Tagtäglich

Autor(en): **Füeg, Franz**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **70 (1983)**

Heft 9: **Lyon**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-53513

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

«Bilder zur Kulturgeschichte des Automobils», Fotografien von Leonardo Bezzola, Bilder, Objekte und Auto-Fragmente stellt die Basler Galerie Littmann aus, die sich jeweils einmal im Jahr in einer nichtkommerziellen Ausstellung Bereichen der Massenkultur widmen will (letztes Jahr: «Fussball in der Vitrine».) Das Konzept und die Texte zum begleitenden Buch stammen von Werner Jehle. Die Schau ist vom 15. bis 25.9. am Frankfurter Automobil-Salon (IAA) zu sehen und wird vom 5.10. bis 12.11. in Basel bei Littmann gezeigt.

Die Autoren sind der Ansicht, dass das Auto ein «Objet pilote» des zwanzigsten Jahrhunderts ist und jeden, auch den, der es nicht besitzt, betrifft. Es hat unseren Lebensrhythmus verändert, Städtebilder beeinflusst. Es bedroht die Landschaft und provoziert neue Siedlungsformen. Und dann gehört zum Automobil die Magie. Das Auto ist Werkzeug und Fetisch zugleich, Transportmittel und Kunstgegenstand, auch so eine Hülle wie Kleidung und Haus, gleichzeitig materiellen und ungreifbaren Anforderungen offen. *UJ.*

Ein Autobuch – auch für Architekten

In der Reihe der «dumont taschenbücher» ist ein illustriertes, 229 Seiten starkes Handbuch zur «Geschichte des Auto-Designs» erschienen. Geschrieben hat es der Kunsthistoriker Joachim Petsch, Kenner der Architekturgeschichte und des Städtebaus im 20. Jahrhundert. Den Lesern von «Werk, Bauen + Wohnen» ist er bekannt durch einen Aufsatz zum Thema «Historische Architektur in der Bundesrepublik», erschienen in Heft 1/2 1981.

Petsch macht zusammen mit seiner Frau ein Buch übers Automobil, das «die historischen Rahmenbedingungen, die wirtschaftliche und soziale Dimension» des Gegenstandes einbezieht. Parallel zum Wandel des Designs vom Kutschenstil zur Stromlinienform und zum funktionalistischen Gehäuse oder vom Traumwagenstil zur Keilform der Gegenwart erörtern die Autoren Aspekte der Psychologie und Soziologie des Motorfahrzeugs, und sie gehen auf politische Methoden ein, das individuelle Transportmittel in Dienst zu nehmen.

Spannend für Architekten und Städtebauer dürften Petschs Gedanken über die Zusammenhänge zwischen Autoideologie und Stadtentwicklung sein. Durch die «Individualisierung» des Verkehrs im 20. Jahrhundert, durch die Kultivierung des Autos, liessen sich die Zentren entmischen in Verwaltungs-, Arbeits- und Wohnzonen. Wer von der Verödung der Innenstädte, von Verlust historischer Bausubstanz und von der Zersiedlung der Landschaft spricht, müsste eingehen auf die Vorherrschaft des Automobils in Planer-Köpfen, die ihre Eingebungen wiederum von Politikern und mächtigen Wirtschaftskreisen empfangen. Dies, obwohl nach einer Messung in der besonders autofreundlichen Bundesrepublik 1976 «insgesamt zwei Drittel aller Ortsveränderungen» nicht im Auto geschahen.

Aber das Auto ist nur Symptom, nicht Ursache des Zerfalls von Siedlungen und Städten. «Das Konzept der autogerechten Stadt geht von der Voraussetzung aus, dass jeder einen Pkw besitzt», sagt Petsch, doch dies ist eine Fiktion, die rücksichtslos über ganze Bevölkerungsschichten hinweggeht, über Kinder, Schüler, alte Leute und Behinderte. Befreiung bringt das Auto nur denen, die frei darüber verfügen können – doch wer kann das schon in einer Welt, die das öffentliche Verkehrsmittel gegenüber dem individuellen benachteiligt?

Petschs Autobuch unterscheidet sich wohltuend von der üblichen Fan-Literatur, weil es zu Gedanken anregt, welche zur Kultur des 20. Jahrhunderts als «Auto-Kultur» führen. *U. J.*

Tagtäglich

Kulturinitiative

Schweizer haben eine Initiative eingereicht, die begehrt, der Bund möchte die Kultur vermehrt fördern. Darauf veröffentlichte die Regierung eine Liste darüber, was sie leistet. Nicht alle sind mit allem einverstanden, was auf dieser Liste steht, weil ihre Vorstellung von Kultur sich nicht in allen Teilen mit der des Bundesrates deckt.

Eine Kultur hat die Regierung vergessen: die Baukultur. Aber was kostet sie? Doch meist nicht mehr als den Willen und die Fähigkeit dazu, sich gute Architektur zu leisten.

Diesen Willen und die Fähigkeit haben bei bedeutenden Bauwerken gerade in der jüngsten Zeit die Verantwortlichen der PTT und der Schweizerischen Bundesbahnen bewiesen. Und sie werden auch von vielen kantonalen und kommunalen Ämtern immer wieder vor Augen geführt. Ihren leitenden Architekten und Ingenieuren fällt eine wichtige Rolle zu, die nicht stets leicht zu spielen ist, denn übergeordnete Behörden und Politiker haben oft eine andere Auffassung und einen scharfen Seitenblick auf die öffentliche Meinung. Dagegen sind die Baufachleute im öffentlichen Amt von kritischen Attacken durch ihre privaten Kollegen weitgehend frei, weil diese sich hüten, offen ihren möglichen Auftraggebern am Zeug zu flicken. Das könnte die beamteten Bauleute dazu verführen, die privaten selbstherrlich für das entschädigen zu lassen, was sie selber unter ihren Vorgesetzten nicht zuwege bringen.

Um so höher sind jene zu schätzen, die sich nicht in ihrem Amt veramtschimmeln lassen und die ganze Kraft und Fähigkeit einsetzen für das, was Architektur zur Kultur macht.

Nicht alle sind von diesem Geist. Im Mai hat die Schweizer Baudokumentation eine «Kurzinformation über das Amt für Bundesbauten (AFB)» in einen der blauen Ordner einheften lassen. Die Zielsetzung dieses Amtes wird dort beschrieben:

«In der Erfüllung der ihm von Parlament und Bundesrat übertragenen Aufgaben verfolgt das AFB folgende Ziele:

– Erstellen – unter Beizug der Bauwirtschaft – von Bauten, die den betrieblichen bzw. sozialen Anforderungen entsprechend zweckmässig und wirtschaftlich geplant sind, den Forderungen des Umweltschutzes, der Raumplanung sowie des Energiesparens Rechnung tragen, überzeugend gestaltet sind und möglichst wenig Unterhalt erfordern

– Erhaltung der Bausubstanz durch fachgerechten Unterhalt der Bauten

– Befolgen der Gebote der Sparsamkeit, Zweckmässigkeit, Gesetzmässigkeit und Sicherheit bei Planung, Ausführung und Unterhalt der Bauten, bei der Begutachtung von Projekten, bei der Beschaffung und Zuteilung von Räumen, bei der Beschaffung von Gütern und bei der Besorgung des Hausdienstes usw.

Das AFB ist ein Dienstleistungsbetrieb der Bundesverwaltung, gleichzeitig auch das grösste Baufachorgan der Schweiz. Es ist während des ganzen Projektablaufes fachlich zuständig und insbesondere verantwortlich für die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bauobjektes und die Zuverlässigkeit der Kostenberechnung. Für die Projektierung der grösseren Bauvorhaben werden meistens private Architekten und Ingenieure beigezogen (Wettbewerb oder Direktauftrag).»

Gegen keinen Teil dieser Zielsetzung gibt es etwas einzuwenden. Jeder Architekt könnte sie für sich selber in seinem Büro an die Wand hängen. Nur etwas stört: die Verteilung der Gewichte.

Das Amt für Bundesbauten sei «insbesondere verantwortlich für die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bauobjektes und die Zuverlässigkeit der Kostenberechnung». Insbesonders.

Alle Aufgaben, die angeführt sind, können leidlich gut gezählt, gemessen und geprüft werden. Was nicht nach wissenschaftlicher Erkenntnis, Rechtsvorschriften, Normen und mit dem Rechner überprüfbar ist, fehlt, ausgenommen die «sozialen Anforderungen» und die «überzeugende» Gestaltung der Bauten. Wären nicht auch Aufgaben des obersten Bauorgans unseres Staates zu fördern, zu unterstützen: Innovationen, ganz allgemein schöpferische Leistungen im Bauwesen, der Architektur und Planung? Sicher kann das Amt nicht den Spielboden bereiten für vage Experimente, wohl aber für hohe Qualität schlechthin, auch bei der Wahl der Personen.

Die «Zielsetzung» des Amtes für Bundesbauten umschreibt seine heutige Politik zutreffend. So kommt es, dass «das grösste Baufachorgan der Schweiz» im Vergleich zu seiner Grösse zu wenig aufzuweisen hat, das auf die Liste der Kulturleistungen des Bundes aufgenommen werden könnte.

Haben die Parlamentarier und die Bundesräte nicht doch Interessen, die weitergehen als für das, was als Zielsetzung seines Bauamts genannt ist? Oder wären sie ihnen plausibel zu machen? Das Amt für Bundesbauten könnte auch für eine Architekturpolitik vorbildlich allen kleinen Bauämtern der Kantone, Gemeinden und privaten Institutionen vorangehen. Oder das grösste Baufachorgan könnte sich Beispiel nehmen an vielen kleinen. Die Zahl und Grösse macht's nicht aus. Aber vielleicht nagt gerade da ein Wurm.

Franz Füeg