

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 56 (1969)  
**Heft:** 4: Bauen in den Alpen - ein Panorama

## Buchbesprechung

### 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:** 13.01.2026

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



## Zwei neue Normentwürfe der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung (CRB)

Mit den Rationalisierungsbestrebungen im Bauwesen erhöhen sich bekanntlich die Anforderungen an die Instrumente der Bauplanung und -ausführung: Improvisation wird zusehends durch exaktere Planungsmethoden ersetzt.

Teilaspekt dieser Entwicklung ist sicher die Einführung der Modulordnung als Methode der Maßkoordination im Bauwesen. Nachgerade eine Methode mit Tradition, bildet sie heute integrierenden Bestandteil der Normenwerke vieler europäischer Länder. Neben nationalen bemühen sich vor allem internationale Organisationen, wie die AEP (Agence Européenne de Productivité), die IMG (International Modular Group) und die ISO (International Organization for Standardization), um ihre theoretischen und praktischen Grundlagen.

Nachdem die Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung im Jahre 1965 eine Norm über die grundsätzlichen Aspekte der Modulordnung im Hochbau herausgegeben hat, möchte sie nun mit der Publikation von zwei Normentwürfen über Terminologie die wichtigsten Begriffe des modularen Bauens und des Toleranzewesens präzisieren.

Der Normentwurf SNV 501 501, «Terminologie: Maßordinungen, Modulordnung», dient zur Bestimmung der in Maßordinungen und in der Modulordnung verwendeten Begriffe.

Der Normentwurf SNV 501 502, «Terminologie: Maßbezeichnungen, Toleranzen, Passungen», dient zur Bestimmung der im Bauwesen gebräuchlichen Begriffe, die sich auf die Maßbezeichnungen, die Toleranzen und Passungen beziehen.

Die Modulordnung, als Instrument der Maßkoordination beim Studium, bei der Planung, der Herstellung und Montage von Bau- und Gebäude Teilen, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Wie alle grundsätzlichen Neuerungen bringt auch sie eine Reihe neuer Vorstellungen und Begriffe mit sich. Oft hängt die praktische Bewährung neuer Methoden von der richtigen Interpretation ihrer Begriffe ab. Nicht immer ist es einfach, die Vorstellungen der verschiedenen Baupartner auf den gleichen Nenner zu bringen. Wesentliche Voraussetzung dafür ist die ständige Bemühung um eine gemeinsame Sprache.

In diesem Sinne hofft die Zentralstelle, mit den Normentwürfen über Terminologie einen weiteren Beitrag zur Rationalisierung des Bauens zu leisten.

Die Normentwürfe sind dreisprachig gehalten, und liefern in knapper Form die notwendigen Angaben. Auf zugehörigen Beiblättern werden Kommentare (unter anderem eine englische Übersetzung der Begriffe) und Hinweise auf einschlägige Literatur sowie entsprechende ausländische Normen gegeben.

Beide Normen kosten je Fr. 6.—.

Abonnenten auf die Lieferung sämtlicher neu erschienenen Normen der Zentralstelle genießen 20% Ermäßigung. Für Mitglieder der Zentralstelle reduziert sich der Preis zusätzlich um den auf allen Publikationen der Zentralstelle gewährten Mitgliedschaftsrabatt von 20%. Das Abonnement läuft mindestens drei Jahre. Bei Bestellungen auf ein Abonnement ist anzugeben, ob es die Lieferung der bisher erschienenen Normen einschließen soll.

CRB

## Freedom is a motor car

von Klaus und Renate Pfromm

Wenig wissen die Bürger von Zürich über den Zustand 2 (Z2) ihrer Stadt sehr genau. Genau wissen sie, daß dann der Verkehr der Region 4,26 Millionen Bewegungen ausmachen wird. Sie wissen noch nicht, wann dieser Zustand Z2 eintritt, so gegen das Jahr 2015; aber man sagt ihnen, daß dann von den 4,26 Millionen Verkehrs bewegungen 530 000 Fußgängerwege sein werden. Über nichts wissen sie so gut Bescheid, die Zürcher, wenn es ums Jahr 2000 geht, wie über den Verkehr. So klug sind aber nicht alleine sie. Die Londoner wissen es, die Frankfurter haben es erfahren. Man könnte sagen, die «verkehrliche» Zukunft ist vermessen, ist gesichert. Wenig ist so sicher wie unsere Annahme, der Verkehr werde gewaltig wachsen und unerhörte Anforderungen an unsere Budgets stellen, und das alles wegen des «Mobilitätsbedürfnisses»<sup>1</sup> unserer selbst.

Es ist an der Zeit, das zweite Stadium der Mobilisierung zu proklamieren: die gewußte Mobilisierung. Vorbei sind die Zeiten, da sich Gemeinde-, kantonale und nationale Behörden vom Wachstum des Verkehrs überrascht zeigten konnten. Das ist nun bekannt.

Nun gilt es, wie den Polizei- und Finanzdirektoren klar wird, mit dem Moloch zu leben.

«Moloch, m. hebr. [Molech, d. i. König] ein Göte der Phönizier, Ammoniter und Moabiter, unter dessen Gestalt sie die Sonne verehrten und dem sie Menschen opferten».<sup>2</sup>

Für den Betrachter der Wissenschaften und Künste wird die Behandlung der Verkehrsprobleme immer mehr zum Musterbeispiel für Glanz und Elend der Technik.

Mit unglaublichem Einsatz wird das Bedürfnis des Menschen vermessen, quantifiziert, werden Lösungen berechnet und entworfen, wird ge graben, aufgeschüttet, betoniert und asphaltiert, mit bunten Lichtern garniert und das ganze dann dem Moloch, dem Verkehr, übergeben. Sofort müssen neue Probleme in Angriff genommen werden; an anderer Stelle wird das Bett zu eng, Moloch stöhnt, die Zeitungen melden es, die Technik setzt sich ein. Die Verkehrssanierung ist die Reform der Reformen, nicht Zustände werden geändert, nein Prozesse, Prozesse der Anpassung unendlich fortgeschrieben. Wo jemand noch an Zustände denkt, etwa Z2, muß er angegriffen werden. Z3 ist das Utopia, «betrifft den sogenannten Horizont», wo sich die Parallelen schneiden. «Dieser in der Planung nicht direkt verwendete Begriff» bezeichnet das schier Unsagbare.

Macht die Kritik einiger Kulturkritiker, die das scheinbar immerwährende Hintereinrennen der Technik gerne zum Anlaß tiefssinniger Betrachtungen über den hilflos entwurzelten modernen Menschen nehmen, die Techniker und Planer unsicher? Nein, mit Recht nicht, denn sicher liegen die Lösungen für die dem Techniker noch

verbleibenden Restprobleme der Mobilisierung nicht in der Rückkehr in einen geistigen Postkutschen Zustand. Sicherlich müssen die technischen Lösungen vorangetrieben werden, und ihre schwerkämpfte Reputation sollte gesichert bleiben; doch gleichzeitig wird die Diskussion auf einer neuen Ebene zu eröffnen sein.

Ist die Prämisse der technischen Planung, die «affluente» mobile Gesellschaft, hinreichend gesichert, entspricht dieses Modell der gesellschaftlichen Wirklichkeit? Kann unsere Verkehrstechnik eine ideologische Wurzel besitzen, die es kritisch zu analysieren gilt?

Sind die heute verwendeten Wertungsparameter bewußt, und wo sie bewußt sind, entsprechen sie welcher gesellschaftlichen Bedingtheit? Wen geht die Modal-Split Problematik an? Sind unsere öffentlichen Verkehrsmittel zufriedenstellend, für wen?

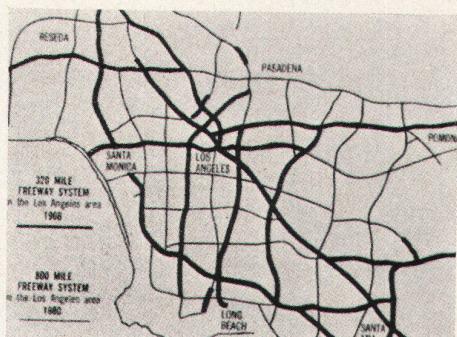
Die Verkehrsbaute der 60er Jahre optimieren welche Anforderungen? Und zum Schluß sollte man sich dann doch fragen, wer ist das, dem die Politik so viel Entscheidungsspielraum gibt, der «mostly affluent» und sehr mobile Planer?

In der Zeitschrift *Architectural Design* (GB) Nr. 9, September 1968, hat der Gastredakteur Brian Richards unter dem Titel «Mobility» Aufsätze zur Verkehrsplanung zusammengestellt.

Der erste Aufsatz feiert Los Angeles, die Alternative, einen beispielhaften Stadt-Prototyp. Hier ist die Vorstadt die Stadt, der Autoverkehr der Verkehr: «Megasuburbia».

Los Angeles ist die un-architektonische Stadt. «Jedes kann sich als alles andere herausstellen. Es gibt kein Mittel, es herauszufinden, weil nichts eine eigene Gestalt hat. Deshalb hat Los Angeles die größten und besten Zeichen der Welt. Ohne diese gäbe es für den Südkalifornier keine Orientierung. Er wüßte nicht, wo er ist oder wer er ist ... Kurz – Los Angeles ist eine flüchtige Erfahrung von unbestimmten oder nicht architektonischen Situationen, die man sehen muß, um sie zu glauben, in der man leben muß, um sie zu verstehen.»

Der Angelino findet sich mit dem Auto zu recht, Los Angeles hat die höchste Autorate in der Welt, und noch immer mehr Autos werden verkauft. Fast so viele Autobahnen sind geplant wie für Groß-London und davon bereits 60% gebaut. «Mitten im unglaublichen Gedränge neuer Autos wird einem klar, dies ist in der Tat eine Automobilkultur. Mit 40 dem Auto gewidmeten



1

Für 1980 sind in Los Angeles 800 Meilen Autobahn geplant; 1000 Meilen Autobahn sind für ganz England geplant