

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 18 (1964)

Heft: 10

Artikel: Strukturveränderungen unserer Grossstädte

Autor: May, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-332022>

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

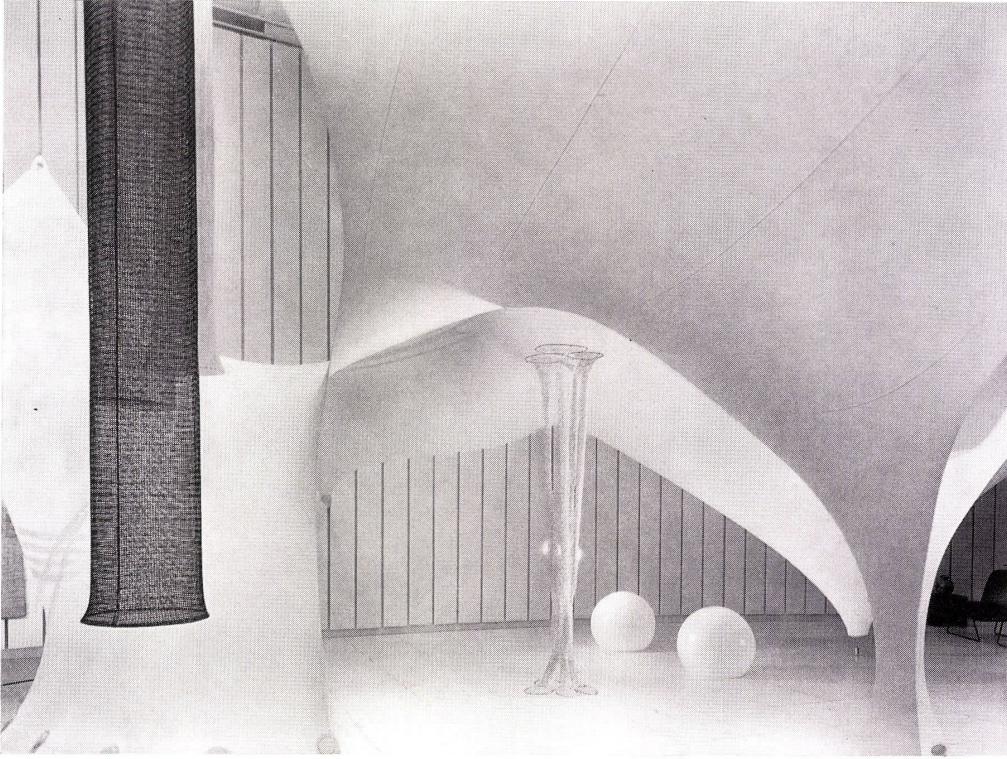
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 06.02.2026

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



1



2

Ernst May

Strukturveränderungen unserer Großstädte

Rede von Professor Dr. Ernst May, Hamburg, anlässlich eines Empfangs bei Knoll International GmbH, Stuttgart.

Als der alte Griechen das Wort «panta rhei», «alles fließt», sprach, hat er sich bestimmt keine Vorstellungen gemacht, was dieses Wort später einmal bedeuten würde. Wir leben in einer Zeit, in der die Dinge sich in einem Tempo bewegen, wie Sie wissen – ich erinnere nur an das Gebiet der Wissenschaft, der Technik –, daß es beinahe schon unmöglich ist, überhaupt vorauszusagen, wie die Dinge nur auch in 10 oder 20 Jahren sich entwickeln werden. Infolgedessen ist jeder, der heute über den Städtebau von morgen oder den Städtebau von heute spricht, eigentlich außerordentlich anmaßend. Er maßt sich nämlich an, über Dinge zu sprechen, deren

Auswirkungen er letzten Endes ja gar nicht zu überblicken vermag. Man kann eigentlich nur gewisse Tendenzen in der Entwicklung feststellen, und aus diesen Tendenzen kann man gewisse Schlüsse ziehen über die Wahrscheinlichkeit einer kommenden Entwicklung. An sich sind die Strukturveränderungen unserer Städte letzten Endes auf vier Revolutionen zurückzuführen: Einmal auf die große französische Revolution Ende des vorletzten Jahrhunderts, die die Machansprüche der weltlichen und geistlichen Machthaber zunichte machte und die Macht an das Volk übertrug, an die Demokratie. Was dies bedeutet, ist Ihnen allen klar, wenn Sie

Als Thema der 13. Triennale wurde vom Studienausschuß im Einverständnis mit den Vertretern des Auslandes das Thema «Freizeitgestaltung» gewählt. Das sicher nicht leicht darzustellende Thema der Freizeit wurde nun an der diesjährigen Ausstellung von den verschiedensten Seiten her aufgegriffen.

Nach der einfallsreichen, relativierenden allgemeinen Abteilung warteten die einzelnen Länder mit den unterschiedlichsten Dar- und Ausstellungen auf. Angefangen vom einfachen Ausbreiten von Erinnerungsphotos und Zeitungsausschnitten über Zürcher Freizeitzentren der Schweiz bis zum räumlich interessant gestalteten Sektor der Vereinigten Staaten waren ausstellungstechnisch alle Zwischenlösungen vertreten. Finnland scheute sich nicht, panoramaartige Landschaftsaufnahmen in Verbindung mit einigen wenigen Sportgeräten aufzustellen. Der deutsche Beitrag handelte vom Theater, während Frankreich die Ausstattung eines Kultur- und Freizeithauses vorführte. Italien behandelte die Probleme der Gewässer (Meer, Seen, Flüsse). Den Abschluß des Rundgangs bildete das im Park aufgestellte kanadische Ferienhaus, von dem wir gerne einige Aufnahmen zeigen würden, sofern wir diese noch erhaltenen.

w

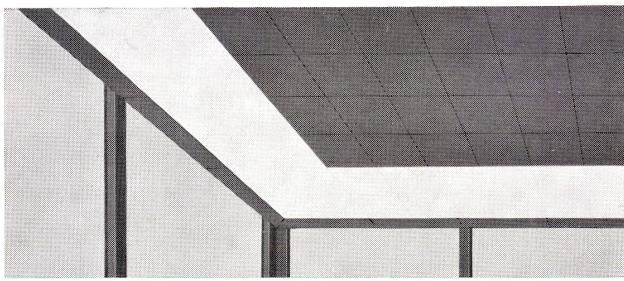
1
In das Thema «Freizeit» einführende allgemeine Abteilung. Sämtliche Oberflächen sind mit reflektierenden Aluminiumfolien oder Spiegeln belegt. Auf den Bildschirmen erscheinen einzelne Worte. In den Kästen sind einzelne Bezirke der menschlichen Freizeit wie Spiel, Ulk, Erotik usw. auf ironisierende Weise angedeutet.

Entwurf: Umberto Eco, Vittorio Gregotti; Detailentwurf: Peppo Brivio, Vittorio Gregotti, Lodovico Meneghetti, Giotto Stoppino; Graphik: Massimo Vignelli; Ton: Livio Castiglioni; Bild: Luciano Damiani.

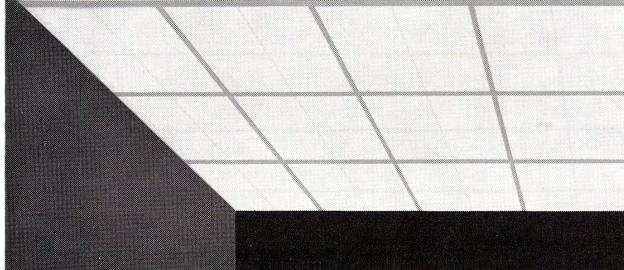
2
Die Abteilung der USA wird durch ein weißes, elastisches Gewebe aus Nylon schön gegliedert.

Präsident: Edgar Kaufmann; U.S. Commissioner und Designer-Direktor: Jack Lenor Larsen; Architekt-Designer: Charles Forberg.

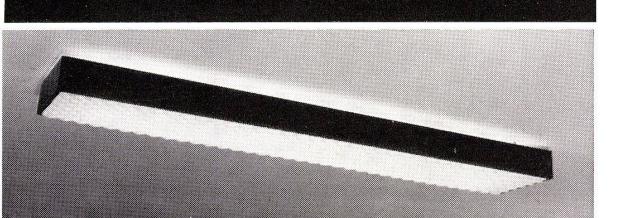
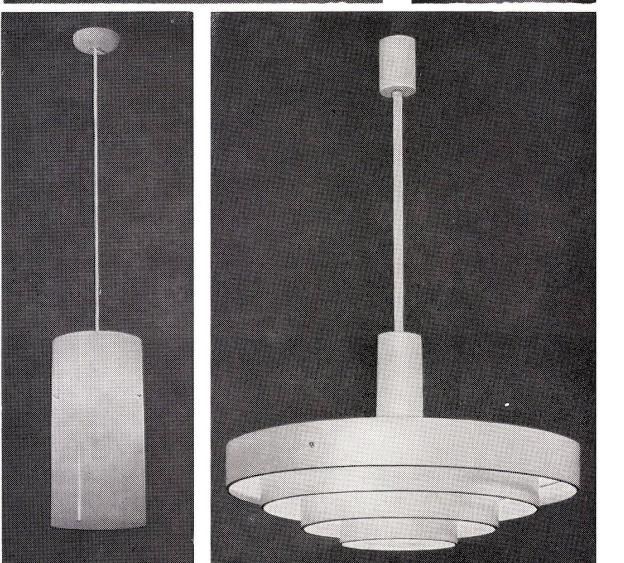
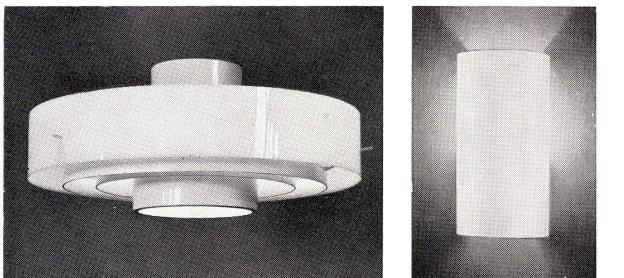
mitgewirkt haben in Kommissionen und Ausschüssen. Dann wissen Sie, was das bedeutet, wenn Menschen berufen werden, über Dinge zu urteilen, die man eigentlich gar nicht von ihnen verlangen kann, daß sie die Dinge vollständig übersehen können. Diese Menschen sind oft überbeansprucht, gerade wenn es sich um ästhetische Urteile usw. handelt und wenn einer Gastwirt oder Mechaniker ist oder sonst irgendeinem ehrenwerten Beruf hat, der ihm aber bestimmt nicht die Voraussetzung gibt, diese Dinge wirklich tiefgründig und vielseitig beurteilen zu können, wie es notwendig wäre, um zu einem gerechten Urteil zu kommen. Das liegt aber nun



Mod. STANDARD Lichtdecke aus Kunststoff, kombinierbar mit Metallplatten



Mod. FILIERA Lichtdecke aus Kunststoff, kombinierbar mit mobilen Wänden



LICHT+FORM-Leuchten ergänzen zweckmäßig und ästhetisch jede neuzeitliche Raumgestaltung

einmal im Wesen der Demokratie. Man kann eben nur hoffen, daß im Laufe der Zeit die Menschen sich vielseitig entwickeln werden, wieder einen Grad Bildung bekommen werden, der sie wirklich in die Lage setzt, mit Recht über Dinge zu urteilen, die von größter Tragweite für unsere Geschicke sind.

Neben dieser ersten Revolution hat dann beinahe gleichzeitig eine zweite begonnen, das ist die bekannte industrielle Revolution, die große Teile der früheren Handarbeit auf die Maschine übertrug, eine Revolution, die sich noch immer nicht restlos ausgewirkt hat, und dann begann die dritte, in deren Mitte wir eigentlich noch stehen, das ist die Elektronik, die Übernahme von riesigen Teilen der menschlichen Geistesarbeit durch die Maschine. Kein Mensch vermag heute zu sagen, wie diese Entwicklung ausgehen wird. Sie wissen, daß sie ungeheure Auswirkungen auf die Menschen hat, daß Hunderte von Arbeitern durch eine einzige Maschine außer Tätigkeit gesetzt werden. Man tröstet sich immer damit, daß man sagt, die Menschen werden sofort anderweitig unterkommen. Das ist ein großer Irrtum. Man hat in Amerika festgestellt, daß Millionen Arbeitslose auf diese Weise auf den Markt geworfen wurden, weil sie für eine Tätigkeit an Maschinen, die eben sehr kompliziert ist, nicht vorgebildet sind. Man nimmt Umschulungsprozesse vor, die aber nur teilweise erfolgreich waren. Das sind alles Dinge, deren Auswirkungen wir heute überhaupt noch nicht zu übersehen vermögen.

Wir können nur feststellen, daß diese Entwicklung sich augenblicklich in großem Umfang durchsetzt. Ich habe noch vor wenigen Tagen eine große elektronische Einrichtung bei einer Versicherungsgesellschaft in Mainz besichtigt. Es ist einfach unvorstellbar, wie eine einzige Maschine innerhalb von wenigen Stunden Arbeit vollbringt, wozu früher Monate erforderlich waren.

Das sind drei Revolutionen. Nun kommt noch die vierte dazu, eine, die von erschütternder Tragweite ist, die wir auch heute noch lange nicht beherrschen – das ist die Verkehrrevolution, die Motorisierung unseres ganzen Verkehrs. Wenn Sie täglich in die Presse sehen, erblicken Sie die Konsequenzen dieser Revolution. Hier stehen wir aber Problemen gegenüber, die bisher noch niemand gelöst hat. Nun ist neben diesen großen, revolutionären Vorgängen noch eine ganze Anzahl von strukturellen Wandlungen in der menschlichen Gesellschaft eingetreten, von denen ich nur einige erwähnen möchte. Zum Beispiel der Begriff der Seßhaftigkeit, der früher überhaupt einer der Grundlagen der menschlichen Gesellschaft war, ist vollständig aufgehoben worden. Sie wissen, daß es heute geradezu eine Seltsamkeit ist, wenn in einer Großstadt die zweite Generation noch in derselben Wohnung wohnt, in der die Eltern gewohnt haben. Man stelle sich das vor, was das bedeutet. In Hamburg sind nach dem Krieg 1,7 Millionen Menschen umgezogen. Das bedeutet, daß einige fünf- bis sechsmal umgezogen sind, andere gar nicht, aber im Durchschnitt ist die gesamte Einwohnerschaft eigentlich einmal umgezogen. Nun ist das

natürlich insofern ein abnormaler Zustand gewesen, als die Flüchtlinge, die vorübergehende Abwanderung und Zurückwanderung, bedingt durch die Zerstörung der Städte, hereinspielten. Aber immerhin steht das eine fest, daß es eine Seßhaftigkeit im allgemeinen nicht mehr gibt. Daß dies wieder eine außerordentliche Auswirkung auf die Form unserer Wohnungen hat, ist ja klar. Wir haben früher Wohnungen gebaut, individuell gestaltete Wohnungen für einzelne Persönlichkeiten, für einzelne Familien. Heute ist die Norm eigentlich die, daß wir Wohnungen schaffen für eine dauernd wechselnde Belegschaft. Also eine Art von Normalwohnungen für die normalen Menschen. Sie wissen alle, daß wir uns in einem Grad der Nivellierung befinden, der schon manchmal beängstigend erscheint. Die Individualität geht mehr und mehr zurück.

Wir stehen morgens auf, rasieren uns mit einem Standardrasierapparat, essen ein Standardfrühstück, stellen, was übrig ist, in einen Standardkühlenschrank, lesen vorher noch die Standardzeitung für 10 Pfennig, waschen in der Standardwaschmaschine, fahren mit dem Standardauto in das Büro, sitzen auf einem Standardstuhl an einem Standardschreibtisch, schreiben auf einer Standardschreibmaschine. Wenn wir in Urlaub fahren, fahren wir auf den Standardcampingplatz, hören dort die Standardmusik aus den Standardradioapparaten usw., die mitgebracht wurden. Unser ganzes Leben ist in einer Weise gleichartig geworden, im wesentlichen durch den erhöhten Lebensstandard, durch die günstigen Einkommensverhältnisse der breiten Masse, daß man heute nur noch sehr schwer die Individualität erkennt. Nun verlangen die Menschen immer wieder, man möge individuell bauen, denn es sei doch unmöglich, daß Müller, Maier oder Schulze in der gleichen Wohnung wohnen. Man muß sich einmal diesen Widerspruch vorstellen, auf der einen Seite eine Nivellierung, die, man kann wohl sagen, beinahe erschreckende Dimensionen angenommen hat, auf der anderen Seite schreit man nach einer Individualisierung in den Wohnungen. Dies sind alles Dinge, die nicht zusammengehen, die man durchdenken muß. Dann kommt als weitere Erscheinung, die auch zu einer strukturellen Grundlagenverschiebung in den Städten führt, die vollständige Änderung des Familienverbandes. Diese enge Bindung an die Familie, die früher bestand, dieser Zusammenhalt in der Familie zwischen Urgroßeltern und Großeltern und Kindern, ist ja heute zum großen Teil verschwunden. Für sehr viele Jugendliche ist heute die Wohnung nur noch ein Umkleideplatz, ein Schlafplatz. Im übrigen verbringen sie ihre Zeit mit allen möglichen anderen Tätigkeiten, teils fruchtbarer, teils unfruchtbarer Art – auf jeden Fall, die Familie ist nicht mehr das, was sie früher war.

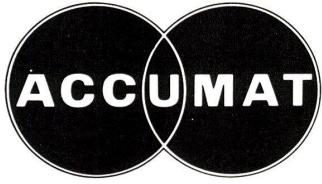
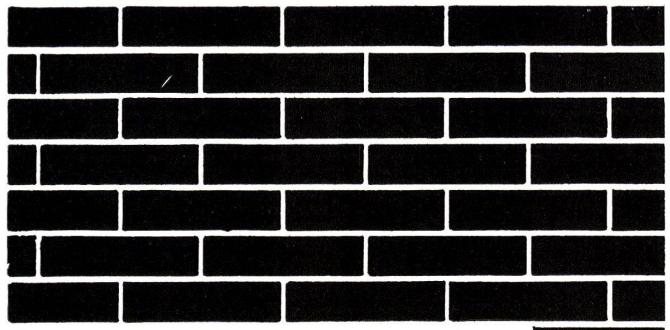
Es kommen weitere Einflüsse dazu, zum Beispiel bezüglich unserer religiösen Einstellung. Die Religion, die noch im Mittelalter das bindende Element war, der Leitgedanke für ganze Bevölkerungsschichten, ist heute für viele entweder nichtssagend, oder sie glauben mit der

LICHT+FORM-Leuchten finden durch ihre Qualität und lichttechnischen Eigenschaften hohe Anerkennung



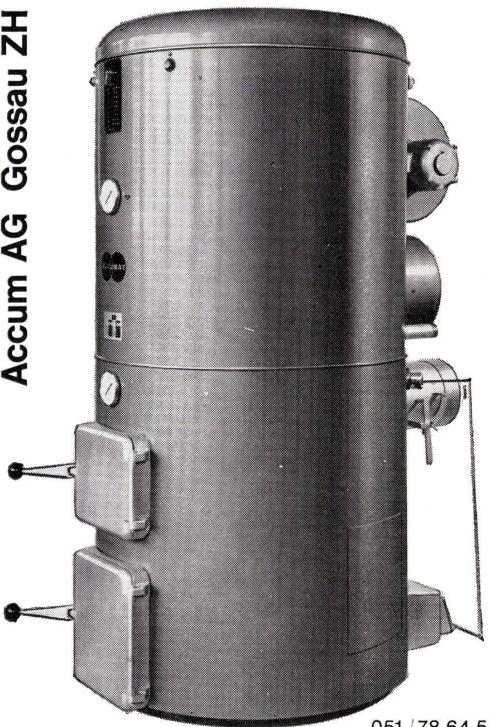
LICHT+FORM
Z. STANKIEWICZ & CO
MURI-BERN
TELEPHON 031/52 17 11
FABRIK FÜR LEUCHTEN,
LICHT- und METALLDECKEN





Bei jedem Bauprojekt oder Umbau werden Sie über die Heizung und Warmwasserbereitung Ihre Ueberlegungen hinsichtlich Anlage- und Betriebskosten anstellen. Der ACCUMAT, ein Zentralheizungskessel mit aufgebautem Boiler, bietet maximale Wirtschaftlichkeit. Er verfeuert, dank dem neuartigen Vertikal-Brenner, ohne Umstellung Heizöl, feste Brennstoffe und Abfälle, und zwar immer mit voller Nennleistung. Zuverlässiger, automatischer Betrieb, bester Heizkomfort im Winter, jederzeit genügend billiges Warmwasser. Verlangen Sie Dokumentation und Referenzen.

Accum AG Gossau ZH



Zahlung der Kirchensteuer ihrer Pflicht genügt zu haben, und lassen es dabei bewenden. Dibelius hat dazu einen sehr interessanten Auspruch getan, der gerade diesen Moment als besonders schwierig erwähnt. Er sagte nämlich in einem Vortrag, den er kürzlich in Berlin hielt: «Die menschliche Gesellschaft ist nicht eine Addition von Individuen oder von Interessenverbänden, sondern sie ist eine Größe, welche die einzelnen Menschen unter bestimmten Leitbildern zusammenhält. Je mehr solche Leitbilder an ursprünglicher Bedeutung verlieren, um so lockerer wird der Zusammenhang der menschlichen Gesellschaft. Wenn Sie heute die Jugend fragen, an was sie denke, was ihre Ziele sind, so werden sie erstaunlich oft feststellen, daß bei der großen Mehrzahl der Jugend das Hauptideal ist, eine gesicherte wirtschaftliche Position zu haben und viel zu verdienen. Das sind alles Dinge, die von erschütternder Tragweite sich auf die strukturelle Entwicklung des Städtebaus weitgehend auswirken.

Gibt es heute eigentlich noch eine Maxime, einen Grundgedanken, der uns Städtebauer irgendwie leiten kann? Ein Ziel, dem wir alle zustreben sollten? Da kann man eigentlich nur sagen, daß das alte Ziel, das schon Aristoteles herausgestellt hat, wonach alle Maßnahmen des Menschen nur dann einen Sinn haben, wenn es dem Wohl des Menschen dient, daß dieser Gedanke heute eigentlich der einzige ist, der nie an Bedeutung verloren hat und uns bei allem, was wir tun, leiten sollte. Sie wissen, daß 1928 die Charta von Athen aufgestellt wurde und daß schon in dieser Charta der Gedanke zum Ausdruck kam, daß eben alle Maßnahmen zum Wohle der Menschen dienen sollten. Das ist nun allmählich zum Schlagwort geworden. Es wird kaum noch ein Vortrag über Städtebau gehalten, ohne daß nicht verkündet wird, alles, was wir machen, dient dem Wohl des Menschen. Aber wenn Sie sich das einmal etwas näher ansehen, so sehen die Dinge praktisch doch etwas anders aus. Zunächst möchte ich mal sagen, daß die Kritik am heutigen Städtebau oft sehr stark übertrieben ist. Sie ist nicht in dem Sinne gerecht, sie ist einseitig. Wir tun so, wenn wir heute auf die Leistungen der letzten 50 Jahre zurückblicken, als wäre das alles Mist, als hätten die Leute nur unvernünftige und unsoziale Sachen gemacht. Das ist gar nicht der Fall. Vergleichen Sie bitte einmal die Wohnungen von Wedding oder Moabit oder überhaupt die Slumwohnungen in Europa und anderswo mit den Wohnungen des sozialen Wohnungsbaus, mit den Millionen Wohnungen, die gebaut wurden. Da werden Sie bei aller berechtigten Kritik nicht verkennen, daß da ein geradezu unglaublicher Fortschritt erzielt worden ist. Ich kann Ihnen hier keine Leitbilder zeigen, weil die Raumverhältnisse hier zu schwierig sind, aber Sie haben ja soviel Phantasie, daß Sie sich einen solchen Block vorstellen können, die Fachleute kennen das aus unzähligen Beispielen. Ein dicht bebauter Block, da sind einzelne weiße Punkte drin, das sind die kleinen Lichtschlitze, die übriggeblieben sind, wo noch ein Sonnenstrahl und somit noch etwas Licht

hereinkam. Ich erinnere Sie an die Zilleschen Karikaturen, die diese Dinge ja eingehend behandelt und sie treffend charakterisiert haben. Vergleichen Sie damit unsere modernen Wohnungen. Ich gebe ohne weiteres zu, daß sehr vieles unbefriedigend ist im modernen Wohnungsbau, wir brauchen uns darüber ja nicht zu unterhalten, das ist Ihnen allen bekannt. Aber was das gesundheitliche Grundelement betrifft, die neue Belichtung, Belüftung usw., so ist selbst bei mäßigen Grundrisse immer festzustellen, daß sie noch goldwert sind im Vergleich mit den Wohnungen aus den Slumzeiten, wo der Mensch nur als Objekt behandelt wurde, der die Maschinen zu bedienen hat. Es ist unsachlich, wenn man es so betrachtet, daß alles schlecht sei, was gemacht worden ist. Ich erinnere weiter an die ganze Grünpolitik. Im Zeitalter der Industrialisierung dachte kein Mensch daran, Parks anzulegen, Grünstreifen oder Sportplätze, das gab es doch alles nicht. Heute ist es eine Selbstverständlichkeit in allen zivilisierten Ländern, daß große Volksparks angelegt werden mit Spielflächen für kleine Kinder, für größere Kinder usw., Erholungsflächen für Erwachsene, daß die Grünflächen miteinander verbunden werden. Dies sind alles Dinge – auch daß Schwimmbäder angelegt werden –, die einfach so geschluckt werden, ohne daß man sich darüber klar ist, was es für ungeheure Kämpfe kostet, um diese Dinge durchzusetzen. Es ist nicht so, daß der ganze Städtebau in der Vergangenheit eine Fehlplanung war, sondern es sind gewaltige Fortschritte erreicht worden. Allerdings müssen wir eingestehen, daß auch viele Nachteile mit aufgekommen sind, und daß wir heute an die Struktur unserer Städte herangehen und sehen müssen, wie wir da einschreiten können. Ich möchte einiges erwähnen: Da ist zum Beispiel zuerst die Urbanität – um dieses schöne Wort zu gebrauchen – flötengangen. Nun liegt das daran, daß viele eine Urbanität erwartet haben, die es nie bei uns gegeben hat. Man vergißt, daß die Urbanität ein Begriff ist, der erst einmal sehr volksbedingt ist. Er hängt vom Klima ab, er hängt ab vom Volksbrauch.

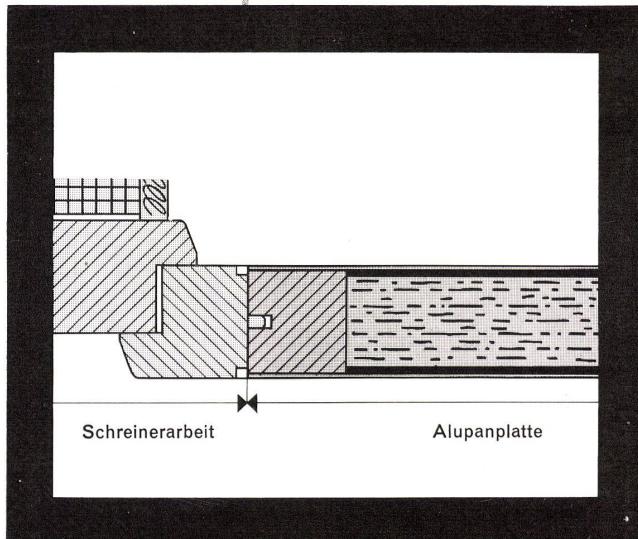
Ich war jetzt gerade in Italien und habe mir mal wieder angesehen, was da für ein Volksleben auf der Straße stattfindet. Warum? Weil die Läden auf sind, wenn die Menschen Zeit haben einzukaufen, und zwar ist das abends von sechs bis zehn Uhr. Es herrscht ein impulsives Leben, da wandern die Leute von einem Laden zum anderen, kaufen ein, reden miteinander. Wenn man bei uns eingekauft hat, fährt man nach Hause und läßt sich berieseln vom Radio oder Fernsehen. Das sind Dinge, die sich natürlich auf den Begriff Urbanität auswirken, als das Bedürfnis der Menschen, Theater und Kulturstätten aufzusuchen oder Vorträge anzuhören. Wir haben schon acht bis neun Millionen Fernsehapparate in der Bundesrepublik – wenn Sie für jeden drei Menschen rechnen, dann sind das 27 Millionen Menschen, die sich vor den Apparat klemmen. Sie können sich vorstellen, wie verheerend das auf unsere Bildung wirkt. Denn das, was sie da vorgesetzt bekommen, ist natürlich alles nur $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{2}$ Bil-

Alupan Türen sind verwindungs- frei

und eignen sich besonders für abgeschirmte Laubengang- und Wohnungsabschlüsse ALUPAN-Türblätter sind 40 mm dick und bestehen aus einer NOVOPAN-Platte, die mit Kanzholz umleimt und beidseitig mit Aluminium bewehrt ist.

- Wohnungsabschlusstüren sind sehr oft Temperaturdifferenzen bis zu 40°C ausgesetzt. ALUPAN-Türen widerstehen diesen grossen Schwankungen und garantieren für gutes Stehvermögen
- ALUPAN-Türblätter werden dem Schreiner als Halbfabrikat — auf Mass geliefert, und von diesem fertig verarbeitet und angeschlagen

Keller + Co AG Klingnau 056 51177



alupan



Gegen Einsendung des nachstehenden Coupons, senden wir Ihnen gerne unser ALUPAN-Merkblatt über die Fertigung und die Preisliste. Für alle möglichen Verarbeitungsprobleme, steht Ihnen ebenfalls der kostenlose Beratungsdienst zur Verfügung.

Coupon

(bitte in verschlossenem Umschlag senden)
Senden Sie mir bitte:
..... Exemplare ALUPAN-Merkblatt über die Fertigung
..... Exemplare ALUPAN-Preisliste
Wir erwarten einen Mitarbeiter Ihres Beratungsdienstes am
unser Sachbearbeiter heisst: für eventuelle Rückfragen lautet unsere

Tel. Nr. _____

Datum _____

Name : _____

Adresse : _____

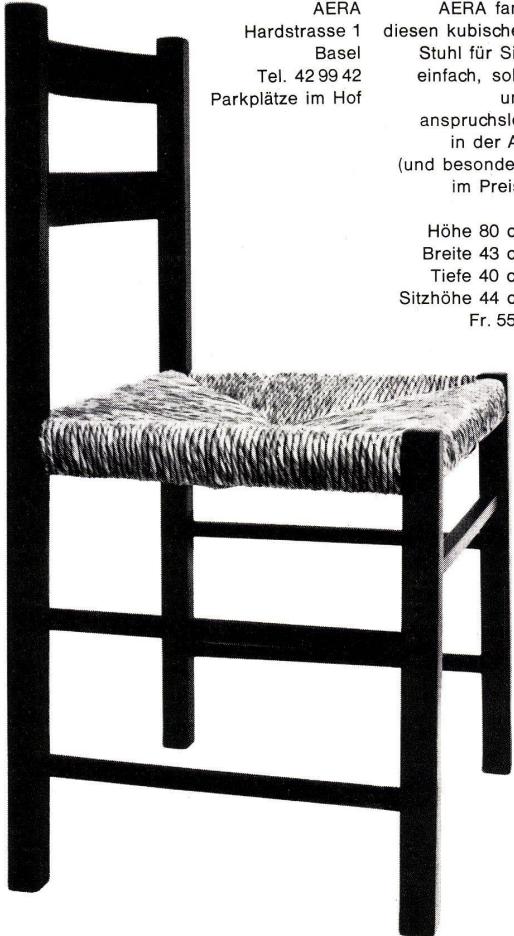
dung. Sie bekommen doch gar keine wahren Natureindrücke, sondern sie bekommen einen schwachen Abklatsch. Sie sehen zwar Eisberge am Nordpol, aber das ist ja nur entfernt das, was Sie erleben, wenn Sie so einen Eisberg einmal in natura gesehen oder wenn Sie eine wunderbare Gebirgslandschaft sehen, oder wenn Sie das Leben eines fremden Volksstamms tatsächlich miterleben, das ist doch ein Eindruck, den man nicht vergißt. Dagegen wenn Sie das am Fernsehen sehen, und wenn man Sie am nächsten Abend fragt, was haben Sie gesehen, dann sagen Sie, ach das war was mit fremden Völkerstämmen, aber ich weiß nicht mehr, wo die waren, was sie gemacht haben, ich habe nur gesehen, daß sie Mais gestampft haben oder so was ähnliches, ich habe alles andere vergessen. Oder wenn Sie zum Beispiel ein Drama sehen, oder das letzte Kriminalstück, man weiß bei Gott nicht mehr, wer wen erschossen hat, das geht so schnell durcheinander, das kann man einfach nicht alles im Kopf behalten. Die Eindrücke sind oberflächlicher Art, sie dienen im allgemeinen nur zur Veröberflächlichung der Menschen, zur Förderung der Halb- oder Viertelsbildung. Es gibt natürlich gewisse Zwecke des Fernsehens, die sehr hoch zu schätzen sind. Ich denke an alte Leute, die sich nicht mehr bewegen können, an die Kranken, für die ist es eine wunderbare Einrichtung; aber ich glaube, wenn man die Vorteile mit den Nachteilen abwiegt, muß man im allgemeinen doch ehrlich zugeben, daß mehr Unheil geschehen ist und mehr oberflächliche Bildung dadurch gefördert worden ist als tatsächliche. Aber dies alles ist nur eine Erläuterung, ein Versuch, zu erklären, warum die wirkliche Urbanität nicht mehr existiert.

Die meisten Menschen meinen, Urbanität sei, wenn abends die Läden und die Kneipen offen sind und wenn man ins Theater oder ins Kino gehen kann. Das hat mit Urbanität relativ wenig zu tun. Ich will Ihnen zwei Definitionen geben, eine von dem Amerikaner Steinbeck, der Ihnen ja bekannt ist, der hat sich dazu wundervoll geäußert und hat eigentlich eine Erklärung gegeben, die ziemlich stichhaltig für sehr viele Menschen ist. Er spricht von New York und sagt da folgendes: New York ist eine schmutzige, häßliche Stadt, ihr Klima ist ein Skandal, die Politik ein Kinderschreck, der Straßenverkehr heller Wahnsinn, die Konkurrenz mörderisch — und doch, wer einmal in New York zu Hause war, findet nie wieder einen anderen Platz in der Welt gut genug. Hier ist alles konzentriert, Bevölkerung, Theater, Kunst, Literatur, Verlagswesen, Handel, Import, Mord, Betrug, Reichtum und tiefstes Elend. Etwas von allem. Und dies scheint es tatsächlich zu sein, was die Menschen ganz besonders anzieht.

Sie wissen ja, wie viele Millionen täglich eine Tageszeitung lesen, die etwa das beinhaltet, was da gesagt worden ist. Tatsächlich sind die Menschen durch diese spannungsvollen Gegensätze so interessiert, daß sie den Inhalt des Lebens reich finden. Nur fehlt in dieser Erklärung von Steinbeck etwas Wesentliches. Und das hat Perikles in wundervoll klarer Weise gesagt: «Wir vereinigen

in uns die Sorge um unser Haus und um unsere Stadt. Den verschiedensten Tätigkeiten zugewandt, ist doch in staatlichen Dingen keiner ohne Urteil, denn wer daran keinen Anteil nimmt, heißt bei uns nicht ein stiller Bürger, sondern ein schlechter.»

Jetzt kommen wir der Urbanität schon etwas näher. Das heißt, Urbanität soll etwas sein, was den einzelnen Bürger in die Lage setzt, mitzuarbeiten an dem Geschick seiner Nachbarn. Und wenn ich von den Nachteilen unserer heutigen Zivilisation spreche, dann ist einer der großen Nachteile eben die vollständige Anonymität. Es ist heute keine Ausnahme mehr, daß ein Mensch in einer Mietwohnung wohnt und nicht einmal den Namen des Mieters, der auf der anderen Treppe wohnt, kennt. So weit geht die Isolierung des einzelnen Menschen. Viele finden das auch durchaus richtig, und besonders die Soziologen sagen immer, das ist eben so. Es ist die große Frage, wo die Soziologie anfängt und aufhört. Soll sie sich damit begnügen, daß sie feststellt, daß sie also eine Art Berichterstattung ist über das, was ist, oder ist es die Aufgabe einer wahren Soziologie, das, was krankhaft ist, zu erkennen und Wege zu suchen, um diese Krankheit abzustellen. Das sind eben Auffassungssachen. Ich persönlich als Städtebauer verstehe unter Soziologie immer noch, daß man, wenn gewisse Schäden der Gesellschaft festgestellt werden, versuchen sollte, Wege aufzuzeigen, um sie abzuändern. Da wird sich natürlich sofort der Streit erheben: Ist der Weg, den du vorschlägst, der richtige, oder soll ich einen ganz anderen Weg gehen? Jeder Mensch muß eben eine Lebensanschauung haben, die muß er vertreten; später wird sich zeigen, ob er richtig oder falsch gehandelt hat. Der andere Nachteil ist die Folge des Verkehrs. Ich habe gerade in Wiesbaden Luftuntersuchungen machen lassen; da haben wir festgestellt, daß bis zum 24fachen Gehalt an Verstaubung pro Einheit festgestellt wurde von dem, was der Verein Deutscher Ingenieure als eben noch tragbar anerkannt hat. Das gilt natürlich auch für große Flächen des Ruhrgebietes und andere Industriegegenden. Sehen Sie sich unsere Gewässer an, die Verpestung unserer Gewässer durch die Industrie, die auch das städtische Wasser berührt. Ich habe kürzlich in Schierstein am Rhein festgestellt, daß das Wasser nach Phenol schmeckte, es war völlig ungenießbar. Deshalb hat ja der Rhein den schönen Namen «Deutschlands größte Kloake» bekommen. Dann ging ich bei Köln spazieren, um ein Wettbewerbsgebiet anzusehen; da sah ich auf einmal einen dampfenden Bach. Ich ging näher heran, da stank er furchtbar nach Acetylen. Ich habe dann festgestellt, daß eine Karbidfabrik diesen Bach für ihre Abwasser benutzt und ihn damit für alle Zeiten völlig unbrauchbar gemacht hat. Das sind nur vereinzelte Beispiele, ich könnten Hunderte nennen. Man hat eine Gesetzgebung vorgeschlagen, die den Großindustrieunternehmen auferlegt, diese Schäden zu beseitigen, aber da ist immer die Klausel enthalten: «solange die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens dadurch



AERA
Hardstrasse 1
Basel
Tel. 42 99 42
Parkplätze im Hof

nicht gefährdet wird». Ich möchte das Unternehmen sehen, das nicht nachweisen kann, daß seine Wirtschaftlichkeit dadurch gefährdet wird. Das sind alles Dinge, die sehr zu denken geben. Dann erinnere ich an die unheimlichen Schäden, die durch die Motorisierung des Verkehrs heraufbeschworen wurden.

Wir reden, die Stadt soll dem Wohl des Menschen dienen. Jedes Jahr werden 430 000 Menschen verwundet oder verkrüppelt und 15 000 totgefahren. Dies ist also die Praxis der Auswirkungen des Städtebaus zum Wohl des Menschen. Das ist die gesamte Einwohnerzahl von Nürnberg. Stellen Sie sich vor, daß jeder Nürnberger Einwohner jedes Jahr entweder einmal angefahren, verwundet oder totgefahren wird, das entspricht jener Zahl, die wir herausgefunden haben. Wie es mit den menschlichen Nerven aussieht, das sehen Sie ja an der Zunahme der Herz- und Nervenkrankheiten. Man kann natürlich nicht das machen, was Jane Jacobs erstrebt, nämlich daß man die Kinder wieder auf die Verkehrsstraßen jagt. Jane Jacobs sagt, es sei verkehrt, daß die Kinder tagsüber auf einsamen Wegen isoliert werden, da würden die Mädchen vergewaltigt, und alle möglichen furchtbaren Sachen gingen da vor sich, man müsse die Kinder wieder auf die Straße schicken, damit sie mit dem Leben der Erwachsenen in Berührung kommen. Das halte ich für vollständig abwegig. Für unsere Verhältnisse sind wir froh, daß unsere Kinder nicht mehr gefährdet werden, wenn wir die Wohnwege von den Verkehrswegen ab trennen.

Es wäre auch verkehrt, wenn man etwa Lärm verursachende Industrie wieder in die Wohngegend zurückverpflanzt. Das sind doch Errungenschaften, die wir Gott sei Dank hochhalten, und ich glaube, daß ihr das auch nicht vorschwebt. Sie denkt wohl mehr an solche Gewerbe, die wenig Geräusche verursachen; dagegen ist nicht unbedingt etwas zu sagen. Ich könnte mir eine ganze Anzahl von gewerblichen Unternehmungen vorstellen, die man sehr gut in Wohnsiedlungen unterbringen kann, schon um Arbeitsplätze in der Nähe von Wohnplätzen zu schaffen.

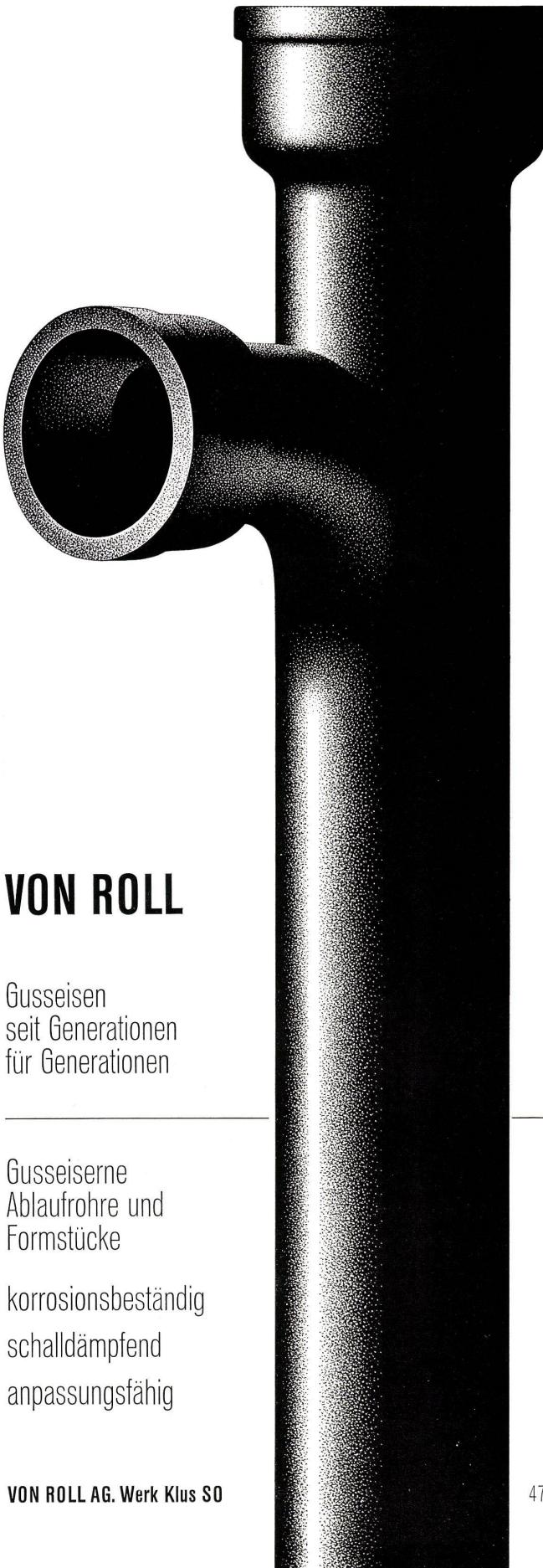
Im übrigen ergibt das Problem der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsplatz auch eine Strukturveränderung, die eminente Konsequenzen hat. Sie wissen, daß die Größe der Städte eine Funktion des Verkehrsmittels ist. Solange es nur Fußgänger gab, da hatte eine solche Stadt einen Durchmesser von 1 bis 2 km. Als die Eisenbahn aufkam, hat man ungefähr alle 60 km eine Station gemacht. Dann hat man an den Außenlinien um die Stationen herum Knollen gebildet, wieder mit je 2 bis 3 km Abstand, so daß die Entfernung von der Wohnung bis zur Eisenbahnstation eben eine dem Menschen zumutbare war. Und dann kam das Auto, und das hat die Dinge vollständig auf den Kopf gestellt, denn mit dem Automobil kann man heute ja auch eine Stadt im Umkreis von 50 bis 60 km erweitern, und das ist ja auch an einigen Stellen erfolgt. Ich erinnere an Los Angeles, die schnellstwachsende Stadt der Erde. Was dort geschieht, ist für uns eminent wichtig. Wir sehen daran, wie wir es nicht machen dürfen. Die Stadt ist so auseinandergewachsen,

daß sie heute einen Flächengehalt von 1600 km² in Anspruch nimmt.

Stellen Sie sich bitte einen Streifen vor, der 20 km breit ist und von Hamburg nach Lübeck reicht. Das ist die Stadt Los Angeles. Diese Stadt ist ohne öffentliche Verkehrsmittel – eine furchtbare Zumutung für den Menschen. Die öffentlichen Verkehrsmittel in Los Angeles werden jetzt erst langsam eingeführt, so daß also bisher jeder auf seinen Privatwagen angewiesen war. Ich habe mich selbst an Ort und Stelle davon überzeugt, daß zahlreiche Arbeitnehmer in einer Richtung ein- bis zwei Stunden Auto fahren, also pro Tag drei Stunden. Wenn man das noch Erholung nennt, dann weiß ich nicht, was der Ruin der Gesundheit ist. Da wird der Sinn zum Unsinn. Wie überhaupt der große Haken bei der ganzen Verkehrsentwicklung ist, daß der ursprünglich erstrebte Sinn, dem Menschen das Leben zu erleichtern, vielfach ins Gegenteil verkehrt wird. Ich bin früher in Frankfurt am Main mit der Pferdebahn in die Schule gefahren, die fuhr mit ungefähr 10 bis 12 km Geschwindigkeit. Wenn ich heute in Hamburg nach Geschäftsschluß zwischen fünf und sechs Uhr mit dem Bus fahre, dann fahre ich mit 3 oder 4 km Geschwindigkeit. Das ist also die Errungenschaft des modernen Verkehrs, wenn der Verkehr eben nicht gelenkt oder geordnet wird. Und das haben wir ja nicht fertiggebracht bisher. Ich komme darauf gleich noch zurück.

Unter den Dingen, die Jane Jacobs angreift, ist die Nachbarschaft. Auch andere greifen sie an. Sie sagen, die Nachbarschaft, das ist ein utopischer Traum von ein paar verrückten Städtebauern, die glauben, daß man dadurch wieder das soziale Leben fördern kann, die Menschen wieder zusammenbringt, das gäbe es aber gar nicht. Nun gebe ich ohne weiteres zu, daß die sozialen Erwartungen, die viele hatten, auch ich, bezüglich der sozialen Annäherung der Menschen zunächst noch nicht erreicht worden sind. Die Nachbarschaft hat aber nicht nur die Funktion, die Menschen einander näherzubringen, sie hat noch viele andere Funktionen. Sie hat zunächst einmal die Funktion, die Stadt in übersehbare Einheiten zu gliedern, was im Interesse der Orientierung eminent wichtig ist. Sie hat weiter die Funktion, die Grünflächen innerhalb der Stadt systematisch zu ordnen, indem zwischen den einzelnen Nachbarschaften ein Grünsystem entwickelt wird und dadurch die einzelnen Nachbarschaften voneinander getrennt und gleichzeitig die Luftverhältnisse verbessert werden. Sie hat weiter die Eigenschaft, und das ist etwas, was noch nicht erreicht ist, aber erreicht werden kann, da es gewisse Brennpunkte für die Teilnahme der Menschen am öffentlichen Leben gibt, die ich vorhin als so eminent wichtig darstellte und die Perikles schon als eine der wesentlichen Eigenschaften der Urbanität dargestellt hat, nämlich daß jeder Bürger irgendwie beteiligt ist an dem, was in der Stadt geschieht.

Nun noch einmal zum Verkehr: Der Verkehr hat, wie gesagt, eine derartige Bedeutung angenommen, daß alle anderen Aufgaben des Städte-



VON ROLL

Gusseisen
seit Generationen
für Generationen

Gusseiserne
Ablaufrohre und
Formstücke

korrosionsbeständig
schalldämpfend
anpassungsfähig

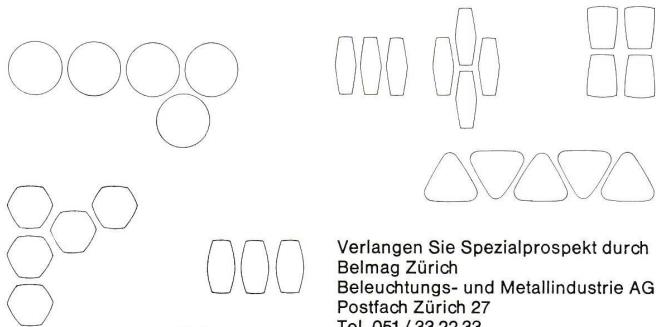
VON ROLL AG. Werk Klus SO

aus und der Städteentwicklung beiseite gedrückt werden und der Verkehr gewissermaßen zur leitenden Funktion erhoben wird. Man sagt einfach, erst kommt der Verkehr, und dann kommt lange nichts, und dann kommt das andere. Das ist meines Erachtens ein ganz fundamentaler Fehler, denn der Verkehr soll dienen und soll nicht beherrschen. Der Verkehr entwickelt sich in zwei Dimensionen, der Städtebau muß in drei Dimensionen denken. Und das tut er eben nicht. Ich habe neulich mal karierend gesagt, es wird so weit kommen, daß der Städtebau nur noch Verkehrslücken zwischen Verkehrsändern füllt. Das ist vielleicht etwas übertrieben, aber es gibt zahlreiche Beispiele in Deutschland, die das eigentlich belegen. Vor allem wird der Maßstab der Städte vollständig zerstört, wenn die Verkehrseinrichtung Dimensionen annimmt, die dem bestehenden Aufbau in keiner Weise mehr entsprechen. Infolgedessen muß eben versucht werden, eine Lösung zu finden. Momentan geschieht das, wenn Sie ein Glas Wasser haben und Sie gießen es bis oben hin, und dann gießen Sie weiter, und dann fließt es über und ist verschwendet. Dann sagen Sie, der Mann ist nicht ganz klar im Kopf. Wenn Sie aber ein Raumvolumen haben, das bis zum Rande verstopft ist, und jeden Tag zwei- bis dreitausend neue Wagen 'reinpumpen', dann halten wir das für den Sieg unserer großartig blühenden Industrie und Wirtschaft. Das ist natürlich ein absoluter Wahnsinn, entweder müssen wir das Raumvolumen vermehren, so daß es die zunehmende Masse an Verkehr aufnehmen kann, oder wenn wir das nicht können, dann müssen wir die Zuströme des wachsenden Verkehrs so eindämmen, daß er einigermaßen konform ist mit dem zur Verfügung stehenden Raum. Und das ist eben bisher in keiner Weise gelungen. Seit Jahrzehnten wird bei uns daran praktiziert, den Verkehr zu erleichtern, sie kennen die Schilderwelle, die heute kein Mensch mehr übersehen kann, und Sie kennen die Parkuhren, die Verbreiterungen der Straßen, die Anlage von mehreren Ebenen übereinander, das sind alles Dinge, die Verbesserungen darstellen, die vorübergehend wirken, aber bestimmt nicht auf die Dauer wirken können, wenn der Verkehr in der Weise zunimmt wie bisher. Wir können heute ohne Übertreibung sagen, daß es keinen Verkehrsplaner gibt, der es fertig bringt, wenn nach der augenblicklichen Verkehrs dichte eine Verdreifachung stattfindet, den dann anfallenden Verkehr wirklich flüssig zu halten. Das gibt es einfach nicht. Wenn wir das wissen, dann bleibt nur die andere Methode übrig, die Struktur der Stadt so einzurichten, daß eben auf den vorhandenen Verkehrsraum Rücksicht genommen wird und der Verkehr eingeschränkt wird. Nun ist das natürlich eine sehr harte Maßnahme, die vor allen Dingen sehr unpopulär ist. Keine Partei wird es vor den Wahlen auf ihre Hörner nehmen, weil das Stimmen kostet, aber doch auf jeden Fall die einzige Möglichkeit wäre. Wir müssen den Verkehr untersuchen und unterscheiden zwischen zwei Arten von Verkehr. Es gibt den sogenannten Wirtschaftsverkehr, das ist der Verkehr, der notwendig ist, um uns täglich zu versorgen, die Verteilung von Nahrungsmitteln, Baumaterialien usw. Das ist natürlich der Verkehr, den man nicht einschränken kann, brauchen wir auch nicht. Man kann den Wirtschaftsverkehr absolut beherrschen, darüber sind sich alle Verkehrsplaner einig. Aber wenn Sie die zweite Kategorie des Verkehrs ansehen, den sogenannten Arbeitsstellen-Zubringerverkehr, der fälschlicherweise immer Berufsverkehr genannt wird. Das ist ein ganz falsches Wort, der Wirtschaftsverkehr ist genauso Berufsverkehr. Ich nenne den Arbeitsverkehr Zubringerverkehr, das ist der Verkehr, der die Menschen von ihrer Wohnung zur Arbeitsstelle bringt. Jener ist in einer solchen Zunahme begriffen, daß er absolut nicht mehr beherrscht werden kann und in kurzer Zeit zum Zusammenbruch führt, soweit er noch nicht heute schon zum Zusammenbruch geführt hat. Man kann den Verkehr in den meisten Großstädten zwischen fünf und sechs Uhr schon nicht mehr als normal betrachten. Es sind bereits zahlreiche Vorschläge gemacht worden und Versuche gemacht worden, ich lese beinahe täglich, wie man jetzt gezwungen ist, in diesem Sinne zu handeln. Das heißt, daß man den Arbeitsstellen-Zubringerverkehr bis zu einer gewissen Grenze um die Kernstadt, welche die konzentrierten Arbeitsstellen enthält, führt und von da aus die Menschen auf den öffentlichen Verkehr verweist. Das ist das sogenannte Parking-Right-System, das die Amerikaner schon lange entwickelt haben und für das ein Major Bing in New York einen sehr interessanten schematischen Vorschlag ausgearbeitet hat. Das können Sie an verschiedenen Stellen praktiziert sehen, momentan wird es zum Beispiel in Hamburg gemacht. An den Vorortbahnen werden sogenannte Puffstellen, das sind große Parkplätze, eingerichtet, und jeder, der in die Innenstadt weiterfährt, bekommt mit seinem Billett einen Zettel, den er an den Wagen klebt und mit dem er den Wagen umsonst auf den Parkplatz abstellen kann. Dieses System ist noch nicht radikal durchführbar, weil noch nicht genügend Abstellraum verfügbar ist, aber wenn so ein Ziel systematisch weiterverfolgt wird, kann das die Lösung sein, die einzige, die überhaupt gangbar ist. Den Verkehr in einer verstopften Innenstadt einschränken kann man nur, indem man von einer gewissen Grenze an die Menschen zwingt, sich der öffentlichen Verkehrsmittel zu bedienen. Selbstverständlich müssen diese dann entsprechend ausgebaut sein. Wenn man die öffentlichen Verkehrsmittel so unzulänglich zur Verfügung stellt, daß sich die Menschen gegenseitig auf die Füße treten und aneinanderstoßen und geworfen werden beim Fahren usw., dann kann man den Menschen nicht zumutzen, daß sie für ein solches Verkehrsmittel Liebe empfinden. Aber wenn man diese Verkehrsmittel in einem dichten Ablauf fahren läßt und sie bequemer ausstattet, wie das in Chicago und anderen Städten bereits versucht wird, dann ist das der einzige gangbare Weg. Dieser Zwang muß eben ausgeübt werden, sonst kommen wir zum absoluten Stillstand unseres Verkehrs. Ich war sogar in New York in der Innenstadt an einer Stelle

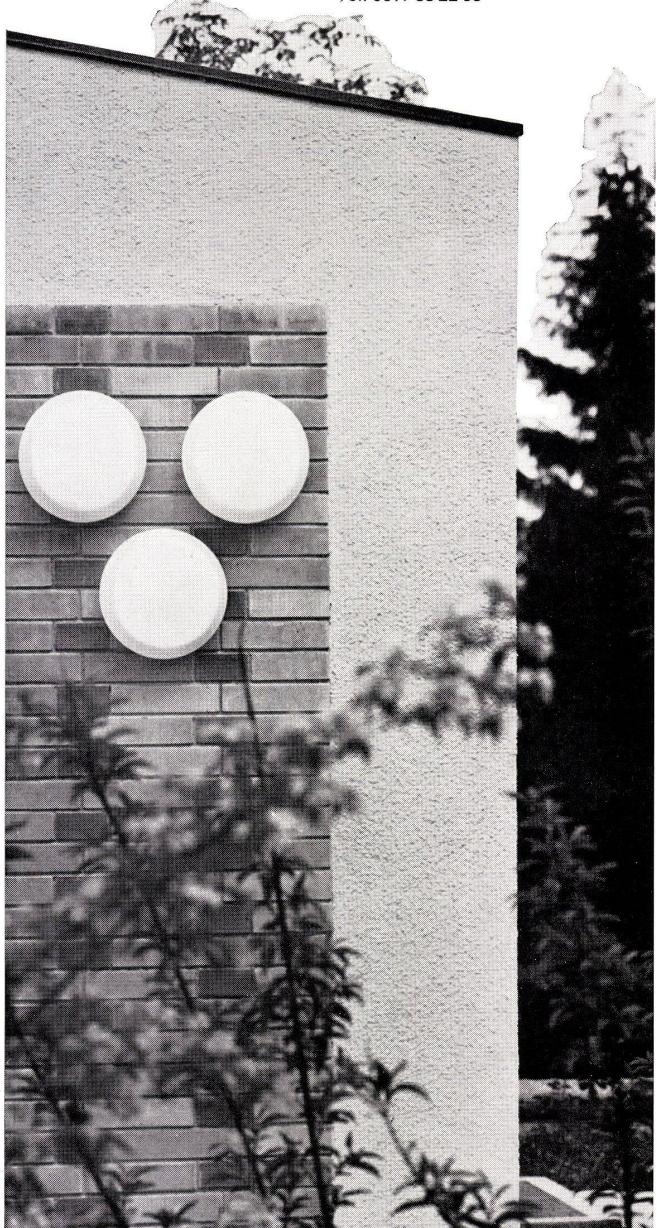
BELMAG -domino -Nurglasleuchten

geschaffen für den anspruchsvollen Architekten:
hochwertiges Beleuchtungsglas * scharfkantig
mit mattweisser Oberfläche * leicht zu reinigen!

Belmag-Patenthaler * im In- und Ausland 1000 fach
bewährt * elementarste Lösung der Glashalterung *
einfachstes Auswechseln der Glühlampe;



Verlangen Sie Spezialprospekt durch
Belmag Zürich
Beleuchtungs- und Metallindustrie AG
Postfach Zürich 27
Tel. 051 / 33 22 33



10 Minuten lang eingeklemmt, ich konnte nicht vor noch zurück, einfach weil die ganze Stadt dem Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Die Folge ist, daß in New York ein Verbot ergangen ist, Garagen in der Innenstadt zu bauen, weil jede Hochgarage den Verkehr anlockt. Man muß die Konsequenzen aus diesen Tatsachen ziehen.

Dann ist noch ein großer Haken in der heutigen Struktur der Stadt, der auch behoben werden muß: die vollständige Unterdrückung des Fußgängers. Für den richtigen Autofahrer existiert der Fußgänger ja überhaupt nicht mehr, er ist ein Übel, das beseitigt werden muß, wenn es nach ihm ginge. Dies ist deshalb ganz unberechtigt, weil heute noch 32% der Verkehrsteilnehmer Fußgänger sind, die doch ein Recht haben, zu existieren. In diesem Zusammenhang ist ein Vorschlag, den ein Major Bioccon in London gemacht hat, richtig. Er möchte nämlich sogenannte Envirements schaffen. Man kann es nicht direkt übersetzen, ich übersetze es mit Ruhebezirke. Er möchte Ruhebezirke schaffen für Einkauf, für Wohnen und zur Erholung. Für Einkauf haben wir schon Beispiele, nehmen Sie die Linobahn in Rotterdam, die Ihnen allen bekannt ist, nehmen Sie die Koplerstraße in Essen, die Hohe Straße in Köln, die Treppenstraße in Kassel, es gibt bereits Dutzende von Beispielen in Deutschland, wo der Mensch quer über die Straße gehen und mit dem Kinderwagen einkaufen kann, und wo dann in den benachbarten Parallelstraßen oder in einer anderen Ebene der Verkehr bewerkstelligt wird. In Wellinghöhe bei Stockholm beispielsweise ist es so gemacht, daß man in einer unteren Ebene anliefer und das Einkaufszentrum vollständig dem Fußgänger vorbehalten ist. Was das Wohnen anbetrifft, so gilt hier das gleiche. Solange wir uns immer noch einbilden, man müßte mit seinem Wagen direkt vor die Haustür fahren, ist das natürlich nicht zu machen. Ich möchte mal darauf hinweisen, was das für ein Widerspruch ist. Wir haben es nach dem Krieg als einen Fortschritt des Städtebaus betrachtet, daß wir die Blocks entkernt haben. Das heißt, wir haben aus vierseitig umgebauten Straßenblocks mit unzähligen Hinterhäusern zum Teil die inneren Bauten herausgenommen und haben dafür Grünanlagen angelegt. Was geschieht jetzt? Jetzt stellt man in diese Grünanlagen die Autos und baut Tankstellen und schafft einen Zustand, der viel schlimmer ist als der, den wir vorher saniert haben. Dies ist die Folge, wenn man solche Dinge planlos sich entwickeln läßt.

Ich möchte betonen, daß man in einem demokratischen Staatswesen selbstverständlich nicht mehr Zwang ausüben soll, als unbedingt notwendig ist. Was ich sage, gilt eigentlich nur für die Kernstädte, für die City, nicht für die Peripherie. Da ist nun wieder ein anderer Vorgang festzustellen, der auch eine Strukturveränderung ganz wesentlicher Art bedeutet: Die Bodenpreise in der Innenstadt gehen so in die Höhe, daß dort untergebrachte Fabriken sich nicht mehr erweitern können.

Der Fließbandprozeß erfordert horizontale Erstreckung, dafür braucht

man Gelände, das nicht mehr da ist oder zu teuer ist. Infolgedessen besteht die Tendenz, daß die Fabriken sich aus der Innenstadt an die Peripherie begeben, sogar auf eine Entfernung von 20 bis 30 km vor die Städte. In und bei New York gibt es sogenannte Industrial Parks, ich habe solche angesehen, der eine ist in New Jersey. Auch große Industrieunternehmen in Toronto (Kanada) taten sich zusammen, kauften billiges Gelände und entwickelten dort ganz moderne Fabriken. In Mailand sind nach dem Krieg innerhalb von sieben Jahren 1000 Betriebe mit 20 000 Arbeitern aus der Stadt ausgewandert und haben ihre Betriebe in die Umgebung verlegt. Das ist natürlich automatisch eine Verbesserung auch für die Verkehrsverhältnisse. Die Arbeiter, die bisher in die Innenstadt mußten, um ihre Fabriken aufzusuchen, fahren jetzt an die Peripherie, und wer in einem Vorort wohnt und noch weiter herausfährt, stört den Verkehr fast nicht. Jedenfalls ist das ein Verkehr, den man bewältigen kann. Der einzige Verkehr, den man nicht bewältigen kann, ist der Verkehr zum Zentrum. Nun sagte ich eben, daß durch diese Herausverlagerung der Fabriken freier Raum entsteht. Wozu wird er gebraucht? Ich möchte die schon ziemlich abgedroschene Theorie von Vorse noch einmal wiederholen, aber ich möchte zusammenfassend sagen, daß ein französischer Soziologe errechnet hat, daß im Sektor Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei nur noch 10 oder 8% der Arbeitnehmer tätig sein werden, im zweiten Sektor sagt er 10%, ich glaube, es werden mehr sein, vielleicht bis zu 30%. Man kann das nicht genau übersehen, da alles andere in sogenannten Dienstleistungsbetrieben gearbeitet wird.

Das sind also alles freie Berufe, angefangen vom Friseur, Kellner, kaufmännischen Angestellten bis zum Beamten der Privatgesellschaften und der öffentlichen Behörden. Sie nehmen ein solches Volumen ein, daß eben der leerwerdende Raum in den Innenstädten, der von den Fabriken geräumte Raum von diesen Betrieben besetzt werden wird. Der Drang zur Vermehrung dieser Betriebe ist so groß, daß er sich geradezu zwangsläufig vollzieht. Wie es überhaupt ein sehr interessanter Vorgang ist, daß wir immer davon reden, wie wir planen wollen, in Wirklichkeit habe ich oft das Gefühl, wir werden geplant. Die Dinge entwickeln sich mit einer solchen Vehemenz, daß wir mit unseren Entschlüssen hinterherhinken. Sie werden Frankfurt am Main kennen, da gab es die Bockenheimer Landstraße, die an den Opernplatz angrenzt. Das war eine der vornehmsten Wohnstraßen, da wohnten die Rothschilds und Erlangers und wie sie alle hießen, die alten Frankfurter Aristokratienfamilien. Heute ist das eine Versicherungshalle, das heißt, man hat diese ganzen Grundstücke aufgekauft und hat dort in Hochhäusern Geschäfte aufgebaut. Warum? Einmal, weil der Zwang zur Erweiterung der City so stark war, daß man einfach folgen mußte.

Ebenso in Hamburg. In Hamburg erweitert sich die City zwangsweise nach dem Mittelweg, nach der Rothenbaumchaussee, also nach Gegenden, die bisher reine Wohn-



Vorhang-Schnurzüge SILENT GLISS ein Maximum an Geräuschlosigkeit und Komfort

Wie leicht lassen sich die Vorhänge mit den geräuschenlosen Schnurzügen SILENT GLISS öffnen und schliessen! Die Zugschnüre laufen unsichtbar in getrennten Schnurkanälen. Sie können weder durchhängen noch verheddern. Selbst schwere Stoffe gleiten samtweich und leise in den formschönen Vorhangprofilen SILENT GLISS. Kein umständliches Hin- und Hergehen beim Vorhangziehen. Der Vorhangstoff wird geschont, weil er nicht berührt werden muss. Zum Reinigen hängt man die Vorhänge ohne Demontage des Schnurzuges einfach aus. Die grosse Auswahl von SILENT GLISS Schnur- und Schleuderzugprofilen hilft Ihnen jedes Vorhangproblem einfach und gediegen zu lösen. Beratung, Prospekte, Handmuster, Referenzen unverbindlich durch



® = International geschützte
Marke der ersten geräuschenlosen
Vorhangsschiene der Welt

METALLWARENFABRIK F. J. KELLER + CO.
LYSS (BERN) TELEFON 032 84 27 42-43

gegenden waren. Sehen Sie, ich habe neulich einmal eine Probe machen und die Hausschilder in der Rothenbaumchaussee prüfen lassen. Da sind zwar keine fabrikatorischen Betriebe, aber Rechtsanwälte, Betriebe für Schreibmaschinenverkauf usw., also das Gewerbe ist schon stark eingedrungen. Diese Dinge muß man erkennen und dann handeln. Ich habe zum Beispiel in Wiesbaden, wo ich jetzt die Planung abgeschlossen habe, einen ganzen Stadtbezirk mit veralteten Wohnungen zum Abbruch und zum Umtausch bestimmt, zur allmählichen Umwandlung in ein derartiges Dienstleistungsbetriebsareal. Die dortigen Bauten werden durch Hochbauten für wirtschaftliche Betriebe ersetzt, und dies wird natürlich auch die wirtschaftliche Lage der Stadt verbessern. Ich möchte betonen, daß das insofern relativ einfach durchzuführen ist, weil die Umwandlung vom Wohngebiet zum Wirtschaftsgebiet immer eine Gewinnsteigerung für den Besitzer bedeutet. Es ist ganz klar, daß man mit Geschäftsgebäuden viel mehr verdienen kann als mit Mietwohnungen.

Damit komme ich auf einen sehr entscheidenden Punkt und komme dabei noch einmal auf Jane Jacobs zurück, die verlangt, daß man die Städte konzentriert, daß man die Städte nicht weiterhin so auflockert wie bisher. Sie wissen, eines der großen Schlagworte des Städtebaus in Deutschland und anderswo ist die berühmte Sache von der Auflockerung. Auflockerung ist ein sehr schöner Begriff, wenn er in vernünftigen Grenzen gehalten wird. Er kann aber auch zur Katastrophe werden, wenn es nämlich dazu kommt, wie in Düsseldorf und anderen Städten schon festzustellen ist, daß die ganze Landschaft vollständig vollgeplastert wird mit Bauten.

Erst fängt es an mit Wochenendhäusern, dann werden es andere Häuser, dann wandern Geschäfte mitten hinein, dann entsteht ein Begriff, den der Engländer Shapman mit dem schönen Wort bezeichnet hat «Weder-Stadt-noch-Land-Landschaft». Das ist eine chaotische Ansiedlung von Bauten der verschiedensten Art, die überhaupt keine saubere Trennung mehr zwischen Freiflächen und bebauten Flächen gestatten, sondern ein trostloses Bild abgeben. Ich bin heute hier mit der Bahn von Ludwigsburg nach Stuttgart gekommen und habe mich furchtbar gefreut, daß auch ich bereits eine geistige Hornhaut entwickelt habe, so daß man die Scheußlichkeiten der Bebauung beiderseits der Bahlinie gar nicht mehr empfindet. Wenn man wirklich alles dies empfinden würde, wie schauerlich, wie barbarisch diese Bebauung ist, nicht nur hier, sondern das gilt für jede deutsche Großstadt, dann muß man doch einfach sagen, daß es wirklich an der Zeit ist, zu überlegen, ob wir noch fähig sind, städtebaulich zu gestalten. Ich meine, daß es heute durchaus noch möglich ist, Städtebau mit einer künstlerischen Ader zu begreifen, allerdings nicht mehr, daß man irgendwelche romantische Vorstellungen hat von alten Dörfern, die man wiederherstellt, sondern es ist ein vollständig neuer Begriff entstanden. Die Stadt ist über ihre natürlichen Grenzen hinausgeflos-

sen, die alten Stadtgrenzen sind heute überhaupt kein formaler Begriff mehr, sie existieren gar nicht mehr, sondern was heute die Stadt ist, das ist ein Begriff, der sich nach der wirtschaftlichen und kulturellen Ausstrahlung eines gewissen Zentrums richtet. Und das kann letzten Endes bei einer Stadt wie Stuttgart eventuell vier bis sechs Millionen Menschen umfassen, die außerhalb der Stadtgrenzen wohnen, aber eigentlich zur Stadt Stuttgart gehören.

Genauso ist es bei Hamburg. In Hamburg hat man die Konsequenz gezogen, man hat mit Schleswig-Holstein einen Verband gegründet, einen Landesbeirat Schleswig-Holstein-Hamburg, der über die Stadtgrenzen hinaus nach Schleswig-Holstein plant und dort in sehr interessanter und klarer Weise gemeinsam bestimmte Entwicklungspunkte festlegt und andere Flächen als Grünflächen freihält. Und das scheint mir wieder eminent wichtig zu sein. Das Freihalten der Grünflächen. Wenn man die Städte sich einfach breiartig entwickeln läßt, wie es bisher geschehen ist, dann entstehen für die in der Innenstadt wohnenden Menschen untragbare Verhältnisse. Es wird immer gesagt, die Menschen haben heute ein Auto, sie können überall hinfahren. Ja, meine Damen und Herren, wissen Sie, was das kostet? Wissen Sie, da wird der Kilometer mit nur 30 Pfennig angenommen bei einem kleinen Wagen, bei einem größeren 40 Pfennig, das sind bei 50 Kilometer schon 40 DM. Wenn ein Familienvater mit seiner Frau und zwei Kindern ins Grüne fahren will, dann muß er erst mal 40 DM ausgeben für die Fahrt, dann kommt das Essen dazu, das sind 50 bis 60 DM beisammen. Wer kann denn das von der breiten Masse bezahlen? Aus diesem Grund ist es so eminent wichtig, nahe Erholungsgebiete zu haben, und da haben die Engländer ein mustergültiges Vorbild geschaffen, indem sie um London einen 30 Meilen breiten Grüngürtel von jeglicher Bebauung freihalten. Es gibt dort keine Ausnahmen, es wird auch nicht entschädigt, und wer in dieser Zone Gelände hat, muß dieses Gelände eben als Freiland belassen. Und das ist eben ein großer Segen, ein Musterbeispiel, und dies ist bei uns deshalb so schwer, weil wir keine Bodenordnung haben. Was wir Bodenordnung nennen, ist Bodenunordnung, das heißt, wir bauen auf Parzellen, wie im Mittelalter oder zum Teil noch wie in früheren Zeiten.

Ich habe einmal versucht, hier in Stuttgart festzustellen, wieviel Gelände der Stadt in Privathand und wieviel in öffentlicher Hand ist, um zu sehen, welcher Anteil der Bevölkerung nun eigentlich den Vorteil davon genießt, daß hier dauernd Verbesserungen gemacht werden. Werden Straßen verbreitert, Unterführungen gebaut, Grünanlagen geschaffen, Sportplätze angelegt, so steigert sich der Wert Stuttgarts und des Bodens. Wer bekommt nun den Wert? Nicht etwa die Bürger der Stadt Stuttgart, sondern der kleine Prozentsatz von Bodeneigentümern, die an dem unmittelbaren Besitz beteiligt sind. Das ist, weiß Gott, keine Demokratie. Es ist sicher sehr unpopulär, so etwas zu sagen, aber man muß es recht deutlich sagen.

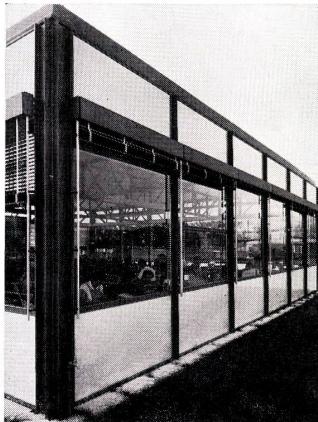
GLAS

ein Baustoff
der klaren Form

Glas ist
Licht, Luft, Sonne



Alle Baugläser
Schaufenster
Moderner Glasbau
Isolierglas
Fassadenplatten
Industrie-Verglasungen



Helle, naturverbundene
Arbeitsräume
dank Glasfassaden



das moderne
dekorative Bauelement
für den schöpfe-
rischen Gestalter von
Wohn- und
Geschäftsräumen

Beratung und Offerten
durch die erfahrene Verlegefirma



GRÜNINGER
Glas und Spiegel
OLten + ZÜRICH 5/23

Aarburgerstr. 105
Tel. 062/534 66

Josefstrasse 26
Tel. 051/425210

Wenn wir eine Demokratie haben wollen, muß man eine Einrichtung treffen, die jeden Bürger in die Lage versetzt, die mit seinen Steuermitteln erreichten Verbesserungen auch wirklich mitzugeben, also daran einen Anteil zu haben. Das haben wir heute überhaupt nicht. In England ist das ganz anders. Ich habe vor 14 Tagen einen Vortrag von Strand gehörte über die Entwicklung der Stadt Amsterdam. Da gibt es Bodenordnungsbedingungen, auch in England, die wirklich einen modernen Städtebau ermöglichen und die es gestatten, große Grünflächen freizuhalten, ohne phantastische Entschädigungen zahlen zu müssen.

Wir in Deutschland haben gewisse Enteignungsmöglichkeiten, jedoch sind sie so kompliziert mit Berufungsverfahren, daß sie meistens schon gar nicht angewandt werden. Wenn wir solche Bodenordnungs-Verhältnisse beibehalten, werden wir nie zu einem einwandfreien Städtebau kommen.

Einen Punkt möchte ich noch erwähnen: Hochhaus oder Flachbau? Das ist ein Thema, das ja auch bei der Strukturveränderung einer Stadt eine erhebliche Rolle spielt. Jane Jacobs fordert, und andere Leute fordern es auch, und ich halte es ebenfalls durchaus für richtig, daß man eine Stadt konzentriert. Nun sagen viele Leute, das ist ja furchtbar einfach: Baut alles hoch, dann bekommt ihr mehr Menschen auf diese Fläche. Nun ist dies nur bedingt richtig, denn Sie wissen, daß wir heute nach Dichtezonen rechnen, das heißt, für ein Hektar Land in der Stadt darf eine bestimmte Anzahl von Wohneinheiten geschaffen werden. Wenn wir dies unverändert festhalten, dann wird durch ein Hochbauen überhaupt nichts erreicht. Dann bau ich eben auf einer großen Grünfläche einen Spargel, während ich sonst vielleicht 200 Einfamilienhäuser hinzubauen würde. Ich erreiche durch die Hochstafelung nur dann etwas, wenn ich auch verdichte, indem ich die Bestimmungen über das Verhältnis von 1:2 beim Wohnungsbau, das heißt, der Abstand zwischen zwei benachbarten Häusern muß doppelt so hoch sein wie die Höhe des Baus, auf 1:3 heraufsetze, besonders in Geschäftsvierteln, wo wir jetzt 1:1 haben, nachher 1:0,5, was durchaus möglich wäre, ohne die Leute gleich zu schädigen.

Ich bin durchaus der Meinung, daß man nichts unternehmen soll, was gesundheitlich den Menschen schädigt. Aber ich meine, daß wir hier viel zu weit gegangen sind in mancher Hinsicht, und daß es durchaus möglich ist, bei einer stärkeren Konzentration der Wohnbebauung wie auch vor allem der Geschäftsbebauung zu erreichen, daß sie die Stadt mehr zusammen halten und dadurch das vermeiden, was jetzt die große Krankheit des deutschen Städtebaus ist – dieses Auseinanderfließen überall. Gehen Sie nach Frankfurt am Main, dort fahren die Leute bis in den Taunus, besiedeln hier die ehemals ruhigen Taunusorte, fahren dann jeden Morgen 30 km in einer Richtung herein, abends wieder hinaus. Sie sind also 1½ Stunden unnötigerweise im Wagen. Wir müssen unbedingt sehen, daß wir wieder eine klare

Trennung bekommen zwischen dem Freiland und der bebauten Landschaft. Denn der Begriff Weder-Stadt-noch-Land-Landschaft beweist uns ja täglich, wohin wir gekommen sind, wie furchtbar das Ergebnis ist.

Wenn man nun in der Stadt noch eine ästhetische Ordnung schaffen will, so kann es natürlich nicht mehr die von früher sein. Sie wissen alle, daß früher eine Kirche, ein Dom oder ein Rathaus Dominanten waren, auch maßmäßig; sie waren eben in der Höhe gegenüber den Bürgerhäusern erheblich ausgedehnter, man sagt, das ist der Mittelpunkt der Stadt. Das gibt es heute nicht mehr. Das beste Beispiel ist ja in New York die Trinity Church, die als ganz kleines Bauwerk zwischen dreißiggeschossigen Hochhäusern steht, wo sich also das Bild völlig verkehrt hat. Was wir tun können, ist, daß wir die Hochhäuser nicht einfach willkürlich bauen, wo gerade einer mal den Antrag gestellt hat und die Geländebedingungen es ihm gestatten, sondern daß man mit der Errichtung von Hochhäusern ein System entwickelt, daß man in einem Stadtplan, in einem Gesamtkörper ganz bestimmte Flächen für Hochhäuser vorsieht, die einen besonderen Rhythmus ergeben.

Wenn es gelingt, diesen Rhythmus noch zu vereinigen mit der Untergliederung, ich gebrauche jetzt das Wort Nachbarschaft nicht in dem Sinn der sozialen Nachbarschaft, sondern der Stadtgliederung im Sinne der Orientierung – wenn ich das zustande bringe, bekomme ich ein hochinteressantes, ganz neuartiges Stadtbild. Wir wollen die Stadt gliedern und ordnen. Und das können wir, wenn wir eine gewisse Systematik einführen und nicht mehr willkürlich diese Hochhäuser hinsetzen, wo sie eben nun gerade durch zufällige Bedingungen ermöglicht werden. Es ist auch heute durchaus noch möglich, eine Ästhetik, eine Entwicklung in der Stadt zustande zu bringen, die auch ästhetische Gesichtspunkte berücksichtigt. Ich bin überhaupt der Meinung, daß wir, solange wir noch Stadtbaukunst wollen und können, dieses Gesetz hochhalten müssen, damit das ganze Team, welches in der modernen Stadt zusammenarbeitet, unter einer Leitung steht.

So wie auch das Orchester von einem Dirigenten geleitet wird, so muß der Stadtplaner mit der künstlerischen Konzeption das Ganze übersehen und koordinieren. Dies ist die einzige Möglichkeit, um überhaupt noch von einer Formgestaltung bei der modernen Stadt reden zu können. Das wird eine ganz andere Aufgabe sein als früher.

Ich sage schon, die alten Grenzen der Stadt sind längst überholt, wir müssen in ganz anderen Räumen zusammenhängend denken. Dies zu tun, ist durchaus möglich. Bezuglich der Verflechtung beziehungsweise Vermischung wird man viel weiter gehen können als bisher, man wird wieder zu einer gesunden Mischung in Wohn- und Geschäftsgebieten kommen, und dann kann man zu einem neuen Stadtgebilde gelangen, das durchaus gesund und tragbar ist und eben den Bedingungen unserer Zeit entspricht.