Die Planung wirkt sich aus

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **8 (1951)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

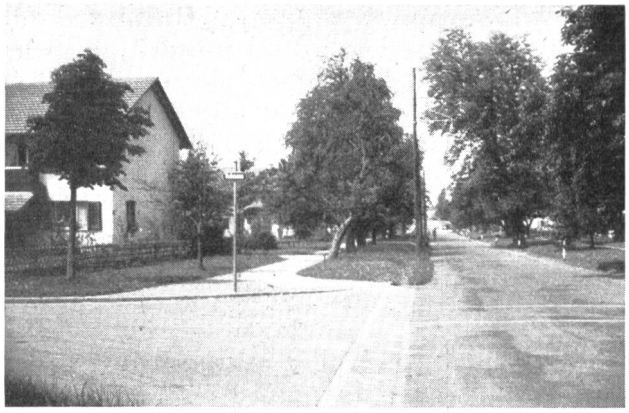
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 gefahrlosere Spielwege.

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

Die Planung wirkt sich aus

Die neuen Stadtquartiere, wie sie in den vergangen 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 Industrieeinrichtungen, 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 Vorortsverkehrs 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 Vorortsverkehr die Rolle eines hervorragenden Planungsmittels zu, mit dessen Hilfe die Auflockerung grosser Städte überhaupt erst praktikabel wird. Allerdings hängt die Leistungsfähigkeit des Vorortsverkehrs 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 Vorkehren erzwingt. *Ar.*