

Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben
Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben
Band: - (1958)
Heft: 33

Artikel: Die Situation des Städtebaus in unserer Zeit
Autor: Steiner, A.H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-651159>

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: 15.01.2026

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

HERBST 1958

BAUEN LEBEN WOHNEN

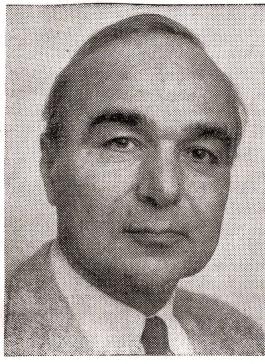


REDAKTION: HANS OTT, ZÜRICH

VERLAG: CICERO-VERLAG, ZÜRICH

DRUCK: GENOSSSENSCHAFTSDRUCKEREI ZÜRICH

NR. 33



Prof. A. H. Steiner, ETH Zürich

Die Situation des Städtebaus in unserer Zeit

Antrittsvorlesung von Prof. A. H. Steiner

Die Wahl des Themas «Die Situation des Städtebaus in unserer Zeit» entspringt einem inneren Bedürfnis. Immer wieder sind wir versucht – und es trifft dies vor allem für den Laien zu – die einzelne bauliche Leistung kritisch zu betrachten und uns im Dafur und Dawider zu ereifern. Das Einzelobjekt erweckt das Interesse und die Diskussion der Allgemeinheit, der Gesellschaft; der einzelne aber nimmt nicht Stellung zu den Problemen der Allgemeinheit – und ein solch allgemeines Problem ist wohl die Situation des Städtebaus.

Etwas vereinfacht ausgedrückt: will dies etwa folgendes heißen: Wenn der «Meier» sich ein Haus baut, sei es am Zürichberg oder im Zentrum der Stadt, so ereifert sich die Gesellschaft in heftigen, ästhetischen Gesprächen; dabei vergisst sie aber die städtebaulich-prinzipiellen Scheuläufigkeiten, die tagaus in unseren Städten vor sich gehen; sie vergisst, daß das Haus am Zürichberg – und wir wollen annehmen, daß es sich um eine gute architektonische Leistung handle – ziemlich hilflos und ohne inneren Zusammenhang zwischen mehr oder weniger feindlichen Brüdern steht.

Wenn man mit wachen und unvergessenen Augen die Situation überblickt – bleiben wir ruhig beim Beispiel des Zürichbergs –, muß man sich eingestehen, daß da mit viel Geld, Mühe und Hast höchst komfortable Wohnstätten errichtet wurden, die aber nicht durch irgend welche kulturelle Bindung zusammenhalten. Zufällig mag vielleicht im Einzelobjekt eine erfreuliche, frische Wohnumwelt geschaffen worden sein. Wird aber das Haus verlassen und das Quartier durchschritten, so bleibt uns noch der Eindruck eines verteilten Wohlstandes mit allerlei Gartentüpfchen, Giebelchen, Erkerchen, Stein- und Flachdächern.

Es ist dies das Spiegelbild der Gesellschaft, das sich da vor uns ausbreitet, einer Gesellschaft, welche die kulturelle Führung ausübt und teilweise sogar beanspruchen darf. Glauben Sie ja nicht, daß ich diese Feststellung politisch ausgewertet wissen möchte. Als Fachmann gehe ich ganz einfach dieser Erscheinung nach; sie ist in allen neuen Städten zu finden und nicht etwa auf bestimmte soziale Schichten beschränkt. Wenn ich die Bebauung am Hönggerberg betrachte – um in unserer Nähe zu bleiben – oder gewisse Gebiete in Albisrieden oder Altstetten im Auge habe, so müssen wir uns eingestehen, daß die Kleinen es den Großen gleich tun möchten; nur kaufen die Kleinen in einem etwas billigeren Laden ein. Vielleicht sind die kleinen Verhältnisse etwas versöhnender, weil der finanzielle Aufwand zwangsläufig bescheidener ist; aber im Essentiellen ist die kulturelle Situation in den privaten Wohngebieten immer dieselbe. Es ist, wenn ein bindender und formender Grundgedanke fehlen würde. So ganz anders ist es, wenn wir etwa eine Altstadt, einen Bauernhof oder eine gute moderne Siedlung durchschreiten. Wir finden auch unter den Studienarbeiten hier an der ETH erfreuliche Ansätze, die in ihrer Gesamtheit eine menschenwürdige Wohnatmosphäre aufkommen ließen. Es ist so unendlich viel Gutes vorhanden, das sich nicht in die Tat umsetzen läßt.

Die sind Tatsachen, die den Fachmann beschäftigen müssen und denen nachzugehen, eine Aufgabe bedeutet.

Hier müssen wir vorerst einmal wissen, wie nichts sonst, die geistige Grundhaltung einer Epoche widergespiegeln. (Eine von Bauten abgeleitete Kulturgeschichte ist noch ungeschrieben.)

Was da im Stein, Holz, Metall und Glas vor uns steht, sind Materie gewordene Gedanken einer Epoche. Der einzelne Bauherr und der einzelne Architekt können nur mit äußerster Mühe ihre Zeit sublimieren; das Genie kann vielleicht einen Schritt als Wegweiser vorausgehen; geniale Leistungen im Baufach, aber kommen nur zähflüssig zur Auswirkung, da das Bauen eine sehr realistische, weltoffene, gewissermaßen versöhnende Einstellung verlangt. Der Mangel dieser Eigenschaften kann dazu führen, daß die großen finanziellen Mittel verweigert werden, die für die Verwirklichung von hervorragenden Bauvorhaben unerlässlich sind.

Die Maler, die Bildhauer, die Dichter können sich mehr oder weniger auf eigene Kosten in ihren vier Wänden austoben. In dieser Beziehung wird also der Städtebau benachteiligt. (Dies als Zwischenbericht.)

Fest steht auf alle Fälle, daß es äußerst schwer ist für den Bauherrn, den Architekten, städtebau-

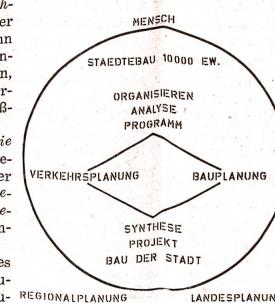
lichen Leistungen und Gedanken zu verwirklichen, die nicht in der Zeit liegen; gewissermaßen nicht die Komponente bilden aller der unendlich vielen Faktoren, die eine städtebauliche Situation, eine Baudee formen. Es lassen sich höchstens die positiven Faktoren, die von der Zeit gegeben sind, mit viel Mühe und Schweiß in den Vordergrund schieben. Der begabte, pflichtbewußte Architekt mag jeweils diesen Weg zu beschreiten versuchen; er wird aber dabei nicht vor Ermüdungen gescheitert sein. Er wird früher oder später an eine Grenze, an eine Mauer anrennen, die von seiner Epoche errichtet wurde. Man mag nun einwenden, daß dem immer so war. Gewiß, keine Zeit kann über ihren eigenen Schatten springen; wir übrigens jedem einzelnen Individuum nicht, wenn es nicht zur falschen Pose ausholen will. Wir werden aber noch davon zu reden haben, ob der Schatten, der über unseren Städten lastet, nicht das erträgliche Maß überschritten hat; ob und in wieviel wir fähig sind, aufzuholen. Um klar zu sehen, werden wir den tieferen Ursachen dieser Schatten nachzugehen haben, und zwar ohne in Kulturpessimismus zu machen.

Vieleicht mögen sich einzelne unter Ihnen nicht des Eindrucks erreden, daß ich harte Worte gebrauche. Die Bahnhofstraße und der Flugplatz sind doch so schön; das soll in diesem Zusammenhang nicht bestritten werden.

Ich hoffe, verstanden zu werden, wenn ich für den Begriff «Städtebau» eine Definition aufstelle, erläutere und näher betrachte. Wir werden dabei sehen, daß das, was ich über den privaten Wohnungsbau gesagt habe, nicht als Einzelerscheinung dasteht. Für unsere Verhältnisse und rationalistisch gesprochen würde die Definition etwa folgendermaßen lauten:

Städtebau kann als das Bemühen bezeichnet werden, einen größeren, zusammenhängenden Siedlungsraum mit über 10 000 Einwohnern in verkehrstechnischer und baulicher Beziehung zu organisieren.

Die folgende Darstellung zeigt den Arbeitsvorgang, der beschritten werden muß, bis der Bau einer neuen Stadt oder einer Städterweiterung in Angriff genommen werden kann.



Zu den einzelnen Punkten der Darstellung ist folgendes zu sagen: Wir sprechen von Städtebau, wenn in einem beschränkten Siedlungsraum für mehr als 10 000 Menschen Wohn- und Arbeitsgelegenheiten beschafft werden sollen. Ausgehend von der Analyse der bestehenden Verhältnisse, erhalten wir Angaben für das verkehrstechnische und das bauliche Programm. Aus diesen Grundlagen lassen sich einerseits die Verkehrsplanung und anderseits die Bauplanung entwickeln. Die Synthesen der beiden Pläne ergibt das Projekt, und der Bau der Stadt kann beginnen.

Für unseren Kreis ist es eine Selbstverständlichkeit, daß dieser ganze Arbeitsvorgang umrahmt wird von der Regional- und Landesplanung, und daß der Mensch als letzter Maßstab an oberster Stelle steht.

Die Analyse nun bereitet uns heutigen Menschen keine allzu großen Schwierigkeiten, sie baut auf wissenschaftlichen Erkenntnissen auf – es sei in diesem Zusammenhang nur an die statistischen Materialien erinnert –, die sichere Schlüsse auf die künftige Entwicklung zu lassen. Wir sind Meister der exakten Analyse, beinahe bis zum Selbstzweck. Wir wollen auch annehmen, daß uns ein Programm für die Zukunft gelingt. Wenn man von geschmacklichen Einzelheiten absieht – und diese spielen städtebaulich eine untergeordnete Rolle –, so ist man in Fachkreisen über die Programmstellung in großen Zügen einig.

Kritisch wird die Angelegenheit erst, wenn aus der Verkehrsplanung und der Bauplanung die Synthese ausgearbeitet, wenn das Gleichgewicht zu einer schöpferischen Leistung gefunden werden soll. Wir sind ein Spezialistenzeitalter, und als solches haben wir es schwer, Synthesen zu finden. Wir müssen uns klar sein: Nur die Übersicht über das Wesentliche, die Erkenntnis, daß Verkehrsplanung und Bauplanung als eine Aufgabe zu betrachten sind, lassen uns die lebensfähige Konzeption erarbeiten und nicht die Verkrampfung in der Einzelheit, zu der der Spezialist so gerne neigt. Das Leben ist zu vielfältig und geheimnisvoll, um vom Spezialisten eingefangen zu werden. Der Spezialist wird nie die Harmonie finden, weil er überbewertet.

Hier möchte ich als Beispiel den Aesthete und den Analytiker herausgreifen: Es wirkt ziemlich lächerlich, wenn der Aesthet zu ordnen versucht. Persönlich halte ich das «art pour l'art» als eine Auseinandersetzung des «fin de siècle». Das städtebauliche Problem ist zu ernsthaft und zu lebensnah, um auf diese Art einen Lösung näherzukommen.

Anderseits stellen wir beim Analytiker den ausgesprochenen Wunsch fest, von jedem x-beliebigen Punkt in einer Stadt in möglichst kurzer Zeit zu jedem y-beliebigen Punkt zu gelangen. Erlauben Sie mir den gewagten Ausdruck, daß diese Einstellung früher oder später zu einem hekti-

schens Verkehrsrausch führen muß. Selbstverständlich soll der Verkehr organisiert werden, und zwar so schnell und so gut wie möglich. Aber das Maximum des Spezialisten ist wie das städtebauliche Optimum.

Da wäre einmal zu erwähnen, daß das Optimum nur durch eine konsequente Entflechtung des Verkehrs erreicht werden kann. Dies bedeutet einerangmäßige Aufteilung des Verkehrs und die Führung der verschiedenen Verkehrsarten in eigenen Bahnen. Damit ist die Verästelung gemeint vom High-way zur Hauptstraße, zur Quartierstraße, zur Wohnstraße bis zum Fußgängerweg. In Chandigarh ist von Le Corbusier der Ausdruck vom V1, V2 bis V7 eingeführt worden. Dies wäre etwa zu übersetzen mit «Via première ordre», deuxième ordre usw.

Nun läßt sich selbstverständlich auch eine bestehende Stadt nach diesem Prinzip verkehrstechnisch und baulich neu organisieren. Schlichte Ansätze dafür sind vorhanden und können erkannt werden, wenn etwa der Durchgangsverkehr in der Zürcher Altstadt aufgehoben wird; wenn die Stadt Köln, die im Krieg zerstörte Brücke über den Rhein, die den Hauptverkehr auf das Zentrum um den Dom zuleitete, nicht wieder errichtet; wenn wir den neuen Aufbauplan von Rotterdam studieren; wenn wir neue Siedlungsgebiete und Stadtpläne mit den schachbrettartig angelegten, gleichwertigen Straßenzügen des 19. Jahrhunderts vergleichen. Die Beispiele ließen sich beinahe beliebig vermehren und verfolgen. Und doch meine ich, daß das Prinzip der Verkehrsentflechtung viel zu wenig klar und eindeutig gesehen und durchgeführt wird.

Die Durcharbeitung von Stadtorganismen, auch von bestehenden, nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung läßt reine bauliche Lösungen, das heißt architektonisch ausdrucksvolle Formen, beinahe von selbst auftreten und entwickeln. Als selbstverständliche Voraussetzung muß gelten, daß sich nur ein guter Architekt der Frage annimmt.

Nur auf einem differenzierten Verkehrsgerippe läßt sich das Gleichgewicht, die Synthese, finden zwischen Bauplanung und Verkehrsplanung.

Es ist bemühend, feststellen zu müssen, wie bei uns diesem einleuchtenden Prinzip wenig Beachtung geschenkt wird. Es fehlen Mut und Einsicht dazu. Links und rechts von Durchgangsstraßen wird fröhlich drauflos gebaut. Oder ein anderes kleines, bescheidenes Beispiel:

Die Bebauung Heiligfeld wird von einer regierungsähnlich genehmigten Baulinie durchschnitten. Es war unmöglich, die zuständigen Instanzen davon zu überzeugen, daß dieser Verkehrszug nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung vollständig überflüssig ist. Bauten durften daher keine in den Raum zwischen den Baulinien gestellt werden; wohl aber ein Schlitthügel, ein Aussichtspunkt,

Fußgängerwege, ein Kinderspielplatz. Die entstandene Grünanlage ist sehr besucht, und niemand wird sie dem Quartier wieder wegnehmen können. Geissermaßen müste zu einem Ausweg, zu einer Ausflucht gegriffen werden, um einen reinen Fußgängerbezirk zu schaffen.

Selbstverständlich läßt sich das Prinzip der Verkehrsentschlafung, das übrigens auf historischen Stadtgrundrisse mit aller Deutlichkeit herausgelesen werden kann, nicht durchführen, ohne daß dem Schnellverkehr Umwege, also Umfahrungen zugemutet werden. Dem Fußgängerbezirk soll von der Autobahn aus mit Weile entgegen geeilt werden.

Die Verkehrsplanung kommt ohne gestaltende Idee nicht aus. Es kommt noch hinzu, daß sich die Schwierpunkte in einem lebendigen Stadtorganismus beständig verschieben.

Nicht gestaltete Verkehrsplanungen erzwingen aus diesem Grunde ununterbrochene Umbauten, die nachweisbar finanziell gar nicht tragbar sind. In Nordamerika sind ganze, verhältnismäßig junge Stadtteile abgestorben, weil neben der zu hohen Baudichte die ursprüngliche Verkehrsplanung auf primitiver Un-differenziertheit aufbaute.

Die gute Form von Bern

Es muß doch aufhorchen lassen, daß zum Beispiel der klare, eindeutige historische Stadtgrundriss von Bern den heutigen Anforderungen besser genügt als die Stadtteile des 19. Jahrhunderts. Zudem ist das alte Bern in seiner Gesamtheit ein Bauwerk, das seit jeher den menschlichen Bedürfnissen in hervorragender Weise entsprochen hat. Damit will gesagt sein, daß ein gestalteter Grundriß eine – im menschlichen Maßstab gesprochen – beinahe unbegrenzte Lebensdauer hat oder zum mindesten einem nur rationalen, analytischen Grundriß, der die Punkte X und Y auf dem kürzesten Weg verbindet, überlegen ist. Analog läßt sich an einzelnen Häusern nachweisen; ein gestaltetes Haus behält immer seinen Wert, sei es im Mittelalter, im Jugendstil oder in heutiger Zeit konzipiert.

Von der modernen Siedlung, dem neuen Stadtteil kann gesagt werden, daß sie sich lebensfähig nur nach dem Prinzip der Verkehrsentschlafung aufbauen lassen. Das Verkehrsgerippe ist äußerst träge; einmal durchgeführt, kann es nur mit äußerster Mühe im wesentlichen abgeändert werden; während die Hochbauten einem beständigen Erneuerungsturm unterworfen sind. All diese Tatsachen betonen die ausschlaggebende Bedeutung der Verkehrsgestaltung. (Ich spreche absichtlich von Gestaltung.) Damit wäre die Beziehung Verkehrsplanung/Bauplanung einigermaßen angedeutet.

Die Bauplanung

Nun noch einige Worte zur Bauplanung selbst. (Für den Fachmann sind die nächsten drei Sätze Banalitäten, die ich aber – Sie mögen entschuldigen – für die Schluffolgerung brauche.) Für die Laien unter Ihnen sei wiederholt: Jede Bauplanung baut vorerst auf dem Flächennutzungsplan auf; das heißt das Siedlungsgebiet wird nach bestimmten Gesichtspunkten eingeteilt, die in diesem Zusammenhang aufzuzählen zu weit führen würde. Es sind dies auf einen etwas einfachen Nenner gebracht:

1. Die Flächen der Arbeit, der Produktion: die Industriezonen und die Landwirtschaftszonen.
2. Die Flächen des Wohnens im weitesten Sinne, die Wohnzone.
3. Die Flächen der Erholung im weitesten Sinne, die sogenannte Freizeitzone.

Ohne diese drei Fundamentsteine, die Flächen der Arbeit, des Wohnens und der Erholung, kommt keine Stadtplanung aus. In Wirklichkeit wären zwischen den einzelnen Flächennutzungsarten Uebergänge festzustellen und Unterabteilungen einzuschließen, die aber im Zusammenhang zu dem, was ich sagen möchte, ohne Bedeutung sind.

Wir sind etwa im Jubiläum des hundertsten Jahres der stürmischsten Stadtentwicklungen, die die

Weltgeschichte je gekannt hat. Wie *Tintenflecke auf dem Löschpapier* überfließen neue menschliche Behausungen ungeordnet und willkürlich weite, ursprünglich in sich ruhende Landschaftsgebiete. Allerdings entsteht das bekannte, charakterlose Bild um alte Siedlungsgerüste. Auf Reisen oder wenn man über Land fährt schaut man entschuldigend darüber weg. Natürlich kann man auf einzelne, erfreuliche Siedlungen stoßen; im Großen gesehen bilden sie aber die Ausnahme der Regel; der fremde Besucher bedarf zu ihrer Auffindung einer Führung. Nun werden die Nichtfachleute unter Ihnen sich fragen, warum diese verzettelten, volkswirtschaftlich unsinnigen Bebauungen in diesem Zusammenhang zu erwähnen seien; die Architekten hätten offenbar in diesen Fällen einfach ihre Pflicht nicht erfüllt. Diese Vermutung ist nur sehr begrenzt richtig. Im Jubiläum des hundertsten Jahres unserer städtebaulichen Entwicklung haben wir es nicht fertig gebracht, die drei unbedingt notwendigen Fundamente aller Stadtplanung gesetzlich zu verankern.

Es fehlt uns eine eindeutige gesetzliche Regelung der Freihaltezone, es fehlt uns die Möglichkeit, die Produktionsflächen der Landwirtschaft in die Planung einzubeziehen. Damit wird die Verwirklichung großzügiger städtebaulicher Ideen beinahe unermöglich erschwert, wenn nicht gar verunmöglich. Hier liegt das Kernproblem der unwirtschaftlichen Nutzung unseres Grund und Bodens, ein Problem, dem man allzu leicht mit dem Ruf nach dem Hochhaus ausweicht. Und der Schrei nach dem Hochhaus, wir wollen uns kurz darüber unterhalten, löst das Problem nur vermeintlich oder zum mindesten nur in Einzelfällen. Vorauszu schicken ist, daß das Hochhaus als kompakte Wohnform, umgeben von Freiflächen und als architektonischer Ausdruck seine Aufgabe zu erfüllen hat.

Das Hochhaus ist nicht die Allerweltlösung

Eine einfache Überlegung sei hier eingeschaltet:

Von der Bodenfläche einer Stadt beträgt der Anteil für Arbeit, Verkehr, Versorgung, Verwaltung, Sport und Erholung, für Friedhöfe und Schulen usw. etwa 75 Prozent. Die Nettofläche der Wohngebiete macht nur etwa 25 Prozent des gesamten Geländes einer Stadt aus. Somit kann nur der bescheidene Anteil von einem Viertel der Stadtfäche durch vertikale Ausbau vermehrt ausgenützt werden, während sich die restlichen Dreiviertel keineswegs wesentlich einschränken lassen. Von den 25 Prozent Nettowohnflächen selber ist zu sagen, und dies ist schon mehrmals nachgewiesen worden:

Der Gewinn an Baugelände nimmt nicht proportional mit der Höhe der Bauten zu, sondern der prozentuale Gewinn an Baugelände offen – nun, die denkbar günstigen materiellen Voraussetzungen wurden geschaffen, keine gesetzliche Grundlage fehlt und könnte etwa als Entschuldigung für das Resultat vorgebracht werden; auf das Resultat wurde bereits hingewiesen. Und wenn wir uns fragen, warum dieses Resultat im höchsten Grade unbefriedigend ist, so kann dies nur auf eine geistige Einstellung zurückgeführt werden. Der Mensch wurde übergangen

Wenn zum Beispiel Hamburg für seine innersten sanierungsbedürftigen Wohngebiete 500 Einwohner pro Hektare als Maximum gesetzlich vorschreibt, so halte ich dies eher für zu hoch und läßt sich nur aus den örtlichen Verhältnissen erklären. Die Belegung pro Wohnraum ist in Hamburg höher als bei uns.

Ein weiteres Beispiel: die Ausnützungsfähigkeit des Städteplanes von Le Corbusier für St-Dié mit den Hochhäusern geht nicht über eine dreistöckige Bebauung, wie sie unseren Verhältnissen entspricht, hinaus; sie beträgt 0,85.

Wir dürfen also festhalten, daß das Hochhaus nicht die Allerweltlösung darstellt, die uns über die städtebaulichen Schwierigkeiten hinweghilft; es ist vielmehr der Mangel an gesetzlichen Grundlagen, der uns die Städte und Landschaftsregionen nicht ordnen läßt.

Wenn ich das Fehlen der Planungsmöglichkeit von Freihaltezonen besonders betont habe, so ist damit nur eine Nummer aus einem reichhaltigen Katalog aufgeführt, der sich aus den volkswirtschaftlich ungünstigen Grundlagen für den Städtebau zusammenstellen ließe. Es handelt sich also hier um das Fehlen der rein materiellen Grundlagen für den Städtebau.

Die Stalinallee in Berlin

Nun läßt sich hier das Argument vorbringen – und dieses Argument ist naheliegend und berechtigt – daß im Osten Europas, also auf der andern Seite des Eisernen Vorhangs (freiheitlich auf höchst brutale Weise), alle materiellen Grundlagen dem Städtebau zur Verfügung gestellt werden, die gewissermaßen ein *ideales Zeitalter des Städtebaus* erwarten ließen, daß aber zum Beispiel in Rußland die Verhältnisse alles andere als erfreulich seien. Mit eigenen Augen habe ich nur die Stalinallee in Berlin gesehen; ihre Atmosphäre ist zutiefst deprimierend, oberflächlich und verlogen. Hinter wuchtigen einheitlichen Fassaden in der Art unserer Jahrhundertwende (gegen den Verkehr und zur Hälfte nach Norden gerichtet) spürt man den Blockwacht. Das Leben in der Straße selbst ist leer, öde und freudlos. Was man in der Literatur an neuen russischen Siedlungen und Stadtplänen zu sehen bekommt, ist *symmetrisch* auf einen Punkt ausgerichtet, ohne Rücksicht auf Himmelsrichtungen und menschliche Gestaltung. Es ist der *Totalstaat*, der hier als Bauherr zum Ausdruck kommt und seine Bauvorhaben ungeachtet menschlicher Bedürfnisse zur eigenen Glorifizierung aufstellt. Es ist *«art pour l'art»* – sogar primitiver Art – *Städtebau um das Städtebau willen*, nicht um der Menschen willen.

Unsere bisherigen Betrachtungen haben gezeigt, daß wir im Großen gesehen in der Welt zwei verschiedene gelagerte städtebauliche Situationen feststellen können:

Einerseits hemmt in unserem Kulturkreis ein sehr einschneidendes Mangel an gesetzlichen Grundlagen, die Entwicklung zum Guten. Und wenn wir uns fragen, warum diese gesetzlichen Grundlagen schon über 100 Jahre auf sich warten lassen, so kann dies nur auf eine geistige Einstellung zurückgeführt werden. Wir wurden von einer ungeahnten technischen Entwicklung überrascht, die uns den Sinn für das Gemeinsame, für übergeordnete Gemeinschaft, verloren ließ. Wir sind in der Zivilisation stecken geblieben. Es ist eine geistige Situation, wir können auch sagen, eine Stagnation entstanden, auf die ich später noch mit einigen Worten zurückkommen möchte.

Der Mensch wurde übergangen

Andererseits stehen im diktatorischen Machtbereich scheinbar alle städtebaulichen Möglichkeiten offen – nun, die denkbar günstigen materiellen Voraussetzungen wurden geschaffen, keine gesetzliche Grundlage fehlt und könnte etwa als Entschuldigung für das Resultat vorgebracht werden; auf das Resultat wurde bereits hingewiesen. Und wenn wir uns fragen, warum dieses Resultat im höchsten Grade unbefriedigend ist, so kann dies nur auf eine geistige Einstellung zurückgeführt werden. Der Mensch wurde übergangen, vergessen. Jetzt verstehen Sie vielleicht, warum in unserer städtebaulichen Definition der Mensch an oberster Stelle steht. In Rußland wurde der Sinn für das Gemeinsame zur hohen Farce, zur Staatsmaxime. Die Gemeinschaft wurde geweigert und in eine äußere Form gezwungen. Auch hier wird der Städtebau zum Ausdruck der Gesellschaftsform.

Mit beinahe unheimlicher Logik und unerbittlicher Konsequenz werden die Städte im Westen und im Osten zum Spiegelbild einer geistigen Verfassung. Ich möchte sogar so weit gehen und die Behauptung wagen, daß den geistigen Grundlagen das Prinzip vor den gesetzlichen Grundlagen einzuräumen ist.

Natürlich bedarf es der gesetzlichen Grundlagen; aber ihr Mangel ist noch keine ausreichende Entschuldigung für die unbefriedigende städtebauliche Situation in unseren

Breiten, und umgekehrt führen die vorhandenen gesetzlichen Grundlagen im Osten trotz allem zu mißlichen Verhältnissen.

In Wirklichkeit liegen die Gründe für das Versagen nicht an der Oberfläche und können nicht durch einen äußeren Willensakt beseitigt werden. Vielleicht werde ich verstanden, wenn ich von der *Hypothese* ausgehe, wir würden in der Schweiz, *hier in Zürich*, eines schönen (blauen) Morgens über Nacht mit allen notwendigen städtebaulichen Gesetzesgrundlagen beschert. Eine ganz verlistete Situation müßte da entstehen, die die berechtigte Gewissensfrage aufkommen ließe:

Wären wir reif für ein solches Geschenk? Vorerst einmal ganz sicher nicht; es wäre alles zu neu, zu ungewohnt. Für so viel Güte wäre kein Gegengewicht an innerer Haltung vorhanden. Aber darauf kommt es wohl an, wenn man ein Geschenk erhalten will. Sind wir denn gar so unwürdig? Letztens Endes könnten wir uns ja das Geschenk selbst überreichen, wenn wir uns stark genug dazu fühlen würden; gewissermaßen können wir den kleinen Prometheus spielen. Ich glaube, hier stechen wir ganz indiscret in medias res.

Ganz einfach stellt sich die Frage: Sind wir reif, den Weg zu beschreiten von unserer zivilisatorischen Gesellschaft zu einer kulturellen Gemeinschaft, wenn uns die denkbar günstigsten äußeren Bedingungen gleichsam von selbst zukämen. Hier muß ich bekennen:

Die kulturelle Gemeinschaft

Die kulturelle Gemeinschaft ist nicht eine Frage von Paragraphen, sie kann weder befohlen noch gewollt werden, sondern sie ist das Resultat innerer Überzeugungen, die beim einzelnen beginnen. Sie verlangt vom Individuum eine selbstbestimmte Einordnung unter ein Größeres, von dessen Wert es überzeugt ist. Nur so wächst die Gesellschaft zur Gemeinschaft und wird die Summe von Individuen zu einer Gemeinschaft. Und das Merkwürdige ist, daß das Individuum sich in der Gemeinschaft stärker auswirken und entfalten kann, als wenn es sich als Einzelgänger an zivilisatorische Bequemlichkeiten bindet.

Der philosophierende Theologe Hengstenberg hat den Satz geprägt: «Der Sinn der Gemeinschaft führt die Glieder über sich selbst hinaus.» Die Geschichte des Städtebaus bestätigt diesen Satz.

Ist es nicht so, daß wir unsere technischen und zivilisatorischen Errungenschaften überschätzen und uns allzu sehr auf sie verlassen? Ist nicht das menschliche Maß, die Eile, der Fuß, verlorengegangen und durch den abstrakten Meterstab ersetzt worden? Damit will ich nicht etwa sagen, daß unsere Maßeinheit aufgegeben werden sollte; ihr kommt in diesem Zusammenhang nur symbolhafte Bedeutung zu. Aber es ist kein Zufall, wenn ein *Le Corbusier seinen Modulor* aufstellt; es ist dies ein Beispiel für das Bedürfnis, unserer baulichen Umgebung das menschliche Maß zurückzugeben. *Corbusier als genialer Prophet* will damit im Bauen, im Städtebau, den Übergang finden von der technischen Abstraktion zum gemeinsam Menschlichen; ein Vorschlag, der von tiefer und ausschlagender Bedeutung ist.

Für unsere Betrachtung ist noch eine *Tatsache nachzuhören*, und dieser Tatsache ist das nötige Gewicht beizumessen. Den größten Umbruch in unserer kulturellen und damit auch städtebaulichen Entwicklung der letzten 150 Jahre brachte die *französische Revolution*. Wie ein Naturereignis fegten die Ideen der Freiheit, der Brüderlichkeit und der Gleichheit ein zu Tode gelebtes absolutistisches Staatsystem hinweg; als Folge davon wurden die Handels- und Gewerbefreiheit und die Möglichkeit der freien Niederlassung eingeführt. Dies war das gute und notwendige Recht der damaligen Generation. Aus dieser Grundhaltung ist eine unmeßbare Aktivität entstanden, die die Möglichkeit eröffnete, hervorragende technische und wissenschaftliche Werke zu schaffen. Aus diesem Prozeß sind ungeahnte Errungenschaften hervorgewachsen; wir kennen sie alle und erachten sie,

solange als unter der menschlichen Vernunft stehend, als das große *Positivum*. Mit aller Offenheit müssen wir uns aber eingestehen, daß diese Entwicklung nicht auf allen Gebieten erfreulich verlaufen ist. Vielfach sind die Kräfte der menschlichen Kontrolle entglitten; die ewige *Tragödie des Zauberthringers* hat sich eingeschlichen. Geblendet durch den Glauben an den Fortschritt ließ man die Kräfte aufeinanderprallen. In diesem Spiel der Kräfte wurden unsere Städte als vogelfrei erklärt. Natürlich sind schon ganz anfänglich einsichtige Männer aufgestanden und haben versucht, den Hahnen des Zauberthringers zurückzudrehen. Aber im wesentlichen hat sich die Idee der Brüderlichkeit auf dem städtebaulichen Gebiet zu einem *egoistischen Prinzip* durchgesetzt, das dem Mieter die Mietkaserne, das Renditehaus bescherte. Und die *Idee der Freiheit* ist hauptsächlich für Grundstückseigentümer interessant. Und die *Gleichheit* besteht darin, daß ängstlich vermieden wird, ein *Opfer für eine gemeinsame kulturelle Leistung zu verlangen*. Und dies alles mangels einer wirklich brüderlichen Idee, einer Idee, die aus der Gesellschaft eine Gemeinschaft werden läßt. *Das Renditehaus* ist keine Idee, sondern nur eine *Einnahmewelle*. Aber eine Richtlinie bedeutet es, wenn man die Einzelleistung der gemeinsamen Leistung gegenüberstellt und die Einsicht gelten läßt, daß *ohne Opfer an Individuum und Rationalem eine Gemeinschaftsleistung nicht möglich wird*.

Städtebau ohne Gemeinschaftsleistung ist kein Städtebau oder umgekehrt ausgedrückt: Städtebau ist keine Addition von Einzelleistungen, mag auch die Einzelleistung noch so viel Qualität in sich bergen; zudem ist zu erkennen, daß diese Qualität nur in Ausnahmefällen vorhanden sein kann. «Eine Gemeinschaft ist mehr als eine Summe von Individuen.» Solange dieser Grundgedanke nicht selbstverständliches Allgemeingut wird, und zwar ohne Diktat von oben, werden unsere Städte so aussehen, wie sie sich heute uns darbieten.

Das Gesamte zählt

Im Städtebau zählt das Gesamte. Eine Stadt zu bauen ist unmöglich, ohne die menschliche Gemeinschaft bindende Gedanken. Dies zu erkennen ist wohl das Wichtigste und läßt unsrer suchenden und ahnenden Zeit weite Wege offen. Es ist auffallend, wie etwa bei *Saint-Exupéry* in *«La Citadelle»* ähnliche Gedanken heraus sind und wie auch die exakte Wissenschaft vor analogen Problemen steht. In einer Arbeit über die Wissenschaft und das abendländische Denken kommt der Physiker *Wolfgang Pauli* zu folgender Feststellung, er schreibt:

«Ich glaube jedoch, daß demjenigen, für den der enge Rationalismus seine Überzeugungskraft verloren hat und dem auch der Zauberer einer mystischen Einstellung (welche die äußere Welt in ihrer bedrängenden Vielheit als illusorisch erlebt) nichts übrigbleibt, als sich diesen verschärften Gegensätzen und ihren Konflikten in der einen oder anderen Weise auszusetzen. Eben dadurch kann auch die Forscher, mehr oder weniger bewußt, einen inneren Heilsweg gehen. Langsam entstehen dann zur äußeren Lage kompensatorisch innere Bilder, Phantasien oder Ideen, welche eine Annäherung der gegensätzlichen Pole als möglich aufzeigen. Gewarnt durch den Mißerfolg aller verfrühten Einheitsbestrebungen in der Geistesgeschichte, will ich es nicht wagen, über die Zukunft Voraussagen zu machen. Entgegen der strengen Einteilung der Aktivitäten des menschlichen Geistes in getrennte Departemente seit dem 17. Jahrhundert, halte ich aber die Zielvorstellung einer Überwindung der Gegensätze, zu der auch eine sowohl das rationale Verstehen wie das mystische Einheitserlebnis umfassende Synthese gehört, für den ausgesprochenen oder unausgesprochenen Mythos unserer heutigen Zeit.»

Nur schon diese paar wenigen Sätze des Physikers Wolfgang Pauli zeigen, wie auch anderwärts nach einer geistigen Grundhaltung gesucht wird, für den ausgesprochenen oder unausgesprochenen Mythos unserer heutigen Zeit.