

Die Situation des Städtebaus in unserer Zeit

Autor(en): **Steiner, A.H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1958)**

Heft 33

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651159>

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.

BAUEN LEBEN WOHNEN



REDAKTION: HANS OTT, ZÜRICH VERLAG: CICERO-VERLAG, ZÜRICH DRUCK: GENOSSENSCHAFTSDRUCKEREI ZÜRICH NR. 33



Prof. A. H. Steiner, ETH Zürich

Die Situation des Städtebaus in unserer Zeit

Antrittsvorlesung von Prof. A. H. Steiner

Die Wahl des Themas «Die Situation des Städtebaus in unserer Zeit» entspringt einem inneren Bedürfnis. Immer wieder sind wir versucht – und es trifft dies vor allem für den Laien zu – die einzelne bauliche Leistung kritisch zu betrachten und uns im Dafür und Dawider zu ereifern. Das Einzelobjekt erweckt das Interesse und die Diskussion der Allgemeinheit, der Gesellschaft; der einzelne aber nimmt nicht Stellung zu den Problemen der Allgemeinheit – und ein solch allgemeines Problem ist wohl die Situation des Städtebaus.

Etwas vereinfacht ausgedrückt will dies etwa folgendes heißen: Wenn der «Meier» sich ein Haus baut, sei es am Zürichberg oder im Zentrum der Stadt, so ereifert sich die Gesellschaft in heftigen, ästhetischen Gesprächen; dabei vergißt sie aber die städtebaulich-prinzipiellen Scheußlichkeiten, die tagtäglich in unseren Städten vor sich gehen; sie vergißt, daß das Haus am Zürichberg – und wir wollen annehmen, daß es sich um eine gute architektonische Leistung handle – ziemlich hilflos und ohne inneren Zusammenhang zwischen mehr oder weniger feindlichen Brüdern steht.

Wenn man mit wachen und unvoreingenommenen Augen die Situation überblickt – bleiben wir ruhig beim Beispiel des Zürichbergs –, muß man sich eingestehen, daß das mit viel Geld, Mühe und Hast höchst komfortable Wohnstätten errichtet wurden, die aber nicht durch irgend welche kulturelle Bindung zusammenhalten. Zufällig mag vielleicht im Einzelobjekt eine erfreuliche, frische Wohnatmosphäre geschaffen worden sein. Wird aber das Haus verlassen und das Quartier durchschritten, so bleibt uns noch der Eindruck eines verteilten Wohlstandes mit allerlei Gartentürchen, Giebelchen, Erkerchen, Steil- und Flachdächern.

Es ist dies das Spiegelbild der Gesellschaft, das sich da vor uns ausbreitet, einer Gesellschaft, welche die kulturelle Führung ausübt und teilweise sogar beanspruchen darf. Glauben Sie ja nicht, daß ich diese Feststellung politisch ausgewertet wissen möchte. Als Fachmann gehe ich ganz einfach dieser Erscheinung nach; sie ist in allen neuen Städten zu finden und nicht etwa auf bestimmte soziale Schichten beschränkt. Wenn ich die Bebauung am Höggerhang betrachte – um in unserer Nähe zu bleiben – oder gewisse Gebiete in Albisrieden oder Altstetten im Auge habe, so müssen wir uns eingestehen, daß die Kleinen es den Großen gleich tun möchten; nur kaufen die Kleinen in einem etwas billigeren Laden ein. Vielleicht sind die kleinen Verhältnisse etwas versöhnlicher, weil der finanzielle Aufwand zwangsläufig bescheidener ist; aber im Essentiellen ist die kulturelle Situation in den privaten Wohngebieten immer dieselbe. Es ist, wie wenn ein bindender und formender Grundgedanke fehlen würde. So ganz anders ist es, wenn wir etwa eine Altstadt, einen Bauernhof oder eine gute moderne Siedlung durchschreiten. Wir finden auch unter den Studentenarbeiten hier an der ETH erfreuliche Ansätze, die in ihrer Gesamtheit eine menschenwürdige Wohnatmosphäre aufkommen ließen. Es ist so unendlich viel Gutes vorhanden, das sich nicht in die Tat umsetzen läßt.

Dies sind Tatsachen, die den Fachmann beschäftigen müssen und denen nachzugehen, eine Aufgabe bedeuten.

Hier müssen wir vorerst einmal der Binsenwahrheit eingedenk sein, daß Bauten, wie nichts sonst, die geistige Grundhaltung einer Epoche widerspiegeln. (Eine von Bauten abgeleitete Kulturgeschichte ist noch ungeschrieben.)

Was da in Stein, Holz, Metall und Glas vor uns steht, sind Materie gewordene Gedanken einer Epoche. Der einzelne Bauherr und der einzelne Architekt können nur mit äußerster Mühe ihre Zeit sublimieren; das Genie kann vielleicht einen Schritt als Wegweiser vorausgehen; geniale Leistungen im Baufach aber kommen nur zahlflüssig zur Auswirkung, da das Bauen eine sehr realistische, weltoffene, gewissermaßen versöhnliche Einstellung verlangt. Der Mangel dieser Eigenschaften kann dazu führen, daß die großen finanziellen Mittel verweigert werden, die für die Verwirklichung von hervorragenden Bauvorhaben unerlässlich sind.

Die Maler, die Bühnen, die Dichter können sich mehr oder weniger auf eigene Kosten in ihren Wänden austoben. In dieser Beziehung sind also der Städtebau benachteiligt. (Dies als Zwischenbemerkung.)

Fest steht auf alle Fälle, daß es äußerst schwer ist für den Bauherrn, den Architekten, städtebau-

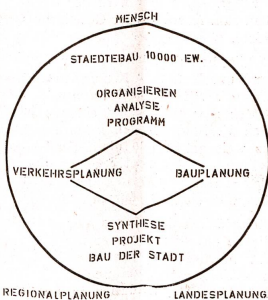
liche Leistungen und Gedanken zu verwirklichen, die nicht in der Zeit liegen; gewissermaßen nicht die Komponente bilden aller der unendlich vielen Faktoren, die eine städtebauliche Situation, eine Bauidee formen. Es lassen sich höchstens die positiven Faktoren, die von der Zeit gegeben sind, mit viel Mühe und Schweiß in den Vordergrund schieben. Der begabte, pflichtbewußte Architekt mag jeweils diesen Weg zu beschreiten versuchen; er wird aber dabei nicht vor Ernüchterungen gesichert sein. Er wird früher oder später an eine Grenze, an eine Mauer anrennen, die von seiner Epoche errichtet wurde. Man mag nun einwerfen, daß dem immer so war. Gewiß, keine Zeit kann über ihren eigenen Schatten springen; wir übrigens jedes einzelne Individuum nicht, wenn es nicht zur falschen Pose ausfallen will. Wir werden aber noch davon zu reden haben, ob der Schatten, der über unseren Städten lastet, nicht das erträgliche Maß überschritten hat; ob und in wie weit wir fähig sind, aufzuhellen. Um klar zu sehen, werden wir den tieferen Ursachen dieser Schatten nachzugehen haben, und zwar ohne in Kulturpessimismus zu münden.

Vielleicht mögen sich einzelne unter Ihnen nicht des Eindruckes erwehren, daß ich harte Worte gebrauche. Die Bahnhofstraße und der Flugplatz sind doch so schön; das soll in diesem Zusammenhang nicht bestritten werden.

Ich hoffe, verstanden zu werden, wenn ich für den Begriff «Städtebau» eine Definition aufstelle, erläutere und näher betrachte. Wir werden dabei sehen, daß das, was ich über den privaten Wohnungsbau versuche zu skizzieren, nicht als Einzelercheinung dasteht. Für unsere Verhältnisse und rationalistisch gesprochen würde die Definition etwa folgendermaßen lauten:

Städtebau kann als das Bemühen bezeichnet werden, einen größeren, zusammenhängenden Siedlungsraum mit über 10 000 Einwohnern in verkehrstechnischer und baulicher Beziehung zu organisieren.

Die folgende Darstellung zeigt den Arbeitsvorgang, der besprochen werden muß, bei der Bau einer neuen Stadt oder einer Stadterweiterung in Angriff genommen werden kann.



Zu den einzelnen Punkten der Darstellung ist folgendes zu sagen: Wir sprechen von Städtebau, wenn in einem beschränkten Siedlungsraum für mehr als 10 000 Menschen Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten beschafft werden sollen. Ausgehend von der Analyse der bestehenden Verhältnisse, erhalten wir Angaben für das verkehrstechnische und das bauliche Programm. Aus diesen Grundlagen lassen sich einerseits die Verkehrsplanung und andererseits die Bauplanung entwickeln. Die Synthese der beiden Pläne ergibt das Projekt, und der Bau der Stadt kann beginnen.

Für unseren Kreis ist es eine Selbstverständlichkeit, daß dieser ganze Arbeitsvorgang umrahmt wird von der Regional- und Landesplanung, und daß der Mensch als letzter Maßstab an oberster Stelle steht.

Die Analyse nun bereitet uns heutigen Menschen keine allzu großen Schwierigkeiten, sie baut auf wissenschaftlichen Erkenntnissen auf – es sei in diesem Zusammenhang nur an die statistischen Materialien erinnert –, die sichere Schlüsse auf die künftige Entwicklung zulassen. Wir sind Meister der exakten Analyse, beinahe bis zum Selbstzweck. Wir wollen auch annehmen, daß uns ein Programm für die Zukunft gelingt. Wenn man von geschmacklichen Einzelheiten absieht – und diese spielen städtebaulich eine untergeordnete Rolle –, so ist man in Fachkreisen über die Programmstellung in großen Zügen einig.

Kritisch wird die Angelegenheit erst, wenn aus der Verkehrsplanung und der Bauplanung die Synthese ausgearbeitet, wenn das Gleichgewicht zu einer schöpferischen Leistung gefunden werden soll. Wir sind ein Spezialistenzeitalter, und als solches haben wir es schwer, Synthesen zu finden. Wir müssen uns klar sein: Nur die Uebersticht über das Wesentliche, die Erkenntnis, daß Verkehrsplanung und Bauplanung als eine Aufgabe zu betrachten sind, lassen uns die lebensfähige Konzeption erarbeiten und nicht die Verkrampfung in der Einzelheit, zu der der Spezialist so gerne neigt. Das Leben ist zu vielfältig und geheimnisvoll, um vom Spezialisten eingefangen zu werden. Der Spezialist wird nie die Harmonie finden, weil er überbewertet.

Hier möchte ich als Beispiele den Aestheten und den Analytiker herausgreifen: Es wirkt zierlich und lächerlich, wenn der Aesthet zu ordnen versucht. Persönlich halte ich das «l'art pour l'art» als eine Aeußerung fest, von dem «fin de siècle». Das städtebauliche Problem ist zu ernsthaft und zu lebensnah, um auf diese Art einer Lösung näherzukommen.

Andererseits stellen wir beim Analytiker den ausgesprochenen Wunsch fest, von jedem x-beliebigen Punkt in einer Stadt in möglichst kurzer Zeit zu jedem y-beliebigen Punkt zu gelangen. Erlauben Sie mir den gewagten Ausdruck, daß diese Einstellung früher oder später zu einem hekti-

schen Verkehrsrausch führen muß. Selbstverständlich soll der Verkehr organisiert werden, und zwar so schnell und so gut wie möglich. Aber das Maximum des Spezialisten ist wie das städtebauliche Optimum.

Da wäre einmal zu erwähnen, daß das Optimum nur durch eine konsequente Entflechtung des Verkehrs erreicht werden kann. Dies bedeutet eine rangmäßige Aufteilung des Verkehrs und die Führung der verschiedenen Verkehrsarten in eigenen Bahnen. Damit ist die Verästelung gemeint vom High-way zur Hauptstraße, zur Quartierstraße, zur Wohnstraße bis zum Fußgängerweg. In Chandigarh ist von Le Corbusier der Ausdruck vom V₁, V₂ bis V₇ eingeführt worden. Dies wäre etwa zu übersetzen mit «Via première ordre», deuxième ordre usw.

Nun läßt sich selbstverständlich auch eine bestehende Stadt nach diesem Prinzip verkehrstechnisch und baulich neu organisieren. Schlichterme Ansätze dafür sind vorhanden und können erkannt werden, wenn etwa der Durchgangsverkehr in der Zürcher Altstadt aufgehoben wird; wenn die Stadt Köln, die im Krieg zerstörte Brücke über den Rhein, die den Hauptverkehr auf das Zentrum um den Dom zuleitete, nicht wieder errichtet; wenn wir den neuen Aufbauplan von Rotterdam studieren; wenn wir neue Siedlungsgebiete und Stadtpläne mit den schachbrettartig angelegten, gleichwertigen Straßenzügen des 19. Jahrhunderts vergleichen. Die Beispiele lassen sich beinahe beliebig vermehren und verfolgen. Und doch meine ich, daß das Prinzip der Verkehrsentflechtung viel zu wenig klar und eindeutig gesehen und durchgeführt wird.

Die Durcharbeitung von Stadtorganismen, auch von bestehenden, nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung läßt reine bauliche Lösungen, das heißt architektonisch ausdrucksvolle Formen, beinahe von selbst aufkommen und entwickeln. Als selbstverständliche Voraussetzung muß gelten, daß sich nur ein guter Architekt der Frage annimmt.

Nur auf einem differenzierten Verkehrsgerippe läßt sich das Gleichgewicht, die Synthese, finden zwischen Bauplanung und Verkehrsplanung.

Es ist bemühend, feststellen zu müssen, wie bei uns diesem einleuchtenden Prinzip wenig Beachtung geschenkt wird. Es fehlen Mut und Einsicht dazu. Links und rechts von Durchgangsstraßen wird fröhlich drauflos gebaut. Oder ein anderes kleines, bescheidenes Beispiel:

Die Bebauung Heiligfeld wird von einer regierungsrechtlich genehmigten Baulinie durchschnitten. Es war unmöglich, die zuständigen Instanzen davon zu überzeugen, daß dieser Verkehrszug nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung vollständig überflüssig ist. Bauten durften daher keine in den Raum zwischen den Baulinien gestellt werden; wohl aber ein Schlittelhügel, ein Aussichtspunkt,

