Stadtumbau : auch ohne Bodenreform

Autor(en): **Förderer, Walter M.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 6: **Terrassenhäuser II**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-41218

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

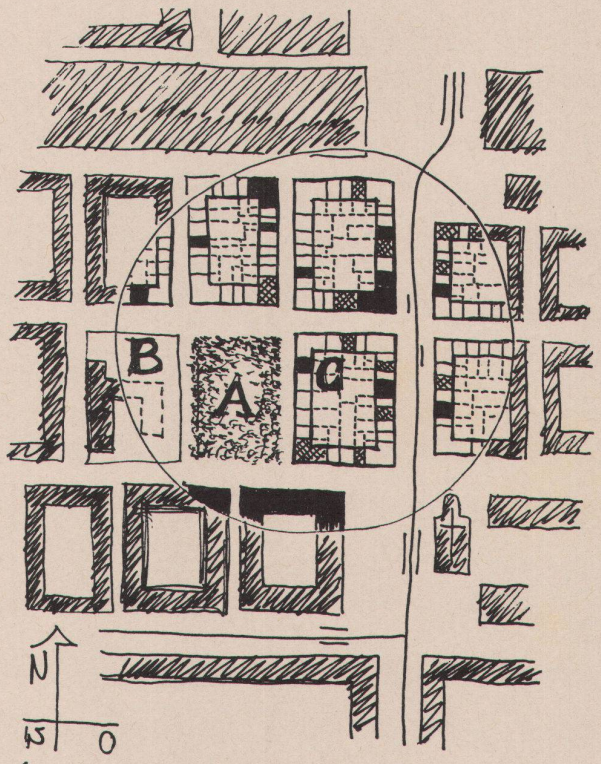
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Walter M. Förderer

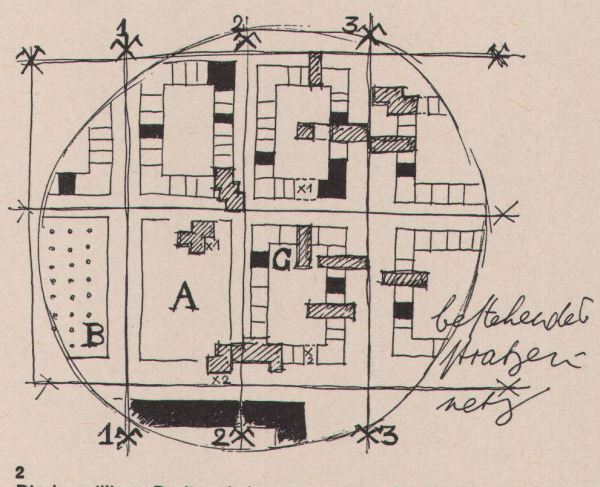
Stadtumbau – auch ohne Bodenreform



1
Ausschnitt aus einem überalterten Stadtquartier
Détail d'un quartier urbain suranné
Detail of an antiquated town district

A Parkwiese
B ausgediente Fabrik
C Häuserblock

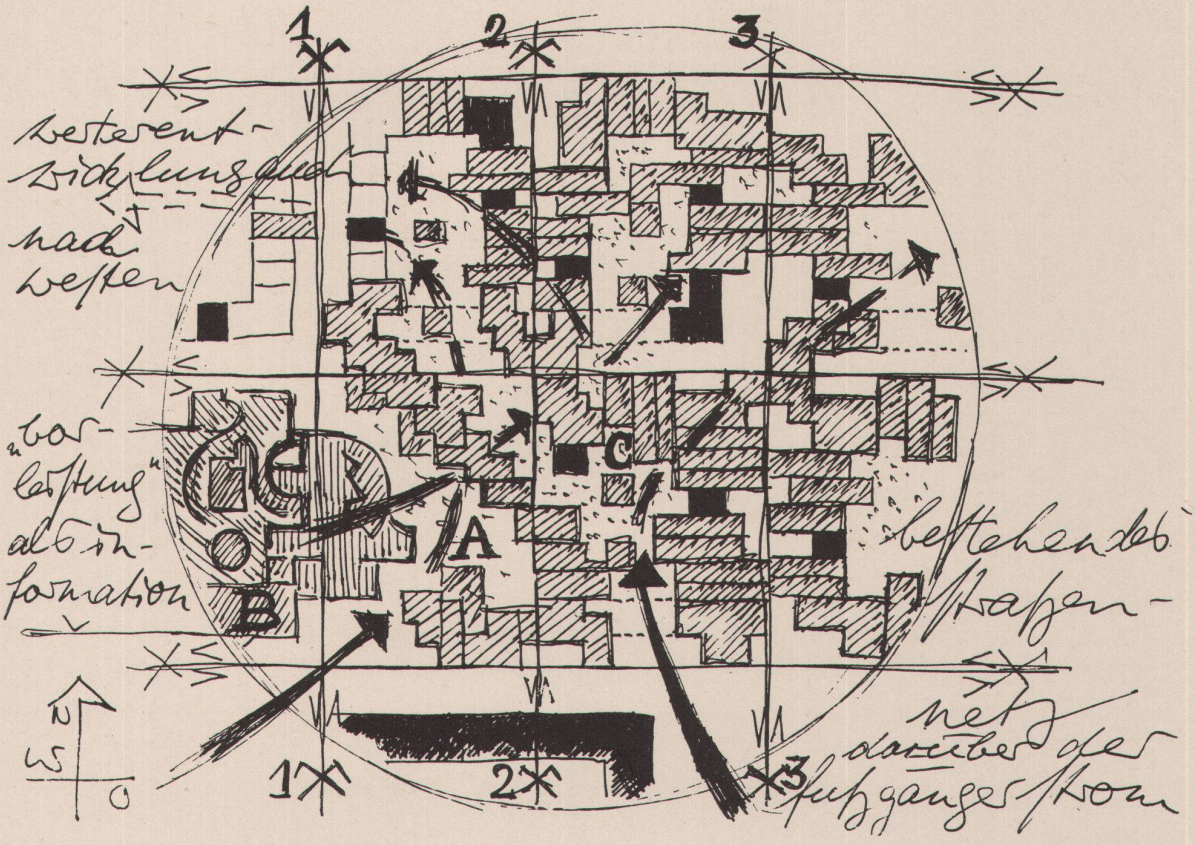
Schwarz: unlängst erneuerte Bauten
Schraffiert: bauwillige Besitzer



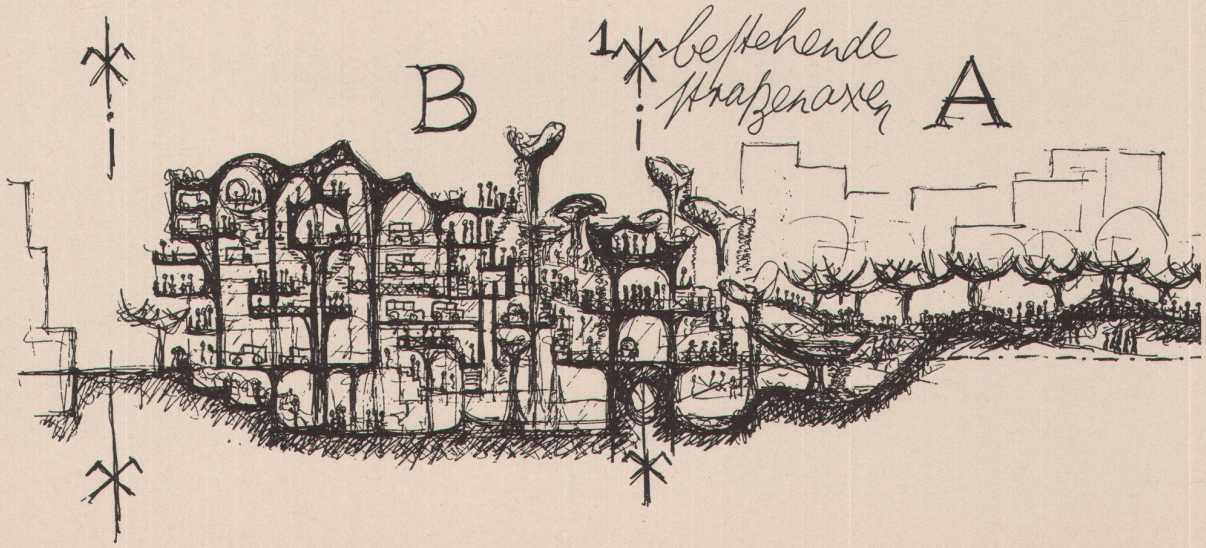
2
Die bauwilligen Besitzer haben neu gebaut. Zwei Bauten sind in das Feld A verlegt worden; es entstehen die Durchgänge X^1 und X^2
Les propriétaires désireux de construire ont fait bâtir leurs immeubles, dont deux ont été transférés dans la pelouse A; on a formé ainsi les passages X^1 et X^2
Eager house-owners have built new houses. Two buildings were transferred to part A, thereby forming passages X^1 and X^2

Schon mit dem Bild des SUVAL-Wettbewerbsprojektes von Hertig, Hertig & Schoch (Seite 205, Abb. 25) wollten wir zeigen, daß der terrassierten Bauweise eine Rolle in der städtebaulichen Erneuerung bestehender Quartiere zukommen könnte: gleichsam mit einem anderen Mittel wird die ältere Bebauung ergänzt, ohne konkurrenziert zu werden. Hier nun liegt von W. M. Förderer ein Vorschlag vor, nach welchem, nur mit der Unterstützung neuer Bauvorschriften, ein Teilgebiet der Arbeiterstadt des 19. Jahrhunderts sukzessive und durch die darin steckenden Wirtschaftskräfte selbst erneuert werden könnte. Das Ergebnis wäre eine Stadtlandschaft, welche auch den Bewohnern solcher Stadtquartiere jenes Maß an Zentrumscharakter nahebringt, das die Altstadt wegen ihrer Überlastung doch nicht mehr allen Stadtbewohnern bieten kann.
(Der nachfolgende Text ist nach einem Gespräch mit Walter M. Förderer notiert von L. B.)

Die Stadterneuerung, die wichtigste Aufgabe der heutigen Architektur, wird im allgemeinen auf Grund bestehenden Rechts und mit Hinblick auf bewährte Bautypen, allenfalls noch von gewohnten ästhetischen Erwägungen her angegangen; das Instrumentarium des Planers enthält die Umzonung und die Möglichkeit der meist zurückgelegten Bauflucht, was zu den bekannten, oft wenig erfreulichen Resultaten führt, die der sich wandelnden Stadtbedeutung nicht gerecht werden. Hier wird ein Vorschlag gebracht, der neue Bauform mit neuem Sanierungsrecht verbindet, das für den Privaten nicht rigoroser ist als das bestehende, das aber schöpferische statt bloß be- und verurteilende Jurisprudenz voraussetzt: er geht davon aus, daß nicht nur von privatem Grund, sondern auch vom Besitz der Allgemeinheit etwas in die Sanierung einzuschießen ist. Der Beitrag der Allgemeinheit besteht darin, daß sie den Luftraum über der Straße, oberhalb des notwendigen lichten Profils, für Bauzwecke zur Verfügung stellt. Der Beitrag des Privatmannes bedeutet ein geringes Opfer: er öffnet seine Hinterhöfe und gewinnt dadurch zusätzliche Kontaktmöglichkeiten mit neugeschaffenem öffentlichem Bereich.
Der hier dargestellte Vorschlag ist keine Utopie: Utopien dienen dazu, einen einzigen Gedanken mit höchster Konsequenz zur Darstellung zu bringen; die vorliegende Studie aber geht von einer Vielfalt realer Gegebenheiten und Anforderungen aus und bringt sie zu einem provisorischen Einklang; der in Lage und Umriß zufällig überkommene private Parzellenbesitz wird nicht weiterhin resigniert als hinderliche, sondern als notwendige Voraussetzung zu lebendiger Stadterneuerung akzeptiert. Der allgemeinen Sanierungsidee zuwiderlaufende schon bestehende Neubauten und auch Widerstände einzelner Querulanten sind einkalkuliert.
Die Grundlage ist eine in Basel existierende Situation, wie sie überall vorkommen könnte: ein rechtwinkliges Straßennetz, darin Häuserblöcke mit zum Teil niedrig verbauten Hinterhöfen, ein Block mit einer ausgedienten Fabrik und ein als Grün freigebliebenes Straßengeviert. Bei dem Vorschlag handelt es sich nicht um ein Rezept, mit welchem eine ganze Stadt umgebaut werden soll: in dieser Weise sanierte Quartiere mögen in andersartige überführen; allerdings aber richtet sich der Vorschlag gegen vereinzelte Quartiererneuerung, die für sich allein ebenso isoliert im Stadtganzen steht wie die Villa im Villenquartier.
Es wird davon ausgegangen, daß ein zu Erweiterung der City umzubauendes Stadtgebiet auch künftig nicht nur aus Läden und Büros bestehen soll, sondern weiterhin aus einem Wohngemenge. Läden besetzen zweckmäßig ohnehin nur das Parterre und höchstens das erste Geschoß, wobei hier die Meinung vertreten wird, daß es eine direkte Belichtung oder gar Besonnung für Läden nicht braucht und daher große Bautiefen möglich sind; allzu oft stehen wir heute schon vor fensterlosen Warenhausfassaden inmitten konventioneller Häuserzeilen. Im weiteren wird von der Überzeugung ausgegangen, daß sich


1
2
3
Bestrebungen nach Westen
„Vorlastung" als Information
A
B
C
bestehendes Straßennetz darüber der Fußgängerstrom
N
W
O
1
2
3

3

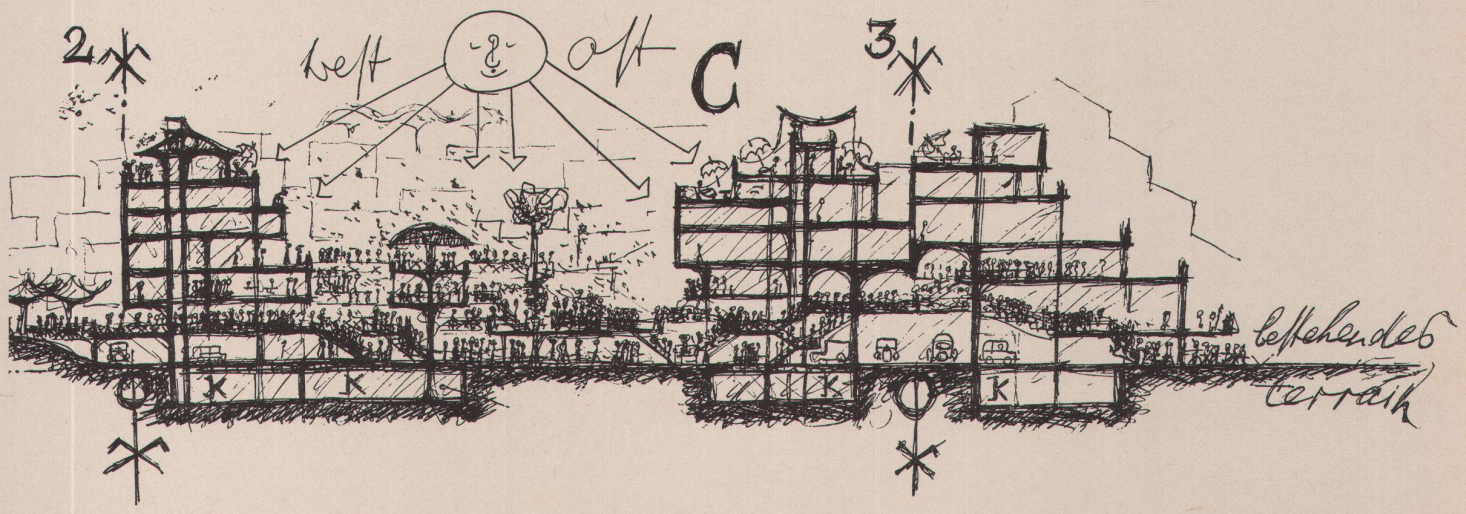

B
1
bestehende Straßenachsen
A

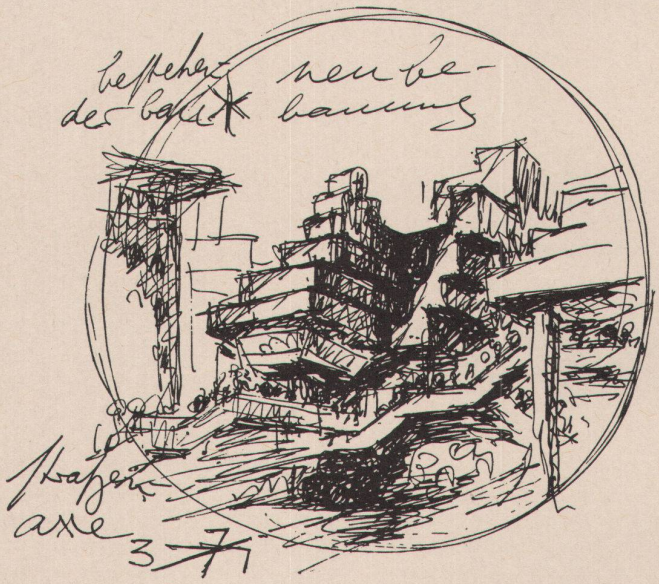
4

3
Die meisten Gebäude sind nun ersetzt. Das alte Straßensystem 1, 2, 3 ist weitgehend unsichtbar geworden. In der Diagonale entstanden Fußgängerpassagen. Die Fabrik B hat sich in eine Großgarage verwandelt, die Parkwiese A ist teilweise erhalten
Presque tous les édifices ont été remplacés. L'ancien système routier 1, 2, 3, sont devenus pratiquement invisibles, et dans les diagonales on a aménagé des passages pour piétons. L'usine B a été transformée en un grand garage; la pelouse A a été conservée en partie
Most buildings have been replaced. The former street pattern 1, 2, 3 are mostly invisible. Pedestrians' passages were formed in the diagonals. The factory B has become a mammoth garage, whilst part of the park lawn A remained untouched

4
Schnitt durch die Abstellgarage B, die einstige Parkwiese A und die über die Straße gebaute Wohn- und Geschäftsüberbauung C
Coupe du garage B, de l'ancienne pelouse A et des immeubles commerciaux et locatifs enjambant la rue
Cross-section of parking garage B, former lawn A and residential and office block C built across the street

das Leben des Städters zunehmend abspielt zwischen seiner Wohnung und dem Auto; in größeren Städten keinesfalls mehr in einem Zentrum der monumentalen Bauwerke, Dom, Rathaus usw. als verordnetem Fußgängerreservat. Zwischen Wohnung und Auto muß der Bürger die Stadt erleben können, und diese kurze Strecke soll ihm bieten, was einst der Gang zum Markt und zum Rathaus war.
Verkehrsmäßig drückt sich das so aus, daß das bestehende Straßennetz über der für den Fahrverkehr nötigen Lichtraumhöhe durch Fußgängerwege überkreuzt wird. Dort und anstelle der einzelnen Hinterhöfe sind Rekreationsorte und Einkaufszonen sowie der Sitz von Kleingewerbe, kleineren Betrieben und Dienstleistungen zu denken. Im Gebiet der einstigen Fabrik entsteht sukzessive eine Großgarage. Sie ist integriert in das Straßennetz, das nur noch dem Fahrverkehr zu dienen hat; die etwas verbreiterten ehemaligen Trottoirs dienen dem Güterumschlag und als Kurzparkplätze für Einkäufer. Die Zone der ehemaligen Hauskeller soll nebst anderen Zwecken auch als Sammelort eingekaufter Ware dienen, von wo sie abgeholt und zu verladen wäre; denn es scheint nicht gerechtfertigt, das ganze Erdgeschoß zur Parkierungsfläche zu machen und unmittelbare Erreichbarkeit zu sichern.
Das Interesse des von der Wohnung zur Garage eilenden Einwohners oder des Besuchers ist durch die Ladenzone nicht genügend erfüllt. Neben der Geschäftsstadt, zu welcher nur durch den Einkauf eine Beziehung zu gewinnen ist, bedarf es noch einer Zone der Selbstidentifikation, eines Ortes, wo ein Teil privaten Lebens in der Öffentlichkeit zum Ausdruck kommt; während die Wohn- und Geschäftszone, einmal erneuert, den Charakter endgültiger Bauwerke aufweist, sollte das Parkhaus Zonen mit der Atmosphäre des Provisorischen, mit Möglichkeiten individueller baulicher und anderer Improvisation, wie einst im Schrebergarten oder auf dem Rummelplatz, bieten.
Wie die Skizzenpläne zeigen, entsteht die neue Überbauung sukzessive und nach Maßgabe der Baulust der Privaten. Jeder Übergangszustand ist existenzfähig, und in jedem Augenblick ist die öffentliche Zirkulation gesichert. In diesem System enthält der – in der konventionellen Fassadenreihe so störende – Individualismus seinen besonderen Wert; die einzelnen Bauten sind nicht mehr in eine Flucht befohlen, und selbst das Haus des Querulanten trägt zu dem Konzert bei, das es früher durch seinen Mißklang verdarb. In der Durchdringung von privatem und öffentlichem Bereich ist auch dem Politiker unmißverständlich seine Aufgabe zugewiesen: nämlich zwischen privaten und kollektiven Anliegen endlich koordinierend ein-

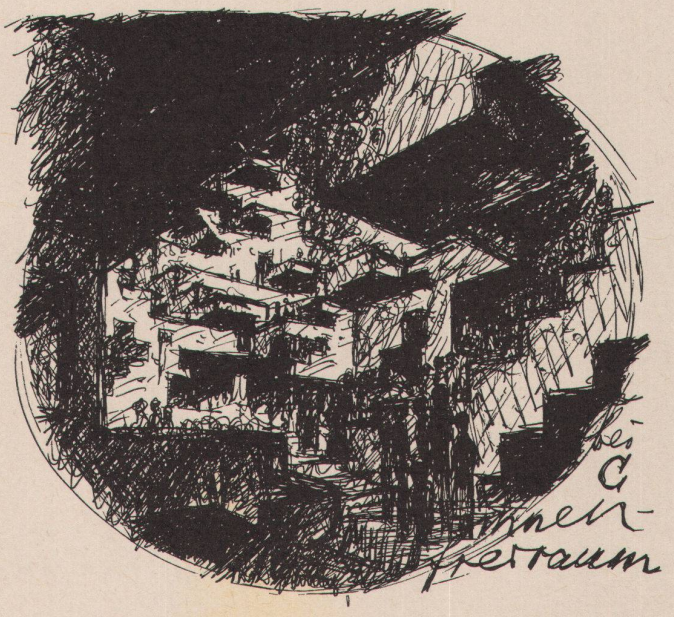




5
Perspektivische Ansicht der Fußgängerpassage
Perspective du passage à piétons
Perspective view of pedestrians' passage

zuwirken, während früher die Förderung privater Interessen Begünstigung, die der öffentlichen oft ein wirtschaftliches Hemmnis bedeutet hatte. Auch gibt das System Gelegenheit zu städtebaulicher Empirie: in den Provisorien der Garagenzonen können sich gestalterische Moden ausleben und überleben, und es sollen perzeptionelle Effekte zu erfahren sein, die später, von der Bevölkerung akzeptiert, für definitive Bebauung Bedeutung erhalten.

Zweifellos enthält das System auch offene Fragen: einmal die, ob das Bauen mit Auskragungen und Überbrückungen nicht zu teuer sei. Für den Privaten besteht die Ökonomie des Systems in einem allgemeinen Lagegewinn; die allzu hohen Werte einzelner Spitzengrundstücke bauen sich ab infolge des enorm gesteigerten Kontaktes aller Parzellen mit den Fußgängerströmen. Für den Staat ist es ökonomisch, weil die gesamten Straßen- und Tiefbauinvestitionen voll weitergenutzt werden können. Sodann die Frage, ob die entstehende Bebauung nicht verwirrend wirke: noch ist uns wenig bekannt, woran und wie sich der Fußgänger in der Stadt orientiert; doch ist anzunehmen, daß die neuartige Überbauung gegenüber dem herkömmlichen Schachbrett mehr perzeptionelle Merkmale biete, die im Gedächtnis haftenbleiben. Schließlich stellt sich die Frage, ob die Schaffung und Aktivierung von Dunkelzonen in der vorgeschlagenen Form möglich sei. Sie hat ökonomische, hygienische, optisch und akustisch perzeptionelle und auch verkehrstechnische Aspekte. Es fehlen viele Erfahrungen und viele Kenntnisse; mit der längst fälligen Grundlagenforschung zur Stadtsanierung, die mehr bewirkt als das bisherige Stadtflickwerk, wäre endlich zu beginnen. Damit wenigstens brauchte nicht bis zur dereinstigen Bodenreform gewartet zu werden.



6
Ein innerer Freiraum
Espace libre aménagé à l'intérieur des bâtiments
Interior free space