

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 9

Artikel: Die Stadt im Automobilzeitalter = Ergebnisse integrierender Planung = La ville à l'ère de l'automobile : résultats d'études intégrantes = The city in age [i.e. in the age of] the automobile : results of integrated planning

Autor: Gruen, Victor

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329584>

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: 18.02.2026

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

Die Stadt im Automobilzeitalter

Ergebnisse integrierender Planung

La ville à l'ère de l'automobile

Résultats d'études intégrantes

The city in age the automobile

Results of integrated planning

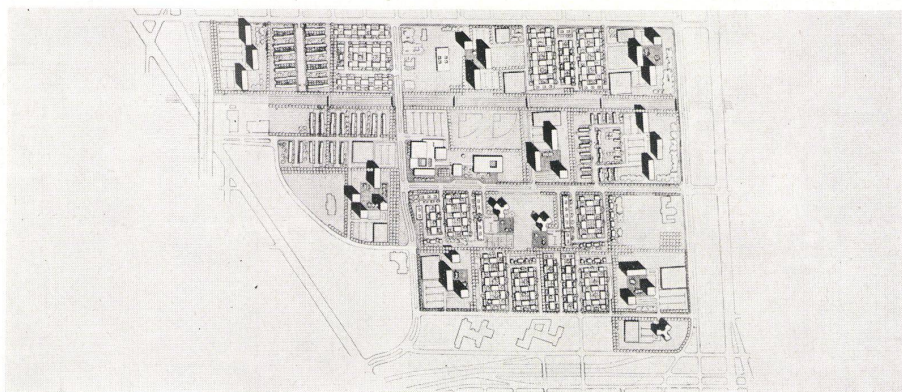
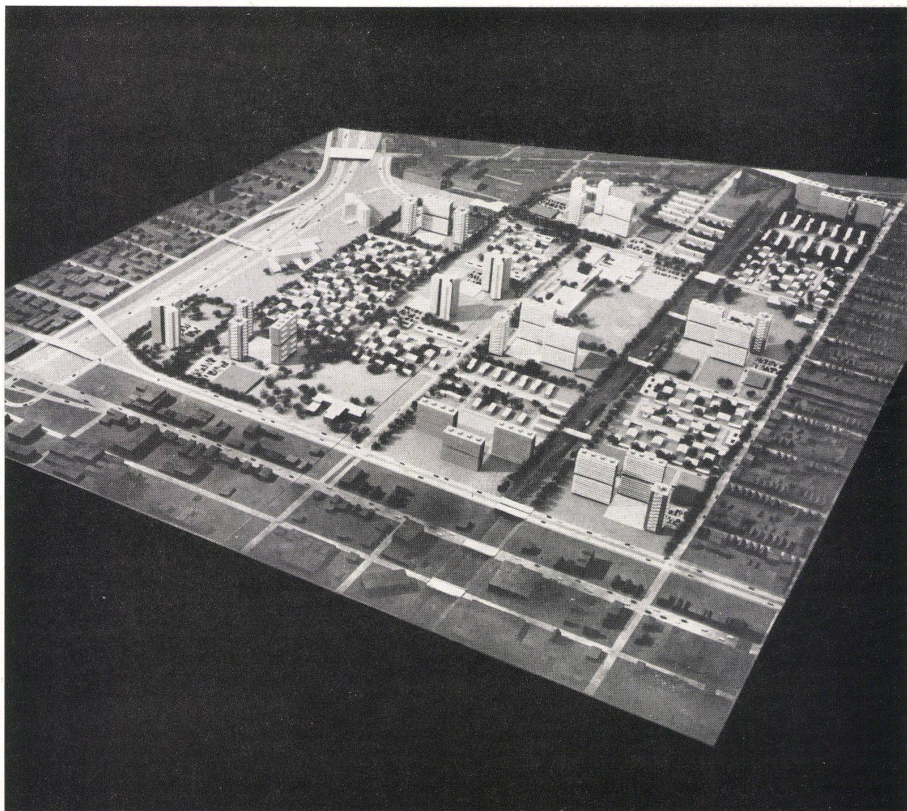
Gratiot-Orleans-Projekt, Detroit

1 und 2

Gesamtmodell und Situationsplan. Das Gebiet ist mit Einfamilienhäusern und Hochhausgruppen bebaut. Die Gebäude sind so angeordnet, daß für die Hochhäuser der Ausblick gegen die Horizontlinie der Downtown von Detroit offen bleibt und sich auch von den niedrigen Häusern und von den Straßen und Alleen abwechslungsreiche Bilder bieten.

Maquette de l'ensemble et plan de situation. Le quartier est composé d'habitations familiales et de groupes d'immeubles-tour. Les bâtiments sont disposés de manière que les immeubles-tour aient une vue libre sur l'horizon de Downtown Detroit et offrent de beaux aspects depuis les maisons plus basses, les rues et les allées.

Overall model and site plan indicating individual housing units combined with high-rise units. This grouping gives the high-rise buildings an opportunity for unimpeded views over the one and two-storey building toward the sky line of Downtown Detroit and also offers interesting and dramatic vistas from the low buildings and from the roads and boulevards.



2

Vier bis sechs Millionen Autos werden in Amerika jährlich aus den Produktionsstätten in alle Teile des Landes geliefert, die meisten davon in die großstädtischen Lebenszentren. Heute sind es bereits 40 Millionen Wagen, die die Straßen unserer Groß-, Mittel- und Kleinstädte bevölkern. Zur menschlichen Bevölkerung ist so gewissermaßen eine zweite, eine zahlreiche Autobevölkerung hinzugekommen, die jener auf spürbare Weise ihr Lebensrecht streitig macht. Der Raum, den ein Auto für sich beansprucht, ist zwanzigmal so groß wie der Raum, den ein Mensch einnimmt, und auch die Wachstumsrate der Autobevölkerung übertrifft die der menschlichen. Ihr Drang nach »Lebensraum«, wenn man so sagen darf, ist in der Tat nicht leicht zu befriedigen. Man denke an den Platz, den das Auto für seine Geburt beansprucht (die Herstellung), den es braucht, um seinen menschlichen Genossen zu finden (Verkaufs- und Wiederverkaufsstätten), für seine Unterbringung (Garagen und Parkplätze), für Gesundheits- und Schönheitspflege (Reparaturwerkstätten, Waschanlagen usw.), Verpflegung (Tankstellen) und schließlich die Beisetzung nach dem Tode (die Autofriedhöfe).

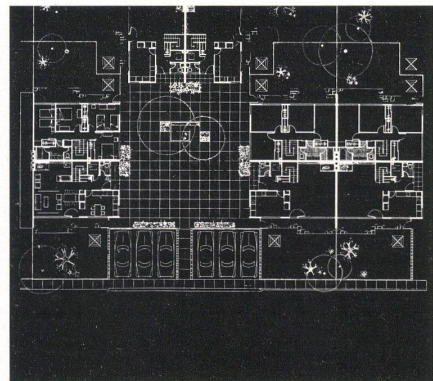
So ist es kaum ein Scherz, zu sagen, daß die Autobevölkerung die Menschen aus der Stadt zu verdrängen beginnt, denn der Zug in die Vorstädte findet zum Teil hierin seine Erklärung. Aber mit seiner ungeheuren zahlenmäßigen Zunahme beginnt das Auto auch mit

seinesgleichen um Raum zu kämpfen: um die Vorfahrt, um den letzten freistehenden Parkplatz und um jeden Zoll, den es sich im Verkehrsgewühl voranschleibt. So kann es geschehen, daß, während einst die Straßen im Bild der Stadt nur wie Lücken oder Einschnitte im Häusermeer wirkten, bald die menschlichen Wohnstätten nur noch wie Enklaven im Herrschaftsbereich des Automobils zwischen den Straßen und Parkplätzen liegen. Die amerikanische Stadt ist durch das Auto zu einer unwohnlichen Umgebung geworden, unwirtlich für den Menschen, unbequem und häßlich; dasselbe Schicksal droht auch den Großstädten anderer Länder.

Unter dem Einfluß des Automobils haben die städtische Bevölkerungszunahme und das Wachstum der Städte eine veränderte Form angenommen. In früheren Perioden stark anwachsender Bevölkerung drängten sich die Menschen in den Städten zusammen; das bauliche Wachstum ging nach oben, das heißt, man errichtete immer höhere Gebäude. Später nahm der Wachstumsprozeß extensive Gestalt an und verlagerte sich in den Bereich der Vorstädte, die sich wie Blattwerk entlang den Strängen und Verzweigungen der öffentlichen Verkehrsmittel entfalteten. Jedoch besaßen diese Wohnbezirke noch Umriß und Gestalt. Seitdem sich aber als das Beförderungsmittel der Massen der eigene Wagen durchgesetzt hat, mit dem man nicht mehr an die Linien und Haltestationen der Vorstadt-

bahnen gebunden ist, beginnen diese geschlossenen Wohngemeinden zu zerfallen, und das organische Wachstum der Bebauung lockert sich auf zu einer amorphen Ausbreitung, als deren Resultat wir die planlos bebauten monotonen Siedlungsflächen des als Suburbia bezeichneten Vorstadtgebietes kennen.

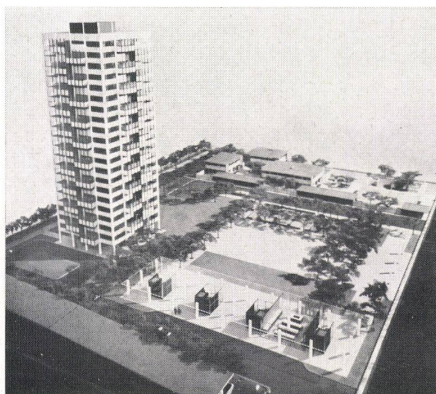
Die soziale Lebensgemeinschaft der Gemeinde oder Nachbarschaft gibt es hier nicht mehr, denn diese neue Form des Wohngebiets mit ihren zahllosen einander ähnelnden, aber isoliert für sich stehenden Eigenheimen bringt es mit sich, daß auch deren Bewohner dem Sozialorganismus entfremdet werden. Die fünfzig Millionen Amerikaner, die es zu eigenem Hausbesitz gebracht haben, haben dabei ihr bürgerliches Selbstbewußtsein und ihr Interesse als Mitglieder der Gesellschaft so gut wie verloren. Nach dem anstrengenden Heimweg aus der Stadt pflegt sich der durchschnittliche Vorstadtbewohner in seine vier Wände zurückzuziehen und ist damit von jedem weiteren Interesse an öffentlichen Dingen isoliert. Allzuoft nimmt er dann am allgemeinen Lebens höchstens noch in der Form teil, daß er die Knöpfe seines Fernsehapparates betätigt. Bei ständig zunehmendem Wohnkomfort verliert er so mehr und mehr die Neigung und die Fähigkeit, sich für die Außenwelt und ihre Probleme zu interessieren. Unsere Wohnungen sind in zunehmender Zahl mit Klimaanlage ausgestattet, welche sie mit



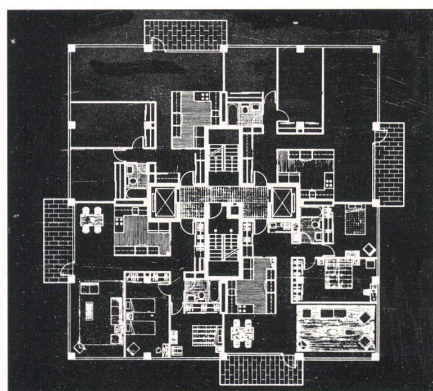
2

1 und 2
Typische Häusergruppe mit zweistöckigen Wohnungen, jede mit eigenem Patio.
Groupe typique d'habitations à appartements de deux étages, chaque appartement ayant son propre patio.
Typical low-rise unit with two-storey apartments each one having its own patio.

3 und 4
Typisches Hochhaus. Im Hintergrund sieht man niedrige Gebäudegruppen. Die offenen Flächen enthalten Parks und Kinderspielplätze.
Immeuble-tour typique. Au fond, on voit des groupes d'immeubles plus bas. Les surfaces libres contiennent des parcs et de terrains de jeu pour enfants.
Typical high-rise unit. In the rear can be seen low-rise units. Open space contains parks and children's play area.



3



4

gereinigtem Eigenklima versorgen, während draußen die Verunreinigung der Atmosphäre durch Staub und Abgase fortschreitet. Der eigene Garten wird gehegt und gepflegt, während die öffentlichen Parks verkommen. Und je größer und prächtiger die Fernsehapparate werden, um so mehr schwindet das Publikum der Theater und Museen.

Unter dem Einfluß der Automobilinvasion hat die amerikanische Stadt bestimmte Strukturmerkmale angenommen, je nach der geographischen Lage und der Größe der Stadt in verschieden starker Ausprägung. Am wenigsten haben sie sich in den älteren Städten des Ostens, wie New York, Boston und Philadelphia, durchgesetzt, am meisten in westlichen und mittelwestlichen Städten wie Los Angeles und Detroit. Wir wollen diese typische Gestalt der amerikanischen Stadt um die Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts einem diagnostizierenden Blick unterziehen. Die Struktur ihres Kartenbildes gleicht dem Querschnitt durch einen alten Baumstamm. Wie bei diesem lassen sich konzentrische Wachstumsringe unterscheiden, deren Kern die alte Stadtmitte, der Downtown-Distrikt, bildet. In ihm findet man fast nur Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude. Es gibt hier wenig Wachstum oder bauliche Veränderungen, und nur wenige oder keine Gebäude sind in den letzten dreißig Jahren errichtet worden. Um diesen Distrikt liegt ein Ring, der früher einmal, in der Nähe des Stadtzentrums gelegen, die beste Wohngegend darstellte. Heute befindet sie sich in einem Stadium der Vernachlässigung und ist teilweise zum Slum verkommen. Der nächste Ring erhält sein Gepräge durch alte Fabriken und Werkstätten und bietet in vielen Fällen das Bild eines Fabrikslums. Die modernen Industrien sind weit hinaus an die Peripherie der Städte verlegt. Nach außen hin werden die Ringe unseres Querschnitts allmählich fließender in ihren Abgrenzungen und weniger ausgeprägt in ihrer Eigenart und gehen über in das Vorstadtgebiet der Suburbia mit seinen endlosen Unterdistrikten und zahllosen Einzelhäusern.

Den von der Mitte ausgehenden und radial nach allen Seiten verlaufenden Rissen im Holz eines alten Baumstammes entsprechen im kartographischen Bild der Stadt die Hauptverkehrsadern und Ausfallstraßen. Beiderseits an sie angesetzt finden wir bis weit in die Vorstädte und über sie hinaus Verkaufsstätten aller Art: Autogeschäfte mit ihren Ausstellungsräumen und -plätzen für neue und gebrauchte Wagen, Selbstbedienungsläden, Tankstellen, Imbißhallen, Restaurants und Cocktailsbars.

Durch diese Straßen bewegt sich eine Unmenge von Fahrzeugen der verschiedensten Art, Fahrzeuge, die zu verschiedenen Zwecken und mit verschiedenen Zielen unterwegs sind. Einige bringen Leute aus den Vorstädten ins Stadtzentrum oder zurück nach Hause. Lastzüge kommen von den Fabriken der Umgebung oder aus entfernten Städten. Dazwischen suchen Busse und andere öffentliche Verkehrsmittel ihren Weg von Halt zu Halt, jeder Stop ein Zeitverlust für Passagiere, die es eilig haben. Haltende Wagen von Kunden und Lieferanten der an beiden Seiten der Straße gelegenen Geschäfte verengen die Fahrbahn und verursachen Verkehrsstockungen, wenn sie aus ihrem Parkplatz oder einer Seitenstraße herausmanövrieren. Fußgänger, auf dem Weg von einem Geschäft zum andern, überqueren unter Lebensgefahr die Straße und strapazieren die Nerven der Autofahrer. Jeder Aufenthalt und jede Stauung pflanzt sich wie die Wellenbewegung von einem ins Wasser fallenden Stein meilenweit durch Haupt- und Seitenstraßen hindurch fort. Je

mehr sich der Verkehrsstrom dem Stadtzentrum nähert, um so größer wird das Chaos, und um so unregelmäßiger und langsamer geht der Puls von Stoppen und Anfahren, Stoppen und Anfahren. Wenn die Fahrzeugströme schließlich an die Stelle gelangen, wo sie mit anderen zusammenfließen, wird ihre Bewegung zu einem langsamen, zollweisen und immer wieder stockenden Vorrücken. Und wenn es dann darum geht, einen Platz zu erjagen, wo man günstig und nicht zu teuer parken kann, ist die Anarchie vollständig.

Da dem Stadtzentrum also — wenn wir noch einmal unseren Vergleich mit dem Baumquerschnitt benutzen wollen — seine Lebensäfte nicht mehr frei und ungehindert zuströmen, beginnt es gewissermaßen zu vermodern wie das Innere eines alten Baums. Dieser Absterbeprozess hat bereits in den meisten amerikanischen Städten eingesetzt und ist in einigen Fällen alarmierend weit vorgeschritten. Dem Zug der Bevölkerung in die Vorstädte folgen nun auch große und kleine Geschäfte, Büros und Verwaltungen, Industrien und Vergnügungsstätten. Beschleunigt wird das Aussterben der Stadtmitte außerdem durch die schwierige Situation der Verkehrsgesellschaften, deren Benutzerzahl im gleichen Maße abnimmt, wie das Publikum über eigene Wagen verfügt. Die damit erforderlich werdende Betriebseinschränkung erhöht die Kosten und zwingt so zu Fahrpreiserhöhungen, die wieder die Benutzerzahl herabdrücken. So befinden sich die meisten Verkehrsgesellschaften, bedingt durch diese Spirale, auf dem Abstieg, bedroht von Defiziten, und bedienen einen ständig schwindenden Kreis von unzufriedenen Kunden.

Der Bedeutungsverlust des Stadtzentrums wirkt sich nicht nur wirtschaftlich aus. Er schwächt auch die kulturellen und geistigen Impulse, die von ihm ausgehen, und damit das kulturelle und geistige Leben im gesamten Stadtgebiet. Bedeutende kulturelle Veranstaltungen und Institutionen können nur gedeihen, wenn sie für alle, die im Stadtgebiet wohnen, leicht zu erreichen sind. In den meisten amerikanischen Städten aber ist die Schwierigkeit, geistige und künstlerische Veranstaltungen öfter zu besuchen, so groß, daß nur die wenigen Städte mit hohem Touristenzustrom Theater und Oper, Museen und andere kulturelle Institutionen finanziell tragen können. In den letzten zehn Jahren nun hat man begonnen, auf solche alarmierenden Zeichen eines wirtschaftlichen und kulturellen Abstiegs aufmerksam zu werden und hat, wie in einer lebenskräftigen demokratischen Gesellschaft erwartet werden kann, energische Maßnahmen ergriffen, um ihm entgegenzuwirken. In fast jeder größeren Stadt ist ein neues Straßensystem im Bau oder in Planung, das ein freieres Fließen des Verkehrs ermöglichen soll, und ebenso wird in fast allen größeren Städten durch neue und strikt durchgeführte Verordnungen der Verkehr planvoller und zweckmäßiger geregelt. Aber so eindrucksvoll der Elan und die Tatkraft solcher Maßnahmen sind, so sind sie doch im allgemeinen nicht genug durchdacht und koordiniert, sondern beschränken sich darauf, akuten Schwierigkeiten abzuwehren. Sie richten sich hauptsächlich auf den zu einer Art Sündenbock ernannten Verkehr. Aber der Verkehr ist nur ein Symptom gleich einem Fieber, durch dessen Behandlung die eigentliche Erkrankung nicht behoben wird.

Was fehlt, läßt sich bezeichnen mit dem bedeutungsvollen Wort Planung. Planung, das ist bewußte Anstrengung, das menschliche Leben mit seinen mannigfachen Äußerungen so einzurichten, daß diese sich sinnvoll in-

einanderfügen und eine Umwelt entsteht, in der der Mensch sich körperlich, ästhetisch und geistig seines Daseins erfreuen kann. Eine Planung, die erfolgreich sein soll, muß die Probleme an der Wurzel fassen und muß neben den gegenwärtigen Problemen auch zukünftige Entwicklungen und Bedürfnisse einbeziehen.

An sich sind die Amerikaner ausgezeichnete Planer. Das Vorstadtheim etwa, das wir bauen, wird so entworfen, daß der Weg von der Küche zum Eßtisch möglichst kurz ist. Auch die Kucheneinrichtung ist durchgeplant, alles ist so eingebaut und angeordnet, daß Arbeit, Bewegung und Zeit gespart wird. Ebenso sind die Fließbänder unserer Fabriken, unsere Warenhäuser und Verwaltungsgebäude Triumphe der Planung. Aber nur selten geht sie in Amerika über das einzelne Gebäude und seine Einrichtung hinaus, und allzu selten wird der Versuch unternommen, verschiedene Gebäude zueinander in Beziehung zu setzen und eine umfassendere Konzeption architektonischer Planung zu erarbeiten. Die Ursache hierfür mag darin liegen, daß solche integrierende Planung die Macht der planenden Instanz voraussetzt, das Handeln und die Entschlüsse mehrerer Personen oder Gruppen zu beeinflussen. Diese Voraussetzung ist natürlich dort gegeben, wo die Macht in den Händen eines oder einiger weniger Menschen vereinigt ist, und so konnten von absoluten Herrschern, Tyrannen und Diktatoren gewaltige Planungsprojekte ins Werk gesetzt werden. Sie behalten aber auch im besten Falle den Charakter von Zwangsmaßnahmen und Reglementierung.

In Amerika blieb das integrierende Planen in der Vergangenheit durch den herrschenden Geist des »rücksichtslosen Individualismus« auf ein minimales Maß beschränkt. Im allmählichen Vorrücken der Zivilisation in die weiten Gebiete des Westens konnte sich die Initiative des einzelnen mit nur geringfügigen Einschränkungen entfalten. Heute jedoch ist das Land, obwohl noch großräumig genug, nicht mehr leer. Es hat sich bevölkert nicht nur mit Menschen, sondern fast noch dichter mit ihren Autos und all den anderen Hilfsmitteln einer mechanisierten Gesellschaft. Und eben die von den Amerikanern so hoch geschätzte Freiheit ist nun durch die Folgen einer fehlenden Planung ernstlich eingeschränkt.

Wenn wir die Verhältnisse also ordnen wollen, müssen wir planen. Mit dieser Feststellung aber erhebt sich die Frage, ob Planung größeren Maßstabs in einer demokratischen Gesellschaft möglich ist, wenn die Freiheit erhalten bleiben soll — eine Frage, welche zu beantworten Sache der kommenden zwanzig oder dreißig Jahre sein wird. Ich persönlich glaube, daß die Antwort positiv sein wird. Den Mut zu diesem Glauben gibt mir die allenthalben wachsende Einsicht, daß zur wirtschaftlichen Gesundung unseres Landes Planung vonnöten ist; die Diskussionen vieler privater und öffentlicher Gremien; der Erlaß solcher Vorschriften wie der Rehabilitationsgesetzgebung, die, obwohl unvollkommen, eine positive Einstellung zum öffentlichen Planen zeigt. Was mich ferner ermutigt, ist die Art der Aufträge, die in zunehmender Zahl meinem Architekturbüro zugehen: Aufträge zum Entwurf nicht mehr nur einzelner Gebäude, sondern von Gebäudekomplexen und -gruppen. Da die Projekte geeignet sind, einige brauchbare Methoden integrierenden Planens in einer freien Gesellschaft aufzuzeigen, will ich drei von ihnen genauer beschreiben:

1. Das Gratiot-Orleans-Projekt (in Zusammenarbeit mit Minoru Yamasaki und Oskar Stonorov) soll einen Slumdistrikt im inneren



Downtown von Fort Worth

1

Downtown von Fort Worth im heutigen Zustand vor der Neuplanung. Ein Vergleich mit dem unteren Bild zeigt, daß die hauptsächlich natürlichen Gegebenheiten erhalten bleiben.

Downtown Fort Worth à l'état actuel avant le nouvel aménagement. Une comparaison avec la photo ci-dessous montre que les principaux sites naturels restent conservés.

Downtown Fort Worth as it is today before rehabilitation. Comparison with the picture below shows major physical assets remain intact.

2

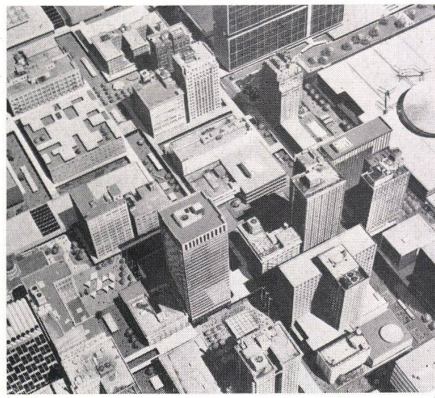
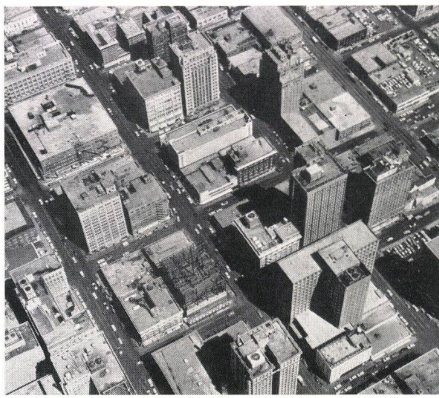
Neuplanung für die Downtown von Fort Worth. Eine Randbefahrungsstraße, die von der Überlandstraße aus erreicht werden kann, (im Bild von unten links hinauf zum Zentrum rechts führend) umschließt die neue Innenstadt. Von der Randbefahrungsstraße hat es Abzweigungen zu den Parkgebäuden und den Bus-Endstationen, nahe beim Zentrum der City.

Plan nouveau de Downtown Fort Worth. Une route de ceinture, accessible depuis la grand'route (dans l'image, d'en-bas à gauche vers le centre à droite) entoure le nouveau noyau de la ville. Des bifurcations de la grand'route mènent aux garages de stationnement et aux terminus d'autobus à proximité du centre de la Cité.

New planning for Downtown Fort Worth. A loop or belt road, accessible from the freeway (lower left across to center right) encircles the »new city core«. From the belt road turnoffs penetrate to car storage structures and bus terminals close to the heart of the city central section.



2



1
Detailaufnahme der Downtown von Fort Worth im heutigen Zustand. Ein Vergleich mit Bild 2 zeigt, daß die hauptsächlich natürlichen Gegebenheiten erhalten bleiben.

Détail de la Downtown de Fort Worth à l'état actuel. Une comparaison avec la fig. 2 montre que les principaux sites naturels restent conservés.

Close-up of downtown area as it is today. Comparison with nr. 2 shows that essential physical assets remain substantially the same.

2
Diese Studie mit neungeschossigen Blocks zeigt, daß, trotzdem die grundlegenden natürlichen Gegebenheiten des Geländes gewahrt wurden, sämtlicher Oberflächenverkehr aus der Innenstadt verbannt werden konnte, und dieser Raum dient nun dem Fußgänger. Anstelle des Automobilverkehrs und der parkierten Wagen hat es Alleen, Parke und freie Plätze. Durch die Verbannung der Wagen und Lastwagen aus dem Zentrum des Geschäftsviertels wurde mehr als 5 Millionen Quadratfuß Raum gewonnen, 3 1/2 Millionen für Alleen, Spazierwege und Parke, 2 Millionen für neue, produktive Zwecke.

Cette maquette avec un immeuble de neuf étages montre que toute la circulation en surface a disparu et que cet espace est à la disposition des piétons, bien que les principaux sites naturels aient été conservés. Au lieu de la circulation et des voitures stationnées, il y a des allées, des parcs et des places libres. Par l'élimination des voitures et camions du centre de ce quartier d'affaires, on a récupéré plus de 5 millions de pieds carrés, 3 1/2 millions pour les allées, chemins de promenades et parcs, 2 millions pour de nouveaux buts productifs.

This nine block study shows that although essential physical characteristics of the area are the same, all surface traffic has been removed and the pedestrian is king. Pedestrian walks, malls, parks and plazas have taken the place of automobile traffic and parked cars. By elimination of cars and trucks from the central business district, over 5 million square feet were gained, 3 1/2 million for malls, walks and parks, 2 million for new productive purposes.

3
Die 7th Street in Fort Worth mit Blick gegen Westen, frei vom Verkehrsstrom, mit ungehinderter Sicht auf die Schaufenster beidseitig der Straße, ohne die übliche Mauer von Vehikeln. Eine Fußgängerbrücke bildet die Verbindung zu einem Parkgebäude mit einem Hotel.

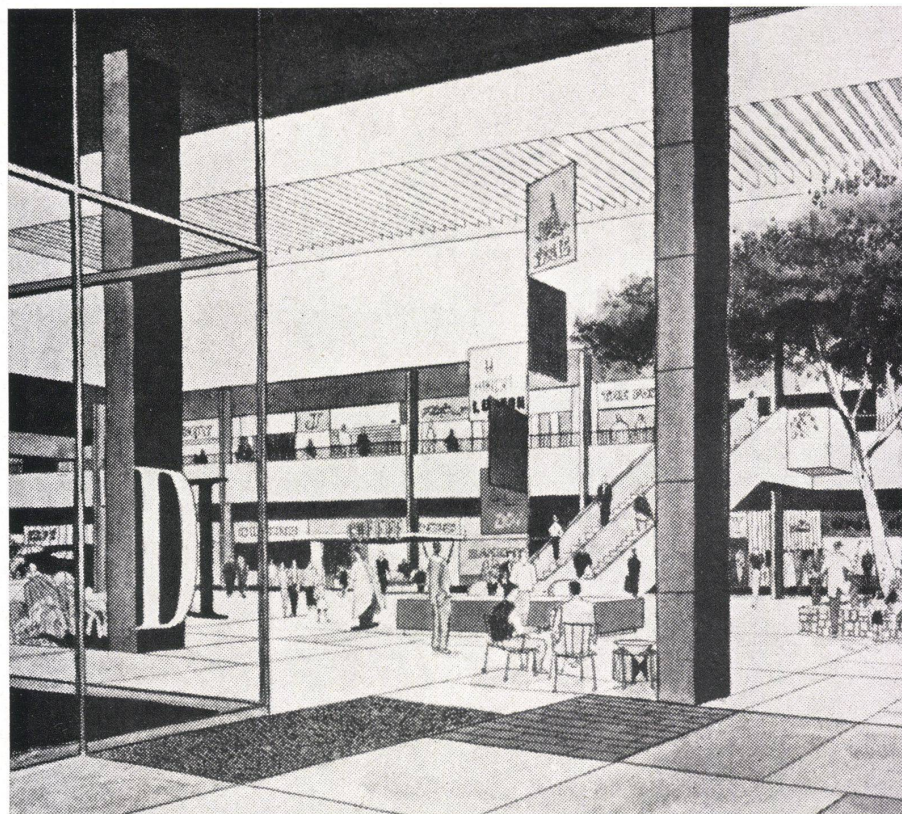
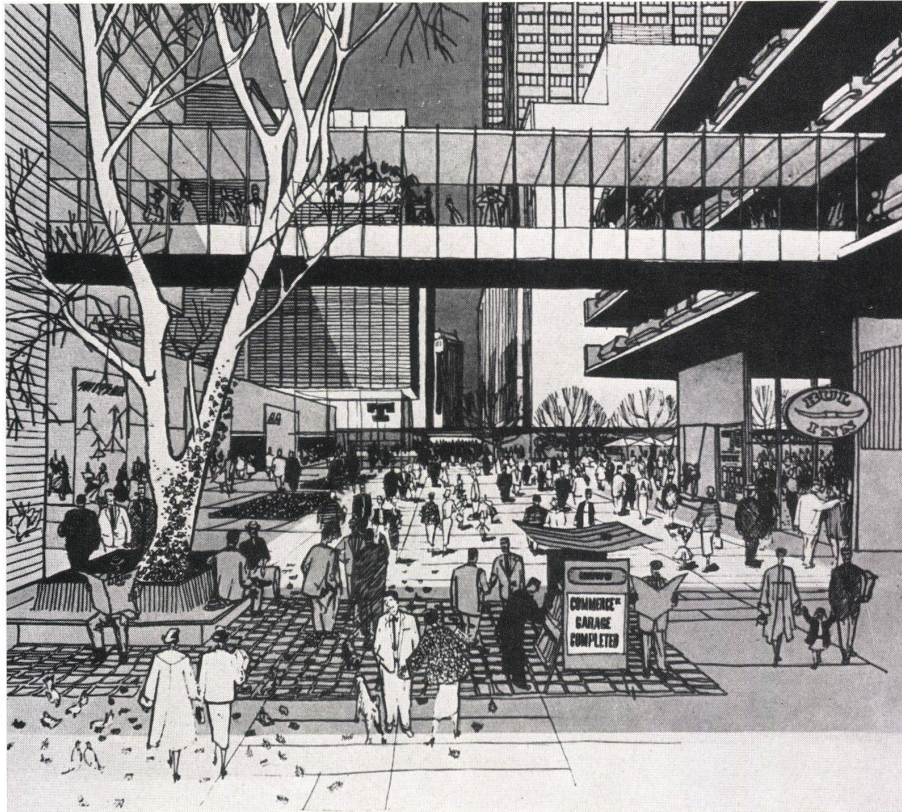
La 7th Street à Fort Worth avec vue sur l'ouest, libre de toute circulation, avec vue libre sur les vitrines des deux côtés de la rue, sans l'habituelle mur de voitures en stationnement. Une passerelle à piétons relie un garage de stationnement et un hôtel.

Fort Worth 7th Street looking west, with vehicular traffic removed, giving shoppers a view of windows on both sides of street uninterrupted by a wall of cars. Pedestrian bridge connects a parking structure with a hotel.

4
Projektperspektive einer zweistöckigen Geschäftspromenade. Die Straße ist in der Höhe des dritten Stockwerks überdacht und mit Klimaanlage versehen.

Perspective du projet d'une promenade de magasins sur deux étages; cette rue est couverte d'un toit au niveau du troisième étage et pourvue d'une installation de climatisation.

Perspective design of a double-decked shopping center. The street is covered over at third floor level and provided with air conditioning.



Stadtgebiet von Detroit umgestalten; an seiner Stelle sollen dort, zehn Minuten Fußweg von der Stadtmitte entfernt, 4000 neue Wohneinheiten entstehen. Sie werden in drei verschiedenen Stadtbezirken liegen, von denen jeder sich am Bau eines Autostraßengürtels um das Projekt beteiligen wird, der es erlaubt, die eigentlichen Wohnbezirke von Autoverkehr frei zu halten. Schulen, Kirchen und Läden wird man so zu Fuß erreichen können, ohne Straßen überqueren zu müssen.

Wir hoffen, daß es uns bei dem Gratiot-Orleans-Projekt gelingt, das anstaltähnliche Aussehen zu vermeiden, das sich bei einigen ähnlichen Projekten ergeben hat. Es sind Gebäude verschiedenen Typs und verschiedener Bauart vorgesehen. Zwanzigstöckige Hochhäuser sollen zu zweit oder dritt in parkähnlichen Flächen gruppiert werden, auf die viele ein- oder zweistöckige Wohnhäuser verteilt sind. Von diesen hat man dann einen angenehmen Blick auf die Anlagen und Wege, während die Hochhausbewohner den ungehinderten Blick über die Dächer und Bäume hin zum Detroit River und St.-Clair-See haben. Zu vielen der kleineren Häuser gehören eigene Gärten, zu den großen Apartment-Häusern Parks, Tennisplätze und unterirdische Garagen.

Das Projekt ist bestimmt für Leute aller Einkommens-, Rassen- und ethnischen Gruppen. Seine Bewohner werden nicht nur die Büros

und Geschäfte der Stadtmitte, das civic center und die Unterhaltungs- und Vergnügungstätten zu Fuß erreichen können, sondern sie werden auch leichter als die Vorstadtbewohner aus der Stadt hinausgelangen können. Von dem Straßengürtel, der das Projekt umgibt, kann unmittelbar eine Autostraße erreicht werden, die die Verbindung zum gesamten System der in den verschiedenen Richtungen aus der Stadt führenden Straßen herstellt. Das Projekt ist von den Architekten und der Stadtverwaltung gedacht als Muster für eine Reihe ähnlicher Planungen, durch die nach und nach fünfundzwanzig weitere Bezirke des Detroit-Slumpgürtels umgestaltet werden sollen. Nach dem Abschluß des Gesamtprojekts wird er gänzlich beseitigt sein und ein Gürtel wirtschaftlich gesunder Wohnbezirke dem Stadtzentrum zu neuem wirtschaftlichem und kulturellem Leben verhelfen. Das Gratiot-Orleans-Projekt ist hervorgegangen aus der Initiative einer Gruppe von Bürgern, die am Schicksal und der Entwicklung ihrer Stadt interessiert sind; sie besteht aus Bankiers und Geschäftsinhabern, Gewerkschaftsfunktionären, Vertretern der Minoritäten und Funktionären der Stadtverwaltung. Die vertretenen Verbände, Firmen und Gruppen brachten die Gelder für die Bauten und den Ankauf der Grundstücke auf. Die Stadt, unterstützt durch Zuschüsse der Bundesregierung, übernahm die Enteignungsverfahren und die Durchführung der Abbrucharbeiten. Dieses Zusammenwirken von privater Initiative mit behördlichen Maßnahmen kann für ähnliche Projekte beispielgebend sein.

2. Das Northland-Einkaufszentrum, ebenfalls in Detroit, ist ein Beispiel für ein neues Element in der modernen Stadtplanung: das von den Bedürfnissen eines bestimmten Wohnbezirks aus erdachte und auf sie abgestimmte Einkaufszentrum. Beim Northlandprojekt ist es ein Vorstadtbezirk von rund 500 000 Einwohnern und vorwiegend kommerziellen Charakters. Es wurde angelegt auf einer Fläche von 160 Acre (annähernd 65 Hektar). Dabei wurden Gebäude mit insgesamt einer Million Quadratfuß vermietbarer Fläche (entsprechend etwa 100 000 Quadratmeter) errichtet und in Pacht gegeben. Das Einkaufszentrum wurde im Frühjahr 1954 eröffnet und wird seitdem von durchschnittlich etwa 40 000 Kunden täglich aufgesucht. Etwa 120 Hektar Land wurden in der unmittelbaren Umgebung für ergänzende, ebenfalls den Zwecken des Bezirks dienende Gebäude reserviert, darunter Büros, Räumlichkeiten für kulturelle Veranstaltungen, Freizeitbeschäftigung und Erholung sowie ein Gebäude für den Gesundheitsdienst.

Zu dem Einkaufszentrum gehören Parkflächen für 8600 private Wagen und Reservflächen für weitere 3000. Besondere Zubringerstraßen wurden für den Busverkehr angelegt, mit einer für die Besucher bequem gelegenen Haltestation. Der gesamte Lieferverkehr wird unterirdisch abgewickelt. Für die ausschließliche Benutzung durch Fußgänger wurde eine Zone angelegt, die mit Arkaden und Höfen, Ladenstraßen und Gehwegen bebaut ist. Dem Bedürfnis der Gemeinde nach einem Zentrum für Zusammenkünfte und Versammlungen ist mit einem community center Rechnung getragen. Ferner umfaßt das Projekt einen Spielplatz für Kinder, zahlreiche Restaurants und in den Höfen und Arkaden Rastbänke zwischen Bäumen, Blumenbeeten, Springbrunnen und Skulpturen. Der beispiellose Erfolg des Northland-Einkaufszentrums hat bereits viele Geschäftsleute davon überzeugt, daß eine gefällige und attraktive Umgebung sich bezahlt macht. (Siehe Bauen + Wohnen, Nr. 4/1956)

3. Das Umgestaltungs- und Erneuerungsprojekt für das Stadtzentrum von Fort Worth, Texas, stellt eine umfassende Neuplanung des Geschäftsviertels einer 500 000-Einwohner-Stadt dar. Der Plan bezieht sich in der Hauptsache auf das Geschäftszentrum selbst, verbindet dies aber mit der Planung des Gesamtgebiets einschließlich des Straßensystems, des öffentlichen Schnellverkehrs und der Slumbereinigung.

Der Plan soll innerhalb der nächsten fünfzehn Jahre durchgeführt werden. Er wurde in Angriff genommen auf Grund von Erhebungen, die gezeigt hatten, daß das Stadtzentrum in seiner gegenwärtigen Gestalt den Anforderungen der wachsenden Bevölkerung (und zwar Menschen- und Automobilbevölkerung) um 1970 nicht mehr genügen würde. Er berücksichtigt auch den Umstand, daß ein wiederbelebtes Stadtzentrum erheblich mehr Menschen aus den Vorstädten anziehen wird, so daß die Möglichkeiten für Einkauf, Unterhaltung und für kulturelle Darbietungen entsprechend erweitert werden müssen. Nachdem der Flächenbedarf für diese und ähnliche Aufgaben des Stadtzentrums festgestellt war, ergab sich die Notwendigkeit, alle raumfressenden oder im Stadtzentrum störenden industriellen und sonstigen Anlagen zu verlegen.

Der Plan verlangt nur ein geringes Maß von Abbruch und Zerstörung vorhandener Gebäude und läßt so die materiellen und wirtschaftlichen Aspekte des heutigen Stadtzentrums im großen und ganzen intakt; er verändert jedoch radikal die Funktion der Straßen. Sie werden für den gesamten normalen Fahrzeugverkehr gesperrt und dem Fußgänger zurückgegeben. Dies wird ermöglicht durch die folgenden Maßnahmen: Ein Gürtel von breiten Autostraßen, angelegt unter Benutzung und durch Zusammenschluß vorhandener oder geplanter Teile des Autostraßensystems der Stadt, umgibt das Zentrum. Von ihm aus hat man direkte Zufahrt zu sechs großen Gebäuden, deren verschiedene Stockwerke Parkmöglichkeiten bieten, während die Dachflächen als Landeplätze für Hubschrauber dienen sollen. Zusammen werden sie 60 000 Wagen aufnehmen können. Rolltreppen und Transportbänder befördern die Besucher an die Ausgänge, die zum Stadtzentrum führen. An mehreren Stellen zweigen von dem Straßengürtel kleinere Straßen ab und führen über eine Schleife ein Stück weit in den Geschäftsdistrikt hinein. Sie können benutzt werden von Bussen, Taxis, den Zubringerautomobilen der Fluglinien und Wagen, die von einem Chauffeur gefahren werden. Das Ende dieser Straßen und die Ausgänge der großen Parkgebäude sind die Ankunftsstellen der Besucher des Stadtzentrums; von ihnen aus sind die meisten Punkte des Stadtinneren in einer Minute zu Fuß zu erreichen, nur bis zu einigen braucht man zwei bis drei Minuten. Für schlechte Witterung und für die Beförderung alter und gebrechlicher Personen ist an kleinere, elektrisch betriebene Busse gedacht, die sich im Fußgängertempo fortbewegen sollen. Der gesamte Lieferverkehr soll unter die Erde verlegt werden. Zu diesem Zweck werden die Lieferantenstraßen, die parallel zu den Hauptstraßen an der Rückseite der Gebäude verlaufen, unterkellert. In den so entstehenden unterirdischen Straßen sollen auch die Telefon- und Stromkabel, Wasser- und Gasleitungen leicht zugänglich installiert werden.

Mit dem Verschwinden von Automobilen und Lastwagen aus dem inneren Stadtbereich würden viereinhalb Millionen Quadratfuß Straßenfläche (etwa 440 000 Quadratmeter) zu anderweitiger Verwendung frei, wovon etwa

die Hälfte mit Garten- und Parkanlagen bedeckt werden könnte, mit Bäumen, Blumenbeeten, Wasserspielen und öffentlichen Gehwegen, während der Rest der Errichtung neuer Gebäude dienen könnte. Der Grundstückswert dieser, wieder für gewerbliche Zwecke zur Verfügung stehenden Fläche betrüge etwa vierzig Millionen Dollar, eine Summe, welche ausreichen würde, um die Kosten des Baus des unterirdischen Straßensystems zu decken.

Der Charakter der neuen Flächen und Anlagen wird ein von dem, was man heute dort sieht, sehr verschiedenes Aussehen haben. Insbesondere die Monotonie der endlosen Straßendurchblicke, die durch die rechtwinklige Anlage der amerikanischen Städte entstehen, wird verschwunden sein. Statt dessen würde man Straßen finden, die an manchen Stellen verengt sind durch neue Gebäude und sich an anderen wieder weiten und zu Plätzen werden. Ein Teil der öffentlichen Anlagen und Straßen wird überdacht sein und so Schatten und Schutz vor schlechtem Wetter bieten, während einige der Ladenstraßen und -arkaden völlig geschlossen und klimaregelt sein werden.

Dem größeren Bedarf an Unterhaltungs- und kulturellen Veranstaltungen, den die Wiederbelebung des Stadtzentrums mit sich bringen wird, soll durch ein neu zu errichtendes Kulturzentrum mit Theatern, Vortrags- und Konzertsälen und Ausstellungsräumen Rechnung getragen werden. Der individuellen wirtschaftlichen Unternehmerinitiative soll der beschriebene Plan den Rahmen für eine kräftige Neuentfaltung bieten, denn es ist zu erwarten, daß eine allgemeine Erneuerung und Wiedergeburt des geschäftlichen Lebens einsetzen wird, wenn einmal der freie Zustrom des Autoverkehrs aus den Vorstädten und der Umgebung und reichliche und bequeme Parkmöglichkeit gesichert und dem Stadtzentrum ein gefälliges Aussehen gegeben ist. Hervorgegangen ist der Plan aus der Initiative einiger prominenter Bürger von Fort Worth, seine Durchführung wird einem privaten Komitee in Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden obliegen.

Um die an den beschriebenen drei Beispielen illustrierte Stadtplanung im ganzen Land ins Werk zu setzen, brauchen wir jedoch mehr als nur die Initiative der vielen fortschrittlichen Geschäftsleute und Unternehmer, die erkannt haben, daß nur sorgfältige Planung den drohenden Zusammenbruch der Wirtschaftsstruktur unserer Städte abwenden kann. Wir brauchen, mit anderen Worten, dazu mehr als nur Energie und Tatkraft. Es geht nicht ohne gesetzlichen Rückhalt in unserem Kampf für eine Neuordnung und Gesundung unserer Städte. Wir brauchen insbesondere wirksame neue Enteignungs- und Zonierungsgesetze, ferner Regierungsfonds als Garantien für die erforderlichen Anleihen.

Auch die Schulen, die unsere Architekten ausbilden, müssen das ihre beitragen, indem sie das integrierende Planen in ihren Lehrplänen stärker berücksichtigen. Wir müssen uns ferner um die tätige Mitarbeit von Künstlern, Gestaltern und schöpferischen Menschen aller Fachgebiete bemühen, um eine ästhetische Form und Ordnung zu verwirklichen, die unseres Landes würdig ist. Vor allem aber brauchen wir eine fortschrittliche und aufgeklärte Öffentlichkeit von Männern und Frauen, die die Mängel unserer heutigen Städte und ihre Ursachen und Auswirkungen erkennen und die verlangen, daß ihre Umwelt zu einer Stätte körperlicher, moralischer und geistiger Gesundheit wird.

Dieser Artikel wurde mit freundlicher Erlaubnis des Verfassers aus »Perspektiven«/Heft 16, abgedruckt.