

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 12 (1955)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Schottland : Schweiz [Fortsetzung]  
**Autor:** Werner, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783172>

### **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:** 22.01.2026

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

## Schottland: Schweiz

(Fortsetzung aus Nr.1/1955 und Schluss)

Neben dem eigentlichen Raummangel, der in grösseren Industriestädten durch die Konzentration von Menschen verursacht wird, sind es vor allem die Nebenwirkungen der Verkehrsnot, der Schwierigkeiten des Nach- und Rückschubes, der Abwasser- und Abfallbeseitigung, die die Behörden vor unlösbare Aufgaben stellen. Alle berühmten technischen Werke, wie Untergrundbahnen, Hochhäuser, Kanalisationsnetze, Buslinien haben nach Ansicht der englischen Fachleute nur das zweifelhafte Verdienst, diese Leerlaufaktionen auf eine kostenmässige Höhe gehoben zu haben, mit der die produktiven Dienste der Stadt nicht mehr Schritt halten können. Wir hörten in England den scherzhaften Ausspruch, dass eine Verwaltung dann autark sei und den höchsten Wirkungsgrad erreicht habe, wenn sie so gross geworden sei, dass sie sich nur noch mit sich selbst und nicht mehr mit ihren Aufgaben der Bevölkerung gegenüber beschäftigen müsse. Die Verwaltungen der grossstädtischen Ballungen sind beinahe automatisch in diesen Zustand hineingewachsen. Keine der grossen, sich immer weiter ausbreitenden

englischen Industriestädte ist lebensfähig, wenn man Lebensfähigkeit mit «überleben» im biologischen Sinne als die Fähigkeit zur selbständigen Erneuerung bezeichnet. Die Großstädte leben buchstäblich davon, dass sie immer neue Randgemeinden überfahren und auffressen. Zwischen den Geschäftsvierteln, die dank der steigenden Umsatzen obenauf schwimmen und den wenigen landschaftsverbundenen Landhausvierteln, dehnen sich endlos diejenigen Stadtteile, die das Gros der Bevölkerung beherbergen, die langsam aber sicher älter werden, städtebaulich erkranken und absterben.

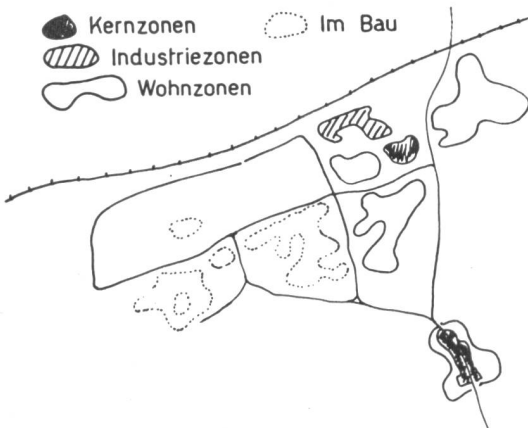
### Sterbende Stadtteile, New Towns

Eingehende Untersuchungen und Feststellungen haben ergeben, dass grössere Flächen von diesen alternden Quartieren wegen ihres Zerfalles auch aus der wirtschaftlichen Interessensphäre fallen, so dass dort selbst in Einzelbauten oder Einzelhäuser niemand mehr etwas investieren will. Quartiere, die noch vor 50 Jahren herrschaftlichen Ansprüchen genügten, sind heute völlig verwahrlost. Die Vernachlässigung wird um so deutlicher, weil die reiche Architektur mit Säulen, Gesimsen, Gittern und anderen Zutaten der Zerstörung mehr Angriffspunkte bietet, als die brutalen glatten Mauern der zum vornherein als Arbeiterquartiere gebauten Viertel.

### Harlow - New Town

Ausgebaute Zonen im Jahre 1954

- Kernzonen
- ▨ Industriezonen
- Im Bau
- Wohnzonen



Endausbau etwa im Jahre 1963

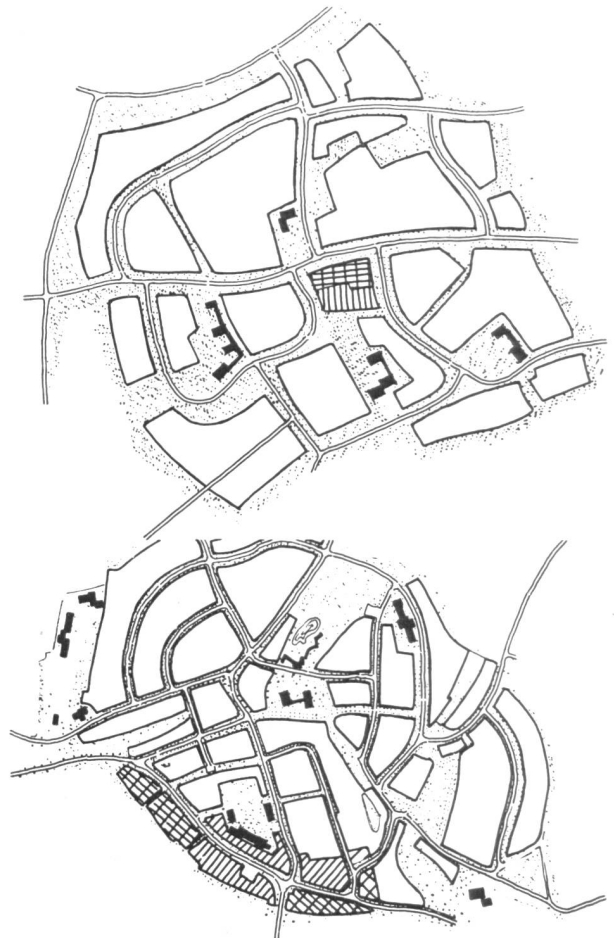
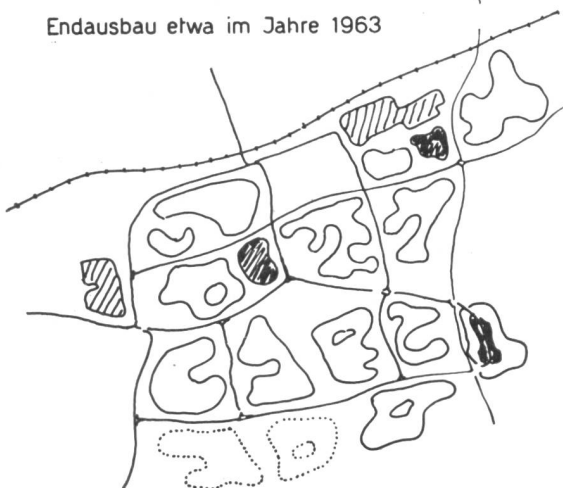


Abb. 2. Der Vergleich eines gebauten Stadtteiles in Harlow New Town mit dem genehmigten Bebauungs- und Zonenplan einer zürcherischen Industriegemeinde zeigt, wie stark der Einfluss des britischen Beispiels schon ist.

Statt nun ständig staatliche Zuschüsse in diese absterbenden Stadtteile hineinzupumpen, ist man dazu übergegangen, diese Mittel für planmässige Neugründungen in den *New Towns* anzulegen. Der Gedanke war erstmals im Jahre 1903 in Letchworth auf private Initiative und mit privaten Mitteln in die Tat umgesetzt worden, und im Jahre 1920 ist in Welwyn Garden City, ebenfalls auf privaten Grundlagen, ein zweiter Versuch erfolgt. Die Idee ist im Greater London Plan von 1944 im grossen aufgenommen und im Städtebaugesetz von 1946 verankert worden. Die früheren privaten und die neueren staatlichen Versuche hatten Mühe, die Schwierigkeiten der Industrieansiedlung zu überwinden, denn das wirtschaftliche Funktionieren dieser «Neuen Städte» ist nur dann gewährleistet, wenn im Prinzip zu jedem Wohnplatz gleichzeitig ein Arbeitsplatz vorhanden ist. Die Town Developments Akte vom Jahre 1952 gibt nun die gesetzliche Möglichkeit und die Mittel, gleichzeitig einen industriellen Komplex und die dazugehörige Belegschaft durch Zuschüsse, bzw. Vorschüsse zur Auswanderung in eine «Neue Stadt» zu bewegen. Während früher das Schwergewicht der Planungen auf dem technischen und ökonomischen Optimum in baulicher Beziehung lag, hat sich eine Verlagerung der Anstrengungen auf das soziologische Gebiet ergeben. Es musste herausgefunden werden, in welcher gesellschaftlichen Zusammensetzung das Zusammenleben in einer «Neuen Stadt» am besten funktioniert. Diese Entwicklungstendenz war auch am Kongress zu verspüren, wo in wachsendem Umfange Soziologen, die Wissenschaftler der Gesellschaft, zum Worte kamen. Die im Bau befindlichen Städte, die wir sahen, haben etwa einen Drittel des vorgesehenen Bevölkerungsstandes erreicht, der für Harlow und Crawly bei London je 70 000 bis 80 000, für Kilbride in Schottland 40 000 beträgt. Es ist gelungen, Industrieunternehmen verschiedenster Branchen und verschiedenster Grösse anzuregen, aus Gebieten, in denen eine vernünftige Entwicklung wegen Raum-mangels nicht mehr möglich ist, in eine der «Neuen

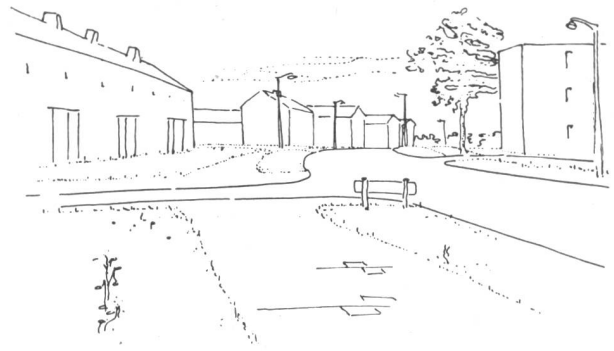


Abb. 3. Harlow New Town: Erschliessungsstrasse in einem Wohnquartier und Querstrasse in einem Industrie-viertel.



Abb. 4. Schottland besitzt mehr Mehrfamilienhäuser als Eng-land.

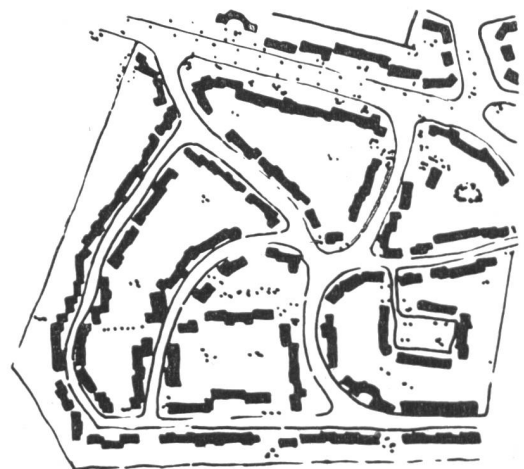


Abb. 5. Zürcherische und englische Genossenschaftssiedlungen. Charakteristisch ist die grosszügige Aufteilung des Bodens im eng-lischen Beispiel.

Städte» überzusiedeln, wo günstige Areale in allen Grössenordnungen zu verschiedensten Bedingungen, in Miete, in Pacht, im Baurecht vorbereitet werden. In der Regel zieht 40 bis 50 % der Belegschaft freiwillig mit, für die dann gleichzeitig mit dem Bau der industriellen Anlagen, auf Bestellung in verschiedenen Grössen und Preislagen Wohnungen erstellt werden. Die «Neuen Städte» haben vorläufig eine provisorische Verwaltung, die meist in einem Landschlösschen, das irgendwie im Gebiet der «Neuen Stadt» liegt, untergebracht ist und in denen auch die Baubüros Platz gefunden haben. Die Stadtverwaltungen haben von den gebräuchlichsten Typen fertig möblierte Musterhäuschen. Die Wiederauffüllung der Belegschaft geschieht mit Leuten, die aus verelendeten Stadtteilen evakuiert werden, die niederlegt und mit geringerer Dichte neu aufgebaut werden. Die Hauptschwierigkeit dieser Umsiedlungsaktionen liegt darin, dass im grossen wie im kleinen der Umzug aus einer, wenn auch ungenügenden, aber billigen Altwohnung, in eine vollkommene, geradezu ideale Neuwohnung auch unter Anrechnung aller Anfangszuschüsse immer noch wesentlich höhere Leistungen der Mieter erfordert, als die blockierten Altmieten. Während für die Verluste an Gesundheit, an Zeit, für den Aerger, den Verschleiss an Nerven- und Lebenskraft in allen Stadtteilen und in veralteten Betriebsverhältnissen niemandem Rechnung gestellt werden kann, muss die Rechnung für die «Neue Stadt» bezahlt werden, obgleich sie gewaltige Vorteile bietet, wie kurzer Arbeitsweg, die Möglichkeit, trotz englischer Arbeitszeit zu Hause zu essen; der gefahrlose unter- und überführte Rad-

weg vom Fabrikareal zum Wohnquartier; die kurzen Wege zu den Läden für den täglichen Bedarf, die alle im Quartierzentrum gruppiert sind — diejenigen für den Wochenbedarf im Stadtzentrum; die Schulen mitten in den Wohngebieten, so dass die Kleinkinder keine Verkehrsstrassen kreuzen müssen; keine Rauchplage und kein Verkehrslärm; die Annehmlichkeiten von Sportplätzen, Theater, Kinos, die alle in bequemster Reichweite und wunderbar im Grünen liegen; die zu jeder Wohnung gehörenden, nach unseren Begriffen sehr grossen Gärten mit direktem Zugang, der auch strassenseitig durch zusammenhängende gemeinsame Vorgärten von Einblicken und Störungen abgetrennt ist. Auch die Industrieareale sind alle aufs modernste eingerichtet. Zur Hauptsache werden flache Shedbauten mit grösster Umteilungsmöglichkeit erstellt. Der Besuch einer solchen Stadt, wo solche Verhältnisse nicht nur auf dem Papier, sondern wirklich gebaut und belebt sind, ist eine eigentliche Offenbarung. Es sind nicht nur einige Mustersiedlungen, die neben immer mehr veraltenden Stadtgebieten den Fortschritt anzeigen, sondern die ganze Stadt ist von Grund auf neu und kann, wenn ihre Zeit abgelaufen ist, wieder von Grund auf erneuert werden. Es wird nicht nur ein «Güllenfass» auf ein altes Autochassis montiert, sondern die ganze Maschine ist Modell 1954. Es sind Städte vom «Gentleman-Typus» entstanden. Städte, in denen eine planvolle, überlegte Herrschaft über die niederen Zonen, über die Enge, die Bodenspekulation, über das Verkehrsdurcheinander errungen worden ist. Städte, in denen man sozusagen im sportlichen Wagnis Distanz gewonnen hat, unbekümmert um die Hast und Uebersteigerung, zu denen ein allzu gedrängtes städtisches Leben führt. In vollem Bewusstsein und in der typisch englischen, etwas formalistischen Weise werden in einer «zum schönen Leben» eingerichteten Landschaft luxuriöse Quartiere, ja ganze Städte gebaut. *New Towns*, in denen auch weiterhin «fair play» gilt, in denen also nur nach Regeln, die höchste Selbstzucht verbürgen, gebaut werden darf. Während der Grossteil der Bewohner die Mehrleistungen aufbringt, weil die Lebensgestaltung wirklich fashionabler und rationeller ist, gibt es besonders aus den Bevölkerungsgruppen, die aus den Slums in die «Neuen Städte» verpflanzt wurden, Leute, die ihre Elendsquartiermentalität und Großstadtmanieren mitbringen, sich nicht umstellen können und wieder entfernt werden müssen. Da jedoch die Auswahl eine systematische ist, sind die Fälle der Wiederaussiedlung nicht sehr zahlreich. Schwieriger ist es, Leute in leitenden Positionen in die «Neuen Städte» zu bringen, weil die Bindungen dieser Kategorie zu den gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Institutionen der grossen Stadt enger sind, und weil die «Neuen Städte», um ihr Eigenleben zu fördern, absichtlich derart weit vom Großstadtzentrum entfernt sind, dass ein engerer oder täglicher Kontakt nicht mehr möglich ist. Wir fuhren im Auto  $5\frac{1}{4}$  Stunden nach Harlow und  $13\frac{1}{4}$  Stunden zurück und hatten mit der Bahn 1 Stunde nach Crawley und  $5\frac{1}{4}$  Stunden zurück nach London. Die Unterschiede in der Reisezeit rührten im ersten



Abb. 6. Harlow New Town. Blick von der Terrasse eines Punkthauses auf einen fertigen Stadtteil. Das Wohngebiet im Vordergrund ist durch einen Grüngürtel vom Industriegebiet im Hintergrund getrennt.

Fall von der Tageszeit her; auf der Rückfahrt von Harlow gerieten wir in den Feierabend-Verkehrsaus aus London, und im anderen Falle hatten wir für die Hinfahrt einen Schnellzug und für die Rückfahrt einen Bummelzug.

Die «Neue Stadt» bringt nicht nur Annehmlichkeiten für die Industrie und für die industrielle Bevölkerung, sondern sie bildet auch ein belebendes Zentrum für die umliegenden landwirtschaftlichen Gebiete. Abgesehen von naheliegenden Absatzmöglichkeiten gibt es nun tatsächlich neue Landarbeiterwohnungen, Wasserversorgung und Kläranlagen, bessere Verkehrsmöglichkeiten, Auswahl an Schulen und an gesellschaftlichen und kulturellen Institutionen in erreichbarer Nähe. In Crawly New Town haben wir folgende Angaben erhalten, die, abgesehen, von örtlichen Unterschieden, für alle «Neuen Städte» bezeichnend sind. Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1950 aufgenommen. Seither sind folgende Anlagen fertiggestellt worden:

46 Industriebetriebe mit einer überbauten Fläche von 140 000 m<sup>2</sup> und 5900 Arbeitsplätzen; weitere 100 000 m<sup>2</sup> mit 4000 Arbeitsplätzen sind im Bau begriffen. 3869 Wohnungen, weitere 1258 sind in Angriff genommen; 45 neue Läden, davon 20 in den Quartieren und 25 im Stadtzentrum, so dass nun 78 Läden in einem nur für Fussgänger reservierten Komplex vorhanden sind. Die Zufahrten erfolgen von einer rückwärtigen Werkstrasse her. Drei Primarschulen für zusammen 1680 Schüler, eine Sekundarschule für 500 Schüler; ein Gymnasium und eine weitere Sekundarschule sind im Bau.

In jedem der drei Quartiere ist ein provisorischer Saalbau in Betrieb genommen worden, und eine Stadthalle in zentraler Lage ist im Bau begriffen. Drei Kirchen sind fertig, eine begonnen. An Diensten wurden fertig ausgebaut: 55 km Strassen, wobei auffällt, dass die Strassen mit allem, was dazu gehört, fertig über das offene Feld gezogen sind, bevor mit den Bauarbeiten begonnen wird. Leitungen, Wasser, Abwasser, Beleuchtungen, können für die Bauinstallationen mitbenützt werden.

Es sind 19 km Haupt- und 95 km Nebenkanalisation in Betrieb und an die Kläranlage angeschlossen. Ein Gasometer wird über 20 Meilen Distanz aus einem bestehenden Gaswerk beliefert, ein Unterwerk bedient die Transformerstationen in den Quartieren. Alles ist absolut neu und im eigentlichen Sinne des Wortes auf der Höhe der Zeit und, was wesentlich ist, voll und endgültig ausgebaut, wobei immer die grosszügigere Lösung gewählt wurde, weil ja die unmittelbare volle Ausnutzung sogleich folgt. Alle diese Arbeiten haben bisher 110 Mio Fr. gekostet, was pro Einwohner, auf die vorhandenen 12 000 neuen Einwohner gerechnet, rund Fr. 9000.— oder pro Wohnung rund Fr. 32 000.— kostet. Bei uns kostet eine Wohnung rund Fr. 35 000.—, aber dann sind alle Strassen, Werkleitungen, Schulen, Werkanlagen noch nicht dabei, für die aus öffentlichen Mitteln bei uns im Laufe einer Generation ebenfalls nochmals mindestens Fr. 20 000.— pro Wohnung aufgebracht werden müssen. Die «Neue Stadt» ist nicht nur idealer, sie ist auch wirtschaftlicher, die Lebens- und Arbeitsbedingungen sind günstiger,

konkurrenzfähiger, die Kosten pro Arbeitsplatz bzw. pro Wohnplatz rationeller. Dabei ist erst noch in Erwägung zu ziehen, dass es sich im Falle der *New Town* um eine grossartige, in sich geschlossene Neuschöpfung handelt, in der alles up to date ist, während den Wohnungskosten bei uns keine entsprechende Gesamtleistung, sondern ein sich ständig verdichtendes, sehr unausgeglichenes Quartier gegenübersteht.

Die bisherigen wirtschaftlichen Erfahrungen lassen die Hoffnung aufkommen, dass sich diese Städte im Gegensatz zu den Großstädten in absehbarer Zeit selbst werden unterhalten können. Vorläufig jedoch zahlt der L. C. C. (Verwaltung der Grafschaft London mit ihren 4,3 Mio Einwohnern) für jeden Siedler, der aus der Grafschaft aus- und in eine «Neue Stadt» zieht, einen Mietzuschuss von rund Fr. 100.— im Jahr; dazu kommen die früher schon erwähnten staatlichen Wohnungsbaubventionen auf die Dauer von 60 Jahren sowie die üblichen Subventionen für Schulbauten, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Spitäler, kulturelle Dienste. Diese Beiträge sind in der oben genannten Bausumme von 110 Mio Fr. inbegriffen, während die jährlichen Beiträge als Einkommen wie die Mieten verbucht werden und mit diesen zusammen im Jahr Fr. 500 000.— abwerfen. Die «Verzinsung» des Anlagekapitals, Amortisation inbegriffen, erreicht also etwa 4,5 %, die öffentlichen Anlagen, Strassen usw. inbegriffen. Die staatlichen Vorschüsse sind mit 3 % zu verzinsen und mit 1 % zu amortisieren. Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Städte und der Neuunterbringung ihrer Bewohner lassen sich am ehesten am Beispiel Schottlands mit seinen rund 5 Mio Einwohnern abschätzen: Sie erreichen heute 8 Mio Pfund oder rund 100 Mio Fr. Sie werden aber bis in elf Jahren, sofern die Bauprogramme erfüllt werden, 23 Mio Pfund oder rund 280 Mio Fr. im Jahr betragen.

### *Sanierung*

Das ist also die Rechnung, die sich nach 50 oder 100 Jahren wilder spekulativer Wohnungs- und Stadtbauerei präsentiert. In diesem Kostenvergleich sind die schottischen «Neuen Städte» noch nicht inbegriffen, weil das Stadtentwicklungsgesetz für Schottland noch nicht in Kraft steht und die Maßstäbe, die in dem von Hause aus sparsameren Schottland an Wohnungen gelegt werden, nicht derart anspruchsvoll sind wie in England. Noch nicht völlig gelöst ist das Problem, das dadurch entsteht, dass im Sog der Großstadt für jede Haushaltung, die in eine neue Wohnung auszieht, wieder eine Familie, manchmal sogar zwei nachrutschen. Denn bei den vom Kriege herrührenden Fehlbeständen an Wohnungen, ist es nicht möglich, sofort alle Quartiere mit Slumskonditionen niederzulegen und durch Neubauten mit halber Dichte zu ersetzen.

In ausgeräumten Slums werden zur Hauptsache mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser errichtet. Diese wachsen bis zu zehn Geschossen hinauf, zwischen denen ein Zwischenraum von rund 60 m freigehalten wird. Um aber auch hier dem englischen Bedürfnis nach einem eigenen Haus Rechnung zu tragen, wer-

den sie oft als Maisonettes gebaut. Das sind aufeinandergeschichtete Einfamilienhäuser, die in jedem zweiten Geschoss von einem Laubengang zugänglich sind, der von einem frei vor die Fassade gesetzten Treppenhaus bedient wird. Der Zugang von den Wohnräumen im Untergeschoss zu den Schlafräumen im Obergeschoss erfolgt durch eine innere Wohnungstreppe. Keller und Estrichraum kennen die englischen Einfamilienhäuser ohnehin nicht.

Auch wenn Verkehrsfragen diesmal nicht zu den Kongressthemata gehörten, hatten wir Gelegenheit, auf den verschiedenen Exkursionen und an Planausstellungen Einblick in die Verkehrsverhältnisse zu nehmen. Von den chaotischen Zuständen in London oder Glasgow bis zu einigen Kilometern Autobahnen mit getrennten Fahrbahnen und landschaftlich vorzüglicher Gestaltung in Schottland, hatten wir Gelegenheit, alle möglichen Eindrücke zu gewinnen. Die meisten Anlagen wurden noch vor dem Kriege gebaut. Seither werden wohl umfassende Planungen und Projektierungen durchgeführt, aber im Bau ist man sehr zurückhaltend, neue Strecken wurden erst im Bereich von «Neuen Städten» erstellt. Einmal wurde der Wohnungsbau als vordringliche Aufgabe angesehen und zum zweiten hat man eingesehen, dass die Strassen nur als Bestandteil einer Gesamtplanung ihrer Aufgabe voll gerecht werden können. Die Siedlung und der Verkehr sollen sich nicht nach den Strassen, sondern umgekehrt die Strassen nach den Siedlungen und dem Verkehr richten, so dass nun zuerst diese Planungen abgeschlossen werden, bevor man an neue Strassenbauten herantritt.

Die bestehenden Ausfallstrassen der grösseren Städte sind für schweizerische Begriffe geradezu luxuriös ausgebaut. Getrennte Fahrbahnen, Radfahr-

streifen, Fussgängerwege und Anliegerstrassen zwischen Baulinienabständen von mindestens 60 m sind selbstverständlich. Trotz der Trennung durch breite Rasenstreifen haben diese Anlagen in keiner Weise befriedigt, weil jeder Anliegerverkehr gefährdend wirkt. Das Wesen des Ueberlandverkehrs liegt im Distanzgewinnen, im raschen, ungehemmten Fahren, dasjenige des städtischen Verkehrs aber ist gerade das Gegenteil, hier soll nicht Distanz gewonnen, sondern Kontakt mit Anliegern genommen werden. Man soll nicht Wein und Wasser und kann nicht Wasser mit Feuer mischen. In den erwähnten «Neuen Städten» wurden daher die Autostrassen völlig ohne Anlieger um die Siedlungsgebiete herumgeführt. Die schottischen Bergstrassen lassen sich im Rahmen der eingangs geschilderten Verhältnisse etwa mit unseren Bergstrassen vergleichen. Sie sind trotz dem sehr regen, gepflegten Touristenverkehr sehr schmal, beim Kreuzen muss in der Regel einer von beiden Cars anhalten, bis der andere im Schritt vorbeigefahren ist. Zur Förderung des Touristenverkehrs errichtet und verwaltet die schottische Forstdirektion öffentliche Zeltplätze mit Wasserversorgung und Toiletten.

Als Schweizer stellt man sich gern die Frage, was das alles für unser Land, wo das Wohnungswesen doch so ganz anders sei, bedeuten kann, für ein Land, in dem die Gemeinde ihr Leben selbst bestimme und auch bezahle und wo es solche großstädtische Ballungen gar nicht geben könne. Aber die ausländischen Kongressbesucher, die Holländer und Skandinavier, die die Schweiz meist von ihrer Studienzeit her kennen, sprechen am Kongress anders, als wir es von ihren Besuchen in der Schweiz her gewohnt sind. Sie prophezeien uns eine zusammenhängende Ballung, ein Häusermeer vom Genfer- bis

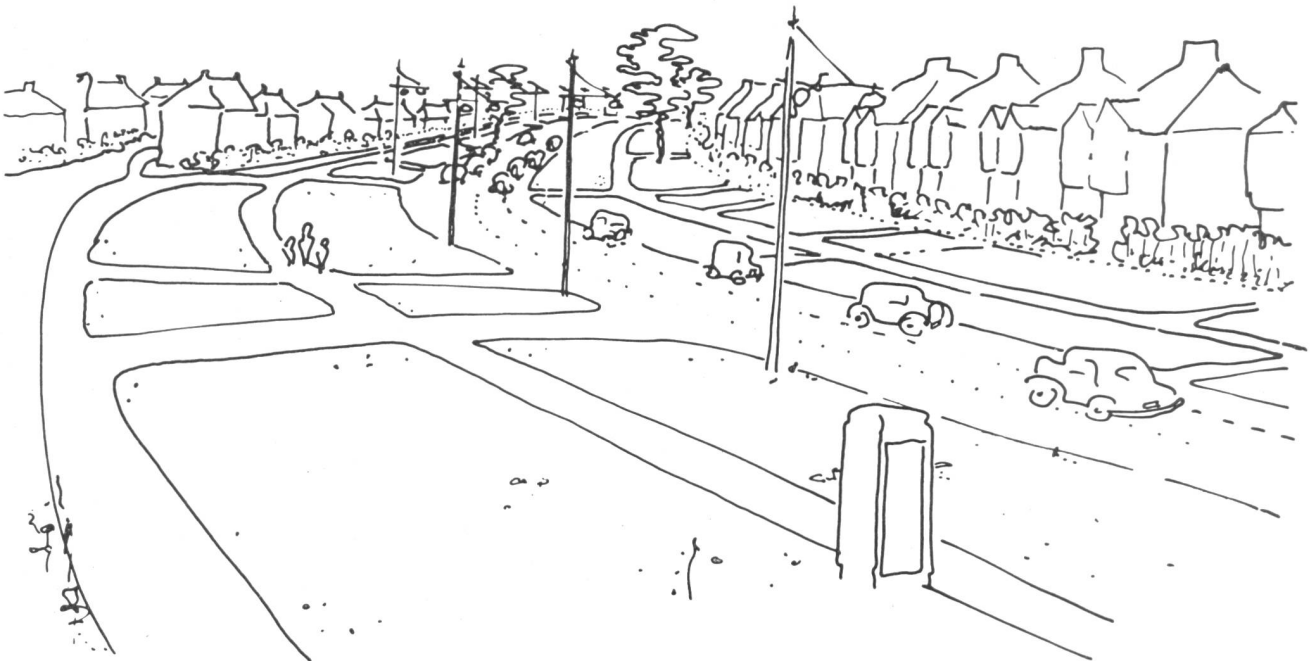


Abb. 7. Für England typische Bandbebauung längs der Ausfallstrassen. Eine Kombination von Verkehrs- und Wohnzonen, die sich trotz grosszügiger Disposition nicht bewährt hat. In den neuen Städten werden Verkehrs- und Siedlungssysteme grundsätzlich getrennt.

zum Bodensee. Man dürfe sich nicht täuschen, Hausbau und erst recht Städtebau sei eine ungeheuer träge Materie, in der sich die guten und schlechten Auswirkungen erst Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte später offen zeigen würden. Bei uns habe die Welle der Bevölkerungsbewegung, die sich aus der «Industrial Revolution», aus Industrialisierung, Mechanisierung, Verstädterung ergebe, noch nicht jenes Ausmass erreicht, wie z. B. in Schottland oder in Dänemark, aber wir seien auf dem unaufhaltsamen Wege in jene Verhältnisse hinein zu «schliddern», Unlösbare Verkehrsprobleme, Dezentralisation, Verstädterung und Eingemeindung seien auch in der Schweiz zu Schlagworten worden, die aufmerken lassen, wie dies in England schon vor 50 Jahren der Fall gewesen sei. Unsere aufblühenden Städte lebten noch vom Schneeballsystem der Zuwanderung, haben also jenes Stadium erreicht, wie Edinburg oder Glasgow vor 50 Jahren. Dabei hat in England und in Schottland oder gar in Skandinavien die Umstellung der Baugesetze über die blosse Bauordnung hinaus auf die Entwicklung planmässiger Städte schon vor 30 Jahren wirksam eingesetzt, während bei uns noch nicht einmal Ansatzpunkte für Städteplanung vorhanden seien. Man dürfe Planung nicht mit blosser Bauprojektierung verwechseln. Planung sei ein soziologisches Faktum, Siedlung eine gesellschaftliche Sekretion. Die geplante Stadt sei die «Hohe Schule» des guten Zusammenwohnens, des guten Zusammenlebens; sie ist der Nährboden, das Klima, auf dem die Pflanze Menschlichkeit am besten gedeiht. Um dieses Ziel, das sich nicht von selbst und niemals aus blosser Aneinanderreihung von Häusern und Siedlungen sich ergebe, zu erreichen, bedürfte es allseitiger planerischer Anstrengungen und strengster Selbstzucht des Bauenden, Disziplinen, die vor allem in England, aber auch in Holland und Skandinavien, eine vorbildliche Höhe erreicht haben.

Es war nicht von ungefähr, dass gerade bei unserer Rückkehr aus England ein Zeitungsartikel eines englischen Fachmannes die Runde machte, der sich sehr abschätzig über das schweizerische Strassenwesen äusserte und nicht begreifen konnte, wie in einem kriegsverschonten Lande die Verkehrsverhältnisse derart rückständig sein könnten. Man vergesse in unseren kleinlich-planlosen Verhältnissen immer die ungeheure Dynamik, die in der Entwicklung des modernen Lebens liege. Während die Bevölkerung seit dem Jahre 1900 auf das Zweifache angestiegen sei, sei die von den Einwohnern im Mittel zurückzuliegende Distanz auf das Fünffache und gar die mit den modernen Verkehrsmitteln benötigte Fläche auf das Fünzfache angewachsen.

Dieselbe Entwicklung ist auch in der Flächenbeanspruchung durch Bauten nachzuweisen. Eine zweigeschossige Einfamilienhaussiedlung benötigt etwa 10 %, eine die gleiche Zahl von Wohnungen aufweisende 13geschossige Hochhaussiedlung aber 50 % der Grundfläche für öffentliche, bzw. kollektive Zwecke. Es ist aber ganz ausgeschlossen, diesen großstädtischen Raumbedürfnissen, die sich über das ganze Mittelland ergiessen werden, erst nachträglich Rechnung zu tragen. Dabei ist der Verkehr nur ein Lebensbereich, sicher nicht einmal der wich-



Abb. 8. Hintergasse in Edinburg.

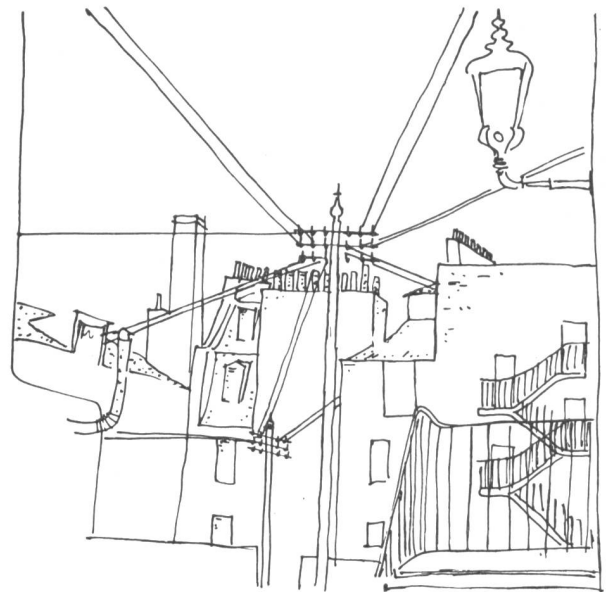


Abb. 9. Das Bild der Slums.



Abb. 10. Altstadtanierung in Edinburg. Die historische Form wird gewahrt und nur das Innere völlig verändert. Die Weiträumigkeit der Gebäudegruppe macht eine Auskernung unnötig.

tigste. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse in bezug auf die Erneuerung der Arbeitskraft, die Regeneration, die nachhaltig nur mit einer Erneuerung der Städte und Quartiere und auch hier nur systematisch, planmässig und mit vorsorglicher Landbereitstellung erreicht werden könnte. Auch dafür sind in England treffende Beispiele vorhanden.

Was vor allem Eindruck macht, sind die grossen Anstrengungen, die auf allen Gebieten der Siedlungstätigkeit theoretisch und praktisch gemacht werden, die zu wirklich bewundernswerten Leistungen geführt haben. Auch wenn sich die Verhältnisse nicht ohne weiteres auf unsere Zustände übertragen lassen, ist doch der Wille zur städtebaulichen Gestaltung und Aktivität uneingeschränkt erstrebens- und nachahmenswert. Es geht ganz einfach nicht von selbst zum Besseren, ohne vorsorgliche Anstrengungen und höchste Disziplin. England ist ähnlich wie in anderen modernen Lebensgestaltungen, wir denken an das Eisenbahnwesen, die Industrialisierung und nicht zuletzt an den Sport, dank seiner älteren Lebenserfahrungen auf diesen Gebieten, auch im Siedlungswesen und in der Dispositionsplanung voran und hat in diesen neuen Disziplinen bereits wieder Erfahrungen gesammelt, die bei uns, wo bisher städtebauliche Experimente im grossen gar nicht vorgenommen werden und noch nicht möglich waren, kaum bekannt sind.

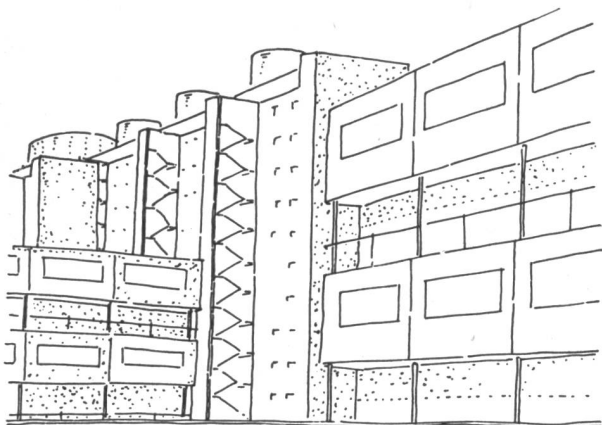


Abb. 11. London Pimlico Churchill Gardens. Im Vordergrund Maisonettes, aufeinander geschichtete Einfamilienhäuschen, die der Lebensart der Engländer besser entsprechen als die Scheibenhochhäuser mit elf Geschossen.

## Der Ausnahmeartikel

Es gibt kaum eine Bauordnung, welche diesen so berühmten Artikel nicht enthalten würde. Nachdem seitenweise Zonen, Ueberbauung, Anlage und Gestaltung von Bauten und manches mehr säuberlich geregelt erscheint, folgt schliesslich der Ausnahmeartikel, der etwa sagt:

«Wenn es die Verhältnisse rechtfertigen, kann der Gemeinderat Ausnahmen von Vorschriften dieser Bauordnung bewilligen.»

Zunächst bedeutet dieser Artikel das Eingeständnis, dass sich das Planen und Bauen auch durch noch so sorgfältig redigierte Vorschriften nicht abschliessend regeln lässt. Es gibt somit immer wieder Fälle, die nicht in die allgemeinen und besonderen Vorschriften der Bauordnung passen. Für sie gibt es die Ausnahme. Nun ist aber dieser Ausnahmeartikel ein gefährliches Instrument. Vom Bauherrn aus gesehen, ist jede Abweichung einer Ausnahme würdig, wenn sie eine bessere Rendite verspricht. Der Architekt hält sie für gegeben, wenn er eine speziell gelungene, architektonische Idee verwirklichen will. Bauherr und Architekt, beide sehen objektbezogen. «Ihr» Gebäude ist unter allen Umständen das wichtigste. Der Bauherr empfiehlt sich als völlig ruiniert, falls ihm die Ausnahme nicht gewährt wird, und der Architekt ist tief beleidigt, wenn man ihn hindert, nun eben sein Meisterwerk zu produzieren, aber nur auf Grund einer Ausnahme. Meistens treten Bauherr und Architekt vereint auf, sei es, dass der eine die Rendite des andern oder der ander das Meisterwerk des einen verteidigt. Man kann und soll ihnen das nicht übelnehmen. Sie vertreten eben ihre Interessen, und weil es wirklich ihre Interessen sind, werden sie mit Inbrunst, Augenschlag, Faust auf den Tisch oder sonstwie nachdrücklich geäussert.

Demgegenüber hält es schon schwieriger, das öffentliche Interesse zu vertreten. Wenn es aber um eine Ausnahme geht, sollte in erster Linie das öffentliche Interesse als Maßstab zur Beurteilung herangezogen werden. Das Wenigste, was es zu fordern gilt, ist die sorgfältige Abklärung, dass durch Ausnahmegewilligungen keine öffentlichen Interessen verletzt werden. Eine gute Bauordnung wird den angemessenen privaten und öffentlichen Interessen gleicherweise Rechnung tragen. Wer daher nach ihren Regeln baut, ist zum mindesten nicht benachteiligt. Ein primäres öffentliches Interesse liegt aber schon darin, dass keiner durch die baupolizeiliche Praxis bevorzugt oder benachteiligt wird. Allein dieser Grundsatz, der ja zuoberst in der Bundesverfassung verankert ist, mahnt zur äusserst sparsamen Anwendung des Ausnahmeartikels. Sodann darf es nicht genügen, wenn durch die Ausnahme bestenfalls eine ähnliche Situation erzeugt wird, wie sie durch bauordnungsgemässes Bauen ebenfalls zu erreichen gewesen wäre. «Die Verhältnisse sind erst dann gerechtfertigt», falls offensichtliche Vorzüge gegenüber der festgelegten Bauweise erzielt werden. Wir werden später auf diesen Punkt zurückkommen und Richtlinien zu geben versuchen, wie «Ausnahmefälle» zu beurteilen sind. Ar.