Zeitschrift: Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG

Herausgeber: Eisenbibliothek

Band: 65 (1993)

Artikel: Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt

Autor: Roth, Ueli

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-378284

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: 15.07.2025

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

Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt

Ueli Roth
Dipl. Arch. ETH/SIA
Turnerstr. 24
CH-8006 Zürich

Der Titel impliziert Paradigmenwechsel – epochale Ablösung urbanistischer Leitbilder, städtebaulicher Visionen. Er bedeutet Wechsel von der Vision einer mechanistischen zur Vorstellung einer humanen Stadt; Wechsel vom Glauben an die Lösbarkeit städtebaulicher Probleme durch Technik hin zu einer vorsichtigeren Einschätzung der Machbarkeit aller Dinge einschliesslich des Städtebaus.

Hinter diesem im Titel vermuteten Wandel, der sich tatsächlich in den letzten 20 Jahren vollzog, steckt auch die Ablösung einer simplizistischen, geschichtsvernachlässigenden oder sogar geschichtsverachtenden Homo-Faber-Mentalität durch eine respektvollere Einstellung gegenüber der historisch gewachsenen Stadt.

Der Übergang vom Leitbild der autogerechten zu jenem der menschengerechten Stadt fällt zeitlich zusammen mit der schockartigen Erkenntnis Anfang der siebziger Jahre, dass Wachstum nicht unendlich sein kann auf einer endlichen Erde, dass nicht erneuerbare Ressourcen nicht unerschöpflich sind und dass der Menschheit ein Verschmutzungstod bevorstehen könnte, wenn sie nicht rechtzeitig lernt, Entwicklungsprozesse nachhaltig – «sustainable» wie dieses Jahr am Umweltgipfel in Rio nachdrücklich gefordert – zu gestalten. Ich erinnere an Meadows «Limits to Growth»[1], Forresters «World Dynamics»[2] und an den Club of Rome[3], deren wichtige Publikationen 1971/72 erschienen sind.

Ludgate-Hill-Viadukt, London, 1870. Zeichnung von Gustav Doré.

Der Wertewandel geht somit einher mit dem Erstarken eines ökologischen Bewusstseins der Bevölkerung, vorerst der Industrieländer.

Lassen Sie mich die Entwicklung vom Machbarkeitsglauben zum dynamischen Gleichgewichtsdenken in einigen Stationen nachvollziehen und beispielhaft mit Vorgängen aus neuerer Zeit exemplarisch belegen.

Schon die Römer hatten Verkehrsprobleme in ihren Städten, welche zu geschichtlich belegten Beschränkungsmassnahmen führten. Vorschriften legten fest, dass sich am Tag innerhalb der Städte keine Fahrzeuge auf den Strassen zeigen durften. Selbst die Benutzung von Sänften gestattete Cäsars Gesetz nur werdenden Müttern und älteren Frauen. Nachts sollen die Strassen Roms von grossem Lärm erfüllt gewesen sein, da dann der den ganzen Tag über ruhende Fahrzeugverkehr aufzunehmen war[4].

So, wie Unfälle, Lärm und Verschmutzung die Menschen schon vor zwei Jahrtausenden beschäftigten, machten sich Londoner Verkehrsprognostiker noch am Ende des letzten Jahrhunderts ähnliche Sorgen: Sie sagten in unzulässiger Trendextrapolation die Erstickung der englischen Hauptstadt unter Dutzenden von Metern Pferdemist voraus. Sie rechneten nicht damit, dass die Pferdedroschke bald vom Auto verdrängt würde, dessen Umweltbelastung nicht einmal mehr zu Himbeer- oder Geraniendüngung taugt. Ein klassisches Beispiel übrigens für den unvorhergesehenen Ersatz eines alten Problems durch ein neues vor dem Hintergrund des unveränderten Grundproblems: dem des ungezügelten Mobilitätswachstums.
London hat als damals grösste Stadt 1863 das welterste Teilstück einer Untergrundbahn gebaut. Mit diesem technischen Kraftakt sollte dem Verkehrschaos auf den Strassen begegnet werden.

Stadtutopien mit dreidimensional organisiertem Verkehr tauchten bald einmal auf.

Zu allen Zeiten, spätestens seit der Renaissance, hat es Gesellschafts- und Stadtutopien gegeben. Thomas Morus schrieb 1516 seinen berühmten Roman «Utopia» über eine ideale, d. h. eine harmonische und gänzlich gerechte Gesellschaft auf einer fiktiven Insel. Sozialutopien waren es, welche z. B. die Quäker in Pennsylvania zur Gründung von Siedlungen wie Philadelphia durch William Penn veranlassten.

Die dank militärischer Organisation der Stadtgründungen ausserhalb Roms realisierten römischen Idealstädte auf der Planbasis des Heerlagers mit Schachbrettmuster und klarer Strassenhierarchie waren aber noch ebenso zweidimensional wie die ebenfalls stark vom Wehrgedanken beeinflussten Idealstadtentwürfe eines Alberti oder Filarete zur Zeit der Renaissance.

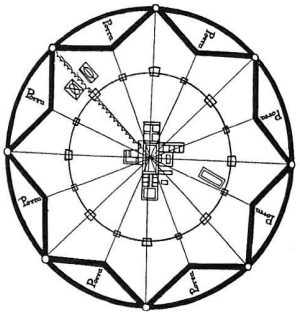
Es war unserem Zeitalter vorbehalten, das Faszinosum der Dreidimensionalität, verbunden mit einer früher nie gekannten mechanischen Mobilität, zu völlig neuartigen Stadtutopien zu verdichten, welche uns Planer und Städtebauer noch bis Ende der sechziger Jahre zu technokratisch-visionären Höhenflügen verführten und welche karikaturhaft überzeichnet den Glauben an die verkehrsgerechte Stadt und damit an die durch Verkehr erzeugte Stadtform bildhaft machten.

Ein Opinion Leader der architektonischen und urbanistischen Moderne war der Schweizer Siegfried Giedion, Sekretär des CIAM, des «Congrès International d'Architecture Moderne». Sein Buch «Mechanization Takes Command»[5], erschienen 1948, spiegelt ebenso wie sein 1941 erschienenes, weltberühmtes Buch «Space, Time and Architecture»[6] die Faszination der Technik u. a. am Beispiel Chicagos und New Yorks wider, wo Wolkenkratzer (dank Stahlbau und Lift), Kühlhaus, Hoch-, Untergrund- und Eisenbahn eine Stadtentwicklung ohne Präzedenz ermöglichten. Diese gleiche Faszination hat zweifellos die Utopisten des mechanistischen Städtebaus der fünfziger Jahre weiterbeflügelt.

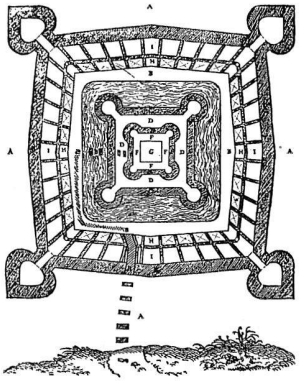
Dass der öffentliche Verkehr auf der Schiene im Verbund mit dem halböffentlichen, 1853 von Otis in New York erstmals vorgeführten Personenlift dreidimensionale Stadtgebilde erzeugen könnte, illustriert am besten Sant' Elias Vorstudie für die Città Futurista von 1914. Die Grand Central Station in New York ist die gebaute Wirklichkeit.

Diese Art von vom Verkehr dominierten Stadtvisionen fand vielfältigste Aus-

Thomas Morus, 1516: Die imaginäre Insel Utopia.



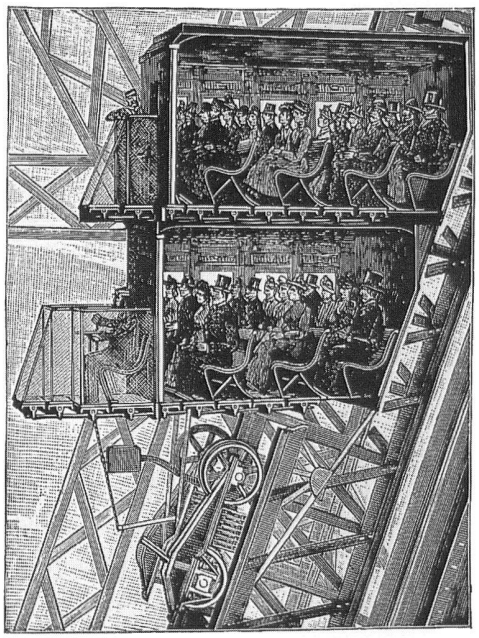
Filarete: Idealstadt Sforzinda 1461/64.



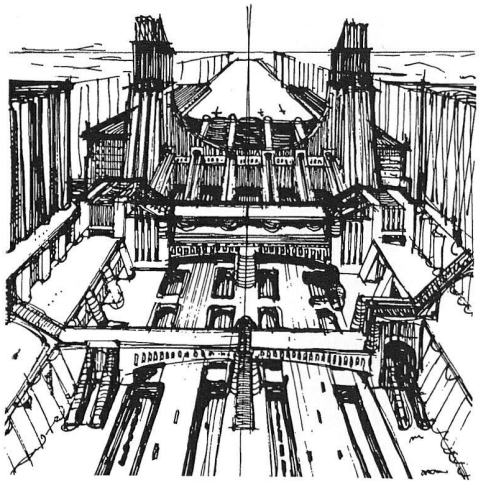
Leon Battista Alberti (1404–1472): Festungsstadt eines Tyrannen.

E. G. Otis: Der erste sichere Aufzug der Welt, 1853.

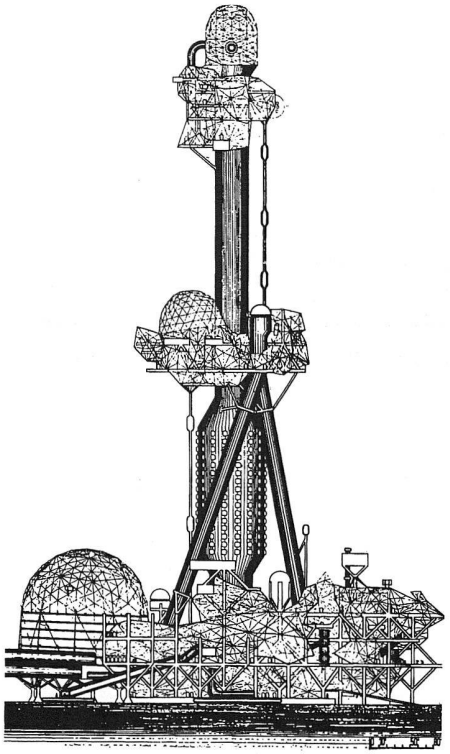
Eiffelturm. Aufzug zur ersten Plattform, 1889.



prägungen in gedanklichen Höhenflügen, welche teilweise die technischen und die wirtschaftlichen Realitäten weit hinter sich liessen und Gesellschaftliches, also Menschliches, weitgehend als reines Organisationsproblem betrachteten. Kenzo Tanges Megastrukturen über der Tokyo Bay gehören ebenso dazu wie jene von Kurokawa – beides hervorragende japanische Architekten übrigens – und auch jene der Archigram- und Metabolistengruppen der sechziger Jahre mit ihren «Plug-in Cities» und «fahrbaren Städten», die die technische Mobilität dadurch auf die Spitze trieben, dass sich Städte als Ganzes «zwecks Kommunikation» gruppenweise (periodisch) auf eigenen Beinen versammeln[7].

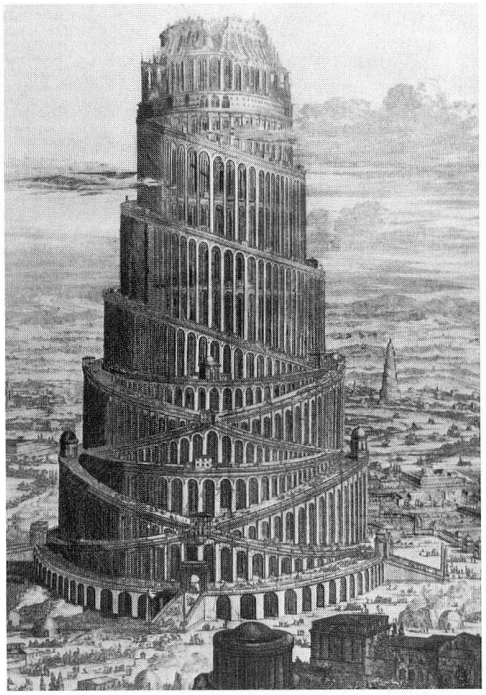


Antonio Sant' Elia: Vorstudie für die «Città Futurista», 1914.



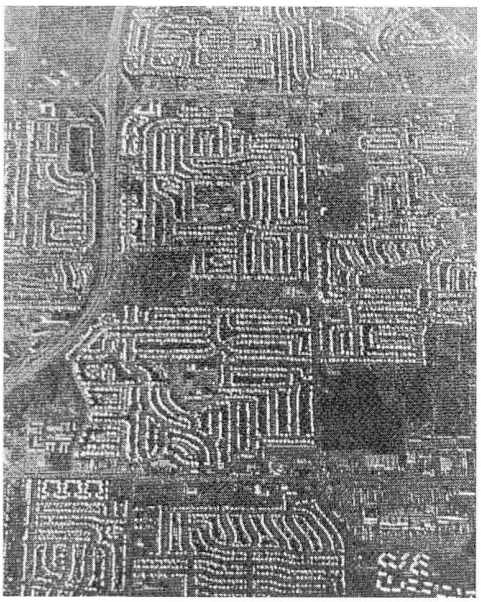
Archigram: Peter Cook, Ausstellungsturm für Montreal, 1963; eine vertikale Stadt mit drei Ebenen und verschieden nutzbaren Substrukturen.

Es gibt einen Vorläufer dieser dreidimensionalen Stadtutopien im Turmbau zu Babel; Bilder dieses zum Symbol der (Sprach-)Verwirrung und der menschlichen Überheblichkeit gewordenen Turmes sind im Zuge der Abkehr von den Techno-Utopien Anfang der siebziger Jahre oft als städtebauliche Negativ-Utopien verwendet worden.



Der Turm zu Babel im Bau. Nach A. Kircher, 1679.

Wer heute London oder andere Gross- und Mittelstädte per Auto zu befahren versucht, merkt, dass der dreidimensional gestaltete Verkehrsraum, unter Einbezug des Untergrundes, eine Siedlungs- und



Los Angeles: fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts.

Mobilitätsentwicklung ermöglichte, welche die vermehrten Verkehrsflächen mehr als auffrass. Sisyphus lässt grüssen...!

Die Erkenntnis, dass für Mobilitätsbedürfnisse keine Grenzen abzusehen sind und dass Verkehrsflächen noch mehr Verkehr erzeugen, konnte schon längst am Beispiel von Los Angeles gemacht werden. Diese Ansammlung von Dörfern, die eine Mitte suchen, die aus der Luft aussehen wie ein Computerchip, ist die Extremform einer Grossstadt ohne nennenswerten öffentlichen Verkehr. Im Vergleich dazu wirkt San Francisco europäischer; es ist bezeichnend, dass dort in den sechziger Jahren die erste amerikanische Grossinvestition in ein modernes öffentliches Regionalverkehrssystem seit einem halben Jahrhundert getätigt wurde.

Während in Zürich noch fleissig Stadtexpressstrassen über Sihl und Limmat geplant wurden, tauchte in Philadelphia Ende der fünfziger Jahre ein monumentaler Rufer gegen die Stadtzerstörung auf: Louis Kahn – zweifellos zeitlich nach F. L. Wright der grösste amerikanische Architekt – rief mit seinen carcassonnehaften Stadt-Verteidigungstürmen gegen das Auto zum Kampf auf für einen wieder dem Menschen und nicht mehr der Technik verschriebenen Städtebau. Seine Vorschläge waren Utopien – aber sie bewirkten realistische Vorschläge des City Planning Departments von Philadelphia und liessen weltweit aufhorchen.

Sicher spielte der Vietnamkrieg als ein Mitauslöser der Berkeley-Studentenunruhen Mitte der sechziger Jahre und deren Auswirkungen auf die Pariser Szene im Mai 1968 und das übrige Europa ursächlich mit an den um sich greifenden Zweifeln an der heilbringenden Technik – auch im Städtebau –, an der zeitweiligen Zuwendung zur Soziologie etwa an Architekturschulen wie der ETH Zürich Anfang der siebziger Jahre und führte zu vehementer Kritik an dem, was reine Gewinnsucht an Spekulationsblüten unübersehbar über die Städte und deren schrumpfende Zwischenräume verteilte. Gesetzgeberisch reagierte z. B. das schweizerische Raumplanungsgesetz erst 1979.

Wie eingangs dargelegt, waren es aber auch ökologische Impulse, die neben der Erkenntnis der Grenzen des Wachstums Städte eher als etwas Biologisches und damit Hochkomplexes, Vernetztes und Nichthierarchisches[8] und letztlich rational nie ganz Fassbares verstehen liessen, als geschichtlich gewordene Gebilde, deren vorhandene Substanz neben den materiellen auch ideelle Werte verkörpern, die nicht in Tabula-rasa-Manier beiseite geschafft werden dürfen, um Neuem zu radikalem Durchbruch zu verhelfen. Sterilitätsprobleme in Retortenstädten wie Brasilia,

Literatur

1 Meadows, D.: «The Limits to Growth» (Deutsch: «Die Grenzen des Wachstums»), New York 1972.

2 Forrester, J. W.: «World Dynamics», Cambridge, Mass., 1971.

3 Peccei A.: (Club of Rome «How to survive on the Planet Earth») Successo 1971.

4 Hitzler, H.: «Die Strasse vom Trampelpfad zur Autobahn», München 1971.

5 Giedion, S.: «Mechanigation takes Command», New York 1948.

6 Giedion, S.: «Space, Time and Architecture», Cambridge, Mass., 1941.

7 Schumpp, M.: «Stadtbau-Utopien und Gesellschaft», Gütersloh 1972.

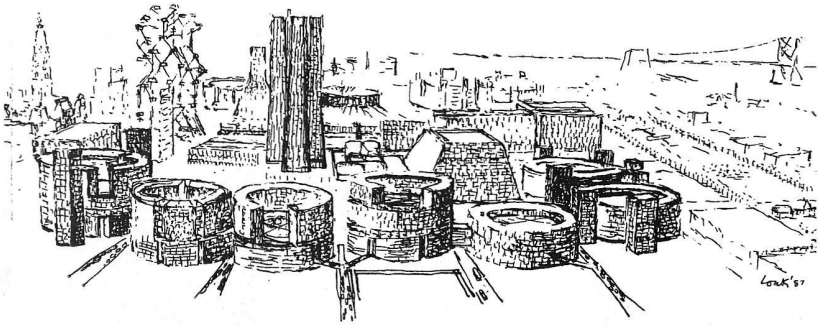
8 Alexander, Chr.: «The City is not a Tree», Berkeley 1965.

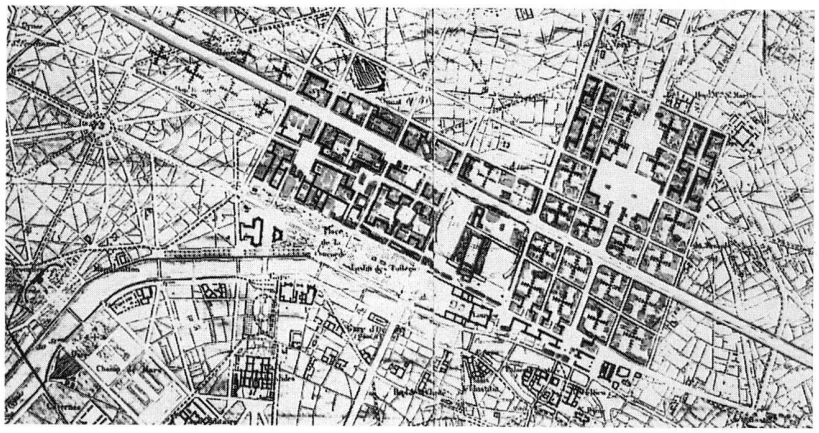
9 Schumacher, E. F.: «Small is Beautiful – economics as if people mattered», London 1973.

10 Sieverts, Th.: «Neue Aufgaben für den Städtebau im alten Europa – Voraussetzungen, Prinzipien, Beispiele» 1990.

11 Somm, E.: «Baden als wirtschaftliche Ökostadt», BT 2.8.91.

Louis I. Kahn: Vision des neuen Stadtzentrums von Philadelphia, 1957.



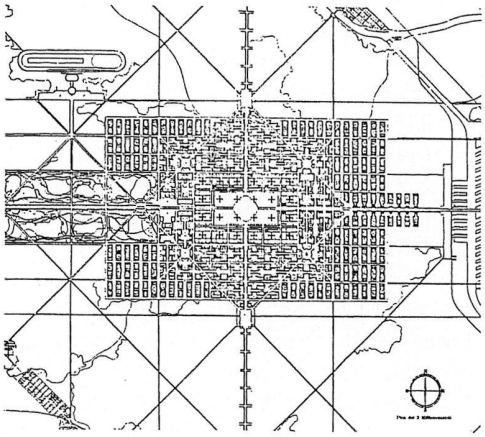


Le Corbusier: «Plan Voisin» für Paris, 1922.

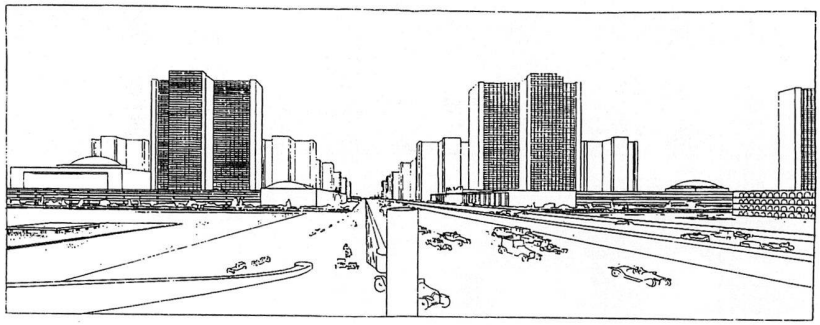
wo das Lebendigste die ungeplanten Slums an den Stadträndern sind, verstärkten diese Erkenntnisse.

Nicht nur Bedenken gegen die Massenhaltung von Menschen in überdimensionalen Superblöcken, wie sie vom erwähnten Brasilia bis nach Genf und Bern gebaut wurden –, in einer Zeit, wo von eben dieser «Konsumgesellschaft» Eier wieder von zumindest bodengehaltenen Hühnern gefordert wurden –, nein, auch die Sorge um historisches, kulturelles Erbe liess in den achtziger Jahren abrücken vom mechanistischen und monokulturellen Städtebau, der auch rein wirtschaftlich so nicht nachhaltig funktionieren kann.

Der unzimperliche Umgang mit bestehender Bausubstanz hatte spätestens seit dem Bau der Haussmannschen Boulevards in Paris des letzten Jahrhunderts Tradition. Nero hat zur Zeit des antiken Rom zwar noch heisser abgebrochen, aber ohne erkennbare städtebauliche Absicht. Le Corbusier exerzierte in seinem «Plan Voisin» für Paris 1922 vor, wie eine völlig neue Struktur über das zentrale Paris gestülpt werden könnte mit sauberer Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit, verbunden durch entsprechend aufwendige Verkehrssysteme. Motto: «La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès!» Karl Moser riss in Gedanken die rechtsufrige Altstadt Zürichs ab und ersetzte sie durch rechtwinklig angeordnete Blockstrukturen.

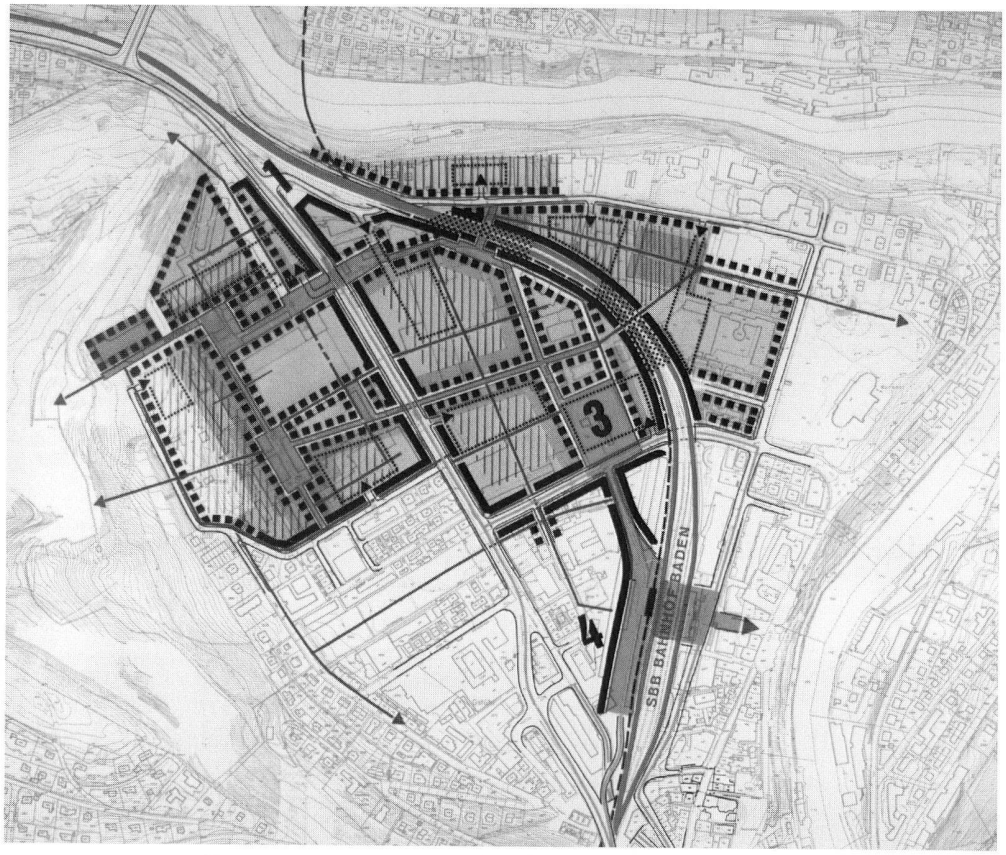


Le Courbusier: Plan einer Idealstadt, 1925.



Ebenfalls in den frühen siebziger Jahren, die durch den – vorerst intellektuellen – Paradigmenwechsel gekennzeichnet waren, machte Schumacher die «Kleinen (sozialen) Netze»[9] populär mit ihren Auswirkungen auf die sogenannte Alternativszene, und Sieverts[10] beschwört Anfang der neunziger Jahre den «Genius Loci», den Geist des (vorgefundenen, städtischen) Ortes, den es zu wahren, zu transformieren und bei selektivem Stadtumbau zu respektieren gelte. Eine Stadterneuerung notabene, in welcher dem Verkehr wieder seine Funktion als zwar wichtiges, aber letztlich dienendes Infrastruktursystem zukommt und den es in Schranken zu weisen gelte. Mir sind Sieverts Thesen plausibel – mein Vater war Förster und hat nachhaltigen, naturnahen Waldbau praktiziert als Grundprinzip einer gesunden Waldwirtschaft.

Somm[11], Vorsitzender der Schweizer ABB-Geschäftsleitung, sprach in seiner letztjährigen Badener Rede zum 1. August (Schweizer Nationalfeiertag) programmatisch in Zusammenhang mit den Umstrukturierungsvorhaben der grossen Industrieareale in Zürich-Oerlikon und in Baden von der «Wirtschaftlichen Ökostadt». Er meinte damit eine zukünftige Stadt, in der Ökonomie und Ökologie ausgesöhnt sind, d. h., in der die scheinbar konfligierenden Zielsetzungen optimiert werden und in der die Erschliessung mit Energie und Verkehr zwar gewährleistet ist, aber im nachhaltigen Gleichgewicht mit den seelisch-menschlichen und damit auch mit den kulturellen Anliegen. Auf den Verkehr bezogen heisst dies zuerst wie bei der Abfallbewirtschaftung: Vermeiden (durch Mischung der Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen innerhalb von Gehdistanz), dann



«Chance Baden Nord 2005». Städtebauliches Entwicklungskonzept. Links abstrakte räumlich-funktionelle Randbedingungen, unten Modell-Machbarkeitsstudie zur Überprüfung von Baudichten und Nutzungen.

Vorhandene Strukturen werden neu interpretiert, nach Möglichkeit verstärkt. Ein Teil der Altbausubstanz wird erhalten, umgenutzt und aufgewertet. Verkehrsberuhigte Zonen werden lärmgeschützt durch Randbebauung, Grünelemente systematisch durch das Areal geführt.

Verlagern des notwendigen Verkehrs auf öffentliche Träger und schliesslich Bewältigen des restlichen Privatverkehrs auf stadtverträglich gestaltete Weise.

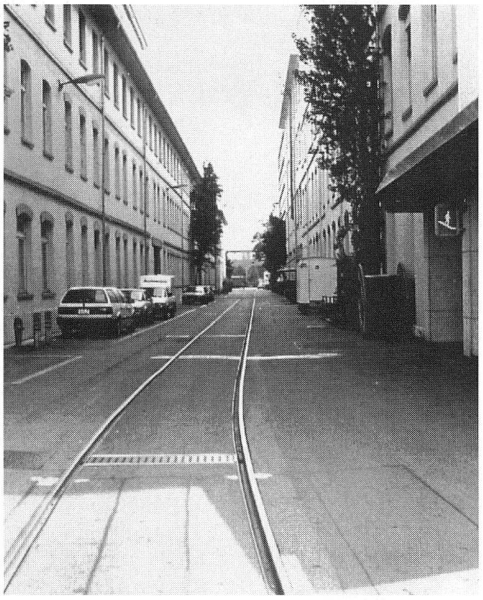
Wir versuchen gegenwärtig, in «Chance Baden Nord 2005» und andernorts dafür Planungsbeispiele zu geben mit der Hoffnung auf eine politische und wirtschaftliche Gelegenheit zu einer sukzessiven, selektiven und differenzierten Realisierung über die kommenden Jahrzehnte hinweg.

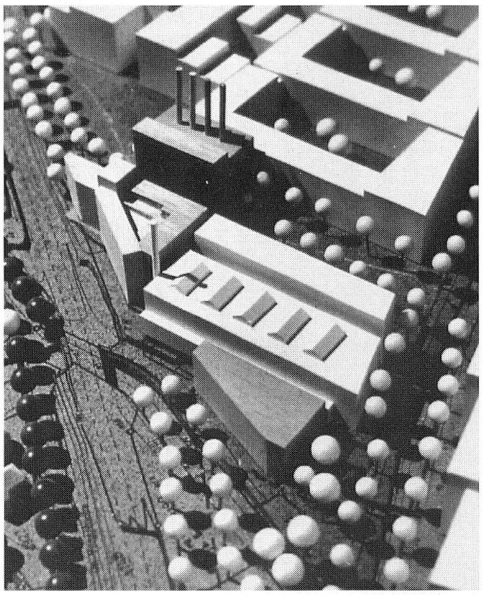
Das Visionäre tritt in diesen Stadterneuerungsplanungen – die im Gegensatz stehen zu den früher fast ausschliesslich interessierenden Neuplanungen auf der grünen Wiese – nicht so spektakulär in Erscheinung wie in den vorhergehend dargestellten Stadtutopien. Diese waren ja deshalb so eindrücklich, weil sie monokausal jeweils einen einzigen oder einige wenige Aspekte des Vielfalt-Phänomens Stadt realitätsfremd überzeichneten.

Heute setzen wir uns auseinander mit dem historischen Erbe von Stadtstrukturen, Bausubstanz und Ortsgeschichte, in der Überzeugung, dass «nihil ex nihilo» – dass nichts aus dem Nichts kommt –, d. h., dass ohne Kenntnis des Vergangenen eine Zukunftsgestaltung ohne Chance ist. Wir berücksichtigen Topographie und

«Chance Baden Nord 2005»: Bild links: Beispiel einer räumlichen Qualität, die möglicherweise in der Planung noch verstärkt werden kann und die als «Genius Loci» den Ort mit der Vergangenheit verbindet.

Bild rechts: Chance Baden Nord 2005»: Beispiel der Umnutzung eines zu erhaltenden Gebäudes: Das 1942/43 vom BBC-«Hof-Architekten» Roland Rohn erbaute Hochspannungslabor. Das daran anschliessende ehemalige Zentrallabor – ebenfalls von Rohn – wird seit 1990 als «CIM-Zentrum Nordwest-Schweiz» verwendet.





«Chance Baden Nord 2005»: Mischung von erhaltenswerter Altbausubstanz (dunkel) mit Neubauten (hell) und neuen Baumalleen. Machbarkeitsstudie für einen Neubau zwischen Römer- und Bruggerstrasse (hell, im Vordergrund, Mitte).

Stadtklima. Das Eidgenössische Raumplanungsgesetz, kantonale und kommunale Planungs- und Bauvorschriften sowie das Eidgenössische Umweltschutzgesetz sind zu beachten. Letzteres setzt qualitative und quantitative Normen, z. B. bezüglich Lärmschutz und Luftreinhaltung, welche zwingend zu beachten sind. Das gleiche gilt für Wärmeschutzbestimmungen am Bau, welche kantonal festgelegt sind.

Die besondere Herausforderung besteht heute darin, auf diese Vorgaben nicht passiv zu reagieren, sondern im Sinne des Vorsorgegedankens damit neue Stadtstrukturen und -formen zu schaffen. Redimensionierte Strassen erfahren eine Wiederbelebung in der Alleetradition; die während Jahrzehnten zugunsten einer

«Chance Baden Nord 2005»: Das BBC-(ABB-)Gemeinschaftshaus «Martinsberg» des Architekten Armin Meili (Chefarchitekt der Schweizerischen Landesausstellung 1939) steht als Standort für die künftige Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Aargau zur Diskussion.

«Chance Baden Nord 2005»: Vision des alternativen Planungsvereins «BadeNORDstadt».

«differenzierten Bauweise» (mit «Hochhausakzenten») fast in Vergessenheit geratene Blockrandüberbauung beweist neu ihre Tugend als geeignete Bauform zum konzeptionellen Lärmschutz. Die Möglichkeiten des passiven Sonnenwärmegewinnes verglaster Südfassaden, verbunden mit der Speicherfähigkeit des Massivbaues, erzeugen neue Gebäudeformen, die es im städtebaulichen Kontext vorzubereiten gilt.

Die Nutzung hoher Standortgunst zum öffentlichen Verkehr (S-Bahn, Bahn 2000, regionale Bussysteme) verlangt nach relativ hohen Baudichten, damit möglichst viele Arbeits- und Wohnplätze innerhalb von Fussgängerdistanz von den Haltestellen liegen. Hohe Baudichten sind jedoch nur dann zu verantworten, wenn sie mit qualitativ hochwertig architektonisch-gestalterischen Lösungen verbunden sind.

Die Umnutzung alter, aber wertvoller Bausubstanz erfordert kreative Phantasie für kurz-, mittel- und langfristige Verwendungen. Die kurzfristige Nutzung einer ehemaligen ABB-Lokomotivmontagehalle in Oerlikon für das Musical «Cats» ist ein gutes Beispiel dafür. Ebenso die Verwendung des ehemaligen Zentrallabors der BBC (ABB) in Baden als CIM-(Computer Integrated Manufacturing-) Zentrum Nordwestschweiz sowie die vorgesehene Umnutzung des BBC-(ABB-) Gemeinschaftshauses «Martinsberg» als Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Aargau.

Massgeschneiderte Planungsorganisationen von Grundeigentümern und Behörden sollen prozesshaft gewährleisten, dass konfligierende Interessen geordnet und unter geeignetem Einbezug der Öffentlichkeit ausgetragen werden können mit dem Ziel der optimalen Berücksichtigung aller Anliegen (und ohne faule Kompromisse) und zwecks Anreicherung zu einem vernetzten, in unzähligen Schritten realisierten, zukünftigen Zustand: einer menschengerechten Stadt.

■