

Aus Zeitschriften

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 1: **Universitätsgebäude in England**

PDF erstellt am: **08.05.2024**

Nutzungsbedingungen

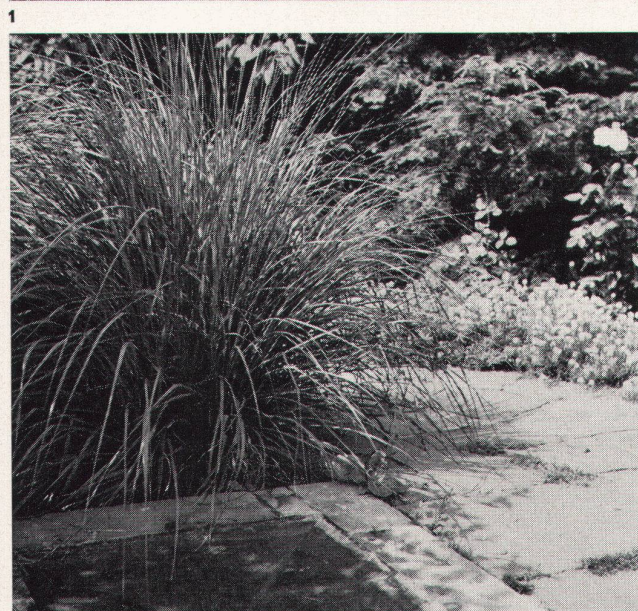
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



1
Betonbecken mit Abfluß, umgeben von Chinaschilf, Iris Kaempferi, Taglilien und Pinus montana Moghus

2
Rechteckiges, flaches Betonbecken ohne Abfluß mit Plattenrand. Chinaschilf

Photos: Jeanne Hesse, Hamburg

Ein solches Wasserbecken kann aus Eternit fertig gekauft werden. Man kann es auch aus Ton und Lehm oder aus Dachpappe anfertigen. Es kann mit dem Gartenschlauch gefüllt werden, und wenn die Ufer nicht zu steil sind, wird das trübe Wasser mit dem Besen herausgebürstet. – Unser Becken legten wir selbst an; es ist aus Beton über einer Mulde von groben Steinen und Sand. Es hat einen eingebauten Zu- und Abfluß. Sobald nun ein Teich da ist, erscheinen uns Wunschträume. Schilf und verschiedenfarbige Wasserrosen sollten

darin wachsen. Goldfische müßten darin schwimmen. Ein Mandarinenteppchen könnte auf einer Insel nisten. – Natürlich können wir einen Korb mit einer Seerose hineinsetzen. Etwas problematisch ist aber ihre Überwinterung. Dasselbe gilt für die Fische. Enten, deren Flügel kupiert sind, bleiben nicht immer wunschgemäß auf dem Teich, sondern irren im Garten herum, um einen Ausschluß zu finden. – Wesentlich ist, daß wir trotz Erfüllung eines Teiles dieser Wünsche das ursprüngliche Ziel, nämlich unseren Garten mit einer glitzernden glatten Wasserfläche aufzuhellen, im Auge behalten.

Es genügt, wenn das stehende Wasser von hübschen Pflanzen, die sich in ihm widerspiegeln, umgeben ist. Ich denke an verschiedene Gräser (*Festuca glauca*, 20 cm; *Pennisetum compressum*, 80 cm; *Miscanthus sinensis gracillimus*, 150 cm), Taglilien (*Hemerocallis hybrida*) und Schwertlilien (*Iris Kaempferi*, *Iris pumila* und *Iris germanica*). Auch ein japanischer Zwergahorn (*Acer palmatum* var. *dissectum*) wirkt hier, am Rande sich spiegelnd, dekorativ. Ein Teil des Ufers muß mit Platten, Sand oder kurzem Rasen umsäumt werden, so daß die Sicht auf die Wasserfläche offenbleibt.

Besonders gut verstehen es die Japaner, mit einem Teich, um den ein paar Steine, Gräser und wintergrüne Azaleen angeordnet sind, eine ausgedehnte Landschaft vorzutäuschen. Gigliolo Magrini und andere bekannte Gartenarchitekten haben diese Idee aufgegriffen und verwirklichen sie im europäischen Stil in unseren Gärten.

J. Hesse

Aus Zeitschriften

Städtebau

Im niederländischen Organ der Gesellschaft «Architectura et Amicitia» und des Bundes niederländischer Architekten, dem zweisprachigen, niederländisch-englischen «forum» (Nr. 1, 1965), setzen sich die Herausgeber das Ziel: «In forum we want to view the shaping of our material environment in a wider scope than has been usual up to now.» Um die Entwicklung unserer Städte, die sich, abhängig von einer Vielzahl sich ständig wandelnder Kräfte, bisher noch immer einer Erforschung entzieht, der Prognose zugänglich zu machen, fordert Jr. W. Prew im ersten Artikel, «Milieu und Energie», die Durchführung von Stadtplanspielen, analog den «Kriegsspielen» und «Wirtschaftsplanspielen».

Nachdem die heute schon enormen Möglichkeiten des Operations Research dargestellt, die methodologischen Voraussetzungen, nämlich die Betrachtung der Stadt als ein Materie-Energie-Metabolismus, genannt und ein in Amerika anlaufender Versuch, die Entwicklung San Franciscos betreffend, vorgestellt ist, kommt der Autor zu bemerkenswerten Thesen zur Stadtentwicklung. Der schnellen Vergrößerung des Energiepotentials des Menschen folgen schnelle und größere Umweltänderungen; diesen Prozeß nennt Prew «social metabolism». Die Beschleunigung dieses Prozesses erfordert proportionale Festigung der sozialen Organisation und strengere Koordination in der Gesellschaft. Das Verhalten der Architekten, bei größter persönlicher Freiheit materielle Produkte größter Dauerhaftigkeit zu erzeugen, steht dieser Entwicklung antithetisch entgegen, und der Autor stellt fest: «What has been said above makes it doubtful if the way the architect plies his trade can remain unchanged.»

Im Beitrag «Norm und Form» stellt sich Simon M. Pruys die Frage: «Has man a right to expect that the environment created for him by the designer is such that he can understand it?»

Er findet, die heute geltende gestalterische Doktrin im Industrial Design und Architektur sei für weniger als 5% der Bevölkerung gültig. Mit größeren Verbraucherkreisen kann der Entwerfer erst in Kontakt treten, wenn er erkennt, in welchem entscheidenden Maße seine Arbeit nicht ästhetische Gebilde sind, sondern Zeichen- und Symbolträger. Der Symbolwert gestalterischer Elemente beruht auf Vereinbarung, Norm. Die Gesellschaft besitzt solche Normen, bildet sie ständig. Pruys schließt: «Only if our forms are made to correspond with the standards of the people for whom we work, an end can be put to the misunderstanding between public and designer.»

Jr. N. J. Habraken untersucht im Artikel «Mensch und Materie» die Zukunft der Städte. Dabei versteht er Stadt als einen Prozeß der Umweltgestaltung durch den Menschen. Die Ablösung des einzelnen Bürgers vom Gestaltungsprozeß, den Spezialisten und Industrien übernehmen, stellt eine Gefährdung des Stadtprozesses dar. Die Familie und ihre Wohnung sind die Grundelemente der Stadt. Ihr Verhältnis, gestört durch den anonymen Bau von Normwohnungen, muß wieder harmonisiert werden. Habraken fordert, künftig «supports» zu bauen, tragende Strukturen, in denen sich die Familie, unterstützt durch die Energien der Industrie, ihr Heim selbst schafft. In der Befreiung der schöpferischen Kraft des einfachen Menschen



1
Bevölkerungsdichte in Europa: der Kreis mit einem Radius von 600 km schließt 150 Millionen Menschen ein – das sind 40% Europas (ohne UdSSR) oder 85% der USA.

Nach: forum 1, 1965

zur Schaffung seiner Umwelt sieht er die entscheidende Aufgabe der weiteren Industrialisierung des Produktionsprozesses. Gefahr besteht in dem Glauben, die wachsende Industrialisierung sei ein technisches Problem. Bisher hat man eine strikte Trennung zwischen «Mensch-Mensch»- und «Mensch-Materie»-Beziehungen gemacht. «Man's creativeness, however, is founded on the fact that these relations merge continually.» Der Autor fordert, sich mit diesem Gedanken vertraut zu machen. Der Bericht von Jr. L. Wijers, «Der Verstädterungsprozeß in den Niederlanden», liefert den konkreten Hintergrund für die scheinbar so utopischen Spekulationen seiner Korreferenten. Wenn seine Daten auch weitgehend in graphischen Bildern dargestellt sind, da er sich davon mehr Erfolg bei Architekten verspricht, können doch einige inter-

essante Prognosen genannt werden, die auch die Schweizer Situation illustrieren.

Die Bevölkerung der Niederlande wird sich von 12 Millionen im Jahr 2001 auf 20 Millionen vermehrt haben. (Entsprechend dieser Wachstumsrate wird die Schweiz in 40 Jahren 9,6 Millionen Einwohner haben.) Der Anteil der in der Landwirtschaft Beschäftigten wird auf 3 bis 4% abgesunken sein. Die städtische Bevölkerung wird sich in den nächsten 35 Jahren verdoppeln; man rechnet dabei mit zirka 200 m² Stadtfläche für jeden Einwohner. Da eine Verringerung der Wohnungsbelegung (im Durchschnitt 3 Einwohner) und eine Vergrößerung der Wohnfläche hinzukommt (1960–2000: Verdoppelung des realen Nationaleinkommens), erwartet man, daß die 9% Nichtlandwirtschaftsfläche des Staates von 1960 im Jahr 2000 auf 16% angestiegen sein wird. Die Folgen dieser Entwicklung auf den Wasserhaushalt und die Biosphäre deutet Wijers nur an.

Die «Bauwelt» (Berlin, Nr. 38/39, 1965) bringt in ihrer «Stadtbaupunkt 7» eine interessante Untersuchung zum Problem städtebaulicher Wettbewerbe und einen Beitrag zur Frage der Zukunftschancen öffentlicher Verkehrsmittel.

«Städtebauliche Wettbewerbe 1956–1963, eine Bestandsaufnahme und ihre Konsequenzen», von Hansmartin Bruckmann, Lambert Scherer und Heinz Krehl, ist eine Zusammenstellung und Analyse von 51 Wettbewerben in Westdeutschland. Die Autoren untersuchen, wer die Wettbewerbe veranstaltet, die Wettbewerbsprogramme, die verlangten Leistungen, die Zusammensetzung der Preisgerichte, den Arbeitsaufwand der Preisgerichte und endlich durch eine besondere Fragebogenaktion das weitere Schicksal der prämierten Projekte und den Ausführungsverlauf. In sechs Beispielen zeigen sie solche Ausführungsschicksale, vom bisher Nichtausführbaren bis zu jenem «Sonderfall», in dem Projekt und Ausführung identisch sind. Um diesen Fall zu illustrieren, müssen die Autoren allerdings auf ein «historisches» Projekt von 1951 zurückgreifen, da ihr Sample kein Beispiel enthält; vielmehr liefert gerade die Tatsache, daß in nur 18 Fällen von den Preisrichtern ein Preisträger zur Weiterbearbeitung empfohlen wurde, von denen nur 10 sämtliche und 3 einige der untersuchten Leistungen erbracht wurden, den Ansatz zur Schlußbetrachtung. In den meisten Fällen hindern nicht die Schwäche seines Projektes, sondern Probleme der Bauherren den Preisträger an der Ausführung. Unvorhergesehene Schwierigkeiten bei der Bodenordnung, nachträgliche Erhöhung

der Ausnutzung, Ausweichen auf «bewährte» Grundrisse oder Änderung der Finanzierungspläne sind die häufigsten Begründungen.

So finden die Autoren, nicht die Art der städtebaulichen Wettbewerbe sei zweifelhaft, sondern vielmehr die Art ihrer Vorbereitung und Durchführung: «Offenbar ist bei den Aufgabenstellungen der vorliegenden Wettbewerbe der Wunsch, ein Gesamtbild für die städtebauliche Planung zu erhalten, auf seiten der Auslober größer gewesen als die Bereitschaft, in nüchterner Einschätzung der Chancen für die Realisierung des Projektes die Aufgabenstellung so abzufassen, daß sie den Voraussetzungen entspricht, die zum Zeitpunkt der Ausschreibung für die Durchführung des Projektes gegeben sind.»

Die klare Sprache ihrer Tabellen und das eindrucksvolle Ergebnis ihrer Untersuchung legen dem Leser einen deutlicheren Schluß über die Zukunftsaussichten dieser Art städtebaulicher Unternehmungen nahe, als es die Autoren in ihrem Schlußsatz formulieren: «Es käme darauf an, ob das Instrument des Wettbewerbes durch eine sorgfältigere und zielbewußtere Handhabung in der Praxis die Wertschätzung gewinnen kann, die es in der Theorie verdient.» In «Öffentlicher Verkehr und Öffentlichkeit» diskutiert Wolfgang Hartenstein die Wettbewerbschancen der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Konkurrenz des privaten und des öffentlichen Verkehrs wird bestimmt durch die Verschiedenartigkeit der Konkurrenten, die in ihrer Finanzierung und «Attraktivität» am deutlichsten hervortritt. Heute hängt die Benutzung des öffentlichen Verkehrs vom Besitz eines Pkw ab: «Wenn ein Auto erst einmal vorhanden ist, wird es auch benutzt.» Autobesitzer fahren zu 90% mit ihrem Wagen zur Arbeit. Eine Änderung der Verwendung der Personenwagen wird erwartet, denn der Verwendungszweck und das Anschaffungsmotiv haben sich verändert: Geschäftsfahrten gingen erheblich zurück, dafür traten Berufsfahrten hervor, und bei der Anschaffung wird immer mehr die Freizeitnutzung wichtig. Das scheint jedoch ohne Auswirkung auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu bleiben.

Die Benutzer schätzen am Personenwagen vor allem seine Unabhängigkeit, Bequemlichkeit und Schnelligkeit. Sie wünschen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel Reduzierung des Umsteigens, häufigere Fahrten und billigere Fahrten. Das Image des öffentlichen Verkehrs ist gerade an den Stellen negativ, die dem Personenwagen zu seiner großen Wertschätzung verhelfen. So sieht der Autor, auch wenn die tech-

