimensionen:	Okumé und Limba	220 x 125 cm	220 x 170 cm	
		255 x 125 cm	255 x 170 cm	
	Buche	220 x 125 cm	220 x 170 cm	
	je 4 bis 40 mm dick			

Zur Lösung aller Probleme über Anwendung oder Verarbeitung von kochwasserfest verleimtem Sperrholz, steht Ihnen der kostenlose Beratungsdienst zur Verfügung
Keller + Co AG Klingnau 056 5 11 77

Keller + Co AG Klingnau

weitem. Damit ist in mannigfacher Hinsicht eine weitgehende Problematik verbunden. Hierzu noch einige Daten, die Ihnen die Eigengesetzlichkeit der Entwicklung zeigen mögen, die nicht nach «Schuld» und «Sühne» fragen läßt; das ist die Entwicklung unserer biologischen Bevölkerungsstruktur. Wir haben in Hannover für einen Zeitraum von 50 Jahren – von 1914 bis 1964 – Daten über die Lebenserwartung auf das Heiratsalter der Frauen und der Männer ermittelt. 1914 stelle ich gegenüber 1964: Die Lebenserwartung der Frauen ist von 57,2 auf 73,6 Jahre, um rund 16 Jahre, gestiegen, die der Männer von 55,1 auf 68,5, das sind rund 13 Jahre mehr. Demgegenüber ist das Heiratsalter der Frauen von 25,8 auf 23,7, um rund 2 Jahre, gesunken, das der Männer von 28,9 auf 25,8 Jahre, also rund 3 Jahre, geringer geworden. Was bedeutet das, meine Damen und Herren? Das bedeutet, daß von 100 000 lebend Geborenen 1914 nur 36 100 das 65. Lebensjahr erreichten, während es 1964 67 300 waren; das sind 86% mehr.

Wenn ich es einmal so ausdrücken darf, werden heute die Wohnungen nicht mehr «rechtzeitig» genug durch frühen Tod geräumt, um der nachwachsenden Generation zur Verfügung zu stehen. Das bedeutet einen erheblich wachsenden Bedarf an Wohnflächen, allein infolge der veränderten biologischen Struktur der Bevölkerung, ohne daß irgendeine Zuwanderung in der Stadt oder Stadtregion in Rechnung gestellt wird. Früher verlangten bei einem durchschnittlichen Lebensalter von 55 Jahren nur zwei «Haushaltsgenerationen» Wohnungen, während heute, wo das Lebensalter durchschnittlich bei 70 Jahren liegt, die gleiche Bevölkerungszahl drei «Haushaltsgenerationen» umfaßt und damit ein Drittel an Wohnfläche mehr fordert, ohne daß irgend jemand zugewandert ist. Das sind höchst wichtige Beobachtungen und Sachverhalte, die es zu berücksichtigen gilt, wenn man über die Entwicklung der Städte in der Zukunft spricht.

Ein anderer Gesichtspunkt ist die Veränderung des sogenannten Erwerbstätigkeitsgrades, das heißt des Anteils der Bevölkerung, der erwerbstätig ist, an der Gesamtbevölkerung. Hier nur einige charakteristische Daten für Hannover, die bis 1925 zurückgehen, um die Wechselfälle in unserer nationalen Entwicklung zu eliminieren und den Trend deutlich zu machen. 1925 waren 58% unserer Bevölkerung erwerbstätig, 1961 waren es noch 47,8%. Für 1975 lauten die Prognosen auf 44,1%, für 1980 auf gar nur 40%. Es ist erstaunlich, daß wir 1961, im Zeichen der Vollbeschäftigung und der Hochkonjunktur, mit einem vergleichsweise zu 1925 erheblich verringerten Erwerbstätigkeitsgrad konfrontiert werden. Was bedeutet das für die Stadtentwicklung? Nehmen wir an, es handelt sich um eine Stadt, die 100 000 Arbeitsplätze bietet, so braucht sie bei einem Erwerbstätigkeitsgrad von 58% ein Bevölkerungsreservoir von 175 000 Menschen, aus dem diese 100 000 Arbeitskräfte sich rekrutieren lassen. Bei sinkendem Erwerbstätigkeitsgrad braucht man mehr Menschen. 1961, bei einem Erwerbstätigkeitsgrad von 47,8%, brauchten wir 210 000 Menschen zur Gewinnung der gleichen Zahl von

100 000 Arbeitskräften. 1980, bei einer Erwerbstätigkeit von 40%, würden wir das Zweieinhalbfache, also 250 000 Menschen, zur Bedienung der gleichen Anzahl von 100 000 Arbeitsplätzen benötigen. Die Intensivierung der wirtschaftlichen Entwicklung in den großen Agglomerationen der Stadtregionen läßt die Anzahl der Arbeitsplätze stetig anwachsen; es ist vor allem der «tertiäre» Sektor, die Dienstleistungen, der dazu führt. Aber neben diesem Wachstum an Arbeitsplätzen ist das relative Wachstum der Mantelbevölkerung von größter Bedeutung für die Stadtentwicklung. Wenn wir in Hannover 1925 rund 250 000 Arbeitsplätze gehabt und heute rund 350 000 Arbeitsplätze haben, so bedeutet das infolge der veränderten biologischen Struktur und des gesunkenen Erwerbstätigkeitsgrades eine Nachfrage nach Wohnraum und Wohnflächen samt sozialen Zubehö- und Versorgungsflächen einschließlich Erholungsflächen, die entschieden größer ist, als es sich aus der Zahl 100 000 erwarten läßt.

Ich möchte es mit diesen Daten bewenden lassen. Es ist deutlich geworden, daß wir mit einer weiteren Zunahme der Agglomerationen, der Kontraktions- und Konzentrationsvorgänge zu rechnen haben, die durch die gesamte wirtschaftliche Strukturentwicklung und in Verbindung mit ihr sowie als Folgeerscheinung durch die gesellschaftliche Strukturentwicklung hervorgerufen sind.

Es ist nicht nur meine persönliche und eine unter Städtebauern verbreitete, sondern auch von Sozialwissenschaftlern und Nationalökonomien, wie Professor Harald Jürgenzen, Hamburg, geteilte Meinung, daß wir in Zukunft mit großflächigen, band- und netzartigen städtebaulichen Strukturen zu rechnen haben, für die der Sammelbegriff Regionalstadt geprägt ist – ein Begriff, unter dem nun nicht eine administrative Einheit herkömmlicher Art und lediglich größeren Ausmaßes verstanden werden sollte, sondern eine Form des Verbunds vieler politisch und administrativ selbständig bleibender Gemeinden, die so eng miteinander verbunden sind, daß der Begriff der Regionalstadt in der Planung und Durchführung seine Erfüllung findet. Hierzu bedarf es vor allem einer gemeinsamen Siedlungs- und Verkehrskonzeption.

Ihnen sind die Daten der Motorisierung in der Bundesrepublik bekannt – wir haben von 1953 bis 1963 eine Versechsfachung der Personenwagenzahl erlebt. Sie kennen auch die Shell-Prognosen. Ich gehöre zu denen, die sie bei ihrem Bekanntwerden noch skeptisch beurteilt haben. Wenn ich auch nach eingehender Kenntnis der Unterlagen dieser Prognose, die mir die Shell AG zur Verfügung gestellt hatte, so weniger skeptisch beurteilt habe, so bekenne ich freimütig: Ich habe nicht erwartet, daß der erste Teil der Shell-Prognose so weitgehend eintreffen könnte, nämlich eine Verdoppelung der Motorisierung von 1960 bis 1965. Diese Verdoppelung ist aber nahezu – jedenfalls im Durchschnitt – eingetreten. Deshalb habe ich auch keinen Zweifel daran, daß die weitere Prognose, eine gegenüber 1960 zu erwartende Vervierfachung der Motorisierung bis 1980, mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten wird – ja ich befürchte, daß der Zeitpunkt



Art. 08833

Voilages romantiques



Art. 08661

100 JAHRE

Schoop

Engros Schauräume in
Zürich Basel Bern Lugano
Lausanne. Erhältlich in
guten Fachgeschäften.

der Erfüllung dieser Prognose sich nach vorne verschieben, also noch vor 1980 eintreten wird. Darauf sollten wir uns jedenfalls einrichten.

Man darf wohl sagen, daß, wenn das Auto noch nicht existierte, es hätte erfunden werden müssen; denn ohne das Auto wäre die Entwicklung der großen Agglomerationen mit ihren wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen gar nicht möglich gewesen. Das Auto hat erst die Freizügigkeit des Wohnplatzes erlaubt und die bisherige Abhängigkeit, die zwischen dem Wohnplatz und dem Arbeitsplatz für sehr viele Menschen bestand, aufgehoben. Das ist ein Vorteil. Kein Vorteil ohne Nachteil; es handelt sich jetzt darum, die Nachteile auf ein erträgliches und vernünftiges Maß zu regulieren. Dazu bedarf es einer neuen Stadt- und Verkehrskonzeption.

Mit der Vorstellung einer Regionalstadt für die Stadtregion werden wir uns von der überlieferten kompakten und monozentrischen Struktur unserer Städte trennen. Noch verstehen wir unter einer Stadt, lassen wir ihre Größenordnung – ob Fulda oder Hannover – offen, immer eine kompakte Konzeption in einem weiten Raum, in dem sonst wenig andere Attraktionen bestehen. Wir werden die heute auf ein städtisches Zentrum gerichtete, monozentrische Region zu einer multizentrischen oder polyzentrischen Region entwickeln müssen. Das bedeutet, daß es innerhalb einer Regionalstadt eine ganze Reihe von Nebenzentren geben wird, die man systematisch zu Zentren von großer Eigenständigkeit entwickeln muß. Es sind das – der Ausdruck sollte nicht mißverstanden werden – «Tochterstädte» oder auch «Schwesterstädte» im Verhältnis zur großen Zentralstadt, die innerhalb der Region Funktionen übernehmen, die für die gesamte Region von Bedeutung sind und zum Teil bisher von der Zentralstadt wahrgenommen wurden. Es kann sich nicht darum handeln, die Nebenzentren, die «Tochterstädte» also, zu reinen Wohnstädten im Sinne von Schlafstädten zu entwickeln. Vielmehr wird es notwendig sein, diesen Städten einen eigenständigen und typisch städtischen Charakter zu geben. Das wird dann möglich sein, wenn es gelingt, diese Nebenzentren durch leistungsfähige und schnelle Verkehrsverbindungen mit dem Hauptzentrum in einen engen Konnex, einen wirtschaftlichen und sozialen Verbund, zu bringen. Die Voraussetzung dafür wird die Schiene sein, die Schiene, die die größeren Reisegeschwindigkeiten, die kürzeren Reisezeiten, auch die größere Verkehrssicherheit bietet und gewährt.

Meine Damen und Herren, die Geschwindigkeit eines Vehikels ist in erheblichem Umfang von der biologisch-physiologischen Leistungsfähigkeit des Fahrers abhängig. Beim Auto wird die durchschnittliche Geschwindigkeit immer von dem Durchschnitt der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmer abhängig sein. Es fahren jung und alt, «Männlein» und «Weiblein», kerngesunde und weniger gesunde Mitmenschen. Die durchschnittliche Geschwindigkeit wird also weniger von der «Rasanz» der Straße, von der Anzahl der Fahrbahnen und anderen technischen Raffinessen – zwei und drei Verkehrsebenen – abhängen;

die mittlere Reisegeschwindigkeit, auf die es ankommt, wird von der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmer abhängen.

Ganz anders sieht es in dieser wichtigen Frage bei der Schiene oder gar beim Flugzeug aus. Sie alle haben kürzlich in den Zeitungen von jenem schnellen Zug, dem «Senator», gelesen, dessen Lokomotivführer auf der Fahrt von Hamburg über Hannover nach Frankfurt einen Herzschlag erlitt. Der Zug wurde automatisch zum Stoppen gebracht. Eine automatische Sicherung macht die Geschwindigkeiten eines solchen Verkehrsmittels weitgehend, vielleicht ganz unabhängig von der biologisch-physiologisch, auch psychologisch bedingten Leistungsfähigkeit des Fahrers. Sie kennen den tragischen Fall jenes «Starfighter»-Piloten, der von Dortmund bis Narvik bewußtlos in seinem Jet geflogen ist. War hier auch der Ausgang tragisch, so zeigt er doch die Leistungsfähigkeit auch dieses Vehikels infolge automatischer Sicherungs- und Steuerungseinrichtung, die es neben höheren Geschwindigkeiten vor allem auch in der Verkehrssicherheit gegenüber dem Auto hat überlegen sein lassen. Wenn in den USA heute ernstlich Pläne erwogen werden, jenen großen «Eastern-Corridor» von Washington über New York nach Boston mit Schnellbahnen mit Geschwindigkeiten, die an die 200 km/h gehen, zu bedienen, so bedeutet das den Beginn einer Entwicklung, die in die Zukunft weist. Erlauben Sie mir, etwas höchst primitiv Erscheinendes zu wiederholen: daß mit wachsender Geschwindigkeit die Entfernung kürzer wird. Es ist für die Stadtentwicklung von großer Bedeutung, zu erkennen, daß mit neuen Zeitmaßstäben auch neue Raumqualitäten geschaffen werden. Wenn eine Distanz von 5 km zu überwinden ist, so benötigt bekanntlich der Fußgänger mit 5 km pro Stunde dafür 60 Minuten. Bei einem Fahrzeug von 25 km Stundengeschwindigkeit sind es 12 Minuten, bei 50 km 6 Minuten, bei 100 km 3 Minuten und bei 200 km Geschwindigkeit in der Stunde sind es nur 1,5 Minuten. Anders ausgedrückt: Mit 1 Stunde Zeitaufwand läßt sich mit den Mitteln des Fußgängers nur eine Raumdistanz von 5 km erreichen, bei Geschwindigkeiten von 100 km in der Stunde die zwanzigfache Entfernung, bei Geschwindigkeiten von 200 km die vierzigfache Entfernung in der gleichen Zeit. Das bedeutet, daß Räume und Orte, die heute in für den Alltag des Städtlers «unerreichbaren», wirtschaftlich zu großen Entfernungen liegen, mit entsprechend schnellen und sicheren Verkehrsmitteln wesentlich näher rücken und dadurch eine wesentlich höhere Raumqualität wirtschaftlich aus einem höheren Lagewert erreichen.

Wohlgemerkt: Diesen neuen Zeitfaktor vermittelt die Schiene, nicht das Auto; die Gründe dafür nannte ich. In solchem Sinne werden wir uns von der Stadt, die sich für die Zukunft abzeichnet, Vorstellung zu machen haben, von einer Regionalstadt, die nicht mehr die kompakte Stadtform sein kann, die wir gewohnt sind, sondern die in band- und netzartigen Strukturen in größere und weitere Räume reicht. Neue, heute außen und weitab liegende Gebiete werden durch neue Verkehrsmittel neu erschlossen und in



Schalker Glasbausteine

Lichtdurchlässig, isolierend, schalldämmend, hygienisch, wetterbeständig, lange Lebensdauer. — Wir versetzen mit eigenen, speziell geschulten Fachkräften.

glas obrist luzern

F. J. Obrist Söhne AG
Reußinsel, Luzern, Telefon 041/211 01

ihren Raumqualitäten und Lagewerten viel attraktiver, als das heute der Fall sein kann, wo wir lediglich auf das Auto mit seinen Abhängigkeiten, auch Zufälligkeiten angewiesen sind. Wir verbinden mit dem Begriff «City» immer noch etwas, was im englischen Begriff ursprünglich eingeschlossen ist: Urbanität. Die «City» unterscheidet sich von der «Town» dadurch, daß sie immer geistlich-geistige Funktionen wahrgenommen hat. Die City war die Bischofsstadt. Bei uns in Deutschland gibt es eine Stadt, in deren Namen sich die ursprüngliche Cityfunktion ausdrückt: Münster. Der Dom, die Kathedrale, das Münster haben den Stadtbegriff City geprägt. Die erste Verwandlung des Citybegriffs hat im 19. Jahrhundert stattgefunden. Um die Jahrhundertwende lernten wir unter City die «Geschäftsstadt» verstehen. Und doch verbinden wir in den mitteleuropäischen Städten auch heute noch mit dem Begriff City mehr als nur die Geschäftsstadt. Aber der Prozeß der Separierung der Funktionen und der Wandlung der Begriffe wird zweifelsohne weitergehen. Es wird meiner Meinung nach sehr darauf ankommen, daß wir dem ursprünglichen Begriff City nahe bleiben und eine zweite Verwandlung vermeiden, die in Amerika bereits stattgefunden hat. Sie ist in den Bezeichnungen ablesbar.

Die Amerikaner (in den USA) nennen die Geschäftsstadt, die wir heute als City bezeichnen, Central Business District. Es ist eben kein Zentrum in unserem Sinne, sondern ein «District», der von down-town nach up-town mit der Stadtentwicklung wandert, ja in die shopping-centers der Außengebiete sich ausdehnt. Ich würde meinen, daß unser Citybegriff für unsere Städte dadurch höchst gefährdet ist, daß uns auch das Merkmal der Geschäftsstadt, also der erste Wandlungsprozeß in seiner Erscheinungsform von gestern und heute, durch die großen Administrationsgebäude der Städte, der Länder, des Bundes, der Wirtschaftsorganisationen, der Versicherungen und anderer Unternehmen. Man muß hierin die Gefahr erkennen, die unserem Citybegriff droht. Man sollte, um den Prozeß deutlich zu machen, in der Abwandlung amerikanischer Wortschöpfung von einem Central Administration District sprechen. Wir sind drauf und dran, aus unseren alten Innenstädten, aus ihrem ursprünglichen Citybegriff, der um die Geschäftsstadt erweitert war, Central Administration Districts werden zu lassen, in denen sich weder der Begriff von einer Geschäftsstadt noch erfüllen läßt noch gar jener weitergehende Begriff eines Zentrums der gesellschaftlichen Funktionen.

Hamburg macht mit seiner sogenannten City-Nord ein Experiment, bei dem es sich wahrscheinlich um einen echten Central Administration District handeln wird. Darin stecken Möglichkeiten, nämlich die zentralen administrativen Aufgaben außerhalb des eigentlichen Stadtkerns, des alten Stadtzentrums, zu erfüllen. Voraussetzung wird sein, mit modernen und schnellen Verkehrsmitteln die heute noch störenden Entfernungen zu verkürzen.

Buchbesprechungen

Albrecht Haas

Krankenhäuser

Verlagsanstalt Alexander Koch GmbH, Stuttgart. 176 Seiten mit vielen Grundrissen, Lageplänen und Photographien.

In der laufend ergänzten Reihe der für den Architekten bestimmten Fachwerke läßt Alexander Koch ein neues Buch über Krankenhausbau erscheinen. Verfasser ist der Architekt Albrecht Haas im Universitätsbauamt II Freiburg im Breisgau, dem der Klinikbau obliegt.

Haas versucht mit diesem Werk einen Überblick über den Krankenhausbau zu geben, ein sehr schwieriges Unterfangen angesichts der unübersehbaren Menge neuer Krankenhausbauten im In- und Ausland. Aus dieser Unzahl von Neubauten zwanzig Beispiele auszusuchen und als Typika für den heutigen Stand des Krankenhausbaus darzustellen erscheint kühn, wenn nicht gar problematisch. Man hätte sich angesichts der Komplexität des Themas Krankenhaus gut und gerne ein Buch doppelten Umfangs denken können. (Vergleiche dazu unser Krankenhausheft 3/1965, in dem eine Typologie versucht worden ist, die wesentlich weiter zu gehen scheint als vorliegender Band.)

Haas beginnt mit interessanten historischen Darlegungen, die im frühen Mittelalter anfangen, also noch frühere, bis ins Altertum reichende Erwägungen und Entwicklungen weglassen. Wir bedauern das, obzwar die historischen Unterlagen über die frühesten Typen dieses Bauthemes nicht allzu klar und ausbeutbar sind. Das Klosterhospital in St. Gallen vom Jahre 820 leitet den Reigen ein, frühestes Beispiel von schon recht weitgehender Differenzierung der Raumgruppen. Beispiel auch dafür, daß im frühen und späteren Mittelalter Krankenpflege eine Aufgabe klösterlicher Gemeinschaften war und daß der Kirchenraum selbst stets in enger Beziehung zum Krankenzimmer oder -saal lag. Projekte von Großkrankenhäusern aus Mailand und Paris aus dem 15. bis 17. Jahrhundert überraschen durch Konzentriertheit, wobei ein Entwurf für das «Hôtel-Dieu» in Paris von 1774 eine Bettenzahl von 5000 aufweist. Es ist zu bedauern, daß die in unserem Buch publizierten Pläne dieser historischen Entwicklungsreihe nicht in ein und demselben Maßstab dargestellt wurden. Es mangelt so die richtige Vergleichsmöglichkeit, und die Pläne sind lei-