

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 12 (1925)
Heft: 4

Artikel: Probleme des Städtebaus : Auflockerung der Städte
Autor: Taut, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81666>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

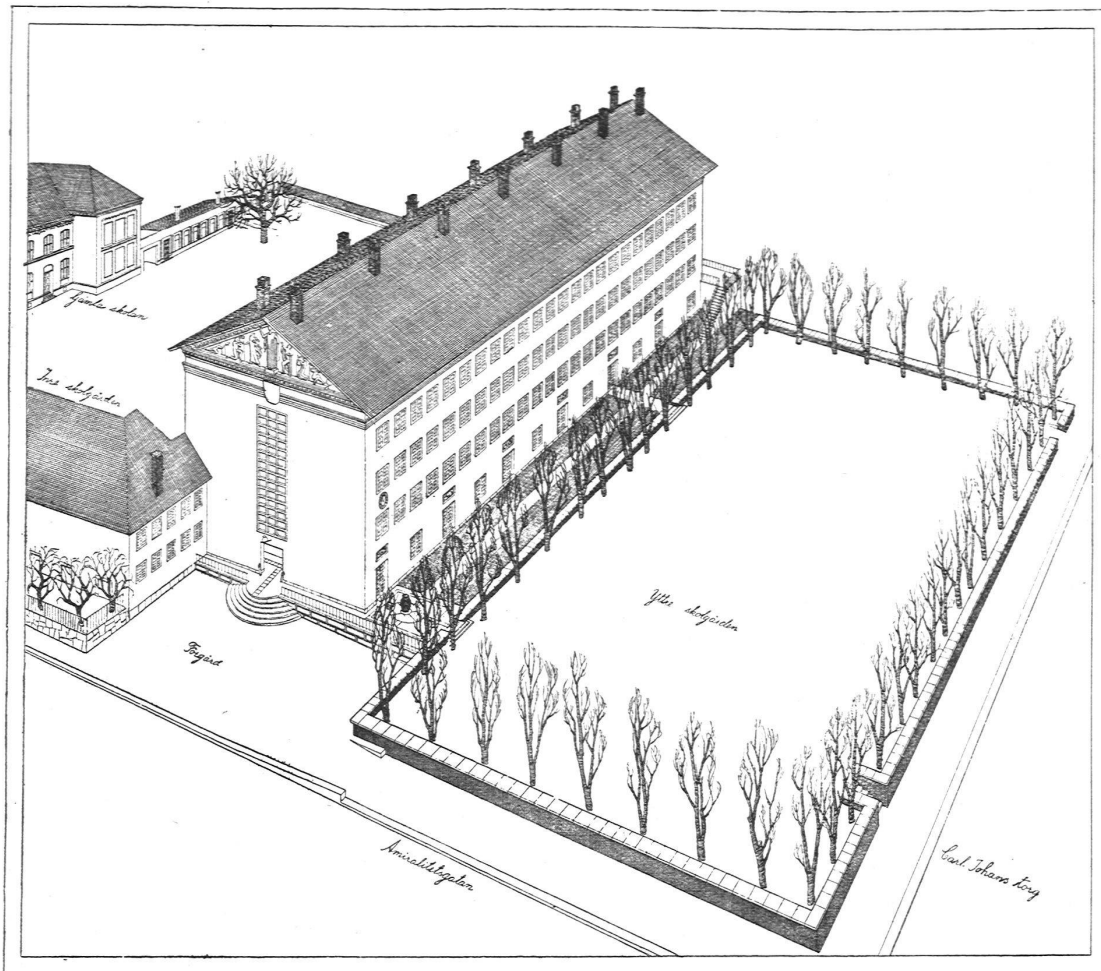
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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



ARCHITEKT ASPLUND, GÖTEBORG
DIE NEUE KARL JOHANN-SCHULE IN GÖTEBORG
(Cliché »Byggmästarens«)

PROBLEME DES STÄDTEBAUS

Bruno Taut / Auflockerung der Städte

Städtebauer, welche sich nicht bloss mit Gegenwartsreformen und -verschönerungen beschäftigen, sondern in Vorahnung des Kommenden die Voraussetzungen für eine neue Zukunft schaffen wollten, haben schon lange durchgreifende Veränderungen unserer heutigen Stadtanlagen und Siedlungsmethoden ausgearbeitet. Erst heute beginnt aber die Frage nach der Existenzberechtigung der Grossstadtform dringlich und volkstümlich zu werden. Die augenblicklichen Verkehrsschmerzen in Berlin führten zu der grossartigen Schöpfung von Rasenflächen mitten auf dem Potsdamer Platz, deren Betreten vom Schutzmann

höflich, aber nachdrücklich untersagt wird. Dies ist ein Zeichen dafür, dass selbst die Verkehrsnot an der am meisten befahrenen Strassenkreuzung Berlins immer noch ein Kinderspiel gegen das bald Kommende ist; denn in Deutschland hat heute erst jeder 400. Mensch ein Auto, in Kalifornien aber schon jeder dritte.

Diese Perspektive lenkt das Augenmerk vorwiegend, für das Publikum ausschliesslich, auf die Frage des Autoverkehrs. Trotzdem diese Frage nur ein Teil des ganzen Fragenkomplexes ist, bleibt schon hier die Behandlung am einzelnen haften, anstatt konsequent an die möglichst

grundsätzliche Aufhebung aller Strassenkreuzungen in gleichem Niveau durch Ueber- und Unterführungen zu denken und aus der Lehre der amerikanischen und englischen Großstädte die weitergehende und selbstverständliche Konsequenz zu ziehen. Die Liebe für den alten »Städtebau« verhindert die eigentliche städtebauliche Neuschaffung, und doch wird die akademische Lehre der »Raumbildung«, der Bildung von Platzwandungen und dergleichen weichen müssen dem dynamischen Gedanken, der entsprechend dem Zuge des Verkehrs an Ueber- und Unterführungen, Verschiebung der Höhenlagen, langen durchlaufenden Linien, kurz: an der Bewegung seine Freude hat. In diesem Falle sind die Gedanken langsamer als die Sachen, die sich hart im »Raume« stossen. Die Materie wird aber mit elementarer Gewalt die neue Aesthetik erzwingen.

Alle heutigen Verkehrsverbesserungen und Vorschläge dafür (Durchbrüche, Entfernung der Strassenbahnen aus der City, Zusammenfassung der Verkehrsinstitute, neue Schnellbahnen usw.) werden, nachdem sie infolge der finanziellen Schwierigkeiten und auch aus anderen Gründen allzu langsam Tatsache geworden sein werden, durch die Entwicklung schon am Tage ihrer Betriebseröffnung mit tödlicher Sicherheit überholt sein, und zwar durch die hazardspielmässige unablässig weitergehende Zusammenballung der Großstädte, die die Engländer »hazard development« nennen. Die Verkehrsverbesserungen können nur den heutigen Zustand jeweils für den Augenblick korrigieren und treiben damit, ohne es zu wollen, das Hazardspiel auf die Spitze. Es muss endlich die Frage der Stadt und besonders der Großstadt im allgemeinwirtschaftlichen, industriellen und siedlungstechnischen Sinne gelöst werden, das heisst abseits jedes formalen Städtebaus unter Schaffung der Formen, welche sich diesen Voraussetzungen leicht und selbstverständlich anschmiegen.

Heute konzentrieren sich alle Gedanken auf die Ueberwindung der Wohnungsnot, und in den Städten bemüht man sich, eine möglichst grosse Menge von neuen Wohnungen zu errichten. Selten aber gibt man sich Rechenschaft über die Auswirkung dieser Bautätigkeit auf das Gesamtgefüge der Stadt, darüber, ob die Verkehrsüberlastung nicht zum Bruch des ganzen Verkehrssystems und des Systems der Versorgungsleitungen usw. führen kann. Der Leerlauf der in der Großstadt arbeitenden Menschen, ihre unnütz verbrachte Zeit auf dem Wege von der Wohnung zur Arbeit ist heute schon ungeheuerlich; trotzdem aber immer wieder nur ein weiteres Zusammenballen: »Nach uns die Sintflut«. Am drastischsten ist dieser Fall in Wien, wo Tausende neuer Wohnungen in sechsstöcki-

gen Mietskasernen und enger Bauweise errichtet werden (für dieses Jahr sind 10000 geplant), dort, wo ohnehin jeder Verkehr mitten durch das Zentrum gehen muss. Die zermürbenden Wirkungen der Großstadt auf die Psyche sind bekannt; ihre schlimmen Auswirkungen auf das Land jedoch weniger. Sein geistiges Leben ist wie von einem Blutegel ausgesaugt worden, und die Verkümmerng des Bauern ist eine Folge der Verkümmerng des Städters. Doch auch hier arbeitet die Materie rascher als unser Denken. Der Boden verlangt wieder seine Rechte, ehe wir uns dessen bewusst werden. Bereits zu Ende des vorigen Jahrhunderts hat Kropotkin die unmittelbare Verbindung der Stadt mit dem Lande, der Fabrik mit dem Dorf, der Industrie mit der Grosslandwirtschaft als unausweichliche Forderung nachgewiesen. (Die Konsequenzen daraus habe ich unter Zusammenstellung der betreffenden Literatur in meinem Buche »Die Auflösung der Städte«, Folkwang-Verlag, heute Georg Müller, 1920, gezogen.) Und heute formuliert Henry Ford aus rein betriebstechnischen Gründen dieselbe Forderung der Dezentralisation der Industrie, der wechselseitigen Beschäftigung des Fabrikarbeiters in der Landwirtschaft unter Zerlegung des Industrievorgangs in kleine Teilabschnitte, das heisst kleine Einzelbetriebe.

Das Bestreben der Industrie zur Ansiedlung in der weiteren Peripherie der Städte setzte schon lange vor dem Kriege ein; doch geschah es ohne Erkenntnis der von der Materie bestimmten Erfordernisse. Mietskasernenviertel für die Arbeiterwohnungen wurden bei diesen Betrieben gebaut, wegen der nahen Lage zur Stadt schlossen sie sich an deren Wachstum an und vergrösserten so nur die kompakte Stadtmasse. Doch setzt sich auch in Deutschland in einzelnen Fällen die Kropotkin-Fordsche Forderung durch, z. B. in Betriebsgütern der Siemens-Schuckertwerke, Hirschwerke und dergleichen. Die Einzeleinsichten von industriellen Intelligenzen berühren die Frage der Großstadt noch wenig. Bei uns wird die Katastrophe des heutigen Städtebestandes vorwiegend nur literarisch genommen. Henry Ford dagegen — um ihn nochmals zu erwähnen — drückt sich als Amerikaner mit klotziger Deutlichkeit aus: »Die moderne Stadt ist verschwenderisch gewesen, sie ist heute bankerott und wird morgen aufhören zu sein.« Die eigentlichen Städtebauer vom Fach haben nunmehr auf dem Internationalen Städtebaukongress in Amsterdam 1924 die Forderung des »Regionalplans« aufgestellt, das heisst eines Planes, der über das eigentliche Stadtgebiet hinausgreift und die weitsichtige Aufteilung grosser Landstrecken rings um die Städte vorsieht. Eine wichtige deutsche Leistung auf diesem Gebiet ist der Nutzungsplan, das heisst der Plan für die Verteilung der

verschiedenen Benutzungsflächen (Wälder, Landwirtschaft, Siedlungen, Bergbau, Industrie, Verkehrsbänder usw.), welchen der Ruhsiedlungsverband aufgestellt hat. Gewisse Vorläufer auf diesem Gebiet waren die vom Wohlfahrtsministerium verlangten Generalsiedlungspläne der Städte, die aber trotz der Verfügung des Ministers vom Jahre 1920 nur selten ausgearbeitet worden sind. Diese Arbeiten bedeuten eine wichtige Vorbereitung; sie klären die Einsicht in die Lage, bleiben aber bei den heutigen Beziehungen der Behörden untereinander allzu leicht Papier. Deshalb wird von den Fachorganisationen dringend ein Städtebaugesetz gefordert, nach welchem die Zusammenarbeit aller Beteiligten geregelt und zur Pflicht gemacht werden soll.

B e m e r k u n g e n

GOETHEANUM UND BAUHAUS

(Diese Ausführungen waren schon gesetzt, als die Nachricht vom Tode Dr. Steiners eintraf. Es ist zur Stunde noch ungewiss, ob dieses für die anthroposophische Gemeinde katastrophale Ereignis auch die Vollendung des schon begonnenen Neubaus des »Goetheanum« in Frage stellen wird; jedenfalls aber bleibt die prinzipielle Seite der Angelegenheit offen.)

Der »Verein des Goetheanum« in Dornach hat vor kurzem in einer Sondernummer der Wochenschrift »Das Goetheanum« eine grosse Zahl von Pressestimmen zu dem geplanten Neubau gesammelt herausgegeben (2. Sondernummer, Dornach 27. II. 25).

Wir haben bisher mit unserm Urteil in dieser Sache absichtlich zurückgehalten. Was uns von allem Anfang an höchst fatal erschien, das war die Leidenschaftlichkeit, mit welcher die Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz gegen den Neubau protestierte, und waren ferner die Argumente, die man von dieser Seite her namhaft gemacht hat. Es werden in der Schweiz jahraus jahrein viele grosse Neubauten von ausserordentlich zweifelhafter Qualität errichtet, ohne dass der Heimatschutz einen Finger rührt. Ja, es gibt Fälle, wie der Bau der neuen Brücke in Baden, wo der Heimatschutz durch eine höchst fragwürdige Stellungnahme die systematische Zerstörung einer wertvollen alten Stadt gutheisst, die an historischen Erinnerungen nicht wesentlich ärmer sein dürfe, als das Schlachtfeld von Dornach, von dem nicht einmal sicher feststeht, ob es wirklich irgendwo in der Nähe des »Goetheanum« liegt. Und vollends lächerlich scheint uns die pathetische Maskerade von Protestversammlungen unter freiem Himmel.

Man wird aber vor allem die veränderte Technik beachten müssen, die durch das Einzelfahrzeug ermöglichte Ueberwindung der Entfernungen und demgemäss die planmässige Ausstreuung der Wohngebiete im nahen Zusammenhang mit den Arbeitsstätten, das heisst mit einem Wort: die Auflockerung, ja Auflösung der Städte. Was vor kurzer Zeit noch vielen als Utopie erschien, wird heute Notwendigkeit und letztes Ventil an dem zum Platzen gefüllten Kessel. Dann hebt die Ausstreuung die Isolierung des Städters von den Nahrungsmitteln ebenso auf, wie sie die Isolierung des Landbewohners von der geistigen Nahrung aufhebt. Das Problem ist mit den vielfältigsten Fragen verflochten, die hier nur angedeutet werden können. Auf dem bisherigen Wege geht es nicht mehr weiter.

Zu dem Neubau selbst aber ist zu sagen, dass es sich zum mindesten um einen sehr originellen Versuch mit neuen Mitteln handelt, für den gerade die Architektenschaft sich zu interessieren allen Grund hat. (Dass der Neubau nicht in die Landschaft hineinpasst, ist eines jener demagogischen Argumente, mit denen man den Laien immer zu fangen sucht. Man kann als Axiom aufstellen: *Jeder wirklich künstlerisch empfundene Bau »passt« in seine Landschaft.*) Die ausgezeichneten Ausführungen von Prof. Ernst Fiechter in der »Schweizerischen Bauzeitung« vom 14. Februar 1925, der das patriotisch aufgebauschte Protestgestammel so vieler unklarer Köpfe mit Takt zurückweist, messen dem Projekt Dr. Steiners eine grosse, wohl allzu grosse und aus dem Gesichtswinkel anthroposophischer Weltanschauung heraus weit überschätzte Bedeutung zu, welche der Nicht-Antroposoph leicht auf ihr normales Mass wird reduzieren können. Leider aber spürt man aus allen Gegenkundgebungen sehr deutlich die Untertöne des Missbehagens gegenüber einer fremden, schwer verständlichen, mit Attituden religiöser Art auftretenden Philosophie heraus. Es hat auch nicht den geringsten Sinn, Goethe als Kronzeugen in einer Sache anzurufen, die für Goethe nur unter ganz andern Voraussetzungen wirklich ein Problem war.

Zum Schlusse geben wir hier die Ausführungen wieder, die Prof. Fiechter der erwähnten Sondernummer des »Goetheanum« vorausgeschickt hat, und die den Titel tragen: »*Ein persönliches Wort zum Neubau des Goetheanum*«; wir sind der Meinung, dass hier Ideen ausgesprochen werden, neben welchen alle Schlachtfeldromantik und alles Reden von einem »Stil der Heimat« in blauen Dunst aufgehen.