

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	90 (1972)
Heft:	24
Artikel:	Planung im Umbruch: Zielsetzungen - Mechanismen des Versagens
Autor:	Trüdinger, Peter
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-85230

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: 22.02.2026

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

Planung im Umbruch

Zielsetzungen – Mechanismen des Versagens

Von Peter Trüdinger, Zürich

DK 711

Vorbemerkung

Im Gefolge des Umweltschutzes treten nun auch Probleme der Planung vermehrt ins allgemeine Bewusstsein. Nach der Annahme des dringlichen Bundesbeschlusses zur Sicherung schützenswerter Landschaften hat die Herausgabe des mehrbändigen Schlussberichtes zu den vom ORL-Institut ausgearbeiteten landesplanerischen Leitbildern der Schweiz und haben ferner teils einschneidende Städte- und Regionalplanungen grössere Publizität erlangt. Die Öffentlichkeit ist für Planungsfragen stärker sensibilisiert worden. Planung ist «in». Damit wird da und dort auch ein Politikum in den Tagesblättern ausgetragen. Im Meinungsstreit setzt man sich meist mit schädigenden Einwirkungen und andern Beeinträchtigungen auseinander, die namentlich bei gewissen Verkehrsführungsprojekten die Anwohnerschaft bedrohen. Aber auch bedenkliche Machenschaften bei Grossüberbauungen etwa im Umkreis einer Stadtregion treten zutage. Gegenüber solchen scheinen auch planungsamtliche Festlegungen mitunter durchbrochen zu werden. Planung verbietet sich in gleicher Weise als Selbstzweck wie auch aus Gewinnsucht. Beides strafte jene Grundsätze und Richtlinien Lügen, welche in der Landesplanung und von den Vereinigungen für Landschafts-, Natur- und Heimatschutz verfochten werden. Ausreichende und auf diesem Gebiete allzulange vernachlässigte Gesetzesmittel drohen zu spät

wirksam zu werden. Zahlreiche Probleme in der Planung sind noch offen. Inzwischen trachten Nutzniesser aller Art die Situation auszumünzen. Sie schaffen vollendete Tatsachen, die nicht mehr rückgängig zu machen sind. Unbehagen und Misstrauen gegenüber der Planung verbreitet sich.

Grundsatzfragen bedürfen teils noch einer weitern Läuterung. Alte Konzepte wären neu zu überdenken und auf die Forderungen der jüngeren Planergeneration hin – seien sie wertvoll, übertrieben oder gar unannehmbar – neu zu überprüfen. Dieser Gruppe gehört der Verfasser Peter Trüdinger an. In seiner Beitragsfolge wirft er unbequeme Fragen auf und geht Komplexe an, denen wir – dem lieben Frieden zuliebe – immer wieder ausweichen. Seine Schreibweise ist offen und kämpferisch, gelegentlich überspitzt. In dieser Hinsicht gewähren wir Trüdinger sozusagen «Narrativenfreiheit», weil unangenehme Wahrheiten, in solcher Weise dargestellt, eher ins Bewusstsein treten und – haften.

Dem Architekten Peter Trüdinger möchten wir aber auch zugute halten, dass er dem Kreativen, das in der Planung oft zu kurz kommt, einmal das Wort spricht, denn: «Planung umfasst dieselben Elemente wie alle Künste auch», und: «Planung ist in erster Linie Dienst am Mitmenschen.»

G. R.

Prolog

An was denken Sie, wenn Sie den Begriff Landes-, Regional- und Ortsplanung hören oder selbst brauchen?

An ein mysteriöses, mehr oder weniger anonymes Institut an der Weinbergstrasse in Zürich?

An Fest- oder Fachreden von Politikern, Intellektuellen, Dorforschulmeistern und all den andern Leuten, die dafür bezahlt werden, dass sie jeweilen rechtzeitig die gerade aktuellen Schlagwörter in ihr eisernes Vokabularium aufnehmen?

Oder denken Sie etwa an Ziele, die leider nie erreicht werden? An Raumplanung, Umweltschutz oder sonstige Wunschträume der Menschen, die immer nur zerredet, nie aber realisiert werden?

Denken Sie an die vielstelligen Beträge, die ausgegeben wurden um die 1.-Klass-Billette und Benzinrechnungen der Fachleute zu bezahlen, die von einer Sitzung an die andere, von einem Kongress an den andern gejagt wurden?

Denken Sie an die unzähligen Menus, an die unzähligen Flaschen «Fendant», die in den «Restaurants de la Gare», in den Möven- oder andern Picks, in den silbernen oder goldenen Kugeln den Leuten der Elite serviert wurden, die vor oder nach diesen kulinarischen Freuden darüber sprechen mussten, dass endlich etwas geschehen müsse?

Denken Sie an die langen Reihen von Büchern und Broschüren, welche die öffentlichen und privaten Bibliotheken mit zusätzlichem Staub versorgten, an die Artikel, Abhandlungen oder statistischen Bestandesaufnahmen, welche die Zeitungen und Berufsblätter blähten?

Oder haben Sie die Unverschämtheit, an die Realität zu denken? Daran etwa, dass es bisher keine einzige Schweizer Stadt gibt, die eine Plaung realisierte, welche Ausstrahlung und Grösse hatte, die wirklich Menschen und nicht nur irgendwelche wirtschaftliche Interessen oder Verkehrsprobleme in den Vordergrund stellte?

Sind Sie so bösartig, an unsere Landschaften zu denken, die einst schön waren, an das Oberengadin beispielsweise oder an die Ufer des Bielersees, an Landschaften also, die mit dem Segen von kompromissbereiten Planern verschandelt wurden?

Oder denken Sie an jenes denkwürdige Fernsehspiel, an dem drei unbeteiligte Personen, die voneinander nichts wussten, das Wort «Malaise» nannten, als sie nach dem ersten besten Assoziationswort gefragt wurden, das ihnen beim Stichwort «Planification» einfiel?

Malaise

Das «Malaise» besteht.

Jedes Jahr müssen Dutzende von Magistraten wieder gewählt werden. Tausende titulierte Staatsdiener wissen, dass sie die dringendsten Probleme meistern und einst für ihre Amtsführung Rechenschaft ablegen müssen. Die Planung gehört mit zu diesen dringendsten Problemen.

Aber gerade dieses Sachproblem ist so verdammt kompliziert. Jedermann weiss doch insgeheim, dass das Wort Planen in Wirklichkeit nur einen erbitterten Kampf von Privatinteressen gegen andere Privatinteressen verdeckt.

Wer hat schon den Mut, sich an solchen «Dingen» die Finger zu verbrennen?

Schliesslich hat man ja einmal gelernt, dass man nicht nur Verantwortung übernehmen, dass man sie auch delegeren kann.

Das ist nicht nur klug, das ist auch praktisch. Man gewinnt Vertrauen, indem man anderen etwas zutraut. Den Fachleuten.

Der Schwarze Peter fängt an seinen Lauf zu nehmen . . .

Der Planer, der den Auftrag erhält, fühlt sich zunächst geehrt. Wenn es sich um eine Stadtplanung handelt, kann das den Anfang einer möglichen Karriere bedeuten.

Medaillen lassen sich sammeln. Viele Orden ergeben eine Professur an der ETH oder sonst etwas Geruhssames – Abgesichertes – Einträgliches.

Der Beauftragte frägt nach dem «Pflichtenheft» und verrät damit, dass es noch gar nicht so lange her ist, dass er in der Primarschule war oder eine Primarschule gebaut hat.

Nach einem drei- bis viermonatigen Brüten der sehr komplexen Aufgabe verewigt er seine Ansichten über die nötige Zusammenarbeit in einem Organisationsschema, das zwar niemand lesen wird, das der ganzen Sache aber doch eine gewisse wissenschaftliche Feierlichkeit geben wird.

Die Herren Baudirektoren nehmen diese Schemata an und lassen die ersten Beträge auszahlen.

Dann teilt man den Behörden mit, dass das ORL in seiner Machtvollkommenheit zunächst eine exakte Bestandsaufnahme vorschreibt. Man hat Zeit gewonnen. Der Planungschef hat schliesslich ein Büro, er hat Angestellte. Er, der Chef, wird natürlich die eigentliche, die kreative Arbeit selbst leisten. Aber all die präzisen Daten, das kleine Zeug, das kann man doch wirklich den Angestellten überlassen.

Der Schwarze Peter wandert weiter . . .

Herr XY Müller, mit den Insignien des Technikums oder mit dem Titel eines Hochbauzeichners dekoriert, macht sich an die Arbeit:

Wieviele Velo- oder Mopedfahrer fuhren am 3. Dezember 1970 von Bünzlingen nach Muheim, wieviele waren es am 3. Juni 1971?

Wieviele werden es am 3. Dezember 1981, bzw. am 3. Juni 1981 sein?

Herr XY Müller ist ehrgeizig. Er versieht seine Pflicht mit äusserster Präzision, mit einer eigentlichen Sittenstrenge. Nichts wird unterlassen, um zunächst eine genaue Analyse des Velo- und darnach des Autoverkehrs zu garantieren.

Später gibt es Kolonnen mit Überschriften wie «Ziel-, Quell- oder Durchgangsverkehr».

Auch die hier genannten Zahlen haben peinlich genau zu stimmen – mindestens müssen sie den Eindruck erwecken, echt zu sein.

Monate vergehen. Das gesammelte Material ergibt schliesslich Dossiers.

Toyota hat inzwischen liquidiert, die Volkswagenwerke ebenfalls. In Amerika droht eine Regression.

Die Firma Kübler AG produziert keine Velos und keine Tandems mehr. Alle Daten müssen neu überdacht und neu überrechnet werden.

Diesmal für das Jahr 2000.

Der Herr Planer, inzwischen zum Lehrbeauftragten an der ETH avanciert, greift nun persönlich ein. Er teilt den Behörden mit, dass es an der Zeit wäre, alle die immense Arbeit irgendwie sichtbar zu machen. Das «Volk» muss wissen, dass etwas geschehen ist.

Die Behörden sind einverstanden.

Wenn der Planer nicht die Initiative ergriffen hätte, wäre es notwendig gewesen, selbst in dieser Richtung vorstellig zu werden.

Die Wahlen rücken näher.

All das gesammelte Material ergibt ein dickes Buch. Weil es leider in dieser Welt so ist, dass die Kutte den Mönch ausmacht, wird ein ausgezeichneter Graphiker damit betraut, die Broschüre so würdig zu gestalten, dass sie von vorneherein, auch ohne jede Lektüre, überzeugt. Und dieses Werk, gebunden – wie sich's geziemt – wird nun der Presse und andern Nachrichtenmedien zugestellt.

Das Volk kann stolz auf seine Magistraten sein. Sie haben ihre Pflicht getan. In Sachen Planung ist etwas geschehen.

In Sachen Bau auch.

Die Bauindustrie hat ihre Zeit genutzt:

Die lieblichen Gestade am See wurden durch liebliche Bauten noch lieblicher gestaltet; man tat alles, um die touristisch interessanten Gebiete auch noch einem weiteren Publikum zu öffnen – zum Segen aller.

Die nächste Pflicht besteht nun darin, Kommissionen vorzuschlagen, Kommissionen zu gründen. Es ist dringend notwendig, miteinander ins Gespräch zu kommen.

Jedes Geschäft muss die Zustimmung aller finden. Je mehr Fachleute mitzureden haben, um so kleiner ist die Gefahr einer späteren Opposition. Man weiss es ja: Menschen werden hauptsächlich dann zu Quertreibern, wenn ihre Eitelkeit verletzt wird. Darum gilt es von vornherein, staatsmännisch diese Gefahr zu bannen.

Alle reden mit, alle haben etwas zu sagen. Es ist das Volk, das seine Zukunft selbst gestaltet.

Und man wahrt die Formen und die Sitten. Die sieben Mitglieder aller sieben Kommissionen, welche die sieben Haupttraktanden jeder Gemeinde zu behandeln haben, beginnen und enden ihre Ansprachen mit dem trauten Ritual: «Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Anwesende.»

Und nachdem man die allgemeinen Ansichten allgemein sanktioniert hat, werden alle Reden verdankt und werden die Termine zur nächsten Sitzung anberaumt.

Das Jahr 2000 nähert sich mit raschen Schritten. Der Bund beschliesst, dass in Sachen Raumplanung etwas zu geschehen habe. Gebiete sollen ausgeschieden werden, in denen nicht gebaut werden darf. Dringlich, aber vorerst noch ein wenig provisorisch, damit alle einverstanden sind. Auf dass auch der 1. August 2000 von einem einig Volk gefeiert werde, nie vor Gefahren bleich, mit unversehrten, rechtzeitig ausgeschiedenen, unbebaubaren Geröllhalden und Felsbrocken, Marke «Trittst im Morgenrot daher».

Stadtplanung

Die Wunschvorstellung von einer wohnlichen Stadt.

Architektur darf nicht Selbstzweck sein. Wenn sie lebendig ist, ermöglicht sie nicht nur die Erfüllung von praktischen Anforderungen oder von ästhetischen Wünschen, sondern widerspiegelt in irgendeiner Form auch die geistigen Anliegen ihrer Zeit. Mit andern Worten: Gute Architektur ist auch engagierte Architektur. Sie vermittelt zwischen einer Realität mit Mängeln und menschlichen Wunschvorstellungen von einer «besseren Welt». Sie korrigiert unheilvolle Tendenzen und greift so mit dem besten Beispiel in den Alltag ein.

Architektur ist eine Synthese von vielen menschlichen Bestrebungen. Sie geht auf die Bedürfnisse der Menschen ein – in ästhetischer, sozialer, ökonomischer, ja sogar in ethischer Hinsicht. Wenn sie nur einem einzigen Anliegen

der Menschen entspricht, etwa der Ästhetik oder der funktionellen oder ökonomischen Erwartung, so ist sie schlechte und mangelhafte Architektur.

Die Renditenbauerei ist gar keine Architektur, sie ist Raubbau am Menschen. Sie ist und verursacht Verbrechen.

Ich schreibe unter anderem auch vom modernen Kasernenbau, der manchmal sogar sozialer Wohnungsbau genannt wird, in Wirklichkeit aber den Menschen zu einem anonymen Nummerndasein, zum eigentlichen Proletariat herabwürdigt. Ich schreibe vom modernen Schablonen- und Rasterbau ganz allgemein.

Die angestellten Überlegungen gelten nicht nur für einzelne Bauvorhaben, sie gelten auch für den Städtebau.

Planung, die nur auf eine städtische Funktion ausgerichtet ist, auf den Verkehr beispielsweise, verdient nicht ernst genommen zu werden, sie verdient bekämpft zu werden.

Die Städte sind für die Menschen da. Der Verkehr hat den Menschen zu dienen und nicht umgekehrt. Es gibt keine verkehrsgerechte Stadt. Es gibt nur einen verkehrsgerechten Autozirkus. Der Verkehr ist ein Ungeheuer, dessen Appetit nie gesättigt werden kann. Strassen, die heute im Innern der Städte verbreitert werden, müssen morgen notwendigerweise nochmals ausgebaut werden. Wenn da nicht irgend einmal eine Grenze gezogen wird, werden unsere schweizerischen Städte in verpestete Verkehrswirbel umgewandelt, in Städte, die wir von amerikanischen Beispielen her kennen. Wir alle haben sie schon gesehen, jene trostlosen Bilder von massierten Strassenschlaufern und sogenannten Anschlusswerken, in deren Umgebung kein menschenwürdiges Leben und Wohnen mehr möglich ist. Wir müssen uns für oder gegen diesen Unsinn entscheiden: Für Städte menschlicher Begegnung oder für Städte menschlichen Auseinanderaufgangs – Auseinanderrasens.

Jede Verbreiterung von Strassenzügen im Inneren der Städte bedeutet einen unheilvollen, nie wieder gut zu machenden Schaden an der menschlichen Substanz. Jeder forcierte und konzentrierte Bau von Garagen im Zentrum der Siedlungen bringt neuen und zusätzlichen Verkehr und somit neue Probleme, die nicht zu lösen sind. Es gibt nur eine Methode, unsere Städte zu retten: Alle Vorkehrungen, alle Entschlüsse der Behörden müssen auf die Menschen und die Menschlichkeit schlechthin ausgerichtet sein, auf ein menschenwürdiges Wohnen. Die Interessen einzelner oder die Interessen einzelner Verbände sind dem Allgemeinwohl unterzuordnen.

Wir werden alles daran setzen, den Verkehr zu zähmen, ihn in die richtigen Schranken zu verweisen: Die Menschen sollen ihn beherrschen, anstatt von ihm beherrscht zu werden.

Organisation und Organisationsschemata dürfen nicht zum Selbstzweck werden. Wir wollen dafür kämpfen, dass die Zentren der Städte weitgehend verkehrsfrei werden.

Die Vororte sind nur als unteilbare, zusammenhängende Inseln oder Oasen vorstellbar, die durch Zufahrtsstrassen ins Stadtinnere nicht zerschnitten, sondern höchstens tangiert werden.

Wir werden es erreichen, dass im Zentrum der private dem öffentlichen Verkehr weichen muss, welcher entsprechend den modernsten Erkenntnissen weitgehend mobil, das heißt verlegbar, und nicht starr sein sollte.

Wir werden es nicht dulden, dass die Anschlusswerke ins Innere der Städte zu liegen kommen. Innerhalb der Siedlungen selbst darf es nur eine Entflechtung, nie aber eine Konzentration des Verkehrs geben.

Mit andern Worten: Verkehrsströme sollen nirgends in der Stadt zusammengefasst, sondern immer nur getrennt werden.

Der Bau von sogenannten Umformerstationen an den Toren der Stadt ist nicht nur Notwendigkeit, sondern geradezu selbstverständliche Pflicht. (Umsteigen der Alleinfahrer in vollausgelastete öffentliche Taxis oder öffentliche Verkehrsmittel.)

Unser Ziel soll es sein, das Zentrum der Städte wieder zu einem Ort der Begegnung – des menschlichen Kontaktes umzuwandeln.

Ins Innere der Städte gehören – neben möglichst vielen Wohnungen – Universitäten, höhere Schulen, Theater-, Konzert- und Vortragssäle, Galerien, aber auch Kinos, Cafés, Dancings und Läden mit hochspezialisierten, mehr auf Qualität als auf Quantität ausgerichteten Artikeln (Kunstgewerbe, Mode, Bücher usw.). Alle jene Aktivitäten sind citygerecht, welche Menschen zusammenführen und sie aus dem anonymen Aneinandervorbeileben herausholen.

Besonders wertvoll sind dabei jene Orte der Begegnung, welche die Menschen aus dem formelhaften, stereotypen und monotonen Alltag befreien und sie für irgendwelche Höhepunkte des Lebens zusammenführen (gemeinsam erlebte Freude, Geselligkeit oder kulturelle Anregung).

Der graue, farblose Alltag, die freudlose Atmosphäre des täglichen Müsselfens und Sollens haben im Stadtzentrum eigentlich nichts zu suchen. In der City soll wieder gewohnt und gelebt und nicht verwaltet werden. Der Verwaltung darf nur gerade erlaubt werden, ihre unumgänglichsten Repräsentationsräume im Inneren der Städte zu halten. Im Zeitalter der leichtgemachten Kommunikation, im Zeitalter von Telex, Fernsehtelephon und anderen technischen Verbindungsmitteln ist es gar kein Problem, die sperrigen reinen Verwaltungsbauten von den Empfangs- und Repräsentationsbauten zu trennen.

Die reinen Administrationskolosse der Banken, Geschäfte, Firmen und der städtischen Behörden gehören an den Rand der Städte, möglichst gut und gleichmäßig verteilt auf alle Sektoren eines grossen Rings, der um die Stadt gelegt wird.

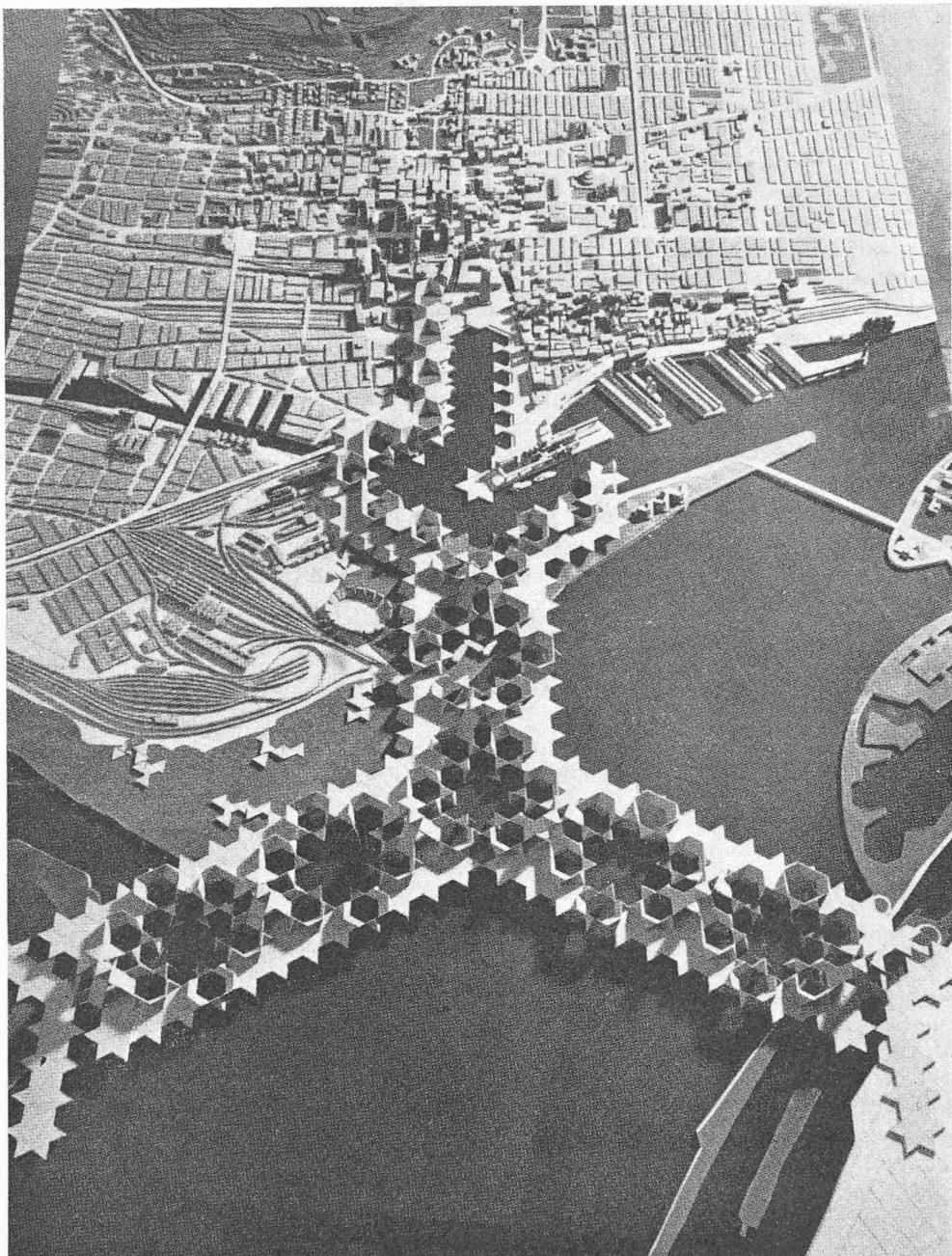
Dieser Ring seinerseits schafft saubere Stadtränder und verhindert jenes unkontrollierte, schlechende, planlose Hin-auswuchern von Gebäudekomplexen in die Landschaften rings um die Stadt.

In die Nähe des äusseren Boulevards sollten auch die Spitäler zu liegen kommen, ebenfalls dezentralisiert und möglichst gut auf allen Kreissektoren verteilt, durch entsprechend tiefe Parkanlagen und Wälle von der Expressstrasse getrennt. Die grossen Einkaufszentren mit ihren raumfressenden Alltagswaren und mit ihrem riesigen Bedarf an Parkflächen wären dort ebenfalls am richtigen Platz.

Grünflächen

Über die grünen Inseln im Stadtinnern werden wir eifersüchtig wachen. Wir wollen auf alle Gelegenheiten aufmerksam machen, sie zu erweitern, und wir wollen dafür sorgen, dass diese Gelegenheiten nicht verpasst werden.

Es wäre gut, die Parkanlagen, die auf dem Weg vom Zentrum an die Peripherie liegen, zusammenzufassen und als eigentliche Fussgängerausfallachsen auszubilden. Die Stadtverwaltung sollte also dazu gebracht werden, mit der Zeit alle jene Gebäulichkeiten aufzukaufen, welche Sperrriegel zwischen den verschiedenen schon existierenden Grünanlagen bilden.

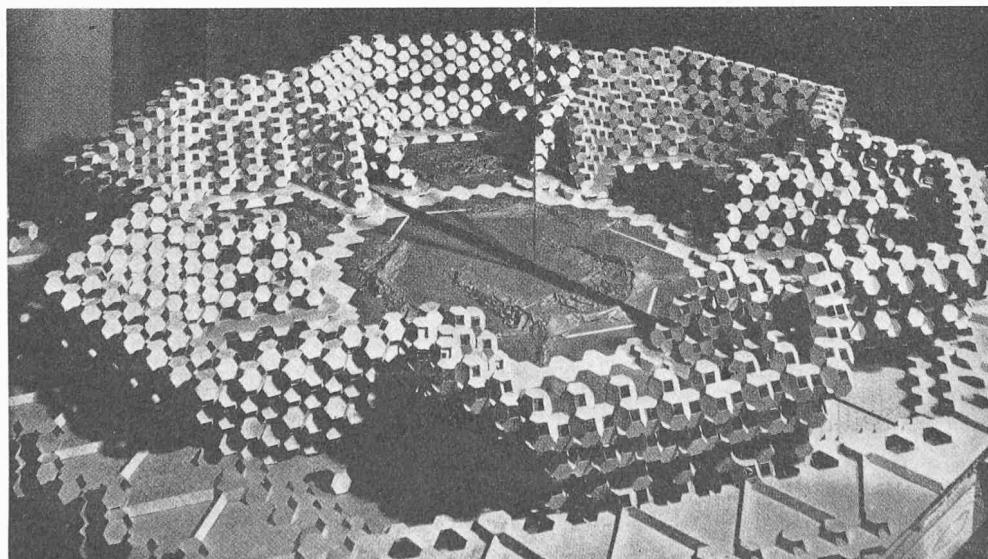


Vorschläge für ein neues Zentrum in Montreal von Zvi Hecker (Nr. 158 / 1971).

«Ce qui manque à Montréal, c'est un espace de rencontres et d'échanges entre les divers éléments du paysage urbain. L'actuelle structure urbaine de Montréal a un potentiel qui porte en soi les suggestions de son propre développement. De la cristallisation de ses diverses parties résulte une unité et une perfection qu'il ne faudrait pas trahir par des interventions futures... L'analyse de la physionomie urbaine de Montréal m'a révélé que l'aspect caractéristique de la ville vient de la présence de trois éléments de très grande échelle: le Mont Royal, le centre actuel et le fleuve Saint-Laurent. C'est à ces éléments ainsi qu'à d'autres de moindre importance, comme le vieux Montréal et le canal Lachine qu'il faut attribuer les principales fonctions et l'image symbolique de la ville. Pour que ces éléments puissent s'intégrer au rythme des changements, il faut leur redonner vigueur par un jeu de relations plus cohérent.

La proposition tient compte de la trame urbaine existante qui trouve ses prolongements dans des 'structures-ponts' sur le fleuve Saint-Laurent»

*Alle Bildwiedergaben aus
«Architecture d'aujourd'hui»
(Paris)*



«Le réseau général de composition, basé sur une mosaïque de triangles et d'hexagones réguliers, produit un schéma de transport beaucoup plus efficace qu'une grille de voies rectilignes se coupant à angle droit. Son haut degré de connectivité permet un flot continu de circulation. De plus, il permet la création d'espaces bien définis pour le stationnement, les livraisons et autres services essentiels. Cette composition spatiale à plusieurs étages est percée de larges espaces ouverts hexagonaux, dont les parois sont constituées d'unités de logements disposées en bandes continues. Les deux échelles: celle de l'homme et celle de sa technologie se combinent pour donner un nouveau squelette à des organismes urbains surdéveloppés. Ainsi la nouvelle structure intègre la colline, le centre actuel et le fleuve, réunit les éléments isolés de la ville en une nouvelle unité visuelle, fonctionnelle et symbolique» (Zvi Hecker)

Dringlich und dankbar ist die Aufgabe, möglichst rasch eine radikale Trennung von Verkehr und Fussgängerwegen anzustreben (etwa auch durch die Aktivierung von Innenhöfen oder Gartenanlagen, die zwischen Häuserzeilen liegen).

Viele alte Strassenzüge lassen sich «vermenschlichen» und schöner gestalten, wenn man an Stellen, wo keine angrenzenden Erdgeschossräume beschattet werden können, bepflanzte Terrassendächer über den Fussgängerwegen anbringt. Die herabhängenden Ranken der Bepflanzung bilden eine freundliche und belebte Abschrankung gegen die Strasse hin.

Die Bahnhofanlagen und Ringstrassen können heute weitgehend terrassenförmig überbaut werden, wobei die Möglichkeit besteht, auf einer oberen Ebene auch durchgehende, ins Grüne eingebettete Fussgängerwege anzulegen.

Bauliche Varietät

Baulich streben wir nach möglichst grosser Varietät, nach «Farbigkeit» und Spannungsreichtum. Spannung ist aber immer nur Verschiedenheit auf gleicher Grundlage. Unbeschränkte Freiheit ist Chaos. Totales Gesetz, totale Planung bringen Langeweile und Monotonie mit sich.

Das wünschenswerte Ziel liegt dort, wo sich alle diejenigen, die bauen, einem gemeinsamen Nenner fügen, diesen Nenner aber als Ausgangspunkt zu einer möglichst reichen Entfaltung individueller Möglichkeiten benützen.

Kreatives, erfindungsreiches Bauen kann auch durch geeignete Alignements angeregt werden, durch vorgeschriebene Bauabstände, die auf den verschiedenen Stockwerkebenen variieren, der räumlichen Situation des Stadtbildes angepasst.

Erhaltung der bestehenden Zentren durch Neugründung von Städten

Wir sind uns darüber einig, dass nicht noch mehr Raubbau an der historischen Substanz unserer Städte getrieben werden soll. Die Verkehrsverhältnisse dürfen, abgesehen von einer besseren Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel, nicht mehr weiter «saniert» werden. Bauliche Experimente, die in kubischer Hinsicht aus dem Rahmen fallen, gehören in die neuen Siedlungen außerhalb der Stadt, die durch entsprechend breite Grüngürtel von den alten, historischen Zentren getrennt werden sollten.

Viele von uns träumen von Städten, deren Erdgeschoss nur für den Verkehr und für das Parkieren benutzt wird. Weitläufige Terrassen, Gartenanlagen und Boulevards auf Obergeschosshöhe gehören in solchen Zukunftsstädten allein dem Fussgänger, der so den Eindruck haben wird, in einer verkehrs- und autofreien Stadt zirkulieren zu können.

Städtebauliches Wunder im Ausland

Das, was wir zumindest für unsere historischen Städte erhoffen, ist in gewissen verschlafenen Provinzstädten Italiens immer Wirklichkeit geblieben. Ich denke zum Beispiel an das mittelalterliche Lucca. Dort ist der Reichtum an schönen Kirchen, Plätzen und Gassen so gross, dass sich in den letzten Jahrzehnten niemand getraute, irgendeinen verkehrstechnischen Eingriff vorzunehmen. Oder geschah das Wunder nur deshalb, weil sich Faulheit und Weisheit wieder einmal auf wunderbare Art und Weise vermählten?

Wie dem auch sei: Das alte vertraute Stadtbild erlitt keinen Schaden. Die Plätze, Treffpunkte menschlicher Begegnung, sind nie ihrem Sinn entfremdet worden. Lucca hat seine Gassen, seine Strassen nicht verbreitert, hat jene hysterischen Kassandrarufe einer autobesessenen Minderheit nie gehört.

Das Resultat: Lucca ist der Nachwelt als ein Juwel erhalten geblieben. Der Verkehr flutet um die Stadt herum. Einige Verfügungen werden genügen, um die Stadt wieder verkehrsreich zu machen.

Landesplanung

Die Wunschvorstellungen von einer vernünftigen Raumplanung

Das, was wir uns von einer menschlichen Stadt versprechen, das versprechen wir uns auch von menschlichen Räumen, von sogenannten Landschaften. In unseren «Räumen» steht es aber noch viel schlimmer, als in unseren Städten. An vielen Orten unseres Landes ist es bereits zu spät, um noch irgend etwas retten zu können.

Die Spekulation, die in den Städten immerhin hier und da auf Kritik, auf Abwehrfronten stiess, konnte sich in unseren Landschaften fast ungehindert austoben.

Demjenigen, der mit dem Flugzeug über unser Mittelland fliegt, bietet sich unser Land dar wie ein Stück Butterbrot, das mehr oder weniger gleichmässig mit Zucker überstreut wurde. Wenn er ein Fachmann ist, wird er von Streusiedlungen reden.

Aber auch dem Autofahrer wird es klar: Langsam, aber sicher legt sich über unser Mittelland ein einziger, zusammenhängender Wohnteppich, der klar anzeigen, dass sich hier einst eine riesige Stadt bilden wird.

Beängstigende Fragen tauchen auf:

Hat jemand dafür gesorgt, dass diese unzähligen Streusiedlungen dereinst nicht unkontrolliert zusammenwachsen? Hat man rechtzeitig Räume ausgespart und mit Bauverbot belegt, welche mindestens Zäsuren, Grüngürtel zwischen den wachsenden Wohnsiedlungen ermöglichen könnten?

Wurde die neue, die sich vehement anzeigenende Stadt «Mittelland» je einmal als Ganzes überdacht, oder wagte man sich mit den räumlichen Vorstellungen nur immer bis an die kantonalen Grenzen?

Weiss man, wo die «City» dieser neuen Stadt sein wird, weiss man, wie man sie gestalten wird?

Weiss man, wo die Umfahrungsstrassen der neuen «Metropole» angelegt werden sollen? Hat man daran gedacht, jene grünen Keile zu planen, die von der Peripherie ins zukünftige Zentrum führen werden? Hat man freie Räume für Schulzentren, Spitäler und anderes ausgeschieden?

Hat man Menschen für die Planung eingesetzt, welche die nötigen Voraussetzungen für diese komplexe Aufgabe mit sich bringen? Klarer ausgedrückt: Hat man Humanisten, Soziologen, Künstler oder auch nur allgemein gebildete Menschen an den Arbeitstisch gebeten, Menschen, die sich für das Leben als Einheit interessieren, Menschen mit Überblick und ohne Fixierungen an Detailfragen? Oder hat man nur – wenn überhaupt – Spezialisten dazu berufen, an diesem Werk einer zukunftsgerechten menschlichen Grossstadt mitzuwirken? Spezialisten, die auf ihrem Gebiet so viel wissen, dass es ihnen darüber hinaus nicht mehr möglich ist, Zusammenhänge zu sehen? Verkehrsspezialisten etwa, wie jene Fachleute, die den Zürchern das Ypsilon bescherten und vor lauter verkehrsgerechten Strassenschlaufern vergessen, dass unsere Städte nicht nur Achterbahnen, sondern darüber hinaus noch komplexe Gebilde einer allumfassenden Menschlichkeit sein sollten und sein könnten?

Wie dem auch sei:

Viele von uns fordern heute, dass man endlich den Realitäten in die Augen sehe. Von Raumplanung sollte nicht nur geredet werden. Das Ausscheiden der freien, unverbaubaren Räume sollte nicht Sache der Kantone, sondern Aufgabe jener Menschen sein, welche die Stadt «Mittelland», den Raum «Alpenland» als Ganzes planen, als unveräußerliche Einheit – über die Kantongrenzen hinaus.

Planung erfordert Einsicht in überregionale Zusammenhänge

Die planerischen Probleme von vielen unserer Gemeinden können nur dann gelöst werden, wenn sich die verantwortlichen Fachleute endgültig von einem überholten Seldwyla-Denken lösen.

Städte wie Zürich, Basel, Biel und andere Zentren bilden in Wirklichkeit keine selbständige Einheit mehr. Benachbarte Gemeinden sind mit der Stadt selbst zusammengezachsen, was ein gemeinsames oder mindestens koordiniertes Planen geradezu aufdrängt. Wenn jede Gemeinde für sich selbst plant und die Planungssorgen der benachbarten Gemeinden ignoriert, sind FehlDispositionen nicht zu vermeiden.

Der moderne Verkehr hat zudem so enge Verbindungen zwischen benachbarten, räumlich einstweilen noch getrennten Städten geschaffen, dass nur noch überregionale Lösungen möglich sind. Isolierte Stadtplanungen ohne Anpassung an gültige Konzepte für die Umfahrungs- und Anschlussstrassen sind heute nicht mehr zu verantworten.

Eine Addition von Detailplanungen ergibt noch keine brauchbare Stadtplanung und noch viel weniger eine vernünftige Regionalplanung. Sinnhaftes Wirken ist nur dann möglich, wenn die grossen Zusammenhänge richtig gesehen und erfasst werden, wenn die Detailplanungen konsequent von einer Gesamtkonzeption abhängig gemacht werden.

Nötige Kontinuität der Planung

Stadtplanung ist ein langfristiges Unternehmen, und Projekte lassen sich hier – im Gegensatz zu Einzelbauten – nur in sehr langen Zeiträumen realisieren. Nirgends so wie in städtebaulichen Belangen drängt sich deshalb ein unpersönliches Vorgehen geradezu auf. Stadtplaner kommen und gehen. Wenn die Planer allein Träger ihrer Vorschläge sind, verschwinden ihre Arbeiten meist gleichzeitig mit ihrem Rücktritt in den Schubladen. Dabei entstehen Zeitverluste, die heute, bei dem explosionsartigen Wachstum unserer Städte, nicht mehr verkraftet werden können. Die Garantie für eine dringend notwendige Kontinuität der Planung ist nur dann geboten, wenn sie von allen getragen wird, von den Fachverbänden, von den Behörden und von der Bevölkerung selbst.

Information und Zusammenarbeit sind also unumgänglich, wenn es zu einem fruchtbaren und kontinuierlichen Wirken kommen soll. Nur eine Planung, die von vielen erarbeitet und getragen wird, erweist sich als immun und beständig, wenn Politiker oder einzelne Fachleute im Laufe der Zeit ausscheiden.

Bei schubweisen Änderungen von Planungsvorstellungen, die bei Umbrüchen von Epochen eintreten, können jähne Richtungswechsel eher gemeistert werden, wenn die Entscheide dort fallen, wo die Meinungsänderungen stattfinden, nämlich in der Bevölkerung selbst.

Einzelpersonen sind aus Prestigegründen an ihre eigenen Lösungen gebunden und haben es besonders schwer, sich von ihren persönlichen Vorstellungen zu lösen.

Das Bodenrecht

Allzuoft wird nur um den Brei herum geredet, allzuoft fehlt der Mut, an die Wurzeln des Übels zu gehen.

Lassen sich überhaupt vernünftige Planungen durchsetzen, wenn man nicht vorher den Boden «in den Griff bekommt»?

Scheitern nicht alle guten Bemühungen daran, dass man dieses dringendste Problem immer wieder hinausschiebt?

Zögern und Mangel an Mut als Ursache von architektonischem Elend. Oder: Zerrformen des Heimatschutzes

Es war einmal eine Stadt, die hiess Zürich. Und es gab idyllisch gelegene Kleinstädte und Weiler, die weit draussen in einer noch unberührten Landschaft lagen. Es gab ein Uster, ein Pfäffikon, ein Greifensee.

Und der Heimatschutz verwaltete das ererbte Gut. Er brachte es fertig, die Ufer des Greifensees zu schützen; er konnte die Behörden dazu bringen, auch noch andere Schutzgebiete auszuscheiden.

Aber die gewinnlustigen Bauunternehmer griffen die Festungen nicht dort an, wo sie am stärksten waren. Sie nisteten sich an den schwächsten Stellen ein, in jenen Landstrichen, die Gemeinden gehörten, die der finanziellen Versuchung nicht widerstehen konnten. Und es war wohl mehr als ein Zufall, dass die grossen Bauherren vor allem auch die Gebiete an den Grenzen der Schutzzonen mit Beschlag belegten. Sie wussten nämlich, dass man alles «Negative» im Leben leicht in etwas «Positives» umwandeln kann, wenn man nur intelligent und elastisch genug ist, die Situation jeweils richtig zu interpretieren.

Aus dem Bauverbot rings um die Ufer des Greifensees beispielsweise konnte unmittelbarer Nutzen gezogen werden: Den zukünftigen Bewohnern der Randzonen zwischen dem Schutzgebiet und der Stadt konnte jetzt der Blick ins «unverbaubare Grüne» versprochen werden, die Nachbarschaft zu einem geschützten Naturpark.

Planer und Architekten wurden angefordert, so dass man auch in baulicher Hinsicht ein gutes Gewissen haben konnte.

Die Planer zeichneten und wirkten auf dem Zeichentisch, sie spielten auf dem Modellbrett. Sie jonglierten mit grösseren und kleineren Schädelchen, sie erfanden ein interessantes, spannungsreiches Spiel zwischen horizontal und vertikal abgelegten Schädelchen, den Hochhäusern und den ein- und zweistöckigen Wohnschlangen. Das Künstlerpech bestand nur darin, dass die vielgerühmte «Spannung» eigentlich nur aus der Sicht von oben evident wurde, aus der Sicht vom Flugzeug aus. Vom Boden her gesehen vermochten solche Vorhaben, einmal in die Wirklichkeit umgesetzt, nicht zu befriedigen. Für den Beobachter, der mit beiden Füssen auf dem Boden stand und aus einiger Entfernung diese Musterbauten anschaute, verschwanden die «grosszügigen» Grüngürtel, die zwischen den Hochhäusern und den niedrigen Wohnschlangen lagen. Die Distanzen rückten zusammen, und das, was theoretisch und von oben her gesehen so fein differenziert aussah, ergab in kubischer Hinsicht eine Katastrophe. Die Bauten, die gestaffelt in Erscheinung treten sollten, wurden, von ferne gesehen, optisch zu einer Einheit, zu einer riesigen, zusammenhängende Betonmauer nämlich, die sich wie eine grosse, hässliche Klammer um viel zu kleine Schutzgebiete legt.

Bald zeigte es sich, dass die Schutzzonen mindestens so weit ausgedehnt gehören, dass sie auch alle Horizonte rings um das schützenswerte Gebiet miteinbeziehen.

Die neue Göhnersiedlung in Benglen beispielsweise, auf der in Inseraten vielgepriesenen «Sonnenhalde über den südlichen Ufern des Greifensees», machen die ganzen Schutzverordnungen für diesen See zu einer einzigen, grossen «Farce», weil die Horizonte, von den Ufern aus gesehen, ihre Unversehrtheit verlieren. Dasselbe gilt für die Überbauungen auf dem Höhenzug zwischen Greifensee und Niederuster.

Die Ansichten, die sich heute rings um die gesetzlich geschützten Ufer der kleinen Zürcherseen bieten, entsprechen ziemlich genau jenen zynischen Photomontagen, die

vor 20 bis 30 Jahren Aufsehen erregten. Weitsichtige Planer und Kritiker warnten schon damals vor einer ungeordneten und chaotischen Entwicklung an unsren Stadträndern.

Der Heimatschutz schützt also Zonen, die gar nicht mehr zu schützen sind, weil sie von allem Anfang an zu kleinlich, zu engstirnig ausgeschieden wurden – ohne Sinn für Grösse und Folgerichtigkeit. Heute wird eine Natur verteidigt, die gar keine Natur mehr ist. Zwischen hohen Betonmauern dösen nur gerade Zerrbilder, gähnen nur gerade Friedhöfe. Der Heimatschutz wird, weil er mit so unzureichenden Mitteln agiert, indirekt zum Pförtner der grossen Bauunternehmer. Und das alles geschieht nur deswegen, weil man es nicht wagte, den Realitäten in die Augen zu sehen.

Wir leben im Zeitalter der Bevölkerungsexplosion. Weite Gebiete des Kantons Zürich werden von der zukünftigen Grossstadt Zürich oder gar von der Metropole «Mittelland» aufgefressen werden. Warum hat man es da unterlassen, Zürich von Anfang an als das zu planen, was es hätte sein können: Eine reizvolle, eine ungewöhnliche Grossstadt rings um parkumsäumte Seen, rings um waldbestandene Hügel und Hügelzüge? Warum hat man nicht ein Konzept von Zürich entworfen, das auch noch in hundert Jahren Bestand haben kann? Warum hat man nicht ausserhalb dieses grösseren Rayons – diesmal auf grosszügige Art und Weise – Gebiete ausgeschieden, die alle Horizonte rings um das Schutzgebiet einbeziehen und derart gar nie gefährdet werden können?

Weil der Heimatschutzgedanke falsch interpretiert und zu kleinlich gehandhabt wurde – am falschen Platz –, muss heute rings um die kleinen Seen so gebaut werden, als ob hier nur vereinzelte Streusiedlungen entstünden. In Wirklichkeit reicht aber eine Ausnahme der andern die Hand. Man lässt es zu, dass die Landschaft überall ein wenig angeknabbert wird, ohne verbindliche Gesamtkonzeption, ohne Bild von dem, was hier entstehen muss.

So wird die ehemalige Landschaft von Überbauungen überwuchert, die kein Gesicht, keinen Charakter und keinen Stil haben. Das, was hier zusammengeflickt wird, ist weder stadt- noch landgerecht, ist weder Fisch noch Vogel.

Vom Heimatschutz ausgeschiedene Bauernhäuser stehen unvermittelt neben Standardhochhäusern; hässliche, aufwendige Verkehrsbauden und Betonmauern zirkeln um die riesigen Masten der Hochspannungsleitungen, die sich ihrerseits im schilfbestandenen Wasser der geschützten Seeuferspiegeln.

Ein solches bauliches Durcheinander, ein solcher hässlicher Knäuel von Widersprüchen muss selbst jene Menschen provozieren, denen sonst ästhetische Fragen gleichgültig sind.

Und in den Zentren dieses Elendes verfaulen buchstäblich die Seen, die einst kleine Juwele in ihrer natürlichen Umgebung waren. Nicht nur ihr Wasser stinkt zum Himmel: Das architektonische Elend, das stillose Mischmasch, von Bauunternehmern und kurzsichtigen Gemeindebehörden verursacht, kann nicht mehr überboten werden.

Kriminalität im Baugewerbe

Nachdem die Grundstücke mit «unverbaubarem Blick ins Grüne» ausverkauft sind, kommen die restlichen Grundstücke an die Reihe. Nun wird auch an Böschungen gebaut, die unmittelbar neben den Hauptverkehrssträngen liegen. Bei der anhaltenden Bevölkerungszunahme und bei der anhaltenden Flucht aus der Y gefährdeten Stadt, die immer mehr von aufwendigen Verkehrsanschlusswerken,

Verkehrskarussells, Garagen, Verwaltungen und Banken beansprucht wird, ist das Heer der Wohnungssuchenden derart angeschwollen, dass die Qualität der angebotenen Wohnungen nicht mehr ausschlaggebend ist. Die Leute sollen froh sein, dass man ihnen überhaupt ein Dach über dem Kopf anbieten kann.

Warum sollte man eigentlich den Boden nicht verwerten, der Millionen einbringen kann?

Alle diejenigen, die früher lange Zufahrts- und Rückwege zu und von den Arbeitsstätten in Kauf nahmen, um dafür «im Grünen» und in landschaftlicher Ruhe wohnen oder vielmehr schlafen zu können, müssen nun einsehen, dass sie sich getäuscht haben: Die ruhige Siedlung im Grünen ist zur Vorstadt geworden.

Für sie, die am Rand der vielbefahrenen lärmigen Strassen keinen ruhigen Schlaf finden können, bringt die Wohnlage an der Peripherie der Stadt nur gerade Nach- und keine Vorteile. Am Morgen stehen sie zwei Stunden früher auf, als es nötig wäre; am Abend kommen sie erst heim, wenn andere bereits ihren Feierabend geniessen. Für die Nächte brauchen sie Medikamente, oder sie finden sich damit ab, dass gestörte Ruhestunden einen zusätzlichen Kräfteverlust mit sich bringen.

Aber die Behörden schreiten nicht ein. Niemand hat den Mut, solche Missbräuche, solchen Raubbau an den Kräften ausgebeuteter Menschen zu verhindern. Niemand hat den «Mumm», im Hinblick auf die Methoden gewisser Spekulanten von Kriminalität zu reden. Niemand wagt es, an die Jugend zu denken, die einmal aus solchen Verhältnissen ausbrechen wird, um Sühne zu heischen . . .

Nach wie vor bleibt es an der Tagesordnung, dass unsere Gerichte nach kleinen und kleinsten Straftaten fahnden, die mitunter cher Schlaumeiereien verängstigter Schweiys, als effektiven Straftaten gleichen¹⁾.

Die grossen, die wirklichen Verbrecher an Staat und Gesellschaft bleiben unbehelligt. Sie kassieren ihre Millionen und zahlen Steuern, so wie es sich für Ehrenmänner geziemt. Gewisse Zeitungen, zu denen sie irgendwelche düstern Querverbindungen haben, feiern ihre Taten mit Lobhudeleien, die sich zusätzlich als Reklame bezahlt machen.

Totale Unsicherheit durch Verlust aller Wertordnungen

Franz Dudler führt seine Herde in die Stallungen.

Er meditiert. Hinter ihm das Vieh, in ihm der kategorische Imperativ, vor ihm die Hochhäuser der wachsenden Stadt.

Er rechnet. Der Lehrer hat zwar gesagt, dass es ein Bauer nicht so ernst nehmen müsse mit dem Rechnen und dass er auch ein wenig auf- und abschlagen dürfe. Aber immerhin: Franz Dudler möchte klarsehen, er möchte möglichst fehlerfrei rechnen.

15 Kühe geben täglich 15×16 Liter Milch. Das sind 250 Liter mit all dem, was nach dem Melken noch dazu kommt.

Für diese 250 Liter zahlt ihm der Händler 162 Franken, wobei natürlich zu sagen ist, dass von diesem Betrag die Spesen für den Betrieb abgezogen werden müssen.

Wenn man an Herrn Görtler denkt, der immer wieder darum bittet, das Land kaufen zu dürfen, sieht die Rech-

¹⁾ Nach unserer Auffassung sind auch «Schlaumeiereien» ein Vergehen, das geahndet werden muss, sofern ein Strafbestand überhaupt vorliegt. Würde man hierbei «ein Auge zudrücken», so wäre damit unsere Rechtsordnung durchbrochen und der Weg würde frei zur Anarchie.
G. R.

nung anders aus: 6218 m² Land zu dem angebotenen Preis von 217 Franken pro m² ergeben eine Million dreihundertneunundvierzigtausenddreissig Franken, das hat ihm einmal der Köbi Rusterholz mit der Rechenmaschine ausgerechnet. Mit diesem Geld könnte die Arbeit natürlich gut gegen süßen Müsiggang eingetauscht werden.

Franz Dudler schluckt – schluckt noch einmal.

Das Vieh ist ihm lieb.

Er hat Angst davor, dass ihm auch das Geld lieb sein könnte ...

Vom Architekten zum Manager – Das Aussterben einer Berufsklasse

Das Bauen ist heute so teuer geworden, dass der Kampf um eine günstige Rentabilität ausschlaggebend geworden ist. Das bewirkt in der Praxis – wie überall sonst auch – ein langsames Absterben der kleineren Firmen. Grosse Bauunternehmen kaufen billiger ein, weil sie ein gros beziehen. Mammutbetriebe lassen sich straffer organisieren, weil die einzelnen Angestellten nicht mehr alles tun und können müssen, sondern ganz bestimmte, hochspezialisierte Aufgaben zugeteilt erhalten, bei welchen sie eine eigentliche Routine entwickeln. Es ist deshalb so, dass Grossfirmen billiger bauen, billiger liefern, billiger vermieten können.

Innerhalb der grossen Bauunternehmen, die einen grossen Teil der schweizerischen Bauvorhaben bewältigen, findet eigentlich nur mehr ein quantitativer und finanzieller Wettstreit statt; die Konkurrenz auf dem formalen Sektor spielt praktisch keine Rolle mehr.

Ästhetik ist ein unrentabler Faktor, Ästhetik kann deshalb in der heutigen, rein auf Gewinn ausgerichteten Wirtschaft gar nicht Ursache irgendeines Konkurrenzkampfes sein.

Der Architekt von heute kann nicht mehr der Architekt von gestern sein. Er kann nicht mehr der Mann sein, den das Publikum von billigen Romanen und Filmen her kennt.

Jener verträumte, künstlerische Mensch mit einer umfassenden Bildung, der sich in seinem Büro noch mit allen Fragen des Bauens und der Kultur abgibt, der kann im Konkurrenzkampf von heute so wenig bestehen wie jener autarke Bauer mit seiner Kleinfarm, der es nicht wahrhaben will, dass heute nur durch und durch organisierte, mechanisierte, spezialisierte und entseelte Grossbetriebe Überlebenschancen haben.

Die Architekten von gestern, sie überleben eigentlich vornehmlich in den städtischen Zentren, wo sie sich, derart massiert, oft um kleine und kleinste Aufgaben bewerben müssen, während gleichzeitig draussen auf dem Land grosse und grösste Bauaufgaben von oft zweifelhaft legitimierten «Baufachleuten» ausgeführt werden.

Die Errichtung von Bauten, die nicht a priori mit Rentabilitätsabsichten gebaut werden, bleiben die einzigen Aufgaben, die das Können der Architekten alter Schule herausfordern. Dazu gehören Kirchen, Theater, Umbauten, Renovationen und Gebäulichkeiten, die auf schwierigem Terrain erstellt werden müssen.

Ein bekannter Zürcher Architekt formulierte das ziemlich zutreffend: «Wir leben nur noch von den Brosamen unter dem Tisch, die uns die Grossunternehmer zurücklassen.

Architekten holt man nur noch dort, wo die Bosse nicht mehr problemlos ihre aus der Schublade gezogenen Rasterbauten hinstellen können. Dort, wo das Terrain Massarbeit

und räumliche Vorstellungskräfte erfordert, ist das Bauen nicht mehr rentabel, weil es planerisch arbeitsaufwendig ist. Man erinnert sich in solchen Fällen daran, dass es einen Berufsstand gibt, der einmal an den technischen Hochschulen auf solche undankbare Aufgaben vorbereitet wurde ...»

Die Folgen sind dementsprechend:

Der Wohnbau ist fast ausschliesslich Angelegenheit der Grossmanager geworden.

Da die Planenden und die Ausführenden solcher Bauten meist hochgezüchtete «Spezialisten» sind, kümmern sie sich keineswegs um «allgemeine» Probleme, um das Problem der Integration beispielsweise.

Unser Land wird von Bauten übersät, die insofern beziehungslos sind, als sie nur im Hinblick auf den kommerziellen oder funktionellen Wert und nicht im Hinblick auf das Total der menschlichen Erfordernisse entstanden sind.

Die Funktionsgerechtigkeit und die Rentabilität sind nur Teilauspekte einer Zivilisation.

Kein Wunder, dass es da nur mehr selten Architektur geben kann, die sich dem Landschaftsbild anpasst. Kein Wunder, dass da unter anderem auch keine Stadtplanungen mehr durchgesetzt werden können, die persönlichen, eigenwilligen, menschlichen Charakter haben. Städtebau als Bild, als Vision einer Persönlichkeit ist heute ganz undenkbar geworden.

Alles wird anonym. Die Vorfabrikation beherrscht den Markt, die Vorfabrikation der Vorstellungen und der Baubestandteile. Graue Langeweile, anonyme Unpersönlichkeit sind zum erstrebenswerten Ziel geworden.

Statistik und kreative Planung – Planung als Kunst

Es wäre nun endlich an der Zeit, die Periode der Statistiken abzubrechen. Wenn der Planer mit einem Handwerker verglichen werden kann, so gibt ihm die Grundlagenforschung nur gerade die Werkzeuge in die Hand, mit denen er arbeiten kann – die eigentliche Arbeit ist mit einer Inventaraufnahme noch nicht getan.

Zudem ist es doch klar, dass auch Statistiken nur in beschränktem Masse wirklich brauchbar sind. Leben ist Evolution und Evolution bringt auch immer Unvorhergesehenes, bringt Entwicklungssprünge und Abweichungen von allen sturen Prognosen und Programmen, so dass auch noch so wissenschaftliche Unterlagen der Planung nicht jenes feste Fundament garantieren können, das sie eigentlich brauchte.

Kein fähiger Planer wird deshalb ohne die Gabe der Intuition auskommen. Kein fähiger Planer wird sich einseitig auf die Resultate der Statistik abstützen wollen.

Wenn die Planung in groben Zügen drei Stadien umfasst: die *Inventaraufnahme* als wissenschaftliches Vorbereitungsstadium, die schöpferische, ideenreiche *Planung* als kreativen Vorgang und die *Realisierung* als praktische Phase, so hat man es in der Schweiz ganz eindeutig verpasst, den entsprechenden drei Phasen die richtigen Proportionen zu geben.

Um ein Bild zu brauchen: Das Publikum ist Zeuge eines Konzertabends, an dem drei Stunden lang die Instrumente gestimmt werden und vor lauter Stimmen das Konzert selbst vergessen wird.

Diese Tatsache ist deswegen tragisch, weil anderswo keine langen Stimmversuche unternommen werden.

Während sich die Planer jahrzehntelang in sterilen Verhandlungen zu Tode reden, wissen die Praktiker, die Bauunternehmer, die Spekulanten, die Hochbauzeichnerarchitekten ihre Zeit zu nützen.²⁾

Unsere schönsten Seen werden durch falsch angelegte Hochleistungsstrassen für immer entwertet, unsere schönsten Landschaften werden immer gnadenloser mit Bauten fragwürdigsten Geschmacks verunstaltet. Von dieser Sicht aus gesehen werden gewisse «Planer» zu schuldigen Menschen, die schwere Verantwortung auf sich laden.

Die Gründe für das Versagen eines Teils der Planer sind bald einmal aufzuspüren: Leider ist es so, dass dieser Beruf hie und da von unbegabten und unschöpferischen Menschen als Ausweichgeleise benutzt wird.

Die verklausulierte Fachsprache erlaubt es vielen sogenannten Planern beim Publikum als Techniker, als Fachleute oder gar als Wissenschaftler angesehen zu werden.

Programme und Organisationsschemen haben – von aussen gesehen – respektierheischenden Charakter, sie eignen sich also ausgezeichnet als Rüstzeug der Tarnung.

Im konkreten Fall kann man einigen dieser Spezialisten nicht einmal einen Zeichenstift in die Hand drücken, weil sonst das Versagen allzu schnell und allzu deutlich sichtbar würde.

Die Phase des Inventarisierens ist Schonzeit für diese Sorte von Menschen.

Sie fragen vielleicht, warum das so sein müsse und warum der Beruf des Planers manchmal nur ein Ausweichgeleise für Unbegabte darstelle. Ich glaube, dass dies damit zusammenhängt, dass in einer Demokratie der Kräfteverschleiss für kreative Menschen besonders gross ist.

Städtebau kommt bei uns nur in solchen Städten vom Fleck, in denen wahre Persönlichkeiten mit Horizont und Weitsicht die Geschicke des Gemeinwesens bestimmen. Dort, wo die Mühle der sich gegenseitig bekämpfenden Privat- oder Parteiinteressen nur gerade noch farblosen Brei produzieren kann, gibt es kein Tätigkeitsfeld für Menschen, die klare Vorstellungen von dem haben, was nötig wäre. Begabte Leute können sich nicht gut mit faulen Kompromissen abfinden; sie haben zudem den Drang, möglichst viel zu realisieren. Sie wenden sich in Demokratien wie in der Schweiz eher einem Beruf zu, in dem sie mehr auf sich selbst, weniger auf die unter sich zerstrittenen Parteien angewiesen sind. Sie werden also vornehmlich freischaffende «Künstler», Bildhauer, Maler oder Schriftsteller.

In der Planung bleiben deshalb unter anderem auch die Möchtegernmenschen zurück, Menschen, die zwar den Wunsch haben, sich künstlerisch zu betätigen, die aber in Tat und Wahrheit ihr kreatives Unvermögen mehr oder weniger hochstaplerisch mit Bluff verdecken müssen.

- Wahre Planung bedingt eine klare Sicht für die eigentlichen, die grossen, die entscheidenden Probleme, die zuerst gelöst werden müssen, um dann sinnvoll auch die Detailprobleme einordnen zu können.
- Wahre Planung bedingt aber auch den Blick ins Weite, in die Zukunft. Beschränktes Gegenwartsdenken ist der hauptsächlichste Grund für alle Fehlplanungen.

²⁾ Dem Leser dürfte bekannt sein, was der Autor in diesem Zusammenhang unter «Hochbauzeichnerarchitekten» versteht. Aber abgesehen davon, dass schon manche gute und beste Architekten als Hochbauzeichner ihre erfolgreiche Laufbahn begonnen haben, halten wir es nicht für angebracht, dass mit dieser herabsetzenden Bezeichnung ein Berufsstand in Verbindung gebracht wird, dem unsere unentbehrlichen Mitarbeiter angehören, denen wir in unseren Architekturbüros mit Achtung und Dank begegnen.

– Ohne Sinn für die Zusammenhänge, ohne Sinn für Kombinationen, ohne Elastizität des Denkens ist Planung ebenfalls unmöglich.

– Alle diese Gaben müssen erst noch im Dienst einer echten Menschlichkeit stehen, denn *Planung ist in erster Linie Dienst an den Mitmenschen*. Planung umfasst dieselben Elemente wie alle andern Künste auch.

Blosses Computerdenken, blosses technisches Vermögen, blosses Sachwissen hat in der Geschichte noch nie Städte geschaffen, in denen es sich wahrhaft leben lässt. Mit dem unaufhaltsamen Vormarsch der blossem Technologen haben die modernen Städte ihre Seele verloren, sie sind zu blossem Funktionsmaschinen degradiert worden, deren Einwohner, nolens volens, zum Maschinenpersonal herabgewürdigt wurden.

Rom, Florenz, Venedig, Paris, Prag und alle andern Städte, die wir auf unseren Ferienreisen bewundern, wurden nicht von Technikern erdacht und gestaltet. Diese urbanen Zentren waren deshalb auch Geburtsstätten von echten Kulturen, von echten humanistischen Gesellschaftsformen. Roboterdörfer, die dem Ideal der meisten heutigen Planer entsprechen, Städte, die einseitig auf die technischen Erfordernisse ausgerichtet sind, erzeugen nur noch geistiges Proletariat, das heißt Menschen, die einseitig auf ein kommerzielles Rentabilitäts- und Profitdenken ausgerichtet sind.

Ausverkauf der Scham – Nenn das Kind beim Namen

Sie sind ihm gestern begegnet – auf einer Safarispritztour, südlich von Sansibum, gleich links um die Ecke von Juhamir.

Er hatte ausladende Pratzen.

Sein Gesicht glich einem Lappen gegerbten Leders, in dem zwei listige, verschmitzte Äuglein hin und her schossen.

Breitspurig hockte er in einem Landroover und kratzte sich das Haar auf der Brust – ja genau so, wie es schon Max Frisch beschrieben hat. Zwei Gewehre lehnten an seinen gespreizten Schenkeln; mit seinem linken Ellenbogen stützte er sich auf den breiten Rücken einer eben abgeschossenen Antilope.

Es bestand kein Zweifel: Er war es wirklich, der Seppi von Melchital, den Sie unlängst in einem Nachtlokal von Luzern kennengelernt hatten.

Vor zwei Jahren besass er noch ein Gut, hoch oben über dem Vierwaldstättersee, in Weggis, wenn ich mich nicht irre. Dann verkaufte er den ganzen «Bettel» an zwei distinguierte Männer, die extra für diesen Handel von Basel hergefahrene kamen.

Es waren fast alles Sonnenhalden, mit schöner Aussicht, versteht sich, und die Städter zahlen gar nicht schlecht.

Heute ist er Millionär, der Seppi von Melchital, schreibt hier und da mit ungelenken Zügen seinen Namen auf Checks und lebt im übrigen an der Côte d'Azur, wenn er nicht, wie gestern, aus lauter Langeweile ein wenig nach Südafrika fliegt oder eine Bauchtänzerin in Beirut bestaunt.

In Weggis wachsen derweil die Krane fast ebenso schnell wie die Palmen in Sansibum. Dort, wo der Seppi daheim war, ist das Land längst erschlossen. Fast ganz oben am Rigi sind sie schon, die vaterlandsfreudigen Unternehmer, und von schräg gegenüber, vom Bürgenstock aus, bietet sich jetzt nicht mehr wie früher jener Ausblick in eine Wildnis. Die Innerschweiz ist gar nicht so rückständig, wie man glaubt. Sie hat Schritt gehalten mit der Zivilisation. Und man soll ja nicht meinen, dass es nur Bauern sind, die dort ihr Kapital angelegt haben. Gute

Kunden sind dabei, beste Kunden. Man merkt es gleich, wenn man sich die Nummernschilder der Autos ansieht. Die besten, die reichsten Leute aus der ganzen Welt haben es herausgefunden, dass man die letzten Jahre des Lebens wenn irgend möglich am Vierwaldstättersee zubringt. Sie bauen heimelige Holzchalets und auch moderne, modernste Eisenbetonbungalows. Wer lieber nicht einsam wohnt, zieht in die Mehrfamilienhäuser, die ebenso gross, ebenso schön sind wie diejenigen an der Côte d'Azur.

Auch für die Flora sorgen sie, die neuen Mitbürger. Es ist gar nicht wahr, dass sie nur geschützte Alpenblumen wegnehmen, wie man behauptet. Sie bringen auch welche, sogar solche, die noch seltener sind als diejenigen, die langsam verschwinden. Kostbare Blautannen sind darunter und auch exotische Pflanzen. Tulpen und Hyazinthen schmücken die Gärten, wo früher nur Weiden waren. Alle diejenigen, die dieses Paradies möglich gemacht haben, würden es genau so wie andere Künstler verdienen, einmal in einer Zeitung genannt zu werden. Mit ihren vollen Namen, wenn möglich auch mit einer Photographie:

Der Gemeindepräsident von Weggis.

Der Gemeindeschreiber von Weggis.

Der gesamte Gemeinderat von Weggis (mit Gruppenbild).

Die tätigen Bauunternehmer.

Die Vertreter der internationalen Elite.

Der Gerechtigkeit halber und weil es gut ist, wenn man die Privatinitiative fördert.

A propos Namen:

Wäre es nicht auch in den Städten gut, wenn man wüsste, wer was gemacht hat? /

Wer hat zum Beispiel Zürichs neueste Plätze gestaltet, den Bahnhof- oder den Schaffhauserplatz?

Wer zeichnet für die grosszügigen Parkgaragen über der Sihl und der Escherwiese?

Wem danken wir die liebliche und zivilisierte «Landschaft» an der oberen Alfred-Escher-Strasse in der Enge, mit ihren Ein- und Ausfahrten, mit ihren Geländern, mit ihrer Skulptur aus Polyester und mit ihren im Wachstum ein wenig zurückgebliebenen Gummibäumen von übermorgen?

Welche Stadtväter, welche Beamten besorgten uns den Formenreichtum im Triemli-, im Friesenberg- und in anderen Quartieren?

Wen dürfen wir für besonders gut proportionierte und anpassungsfähige Fassaden rühmen?

Wie heißen die Delegierten, wie heißen die Ideenzünder der idealistisch gesintneten Migros und der Gesellschaft Maus Frères S. A., welche so kraftvoll waren, dass sie das städtebauliche Modell- und Paradeprojekt «Jolieville» sprengten und dafür der Gemeinde Adliswil ein grösseres Shoppingcenter zur Verfügung stellen wollten?

Wem gebührt der Dank für die grossmütig dargebotene Gastfreundschaft an Zürichs schönsten Ufern im Seefeldquartier? Welcher Verwaltungsrat stiftete dort welchem Verwaltungsrat das nötige Terrain für riesige Verwaltungsbauten am See? Wer bändigte dort die «wilde grüne Natur» oder vielmehr: Wer tat alles, damit sie dort nicht zum «Ausbruch» kommt?

Wer importierte um 1950 herum den Cityring von Amerika nach Zürich, wer findet ihn noch heute modern?

Wie heißen die Leute, die unser Ypsilon erfanden und es noch heute bebrüten?

*

Oder bin ich ein wenig albern? Frage ich nach Namen, die ja ohnehin schon längst allen bekannt sind?

Nach Namen, die unter dem Aufruf standen, der noch vor kurzem zur Rettung unserer Städte in Umlauf gesetzt wurde?

PS. – Ich muss gestehen, dass ich nur den ersten Namen der langen Namensliste las, die dem Manifest folgte.

«Anonyme Planungsfirmen» – Oder: «Die Flucht ins Unverbindliche»

Bei der Raumplanung beginnt der Ablauf der Geschäfte beim Bund. Er spielt Feuerwehr und zieht die Alarmglocke.

Dann schiebt er die Verantwortung auf die Kantone. Die Kantone ihrerseits beauftragen die Gemeinden. Am Ende aller Dinge spielen sich alle entscheidenden Kämpfe auf der Ebene der Gemeindepolitik ab, auf einer Ebene also, auf welcher der nötige Überblick von vorneherein fehlt.

Die Planung konkretisiert sich im Bereich der Ausnahmen, im Bereich des menschlichen Entgegenkommens. Man möchte ja nicht so weit gehen, auf wichtige und mächtige Steuerzahler zu verzichten.

Vor das Dilemma gestellt, etwas für die Planung tun zu müssen, aber nicht das *Beste* tun zu dürfen, gibt es keine andere Flucht als diejenige in das Unverbindliche. Es kommt nicht in Frage, für die Planung einen Berufsmann in Aussicht zu nehmen, der über eine eigene Meinung verfügt. Persönlichkeiten haben es an sich, dass sie von den einen geliebt, von den andern gehasst werden, so dass man mit ihnen ein gewisses politisches Risiko eingeht.

Es bleibt also nur die Zuflucht zum Anonymen, die Zuflucht zu jenen Planerfirmen, die sich bloss mit einem unverbindlichen Kennwort vorstellen. Sie tragen keine Partietikette, sie haben kein Gesicht, sie provozieren niemanden. Das Wissen ist tröstlich, dass diese Firmen über Fachleute verfügen, «die schon wissen werden, wie man es zu machen hat». Gerade so ist es recht. Die Anonymität ist gerade das, wonach gefragt wird. Sie bietet unter anderem auch die Garantie, Aufträge zu bekommen. So gesehen ist die vermeintlich «bescheidene Form des Auftretens» sogar ein Geschäftstrick.

Aber nicht nur die Gemeindepolitiker, auch die beauftragten Planerfirmen stehen vor einem Dilemma.

Was ist eigentlich ihr Auftrag? Was dürfen sie tun? Oder vielmehr: Was dürfen sie nicht tun?

So wie die Verhältnisse bei uns liegen, werden Planer nie etwas wirklich Kreatives, etwas wirklich Persönliches vorschlagen dürfen. Deswegen, weil es zu so etwas Mut braucht. Aber dieser Mut existiert bei uns nicht.

Es gibt auch da nur *einen* Fluchtweg. Wie die Gemeindepolitiker können auch die Planer nur ins Unverbindliche ausweichen: Anstatt Bilder werden sie Leitbilder entwerfen, sie werden eine Gummiplanung vorschlagen, die man so oder so interpretieren, so oder so auslegen kann. In ihren Texten sprechen sie davon, dass man es «ungefähr so» machen könne.

Sie wagen es nicht zu sagen: *so* muss es sein. Das Produkt: eine Fülle von Unverbindlichkeiten, ein Aktenberg von statistischen Unterlagen, ein endloses Blabla von Weisheiten und Vorschlägen, die schon jedermann kennt, eine Dokumentation von Selbstverständlichkeiten, welche teuren Broschüren als Füllmaterial dienen.

Echte, konkrete Entscheide werden so hinausgeschoben, bis es zu spät ist, um noch irgend etwas zu entscheiden.

«Die unpersönlichen Planungsinstitute» – Oder: «Gefährliche Machtballungen unter der Tarnkappe zeitgenössischer Tendenzen»

Jedermann kennt den Trend der Zeit; er geht dahin, dass falsche und echte Autorität abgebaut wird. Dieser Kampf gegen Vormachtstellungen hat manchen Vorteil: Er baut Ängste ab, Ängste, die deswegen entstehen, weil mit der Verfügungsgewalt Missbrauch getrieben wird.

Mit der Abschaffung der Autorität verschwinden aber nicht nur Ängste, es kommen auch welche neu dazu.

Das, was zu einer Tür hinausgeht, kommt zur andern wieder herein.

Die Angst vor einem Orientierungsverlust, die Furcht vor der Ziel- und Richtungslosigkeit, vor dem Farb- und Bekennnislosen, die Angst vor der Frustration des eigenen Geltungsstrebens, das sind alles Phobien neuestens Datums.

Besonders die Ehrgeizigen fühlen ihn, diesen Terror des Antiautoritären.

Sie dürfen aber ihre Ängste nicht verraten, wenn sie nicht isoliert dastehen wollen. Sie dürfen gegen den Trend der Zeit, gegen den Abbau des Personen- und Elitekultes nicht Stellung beziehen. Was liegt da näher als das Spiel mit dem Pferd von Troja, das Spiel mit Odysseus und Machiavelli?

Sie verstecken sich hinter der Macht des Apparates, hinter den anonymen, den stützenden und tarnenden, scheinbar neutralen und sachlichen Begriffen. Sie sagen O.L.W., S.I.W. oder M.E.W. Sie nennen sich bescheiden Sachbearbeiter XY. Aber sie tun alles, um ihrer anonymen Gruppe Macht, Geltung und – wenn möglich – eine eindeutige Vormachtstellung zu verschaffen. Die Gruppe ist ihnen aber nur Mittel zum Zweck. Wenn sie sich einmal im eigenen Verband durchgesetzt haben, braucht es nur noch den Dreh mit der Identifikation. Das, was man selbst will, gibt man als den Willen einer Körperschaft aus. So ist die Chance besonders gross «durchzukommen», Erfolge zu erzielen. Die Körperschaft hat gerade deshalb so viel Kredit, weil man hinter ihr nicht den Ehrgeiz einzelner sucht, sondern vielmehr naiverweise glaubt, dass es sich bei ihr um eine Vereinigung sachbezogener und bescheidener Fachleute handelt, die ihren eigenen Namen weniger wichtig nehmen als das Anliegen, das sie vertreten.

Der alte Trick also:

Man erfindet eine Lebensmaxime und möchte ihr gerne anlässlich einer Diskussion zur Geltung, zum Durchbruch verhelfen. Was tun? Man legt diese eigenen Theorien in den Mund eines berühmten, aber selten gelesenen Klassikers oder Theoretikers, darauf vertrauend, dass ja ohnehin alle nur so tun, als ob sie wirklich gebildet seien. Man darf mit Bestimmtheit damit rechnen, dass die List gelingt, dass die eigene Meinung, die sonst mit grosser Wahrscheinlichkeit auf Kritik gestossen wäre, unwidersprochen hingenommen wird, weil niemand so anmassend sein will, weiser als die Weisen zu sein.

Der Wolf im Schafpelz ist heute so gefährlich und akut wie eh und jeh.

Wenn die Gerüchte stimmen, hat es ein gewisses Planungsinstitut, an dessen Spitze Spezialisten und nicht Humanisten stehen und das nicht nur über hochqualifizierte, unanfechtbare Mitarbeiter verfügt, fertiggebracht, dass im Land Helvetien nur noch solche Planer akzeptiert werden, die den firmeneigenen Stempel tragen.³⁾

Planung als Programm, als Abstraktion, als Fachsimpelei ist eine schöne Sache. Planung als eine umfas-

sende, als eine menschliche und kreative Angelegenheit ist eine andere schöne Sache.

Die Freiheit der Wahl sollte in einem freien Staat möglich sein.

Nationalstrassenbau und gute Form – Technik und Design

«Schöne Form verkauft sich gut.»

So etwa lesen wir in Formularen und Broschüren jener Geschäfte, die sich bemühen, Gegenstände zu veräußern, die nicht nur funktionsgerecht, sondern zugleich auch ästhetisch anziehend sind.

Das italienische, das dänische, das finnische Design hat die Welt erobert. Schönerne und schönste Formen im Karosserie- und Möbelbau, in der Mode sind zur Selbstverständlichkeit geworden. Gutes Aussehen von Nutzgegenständen gehört zur Gesellschaftsetikette. Design wird zum Statussymbol.

Das geflügelte Wort: «Zeig mir Deinen Geschmack und ich zeige Dir, wer Du bist» behauptet sich zu recht.

Warum eigentlich gilt das alles nicht für den Staat, für all die anonymen Ingenieure und Oberingenieure der Gemeinden, der Kantone und des Bundes? Ist es die ihnen aufgezwungene Anonymität, welche sie daran hindert, mit guten, mit besten, mit designgerechten Lösungen aufzuwarten, welche sich bestimmt als werbende Statussymbole für unsere einst schöne Heimat auswirken würden?

Wer einige Tage auf unsren Nationalstrassen Nachschau hält, kann sich ehrlichen Entsetzens nicht enthalten. Die Strassenzüge, die sich etwa wie die Linien Zürich-Wollerau, Winterthur-St. Gallen harmonisch ins Landschaftsbild einfügen, sind selten. Hässliche Brüstungsmauern, Einschnitte, Brücken, Passerellen, hässliche Verkehrsampeln, Kandelaber und Orts- oder Richtungsschilder bilden die Regel. Monumentale, grobschlächtige und brutale Lösungen konkurrieren sich gegenseitig.

Die vielgefeierte und vielgerühmte Bernardinostrecke scheint in dieser Hinsicht keine Ausnahme machen zu wollen. Die Ein- und Ausfahrten von Basel, besonders in der Umgebung von St. Jakob und im Kanton Baselland, machen den Empfang in der Dreiländerecke und den Abschied von der alten Universitätsstadt am Rhein zu einer «schweren Sache».

Selbst herrliche Landschaften wie etwa das Oberengadin oder das nördliche Ufer des Bielersees werden von diesen Barbaren- und Piratenstreichern der «modernen Technik» nicht verschont.

3) Diese Gerüchte stimmen nicht! Der Bund (Volkswirtschaftsdepartement) hat das Recht mit der Subventionierung von Planungsarbeiten zu verlangen, dass für Subventionsaufträge qualifizierte Kräfte eingesetzt werden. Als vor einigen Jahren sich ein akuter Mangel an Planungsfachleuten einstellte, hatte es das ORL an der ETH in Zürich übernommen, Ausbildungskurse für Orts- und Regionalplaner zu veranstalten und abschliessend Fähigkeitsprüfungen durchzuführen. Außerdem lag früher auch das Sekretariat der eidg. Qualifikationskommission beim ORL (heute beim Bund). Diese Umstände führten zur irrtümlichen Meinung, das ORL usurpiere als Fachinstitut das Recht in eigener Machtvollkommenheit Planer auszubilden und dadurch die freie Berufstätigkeit auf diesem Spezialgebiet ungebührlich zu beschneiden.

Heute werden Planer in einem Nachdiplomstudium am ORL ausgebildet. Eine weitere Ausbildungsmöglichkeit für Akademiker besteht an den Abteilung I, II und VIII der ETHZ in einer Vertiefungsrichtung unter Einbezug der Planung als Lehrfach.. Auf der Technikumsstufe bestehen Ausbildungsmöglichkeiten für Planungsfachleute in einem Nachdiplomstudium (z. B. in Windisch) und in einem Grundkurs (z. B. in Rapperswil).

G. R.

Unser Land wird nicht nur durch unangepasste Überbauungen, sondern auch durch viele hässliche Strassen- und Verkehrsbauten nach Noten verschandelt.

Und auch die verantwortlichen Beamten der Elektrizitätswerke beteiligen sich an diesem Wettstreit, der zu einer totalen, vollautomatischen und vollmechanisierten Verödung und Entseelung unserer Heimat führt.

Üble und formlose Riesenmaste der Hochspannungsleitungen zerschneiden überall auf willkürliche Art und Weise schönste Landschaftsstriche.

Gleichzeitig aber lässt man viele unserer besten Künstler brotlos, speist sie hie und da mit Stipendien ab, für die sie sich tausendmal bedanken sollten, weil man diese Gaben als Gesten eines kulturfreundlichen Staates verstanden haben will.

Welch dankbare Aufgabe wäre es etwa für unsere Bildhauer und Formentwerfer, jenen unförmigen, urweltartigen Biestern, den Masten der Hochspannungsleitungen, bessere und schönere Formen zu geben? Eine Kette von verschiedenartigen, schönen, aber auch funktionsgerechten Trägerskulpturen böte immerhin einen andern Anblick, als eine

Kette uniformierter, standardisierter und provozierender Ungeheuer.

Bei dauernder Beschäftigung einiger unserer besten Entwerfer würde das gar kein so teures Abenteuer bedeuten. Die Realisierung eines solchen absoluten «Novums» würde erst noch verlockende, werbegünstige Möglichkeiten erschliessen.

Unser Land ist nicht arm an Bildhauern mit Vorstellungsvermögen. Eine einzige Linie mit markanten, aber die speziellen Strukturen des Landschaftsbildes respektierenden «Elektrizitätsplastiken» müsste – abgesehen von allen andern Vorteilen – zu einer touristischen Attraktion erster Klasse werden.

So etwa wie Irland- oder Bretagnereisende nicht darum herumkommen, jene merkwürdigen Steinmale zu bestaunen, die von archaischen, längst vergangenen Zeiten zeugen, so wie Reisende in Südfrankreich unter einem eigentlichen Zwang jene imponierenden römischen Wasserleitungen aufsuchen, die in der Umgebung von Nîmes auf harmonischen Arkaden über die weiten Ebenen führen, so würden auch viele Besucher der Schweiz darnach trachten, dieses neuartige Werk, diese Synthese von Technik und Kultur anzusehen.

Schluss folgt in Heft 25

Die neugestaltete Abteilung Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz

DK 061.4:656.2

Am 7. August 1847, also vor 125 Jahren, konnte die Schweizerische Nordbahn-Gesellschaft den ersten Eisenbahnbetrieb der Schweiz auf der Strecke Zürich–Baden aufnehmen. In Würdigung dieses bedeutungsvollen Anlasses hat das am 1. Juli 1959 eröffnete Verkehrshaus der Schweiz seine Abteilung Schienenverkehr unter tatkräftiger Mithilfe der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen (SIG) und anderer an der Rollmaterialherstellung beteiligter Firmen nach thematischen Gesichtspunkten neu gestaltet. In der Eckhalle Lidostrasse/Haldenstrasse haben fünf Hauptobjekte Platz gefunden:

1. *Der Simulator des Lokomotiv-Führerstandes einer Re-4/4 II-Lokomotive.* Durch Betätigen des Fahrschalters oder der Bremsen kann eine Fahrt dadurch wirklichkeitsgetreu dargestellt werden, dass auf den Frontscheiben des Führerstandes das Befahren der Strecke im Film sichtbar wird. Gewählt wurde das Teilstück zwischen Erstfeld und dem Pfaffensprung-Kehrtunnel der Gotthard-Nordrampe, wobei wegen Streckenarbeiten kurzzeitig auf das Gegengleis mit verringerter Geschwindigkeit ausgewichen werden muss. In den Film können aber auch andere, technisch und landschaftlich interessante Streckenabschnitte von fünf bis zehn Minuten Fahrzeit eingespeichert werden.

2. *Ein Ausschnitt aus einer Komposition mit neuen Komfortwagen Typ III der SBB.* Diese Wagen werden vollklimatisiert. Ihre Kästen erhalten eine nach oben leicht konische Form, weil sie sich in den Kurven zusätzlich zur Schienenüberhöhung stärker neigen, um so auch bei höheren Geschwindigkeiten gleichen Reisekomfort zu sichern. Im Bau befinden sich zurzeit bei der SIG in Neuhausen zwei Erstklasswagen, ein Zweitklasswagen und ein Speisewagen. Sie alle erhalten automatische Kupplungen und bequeme, geschlossene Übergänge, die ähnlich wie bisher bei den TEE-Zügen gestaltet sind. Das Modell im Verkehrshaus umfasst einen Teil eines Erstklasswagens sowie die Endpartie eines damit gekuppelten Wagens in Originalgrösse.

3. *Das betriebsfähige Modell einer automatischen Kupp lung* in Naturgrösse, wie sie für die europäischen Bahnen vorgesehen ist, mit allen Verbindungen für Druckluft, Kraft- und Steuerstromkreise.

4. *Ein Querschnittmodell durch das Gotthardmassiv,* das über den heutigen Verkehr sowie über das Projekt eines Basistunnels (45 km) von Amsteg nach Bodio orientiert.

5. *Eine bewegliche Gleisstopfgruppe,* welche die mühsame Arbeit der «Gramper» besorgt, ist als Geschenk der Firma Matisa S. A., Lausanne, in Originalgrösse zu sehen.

Die Verbindungsbauten zwischen Haupteingang und Eckhalle wurden neu gestaltet, wobei man auf eine lockere Darstellung durch Beschränkung auf wertvollere Objekte achtete. Das eindrucksvolle Modell der Gotthardbahn (Vorderseite die Schlaufen von Wassen, Rückseite die Station Erstfeld) ist jetzt mit acht Zügen von historischem Wert bestückt.

Im Freigelände zwischen der Fahrzeughalle und der Halle für den Strassenverkehr werden in den Sommermonaten in regelmässigen Abständen Sonderausstellungen von Rollmaterial durchgeführt. Um dies zu ermöglichen, haben die SBB im benachbarten Gleis der Gotthardstrecke schon 1970 eine Weiche eingebaut, die durch ein mobiles, in der Nähe deponiertes Anschlussgleis mit dem Verkehrshaus verbunden werden kann. Während des Sommers 1972 sind zwei grosse elektrische Lokomotiven (die 1939 erbaute «Landi-Lokomotive» von 12 000 PS und die 1919 erbaute Ce-6/8-Probelokomotive für die Gotthardlinie), drei historische Dampflokomotiven, zwei vierachsige Personenwagen, der eine aus dem Jahre 1865, der andere von 1972, und ein vierachsiger Getreidesilowagen von 1972 ausgestellt.

Abschliessend mögen noch einige Bemerkungen zum neuen Einheitswagen Typ III der SBB Platz finden. Der vollständig geschweisste Leichtmetall-Wagenkasten ruht auf zwei zweiachsigem Drehgestellen Y 28-SIG und wird vollklimatisiert, auch in der zweiten Klasse. Der Wagen ist mit