Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 18

Artikel: Leben und Sterben grosse amerikanischer Städte
Autor: Schilling, Jakob
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-67487

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: 14.12.2025

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

3. Preis (10 000 Fr.) «Elementbau». Verfasser **Felix Rebmann,** Zürich und **E. Zietzschmann,** Hannover

Beurteilung des Preisgerichtes:

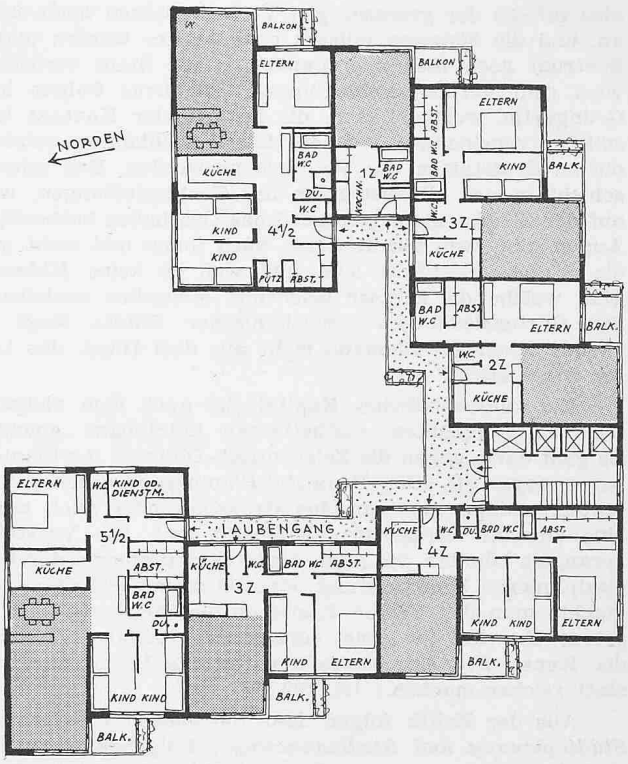
Der Verfasser entwickelt seine Konzeption von der sehr persönlichen Feststellung her, dass das Wettbewerbsgebiet «zwischen zwei bestehenden Städten» liegt und die Ueberbauung deshalb nicht als «dritte Stadt», sondern als ein «lockeres Bindeglied» zu planen ist, das in bewusstem Gegensatz zu den anstossenden Gebieten gebracht werden soll. Er schlägt zu diesem Zweck eine weiträumige Bebauung mit 16 Punkthochhäusern vor und zieht den «Wald» von den Ufern der Sihl durch das ganze Areal hindurch bis zur südlichen Waldpartie oberhalb der Autobahn. Sowohl der Ausgangspunkt der Projektierung wie die für die Verwirklichung der Projektidee unumgängliche enorme Aufforstung sind problematisch und allzu theoretisch.

Die Stellung und Verteilung der drei 45 bis 70 m hohen Hochhausgruppen im Areal ist ausgewogen und überzeugend: die Wohnbauten stehen in guter räumlicher Beziehung zum Zentrum, verändern und beeinträchtigen die natürlichen Geländeverhältnisse kaum und gewähren den Teilgebieten A, B und C eine gleichmässige Ausnützung (0,7). Die Anordnung der eingeschossigen Einfamilienhäuser in der Ebene wirkt dagegen etwas zufällig. Entsprechend der Planungsidee ist das Zentrum baulich wenig akzentuiert, wirkt dadurch aber in der übermässigen Durchgrünung der Gesamtanlage etwas unbestimmt.

Der Zusammenfassung sämtlicher Schulen im Zentrum wäre eine Verteilung auf die einzelnen Wohngebiete vorzuziehen. Die versteckte Lage des Hotels hinter der bestehenden Wohnbebauung muss abgelehnt werden.

Die Erschliessung des Zentrums und sämtlicher Wohngebiete von einem einzigen Anschlusspunkt aus ist in der vorgeschlagenen Form nicht befriedigend: die Zufahrt zum Zentrum ist kompliziert und unübersichtlich und die Erschliessung der Areale A und B unter dem Zentrum hindurch ist unannehmbar. Die Zufahrten zu den einzelnen Wohnbauten innerhalb der drei Wohnbezirke sind entsprechend der einfachen baulichen Gesamtdisposition unkompliziert und die Parkierungsflächen sind den einzelnen Teilen richtig zugeordnet. Die Erschliessung der beiden Einfamilienhausgruppen ist aufwendig. Die Fussgängerverbindungen von den Wohngebieten zum Zentrum sind zum Teil umständlich (Areal A), zum Teil sind Fussgänger- und Fahrverkehr unangenehm miteinander vermischt (Areale B + C).

In den 18- bis 28geschossigen Hochhäusern sind auf jedem Geschoss sieben Wohnungen verschiedener Grösse (1—5½ Zimmer) angeordnet, die von einer zentral gelegenen Treppen- und Lifthalle über relativ kurze Laubengänge zugänglich sind. Trotz dieser starken geschossweisen Konzentration mit ihren zwangsläufigen Einschränkungen sind die einzelnen Wohnungen bezüglich Grundrissdisposition, Belichtung, Belüftung und Wohnintimität im allgemeinen befriedigend. Durch eine gut überlegte Staffelung des Baukörpers erhalten auch die nur nach Osten oder Westen gerichteten Wohnungen in der Wohnzone zusätzlich noch Südbesonnung. Die Erschliessung von annähernd 200 Wohnungen durch einen einzigen vertikalen Verkehrsstrang ist fragwürdig. Die Unterbringung von Grosswohnungen für kinderreiche Familien (4½ und 5½ Zimmer) in vorwiegend 28geschossigen Hochhäusern kann angesichts der zu knapp bemessenen Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien (Balkone) nicht befriedigen.



3. Preis. Grundriss 1:400 der 22- bis 28stöckigen Hochhäuser

Das Projekt stellt in seiner Gesamtheit insofern einen interessanten Beitrag dar, als der Verfasser im Hinblick auf eine möglichst weitgehende Rationalisierung einen Ueberbauungsvorschlag vorlegt, der praktisch mit einem einzigen Haustyp auskommt.

Den Vorteilen geringerer Baukosten, guter Realisierbarkeit in Etappen und relativ günstiger Parzellierungsmöglichkeiten stehen die Nachteile eines gewissen Schematismus im Aeusseren der Gesamtanlage und der einzelnen Gebäude sowie auch eine mangelnde Differenzierungsmöglichkeit bei den einzelnen Wohnungstypen und -grössen gegenüber.

Der hohe Anteil von 93 % Wohnungen in Hochhäusern bringt finanzielle Realisierungsprobleme und könnte bei einigen Grundeigentümern auf Schwierigkeiten in der Durchführbarkeit stossen.

Schluss folgt

Leben und Sterben grosser amerikanischer Städte

DK 711.4

«Dieses Buch ist ein Angriff auf die landläufige Stadtplanung und den landläufigen Umbau der Städte. Es ist ausserdem und in erster Linie ein Versuch, neue Prinzipien für Stadtplanung und Stadtsanierung einzuführen; diese Prinzipien sind andere als diejenigen, die heute überall, angefangen mit den Ausbildungsinstituten für Architekten und Planer bis hin zu den Sonntagsfeuilletons der Zeitungen und den Frauenmagazinen, gelehrt werden.»

Mit diesen Worten beginnt ein Buch von Jane Jacobs[1]), über Stadtplanung, das ohne Bilder auskommt — denn die Illustrationen zu ihm «sind rings um uns» —, ein temperamentvoll und anschaulich geschriebenes, trotz mancher Wiederholungen spannend zu lesendes Buch. (Wer wenig Zeit hat, kann sich mit der Lektüre der Einleitung und des IV. Teils [Kapitel 17 bis 22] begnügen.)

«*Angriff auf landläufige Stadtplanung*» also wäre das erste. Es ist ein wohltuender Angriff! All die scheinbar selbstverständlichen Prinzipien heutiger Planung werden in Frage gestellt, alte Doktrinen erschüttert: Die Trennung der Nutzungen (Zonenplanung), die Orientierung der Wohnbebauung von der Strasse weg, die Dezentralisation der Stadt, die sogenannt «grosszügige» Planung (d. h. «die routinemässigen, rücksichtslosen und verschwenderischen Lösungen für jede Art materieller Bedürfnisse einer grossen Stadt»). Die Verfasserin zeigt drastisch, dass solche Grundsätze immer wieder auf ihre Tauglichkeit im Dienste des Gebildes «Stadt», das aus einem dicht gewobenen Geflecht von Kontakten, Verbindungen aller Art zwischen Menschen besteht, geprüft werden sollten. Auch vor heiligen Grundideen des modernen Städtebaus machen die «unfreundlichen Bemerkungen» nicht Halt: Vor der «garden city» nicht und vor der «cité radieuse» nicht. Und mit den verniedlichten Nachahmungen und Vermischungen der beiden geht die Autorin besonders scharf ins Gericht.

Was bei solcher Prüfung der gängigen Planungsmethoden herauskommt, ist alarmierend: Die Dezentralisation verurteilt die Stadt zum Verfall. Die Trennung der Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Vergnügen) produziert langweilige Strassen und Quartiere und — Verkehr: In Los Angeles kann man kein Paket Zigaretten mehr erstehen, ohne in sein Auto zu steigen; der grosse Verkehr erfordert grosse Strassendurchbrüche; den Strassen fallen Gebäude, deren Nutzungen Menschen angezogen haben, zum Opfer: Die Nutzungen werden also noch weiter verstreut, so dass noch mehr Verkehr nötig wird; das Verkehrsvolumen wächst

[1]) **The Death and Life of Great American Cities** . Tod und Leben grosser amerikanischer Städte. Von *J. Jacobs*. 221 S. mit 4 Abb. Berlin, Verlag Ullstein G.m.b.H. Preis Fr. 10.60.

also infolge der grosszügigen Verkehrsbauten noch stärker an, und die Strassen müssen noch breiter werden und das Zentrum noch mehr verdünnen . . .: die Stadt verödet, sie wird vom Verkehr verschlungen. Aehnliche Folgen haben Grüngürtel, welche Zonen, die miteinander Kontakt haben sollten, voneinander trennen. Leere Stadtzonen entstehen, die zu Brutstätten des Verbrechens werden. Das selbe geschieht in den Wohnstrassen der Gartensiedlungen, wo es auf der Strasse nicht genügend das Geschehen beobachtende Augen gibt, weil alle Gebäude nach innen und nicht gegen die Strasse orientiert sind und weil es keine Nutzungen gibt, welche die Strasse belebende Menschen anziehen. In den Gartensiedlungen amerikanischer Städte wagt sich abends schon gar niemand mehr aus dem Haus: das Leben der Stadt stirbt.

Ein «unfreundliches Kapitel» ist auch dem vielgelehrten und vielgeübten «ästhetischen Städtebau» gewidmet. Es geht darin gegen die Zeichentisch-Diktatur der Planungsbüros, gegen die «City-Beautiful-Planung» utopischer Architekten. «Ginge man an eine Grosstadt oder auch nur an eine einzelne Strassennachbarschaft mit der Vorstellung heran, sie könnten wie reine Architekturprobleme durch eine disziplinierte Kunstleistung eine Ordnung erhalten, dann machte man den Fehler, Kunst an die Stelle von Leben zu setzen. Es wäre ein leben- (und kunst-)tötender Missbrauch der Kunst. Die Ergebnisse könnten das Leben nur ärmer statt reicher machen.» (S. 192.)

Aus der Kritik folgen dann die «*neuen Prinzipien für Städteplanung und Stadtsanierung*». Folgende Stichwörter sind da etwa zu nennen: Konzentration der Stadt; Förderung von Kontakten durch Mannigfaltigkeit und Durchmischung der Nutzungen (Planung eines Theaters z. B. nicht etwa in einem besonderen Vergnügungszentrum, sondern gerade in einer Zone mit andersartigen Nutzungen); «die Notwendigkeit alter Gebäude»; Belebung der Strasse, des Bürgersteigs; Ausbau des öffentlichen, «Abwürgen» des individuellen Verkehrs; Trennung von Fussgänger und Autos, dieser «an sich potentiell Verbündeten» nur dann, wenn die Planung «einen drastischen Rückgang der absoluten Anzahl von Autos in der Stadt *voraussetzt*. Sonst erreichen die notwendigen Parkplätze und Zufahrtsstrassen um die Fussgängerreservate herum derart ausgedehnte und mörderische Proportionen, dass sie nur dem Zerfall und nicht der Rettung der Stadt dienen können.» (S. 183.)

Man mag manches in dem Buch etwas überspitzt formuliert finden, vielleicht auch manches vermissen: Die Autorin vernachlässigt zum Beispiel, dass der Städter nicht nur ein Bedürfnis nach Betrieb und Aktivität hat, sondern zuweilen auch eines nach Ruhe und Einsamkeit, dass er nicht immer nur Menschen und Strassen, sondern auch — und gerade von seinem Wohnzimmer aus — eine grosse grüne Wiese, eine Landschaft ohne Häuser und Menschen gerne sieht. Sie vergisst auch, das die vielen Augen, welche aus den gegen die Strasse orientierten Häusern beobachten, nicht nur die Menschen in der Strasse vor Verbrechen schützen, sondern auch einen Terror ausüben können: Gerücht, Geschwätz, Indiskretion, Verleumdung gedeihen in den von hinter den Fenstern immerfort beobachteten Strassen. Der «unterdrückte Kampf zwischen einem Mann und einem kleinen Mädchen», bei dem kein Beobachter «zulassen wollte, dass ein kleines Mädchen entführt würde», der sich aber schliesslich als eine Diskussion zwischen Vater und Töchterchen entpuppte (S. 35), hätte in dieser Richtung einen Hinweis geben sollen. Mindestens für europäische Augen scheint die Autorin überhaupt das Problem des Verbrechens und der Sicherheit vor Verbrechen etwas zu überschätzen, zu ungunsten der Sicherheit vor dem Ueberfahrenwerden und zu ungunsten der behaglichen oder schöpferischen Stille des Kämmerleins.

Solche Bedenken haben vielleicht ihren Grund darin, dass die Verhältnisse der amerikanischen Millionenstädte, auf welche die Verfasserin die Gültigkeit ihrer Thesen auch eingeschränkt wissen will, nicht ohne Modifikation auf unsere mittelgrossen Städte übertragbar sind. Die Bedenken fallen aber gegenüber dem vielen richtig Gesehenen und richtig Gefolgerten, gegenüber der schlagenden Gesamtargumentation kaum ins Gewicht, und es wäre ein unverzeihlicher Fehler, wollte man sich unter Hinweis auf die beschränkte Geltung der Ausführungen auf Grosstädte des Studiums dieses Buches entheben. Ueber Verdünnung und Verdichtung von Stadtkernen, über den Verkehr in der Stadt, über die Funktion der Strasse, der Grünfläche, der städtischen Nachbarschaft, über Altstadtsanierung, über Leben und Wesen des Organismus «Stadt» überhaupt kann kaum Gültigeres gesagt werden. Das Buch hält uns vor Augen, dass die Methoden und Lehrsätze der heutigen Planung gewissenhaft überprüft und revidiert werden müssen; es demonstriert uns das Sterben amerikanischer Städte an Planungsmethoden, die auch bei uns als Vorbilder gelten[1]).

Jakob Schilling, dipl. Arch., Zürich

Mitteilungen

Centrax-Stromerzeugungsanlage mit Gasturbinenantrieb. Die englische Firma Centrax Ltd. in Newton Abbot, Devon, die in der Schweiz durch das Bureau technique Max Neukomm, Chexbres VD, vertreten ist, bringt eine Stromerzeugungsanlage von 400 kW Leistung auf den Markt, die durch eine Gasturbine angetrieben wird. Die ganze Anlage wiegt in betriebsfertigem Zustand weniger als 6 t. Bei der Turbine handelt es sich um eine Einwelleneinheit, die bei Normalbedingungen (Lufttemperatur 15 °C; -Druck 1 ata) 600 PS leistet (Drehzahl des Rotors 22 000 U/min, der Abtriebswelle 1500 U/min). Der Treibstoffverbrauch wird bei Vollast mit etwa 420 g/PSh angegeben; er soll mittels eines zurzeit noch in Entwicklung stehenden Wärmeaustauschers später auf 230 g/PSh gesenkt werden können. Bei Teillast steigt er stark an; bei ⅔ Last beträgt er etwa 480 g/PSh, bei Halblast 590 g/PSh (ohne Wärmeaustauscher). Der Kompressor überwindet in fünf Axialstufen ein Druckverhältnis von 4,8; er fördert 4,4 kg/s. Davon wird nur etwa 1 % für das Kühlsystem abgezweigt. Die Brennkammer sitzt vertikal über der zweistufigen Turbine. Dieser strömt das Gas bei Vollast mit 777 °C zu. Ihr Läufer sitzt fliegend auf einer Hohlwelle. Die beiden Laufradscheiben bestehen aus Nimonic 80A, ihre Schaufeln aus Nimonic 90, die Leitschaufeln aus Nimocast 242; diejenigen für die erste Stufe sind hohl und werden von Kühlluft durchströmt.

Neues Rollmaterial der BLS. Mit Fahrplanwechsel Ende Mai 1964 werden auf der Lötschbergbahn und ihren mitbetriebenen Linien fünf neue zweiteilige Leichttriebwagen 1. und 2. Klasse mit Gepäckabteil zum Einsatz gelangen. Diese 48 m langen Triebfahrzeuge weisen vier Motoren zu 400 PS, somit eine Leistungsfähigkeit von 1600 PS auf; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Jede Komposition hat 128 Sitzplätze, wovon 102 zweiter und 26 erster Klasse. Mit ihren dieser Tage erprobten ausgezeichneten Laufeigenschaften werden sie einen betriebsrationellen Ersatz gewisser Lokomotivzüge bilden. In Fern- und Vielfachsteuerung verwendbar, sind sie ideale Wendezugseinheiten für den Vorort- und Gesellschaftsverkehr der ganzen BLS-Betriebsgemeinschaft. Da sie eine Anhängelast von 90 bis 120 t mitzuführen vermögen, lassen sich Züge formieren, die bis gegen 400 Personen befördern können. — Die Erprobung der im Bau befindlichen zwei Ae 4/4-Gleichrichterlokomotiven mit 6200 PS ist für den Herbst 1964 vorgesehen.

Signalisierung bei Schnellstfahrten. Bei Fahrgeschwindigkeiten von 200 km/h erprobt die Deutsche Bundesbahn ein neues Signalsystem nach dem Prinzip der induktiven Linienzugbeeinflussung. Dabei werden Signalbilder und Entfernung der voraufliegenden Signale nach einem Zeitmultiplexverfahren ständig auf die Lokomotive übertragen. Dem Führer wird die jeweils zulässige Geschwindigkeit auf farbigen Leuchtbildern angezeigt. Ueberschreitet der Zug die Sollgeschwindigkeit, so wird er automatisch gebremst.

Persönliches. Die gegen 10 000 Mitglieder zählende Water Pollution Control Federation mit Sitz in Washington D. C. hat auf Antrag ihrer von Kollege M. Wegenstein präsi-

[1]) Es sei besonders darauf hingewiesen, dass das gleiche Thema im Aprilheft des «Werk» gründlich behandelt wird.