

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 8 (1951)
Heft: 5

Rubrik: Die Planung wirkt sich aus

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

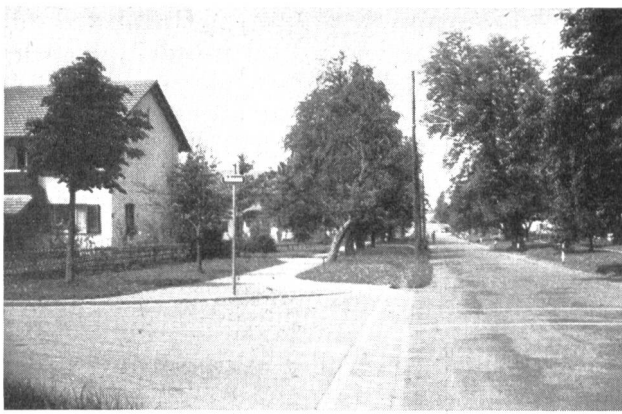
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 12.02.2026

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



Dorf oder Stadt, das ist hier die Frage. Weder Dorf noch Stadt im herkömmlichen Sinne, sondern ein modernes städtisches Wohnquartier.



Die «ländliche» Stadt, ins Grüne gebettet, abseits der grossen, lärmigen Verkehrsstrassen.



Baulicher Zusammenhang und trotzdem Weite. Für die Kinder gefährlosere Spielwege.



Der Autobus, als anpassungsfähiges Verkehrsmittel, verbindet das Wohnquartier mit dem Stadtzentrum.

Die Planung wirkt sich aus

Die neuen Stadtquartiere, wie sie in den vergangenen Jahren entstanden sind, unterscheiden sich fundamental vom Begriff der Stadt, wie er sich sozusagen als unwandelbare Grösse im Gefolge der rapiden Stadtentwicklung im Laufe des 19. Jahrhunderts überliefert hat. Die Stadt beginnt sich räumlich immer weiter von sich selber wegzuentwickeln, und das ursprüngliche Stadtbild, ausgezeichnet durch die hohe Konzentration von Wohn- und Arbeitsstätten, formt sich mehr und mehr zu einer Stadt in der Stadt um, der City, wo sich alle jene Dienste und Einrichtungen drängen, die die moderne Stadt konstituieren.

Die äussere Erscheinung moderner Wohnquartiere gleicht sich stark dem Dorfbild an, unverkennbar bewusst gesucht und gestaltet. Die räumlichen Maßstäbe sind übersichtlicher, der landschaftliche Eindruck natürlicher, der Habitus ländlicher. Lediglich die gekonntere Bauweise, die Ausstattung der Ladengeschäfte und die häufig übergepflegte Rasen- und Gartenanlage erinnern an die städtische Zugehörigkeit.

Hier beginnt sich ein Hauptpostulat der Landesplanung zu verwirklichen: das gesunde Wohnen, abseits lärmiger Hauptstrassen, getrennt von störenden Industrieenanlagen, in zwangloser Beziehung zur umgebenden freien Landschaft. Manche dieser Wohnquartiere nähern sich dem Idealbild eines ruhigen, beschaulichen Dorfes weit mehr als zahlreiche Dörfer, in denen sich die Wohnhäuser um lärmige Durchgangsstrassen gruppieren, wo Fabriken, Wohnhäuser, Werkstätten und Bauernhöfe in einem wirren Kunterbunt durcheinanderstehen und wo die Bewohner glauben, es gehöre zu ihren unabdingbaren Rechten, die bestehende Unordnung durch weitere bauliche Ungereimtheiten zu verewigen.

Die Anlage von Wohngebieten, abseits der städtischen Lärmzone, ist jedoch nur mit Hilfe eines leistungsfähigen Vorortverkehrs denkbar, der möglichst elastisch der baulichen Entwicklung zu folgen vermag. Viele der hygienischen Vorteile solcher Quartiere müssten an Wert verlieren, wenn die Arbeits-, Einkaufs-, Bildungs- und Schulungsstätten nur über unzulängliche und zeitraubende Wege erreichbar wären.

So kommt dem modernen Vorortverkehr die Rolle eines hervorragenden Planungsmittels zu, mit dessen Hilfe die Auflockerung grosser Städte überhaupt erst praktikabel wird. Allerdings hängt die Leistungsfähigkeit des Vorortverkehrs wiederum entscheidend vom innerstädtischen Verkehr ab. Wie denn überhaupt sämtliche städtischen Einrichtungen (Wohngebiete, Verkehrsanlagen, Werkleitungen, Arbeitsstandorte, Erholungszonen usw.) derart eng verflochten sind, dass ohne eine sorgfältig durchgeführte Gesamtplanung jede getroffene Massnahme eine Reihe weiterer, nicht erwarteter Vorgehen erzwingt.

Ar.