Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 47 (1960)
Heft: 2: Bauten des Verkehrs

Artikel: Stadtbaukunst und Verkehr
Autor: Haubensak, René
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-36703

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

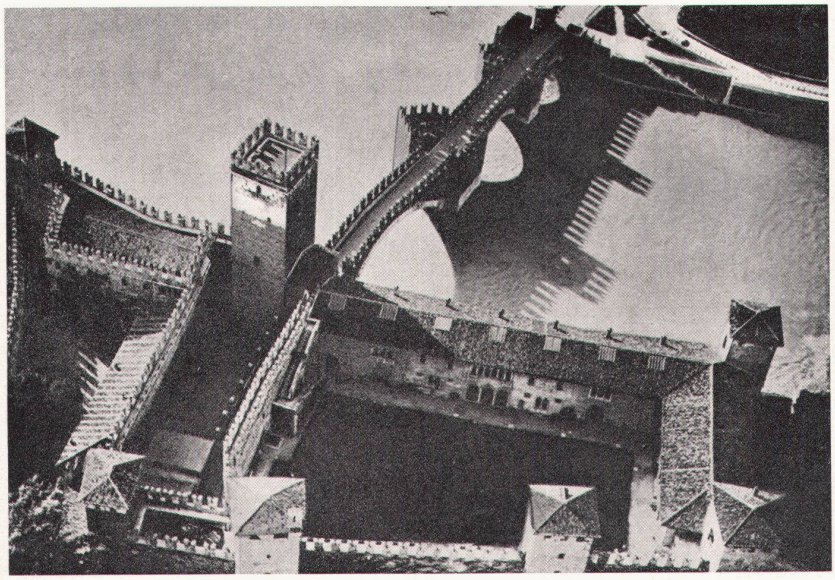
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

René Haubensak

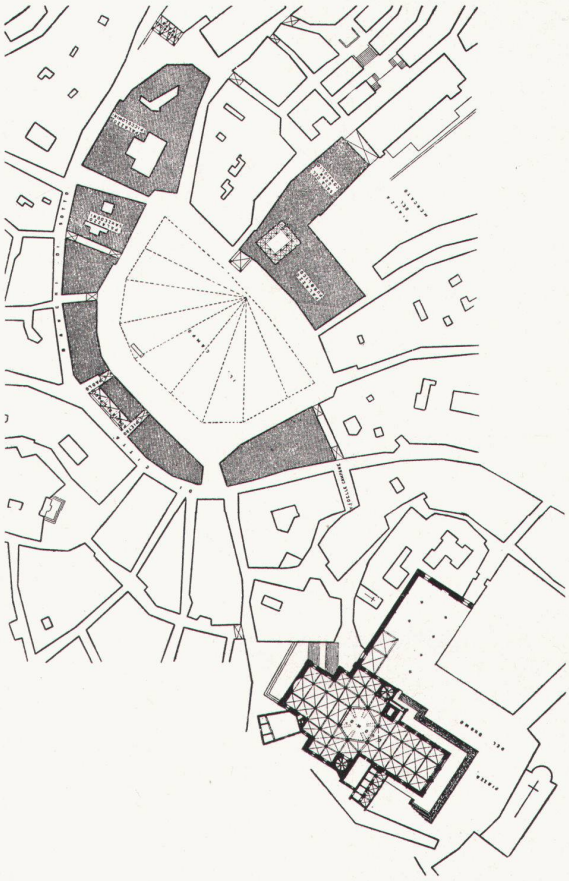
Stadtbaukunst und Verkehr



1

1
Skaligerbrücke in Verona. Einheit von Verkehrsbauten und architektonischer Umgebung
Le pont Scaligero à Vérone: harmonie du pont de l'architecture
The Scaligero bridge in Verona

2
Die Piazza del Campo von Siena. Räumliche Gestaltung der Stadt; die Verkehrswege ordnen sich der Gesamtidee unter
Le «Campo» de Sienne: aménagement spatial d'une ville
The famous "Campo" in Siena. Space-conscious design of a town



2

Verkehr, Statistik, Expreßstraßen, Varianten, Parkplätze, Parkhäuser, Tunnels, Verkehrsbrücken, Unterpflasterbahnen, Rampen, Autobahnen, Schleifen, Lichter, Signale, um diese Begriffe dreht sich heute die Diskussion im Städtebau.

Der Verkehr hat sich heute das Recht genommen, in der Rangordnung der zu lösenden Probleme die oberste Stelle zu belegen. Sein Dominieren steht jedoch in einem drastischen Mißverhältnis zum eigentlichen Hauptanliegen, zur Städtebaukunst. Darum soll an dieser Stelle dargelegt werden, daß die Verkehrsplanungen an sich, die in keiner Beziehung zum Stadtbild stehen, nicht als Lösungen bezeichnet werden dürfen. Die heutige Fehlentwicklung läßt sich im unmittelbaren Zusammenhang mit der falsch verstandenen «funktionellen Architektur» erklären. An zweiter Stelle ist es eine mißverstandene, ad absurdum getriebene Demokratisierung, welche die Durchführbarkeit jedes Stadtplanes, ob gut oder schlecht, verhindert. Eine Schuld, sofern sie gesucht werden sollte, ist weder in unseren Gesetzen noch bei den Behörden zu finden; es ist nur eine Frage der Koordination und der Kompetenzen.

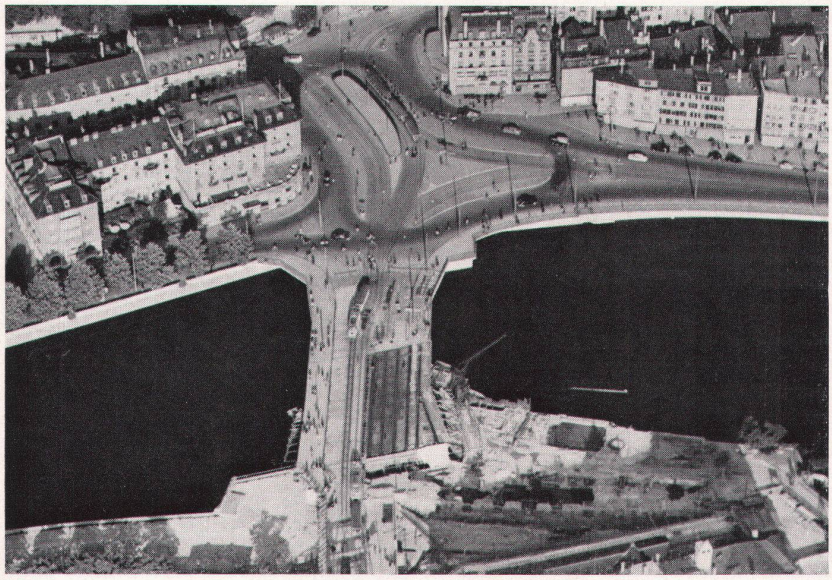
Es ist ein Merkmal hochstehender Kulturepochen, daß der Anlaß zu einer schöpferischen Leistung jeweils nicht aus einer Reaktion entstanden ist. Im 13. Jahrhundert waren in der Toskana die Dombaumeister auch die Stadtbaumeister. Vom Dom her gewannen die Städte ihr Maß, ihre Form, ihren Sinn. Ein wahres Kunstwerk hat in sich geschlossene Gesetze; es muß aus sich selbst den Ausdruck prägen; daher ist ihm eine Reaktion eigentlich fremd. Wir sprechen von einem Kunstwerk, weil wir in dieser Betrachtung die Probleme des Bauens von Städten mit «Stadtbaukunst» gleichsetzen. Wir sprechen von «Reaktion», weil wir uns als Nichtpolitiker nicht von einer Reaktion in die andere treiben lassen dürfen. Sollte die Stadtbaukunst einen Teil ihres Einflusses zurückgewinnen können, so müssen bei allem Respekt vor den Belangen des Verkehrs die unrationellen Werte der räumlichen Gestaltung und der geistigen Aufgabe einer Stadt wieder in den Vordergrund gestellt werden.

Louis Sullivan prägte um 1890 den vielzitierten und oft mißbrauchten Satz: «Form follows function.» Ein Pionier meint meist etwas anderes, als später in einen sanktionierten, zum Slogan gewordenen Ausspruch hineingelegt wird. Im vorliegenden Fall kann darunter verstanden werden, daß die banal-direkte Erfüllung der Notwendigkeit zum Ziel führen kann. Welch eine verkappte Verehrung des Nur-Materiellen! Selbst das «Less is more» von Mies van de Rohe wird immer falsch ausgelegt. Es entspringt einer künstlerischen Vision und hat mit Rationalismus nichts zu tun. Und die «Bauhaus-Funktion»? – Sie war eine Vision, die vom Technisch-Maschinellen künstlerisch inspiriert wurde. Diese falsche Vorstellung von «funktioneller Architektur» gibt den Tiefbauingenieuren, den Statistikern und den Verkehrsingenieuren das scheinbare Recht, ihre Resultate ohne Architekten zu bauen. Wie würde jedoch eine Stadt aussehen, wenn nicht nur die Brücken «verkehrsfließend» von Ufer zu Ufer führten, wenn auch die Gebäude ihre Grundformen selbstlos den Straßenformen unterordnen würden, wenn die Statistik und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge der räumlichen Gestaltung zugrunde gelegt würden? – Auf solchen Grundlagen entstehen die maßstabslosen, kometartigen Straßenbrücken in unseren Städten. Sie sind weder in das Städtebild eingeordnet, noch haben sie einen eigenen künstlerischen Ausdruck. Sind wir wirklich sachlich, wenn wir die rationalen, meßbaren Werte in der Gesamtrechnung zu hoch einsetzen?

Über das Vorgehen bei der Stadtplanung in mittelalterlichen Städten entnehmen wir dem Werke «Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana» von Wolfgang Braunfels (Verlag Gebr. Mann, Berlin 1953) folgende Angaben:

«*...1133 suchte der Bischof von Würzburg einen Baumeister für*

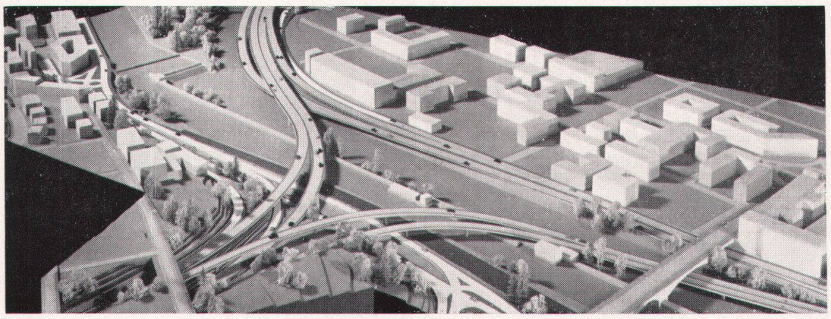
3



4

3, 4
Die Limmat beim Hauptbahnhof in Zürich vor und nach der Regulierung und Ausräumung. Langgezogene und unmaßstäbliche Straßenkurven bestimmen das Bild
La Limmat auprès de la gare de Zurich avant et après la régularisation fluviale et du trafic
The Limmat near the Zurich central railway station before and after modification of traffic lines

5
Projekt für das Expreßstraßendreieck beim Bahnhof Zürich. Die diagonalen Brückenbauten haben den städtebaulichen Maßstab verlassen
Projet d'un triangle de voies de circulation près de la gare de Zurich
Project for a speedway triangle near the Zurich main station



5

seinen Dom. Man nannte ihm einen Mann, den Laien Enzelin, der den Weg und die Brücke erbaut hatte, die zum Dom führt, als Baumeister . . . Wichtiger scheint die Begründung, die der Bischof seiner Entscheidung zur Verpflichtung des neuen Meisters gab. ‚Da Gott gutem Trachten immer hilft, so ist uns durch den Zuruf aller unserer Bürger ein guter Mann bezeichnet worden, welcher uns auch die Brücke in hervorragender Weise gebaut hat, der Laie Enzelin, dem wir die Verwaltung und Bauleitung für die Wiederherstellung und Ausschmückung unserer Kirche in genugsam schöner und besonders reicher Weise übertragen haben, so daß der, welcher Brücke und Weg zur Kirche hergestellt hat, selbst auch durch die Wiederherstellung der Kirche zum königlichen Palast, das heißt zum himmlischen Palast, emporsteige.' Man fragte sich also nicht, ob ein Mann, der im Brückenbau einiges geleistet hatte, auch zum Kirchenbau befähigt sei – was wohl als selbstverständlich galt. Die Tatsache, daß Weg und Kirche von der gleichen Hand stammen würde, begeisterte die Vorstellung . . .» (S. 135f.).

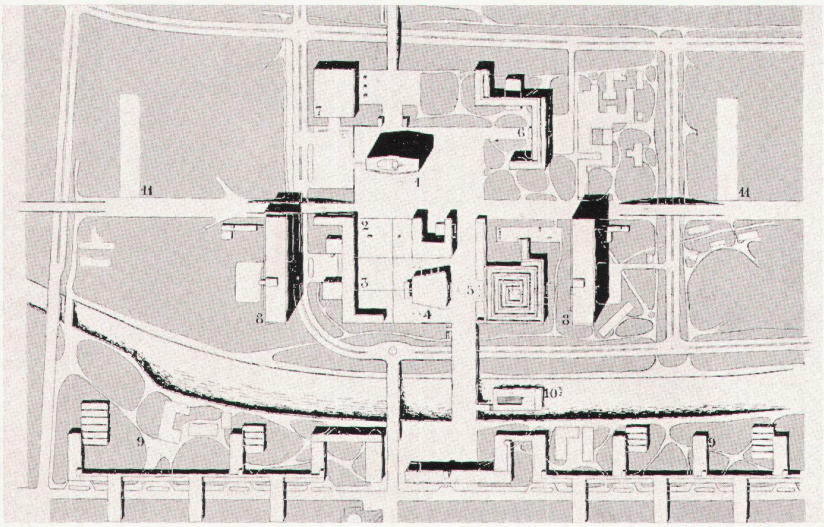
Den Dokumenten der Dome von Siena und Florenz entnehmen wir: «*In öffentlichen und in privaten Versammlungen wurde gesagt und betont, daß man die Bauten der Kommune nur dann beginnen solle, wenn die Absicht besteht, sie nach einem Gedanken zu machen, der sehr groß ist, weil er von dem Geist vieler Bürger belebt wird, die sich in einem Wollen verbunden haben.*» (S. 146)

«*. . . Am 12. April 1334 wurde der Maler Giotto zum Dombaumeister von Florenz gewählt und ernannt . . . In dem schlechten Latein der Florentiner Notare enthält das Schriftstück nur einen einzigen vielfach verschnörkelten Satz . . . Der Text lautet im Auszug: ‚Die Vorsteher der Zünfte, der Bannerträger der Gerechtigkeit und das Amt der zwölf guten Bürger haben den Wunsch, daß die Bauten, die in Florenz im Auftrag der Stadt begonnen sind oder begonnen werden müssen, zu ihrer Ehre und Zierde vorangehen. Sie haben erkannt, daß sie ihr Ziel nur erreichen können, wenn sie einen erfahrenen und berühmten Mann mit der Leitung dieser Arbeiten betrauen. In der ganzen Welt gäbe es, wie man sagt, niemanden, der zu diesem und vielem anderen geeigneter sei als Meister Giotto Bondone, der Florentiner Maler. Man müsse ihn als einen großen Meister in seiner Vaterstadt aufnehmen und lieb und wert halten, damit er die Möglichkeit habe, in ihr seinen dauernden Aufenthalt zu nehmen, und man während dieses Aufenthalts möglichst großen Nutzen aus seiner Wissenschaft und Lehre ziehen könne, und die Stadt an Schönheit zunehme.' . . . Einige Punkte aus der Tagesordnung der entscheidenden Stadtratssitzung läßt der Text noch deutlich erkennen: Die Eingabe oder Rede eines Ratsmitgliedes, aus der hervorging, daß man mit dem Fortschreiten der städtischen Bauaufgaben nicht zufrieden war und daß man den Grund dafür in der Personalfrage, dem Fehlen eines erfahrenen und berühmten Meisters sah . . .*» (S. 217f.).

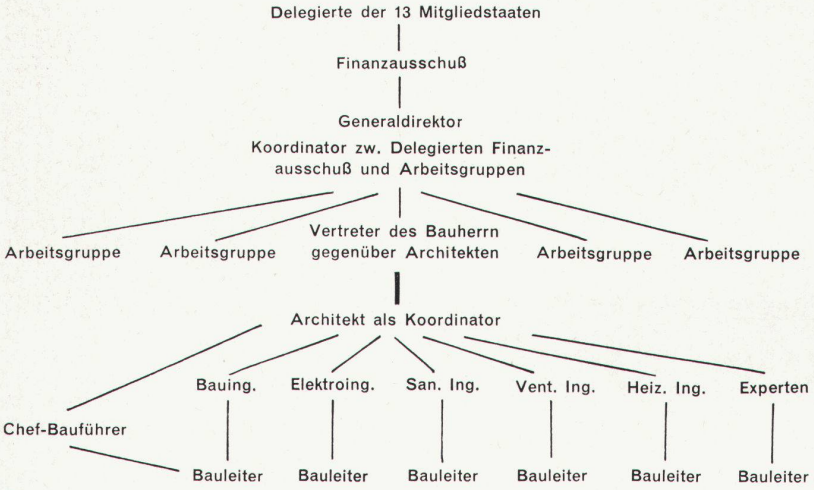
Für unsere größeren Schweizer Städte existieren Generalverkehrspläne. Diesen Dokumenten ist die Einzeldisziplin «Verkehr» zugrunde gelegt. Es sind umfassende Arbeiten der Verkehrsingenieure. Wir suchen vergeblich nach einem Dokument: Die baukünstlerische Eingliederung des Generalverkehrsplanes. Niemand glaubt, ein Verkehrsmittel werde zum Lebensinhalt eines einzelnen; wie kann denn der Verkehr zum Ausdruck eines Stadtbildes führen?

Auch dem Bericht über das schweizerische Nationalstraßennetz steht kein Dokument über die landschaftlichen Aspekte gegenüber. Sind unserem Straßenbauprogramm die Erfahrungen des Auslandes zugrunde gelegt worden? Auch unsere Straßen müßten sich der Topographie, unseren Flüssen, Wäldern und Seen, unterordnen. Die Zeit des Reisens ist auch eine Zeit, besonders in unserem Touristenland!

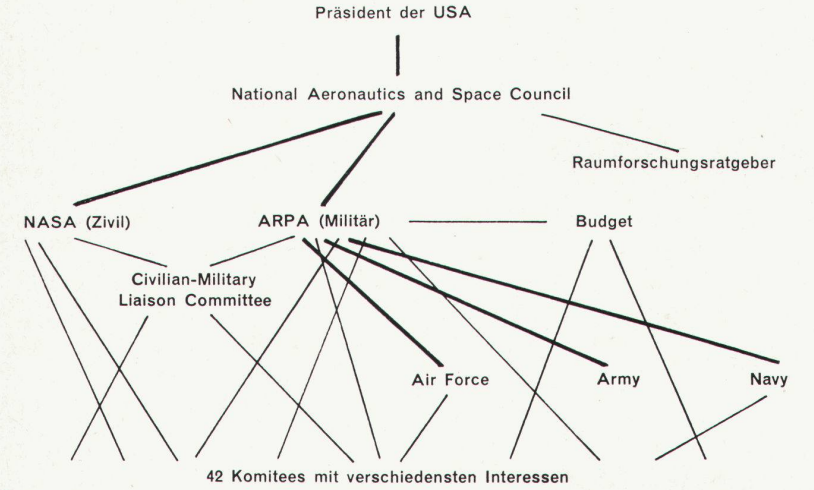
In Finnland wurde dieses Jahr dem Architekten Alvar Aalto die Planung der Stadt Helsinki übertragen. Auch für den Bau des zentralen Universitätsgebäudes der Studentenstadt Otaniemi-Helsinki liegen ausführungsbereite Piäne von Alvar



6



7



8

Aalto vor. Nur diese Wechselbeziehung vom Ganzen zum Einzelnen und wieder zurück vom Kleinmaßstäblichen zum ganzen Städtebild läßt das Gelingen einer größeren Einheit möglich werden.

In Holland untersteht die Städteplanung von Amsterdam dem Architekten Van Esteren, in Rotterdam dem Architekten De Ranitz, in Delft dem Architekten Froger. Sie sind beauftragte, jedoch frei schaffende Persönlichkeiten, die direkt und allein dem Bürgermeister der Stadt und dem Stadtrat unterstellt sind. Finnland und Holland haben deswegen ihre demokratische Freiheit keineswegs eingebüßt.

Wenn wir als Architekten, vorerst ungeachtet der politischen Voraussetzungen verschiedener Länder und Zeiten, vom Stadtbild ausgehen, so ist dies nicht nur unser Recht, sondern unsere Pflicht. Ein Staatsgebilde soll der Gemeinschaft dienen können und kulturellen Entwicklungen den Weg ebnen helfen.

Der organisatorische Aufbau von zwei Institutionen soll als Vergleich zu den Koordinationsproblemen des Städtebaus dargestellt werden. Es ist dies einerseits die Organisation der Kompetenzen im wissenschaftlichen Institut des CERN (Institut européen de la recherche nucléaire). Der Aufbau zeigt eine klar abgestufte Aufteilung der Kompetenzen und Verantwortungen. Das zweite Beispiel ist einem Artikel aus «Time Magazine» (Okt./Nov. 1959) entnommen und zeigt das Organisationsprogramm der Raketenforschung in den USA. Der zeitliche Rückstand und das Versagen vieler Experimente wird von den Amerikanern selbst dem Fehlen einer eindeutig zielgerichteten Organisation zugeschrieben.

Es erübrigt sich beinahe, darauf hinzuweisen, daß unsere Städte, mit den verwickelten und widerstrebenden Interessen, einen koordinierten Aufbau erfordern; andernfalls muß das ungeformte Bauen zu einer sichtbaren Krise führen, welche die Prosperität der Stadt gefährden kann. Neben dieser logisch erfaßbaren Forderung der Koordination muß einer Disziplin der unbedingte Vorrang zugesprochen werden. Daß diese Stellung nicht der Statistik, nicht dem Verkehr und auch nicht einem nebenamtlichen politischen Gremium zukommen kann, beweisen uns das Resultat der Entwicklung unserer Städte und die Städtebilder alter Zeiten.

Der Stadtbaukunst muß der unbedingte Vorrang zugesprochen werden. Nur durch weitgehende Kompetenzen einer schöpferischen Persönlichkeit können kluge Vorkehrungen getroffen werden, Vorkehrungen, die nicht nur auf technisch-wirtschaftlichen Bedingungen beruhen, sondern diesen vielleicht sogar widersprechen. Es gilt, auch Dinge anzuordnen, die nicht unmittelbar einen materiellen Gewinn versprechen, zum Beispiel einen großen Platz vom Verkehr zu befreien oder einem Flußlauf seine Schönheit zurückzugeben.

Wir müssen neue Stadtbilder schaffen, nicht Verkehrsresultate bauen.

6
Wiederaufbauprojekt von Le Corbusier für St-Dié. In der neugeplanten Stadt müssen sich die Verkehrswege der städtebaulichen Gesamtidee unterordnen
Plan de reconstruction de St-Dié par Le Corbusier: dans cette nouvelle ville le tracé des voies se soumet aux données générales du plan urbanistique
Le Corbusier's reconstruction project for the town of St-Dié, where the traffic lines will have to adapt themselves to the general idea

7
Organisationsschema des Centre européen pour la recherche nucléaire in Genf. Die Studien der Arbeitsgruppen im Zusammenhang mit der baulichen Gestaltung werden durch den Architekten koordiniert. Die Spezialisten sind dem Architekten unterstellt
Plan d'organisation du Centre européen pour la recherche nucléaire à Genève: coordination par l'architecte
Organization chart for the European Centre of Nuclear Research in Geneva: coordination by the architect

8
Schema der amerikanischen Organisation für Raumforschung bis Herbst 1959. Das uneinheitliche Programm hat zu den bekannten Folgen geführt. Aus «Time Magazin», New York 1959
Schéma de l'Organisation des recherches interplanétaires américaines: ce programme a mené aux résultats bien connus
Layout of the U.S. Organization for Interplanetary Research till autumn 1959. The incoherence of the entire program led to the well-known consequences

Photos: 1 aus «Piani Regionali», Roma 1952, 2 aus Braunfels: Mittelalterlicne Stadtbaukunst in der Toskana, 3, 4 Swissair Photo AG, Zürich, 5 Wolf Benders Erben, Zürich, 6 aus Girsberger: Le Corbusier 1938-1946