Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 12 (1925)
Heft: 2

Artikel: Probleme des Städtebaus: die Krise
Autor: Unwin, Raymond
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-81647

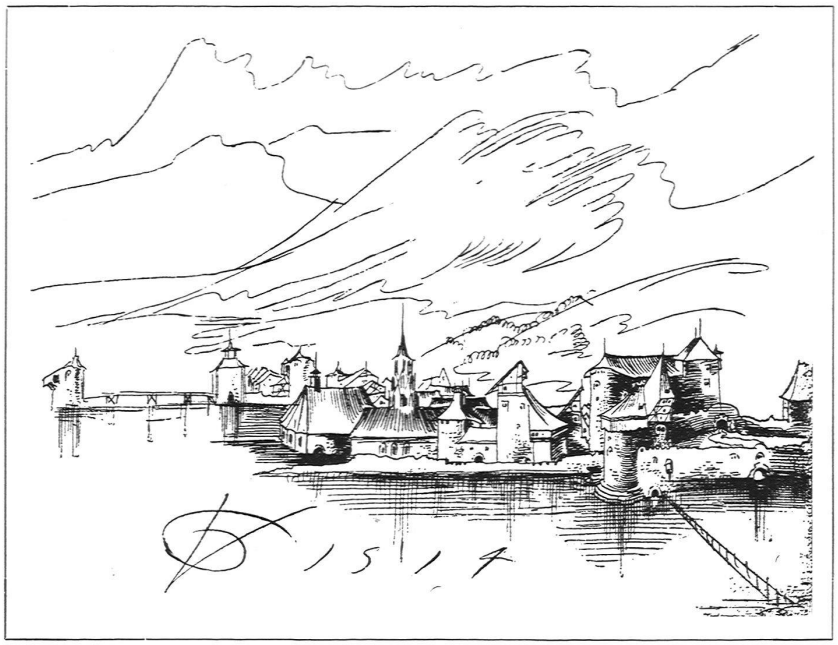
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 08.07.2025

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



URS GRAF / STADT AM WASSER (HANDZEICHNUNG)

PROBLEME DES STÄDTEBAUS

Raymond Unwin / Die Krise[1]

In jedem industrialisierten Lande verursacht die moderne Großstadt ernste Sorge. Ihre Entwicklung in der gegenwärtigen Weise nähert sich in rasender Geschwindigkeit einem toten Punkte, einer gewissen Blutüberfüllung. Vielleicht ist das Erwachen mit dem heftigsten Stoss in den Städten der Vereinigten Staaten erfolgt. Dort hatte man in der Vergangenheit die Bevölkerungsanhäufungen weniger kontrolliert, und infolgedessen konnten dort die äussersten Grenzen der Uebervölkerung sowohl nach der horizontalen wie der vertikalen Richtung vollständiger erforscht werden, und die Bedingungen, die es ermöglichen, dass zehn Menschen in einem Raum leben und sich bewegen, der normalerweise nur für einen einzigen als genügend betrachtet wird, eindringlicher ausgeschöpft werden als anderswo. In Deutschland ist der Anstoss weniger plötzlich gekommen, weil die Städte darauf vorbereitet waren, einmal durch eine dreissig- bis vierzigjährige Bevölkerungspolitik, ferner durch die praktischen Erfahrungen des Städtebaus und schliesslich, weil die wirtschaftlichen Bedingungen der Nachkriegszeit, die in mancher Beziehung so verwüstend waren, den Städten wenigstens das ungehemmte Eindringen des Autos ersparen, das die amerikanischen Städte inzwischen geradezu überfallen hat.

London ist zurzeit voll hineingetaucht in den Kampf mit dieser Flut von Autos. Von Monat zu Monat wächst die Verstopfung der Strassen zusehends, während die Bewegungsgeschwindigkeit merklich niedriger wird. Die ungewöhnlichen Erleichterungen für einen strahlenförmigen Verkehr, die bemerkenswerte Dezentralisation der Bevölkerung, welche für die letzten 25 Jahre vor dem Kriege bezeichnend waren, und vor allem die verhältnismässig geringe Dichtigkeit der Bevölkerung und der Bebauung, die auf die niedrigen Häuser und das Ueberwiegen von Einfamilienhäusern zurückzuführen ist, alles dies zusammen ermöglichte es den acht Millionen der Stadt London, bis zum Ausbruch des Krieges in einer verhältnismässig geringen Ueberfüllung zu leben. Die gesunde Dezentralisations-Bewegung kam indessen dann zum Stillstand und macht sich erst jetzt nach zehn Jahren wieder geltend. Die wachsende Dichtigkeit der Bevölkerung in den zentralen Gegenden, die darin und in der

[1] Wir entnehmen auch diesen Aufsatz des hervorragenden Londoner Architekten, der das Amt eines Chef-Architekten des englischen Gesundheitsministeriums und Leiter des Instituts für Städteplanung bekleidet, der Frankfurter Zeitung vom 25. Dezember 1924.

allgemeinen Knappheit an neuen Wohnungen ihre Ursache hat zusammen mit der intensiveren Bebauung der Geschäftsviertel und der raschen Einführung der Autos haben eine unvorhergesehene und alarmierende Verkehrsstockung herbeigeführt.

In Europa ist indessen das Verkehrsproblem bisher zurückgetreten hinter anderen Sorgen, die mit dem Krieg und seinen Nachwirkungen zusammenhingen. Diese Sorgen haben uns aber erkennen lassen, in welchem Masse das Leben in einer Großstadt abhängt von dem sicheren Funktionieren eines bis ins kleinste ausgearbeiteten Systems der Versorgung und öffentlicher Einrichtungen, deren Zusammenbruch an irgend einer Stelle Verwirrungen und Gefahren im Gefolge hat, denen wir als einzelne machtlos gegenüber stehen. Wir fangen an zu begreifen, wie abhängig wir alle von unseren Mitbürgern sind, wie notwendig es ist, dass jeder die ihm zugeteilte Aufgabe in der komplizierten Organisation erfülle, wenn die ganze sorgfältig durchgearbeitete Maschinerie in Gang gehalten werden soll. Schafft nun aber auch die Grossstadt selbst alle die Bedingungen, die ihre Bürger fähig und geneigt machen, ihre ständig wachsenden, schwierigen Dienstpflichten dauernd zu erfüllen? Unsere Zivilisation hat es in hervorragender Weise verstanden, einen komplizierten Apparat aufzurichten, der erst eine so ungeheure Zusammenballung der Bevölkerung in den Städten ermöglichte. Hat sich aber diese Zivilisation in gleicher Weise fähig erwiesen, diese gewaltige Masse zur wirklichen menschlichen Gemeinschaft zu gestalten? Es ist offenbar höchst unklug für ein Gemeinwesen, nach und nach die Anforderungen, die es an Charakter und Fähigkeit seiner Bürger stellt, zu steigern und zuzulassen, dass sein eigenes Dasein mehr und mehr von einem jeden abhängig werde, der in gleicher Weise diese Forderungen erwidert, ohne dass gleichzeitig das Gemeinwesen jedem dieser seiner Bürger einen vernünftigen Platz zum Leben sichert und ihm genügende Gelegenheit bietet, seine Fähigkeiten und die Lauterkeit der Gesinnung zu entwickeln, von denen das Ganze abhängt.

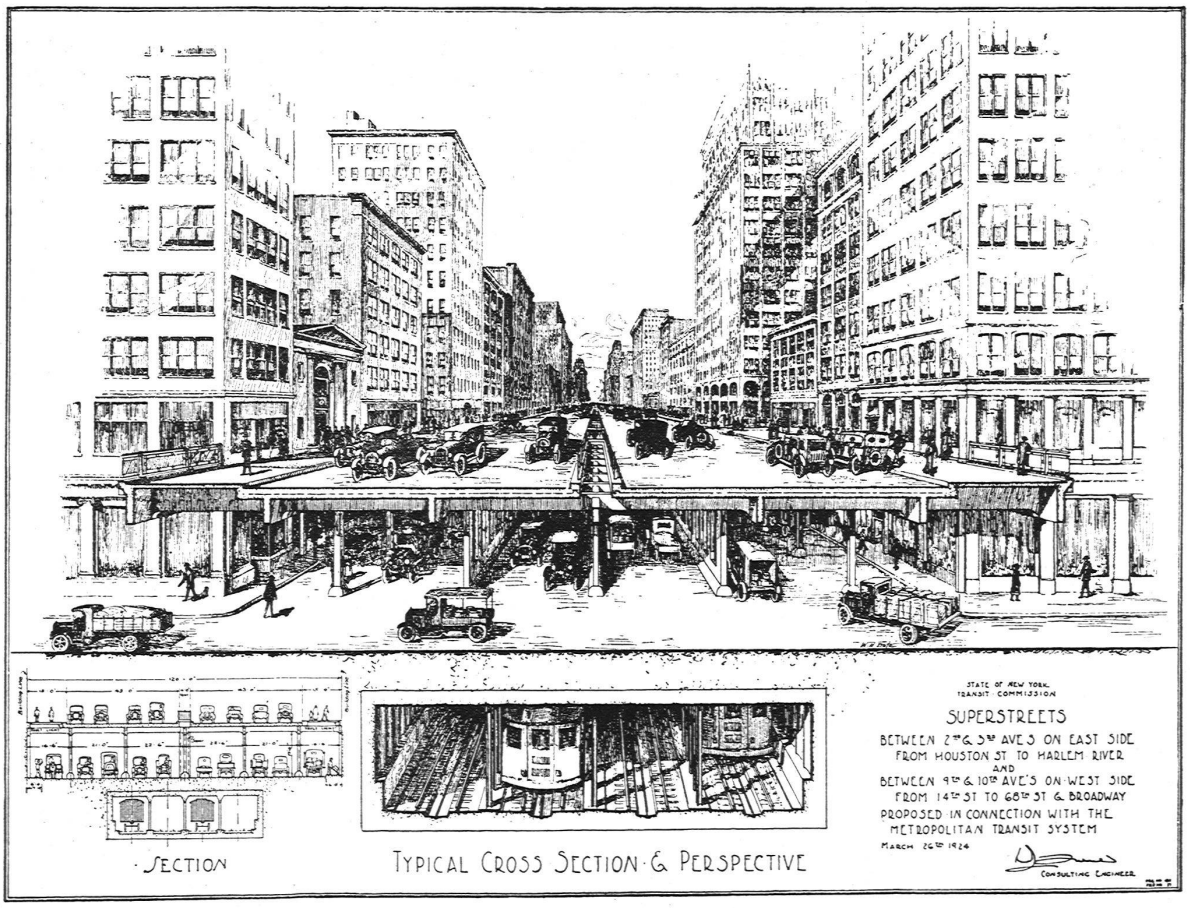
Man hat es einigermassen aus dem Auge verloren, wie notwendig es für das bürgerliche Leben ist, dass es sich auf dem Fundament eines guten Lebens aufbaue. Das ist uns wieder deutlich geworden durch die Erfahrungen bei der sonst so ganz anders gearteten Organisation grosser Armeen, Erfahrungen, die wir während der letzten zehn Jahre alle genügend am eigenen Leibe gespürt haben. Die Existenz einer Armee hängt davon ab, dass sie sich auf jedes ihrer Glieder verlassen kann, auf welchem Platz es auch stehen möge, was auch immer von ihm verlangt werde. Keine andere Organisation ist darauf bedacht, für jeden einzelnen zu sorgen, ihn zu verpflegen, ihn zu kleiden, ihn zu trainieren, ihn zu unterhalten, jedem ist sein bestimmter Platz zugewiesen. Es soll damit nicht gesagt sein, dass die militärische Organisation etwa Vorbild für das zivile Leben sein könne, aber die Städte können nicht ruhig weiter wachsen als unorganisierte Masse, die sich ungestüm nach dem Zentrum der grössten Anziehung hin zusammendrängt. Durch diese Zusammendrängung wird nichts gewonnen. Wir müssen eine Organisationsform finden, die jedem einzelnen einen Platz und den Familien, auf welchen sich das Gemeinwesen aufbaut, einen angemessenen Lebensraum für Arbeit, Spiel und Kulturbedürfnisse sichert.

Das Problem, das die Großstadt darstellt, ist also dieses: während die Massen der Bevölkerung sich zusammendrängen in dem vergeblichen Bemühen, einen dauernden Raum zum Leben zu finden, während der Verkehr zunimmt bei dem gleichermassen vergeblichen Versuch, die sich drängende Masse aufzunehmen und von dem Drucke zu erlösen, nähert sich die Stadt der Krisis einer schweren Kongestion. Die Kosten der Lebenshaltung steigen ständig. Wie ist dieses Rätsel zu lösen? Die praktischen Heilmittel mögen in zwei Sätzen zusammengefasst werden: 1. Bessere Verteilung der Bevölkerung auf die einzelnen Teile der Stadt; und 2. Grössere Bodenständigkeit des Volkslebens in diesen Teilen. Wenn die Stadt das Heim einer wirklichen Gemeinschaft sein soll, so muss sie folgende charakteristischen Eigenschaften haben: Definitive Form, Beziehungen zwischen ihren Teilen, Begrenzung der Grösse, bis zu welcher sie als gesundes einzelnes Gemeinwesen wachsen sollte. Wenn die ihr gesetzte Grösse erreicht ist, soll die städtische Gemeinde sich wie andere Organismen ausdehnen, nicht durch Aufblähung ihres eigenen Körpers, sondern indem sie Mutter neuer Organismen wird, ihr ähnlich nach Form und Vollständigkeit. Solche Tochtergemeinden oder Trabanten-Städte, wie wir sie nennen möchten, würden den Vorzug einer frischen Individualität haben und grössere Entwicklungsmöglichkeiten.

Bestehenden Städten darf nicht erlaubt werden, durch endlose Ansätze an ihrer ganzen Peripherie zu wachsen, sondern nur durch Hinzunahme neuer endgültig geplanter »Trabantenstädte«, abgeteilt und umgrenzt durch Gürtel offenen Geländes, von denen eine jede so weit wie möglich in bestimmte Grenzen zu halten und mit allen Erleichterungen für Industrie, lokalen Handel, Erholung und Kultur auszustatten sein würde. In solchen bestimmt umgrenzten Einheiten würde das tägliche Leben der Bevölkerung die Tendenz haben, bodenständig zu werden, während die Bewohner von ihrer zentralen Mutterstadt

nur für solche Funktionen abhängig wären, die ihrer Natur nach zentralisiert sein müssen, und nur für diese Zwecke würden sie Verkehrserleichterungen verlangen. Vergleicht man das Leben in einer kleinen Stadt, welche zufällig ganz in der Nähe einer der modernen Großstädte liegt, mit dem Leben in den Vorstädten der Großstadt, so wird man überrascht sein, bis zu welchem Masse das Leben in so einer kleinen Stadt lokalisiert ist und wie verhältnismäsig gering die Gelegenheiten sind, die Besuche in der nahegelegenen Hauptstadt verlangen. Und wie kontrastiert damit das ständige Hin- und Herfahren in der ganzen Stadt herum, das für den Bewohner der Vorstadt charakteristisch ist. Tatsächlich sind diese Leute, ihre Familien und ihre Lieferanten den ganzen Tag hindurch unterwegs und auf die verschiedenartigsten Transportmittel angewiesen, um nicht allzuviel Zeit auf die weiten Wege zu verlieren. Eben diese nicht lokalisierte Vorstadtbevölkerung ist es, die am meisten zu der Verkehrsverstopfung beiträgt, die schon schlimm genug ist infolge der zwecklosen Hin- und Herbewegung von Gütern und Menschen, die wieder darauf zurückzuführen ist, dass so viele Gebäude der Stadt an falscher Stelle oder in falschen Beziehungen zueinander stehen. Ist einmal durch eine bessere Verteilung der Bevölkerung und eine grössere Lokalisierung ihres Lebens der zwecklose Verkehr reduziert, so kann auch besser für die Zirkulation gesorgt werden, die wirklich notwendig ist, einschliesslich der ungehemmten Verbindung der »Trabantenstädte« untereinander.

Die Zerlegung grosser Menschenanhäufungen in Einheiten, die in sich abgegrenzt und richtig organisiert sind, wird eine wohltätige Rückwirkung auf das soziale Leben des Gemeinwesens haben; es wird Form und rechte Beziehung geben dem, was jetzt chaotisch ist.



NEW YORK / PROJEKT FÜR EINE ZWEIGESCHOSSIGE STRASSE MIT UNTERGRUNDBAHN

(Cliché Deutsche Bauzeitung)