Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 47

Sonstiges

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: 15.07.2025

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

Nachdem die wichtigsten Verkehrsanlagen wiederhergestellt sind, kommt als weitere grosse Sorge der Wiederaufbau der zerstörten Städte. Es gehört mehr oder minder in das Reich der Phantasie, wenn man annimmt, die Grosstädte dürften nicht wieder aufgebaut werden. Man kann wohl einen wirtschaftlich unnötigen und städtebaulich unerwünschten Wiederaufbau der Grosstädte zu vermeiden suchen; aber die Grossstädte sind Lebewesen, deren Leben man nicht plötzlich abstoppen kann. Wohl müssen unsere Altstadtkerne, soweit sie zerstört sind, unter neuen Gesichtspunkten des heutigen Geschäftslebens und des modernen Verkehrs wiederaufgebaut werden; und eine zu uferlose Ausdehnung der Aussengebiete in den Grosstädten wird als unerwünscht zu vermeiden sein. Die starre Trennung zwischen Wohngebieten und Industriegebieten, wie sie der klassische Städtebau lehrte, hält unserer heutigen Auffassung nicht mehr stand. Im Gegenteil werden wir die Stadt teilgebiete selbständig machen müssen, ihnen Arbeitsplätze und Wohnplätze geben. Dasselbe gilt auch für selbständige Gartenstädte, die nicht mehr liebliche Kleinwohnungen mit allerhand Garten- und Parkanlagen sein können, sondern in denen die unerlässliche Voraussetzung für das menschliche Leben, nämlich die Arbeit, auch eine Heimstätte finden muss. All das lässt sich bei dem Wiederaufbau zerstörter Städte nur sehr zum Teil durchführen, da vorhandene Strassen, Leitungen, Fundamente und dergleichen zu äusserster Sparsamkeit zwingen.

Deutschland hatte vor dem Kriege 18,3 Mio Wohnungen. Davon sind rd. 5 Mio Wohnungen als Verlust des Krieges zu buchen. Sie müssen in angemessener Frist wiederaufgebaut werden. Es kann aber kaum angenommen werden, dass ein jährliches Neubau-Wohnungssoll von mehr als etwa 220 000 Wohnungseinheiten möglich ist. Ein höheres Soll würden weder die Finanzen, noch die Arbeitskräfte, noch die Baustoffe gestatten. Das bedeutet also, dass bis zum leidlichen Ausgleich im Wohnungsbau über 20 Jahre vergehen werden. Die Finanzfragen sollen hier nicht erörtert werden. Aber die Fragen: «Wo soll gebaut werden?» und «Wie soll gebaut werden?» sind ungewöhnlich wichtig. Auch hier gilt es als aussichtsloses Ideal, die zerstörten Städte etwa liegen zu lassen und draussen im grünen Gelände neue Wohnviertel zu errichten. Die vorhandenen Strassenkörper, Leitungen, Kanalanlagen, Fundamente usw. müssen im Rahmen des städtebaulich Möglichen verwendet werden. Selbstverständlich dürfen keine fehlerhaften Anlagen vergangener Jahrzehnte hierbei wieder erstehen. Zunächst ist die Hauptaufgabe die Instandsetzung noch brauchbarer, beschädigter Wohnungen, und erst dann folgt der Neubau. Neubauten werden vor allem dort schnell notwendig sein, wo die aus dem Osten Deutschlands oder des östlichen Auslands verlagerten Industrien neuen Wohnbedarf fördern.

Auch das «Wie soll gebaut werden?» ist wichtig. Wir werden manchen Idealtraum begraben müssen, und wir werden in Deutschland schon unser Aeusserstes tun müssen, wenn wir den über 4 Millionen Obdachlosen eine Heimat geben wollen und die Zusammendrängung der übrigen Bevölkerung allmählich bessern wollen. Das, was in der Schweiz fast Regel ist, nämlich die Errichtung ein- und mehrgeschossiger Reihenhäuser, wird sich auch in Deutschland mehr und mehr durchsetzen müssen. Dass daneben auch Einzelhäuser und Eigenheime möglich sind, soll betont werden, vor allem in ländlichen Gebieten und für die landwirtschaftliche Betätigung.

Die Frage der neuen Bauweisen, die neben dem alten urüberlieferten Ziegelbau hinzukommen müssen, ist in Deutschland wie in allen anderen Ländern seit Jahren eine technisch bedeutsame Frage. Aus den Tausenden von Vorschlägen für neue Bauweisen der Mauern, der Decken und Dächer das für Deutschland Brauchbare, finanziell und baustofflich Mögliche herauszufinden, ist eine schwierige Aufgabe. Am Ende wird man annehmen dürfen, dass alle überkomplizierten und allzu gesuchten neuen Konstruktionen wieder verschwinden werden und dass nur ganz wenige neue Bauweisen, vor allem aus dem Gebiet der «Steine und Erden» (Grossblocksteine, Zementplatten und drgl.) sich dauernd behaupten können.

Der Wiederaufbau solch eines zerstörten Landes, wie es Deutschland zur Zeit ist, und vor allem der Aufbau des Wohnungswesens kann nicht allein durch behördlich gelenkte Massnahmen durchgeführt werden; er muss vielmehr von dem Willen des gesamten Volkes getragen sein. Das bauliche Wiedererstehen ist nur ein Teil des gesamten geistigen und moralischen Wiederaufbaus. Beides geht eng ineinander. Immer war die bauliche Gestaltung ein Ausdruck der Zeit. Diesen Ausdruck für das arme, aber tief innerlich aufbauwillige Deutschland zu finden, ist die Aufgabe, die es zu meistern gilt.

(Autoreferat)

Die an den Vortrag anschliessende **Diskussion** wurde nicht ganz ohne Beihilfe des Vorsitzenden durch kleine «Interpellationen» der anwesenden prominenten Vertreter der Landes- und Stadtplanung zu einer äusserst vielseitigen und angeregten.

Der Verkehr ist der Menschen wegen da, und nicht umgekehrt. Es soll nämlich in den Grosstädten noch einige Fussgänger geben. Nicht nur in der Altstadt muss das Tempo «Mensch» vom Tempo «Auto» streng geschieden werden. Flüssige Durchgangsstrassen müssen absolut nicht identisch mit den sog. Hauptstrassen sein; sie können sehr gut parallel zu diesen durch weniger belebte Quartiere geführt werden. Es liegt nicht im öffentlichen Interesse, dass Gaststätten und Vergnügungsetablissements (Niederdorf) den Strassenraum als Parkplatz belegen. Für Garagemöglichkeiten sollen diese Betriebe selbst und auf eigenem Boden sorgen (Kellergaragen). Wenn von der «Umgehungsstrasse» aus der Flecken nur noch unter Bezahlung einer Polizeibusse befahren werden kann, so scheint auch uns da etwas nicht mehr zu stimmen.

Stadt- und Landesplanung. Camillo Sitte ist vor längerer Zeit gestorben, und die Auffassung vom historischen Städtebau sollte langsam modernen Auffassungen Platz machen. Jede Industrie muss neben einem entsprechenden Wohngebiet liegen, sonst wächst der Verkehr ins Uferlose. Aehnlich wie in einem Bebauungsplan zukünftige Strassenzüge festgelegt werden, werden auch über Land Verkehrsbänder festgelegt, d. h. Streifen, die von Bebauung freigehalten werden, um späteren Bahnen und Ueberlandstrassen zu dienen. Das Wachstum der Grosstädte darf nicht ohne Regel ins Grenzenlose gehen. Sind wir bei uns nicht schon so weit, dass da, wo eine Ortschaft aufhört, bereits die benachbarte anfängt? Es gibt zu denken, wenn der «Milchweg», d. h. der Zubringerdienst in schweizerischen Orten, bereits viele Kilometer lang ist.

Jede Stadt hat ihren Charakter, der interessanterweise auch nicht verloren geht, wenn sie total «ausradiert» ist, denn wir vergessen, dass beträchtliche Werte unter der Erde stekken. Nichts ist verhängnisvoller, als dem Bauern sein Land wegzunehmen und es in unkontrollierbares Gartenland mit Einfamilienhäuschen umzuwandeln, denn der Kleingärtner gibt der Allgemeinheit nichts ab. Wir glauben es noch verantworten zu können, dass der Arbeiter um sein Eigenheim im eigenen Pflanzgarten herumlaufen kann. Wie viel Platz haben wir dazu noch zur Verfügung? Und wie lange noch? So lange die Mehrzahl der hin- und hergeschobenen Bevölkerung des Ruhrgebiets bis zu sechs und mehr Personen in einem Zimmer hausen, kann sich Deutschland diesen platz- und geldfressenden Luxus auf Kosten der Allgemeinheit nicht gestatten.

Wie wird gebaut? Reihenhäuser ohne Dachausbauten, unter Reduktion der Wohnfläche auf etwa 45 m² pro Wohnung und Ausschaltung von möglichst viel Baubestandteilen aus Stahl und Holz (Mangelstoffe). Hochgezogene Mittelwände ersetzen holzfressende Dachkonstruktionen. Keine Flachdächer, da die örtlichen Setzungen eine rissfreie Konstruktion verunmöglichen. Nur ein Minimum von sog. «neuen Bauweisen», da die Beibehaltung der orthodoxen Bauweise und selbst der guten alten Eisenbetonmassivdecke sich als vorteilhaft erwiesen hat.

Zusammenfassend: Die Deutschen müssen ebenso wie wir «ihre Zeit» bauen, wobei der Wiederaufbau des Goethehauses in Frankfurt als Kopie des zerstörten alten Riegelbaues als kleine Verirrung betrachtet werden muss, die nicht ins Gewicht fällt gegenüber dem unbändigen und ehrlichen Aufbauwillen des deutschen Volkes, wie er sich in der Ruhr zeigt.

Dr. M. Lüthi

VORTRAGSKALENDER

19. Nov. (heute Samstag) 11.10 h im Hörsaal 3c der ETH Zürich. Antrittsvorlesung von P. D. Dr. *P. Matthieu:* «Die Rolle der Analogien in der angewandten Mathematik».
21. Nov. (Montag) Maschinen-Ingenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. 20 h im Zunfthaus Zimmerleuten. Masch.-Ing. Dr. *H. Brown*: «Plauderei über eine Ferienreise nach Spanien».
21. Nov. (Montag) STV Sekt. Zürich. 20.00 h im Kongresshaus, Eingang U. Prof. Dr. *Linus Birchler*, Feldmeilen: «Restaurationspraxis und Denkmalpflege in der Schweiz».
21. Nov. (Montag) Naturforsch. Ges. Zürich. 20.15 h im Auditorium II, Hauptgebäude ETH. Prof. Dr. *M. Pfannenstiel*, Freiburg i. Br.: «Quartäre Spiegelschwankungen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres».
23. Nov. (Mittwoch) Z. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden. Dipl. Ing. *F. Kuntschen*, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, Bern: «Die Ausbaumöglichkeiten der schweizerischen Wasserkräfte».
24. Nov. (Donnerstag) Techn. Vereinigung Zug. 20.00 h im Restaurant zur Eisenbahn. Ing. *P. Schoepflin*, Zug: «Betriebspsychologie vom Standpunkt eines Arbeitnehmers».
25. Nov. (Freitag) Techn. Verein Winterthur. 20 h im Restaurant Wartmann. Prof. Dr. *W. Ganz:* «Aus dem Werden der Winterthurer Industrie».
25. Nov. (Freitag) S. I. A. Bern. 20 h im Hotel Bristol. Dr. *E. Gerber*, Kreisobering. II des Kantons Bern: «Autostrassen — Eindrücke einer Reise nach Deutschland».