

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **13 (1959)**

Heft 10: **Van den Broek und Bakema**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

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.

Daran denken bringt Gewinn

Wer im richtigen Moment an die Leichtbauplatte denkt, kann einer Offerte den Vorrang sichern durch günstigeren Meterpreis und Einsparung an Zeit und Arbeitslohn. — Jeder Fabrikant dient Ihnen gerne mit Normblättern und bewährten Anwendungsbeispielen.

Heute und morgen dominiert

die Leichtbauplatte

Der Vereinigung Schweizerischer Leichtbauplatten-Fabrikanten angeschlossene Firmen:

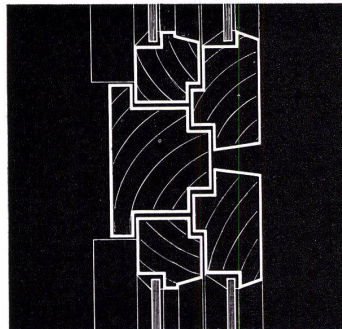
Gips-Union A.-G., Zürich
Herbag, Herstellung von Baustoffen AG, Rapperswil/SG
W. Brotbeck AG., Zementwarenfabrik Pratteln
Zementröhrenfabrik AG, St. Gallen
Zementwaren AG, Düringen/FR

Sekretariat in Oberrieden am Zürichsee

Fenster



Kiefer Zürich

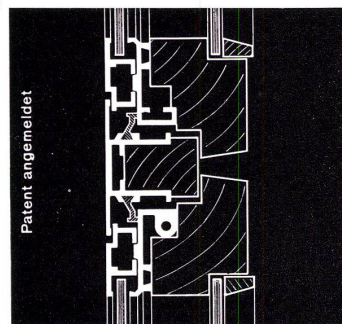


Holzfenster

in unseren bewährten Normtypen sowie Spezialkonstruktionen jeglicher Art. Kiefer-Qualität, günstige Liefertermine Einfach-, Doppel- oder Isolierverglasung.

Fassadenkonstruktionen

Individuell nach Ihren Wünschen gestaltet oder kombiniert mit ALKIE-Fenster.



Holz-Aluminium-Fenster und Türen

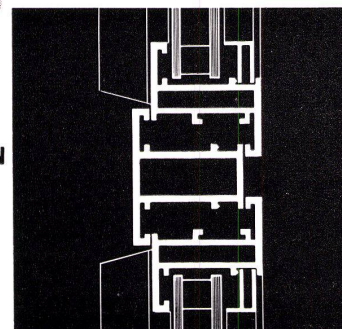
Auf allen Fenstertypen anwendbar. Umlaufender Al-Rahmen mit Regenschutzschiene und spez. Zungendichtung. Äusseres Flügel-doppel in Aluminium, inneres Flügel-doppel in Holz. Ausgezeichnete Isolation.

Türen, Eingangspartien

In Holz, beidseitig verkleidet mit Kunstleder, Aluminium oder kunststoffüberzogenem Stahlblech. Eingefasst mit Al-Rahmen. Verkleidung in verschiedenen Farben und Strukturen.

JAKOB KIEFERS ERBEN

Zürich 38
Bachstrasse 15
Tel. 051/45 24 55



Ganz-Aluminium-Fenster

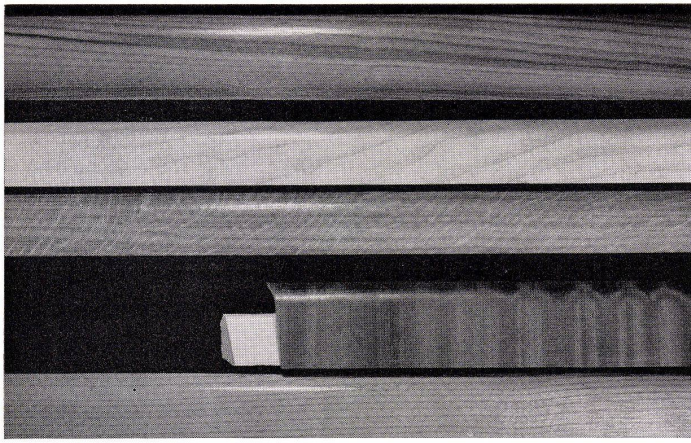
In diversen Typen für Einfach- oder Isolierglas-Verglasung geeignet.

Türzargen in Stahlblech mit oder ohne Dichtung

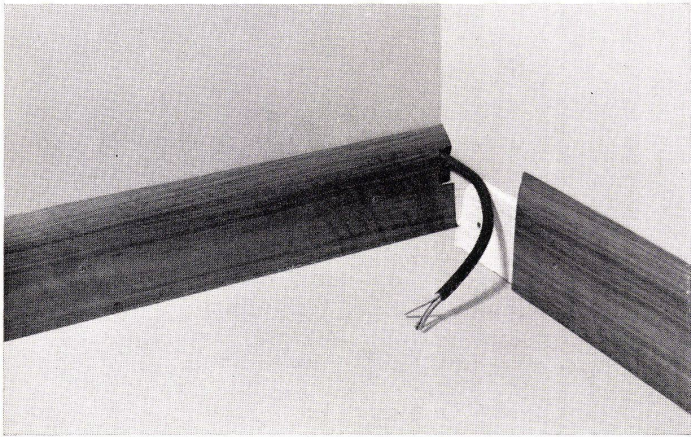
Fensterbänke in Aluminium oder Stahl

Storenkasten für Lamellenstoren

Pfeilerabdeckungen



Lignoform Sockelleisten eine saubere Lösung



Lignoform Sockelleisten für jeden Raum

Wohnungsbau u. a.
Göhner AG. Zürich über 100000 m

Verwaltungsgebäude u. a.
SBB und PTT
CERN Genf, Arch. Dr. Steiger
Deutsche Bank Frankfurt
Konsumvereine Hamburg und Hannover

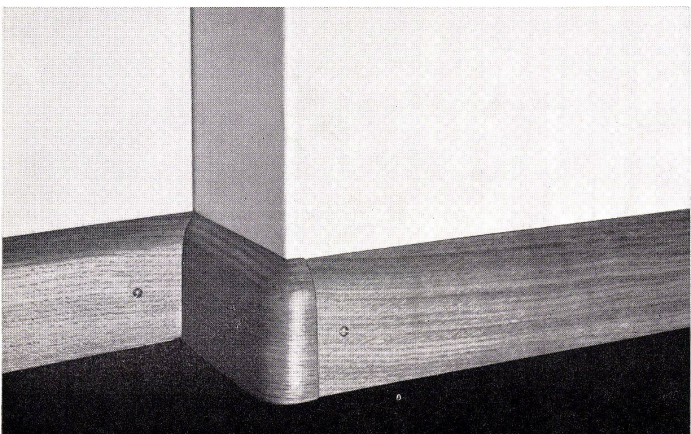
Spitäler u. a.
Kantonsspital Schaffhausen, Schwestern-
haus. Sanatorium Werawald WD

Schulen u. a.
Universität und Sandgrubenschulhaus
Basel. Bischöfliche Hochschule Chur
Architekt Maissen

**Lignoform
Werkstätten für Formsperrholz
G. Esser**

Benken SG Telefon 055 843 45

**Westschweiz: Jean Boillat
Mallery Telefon 032 527 76**



Victor Gruen

Bevor Wien explodiert¹

Die amerikanischen Städte befinden sich im allgemeinen in einem sehr besorgniserregenden Zustand. Trotzdem die Bevölkerungszahl ungeheuer zunimmt, verlieren sie an innerem und auch an wirtschaftlichem Wert. Dabei ist die Krise am meisten in den Stadtkernen zu spüren.

Die amerikanischen Geschäftsleute sind sehr mißtrauisch gegen jede öffentliche Planung, da sie lange Zeit als etwas Sozialistisches bzw. Kommunistisches angesehen wurde. Aber das hat sich in den letzten fünf Jahren gründlich geändert – nicht weil man plötzlich etwas Schönes planen will, sondern weil sich eine geräumige Planung wegen der ökonomischen Zustände, die nicht länger zu ertragen waren, als notwendig erwies.

Die Stadtkerne der großen, mittleren und kleinen amerikanischen Städte gehen langsam aber sicher wirtschaftlich zugrunde. Die Kapitalverluste, die sich durch die Entwertung der Gebäude und der Grundstücke ergeben, sind so ungeheuer, daß die Wirtschaft sie nicht ertragen kann, ohne in eine Katastrophe zu geraten. Darum hat sich in Amerika in den Geschäftskreisen die Überzeugung durchgesetzt: «Etwas muß geschehen!» Ein kleines Buch heißt «Die explodierende Großstadt». Es beschäftigt sich mit der Tatsache, daß die Großstadt in viele kleine Stücke ohne Zusammenhang und ohne wirkliches kulturelles und soziales Leben zerfällt. Ich habe persönlich seit vielen Jahren in Dutzenden von Artikeln, Vorträgen und Reden in Amerika darauf hingewiesen, daß die Teilmaßnahmen, die getroffen werden (Parkgaragen, Autobahnen, Verkehrsampeln, Einbahnstraßen, Zebrastreifen), nur elendes Flickwerk sind, das eine Menge Geld kostet. Solange solche Maßnahmen nicht im Rahmen eines richtigen Generalplanes getroffen werden – habe ich den Leuten in Amerika gesagt –, würden sie sich auf die Dauer nicht nur als nutzlos erweisen, sondern in manchen Fällen sogar mehr Schaden als Nutzen schaffen. Seither erfüllten sich unglücklicherweise meine Vorhersagen und Warnungen. Die Aufwendung von einigen hundert Millionen Dollar, die für Verkehrsverbesserungen ausgegeben wurden, hat sich als unzulänglich erwiesen, und die Zustände sind heute schlechter, als sie vor zehn Jahren waren. Das ist der Grund, warum Amerika jetzt plötzlich planbewußt ist.

Ich erzähle ihnen diese Geschichte, weil ich sehr besorgt bin, daß dieselben Fehler, die Amerika seit 20 Jahren in Verkehrsfragen begangen hat, in Wien wiederholt werden könnten, weil man vielleicht nicht schnell genug realisieren wird, daß alle Tricks zur Zermalmung der Bestie Verkehr in den Vereinigten Staaten fehlschlugen. Mit anderen Worten: ich möchte vermeiden, daß all die Fehler, die man in Amerika gemacht hat, jetzt hier wiederholt werden müssen.

Zunächst muß man einmal wissen, was man will. Steht der Mensch im Dienste des Verkehrs, oder steht vielleicht doch der Verkehr im Dienste des Menschen? Manchmal bekommt man den Eindruck, daß der Mensch im Dienste des Verkehrs steht, und manche Leute betrachten den Verkehr als ein Unwetter oder Erdbeben, als ob er ein Elementarereignis wäre! Aber eigentlich ist für uns der Verkehr nur ein Hilfsmittel, das uns nicht beherrschen darf.

Dann sollten wir im klaren sein, ob wir eine städtische Kultur, ein städtisches Leben wollen oder ob wir willens sind die Städte für die Automobile aufzugeben, sie explodieren zu lassen wie die kulturell und sozial so verdorbenen dezentralisierten Autostädte Amerikas, von denen Los Angeles vielleicht das Musterbeispiel ist. Einer der besten amerikanischen Verkehrsfachleute, Wilfrid Owens in Washington, sagte: «Man kann nicht beides

haben, völlige Motorisierung und städtische Kultur; man muß sich entscheiden.» Straßen dienen heute zwei Zwecken: sie sollen an beiden Seiten der Straße den Bau von Gebäuden ermöglichen und den Verkehr durchschleusen. Leider sind aber diese beiden Zwecke vollkommen unvereinbar und arbeiten gegeneinander. Die Nutzbarkeit der Gebäude wird durch den Lärm, den Geruch und die Gefahren des Verkehrsstromes empfindlich geschmälert. Darum kann man in amerikanischen Städten – und wahrscheinlich auch schon in Wien – feststellen, daß die Leute wegziehen aus den Gegenden, wo zu viel Lärm, Gestank, Aufregung und Verkehr ist, und Quartiere suchen, wo mehr Ruhe herrscht. Andererseits wird der Verkehrsstrom von den Menschen, die in den Gebäuden wohnen und arbeiten oder fortwährend hinein- oder herauslaufen, und von den Automobilen, die vor den Häusern stoppen oder in Garagen einbiegen, aus einem Verkehrsstrom in ein Tröpfelbad verwandelt.

Es gibt zwei Arten von Gebieten: Verkehrsgebiete und Siedlungsgebiete. Die Wohn- und Geschäftsstraße kann kein Stall für Pferde, Ochsen oder Automobile sein. Wir müssen trennen und beides schaffen: ruhige, schöne Wohngebiete mit praktischen und attraktiven Verkaufs- und Arbeitszentren – und Verkehrsadern mit Parkgelegenheiten (Parkhäuser und Untergrundparkanlagen für Wagen). Zur Bewältigung des Massenverkehrs muß man sich auf Massenverkehrsmittel verlassen. Die Beförderung von Massen durch Privatautos ist unwirtschaftlich und unpraktisch.

Die Stadt besteht aus einem Stadtkern und einer Reihe von Nebenkernen, die wir Vorstädte nennen würden. Im allgemeinen gibt es einen inneren und einen äußeren Verkehrskreis und Radialstraßen. Von den Radialstraßen aus führt um jeden dieser Kerne eine Straße; um die Stadt selber aber verläuft eine große Ringstraße, die sich mit allen Radialstraßen verbindet. Ganz in der Nähe befinden sich Parkmöglichkeiten für Autos. Die öffentlichen Verkehrsmittel (Autobusse, Taxi, Untergrundbahn) bewegen sich im allgemeinen auf diesen Straßen. Die Segmente, die dazwischen sind, bleiben Fußgängerbezirke, die vom motorisierten Verkehr nicht berührt werden. Wir nennen diese Aufteilung die zellenartige Organisation eines Stadtgebietes. Diese Zellen werden umgeben und umflossen von Verkehrsgebieten, die als lebenspendende Arterien den Verkehr herum-, aber niemals hineinlenken.

Es ist sehr richtig, daß sich die Parkplätze direkt an die Umgehungsstraßen anschließen und daß sie nicht in der Mitte der Zelle liegen, weil jede Garage wie eine Fliegenfalle den Verkehr anzieht, der dadurch in Gebiete gelockt wird, wo er sich sowieso nicht entfalten kann. Im Innern der Zelle verkehren meistens Fußgänger, manchmal auch Kleinautobusse für zwölf Personen. Alle Verkehrsmittel können sich viel schneller bewegen, weil die Privatwagen nicht im Wege sind und weil es keine Aufstellungsmöglichkeiten für Autos gibt. In den Straßenzügen, wo viel Platz übrig ist, werden Gartenanlagen, Bänke, kleine Geschäfte usw. auf der Straßenfläche gebaut. Es ist natürlich ideal, wenn man Untergrundbahnen oder Untergrundtunnels für den Autobusverkehr bauen kann; in manchen Fällen haben wir auch für den Lastenverkehr solche Untergrundtunnels vorgesehen, so daß die gesamte Versorgung des Stadtkerns mit Waren unterirdisch durchgeführt werden kann. Solche Pläne haben wir für Kansas City, Detroit und für eine Menge kleiner Städte ausgearbeitet.

Wenn ich meine Vorträge über dieses Thema in Amerika halte, erzähle ich den Leuten gewöhnlich von dem wunderbaren natürlichen Anlageplan von Wien und sage, daß Wien eigentlich eine ideale Stadt ist. Wien hat nämlich das Glück, durch historische Zufälle eine Anlage zu besitzen, welche der neuen Zellenplanung sehr nahe kommt. Wien hat deshalb die Möglichkeit, einen solchen Plan leichter und mit geringeren Mitteln zu verwirklichen als viele amerikanische Städte, die jetzt Ringbahnen bauen und gleichzeitig

¹ Vortrag auf Einladung der Zentralvereinigung der Architekten vor der Wiener Presse.