Kritk an der heutigen Stadt

Autor(en): **Bader, M.W.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783709

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

Juli/August 14. Jahrgang Nr. 4

Plan

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz · Offizielles Organ des Internationalen Bundes der Landschaftsarchitekten (IFLA) Erscheint 6mal jährlich

Landesplanung

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung
Redaktion: H. Aregger, Stationsstrasse 59, Zürich 3, Telephon (051) 35 28 03
Redaktions-Sekretariat: Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Telephon (051) 56 88 78

Kritik an der heutigen Stadt

Lieber PLAN-Redaktor!

Sie haben mich um das Manuskript meiner Ausführungen, die ich unter dem Titel «Kritik an der heutigen Stadt» im Schosse der Gesellschaft «Neue Stadt» gehalten habe, gebeten. Ich würde Ihrem Wunsche und damit den Lesern des «Plans» gerne entgegenkommen, aber meine Ausführungen können kaum Vortrag genannt werden, es bestand auch kein Manuskript, es handelte sich höchstens um glossenartige Bemerkungen, die ich auf Grund von Stichworten gemacht habe.

Da diese Veranstaltung der Gesellschaft «Neue Stadt» mit einer Reihe von andern Referenten und vor allem im Vortrag von Kollega Hans Marti eine Fortsetzung darüber erhalten hat, wie nach seiner Ansicht im demokratisch organisierten Staat der Planungsgedanke angewendet werden soll, scheint es mir doch von einiger Bedeutung zu sein, meine «kritischen» Hinweise und Bemerkungen irgendwie festzuhalten. Ich habe daher meine Notizen leicht überarbeitet und leserlicher gemacht. Ich bitte um Entschuldigung, wenn dies nicht in abgerundeter, systematisch aufgebauter Schreibweise, sondern in der glossenhaften Anordnung meiner Notizen geschieht. Die Veranstaltung und dementsprechend meine Kritik sollen nur dazu dienen, den Hörer bzw. Leser selbst zum kritischen Denken und zur persönlichen Stellungnahme anzuregen, wobei die Uebung ihren Zweck auch erreicht, wenn ich aus angeborenem Widerspruchsgeist heraus auch den ebenso berechtigten Widerspruch des Lesers wecke. Mir selbst ist es bei der gestellten Aufgabe auch nicht besser ergangen. Als ich zeitlich kurz vor dem Termin die Anfrage erhielt, in der Vortrags- und Diskussionsreihe der Gesellschaft «Neue Stadt» Kritik an der Stadt von heute zu üben, habe ich etwas planlos und dementsprechend unüberlegt zugesagt in der festen Ueberzeugung, dass mir diese Aufgabe nach gut dreissigjähriger Tätigkeit auf dem Gebiete des Städtebaues nicht schwer fallen würde, habe ich doch seinerzeit mit einer der damals noch seltenen städtebaulichen Arbeiten an der ETH diplomiert, zuerst als freierwerbender Architekt Kritik an der Arbeit der Bauämter geübt und mich später als Beauftragter dieser selben Aemter als Kritiker an der Arbeit meiner Kollegen, diesmal vom Standpunkt des Stadtplaners aus, betätigt. Ich hatte die Absicht, mich meiner Aufgabe dadurch zu entledigen, mit Lichtbildern gute und weniger gute Städte oder Stadtteile und Landschaften gegenüberzustellen, um beim Betrachter die von den drastischen Bildern selbst ausgehenden Wirkungen spielen zu lassen. Ich sah vor meinem geistigen Auge die Globusruinen im Limmatbett neben einem der neuesten und grössten amerikanischen Shopping Centers, oder die Trümmer der Walchebrücke, die sich gerade im Umbau von vier auf sechs Fahrbahnen befindet, neben einem Bild der Golden Gate Bridge, deren sechs Fahrbahnen nun durch Aufstockung auf die doppelte Zahl gebracht werden sollen. Ich hätte u. a. irgendeinen amerikanischen Freeway oder Parkway neben der Ortsdurchfahrt in Tagelswangen mit der symptomatischen Tafel «Gib acht, du fährst mitten durch ein Dorf» zeigen können. Da die Verkehrsprobleme der heutigen Stadt immer grösstes Interesse erwecken, hätte ich gerne die Kreuzung der sechsundsechzigsten Strasse in Los Angeles mit ihren vier Etagen und 28 Fahrbahnen neben dem Bellevueplatz oder Bürkliplatz gezeigt, wobei im ersten Fall reibungslos 240 000, pro Fahrbahn also 8000 Wagen, im andern Falle in Zürich aber nur 26 000 Fahrzeuge, pro Fahrbahn also nur 4500 Fahrzeuge täglich durchfahren. Um gerecht zu sein, hätte ich aber auch die Elendsquartiere von Chicago, in der Grössenordnung von Baden bis Meilen und von Birmensdorf bis Effretikon neben Wohnverhältnissen im Sihlfeld zeigen müssen oder die zehngeschossigen kreuzförmigen Hochhäuser der Stuyvesant Town in New York, die nach dem Kriege für 30 000 Einwohner erbaut wurden und die Gropius als «Potenzierte Slums bezeichnete, neben denen sich die Siedlung Heiligfeld in Zürich wirklich «heilig» ausnimmt. Ich hätte als typisch für die heutige Stadt auch ein Bild zeigen können, das sich mir nach Arbeitsschluss während mehr als einer Stunde vor den Fordfabriken in Detroit darbot, als 25 000 Arbeiter in 20 000 Automobilen wegfuhren, neben einem solchen Vorgang bei Escher

Wyss in Zürich, wo er sich schon in 15 Minuten völlig verlaufen hat.

All dies nur um zu zeigen, dass Kritik an der Stadt von heute Kritik nach allen Seiten, am Alten und am Neuen, an europäischen und an aussereuropäischen Erscheinungen der Verstädterung sein müsste. Kritik bedeutet dabei nicht Aburteilung, sondern aufmerksame Betrachtung. Während der Sammlung von Material und von Beweisen für die Beurteilung, auf der Suche nach schwachen Stellen, nach Krisenzuständen der Stadt von heute, kam ich selber ganz ungewollt in eine solche Krisenlage hinein. Vor lauter «in Frage stellen», vor lauter «ein Problem aus allem und jedem machen», aus dem notorischen «in Zweifel ziehen» heraus, gerät der Kritiker selbst in eine zweifelhafte Lage. Ich habe mich gefragt, ob es nicht gerade diese kritische Geisteshaltung sei, der wir einerseits die technischen Fortschritte, anderseits aber auch den Verlust der alten geschlossenen Lebensordnungen verdanken. Die alten Städte stellten in viel stärkerem Masse ein geschlossenes, ausgeglichenes Ganzes dar, als dies von den gegenwärtigen behauptet werden könnte. Der heutige Mensch versteht vor lauter Vielseitigkeit der Auswahl nicht mehr zu wählen. Symptom dafür ist die oft geringe Wahlbeteiligung, das Desinteressiertsein, das nicht nur in politischen Dingen die Wahl anderen überlässt. Das menschliche Fassungs-, genauer Erfassungsvermögen ist beschränkt und gibt sich nur mit denjenigen Dingen ab, denen sich jeweils das Interesse der Mehrheit zuwendet. Während dies offensichtlich bei Verkehrsfragen in stärkstem Masse der Fall ist, kann dies von dem für die Quellen des Verkehrs ebenso bedeutungsvollen Dispositiv der Wohn- und Arbeitsplätze keineswegs behauptet werden. Dass gar ein direkter und lebenswichtiger Zusammenhang zwischen Bau- und Verkehrsvolumen besteht und beide Bereiche nur aufeinander abgestimmt und im Gleichgewicht angelegt werden können, liegt noch völlig ausserhalb des Aufnahmebereiches der prominenten Fachleute und damit auch der öffentlichen Meinungsbildung. Es liegt auch ausserhalb des Aufgabenkreises der von der Oeffentlichkeit mit der Lösung des Verkehrs beauftragten Amtsstellen.

Wenn die Kriterien der Verstädterung beurteilt werden sollen, stellt sich die Frage nach den Ursachen, nach den Verantwortlichkeiten. Was ist für die Stadtbildung verantwortlich? Die Stadtplaner, die Bodenspekulation, die Wohnungssuchenden. Was bewegt sie in der neuesten Entwicklung aber auch wieder aus dem engeren Stadtbereiche heraus, so dass sich städtisches Leben über das ganze Land ergiesst? Schlagworte wie Bevölkerungsvermehrung, Industrialisierung, Liberalismus, Kapitalismus, Demokratisierung, Sozialisierung werfen wohl einiges Licht auf den Knäuel der Probleme, aber ein klares Bild über die eigentlichen Zusammenhänge und Triebkräfte besteht kaum. Als allgemein gültige Maxime der täglichen Lebenshandlungen kann höchstens gelten, dass jedermann versucht, die Dinge zu nehmen, wie sie scheinbar nur einmal unabänderlich vorliegen und mit möglichst wenig Anstrengungen und Opfern daraus den bestmöglichen Nutzen zu ziehen. Ueber die damit verbundenen Kalamitäten (Verkehrskalamität, Abwasserverunreinigung, Luftverschlechterung, Ueberhandnahme des Lärms, Verluste natürlicher Landschaft und damit der Regenerationsgebiete, Ueberalterung der Gebäulichkeiten, der Verkehrseinrichtungen und ganzer Stadtteile) sucht man durch gesteigerte Produktivität, durch gesteigerten Verbrauch, durch erhöhte Beweglichkeit hinwegzukommen. Wenn irgendwo die Dinge gegenseitig allzusehr in die Enge getrieben werden, rafft man sich zu mehr oder weniger aufwendigen Teilsanierungen auf. Verkehrssanierung, Abwassersanierung, Wohnungssanierung, Bahnhoferweiterungen, Flughafenerweiterung beschäftigten für einige Zeit stückweise die öffentliche Meinung, um dann durch die Diskussion anderer Nöte abgelöst zu werden. Die Sanierungsstadt, die gegenwärtige Stadt jedoch, mit der wir uns hier kritisch auseinandersetzen sollen, ist schliesslich das versteinerte, nicht wegzudiskutierende Spiegelbild dieser von der menschlichen Willensbildung abhängigen Entwicklung. Die Disharmonie, die Unausgeglichenheit dieser Stadt- und Landschaftbilder ist es denn auch, welche die in den Bann des architektonischen Städtebaues gezogene Minderheit anregt, etwas zu unternehmen. Soweit die Oeffentlichkeit ihren Hilferufen gefolgt ist und diesen in Form von Verordnungen, von gegenseitigen Vereinbarungen nachgekommen ist, sind es denn auch vorwiegend Aeusserlichkeiten und Auswüchse, denen bestenfalls mit gesetzlichen Vorschriften begegnet werden kann. Die Farben- und Formgebung, die Dachform, die Bepflanzung, die Länge der Balkone, die Breite und das Gefälle der Zufahrten, der nachbarliche Minimalabstand, die Höhe der Einfriedigung können geregelt werden, die Staffelung der Arbeitszeiten, die Lichtsignale des Wartens und des Gehens. Damit ist aber auch schon die Wirksamkeit bzw. Unwirksamkeit dieser Verschönerungsmittelchen beinahe erschöpft und wird die Ohnmacht, an die Dinge selbst heranzukommen, offensichtlich. Als sehr bezeichnend in diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass mit grösstmöglicher Streuung überall etwas weniges meist in einem Umfange gebaut wird, der als Einzelobjekt betrachtet scheinbar keinen grossen Einfluss ausübt. Die Summe aller dieser Bauvorhaben, die gerade das Wachstum und das Wesen der Stadt von heute ausmachen, rufen nun mit derselben Streuung und Zersplitterung der Kräfte nach Sanierung. Die Summe dieser Neuerscheinungen am Rande der Stadt ist es denn auch, welche die Ueberlastung der City verursacht, und umgekehrt ist es das Attraktionsvermögen der City, des Herzens der Stadt, das Veranlassung bietet, sich irgendwo in ihrem Erreichbarkeitsbereich verstreut niederzulassen. Dass gleichzeitig durch die Entwicklung der Verkehrsmittel dieser Einflussbereich und damit die Streuung einerseits und die Ballung anderseits immer grösser werden, beleuchtet schlagartig die Komplexität der Verhältnisse. Ebenso «natürlich» wie diese Expansionstendenz zeichnet sich

eine selbsttätige Verlangsamung der Entwicklung in dem Sinne ab, dass die Sanierungen im innersten Bereich immer kostspieliger und in ihrer Wirkung fragwürdiger werden und nach verhältnismässig teuren baulichen Aufwendungen rufen, die gleichzeitig die besten Verkehrs- und Geschäftslagen geradezu auslöschen, womit selbsttätig auch die Attraktion aufhört. Mit dem absoluten Wachstum der Stadt wird anderseits die Peripherie immer weitgespannter und dadurch spezifisch dünner, was ebenfalls zu einem Versanden der städtischen Entwicklung beiträgt. Die Stadt verdörflicht und das Land verstädtert. Diese Dörflichkeit ist übrigens nicht von heute. Selbst in der Stadt spricht man vom «Niederdorf» und vom «Oberdorf» und das «Landidörfli» bringt Schweizerherzen sogar zum Singen, womit nur gesagt sein soll, dass diese Sentimentalitäten und Gefühle nicht ignoriert werden dürfen.

Im Stadtbild der letzten Generationen zeichnete sich eine entscheidende und deutliche Wandlung ab. Anstelle von geschlossenen Häuserblocks entlang schluchtartiger Strassenzüge traten vorerst die weitläufig verschlungenen Wegnetze der «neuen Gartenstädte», die nun ihrerseits abgelöst werden durch die frei in der Landschaft stehenden Gruppierungen von grösseren und kleineren Baukörpern. Differenziert gestaffelte Bauweise und Hochhäuser sind Mode geworden, die ihrerseits typische städtische «Pflanzen» sind, die bisher nur in Stadtnähe gewachsen sind. Diese Entwicklung hat sich soweit konsolidiert und gesetzt, dass sie geradezu in Gesetzesform ihren Niederschlag gefunden hat. Dem Wesen der Stadt entsprechend, die nicht von heute, sondern zu neunzig Hundertsteln von gestern, zu neun Zehnteln für heute und zu einem Hundertstel vielleicht nur für morgen gebaut wurde, sind in den baulichen, wie in den gesetzlichen Sedimentationen alle diese Formen in der geschilderten Proportion nebeneinander vorhanden. Es ist denn auch ein typisches Symptom der Stadt, dass an den eigentlichen städtischen- oder Kristallisationspunkten meist eine Mehrzahl von Schichten übereinander und durcheinander liegt. In einer Stadt von der historischen Bedeutung wie Rom erreichen die Schuttschichten, über denen sich die Bauten der heutigen Stadt erheben, eine Höhe von 10 Metern. Das kümmert die heutigen Einwohner kaum und nur Eingeweihte grübeln in diesen tiefern Schichten. Aber die Wirkung im Unterbewusstsein ist vorhanden und wird im Stadtbild sichtbar. Offenbar muss diese unterbewusste Wirkung die bewussten städtebaulichen Regungen bei den Städten von heute noch gewaltig überstimmen. Man kann in Fortsetzung unserer Gegenüberstellungen bei der Stadt von heute eher von einer Scherbenstadt als von einer Vasenstadt sprechen, eher von einer mit Stiftzähnen neben Zahnlücken bestückten, kariösen Stadt, als von einer solchen, die als Prothese aus einem Guss, mit einem «neuen Gebiss» vergleichbar wäre. Die breiartige, aufgeweichte Häusermasse überdeckt und verschüttet die kristalline, unveränderliche Stadt. Auf die Frage nach dem Gleichgewicht muss aus der unharmonischen Gesamterscheinung mit Sicherheit auf ein erhebliches Ungleichgewicht geschlossen werden. Gerne wird diese Entwicklung, für die erst noch der Ausdruck *organisch* gebraucht wird, mit den wirtschaftlichen Notwendigkeiten begründet, aber alle die allerdings erst skizzenhaft vorhandenen Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Städte legen dar, dass die heutige Stadt vom technischen, vom technokratischen Standpunkt aus beurteilt, so ziemlich das Unwirtschaftlichste ist, das man überhaupt hätte erfinden können. Der Leerlauf einer grösseren Stadt ist nur noch mit dem Leerlauf eines Riesenrades oder mit einer Veranstaltung, wie sie gerade mit der Tour de Suisse zu Ende gegangen ist, zu vergleichen. Aber offenbar erfüllen alle diese Veranstaltungen und Verunstaltungen die Hauptbedingung, die an die sogenannte Wirtschaftlichkeit gestellt wird, sie sind rentabel. Nach Sombart sind die grossen Städte aus dem kapitalistischen Luxusbedürfnis heraus entstanden. Die Attrakionen des großstädtischen Luxus locken auch alle diejenigen in die Stadt, die hoffen, von den unter den Tisch fallenden luxuriösen Brosamen zu profitieren. Dabei ist es nicht ganz unwichtig, dass gerade in der Stadt und durch die Urbanisierung Lebensgüter, die vor kurzem noch als überflüssiger Luxus galten, zum selbstverständlichen Allgemeingut geworden sind. Luxus ist das zum Leben nicht unbedingt Notwendige, aber für den Städter ist gerade das Ueberflüssige das Notwendige, für das er sehr viel zu opfern bereit ist. Entscheidend für die Bildung der heutigen Stadt war und ist das in der Rentierlichkeit liegende, wie ein Wirkstoff tätige Stimulans. Die Hormone der Stadtentwicklung finden sich in ihren kapitalistischen Düngstoffen. Dass man versucht, diese Wirkstoffe je länger und je mehr nicht zufällig, willkürlich und wie es Einzelnen gerade einfällt, sondern planmässig und auf weiteste Sicht dosiert einzusetzen, lässt immerhin die zwiespältige Hoffnung offen, dass im Managerzeitalter auch einmal die Städte im Sinne dieses modernen Kapitalismus «gemanagt», aber auch bürokratisiert sein werden. Die Bezeichnung Kapitalismus ist in diesem Zusammenhang so wenig parteipolitisch zu verstehen, wie der als Gegengewicht sofort auftauchende Ausdruck der Sozialisierung der Stadt. Die heutige Stadt ist der Sammelpunkt der wirtschaftlichen Kräfte (Banken, Versicherungen, Industrieverwaltungen), und im selben Stadtbereich befindet sich die grösste Agglomeration von Wohlfahrtseinrichtungen aller Art. Von der Geburt bis zur Beerdigung und über die grösste Auswahl von obligatorischen und freiwilligen Bildungsmöglichkeiten reiht sich nicht nur in der Stadt, sondern im ganzen städtischen Einflussgebiet eine mehr oder weniger streng geregelte und geordnete Veranstaltung an die andere. Eine gewisse Skepsis taucht allerdings in diesem Zusammenhang auf, wo, gemessen am Stadtbild und am Stadtorganismus, diese Flut von Schulbildung und städtischer Kultur sich denn eigentlich auswirke. Nach hundert Jahren immer intensiver werdender Schulbildung müsste diese Bildung nun endlich im all-

gemeinen Zusammenleben und in seinem kulturellen Spiegelbild der Stadt Früchte zeitigen. Das tut sie auch, aber es sind keine werkbündisch, architektonisch ausgezeichneten Gewächse, die da entstanden sind. Der Hausbau und die Wohnungsbeschaffung sind im Laufe der Zeit immer mehr an Genossenschaften und an die grossen Baugesellschaften und Unternehmungen übergegangen. Der Anteil an Wohnungen im individuellen Einfamilienhaus ist im Agglomerationsgebiet mit der Reduktion auf den dreissigsten Teil der Jahresproduktion zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken, und auch in den Vororten gibt das in grossen Komplexen erstellte Mehrfamilienhaus mit Ladentrakt und Andeutungen eines Kinderspielplatzes die Entwicklungstendenz an. Im grossen Komplex der Gesamtüberbauung zusammenhängender Areale lässt sich jedoch Planung ihrem Wesen nach viel eher verwirklichen als bei kleinen zerstreuten Einzelunternehmungen. Immerhin mag als weiterer Trost die Feststellung angebracht sein, dass sich der allgemeine Geschmack in Kleidung und Gebrauchsgegenständen ganz erheblich entwickelt hat. Wenn man die historische Vorstellung der Leute und Städte nicht nur an aufgeputzten Festumzügen misst, sondern am Gässchenelend und an den Lumpen- und Bettlergestalten, die tatsächlich vorhanden waren, muss man zugeben, dass sich das allgemeine Lebensniveau ganz gewaltig gehoben hat. Für den durchschnittlichen Städter — und die Großstädter sind die Repräsentanten des gegenwärtigen Daseins — haben sich die Möglichkeiten im Laufe von kaum hundert Jahren ungeahnt vermehrt. Ein weiteres Kriterium der Stadt, das eng mit der kapitalistischen Lebens- oder Wirtschaftsart zusammenhängt, ist ihre Definition als Verbrauchs-, als Konsumationszentrum. Die Stadt verbraucht mehr an lebenswichtigen Gütern, als sie selbst hervorbringt. Die städtische Produktion, die wohl vielen Händen und Köpfen Arbeit und damit «Brot» verschafft, bringt selbst keines oder nicht genügend Brot hervor. Auch wenn man das ganze schweizerische Mittelland als durchgehende Stadt anspricht, können darin nicht genügend Nahrungsmittel, aber auch nicht genügend Kalorien, nicht genügend Energien hervorgebracht werden. Nicht einmal genügend Wasser für alle ihre Verbraucher vermag die Stadt in ihrem Mittelland-Bereich hervorzubringen und zu erhalten. Typisches Merkmal der Verstädterung ist die ständige spezifische Zunahme des Verbrauchs und der gleichzeitige Rückgang der Reserven. Selbst im kleinräumigen, reich mit Gewässern versehenen Siedlungsraum der Schweiz mit seinen zahlreichen natürlichen Seen und den grossen Wasserreservoirs in den schwach besiedelten Alpen, mag diese warnende Feststellung zwar übertrieben erscheinen, wenn man jedoch an den Grad der Gewässerverunreinigung und die dadurch zwangsläufig bedingte und fortschreitende Gefährdung der trinkbaren Gewässer (Grundwasservorkommen) denkt, ist sie es keineswegs. Sogar ein bisher unbeschränktes Gut wie die frische Luft, gepaart mit schöner Aussicht, von der unsere Fremdenindustrie lebt, ist bereits im Begriff, wegen der mit der Urbanisierung zusammenhängenden Luftverunreinigung merklich schlechter und zur Mangelware zu werden. Auch wenn typische großstädtische Erscheinungen, wie der Londoner Nebel, der bei besonderen atmosphärischen Konstellationen zu einem anormalen Heraufschnellen der Todeszahlen führt, noch nicht vorkommen, lassen sich doch nachweisbar gesundheitsschädliche Auswirkungen der Oel- und Benzinabgase auch in unseren Strassen messen. Typisch für die Stadt von heute ist ihre ökonomische Verbrauchsstruktur, die für lebenswichtige Teile für Wasser, Luft für Raum zu rationalisierenden und rationierenden, also planerischen Notmassnahmen geradezu zwingt. Ebenso typisch ist jedoch, dass diese Planung für die heutige Stadt, ganz im Gegensatz zur Stadt von gestern, vorerst nur eine passiv sanierende, nachgiebig vermittelnde und kaum eine aktiv vorsorgliche ist. Die Stadt von heute kann nur fortschrittlich sein. Sie muss daher ständig wachsen; sie lebt vom Zuwachs nach dem Schneeballsystem und gerät in schwerste Krisen, sobald sie stagniert. Im Gegensatz zur Landschaft und Landwirtschaft, die in ihrer Selbstgenügsamkeit ihre stärkste Kraft sah, ist die Stadt abhängig von der Arbeitsleistung, Spezialisierung, vom Gesamtorganismus, der von der Reklame aufgestachelten Umsatzsteigerung, von der Rationalisierung, von Spielbedürfnissen der Zeit. Auto, Flugzeug, Radio, als stadtgestaltende Elemente, hatten ursprünglich rein sportliche Bedeutung. Die Stadt lebt von ihrer Kreditfähigkeit, vom Optimismus, von der Belehnbarkeit der Grundwerte und Bauten. Grundwerte steigen sachlich bei zunehmender Bevölkerungszahl und entsprechend steigendem Geldangebot, weil die Nachfrage von zwei Seiten her bis zum Unerträglichen und Unmöglichen gesteigert werden kann, weit über jede realistische Rentierlichkeit hinaus, indem der zukünftige, noch grössere Landmangel im voraus kapitalisiert, mitbezahlt werden muss. In jüngster Zeit wurde von verschiedenen Seiten her der Versuch unternommen, die Ausnutzung nach den tatsächlichen Bodenpreisen zu bestimmen und nachzuweisen, dass steigende Bodenpreise jede Bauordnung sprengen werden, wenn die ordnungsgemässe Nutzung nicht mit der Rendite übereinstimmen würde. Nun wurden jedoch die bisher absolut grössten Bodenwerte in einer Schweizer Stadt, wie alle Bodenwerte als Liebhaberwerte «kapitalisiert», die weit über jedes technisch mögliche Ausnützungsmass hinausgehen, trotzdem wegen des dort vorhandenen historisch geschlossenen Stadtbildes der Ausnutzung die allerengsten Grenzen gezogen waren. Es wird die Betriebsamkeit, die Verkehrsgunst, sogar der Leerlauf bezahlt, wenn nur etwas läuft. Der grösste Umsatz in Franken je Quadratmeter eines Selbstbedienungsladens soll nicht in den USA, sondern in Zürich, und zwar nicht an der Bahnhofstrasse, sondern in einem Quartierzentrum, in einer eingeschossigen Baracke erreicht worden sein. Der lebende Organismus der Stadt äussert sich in der Umwandlung, Modernisierung, in der äusserlich immer luxuriöseren Gestaltung der City und in der Komfortsteigerung der Nebenzentren, die dort

entstehen, wo überhaupt noch Verkehrsraum dafür vorhanden ist oder geschaffen werden kann. Die Ausstrahlungskräfte der Stadt können mit zunehmender Technisierung und Motorisierung ganz unerwartete Wege einschlagen, und zwar an Orten, wo niemand dies erwartet hätte, wenn nur genügend Initiative und anlagesuchendes Kapital und Risikofreudigkeit vorhanden sind. Das mag als weiterer kleiner Trost für «Neue Städte» gelten, die als Kolonisationen der Großstadt, als Ableger der Großstadt und mit ihr verbunden in der Landschaft und gegenseitig verwoben mit anderen, nicht nur denkbar, sondern bald Bedürfnis sein werden.

Das Aufblühen der Warenhäuser als Schaufenster- und Reklamestadt, die in ihrem Trend den ebenfalls gewaltigen Aufschwung der Spezialgeschäfte mit sich gebracht haben, deuten ebenfalls auf eine ganz bestimmte Entwicklung des lebensmässigen Luxus hin. Dass es in der Natur des Luxuriösen liegt, über das breite Allgemeinniveau hinauszuragen, ist nicht zu ändern, aber die Breite der Grundlage lässt offenbar auch eine entsprechende Standfläche für noch höhere Spitzenleistungen zu. Dabei ist es müssig darüber zu streiten, ob die Spitze das Niveau hinaufziehe, oder ob die breite Grundlage dasjenige der Spitzen nivelliere. Die Stadt von heute hat denn auch einen nicht verkennbaren demokratisch gleichmacherischen Wesenszug, der wiederum in den Bauformen und in den Bauordnungen sich abzeichnet. Dass die Stockwerkbauordnungen und Einfamilienhausbauordnungen heute architektonisch als überholt gelten, beruht auf dieser jeder Vorzugsstellung und jeder Privilegierung abholden weitverbreiteten Grundeinstellung der Bürger. Da es aber alle gleich gut und nicht gleich schlecht, will heissen besser haben wollen, werden wir als Staatsbürger noch lernen müssen, dass nur freiwillige Einordnung und Unterordnung diese allseitige Besserstellung herbeiführt, von der schliesslich alle gleichermassen vermehrten Nutzen haben werden.

Die Stadt von heute, im Gegensatz zu «Neuen Städten», ist zu ihrem Nachteil nicht etwas planmässig gemachtes, wie eine Maschine, die während einer gewissen Zeit ihren Dienst tut, um dann zum alten Eisen geworfen und durch eine neue, noch bessere ersetzt zu werden. Die Stadt von heute ist, etwas drastisch ausgedrückt, viel eher mit einem Abfall- oder Komposthaufen zu vergleichen, auf den alte Maschinen und andere Abfälle geworfen werden und auf dem alte Stadtteile und veraltete Verkehrseinrichtungen vermodern, aus dem heraus aber immer neue Teile wieder herauswachsen. Aus der Zusammensetzung dieses Kompostes und den Samen oder Willensbildungen, die sich darin zufällig vorfinden, oder die im Sinne von Injektionen bewusst verabfolgt werden, wächst in immer höheren Schichten wieder etwas wie eine Stadt. Der Komposthaufen wächst jedoch nicht nur im Innern und in die Höhe, er ergiesst sich auch höchst unordentlich über seine Ränder hinaus. Da es sich um ein menschliches Werk handelt, sind nicht nur der materielle Kompost, sondern auch der geistige und seelische von Bedeutung. Die Stadt ist auf die öffentliche Atmosphäre angewiesen, nicht auf die akademische. Nur wenn die Druckverhältnisse zwischen Planung und Realität ausgeglichen sind, entsteht etwas wie eine geplante Stadt. Bei der gegenwärtigen Stadt jedoch überwiegt der innere Druck der öffentlichen Meinung. Es ist durchaus verständlich, dass auf diesem Komposthaufen die Rüben und die Kohlköpfe zahlreich und ohne Mühe, die Orchideen oder andere seltene und edle Pflanzen aber nur bei sorgfältiger Pflege gedeihen. Ja selbst dort, wo seltene Pflanzen noch aufkeimen und etwas Neues, Ueberragenderes zu wachsen verspricht, werden sie von der demokratischen Gleichmachungs- und Gleichberechtigungsschere, genannt Ordnung, schon im Keime erstickt. Wenn man daher neue Städte mit neuen Grundlagen und neuen Ideen verwirklichen will, muss man sich bewusst sein, dass die gesamten Grundlagen, also der ganze Komposthaufen grundlegend umgeschüttelt und neu umgearbeitet werden sollte. Es dürfen nicht nur einige oberflächliche und äusserliche architektonisch-städtebauliche Frisierarbeiten vorgenommen, sondern es müsste eine völlig neue Bodenzusammensetzung erwirkt werden. Das Fehlen eines Planes hat seine Ursache nicht im fehlenden Planungsbüro, im Mangel an richtig ausgebildeten Fachleuten und nicht in der nicht vorhandenen Erfahrung in städtebaulich-planerischer Forschung. Der Städter von heute — und es ist der großstädtische Mensch, der kennzeichnend für das Heute ist — lebt in einer Epoche, die trotz ihrer gewaltigen technischen Möglichkeiten, buchstäblich nicht weiss, was sie mit ihnen anfangen soll. Der mit allem Unterhaltungskomfort und Narkotisierungsmittelchen ausgestattete Großstädter fühlt sich in der Ueberhitzung des eigenen Ueberflusses ohne Zielsetzung verloren. Atomangst und Flugzeugangst und die Aengstlichkeit, etwas Grosszügiges auf weite Sicht zu unternehmen, auf der einen Seite, und die Kapitulation vor den Tatsachen, die man wohl fühlt, aber nicht rechtzeitig in die richtigen Bahnen zu lenken vermag, auf der andern Seite, sind die Pole, zwischen denen das heutige, von der blossen Rentabilität und leeren Betriebsamkeit gestaltete Leben und damit die Stadt hin und her gezogen werden. Dieser Zwiespalt, der eigentlich keiner ist, weil er nur verschiedene Seiten desselben Lebensproblems zeigt, kann nur durch sich selbst und aus sich selbst überwunden werden. Die Stadt ist Ausdruck des Managertums, des sozialisierenden Wohlfahrtsstaates und ist auf die aktive Demokratisierung, Anteilnahme und Verantwortlichkeit der Bürger angewiesen, wenn sie nicht in Bürokratie und Kommandowirtschaft ausarten soll. Ein neues Managertum, ein neuer Sozialismus, ein neues Stadtbürgertum, ein neuer Mensch ist aber etwas viel des Neuen auf einmal und würde eine eigentliche Revolution, will heissen, einen völligen Umsturz aller Lebensauffassungen voraussetzen. Die geschichtlichen Erfahrungen, die allerdings jede Epoche am eigenen Leibe wieder neu machen muss, zeigten bis heute, dass

der Mensch die Experimente, die er mit sich selbst anstellt, bis zur völligen Uebertreibung und Entartung, bis zum bitteren Ende zu gehen pflegt. Anzeichen jedoch dafür, dass die Wucherungen der Städte von heute, der eigentliche Trieb, sich wachsend zu erweitern, schon am Ende angelangt seien, sind nicht vorhanden. Wohl liessen sich als Auswirkungen von Krisen und Kriegen Rückschläge feststellen und eine Zeitlang glaubte man, in London hätte das Dutzend neuer, auf Grund kommandierter Rüstungsdezentralisationen geschaffener New Towns eine Umkehr der Entwicklung bewirkt. Aber die neuesten Zählungen stellen fest, dass für jeden Auswanderer und Stadtflüchtigen zwei nicht ausgewiesene Landflüchtige in die Stadt nachgerückt sind. Unser heutiges Leben, welches Leben in der Stadt ist, beruht nun einmal auf der «group-association of large masses of people in particular places, and man's social instincts and the basis needs of the industrial system will almost inevitably maintain the mass-grouping of the majority of people in some form of urban association which will afford in the fullest possible degree the profit and pleasure». Diese Feststellung stammt vom englichen Historiker H. G. Wells und ist hier in der Formulierung des englischen Planungsschrifststellers Thomas Sharp zitiert. In grobem «Schweizerdeutsch» heisst das übersetzt: Assoziationen von Pöbelmassen und soziale Instinkte als Basis des industriellen Systems, das unausweichlich auf Massengruppierung der Majorität der Bevölkerung in urbaner Assoziation angewiesen ist und diesen höchstmöglichen Profit und Vergnügen sichert. Etwas angenehmer hören sich die deshalb nicht weniger brutalen Tatsachen etwa in folgender Fassung an. Die Stadt der Zukunft und unser ökonomisches Zusammenleben beruhen immer mehr auf wohlgruppierter Partnerschaft grosser Bevölkerungskreise, denen damit allein grösstmögliches Einkommen, also Wohlfahrt gesichert werden können.

Wir haben gesehen, dass die wichtigsten konstitutionellen Fehler der bisherigen Großstädte mit ihrer formlosen Massensiedlung, mit dem immer weiter auseinanderfliessenden Häuserbrei, mit der Arterienverkalkung ihrer Verkehrsanlagen, vor allem auf die Planlosigkeit ihrer Entstehungsgrundlagen zurückzuführen sind. Diese Planlosigkeit lässt sich jedoch nicht nur durch einen Plan, will heissen durch ein Stück Papier mit einem idealen Wunschbild darauf beheben. In diesem Plan müsste vielmehr das ideale Wunschbild der Intellektuellen mit dem allgemeinen Vorstellungsvermögen der Bevölkerung und mit den Möglichkeiten, die in den Dingen selbst liegen, koordiniert werden. Die äussere Erscheinung der Stadt als nicht wegzudiskutierende Versteinerung der Dinge spricht eine Sprache, die sich nicht darum kümmert, ob sie in unseren humanistisch, ästhetisch gebildeten Ohren sympathisch oder unsympathisch klingt. Das Schicksal der Stadt fällt zusammen mit dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schicksal des Menschen und nährt sich aus demselben Untergrund. Die sorgfältig geplante Stadtentwicklung ist kein Vorgang, der exakt und mechanisch abläuft wie die Flugbahn eines Projektils, das einmal abgeschossen, irgendwo in der Nähe des Zieles einschlägt, sondern ist Gegenstand von Spekulationen in allen Deutungen des Wortes. Unsere theoretische Vorstellung, die wir uns von der Stadt zu machen bemühen, hat sich nach dem Wesen der Stadt zu richten, denn die heutige Stadt hat sich nicht nach unseren Theorien gerichtet. Die Wirkkräfte der heutigen Stadt sind nicht mehr Disziplin, freiwillige Einordnung und architektonisches Stadt- und Raumgefühl. Die industrialisierte Bevölkerung ist nicht nur vom Geiste beseelt, sich gegenseitig das Leben zu verschönern und zu erleichtern, nachdem sie eingesehen hätte, dass dies nur durch selbstlose Zusammenarbeit möglich wäre. Aber welche Bevölkerung irgendeiner Epoche wäre das wenigstens solange gewesen, bis diese Eintracht im Stadtbild Ausdruck gefunden hätte. Der inzwischen ebenfalls abgehaltene Vortrag Marti und die anschliessende Diskussion haben ergeben, dass die soziologischen Untersuchungen und Befragungen, welche die Grundlagen zur demokratischen Stadt hätten bilden sollen, bisher ohne Erfolg geblieben sind. Wir ahnen nur, dass die Umweltbedingungen auf das Wesen des Menschen und sein Verhalten Einfluss haben. Aber wir wissen auch, dass diese Dinge viel mehr im Unterbewusstsein, will heissen, in einer Sphäre spielen, über die wir Architekten und Planer vorläufig nichts wissen. Man darf der Planung nicht eine Macht zumessen, die sie gar nicht besitzen kann. Wenn wir den Psychiater fragen, erhalten wir die Auskunft, dass das Milieu dem Menschen nicht geschenkweise das vermitteln kann, was er sich nur mit Anstrengung, Selbsterkenntnis und Selbstverantwortung erkaufen könnte. Die Stadt wird dort demokratischen Bestrebungen gerecht, wo sie vom kleinen Mann, vom Bürger — im Gegensatz zum Einwohner — überschaut werden kann. Demokratisch wäre es deshalb, jede Gliederung und Gestaltung zu fördern und jede Uniformierung und Standardisierung abzulehnen. Das kann jedoch, wie die bisherigen soziologischen Forschungen nachzuweisen scheinen, in jeder Art von städtischer Grössenordnung geschehen. Auch die wachsende Großstadt lässt sich städtebaulich in überschaubarer Weise organisieren. Das bedeutet für die Bestrebungen der «Neuen Stadt», dass sich die neue Stadt, vielleicht sogar vordringlich als Aufgabe, im Anschluss an eine heutige Großstadt, stellt.

Ich weiss, dass die von mir gemachten Erfahrungen und die darauf abgegebenen Aeusserungen, als Abkehr von der illusorischen Planung Missfallen ausgelöst haben. Ich glaube jedoch der Planung den besseren Dienst zu leisten, wenn ich versuche, die Dinge zu sehen und zu untersuchen, wie sie nun einmal sind. Wenn dies wirklich gelingt, wird es viel leichter sein, nachher die intellektuellen Ideal-Wunschpläne zu verwirklichen, als wenn man sich noch in Illusionen hüllt, die man in immer neuer Verkleidung, will heissen, in immer neuen Kommissionen mit denselben Leuten an das kommissionsmüde Volk bringen will.

Mit freundlichem Gruss Ihr *M. W. Bader.*