

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 101 (1983)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Freiräume in ihrem historischen städtischen Zusammenhang  
**Autor:** Stuber, Fritz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-75091>

### **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:** 30.01.2026

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

und 4 km der AB 8 zwischen Halle und Eng-hien (Brabant) mit einer unbewehrten Beton-  
tondecke mit verdübelten Fugen in 5 m Ab-  
stand auf mit Zement verfestigtem Stein-  
schlag (25 cm) erneuert.

Die Oberfläche erhielt in beiden Fällen kei-  
ne Besenstriche o.ä., sondern eine *chemische  
Behandlung*; das aufgespritzte Mittel verhin-  
dert das Abbinden der oberflächennahen

Schicht, deren nicht erhärteter Zementmör-  
tel einen Tag später ausgewaschen und da-  
durch die Zuschläge teilweise freigelegt wer-  
den. Man erreicht so eine für den Fahrkom-  
fort und geringe Lärmentwicklung ergebene  
griffige Betonoberfläche. Zum Schutz gegen  
Austrocknen und Regen wird die Betonober-  
fläche zuerst mit einer Kunststoffolie abge-  
deckt und nach dem Auswaschen mit einem  
curing compound besprüht. – Die Erneue-

rung von Autobahnen und Betonüberdek-  
ken ist wirtschaftlicher als eine Grunder-  
neuerung mit Beton; deshalb soll diese Bau-  
weise jetzt auch bei anderen Strassen ange-  
wandt werden, wenn es die Höhenverhält-  
nisse bei den Kreuzungen und Anschlüssen  
zulassen.

Adresse des Verfassers: G. Brux, dipl. Ing., Schrey-  
erstr. 13, D-6 Frankfurt a. Main 70.

## Freiräume in ihrem historischen städtischen Zusammenhang

Von Fritz Stuber, Zürich

*«L'architecture est le signe visible des mœurs  
d'une nation, de ses goûts, des ses tendances,  
plus que tout autre art peut-être, elle laisse  
une trace durable de l'état intellectuel d'un  
peuple, de sa vitalité, de son énergie ou de sa  
décadence.»* E. E. Viollet-le-Duc, 1872

Städtische und ländliche Räume als Ganzes sind ein Ausdruck der Kultur eines Volkes. Deswegen trifft Viollet-le-Ducs Feststellung auch auf diesen Gesamtausdruck zu. Raumplanung, Städtebau und Architektur führen deswegen zu einem Gestalt-Spiegelbild einer Kultur und sind (oder sollten es sein) jedermanns Angelegenheit. Noch mehr sollte die Wiederaufwertung historischer Siedlungsteile jedermanns Sorge sein, weil allein ihre Notwendigkeit ein Indikator dafür ist, dass etwas mit der Planung, der Gestaltung oder dem Unterhalt eines entsprechenden Siedlungsteiles schiefgegangen ist. Wenn das gesamte Bauvolumen (die Baugestalt) – architektonische, einschliesslich gewachsene bzw. selbstgebaute und ingenieurtechnische Hoch- und Tiefbauten – den Positivraum ausmacht, umschliesst der Freiraum nichts weniger als den gesamten Negativ- oder Aussenraum, obwohl er nicht insgesamt aktiv (zum Beispiel gehend, stehend, sitzend, oft gleichzeitig fahrend bzw. mitfahrend) oder passiv (zum Beispiel schauend, riechend, hörend oder allgemein sensoruell wahrnehmend, wie das Fühlen atmosphärischer Bedingungen) erfahren werden kann. Historische Freiräume können und sollten oft Denkmalschutzobjekte sein. Ihre Erörterung ist jedoch bedeutungslos, wenn sie nicht in ihrem historischen und soziokulturellen Zusammenhang gesehen werden. Es geht nicht primär um die berühmten Plätze, Parks und andere spektakuläre Freiräume, da diese inzwischen ziemlich gut unterhalten und nicht mehr ausschliesslich zum Parkieren von Motorfahrzeugen verwendet werden, sondern um den gesamten

Frei- oder Aussenraum in historischen Städten, älteren Quartieren, Dörfern und Weilern sowie integral schutzwürdigen Baugruppen.

Diese Bemerkungen betreffen nur die Freiräume in historischen und älteren Quartieren. Das bedeutet natürlich nicht, dass jene in unseren neueren Quartieren nicht dringend einer erhöhten Aufmerksamkeit bedürften (Bild 1). Die Gesamtheit des Freiraumes oder der gesamte Negativraum eines historischen Stadt- oder Ortsteiles ist ein integraler Teil der entsprechenden Siedlungseinheit und sollte als solcher betrachtet werden, wenn Planungs- oder Wiederaufwertungsmassnahmen diskutiert werden. Obwohl sich die Wiederaufwertung primär an der vorhandenen Umwelt orientiert, und somit vor allem städtebaulich-stadtgestalterische, landschaftsgestalterische, architektonische und ingenieurtechnische Aspekte betrifft, sollte sie trotzdem immer auf Planungs- und Gestaltungskonzepten für die betreffende Siedlungseinheit als Ganzes und ihrer historischen Teile im besonderen beruhen. Historische Siedlungsteile wurden für die vorindustrielle Gesellschaft und mit deren technischen Mitteln gebaut. Das wissen wir. Trotzdem behandelten wir diese Siedlungsteile in neuerer Vergangenheit als ob sie der heutigen Technologie und unseren Standards vollumfänglich genügen müssten. Besonders bezüglich unseren Verkehrsmitteln und -arten führte diese unglückliche, aber bequeme Vergesslichkeit und Ignoranz oft zur Zerstörung ihrer historischen Charakteristiken sowie der korrespondierenden sozialen Struktur und somit der Identität dieser Siedlungsteile. Die katastrophalen Folgen, die diese Praxis für die historischen Freiräume sowie ihre Bedeutung und Nutzung hatte, sind inzwischen in weiten Kreisen bekannt.

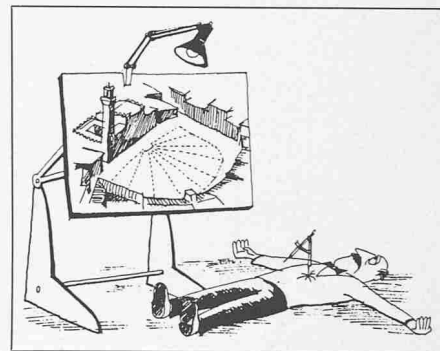


Bild 1. Bruno Zevis graphische und verbale Erklärung heutiger Planungsprobleme in dieser Hinsicht: «Es wäre extrem schwierig, eine mittelalterliche Stadtanlage (zum Beispiel die Piazza del Campi in Siena) mit Reisschiene, Zirkel und Zeichnungsmaschine darzustellen. Diese Geräte sind nur gut für Kistenarchitektur, die leicht perspektivisch dargestellt werden kann.» (B. Zevi: «The Modern Language of Architecture», Seattle 1978, S. 22)

### Städtebau in bestehenden städtischen Gebieten

Städtebau als Disziplin soll zwischen den Human- und Sozialwissenschaften, Raumplanung und weiteren beteiligten Umweltdisziplinen einerseits und Architektur andererseits vermitteln. Dazu sind ein theoretischer Bezugsrahmen und Prozesse und Methoden notwendig, die im Fall der bebauten Gebiete den Stadt- und Dorfunterhalt (Erhaltung, Wiederaufwertung, Wiederherstellung, Umbau, Erneuerung, Sanierung usw.) in einem gewünschten Sinne ermöglichen. Als Grundlage dazu sollte der Städtebauer die städtebauliche Grundidentität eines bestimmten Ortes (zum Beispiel eines Quartiers) kennen. Die Herleitung einer solchen Identität schliesst die Bestimmung der städtebaulichen und architektonischen Grundmuster mit ihren sozialen und psychologischen, ökonomischen, funktionellen (inkl. Nutzung), rechtlichen und anderen Charakteristiken mit ein [1]. Daraus lassen sich Richtlinien ableiten, die den Unterhalt in einer gewünschten Art gewährleisten, falls das betreffende Gebiet nicht durch eine neue städtische Struktur und Architektur ersetzt wird (was trotz aller gegenwärtiger Emotionen und Nostalgie denkbar, sinnvoll und eventuell notwendig sein kann).

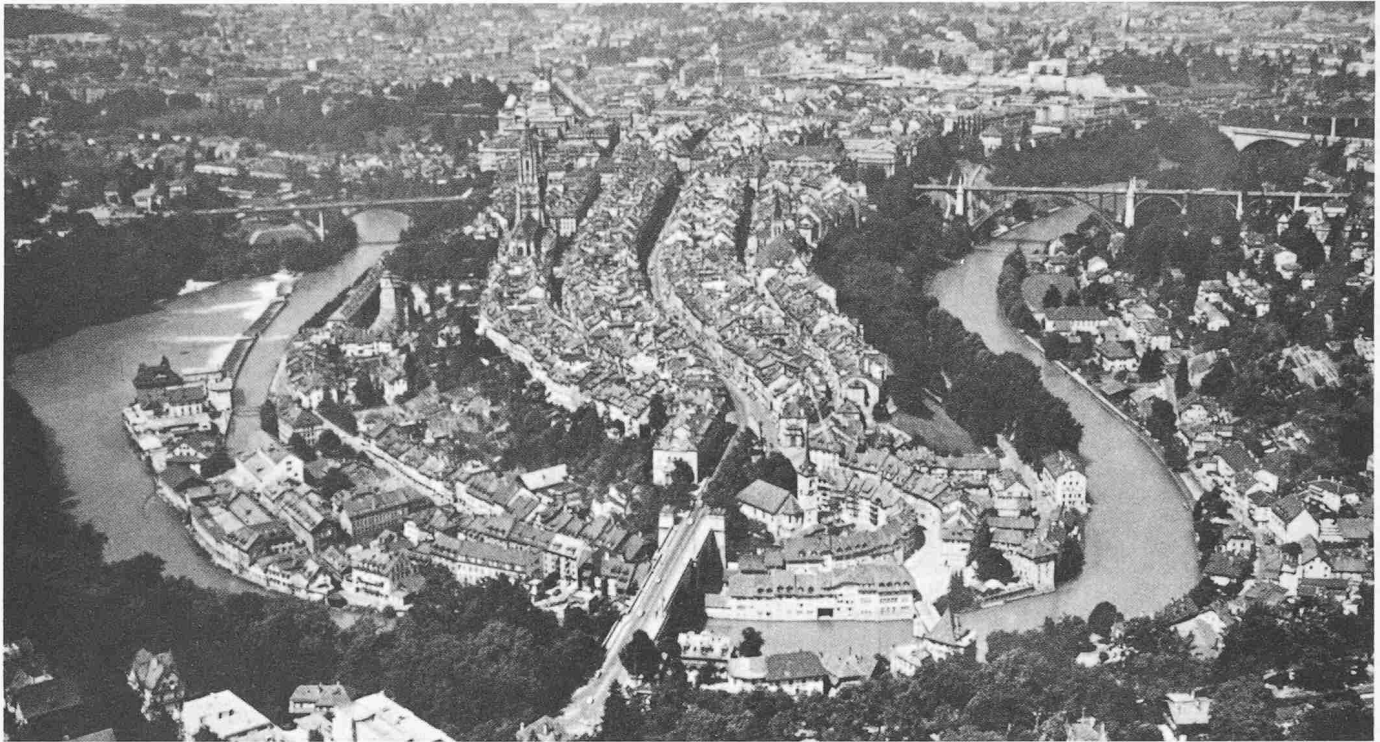


Bild 2. Bern, Marktgasse: Durchgangsstrasse und gleichzeitig Hauptfreiraum der Stadt klar ersichtlich (Aufnahme: Verkehrsbüro der Stadt Bern)

Und es erlaubt die Wiederherstellung von historischen Charakteristiken eines Gebietes, wo dies notwendig wird. Es entsteht somit ein Instrumentarium, um in einem bestimmten bebauten Gebiet städtebaulich zu arbeiten und um den funktionellen, baulich und natürlichen Rahmen zu definieren, in dem Architektur stattfinden kann und muss. Dabei muss gleichzeitig sichergestellt werden, dass der betreffende Ort (zum Beispiel ein Quartier) sozial und ökonomisch überleben kann, indem er in der Lage ist, sich den wandelnden Bedürfnissen und Ansprüchen zumindest bis zu einem bestimmten Grad anzupassen. Ein solches Verfahren gibt auch Aufschluss darüber, wieviel Planung und Gestaltung in einem partizipatorischen Prozess stattfinden kann und muss und was von den übergeordneten oder örtlichen Instanzen als Rahmenbedingungen vorgegeben werden soll und muss. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, einen Rahmen für den Spielraum – mit den notwendigen Einschränkungen – zu entwickeln, der in einem bestimmten Gebiet für Städtebau und Architektur vorhanden ist. Dies hängt natürlich, besonders in historischen Quartieren, vom Wert der vorhandenen Strukturen und Substanzen ab. Welche konkreten Methoden für die Bestimmung des Spielraumes benutzt werden, ist von sekundärer Bedeutung. Sie müssen jedoch leicht verständlich und logisch sein. Wenn sie das nicht sind, ist ein partizipatorischer Prozess nicht möglich.

All dies soll helfen, einen rationalen Rahmen für die gegenwärtig sehr emo-

tionell debattierten Streitfragen über Stadt- und Dorfunterhalt sowie -erneuerung zu schaffen. Die Emotionen (und zum Teil Nostalgie) sind als Reaktion auf die oft wahllosen Zerstörungen der letzten Jahrzehnte verständlich. Die Forderung, sich mit städtebaulichen und architektonischen Massnahmen in hergeleitete oder neu formulierte Grundmuster einzufügen, ist weder neu noch radikal, sondern, historisch gesehen, eine als selbstverständlich akzeptierte Praxis. Dabei besteht jedoch die Gefahr, besonders in der Schweiz, dass man sich auf Details konzentriert, die die städtebaulichen und architektonischen Ausdrucksformen im Keim ersticken. Der Spielraum sollte so gross wie möglich gehalten werden. Um dies zu fördern, sind transparente Analyse-, Planungs- und Gestaltungsprozesse notwendig. Mit welcher Art von Architektur-«Ismen» (zum Beispiel «rationalistisch», populistisch oder hausgemacht) so hergeleitete Spielräume gefüllt werden, wäre dann relativ unwichtig, und ob die Freiheit zu solchen in einem bestimmten Gebiet überhaupt besteht (zum Beispiel bei notwendigem integralem Schutz von Baugruppen oder Quartieren), würden solche Prozesse aufzeigen.

## Die Entwicklung des Freiraumes

### Die mittelalterliche Stadt

Nach A. E. J. Morris' Klassifikation, die auf Ursprünglichkeit beruht, fallen die

mittelalterlichen Städte der 11. bis 15. Jahrhunderte in folgende fünf Kategorien:

- Städte römischen Ursprungs – jene, die während des Mittelalters ihren Stadtstatus behielten, wenn auch grössenmässig beträchtlich reduziert, und jene, die nach dem Fall des Römischen Reiches verlassen wurden, aber an ihren ursprünglichen Standorten neu entstanden
- Burgstädte (borough, burk, bourg, burgo), die als befestigte Militärbasen errichtet wurden und später kommerzielle Funktionen erhielten
- organisch gewachsene Städte, die sich meistens aus Dorfsiedlungen entwickelten
- Bastionsstädte, die in Frankreich, England und Wales entstanden
- Gründungsstädte, die überall in Europa entstanden [3].

Die drei ersten Kategorien von Morris sind organische Städte; die zwei übrigen sind neue Städte, die auf einmal und mit vollem Stadtstatus errichtet wurden, jedoch nicht unbedingt als planmässige Anlagen. Die Reihenfolge entspricht ungefähr der Chronologie, in welcher die Stadttypen entstanden. Das Bauen im klassischen Massstab verschwand aus Europa, und es wurden rationale und organische Prinzipien des Städtebaus befolgt, die zu den kleinskaligen, mittelalterlichen Städten führten.

Die meisten mittelalterlichen Städte in allen fünf Kategorien hatten unregelmässige Strassenmuster und waren von



schweren Mauern umgeben, innerhalb derer die Städte wuchsen. Mit zunehmender Bevölkerung wurden die Bauten näher aneinander errichtet, und der Freiraum wurde zusehends verbaut. Ganz im Gegensatz zu dem, was die meisten in unserer nostalgischen Zeit offenbar glauben, waren die Lebensbedingungen für den grössten Teil der Bevölkerung extrem unangenehm. Das Bevölkerungswachstum führte zu Überfüllungen und zu unzumutbaren Zuständen in streng begrenzten Stadtgebieten. Die Städte waren durch einen fast gänzlichen Mangel an Hygiene gekennzeichnet, und es gab keine Kanalisationen (die Abfälle wurden aus den Fenstern geworfen und lagen dort, bis sie vom nächsten Regen weggeschwemmt wurden). Die Gesundheitsstandards waren entsprechend tief und die Sterberaten sehr hoch. Die meisten Bauten waren aus Holz und brannten häufig nieder. Bis ins Spätmittelalter hatten sie keine Fenster, weil Glas selten und teuer war (die Aussenwandöffnungen wurden im Winter mit Holz und Tüchern verschlossen). Es gab auch keine Strassenbeleuchtung, und nach einbrechender Dunkelheit blieben die Leute in den Gebäuden

Die einzigen Freiräume als solche (neben den Innenhöfen) innerhalb der Stadtmauern waren die Strassen, die Plätze vor den Kirchen und die Marktplätze, die gewöhnlich Markthallen enthielten. Marktassen anstelle von -plätzen waren ungewöhnlich. Die hervorstechendsten Ausnahmen sind die Zähringer Städte in der Schweiz und im Süden der Bundesrepublik Deutschland. Ihre Marktassen sind 100 Fuss breit und gleichzeitig Hauptdurchgangsstrassen und führen kontinuierlich von Stadttor zu Stadttor. Dementsprechend kommen die Zähringer Städte ohne Hauptplätze aus (Bild 2 und 3) [4]. Die unregelmässigen Strassenmuster wurden höchstwahrscheinlich mit Absicht so angelegt, um allfällige Feinde, die in die Stadt eindringen, zu verwirren. Sie breiteten sich gewöhnlich strahlenförmig von den Kirch- und Marktplätzen aus, verbanden diese mit den Stadttoren und wurden untereinander mit Sekundärgassen verbunden. Die Kirche oder Kathedrale wurde normalerweise am dominierendsten Standort und im räumlichen Zusammenhang angeordnet, was den Städten ihre einmalige Einheitlichkeit verlieh. Freiräume und Plätze entstanden als integrale Bestandteile ihrer zugehörigen Gebäudekomplexe. Besonders die Zähringer Städte illustrieren sehr schön, dass der Freiraum ein sehr bewusster und integraler Teil dieses Städtebausystems (was es wirklich ist) war. Dasselbe gilt für viele der organisch gewachsenen

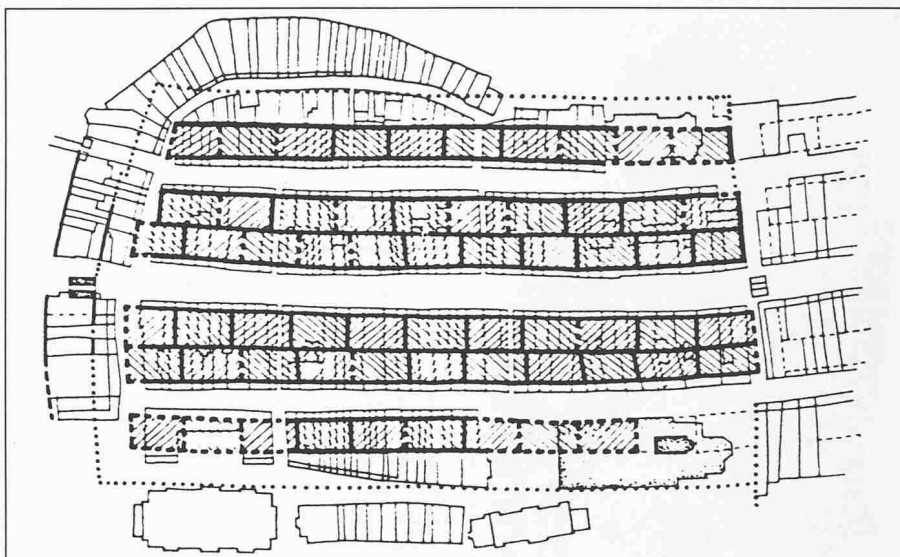


Bild 3. Bern, Ausschnitt aus Plan mit oberem Teil der Altstadt in Bild 2. Die ursprünglichen Hofstätten (60×100 Fuss) sind mit ausgezogenen und unterbrochenen Linien eingezeichnet [4] (R. Hager, P. Hofer: «The Zähringer Towns», Ausstellungskatalog, Zürich 1966)

Städte, deren implizit bewusste und unbewusste Prinzipien und Regeln ebenfalls zu einmaligen Harmonien führten. Wir müssen in der Lage sein, ihre Prinzipien und Regeln herzuleiten und zu definieren, wenn wir in solchen Geweben städtebaulich oder baulich eingreifen wollen, sonst laufen wir Gefahr, sie zu zerstören.

Mit der Ausnahme von wenigen Hauptverbindungsachsen wurden die Gassen für den Fussgängerverkehr benützt (und nicht als Verkehrsachsen, zu denen wir sie umfunktionierten – bis vor kurzem erinnerten sich bei der Wiederaufwertung historischer Städte offenbar nur die Holländer an dieses Prinzip). Die Einwohner trafen sich informell in den Strassen und auf den Kirch- und Marktplätzen sowie in den Kirchen und Markthallen. Die Informalität der mittelalterlichen Stadt wird durch den menschlichen Massstab geprägt. Ihre malerische Schönheit ist ein Ausdruck davon und eines Gefühls der Partizipation (woran sich offenbar bis vor kurzem auch nur die Holländer erinnerten). Jene mittelalterlichen Quartiere, die inzwischen nicht durch rein monofunktionelle Nutzungen gekennzeichnet sind oder zu teuren Snobquartieren wurden, sondern vitale Nachbarschaften blieben, sind nach wie vor von dieser Informalität des täglichen Lebens durchdrungen. Dies trifft ganz besonders auf Funktion und Bedeutung ihrer Freiräume zu.

Viele mittelalterlichen Städte hatten nur wenige Hundert und selten mehr als 50 000 Einwohner. Ihre geographische Ausbreitung war durch den Gürtel der Befestigungen, durch die Wasserversorgung (nur an Stadtbrunnen möglich) und durch die sanitären Einrichtungen streng begrenzt. Aus diesen Gründen betrug der Durchmesser einer

Stadt selten mehr als eine Meile. Die Kommunikation zwischen Städten war langsam und der Verkehr beschwerlich. Da die gegenseitige Hilfeleistung zu Kriegszeiten sehr wichtig war, betrug die Distanz zwischen ihnen nicht mehr als eine Tagereise. Die Zunahme des Reiseverkehrs und des Handels führte zu Bevölkerungskonzentrationen und der Errichtung von Überlandstrassen und dadurch zu grösseren Städten (Florenz hatte am Ende des 14. Jahrhunderts beinahe 100 000, Paris 200 000 und Venedig 240 000 Einwohner). Mit dem Ausbau des Merkantilsystems nahm die Macht der Feudalherren ab, und der Besitz ging sukzessiv an die reichen Kaufleute und an die Kirche über. Die auf dem Landbesitz beruhende Feudalwirtschaft wurde mit einer durch Kontrolle und Besitz von Geld gekennzeichneten Wirtschaft ersetzt.

Die Bevölkerungskonzentration und die zunehmende Überfüllung der Städte führte zu neuen Bautypen von drei und vier Geschossen, die auf den gleichen Grundstücken errichtet wurden. Ihre Obergeschosse ragten zum Teil über die Erdgeschosse hinaus, und die vorragenden Dächer überdeckten oft fast die ganze Gassenbreite. Noch vorhandene Freiräume und Innenhöfe wurden häufig eliminiert, indem man sie überbaute. All dies geschah ohne entsprechende Erweiterungen der Wasserversorgung oder der sanitären Einrichtungen der Städte. Die schon zuvor schmalen Gassen wurden vollgestopft, dunkel und strotzten vor Dreck und Abfall, der von den Obergeschossen auf die Gassen geworfen wurde. Der Gestank in den Gassen war so stark, dass die Fensterläden und Fenster geschlossen bleiben mussten und die Lüftung der Wohnungen nur noch durch den Kamin möglich war. Krankheiten ver-

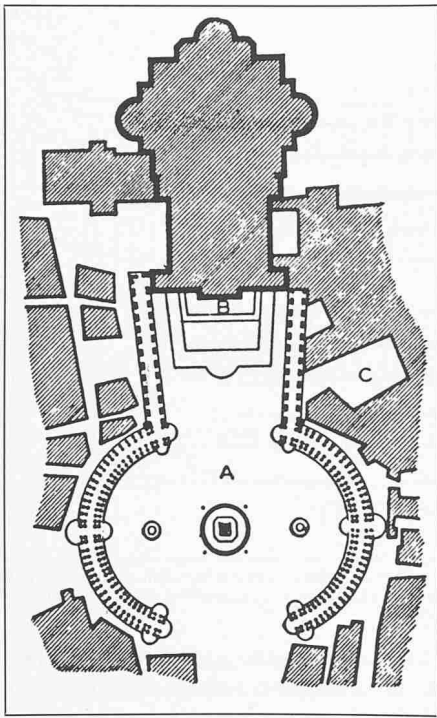


Bild 4. St.-Peters-Platz in Rom, herausgehauen aus der mittelalterlichen Stadt. A Platz, B Kathedrale, C Vatikan (A.B. Gallion, S. Eisner: «The Urban Pattern» New York 1975, 3. Auflage, S. 48)

breiteten sich sehr schnell; die Pest raffte im 14. Jahrhundert fast die Hälfte von Europas Bevölkerung dahin. Die Feuergefahr bestand überall, und die Städte fielen in einen Zustand zurück, der schlimmer war als zu den Zeiten des Alten Roms, 1000 Jahre zuvor.

Nach der Erfindung des Schiesspulvers im 14. Jahrhundert wurden die Stadtbefestigungen erweitert und waren für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich. Es wurden schwere Bastionen, Graben und Aussenposten errichtet. Die Trennungslinie zwischen Stadt und Land wurden immer schärfer, und die Frei-

räume ausserhalb der Stadtmauern waren den Stadtbewohnern immer weniger zugänglich. Die Bevölkerung kam in immer grösseren Zahlen in die Stadt, um am zunehmenden kommerziellen Leben teilzunehmen und um Berufssoldaten zu werden.

### Die Renaissance-Stadt

Erstmals während der Renaissance wurden die Herrscher ambitiös und wollten Reichtum und Macht zeigen – die seit dem Mittelalter zunahen und sich festigten –, indem sie ihre Städte, und besonders ihre Herrschaftssitze, gestalteten und verbesserten. Sie engagierten sich intellektuell und liessen sich für ihre kulturellen Aktivitäten vom klassischen Erbe Roms inspirieren. Könige, Adlige, Kaufleute und Päpste wurden die Mäzene der Künste und liessen sich die Dienste einer zunehmenden Zahl von Künstlern und Handwerkern etwas kosten. Die Anonymität der Baumeister der mittelalterlichen Städte, die zu den vielbewunderten, kleinmassstäblichen und harmonischen Siedlungsformen mit ihren informellen Vielfalten führten, herrschte nicht mehr vor. Die formellen Plätze und Freiräume der Renaissance wurden, manchmal brutal, aus der mittelalterlichen Stadt herausgehauen und erhielten monumentale Massstäbe. Die rücksichtslose Begleiterscheinung war, dass die umliegenden Nachbarschaftsstrukturen und Bauten zerstört wurden (Bild 4) [5]. Die Plätze und Räume wurden von formalen Fassaden umschlossen und ihre Gestalten wie Skulpturen und isoliert vom Rest der Stadt geformt. Der monumentale Charakter der griechischen und römischen klassischen Periode prägte das Stadtbild wieder und ersetzte die struk-

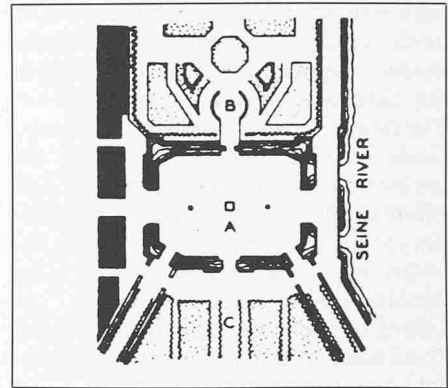


Bild 6. Place de la Concorde in Paris, deren räumliche Begrenzung fast gänzlich entbunden und geöffnet wurde. A Platz, B Gärten der Tuileries, C Champs Elysées (A.B. Gallion, S. Eisner: «The Urban Pattern», New York 1975, 3. Auflage, S. 52)

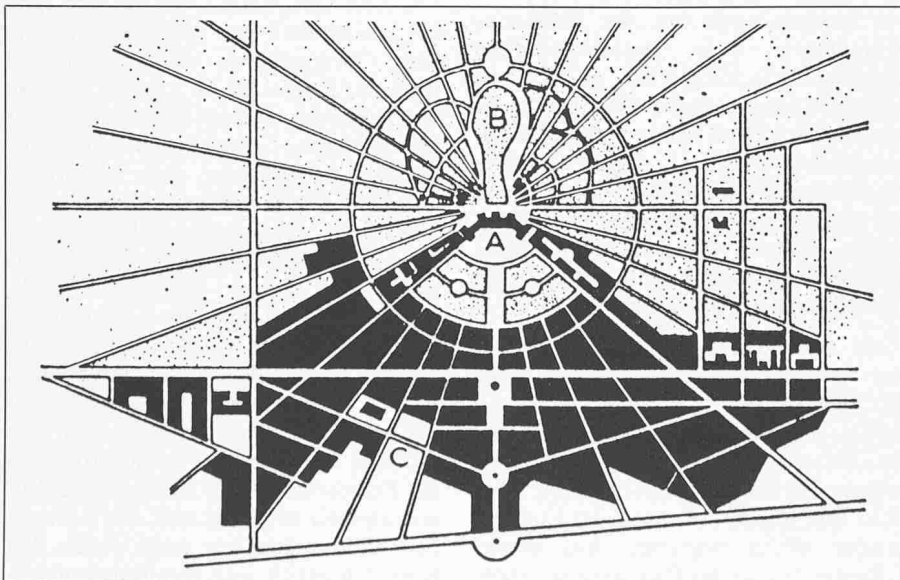
turelle Qualität des Mittelalters mit reiner, symmetrisch modellierter und skulptureller Form. Diese Entwicklung symbolisierte die wachsende Konzentration der Macht: Die französischen Könige wurden Monarchen, die reichen italienischen Kaufleute wurden autokratische Herzöge, die Grossgrundbesitzer Englands wurden Landadlige und die Päpste wurden wohlwollende Partner aller weltlichen Herrscher; aus Kleinstädten wurden Grossstädte, und diese wurden monumental.

Mit der Einführung der Artillerie wurden die Stadtmauern überflüssig und geschleift. Die Städte öffneten sich, Boulevards und Promenaden wurden angelegt, und die mittelalterliche Stadt wurde aus ihrer beengenden Anballung befreit. Der Übergang von der Renaissance zum Barock fand statt.

### Die Barock-Stadt

Das Gefühl der «Grandeur» führte zu zuvor nie dagewesenen Extremen in Proportion, Massstäblichkeit und Grösse, und der Egoismus der Herrscher kannte keine Grenzen. Die Städte wuchsen, und die Dominanz der zentralen Macht nahm zu, was sich darin manifestierte, dass ganze Städte um die Paläste und Gärten der Herrscher orientiert wurden (Bild 5). Mit der Öffnung der Städte verlagerte sich die Orientierung von umschlossenen architektonischen Formen zu einer Erweiterung der Freiräume. Kontinuität ersetzte Geschlossenheit als neue Richtung im Städtebau. Während die Piazzes des 17. Jahrhunderts noch als isolierte und geschlossene Räume konzipiert wurden, entstanden nun offene und weniger begrenzte Räume, die vermehrt auch in Richtung Umland orientiert waren. In vielen Fällen wurden Freiräume räumlich miteinander verbunden und ihre Kontinuität durch Laubengänge und baumbepflanzte Prachtstrassen hervorgehoben. Ein interessantes Beispiel dafür ist die Place de la

Bild 5. Karlsruhe, ein extremes Beispiel einer Stadt, die um den Palast und die Gärten des Herrschers orientiert wurde. A Palast, B Gärten, C Stadt (A.B. Gallion, S. Eisner: «The Urban Pattern», New York 1975, 3. Auflage, S. 50)





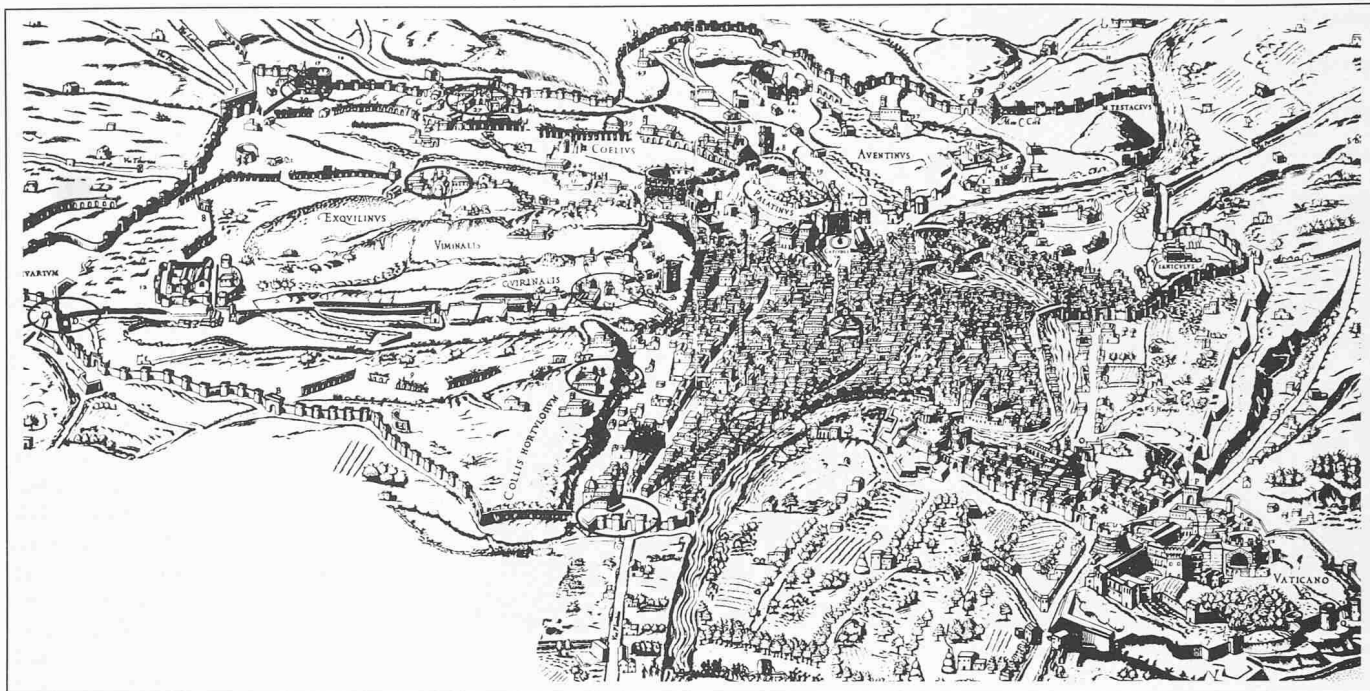


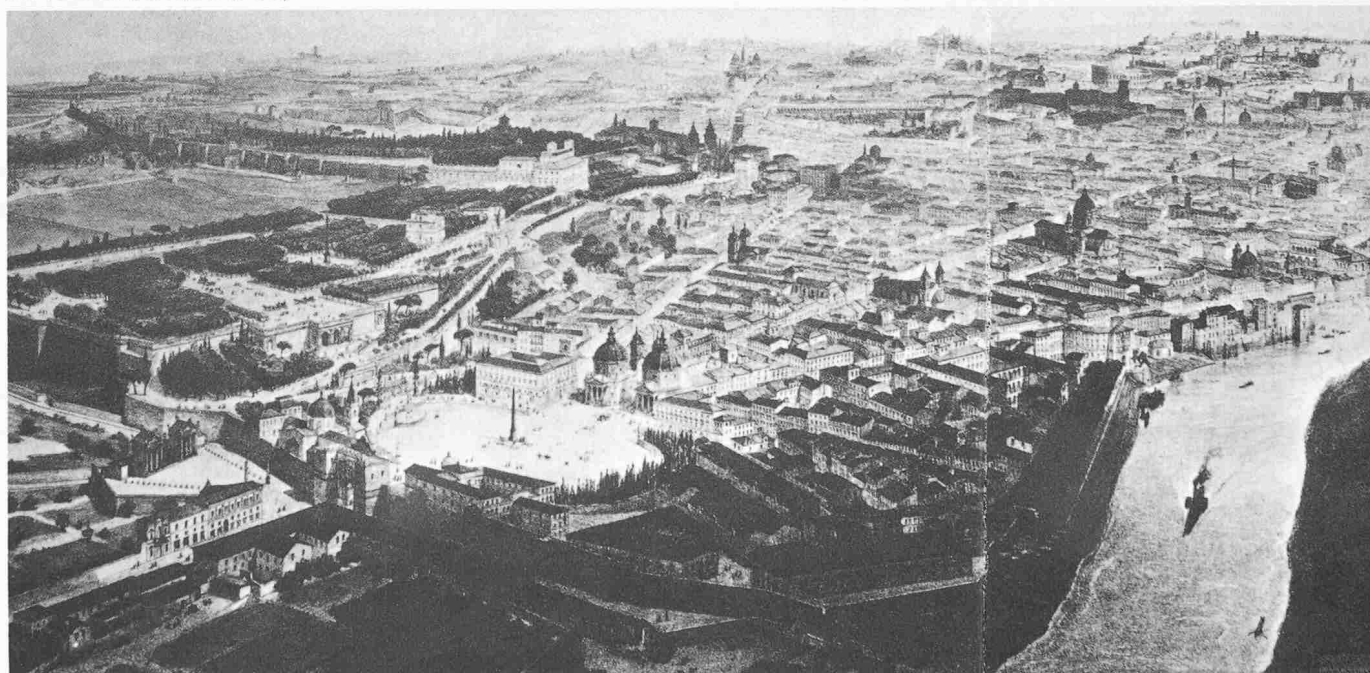
Bild 7. Rom. Lithographie von Antonio Bosio, 1961, vor den Eingriffen nach dem Plan von Sixtus V. (E. N. Bacon: «Design of Cities», New York 1967, S. 126–127)

Concorde in Paris, deren Raum fast ganz entbunden und geöffnet wurde (Bild 6). Er floss nun von den Gärten der Tuileries und vom Louvre zu den breiten Champs-Élysées und verband Paris mit den Palästen in Versailles, wobei die Seine den Massstab dieses riesigen Raumes noch verstärkt. Eine seltene Ausnahme für das reine «Grandeur»-Konzept des Städtebaus war der sorgfältig ausgearbeitete Plan von Papst Sixtus V. für die Wiederaufwertung und Erneuerung von Rom, den er entwarf, als er noch Kardinal war. Der Plan, der ohne seine Wahl zum Papst wahrscheinlich nie ausgeführt worden

wäre, enthält über die einzelnen Monumente hinaus ein Konzept über die städtebauliche Entwicklung der ganzen Stadt. Edmund Bacon bezeichnete ihn als «eine kolossale intellektuelle Heldentat der Aufbüdung von Ordnung in einer chaotischen Umwelt» und als «einer der bemerkenswertesten Planungsprozesse in der Geschichte» [6]. Er konzentrierte sich vor allem auf den Freiraum (einschliesslich Strassen) als Katalysator für die Einführung einer neuen städtebaulichen Grundstruktur in die Stadt. Das Konzept von Sixtus V. transformierte Rom von einer überfüllten, zusammengewürfelten Stadt mit

ihren darin zufällig verzeztelten Monumenten (Bild 7) in eine zumindest visuell gut organisierte Stadt. Er erreichte dies durch die sehr weitgehende Benützung ihres topographischen Potentials (sieben Hügel) und die Integration von alleinstehenden Baukomplexen aus der klassischen Periode in die Gesamtstädtebaustruktur, dadurch ihre Potentiale als städtebauliche Hauptorientierungsmerkmale möglichst gut nutzend (Bild 8). Die Ideen und klar durchdachten Strategien für deren wirtschaftliche Verwirklichung waren so kraftvoll und überzeugend, dass sie über einige Jahrhunderte befolgt wurden [7].

Bild 8. Rom, 1880, grossenteils aufgrund der Veränderungen nach dem Plan von Sixtus V.; der Autor der Lithographie ist unbekannt (E.N. Bacon: «Design of Cities», New York 1967, S. 142–143)



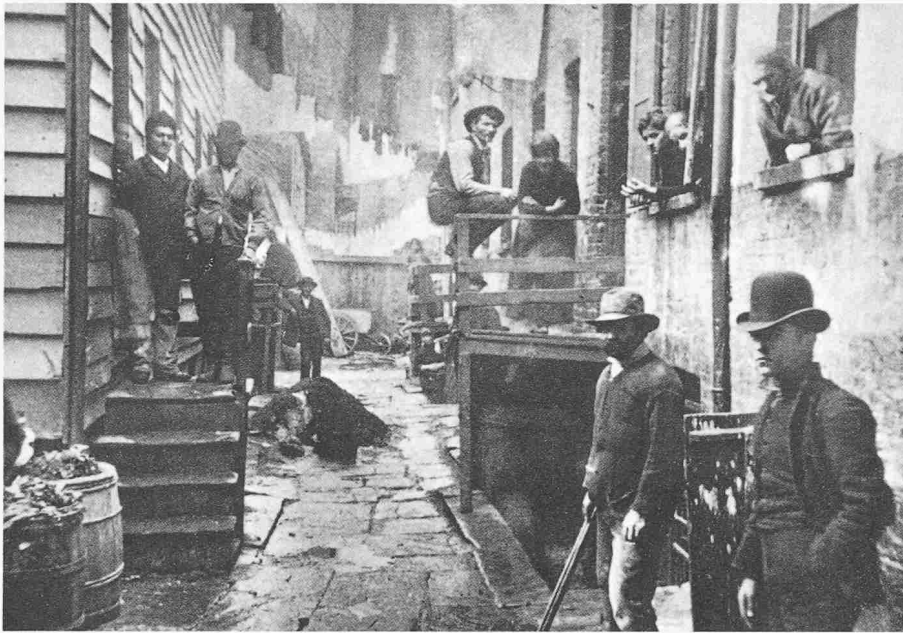


Bild 9. Freiraum in der Stadt New York, 1888 (A. Alland, Jacob A. Riis: «Photographer and Citizen», New York 1974, S. 97)

Hinter all der «Grandeur» und Monumentalität des Freiraumes verbarg sich, dass die unteren städtischen Bevölkerungsschichten weiterhin in extrem überfüllten Quartieren und entsetzlicher Armut lebten. In ihren Quartieren gab es seit dem Mittelalter keine Verbesserungen, und es fehlten in den meisten nach wie vor sanitäre Einrichtungen, Kanalisation, Wasserzuleitung und Strassenentwässerung. Die Kluft zwischen der Aristokratie und den Armen wurde immer grösser, was zusammen mit der Unterdrückung zu den Revolutionen des 18. Jahrhunderts führte [8].

### Industrielle Periode

Die Einführung der Mechanisierung und das Aufkommen des Kapitalismus – verstärkt durch Adam Smiths Theorie

der «unsichtbaren Hand» – führten zu einer neuen Ära der städtischen Entwicklung. Klein- und Grosstädte wuchsen immer stärker, und damit nahm auch die Überfüllung zu. Mit den damit einhergehenden Änderungen und der Zunahme des Verkehrs (Pferdefuhrwerke, Omnibusse und Strassenbahnen) änderte sich Funktion und Bedeutung des Freiraumes. Verkehrsverschmutzung und -verstopfung gab es schon vor der Einführung der elektrischen Eisenbahn und des Verbrennungsmotors am Ende des 19. Jahrhunderts. Das Automobil «spaltete die Stadt an ihren Nähten, und wir versuchen bis heute verzweifelt, mit Flickenteppichen ein ausgetragenes Gewebe zusammenzuhalten» [9].

Aus diesen Gründen muss man in der Entwicklung der Stadtform und der

Funktion und Bedeutung von Freiraum zwischen vorindustriellen und industriellen Quartieren, Städten und Dörfern unterscheiden. Wie zuvor erwähnt, können und sollen sich vorindustrielle Quartiere der heutigen Technologie und Standards nicht voll anpassen. Bei jeder Diskussion von Erhaltung oder Wiederaufwertung von Freiraum in Städten der industrialisierten Länder sollte diese klare Zäsur in der soziokulturellen und technologischen Entwicklung des Städtebaus und der Stadtgestalt berücksichtigt werden.

In den ersten hundert Jahren der industriellen Revolution waren die Möglichkeiten für sozialen und technologischen Fortschritt zum Wohle der städtischen Unterschichten besser als in der gesamten Geschichte zuvor. Es gab jedoch einen scharfen Gegensatz zwischen den neu verfügbaren Möglichkeiten und dem tatsächlichen Fortschritt des industriellen Proletariates. Die meisten Annehmlichkeiten, die im vorindustriellen städtischen Leben existierten, wurden den Anforderungen der industriellen Produktion geopfert. Die Ausbeutung der Armen während dieser Periode führte zu den vor Armut strotzenden Elendsquartieren der Industriegesellschaft (Bild 9), die zu den traditionellen hinzukamen. Das öffentliche und gemeinschaftliche Leben fand in diesen Elendsquartieren ausbarer Notwendigkeit statt, die sich durch die extrem hohen Bevölkerungs- und Belegungsdichten ergab. In unseren neueren und wohlhabenderen Siedlungen wurde das Leben im Freiraum weiter reduziert auf eine reine Funktion von Verkehrswesen und Kommunikation. Der Erfahrungswert der Freiräume wurde für die meisten von uns zu etwas, das näher am Konsum von kommerziellen und sozialen Gütern liegt (das öffentliche und gemeinschaftliche städtische Leben wird normalerweise fast nur in diesem Zusammenhang «konsumiert»), als was man als integralen Bestandteil des städtischen Lebens bezeichnen könnte (Bild 10).

Bild 10. Siedlungsteil in der Nähe von Kopenhagen (J. Gehl: «Leven tussen huizen», Zutphen 1978, S. 64)



### Folgerungen

«Für uns ist es viel normaler, sich die Chinesen, Inder oder Afrikaner als eine Art Europäer- oder Nordamerikanerkandidaten vorzustellen» [10] als uns in deren soziokulturelle Rahmenbedingungen hineinzudenken. Das sollte uns inzwischen bewusst sein. Wenn wir jedoch den Export von Dienstleistungen, Technologie und Geld in die Dritte Welt und die Reaktionen darauf dort beobachten, trifft diese Feststellung von Shadrach Woods leider immer



noch zu. Diese Anmerkungen beschränken sich, wie erwähnt, auf Freiräume in historischen und älteren Quartieren und Städten und grösstenteils auf Europa. Die verschiedenen Bewegungen und zahlreichen Schulen, persönlichen Philosophien und Formalismen von Planern und Architekten seit der industriellen Revolution und deren Auswirkungen auf die Planung und Gestaltung sowie auf Funktion und Bedeutung von Freiräumen, soweit überhaupt feststellbar, würden den Rahmen dieser Anmerkungen sprengen [11]. Ebenfalls nicht erfasst sind die noch wichtigeren Faktoren – die entscheidendsten, eigentlich – des Besitzes und der Kontrolle von Boden und Liegenschaften sowie die zunehmend utilitaristische Orientierung der Industriegesellschaften und deren städtisches Leben und somit des Urbanismus und seiner Architektur. Diese Orientierung scheint sowohl für kapitalistische wie auch für sozialistische Länder charakteristisch zu sein. Der Grad ihrer Industrialisierung und ihr Reichtum, geschmückt mit etwas lokalkulturellem Flair oder Kosmetik, sind fast die einzigen Faktoren, die es erlauben, ihre Architektur zu unterscheiden. Freiraum ist hier oft nur eine Funktion von dem, was übrig blieb zwischen relativ zufällig angeordneten Gebäuden (Bild 11).

Mit dem rücksichtslosen Export (und Import) entsprechender Dienstleistungen und Auffassungen fördern wir oft die Zerstörung von unersetzbaren kulturellen Werten und Identitäten in Ländern der Dritten Welt durch die unangepasste Planung und Gestaltung von neuen Quartieren und Städten und in jüngster Zeit durch die «Erneuerung» solcher. Nicht zu vereinbarende fremdländische Elemente und Massentechnologie, importiert aus den hochindustrialisierten Ländern, werden rücksichtslos verwendet. Die Ergebnisse sind oft nicht nur unvereinbar mit den soziokulturellen Traditionen und Bedingungen in diesen Ländern, sondern sind häufig sogar im Widerspruch mit den klimatischen Gegebenheiten. Das öffentliche Leben oder das Leben im Freiraum in diesen Kulturen, das oft viel intensiver ist als bei uns, wird dabei häufig überhaupt nicht in Betracht gezogen.

Während wir die Zerstörung anderer Kulturen fördern, kämpfen wir nostalgisch für jedes einzelne Denkmal zu Hause (oder was wir als ein solches betrachten) und ignorieren gleichzeitig die sozialen und ökonomischen Bedingungen, die zur Zerstörung ganzer Nachbarschaften mit ihrem sozialen Leben führen. Diese Konzentration auf manchmal irrelevante Details könnte

leicht ein Indikator dafür sein, dass wir es vermeiden, uns mit den wirklichen Problemen zu befassen oder davor kapitulieren und resignieren. Politische Kräfte und Bewegungen provozieren sowohl unter der städtischen Bevölkerung wie auch unter den Angehörigen der entsprechenden Berufsgruppen Reaktionen. Dies führt dazu, dass sich Innovation und Reaktion in immer wiederkehrenden Zyklen ablösen und sich nur in den Intervallen von Land zu Land etwas unterscheiden. Es könnte auch sein, dass wir – von den frustrierenden Bemühungen, uns mit den wirklichen Problemen zu befassen, ermüdet – es vorziehen, über Fassadendetails und Strassenmöbel zu debattieren, anstatt über städtische Strukturen und Freiräume mit all ihren Wechselbeziehungen und Auswirkungen. Gegenwärtig

scheinen wir in einer Phase der Reaktion zu sein, sowohl sozialpolitisch wie auch technologisch. Historisch gesehen ändern sich jedoch Verhalten, Mentalitäten und Interpretationen, und oft sehr schnell. Es hilft nichts, wenn wir uns auf die derzeitigen Gefühlsregungen verlassen, indem wir für die städtischen Strukturen und historischen und älteren Quartiere für das Beste hoffen. Die zunehmende emotionale Zuneigung der Bevölkerung zu unseren historischen und älteren Quartieren und Bauten symbolisiert gleichzeitig eine zunehmende Gefahr, dass die ursprünglichen Einwohner und sozialen Gruppen aus diesen Nachbarschaften, besonders durch den erhöhten Bedarf von reicheren sozioökonomischen Gruppen, hinausrenoviert werden. Historische, nicht reproduzierbare Quar-

Bild 11. «Detroit wiedergeboren» im «Geiste der Renaissance» («Planning», Chicago, Juli 1979, S. 14)





tiere und Bauten, in welchen sich die ursprünglichen, spezifischen sozialen Konstellationen widerspiegeln, sollten die Grundlage für das Geschichtsbewusstsein einer Bevölkerung für ihre Stadt oder ihr Dorf bilden. Ganz abgesehen davon, dass Verdrängungen ganzer sozialer Gruppen politisch unannehmbar sind, wird dieses Geschichtsbewusstsein zerstört bei einem radikalen Wechsel von einer sozioökonomischen Gruppe zur anderen in einem Quartier. Die Anhänglichkeit sollte über den rein ästhetisch-nostalgischen Charme eines Quartiers hinausgehen. Die zunehmende Affinität zu unseren historischen und älteren Quartieren ist auch ein Indikator dafür, dass wir uns neben den quantitativen und technologischen vor allem vermehrt um die qualitativen und ästhetischen Aspekte der Planung und Umweltgestaltung kümmern sollten. Für die individuellen Denkmäler (einschliesslich Plätze und interessante Freiräume) wird inzwischen in vielen Ländern ziemlich gut gesorgt. Die städtebauliche Identität eines Quartiers oder einer Stadt kann nicht aus einem eingefrorenen Bild eines bestimmten historischen Zeitschnitts bestehen. Wir müssen uns deshalb endlich vom Erhalten blosser Details lösen und uns auf die Bestimmung jener historischen Konstanten der entsprechenden Quartiere und Städte konzentrieren, die ihr Überleben als urbane Einheiten und als geschichtliches Erbe zu garantieren vermögen.

#### Anmerkungen

Dieser Artikel entstand im Rahmen des Internationalen Kolloquiums: «L'aménagement des espaces collectifs en milieu ancien» von UNESCO und ICOMOS (Sektion Frankreich) vom Dezember 1978 und April 1979. Die englische Originalfassung wurde in der Sondernummer zum gleichen Thema von «Monumentum» (Brüssel, Vol. XVIII-XIX, 1979, mit Beiträgen anderer Teilnehmer und den im vorliegenden Heft des «Schweizer Ingenieurs und Architekten» ebenfalls enthaltenen Empfehlungen dieser Gruppe unter dem Titel: «Collective Spaces in Their Historical Urban Contexts» veröffentlicht.

[1] Wie eine solche städtebauliche Identität hergeleitet und in ein Instrumentarium, bestehend aus Regeln und Massnahmen für die Erhaltung und Wiederaufwertung historischer Stadtteile und deren Stadt- und Landschaftsbilder als Ganzem, übersetzt werden kann, siehe zum Beispiel: F. Stuber, J. Lang et al.: «Stadtbilduntersuchung Altstadt Lenzburg», Zürich 1976; oder M. Trieb, A. Markelin et al.: «Stadtbildanalyse und Entwurf der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt», Stuttgart/Lübeck 1977. Beide Arbeiten enthalten auch Methoden für die Analyse und Planung städtischer Freiräume.

In Polen ist es seit mehreren Jahren üblich, Erhaltungs- und Wiederaufwertungskonzepte, die im Grunde die Herleitung solcher Identitäten beinhalten, auszuarbeiten, bevor Erneuerungsmassnahmen in historischen Städten und Dörfern in Angriff genommen werden. Sie beruhen auf umfassenden und gründlichen Studien, die von interdisziplinären und hochqualifizierten Teams mit grösster Sorgfalt und mit anderswo kaum möglichem oder überbietbarem Aufwand durchgeführt wer-

den. Siehe zum Beispiel: «Architektura» (Warschau), 7-8, 1978, Sonderheft: «Revaluation of Historic Cities»; S. Stanghellini: «Polonia. Programmazione e pianificazione del recupero di centri storici», in Casabella (Mailand), Dezember 1978, S. 41-48; oder F. Stuber: «Notes on the Revalorization of Historic Towns in Poland», Zürich 1978 (eine gekürzte Fassung dieses Berichtes wurde in Ekistics, Athen, März/April 1982, veröffentlicht; eine deutsche Fassung wird im Schweizer Ingenieur und Architekt publiziert werden). In diesem Zusammenhang sei auf die autoritative Studie von W. Ostrowski, Les ensembles historique et l'urbanisme, Paris 1976, hingewiesen.

Für die sozialen und psychologischen Aspekte (man-environment approach) von Stadtgestalt und -gestaltung siehe: A. Rappoport: «Human Aspects of Urban Form», Oxford 1977; und für Stadtgestaltungspolitik siehe: M. Trieb, U. Grammel, A. Schmidt: «Stadtgestaltungspolitik», Stuttgart 1979 (enthält auch einen Teil über ihre Geschichte).

[2] Für ein vertiefteres Studium der historischen Aspekte siehe zum Beispiel: A. B. Gallion, S. Eisner: «The Urban Pattern», New York 1975 (3. Auflage); und A. E. J. Morris: «History of Urban Form», London 1972. Auf diesen Arbeiten beruht dieser Artikel teilweise. Beide Bücher sind besonders als Einführungen in die Geschichte des Städtebaus geeignet, und das letztere enthält eine ausgezeichnete und themenspezifische Bibliographie. Zum detaillierteren Studium historischer Freiräume siehe zum Beispiel: C. Sitte: «Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen», Wien (1889) 1965; und P. Zucker: «Town and Square», New York 1959.

[3] A. E. J. Morris: «History of Urban Form», S. 63.

[4] Die Herzöge von Zähringen fügten das städtebauliche Wissen des 12. Jahrhunderts zu einem kohärenten, flexiblen und wahrscheinlich am fortwährendsten erfolgreichen Städtebaukonzept zusammen, das in unserem Kulturraum je verwirklicht wurde. Es besteht aus acht Grundprinzipien und Regeln (einschliesslich der beiden erwähnten über Marktgassen/Durchgangsstrassen und Hauptplätze), die an verschiedenen Standorten angewendet wurden: Die Hofstätte als Modul für das Bauen und gleichzeitig als Gundeinheit für die Berechnung der Grundstückssteuern (census arenum); die orthogonale Geometrie, die für die Planung der einzelnen Quartiere verwendet wurde; Hofstätten und Gassenbreiten in den harmonischen Proportionen von 2:3 und 3:5; das Weglassen

von öffentlichen Gebäuden, einschliesslich Kirche und Rathaus, an Marktgassen/Durchgangsstrassen; die Anordnung der Stadtfestung an der Flanke; und die Errichtung eines Kanalisationssystems». Aus P. Hofer: «The Zähringer New Towns», Ausstellungskatalog mit dem gleichen Titel von R. Hager, P. Hofer, Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich 1966 (der Katalog enthält auch eine Bibliographie).

[5] Manche unserer Befürworter von umfassender Erhaltung – die oft gleichzeitig Bewunderer dieses Erbes der Renaissance sind – sollten manche dieser brutalen Eingriffe in die bauliche und soziale Struktur der Städte, die zu den meisten der spektakulären und berühmten Plätzen führten, näher studieren.

[6] E. N. Bacon: «Design of Cities», New York 1967, S. 127-128.

[7] Siehe E. N. Bacon: Design of Cities», für das barocke Rom und Sixtus V, S. 126-145.

[8] Manche von uns möchten nicht wirklich erinnert werden, was all die «Grandeur» dieser Zeitperiode, die wir nostalgisch bewundern, symbolisierte. Ich traf sogar hohe französische Beamte, die sich darüber beschwerten, dass Massstab und Dimensionen der Plätze und Freiräume in Paris fast in sich selbst zu sozialen Aufständen einladen.

[9] A. B. Gallion «The Urban Pattern», S. 69.

[10] S. Woods: «The Incompatible Butterfly», in Proceedings of the 12th Urban Design Conference, Cambridge, Mass. 1968, S. 13-14.

[11] Für eine konstruktive Kritik heutiger Planung und Gestaltung von Freiräumen, mit zahlreichen interessanten Beobachtungen und Vorschlägen, siehe: J. Gehl, «Livet mellem husene», Kopenhagen (1971) 1980 (Dänisch; holländische Ausgabe: «Leven tussen huizen», Zutphen 1978. Beide Ausgaben sind reich illustriert und die holländische enthält eine ausführliche englische Zusammenfassung). Zur holländischen Erfahrung mit Wohnhöfen, siehe: Woonerf (Wohnhof): «Eine andere Art von einrichten der Wohnumgebung und die dort geltenden neuen Verkehrsanordnungen», Den Haag 1977 (ebenfalls reich illustriert und dreisprachig: englisch, französisch, deutsch).

Adresse des Verfassers: Fritz Stuber, Architekt Dipl. HfG, MAUD Harvard, Raumplaner ETH/NDS; Urbanistics, Schlossergasse 9, 8001 Zürich.

## Planung städtischer Freiräume in historischer Umgebung

### Schlussfolgerungen eines internationalen Kolloquiums in Paris<sup>1</sup>

#### Vorbemerkungen

1. Wir möchten vorerst präzisieren, was wir unter Freiräumen in Städten verstehen. Mit dem Begriff bezeichnen wir jeden städtischen Raum (öffentlich, halböffentlich oder privat, offen oder überdeckt), der regelmässig als Versammlungsort im physischen oder sozialen Sinne benützt wird.

2. Das internationale Kolloquium über die Planung städtischer Freiräume gliederte sich in zwei Teile. Der erste Teil diente vor allem dem Erfahrungsaustausch und dem Definieren der Probleme. Diese erste Zusammenkunft zeigte die ganze Strebweite der Schwierigkeiten, die alle gemeinsam empfanden,

und ermöglichte während der zweiten die Formulierung einer bestimmten Anzahl wichtiger Zielorientierungen, die auf gemeinsamen Kriterien und einer kritischen Analyse der jüngsten Entwicklung beruhten.

<sup>1</sup> Das Kolloquium fand in zwei Teilen am Sitz der Unesco in Paris im Dezember 1978 und im April 1979 statt. Es wurde von der Sektion Frankreich des Icomos, International Council on Monuments and Sites, organisiert und stand unter dem Patronat der Unesco. Die Schlussfolgerungen sind in französischer, englischer und spanischer Fassung in der Sondernummer von «Monumentum» (Louvain, Belgien) Vol. XVIII-XIX, 1979, mit den Beiträgen der Teilnehmer veröffentlicht worden. F. S.

<sup>2</sup> Diese Empfehlung wurde durch die Generalversammlung der Unesco an der 19. Session in Nairobi am 26. November 1976 angenommen. Sie kann durch die Unesco in Paris bezogen werden.