Identität und Intimität der Grossstadt = Identité et intimité de la grande ville = Identity and intimacy of the metropolis

Autor(en): **Bakema, Jacob Berend**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **18 (1964)**

Heft 1: **Utopie und Realität in der Stadtplanung = Utopie et réalité dans l'urbanisme = Utopia and reality in city-planning**

PDF erstellt am: **03.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-331853

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

Jacob Berend Bakema, Rotterdam

Identität und Intimität der Großstadt

Identité et intimité de la grande ville
Identity and Intimacy of the Metropolis

Jede Stadt ist ein Ort der Begegnung oder schafft die Möglichkeiten zur Begegnung. Ein Damm in einer Wasserstraße ließ viele holländische Städte entstehen, wie z. B. Amsterdam und Rotterdam. Auch die neugegründete Stadt Brasilia entwickelt sich an der Kreuzung zweier Straßen. Die Kreuzung von Tälern in einer Berglandschaft war ebensooft Anlaß für die Entstehung von Städten. Wo Fluß und Meer sich begegnen, entstanden Hafenstädte.

Der Canale grande in Venedig,
die Alster in Hamburg,
die Amstel in Amsterdam,
die Maas in Rotterdam,
die Seine in Paris,
die Donau in Wien,
der Tiber in Rom,
die Themse in London,
der Michigansee in Chicago,
der Zürichsee –

sie alle sind Identifikationselemente für die Bewohner dieser Städte.

Diese Identifikationselemente waren zumeist auch bestimmende Elemente der ökonomischen Struktur der Stadt.

Die Städte wachsen, die Peripherie entfernt sich immer mehr von diesen Identifikationselementen. So geht für die Bewohner der Peripherie die Wirkung der Identifikationselemente verloren. New York ist nur so lange erträglich, wie East oder West River noch zu spüren sind. Man kann sich orientieren, man fühlt sich »zu Hause«.

Sich zu Hause fühlen heißt, einen Ort im unmeßbaren Raum sein eigen zu nennen. Die Boulevards von Paris sind ebenso wie die Seine Elemente, durch die die wachsende Stadt für den Menschen faßbar blieb.

An den Begegnungsstellen von Waser und Straßen entstanden städtebauliche Räume um Palast, Kathedrale und Rathaus. Ihre hohen, oft turmartigen Silhouetten steigerten die Identifikationswirkung der Begegnungsstellen. So wurde, zusammen mit den hohen Giebeldächern der Wohnhäuser, die Silhouette der mittelalterlichen Stadt zum dreidimensionalen Ausdruck menschlicher Identifikation im totalen Raum. Das 19. Jahrhundert hat die schöne mittelalterliche Stadtsilhouette mit Elendsquartieren umgeben. Diese Industrieslums sind jedoch die ersten permanenten Bauten einer Bevölkerungsgruppe, deren Ausdruck in der Stadtsilhouette bisher fehlte. Heute hat sich diese Bevölkerungsgruppe zum größten Auftraggeber aller Zeiten entwickelt.

Seit 1920 sind die sogenannten sozialen Wohnungsbauten für viele Großstädte bestimmend geworden. Die Innenstadt funktioniert schon seit langem nicht mehr als Identifikationselement der ganzen Stadt.

Nach 1945 haben sich gleichzeitig mit der Ausweitung der Peripherie durch mehrgeschossige Wohnhäuser und Bungalows für die anonymen Auftraggeber die alten Stadtkerne geändert; in der Mitte der Städte entstanden große Büro- und Verwaltungsgebäude.

Zur Linderung der Verkehrsnot werden konzentrische Verkehrsadern, Radialstraßen und Parkhäuser angelegt. Man hofft so, den motorisierten Verkehr bewältigen zu können. Trotzdem fließen die Blechwellen durch Los Angeles und Tokio immer noch nicht so, wie man es wünscht. Immer wieder wird diskutiert, wie das Fließen und Parken der Verkehrsmittel verbessert werden kann. Eine Frage jedoch bleibt unbeantwortet: Wie kann in dieser sich ständig steigernden Maßstabsvergrößerung der Verkehrsbahnen, der Produktions- und Wohnstätten der immer gleichbleibende Maßstab von Tisch und Bett seine Gestaltung behalten? Oder, um es anders zu formulieren: Wie kann diese Maßstabsvergrößerung so gestaltet werden, daß die gebaute Umgebung dem Identifikationsbedürfnis des Menschen im totalen Raum entspricht?

Das Identifikationsbedürfnis bedeutet, »sich beteiligt fühlen mit« und »sich verantwortlich fühlen für«. Die städtebaulich-architektonische Gestaltung soll die Bewohner einer Stadt in eine erlebbare und ablesbare Beziehung zum Ganzen setzen. Wir leben heute in einer Zeit der Demokratie, das heißt der freiwilligen Zusammenarbeit für gemeinsame Ziele.

Man wünscht Mitbeteiligung und Interesse aller Mitglieder eines Betriebes, sei es ein Produktionsbetrieb oder eine Stadtverwaltung. Aber die Probleme werden ungenügend, aus politischen Gründen oft verschleiert, allgemein bekanntgemacht, so daß eine Mitbeteiligung nicht angeregt wird. Die Folgen dieser Haltung sind Mißtrauen und Apathie gegenüber gesellschaftlichen Fragen, obwohl heute Kommunikationsmittel zur Verfügung stehen, die uns über alle Probleme des Zusammenlebens unterrichten können.

Die Ursache der unklaren Gestaltung vieler Städte beruht darauf, daß man sich darüber unklar ist, ob die Peripherie, die schon längst optisch nicht mehr Teil des Stadtkerns ist, sich noch konzentrisch entwickeln soll oder ob sie als Bandstreifen den Zentrifugalkräften, den neuen ökonomischen Kraftlinien folgen soll. Die Stadtverwaltung sitzt jedoch noch immer im historischen Kern, der aus Existenzgründen entstanden ist, die nicht mehr den heutigen entsprechen.

Die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden, die infolge der Vergrößerung der ökonomischen Struktur notwendig geworden ist, ist noch so ungeklärt, daß der Planer keine eindeutigen Lösungen entwickeln kann. Dieser Mangel an klarer Entscheidung ergibt Chaos, Apathie und Monotonie.

Die Gestaltung klarer Zusammenhänge zwischen den sich ständig vergrößernden Verkehrs- und Produktionsmitteln und dem immer gleichbleibenden Maßstab von Tisch und Bett könnte jedoch zu einer strahlenden, lebendigen Architektur führen, wenn die Funktion der Gestaltung als »dreidimensionaler Ausdruck menschlichen Verhaltens« anerkannt würde. »Klarer Ausdruck klar definierter Zwecke«, so umschrieb der vor kurzem verstorbene bekannte Architekt J. J. P. Oud seine besten Arbeiten.

Um die Wohnformen zu bauen, die auch noch im Jahre 2000 gut funktionieren könnten, sollte man sich über die Wohnbedürfnisse klarwerden, die zu erwarten sind. Welche Gegebenheiten stehen konkret zur Verfügung zur Gestaltung der Wohnquartiere der Großstadt?

1. Benutzer der Wohnquartiere sind hauptsächlich die sogenannten anonymen Auftraggeber – also diejenige Bevölkerungsgruppe, die sich mit einem Architekten nicht persönlich in Verbindung setzen kann.

2. Die Arbeitszeit dieser Bevölkerungsgruppe wird immer kürzer, die Freizeit immer größer.

3. Die Mitglieder der Familiengruppe, Frau, Kind und Mann, werden im Kreis dieser Familiengruppe immer selbständiger.

4. Die Wohnungsbauten, die für diese Bevölkerungsgruppe gebaut werden, sind durch Wiederholung gleicher Wohnungstypen charakterisiert. Ihre Form ist das Resultat einer verfehlten Gesetzgebung. Diese Gesetzgebung beansprucht, den Wohnbedürfnissen der Benutzer zu entsprechen. Manchmal werden Kleinigkeiten geändert, jedoch sind diese Änderungen quantitativer Art und haben nichts mit der Qualität der Gestaltung zu tun.

5. Als Ergebnis dieser verfehlten Planung sind die »Monotonie-Städte« entstanden.

6. Sie entsprechen nicht unseren gesellschaftlichen Verhältnissen. Jeder hat das Recht, seine ihm gemäße Wohnform zu finden.

7. Mensch sein heißt, bewußt sein; bedeutet das ständige Fragen: Wo bin ich?, wie bin ich?, wo werde ich sein?, wie werde ich sein?

Dazu soll der Wohnraum Gelegenheit geben. Wohnraum benutzen heißt aber auch, sich mittels des vom Menschen gestalteten Raumes mit dem totalen Raum zu identifizieren.

8. Die Gestaltung kann nur dann ein aktives Element im Leben des anonymen Auftraggebers sein, wenn er seine eigene Wohnumgebung mitgestalten kann.

9. Die Monotonie-Stadt ist Ausdruck des passiv gewordenen Menschen.

10. Die heutige Technik der Vorfabrikation hat die allgemein übliche Multiplikation gleicher Wohnungstypen verstärkt, weil die Produzenten lediglich beobachten, was gebaut wird, und mittels der Vorfabrikation dasselbe Produkt zu liefern versuchen.

11. An Stelle der üblichen Monotonie-Stadt könnten mit Hilfe der Vorfabrikation Kerne gebaut werden, die später entsprechend den wachsenden Bedürfnissen der Familie vergrößert werden. (Siehe »Das wachsende Haus«, Bauen + Wohnen 1963/4.)

12. Das Kerngebäude ist Teil einer größeren Wohngruppe mit Flachbauten und Hochbauten. Jede dieser Wohngruppen umfaßt etwa 300 bis 500 Wohneinheiten. Die Primärstruktur wird als erstes nach übergeordneten städtebaulichen Prinzipien errichtet, die Substruktur im Laufe der Zeit von den Bewohnern.

13. Mehrere derartiger Wohngruppen sind zusammen mit Schulen bandartig entlang moderner Verkehrsanlagen angeordnet, an denen direkt Bürogebäude, Werkstätten und Läden liegen.

14. Bei jedem Programm (auch für Büros, Werkstätten oder Läden) lassen sich Elemente großen und kleinen Maßstabes unterscheiden; sie sollen in ihrer Differenzierung in der architektonischen Gestaltung zum Ausdruck kommen.

15. Wie bei den Wohnquartieren könnten auch bei der Gruppierung der übrigen Bauten die Elemente kleinen Maßstabes diejenigen größeren Maßstabes für das menschliche Auge sichtbar gemacht werden.

Paradox könnte man behaupten, daß die Großstadt dorfartig bewohnt werden sollte.

Die bandartigen Ausstrahlungen der Stadt werden Kreuzungen bilden. An einer solchen Kreuzung wird die konzentrische Stadtidee wie früher im historischen Kern weiterwirken. Eine solche Kreuzung sollte mit verschiedenen Verkehrsebenen und Parkierungsanlagen ausgestattet sein. Die Mitte der Kreuzung wird keine Leere, sondern ein Gebiet für Fußgänger über den Parkierungsanlagen sein.

Die Maßstabsvergrößerung der ökonomischen Struktur von Europa schafft neue Verkehrswege, und diese (die neuen Autobahnen) sind bisher die einzige konkrete Gestaltung der gesellschaftlichen Veränderungen. Wir sollten bedenken, daß die Kreuzung von Verbindungslinien zu Wasser und auf dem Land immer Anlaß für die Existenz einer Stadt war. Die Stadt wird ihre Existenzgrundlage verlieren, wenn kein Platz für eine Kreuzung der Verbindungslinien geschaffen wird. Im Bauprogramm unserer Wohn-, Arbeits- und Vergnügungsstätten müssen die Elemente kleineren Maßstabes von denen größeren Maßstabes unterschieden werden. Zwischen ihnen müssen Übergangselemente eingeschaltet werden.

Es sind immer Elemente kleinen Maßstabes, welche die Infrastruktur einer Stadt bestimmen; sie beruht auf dem Maßstab von Tisch und Bett. Wir sollten die Technik so anwenden, daß der Mensch durch eigene Initiative in kleinen Gruppen an der Infrastruktur der Stadt mitgestalten kann.

Das kann nicht nur geschehen durch die Idee des wachsenden Hauses, sondern auch durch die Anwendung größerer Hänge- und Faltdächer. Derartige Dächer mit Spannweiten von 100 bis 200 m könnten durch die Großfabrikation erbaut werden. Darunter ließen sich durch die Initiative einzelner Gruppen während der Freizeit kleinere Bauten errichten. Umbauten sind leicht möglich, weil die Wände kein Dach tragen. Auch hier könnte die Infrastruktur den wechselnden Bedürfnissen der Benutzer entsprechen. In dieser Weise würde die Technik einen Beitrag zur Gestaltung einer offenen Gesellschaft leisten. An die Stelle der Monotonie tritt Vielfalt.

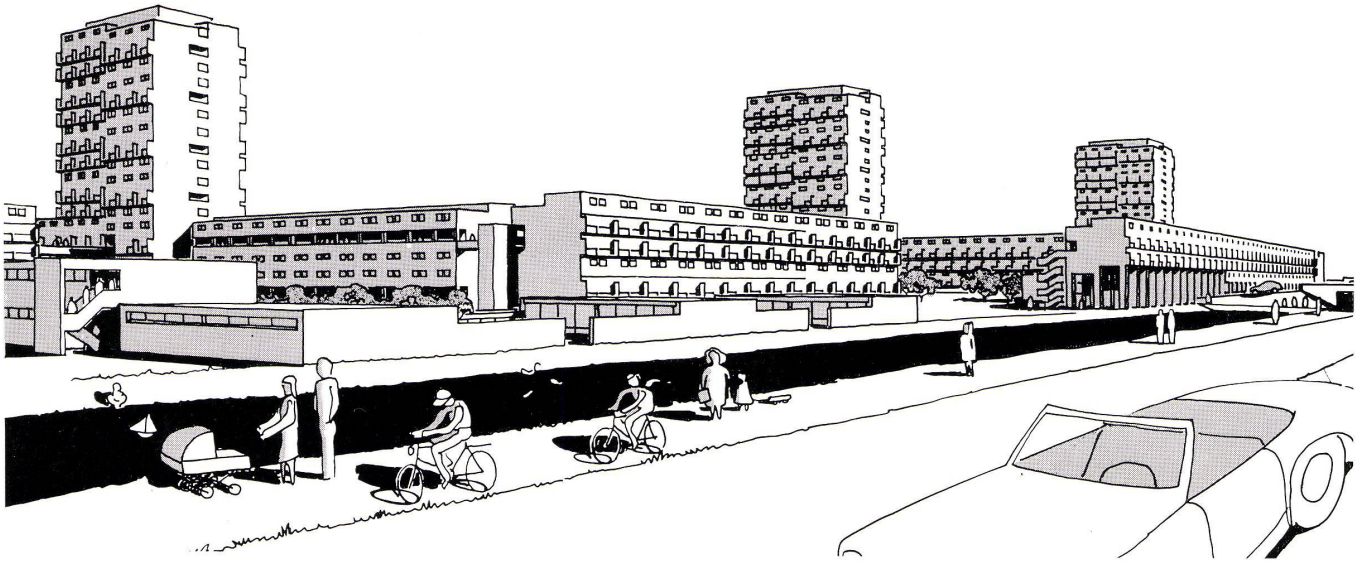
Wenn unsere Städte heute mit Asche bedeckt würden wie einst Pompeji – was würde der Archäologe denken, wenn er im Jahre 2000 die endlosen Wiederholungen der gleichen Wohneinheiten unter der Asche entdeckte? Würde er darin den Ausdruck einer lebendigen Demokratie oder eines Sklavenstaates erkennen?

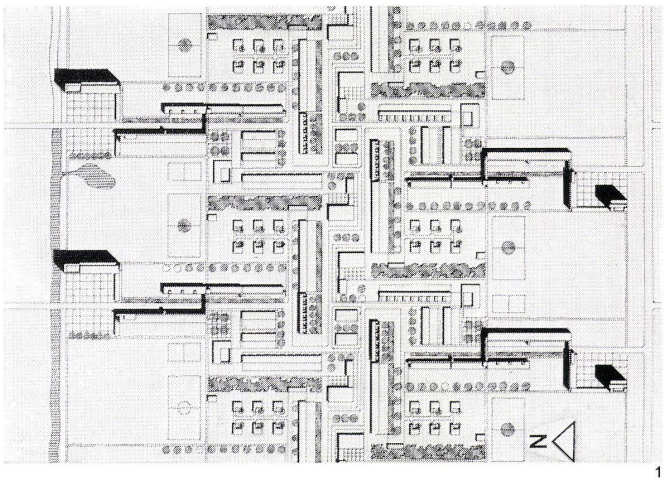
Es ist Zeit, die Gestaltung so anzuwenden, daß der anonyme Mensch zur Identität mit der Großstadt durch Mitgestaltung an der Infrastruktur kommen kann. Nur so wird der anonyme Auftraggeber die Großstadt sein eigenes Haus nennen können.

Ein Architekt wird das Vertrauen, das ihm die Gesellschaft schenkt, nur dann verdienen, wenn er weiß, daß seine Arbeit auch Gestaltung gesellschaftlicher Verhältnisse ist. Denn erst schafft der Mensch seine gebaute Umgebung, und dann formt die Umgebung mit an der Entwicklung des Menschen.

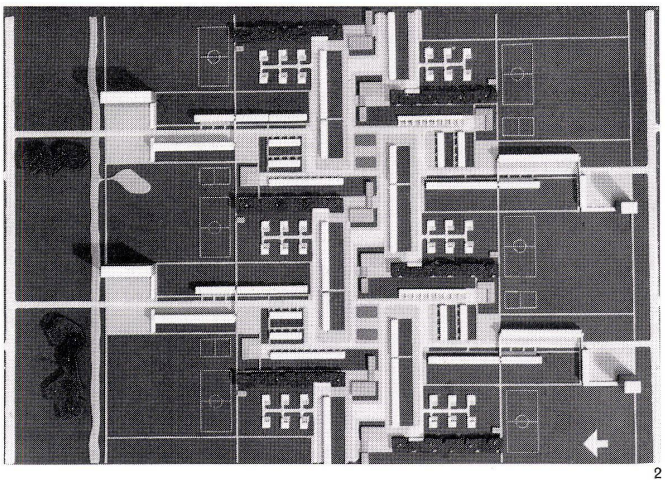
Die Großstadt des Jahres 2000 könnte mit ihrer Primärstruktur Ausdruck der Maßstabsvergrößerung der sich entwickelnden Weltgesellschaft sein und mit ihrer Infrastruktur Ausdruck der Gestaltung der millionenfachen Begegnung jedes einzelnen Menschen mit Erde, Raum, Sonne und Sternen; Ausdruck des Existenzwunders des totalen Raumes, in dem alles ist und sein wird.

Bakema – van den Broek – van Eyck, Stokla. Planung für Amsterdam-Nord, 1963.
Bakema – van den Broek – van Eyck, Stokla. Planification pour Amsterdam-Nord, 1963.
Bakema – van den Broek – van Eyck, Stokla. Planning for Amsterdam-North, 1963.

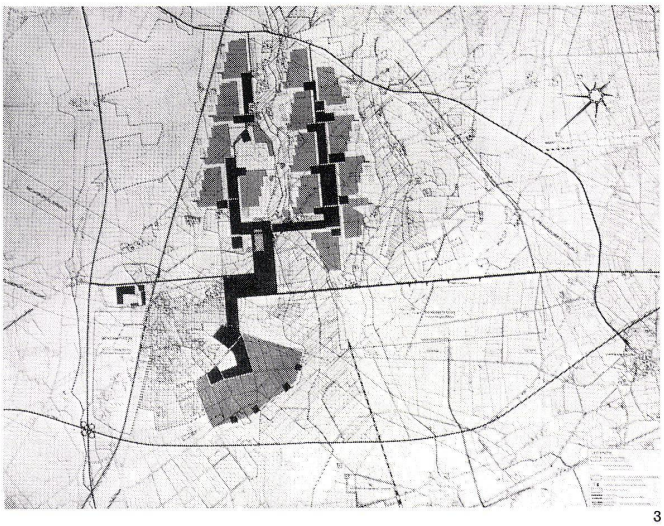




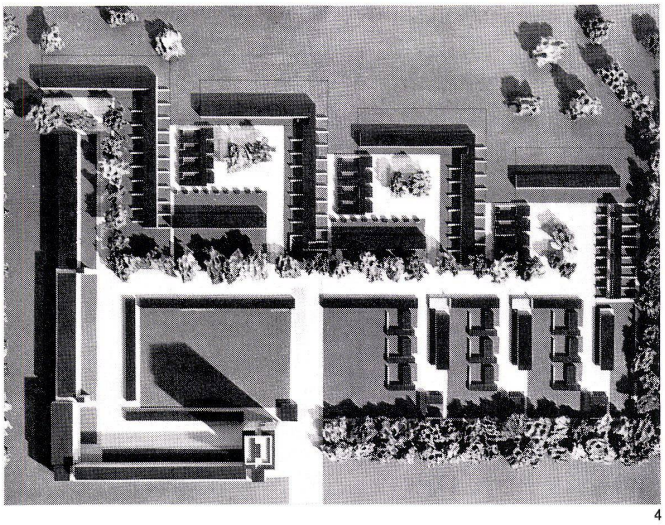
1



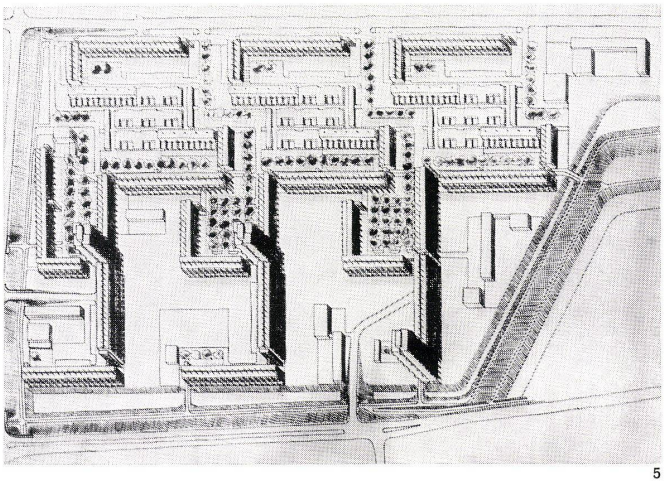
2



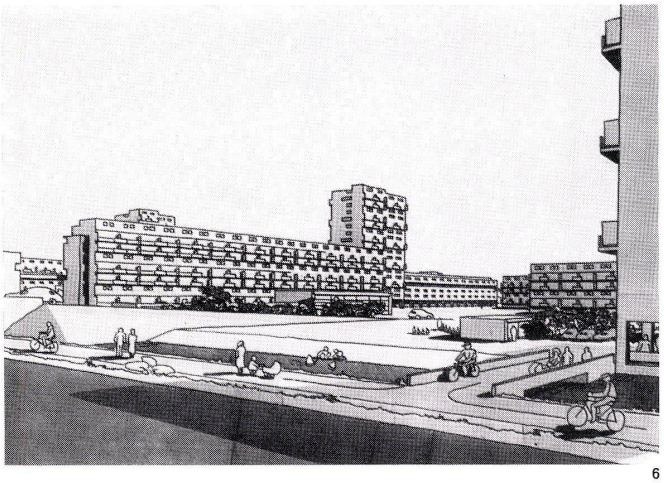
3



4



5

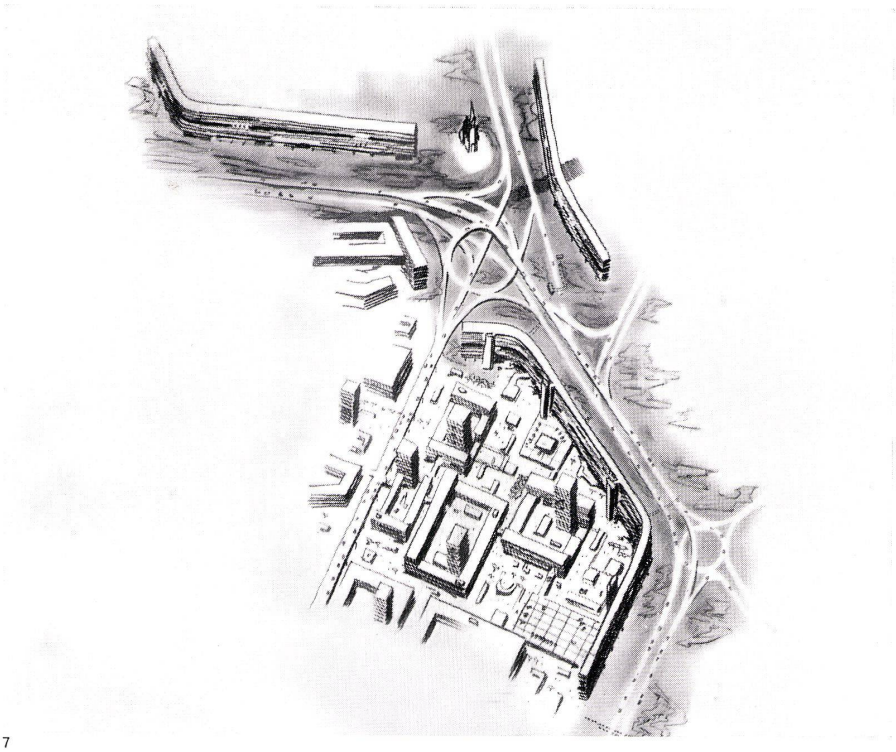


6

Planungen der Architekten J. H. van den Broek und J. B. Bakema.

Planification des architectes J. H. van den Broek et J. B. Bakema.

Operational plannings of the architects J. H. van den Broek and J. B. Bakema.



7

Die städtische Wohngemeinschaft.

La communauté d'habitation urbaine.

The urban residence neighbourhood.

1+2
Regionalplanung Nord-Kennemerland.
Mitarbeiter: Stokla.

Planning régional Nord-Kennemerland.
Collaborateur: Stokla.

Regional planning, Nord-Kennemerland.
Associate: Stokla.

3
Stadt Wulfen, 1961.
Mitarbeiter: Stokla.

Ville Wulfen, 1961.
Collaborateur: Stokla.

City of Wulfen, 1961.
Associate: Stokla.

4
Siedlung Woensel in Eindhoven, 1962.
Mitarbeiter: Stokla.

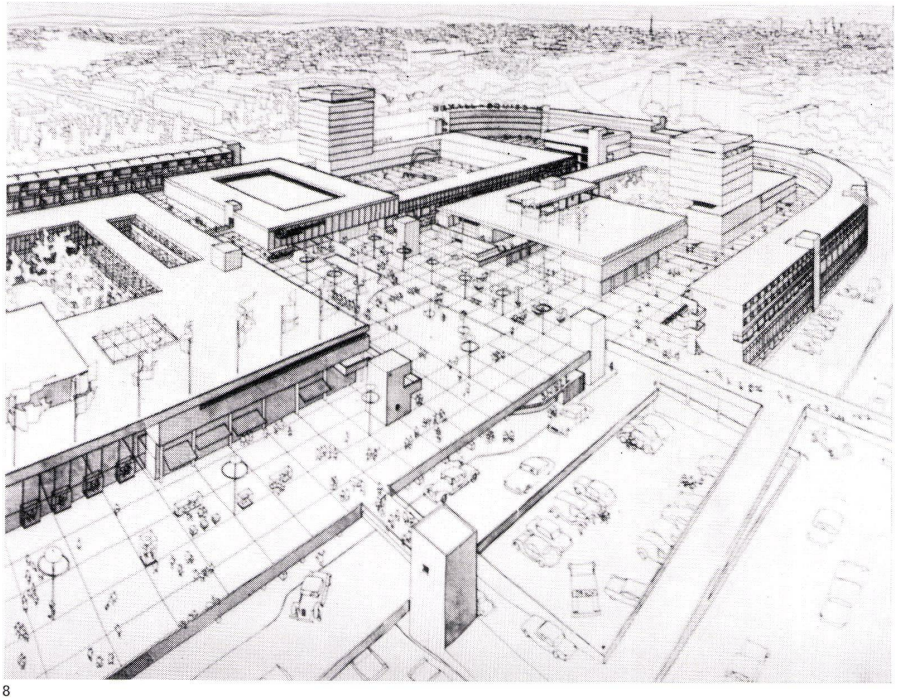
Colonie Woensel à Eindhoven, 1962.
Collaborateur: Stokla.

Woensel Project in Eindhoven, 1962.
Associate: Stokla.

5+6
Wohnquartier in Amsterdam-Nord, 1963.
In Zusammenarbeit mit Aldo van Eyck und Stokla.

Quartier d'habitation à Amsterdam-Nord, 1963.
En collaboration de Aldo van Eyck.
Collaborateur: Stokla.

Residential quartier in Amsterdam-North, 1963.
In collaboration with Aldo van Eyck.
Associate: Stokla.



8

Die Entwicklung des städtischen Zentrums.

Le développement du «centre urbain».

The development of the urban centre.

7
Hauptstadt Berlin, 1959.
Mitarbeiter: Stokla und Klopma.

Metropole Berlin, 1958.
Collaborateurs: Stokla et Klopma.

Capital city Berlin, 1958.
Associates: Stokla and Klopma.

8
Zentrum Nordwest-Stadt Frankfurt, 1962.
Mitarbeiter: Stokla.

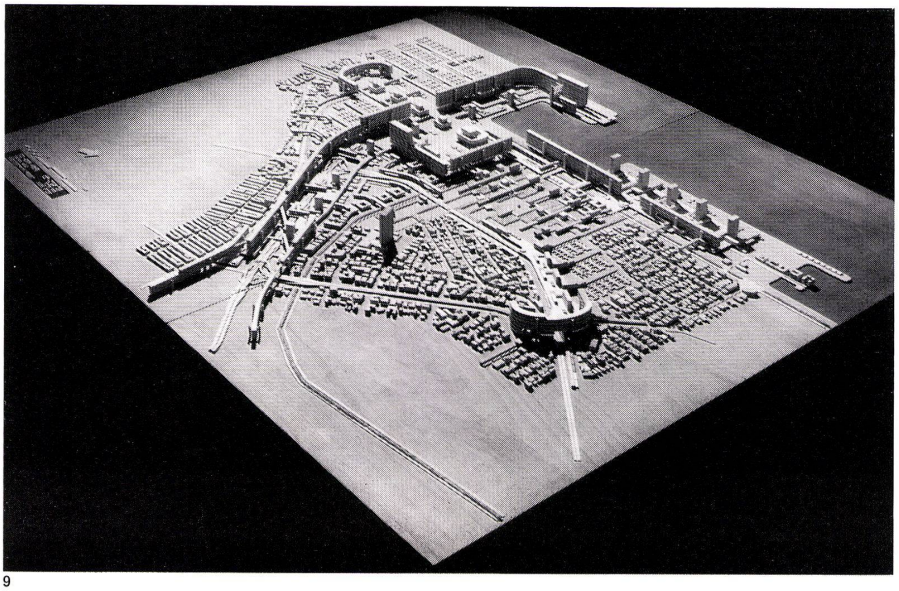
Centre Ville-Nord-ouest Francfort, 1962.
Collaborateur: Stokla.

Northwest Centre, Frankfort, 1962.
Associate: Stokla.

9
Zentrum Tel Aviv-Jaffa, 1963.
Mitarbeiter: Huber und Weber.

Centre Tel-Aviv-Jaffa, 1963.
Collaborateur: Huber et Weber.

Centre, Tel-Aviv-Yafo, 1963.
Associates: Huber and Weber.



9