

Stadtplanung

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **46 (1959)**

Heft 7: **Mensch und Stadt**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

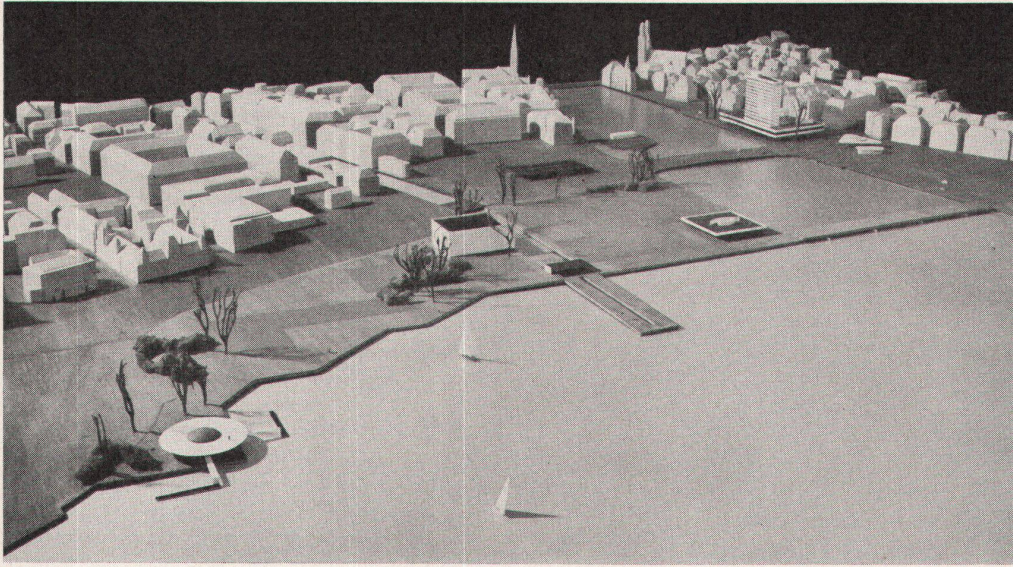
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Projekt Seepark in Zürich
Werner Müller, Architekt, Zürich

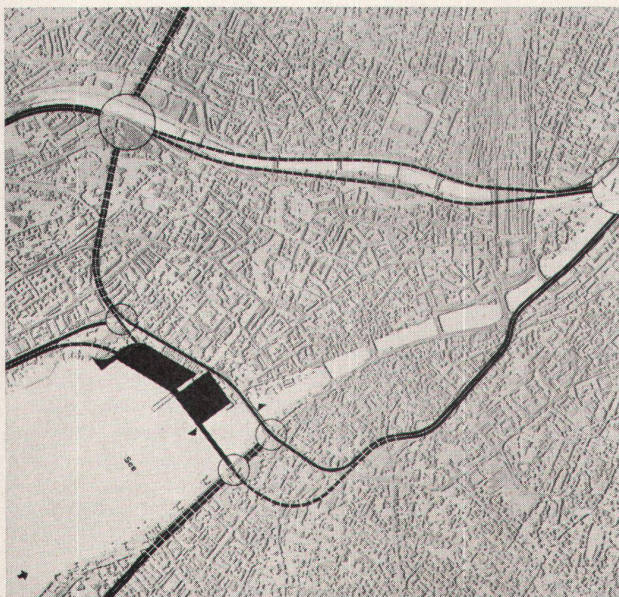
1
Modell des überarbeiteten Seeparkprojekts

2
Lage des Seeparks innerhalb der Stadt und
Führung der Hauptverkehrslinien

Stadtplanung

Projekt Seepark in Zürich

Wir veröffentlichen im Zusammenhang mit unserem Thema «Mensch und Stadt» das neu überarbeitete Projekt für die Aufschüttung des untersten Seebeckens zur



2

Gewinnung von öffentlichem Land im Zentrum der Stadt. Einer der Initianten des ersten Seeparkprojektes, Architekt Werner Müller, Zürich, hat im Auftrag des Stadtrates das ursprüngliche Projekt überarbeitet, neu gestaltet und auch alle technischen Fragen grundsätzlich abgeklärt. Im Gegensatz zum früheren Projekt hat Werner Müller bis auf zwei kleine Bauten auf eine wesentliche Bebauung innerhalb der Anlage verzichtet und das ganze Gelände zu einem großen Park gestaltet. Er begründet dies damit, daß die Stadt heute vor allem eine zentrale Grünfläche benötigt und daß außerdem das sehr exponierte Projekt in dieser Form beim Stimmbürger besseren Anklang fände.

Ohne jetzt schon in die Diskussion eingreifen zu wollen, möchten wir hinter diese Begründungen doch noch ein kleines Fragezeichen setzen. Uns scheint, daß die Stadtfront am See auch ein städtisches Gesicht verdient, und glauben, daß die Frage der architektonischen Gestaltung in jedem Falle noch einer sorgfältigen Abklärung bedarf.

Mit dieser Bemerkung möchten wir jedoch keinesfalls die Idee des Seeparkes als Ganzes angreifen, die wir als positiv und für die Gestaltung der City von großer Bedeutung betrachten. Die Redaktion

Daten

1918. Wettbewerb Groß-Zürich.

1926. Allgemeiner Wettbewerb über Seeufergestaltung.

1937. Neuer Wettbewerb über Seeufergestaltung. 1. Preis Prof. A. H. Steiner.

1946. Aufträge an Architekten: Studium der beiden Seeufer.

1956. Gutachten zu einem Generalverkehrsplan. Pirath-Feuchtiger lassen die Seeufer unberücksichtigt. Kremer-Leibbrand lösen Bellevue- und Bürkliplatz vom rein verkehrstechnischen Stand-

punkt aus. Städtebaulich nicht verantwortbare Vorschläge.

1956. Architekt Werner Müller gründet eine Arbeitsgruppe, die in der Folge den «Seepark» ausarbeitet als Beispiel für die Koordination von Stadtbau und Verkehr.

August 1956. Der ACS übernimmt das Patronat und reicht das Projekt dem Stadt-, dem Gemeinde- und dem Regierungsrat ein. Ein Aktionskomitee wird gegründet, dem folgende Herren angehören: Dr. H. Weisbrod, Präsident des ACS; Dr. W. Y. Müller, Leiter des Baugeschichtlichen Museums; Dr. E. Bieri, NZZ; Hans Ott, Volksrecht; Dr. W. Kämpfen, Verkehrsdirektor. Dr. Bieri reicht dem Gemeinderat eine Interpellation betreffend den Seepark ein.

November 1956. Das Baukollegium diskutiert den Seepark und stimmt der Idee generell zu.

April 1957. Der Regierungsrat nimmt vom Gutachten der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission zustimmend Kenntnis.

Juli 1957. Der Stadtrat erteilt Architekt Werner Müller den Auftrag zur Ausarbeitung eines Vorprojektes. Gleichzeitig werden Aufträge erteilt zur Seegrundaufnahme und zur Bodenuntersuchung im Seeparkareal.

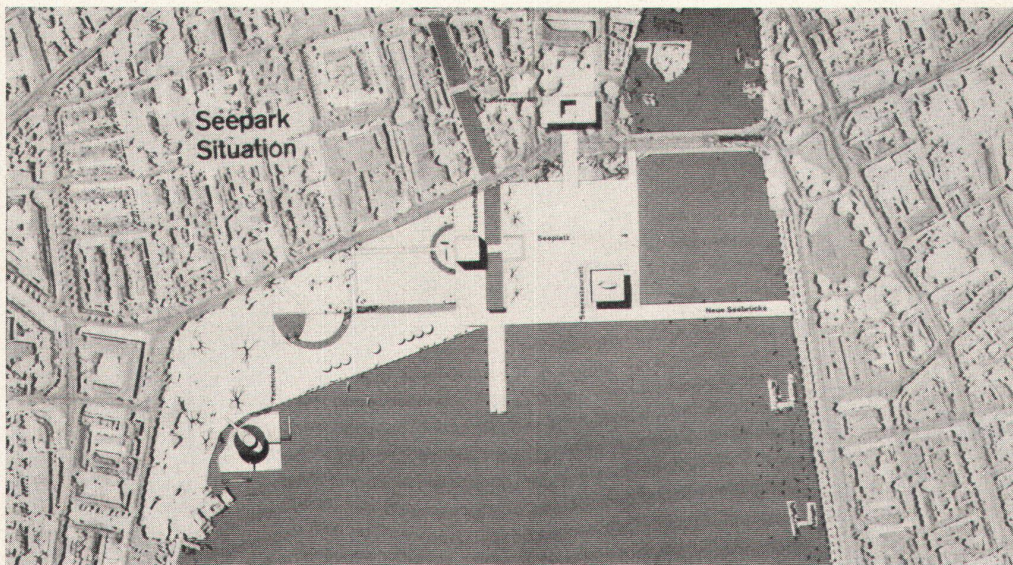
Oktober 1958. Das Hochbauamt erteilt der Ingenieurfirma Fietz & Hauri den Auftrag zur statischen Auswertung der Bodenuntersuchungsergebnisse.

März 1959. Das vorliegende Vorprojekt wird dem Stadtrat eingereicht.

Grundsätzliches

Der Verkehr ist ein Teilproblem des Stadtbaues. Wo der Stadtbau versagt – er versagt seit dem Mittelalter, da Städte noch nach einem Gesamtplan gebaut wurden –, da versagt gezwungenermaßen auch der Verkehr. Wir müssen die Verkehrsprobleme immer in Gemeinschaft mit den städtebaulichen Problemen betrachten. Wenn unsere Städte nämlich städtebaulich richtig saniert würden, verschwänden die Verkehrssorgen im selben Zuge.

Der Verkehr ist das Kreislaufsystem einer Stadt. Früher pulsierte dieser Kreislauf mit einer Geschwindigkeit von 4 (Mensch) bis 8 Kilometer (Fuhrwerk) in der Stunde. Unsere Städte sind ehemalige Fußgängerstädte, in welche heute der Verkehr hineingezwängt wird. Ein Verkehr, der sich zum Teil mit 50 Kilometer in der Stunde durch viel zu enge Straßenschluchten schleust. Der Fußgänger wird zu einer sekundären Randfigur. Wir stellen mit Erstaunen fest, daß zum Beispiel in Zürich kein einziger Platz existiert, auf dem der Mensch König wäre, wo er sich frei bewegen könnte. Alle Plätze sind vom Verkehr beschlag-

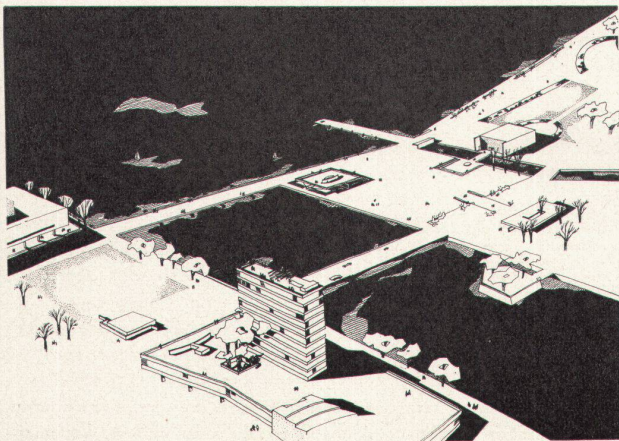


3

3
Situationsplan der neuen Anlage

4
Skizze des neugestalteten Seebeckens mit Bellevue-Hochhaus im Vordergrund

nahmt. Der Mensch hat sein überliefertes Recht auf Raum verloren. Wir müssen uns das Leben in einer von Menschen für Menschen gebauten Stadt – Athen, Pompeji, Ephesus usw. – einmal vor Augen führen: Im Zentrum das Forum (oder die Agora) als geistiger und geographischer Mittelpunkt der Stadt, ohne Verkehr, ohne Lärm, aber doch erfüllt von Leben. Um das Forum angeordnet die öffentlichen Gebäude, in harmonischer Verbindung dazu Amphitheater, Gymnasium, Bibliotheken usw. Die Wohnbauten an richtiger Stelle gelegen, in richtiger Entfernung zum Markt, zum Zentrum. Ephesus hatte sogar ein eigentliches Fußgänger-Shopping-Center: eine Ladenallee – dem Menschen reserviert –, die sich vom Meer ins Landinnere



4

zog. Der Mensch bewegte sich frei, durch nichts beeinträchtigt; in Ruhe wandelte er vom Meer zur Agora und wieder von der Agora zum Meer.

Der springende Punkt jeder Verkehrslösung:

Der Fußgänger muß strikte vom Verkehr getrennt werden. Diese Forderung ist der kategorische Imperativ für jeden seriösen Stadtplaner. Dieser Hauptforderung müssen sich alle übrigen Nebenforderungen und -wünsche unterordnen. Erst wenn wir uns klar sind über dieses anzustrebende Endziel, können die Etappen abgesteckt werden. Wir müssen wieder beginnen, Städtebau zu betreiben und den Verkehr als dem Städtebau untergeordnet zu betrachten, als dessen Funktion. Am (heute noch utopischen) Beispiel betrachtet: In der sogenannten City Zürichs – dem Geschäftszentrum zwischen Bahnhof und See – arbeiten rund 24000 Menschen. In Häusern mit vielleicht 4 bis 5, höchstens 10 Stockwerken, Blick auf schattige, lärmige Straßenkanäle gerichtet. Würden diese 24000 Menschen in einem halben Dutzend wirklicher Hochhäuser untergebracht, entstünde ein riesiger Park vom See bis zum Bahnhof. Darin – ganz unbemerkt – würden einige Straßen in Form von Hoch- oder Tiefstraßen verlaufen. Das Verkehrsproblem würde illusorisch; denn es hätte aufgehört zu existieren.

Weil solche Radikalmaßnahmen in europäischen Bezirken noch nicht (warum eigentlich nicht? – in Boston, New York usw. sind solche Riesenauskerungen bereits realisiert) aktuell zu sein scheinen, müssen wir nach vorbereitenden Etappenlösungen suchen. Nach Lösungen also, die uns durch kluge Planung den späteren, idealeren Endzustand anstreben lassen. Die Renovation des be-

stehenden Verkehrssystems ist eines dieser zu erreichenden Etappenziele. Die fundamentale Forderung für alle Neuerungen an bestehenden Verkehrsnetzen, -anlagen und -systemen ist, wie gesagt, die Separation des Fußgängers. Der Boden gehört dem Fußgänger; der Mensch soll nur an bestimmten Berührungspunkten mit dem Verkehr in Kontakt treten: an den Haltestellen der Verkehrsmittel, bei Parkplätzen usw. Der städtische Boden muß dem Menschen wieder zurückgegeben werden, das heißt, die Verkehrsmittel – öffentliche als auch private – sind von der Fußgängerebene fernzuhalten. Das Verkehrsproblem ist ein Problem des Raumes. Wo die vertikale Verlagerung des Verkehrs – also Hochbahn/Hochstraße oder Tiefbahn/Tiefstraße – nicht möglich ist, wird die horizontale Ausweitung des Verkehrsraumes durch separate Trasse notwendig sein.

Auf diesem Lösungsprinzip basiert die Grundüberlegung, die zur Entwicklung des Seeparkprojektes geführt hat: Dem See wird Land abgewonnen, welches oberirdisch dem Fußgänger und unterirdisch dem Automobilisten erschlossen wird.

Zweck und Ziel

Der Seepark ist nicht die Lösung des Verkehrsproblems im Raume Bellevue-Bürkliplatz. Er trägt dazu bei. Der Seepark ist auch nicht die Lösung der Parkierungsfrage. Er trägt auch hiezu bei.

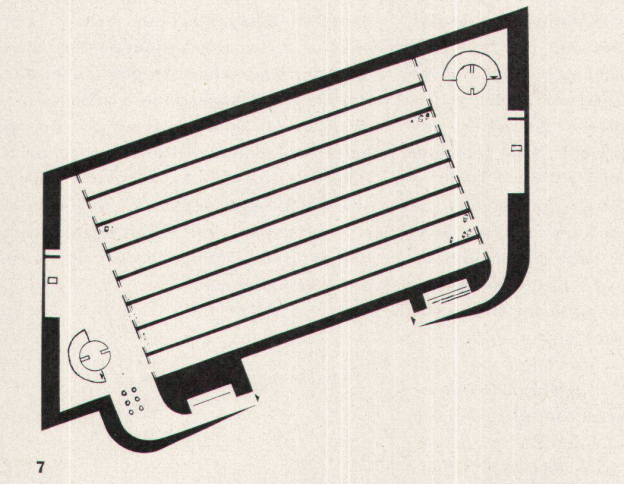
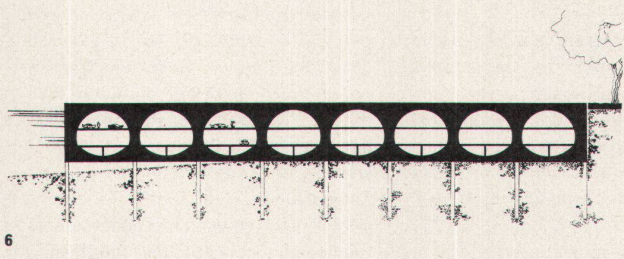
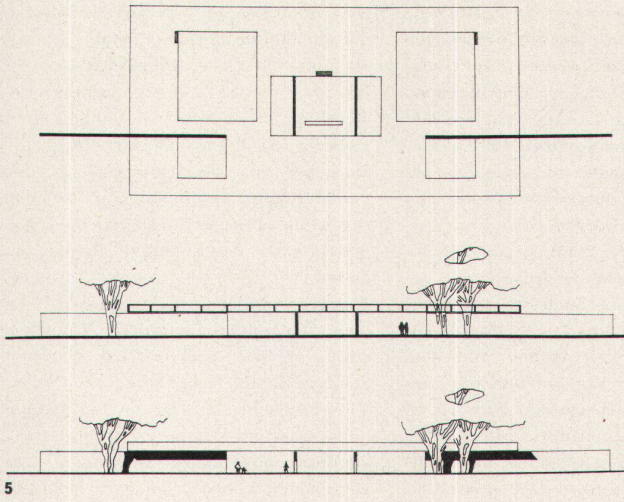
Der Seepark ist aber eine Sache des Menschen: ein Park – befreit von Motor und Lärm – mitten in der Stadt, am See. Dort, wo die Stadt den See empfängt, wo Natur die Stadt trifft. Dort wollen wir eine große Seeterrasse – den Seepark – bauen. Für den Menschen.

Arnold Bürkli wollte dasselbe. Er ließ in den Jahren 1882 bis 1887 dem See 300000 m² Land abringen. Nur wenige Jahre dauerte das Glück: Der merkantile Klassizismus trieb üble Blüten; Spekulanten erwarben und überbauten das gewonnene Neuland.

Der Seepark ist die Wiedergeburt des Bürkliparkes. Er ist keine «Idee», sondern die Erfüllung eines Lebensbedürfnisses, des Bedürfnisses nach Raum. Der Seepark will dem Menschen das Recht auf Raum zurückgeben.

Der architektonische Impuls

Also ist der Seepark in allererster Linie Park. 100000 m² Grünfläche, Bäume, Wasser, Spazierfläche werden in harmonischen Wechsel gebracht. Bauten sind bloß Attribute, in möglichst filigraner Art erbaut und locker in den Park gesetzt. In einer ersten Etappe soll die eigentliche Basis, also der See-Einbau inklusive Hochbauten, erstellt werden.



5 Erdgeschoß, Schnitt und Ansicht des Laden-zentrums vor der Nationalbank

6 Querschnitt durch die unterirdische Garage

7 Grundriß der unterirdischen Garage

Photos: Fred Waldvogel, Zürich

Der Seepark darf auf keinen Fall von Anfang an umfassend überbaut werden. Er soll möglichst lange seinem Zweck – Erholungszone des Menschen – dienen können.

Einige wenige Dringlichkeitsbauten sind selbstredend nicht zu umgehen. Die Umfrage bei allen Amtstellen ergab an Raumbedürfnissen: Ausstellungshalle, rund 1500 m². Diese ist gedacht als Ersatz für die heutigen Räume im Kunstgewerbemuseum, die so zu Schulzwecken zugeführt werden können. Seerestaurant. Am seeseitigen Rande des Seeparkes ein großes Dach mit zentralem Servicekern. Platz für rund 500 Gäste. Der Dachgarten dient zur Erweiterung. Badenanstalt. Die Bürklibadanstalt soll in neuer Form wieder entstehen: Garderoberräume im Seeparkkeller, während ein Liegefloß im neuen Limmatbecken verankert ist.

Billetthaus für die Dampfschiffahrt. Der Landungssteg genügt den Bedürfnissen, muß aber neu erstellt und versetzt werden. Die Landestation Theater fällt weg. Private Bauten im Seeparkareal sind Yachtclub und Ladenzentrum sowie die verschiedenen Bauten der Bootsvermieter.

Um Straßenengpässe zu vermeiden, ist der Bellevuehauskomplex in einen niedrigen Flach- und in einen schlanken Hochtrakt gegliedert.

Der verkehrstechnische Impuls Unsichtbar, aber nicht unwichtig sind die unterirdischen Anlagen, die dem «ruhenden Verkehr» dienen: Bei doppelstöckigem Ausbau der Aufschüttung ergibt sich eine Abstellfläche für rund 2000 Personenwagen. Dieser Parkkeller ruft selbstverständlich nach den notwendigen Annexanlagen: Werkstätte, Wasch- und Schmieranlagen, Tankanlagen, Wechselstube, Information, Restauration usw. Eingehende Studien der Verkehrsplaner R. und K. Scheifele führten zur Auffassung, daß die ursprüngliche Konzeption der Verkehrsführung die zweckdienlichste ist: oberirdisch wird der Fahrverkehr einbahnig über die Quaibrücke Richtung Alpenquai geführt und durch den geplanten Seetunnel am Parkkeller vorbei Richtung Stadttheater-Stadelhofen-Pfauen. Eine vertikale Erweiterung des Verkehrsraumes im Rämistraßeinschnitt ist städtebaulich nicht verantwortbar.

Außer Grünraum, Park- und Verkehrsraum steht – leider – noch ein bedenklicheres Raumproblem zur Diskussion: Raum für den Zivilschutz. Schutzraum. Der unterirdische Parkkeller muß unbedingt als Atomschutzkeller ausgebaut werden. Wir erhalten einen Schutzraum für 20000 Menschen...

Zürich, im März 1959 Werner Müller

«Vom Verkehrsplan zum Stadtplan»

Auf Einladung der Neuen Helvetischen Gesellschaft Basel und vor einem außerordentlich zahlreich erschienenen Publikum hielt am 30. April 1959 der Basler Nationalökonom Dr. Lucius Burckhardt, Dozent an der Hochschule für Gestaltung in Ulm, einen ausgezeichneten Vortrag zu jenem aktuellen Problem der Stadtplanung, das Basel gegenwärtig so stark beschäftigt. Seine Gedanken dürften – sofern sie wirklich Gehör fanden – entscheidend neue Gesichtspunkte in die Diskussionen und Überlegungen um den «Plan Leibbrand» bringen. Schon in der Formulierung des Themas «Vom Verkehrsplan zum Stadtplan» lagen zwei Momente, auf die Burckhardt – der ja vor ein paar Jahren auch an der Initiative «Neue Stadt» entscheidend beteiligt war – besonderen Wert legte: die Bewegung und die Überordnung der Stadtplanung über die Verkehrsplanung. Indem Burckhardt in erster Linie von der Soziologie her Stellung nahm, ließ er sich erfreulicherweise nicht auf Detailfragen ein, sondern ging vom Grundsätzlichen aus.

Zunächst von der in Basel gern vergessenen historischen Dimension jeder Stadt. Eine Stadt war schon Ninive mit seinen 120000 Einwohnern und einem Durchmesser von «drei Tagesreisen», wie es im Buch Jona heißt. Eine verdichtet bewohnte agrarische Zone also mit großen Viehbeständen.

Eine Stadt des 20. Jahrhunderts wie Basel ist dagegen eine industrielle und merkantile Großagglomeration, die sich auf die alte Handels- und Gewerbestadt des 19. Jahrhunderts aufgepfropft hat. Grundlage dieses modernen Agglomerats, das zugleich Ausdruck der Produktionsweise und des Sozialverkehrs ist, ist die moderne, früher nicht existierende Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz. Sie hat den Berufsverkehr erzeugt, der uns heute so viele Sorgen macht. Er wird in Gang gehalten von einem der Prinzipien der freien Wirtschaft: der freien Berufswahl und der Möglichkeit, die Stelle zu wechseln, ohne die Wohnung wechseln zu müssen.

Dazu kommt das der Stadt eigene «Gesetz der vollen Palette»: nicht nur schafft jeder Arbeitsplatz in der Grundindustrie einen zweiten Arbeitsplatz in der Versorgungsindustrie, auch die Gesamtheit der damit entstehenden Läden strebt nach Komplettierung. Neben Lebensmittelgeschäften entstehen Restaurants, Kinos, Kunstgewerbe- und Luxusgeschäfte. Da wir Blumenvasen und Pelzmäntel nur im Parterreladen besichtigen wollen, wird der Boden knapper und teurer, und in immer engeren Läden müssen immer größere Umsätze erzielt

werden. Um sie zu erreichen, müssen also immer größere Menschenmengen in einen gleichbleibenden städtischen Raum gezogen werden. So daß die City, ihrem eigenen Lebensgesetz folgend, mit mathematischer Notwendigkeit ihre Verkehrsmisere erzeugt. Das Verkehrsproblem betrifft also nur einen Teil der steten Wandlung, in der sich jede Stadt befindet. Denn die Stadt ist nie in ihrer endgültigen Form vollendet. Also kann das Ziel eines «gelösten Verkehrsproblems» nur in Momenten, aber nie im Dauerzustand erreichbar sein. Ununterbrochen spielen die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen und in ihrer Folge auch der innerstädtische Bodenpreis. Deshalb ist auch die Kette von Abbrüchen und Neubauten kein Zeichen von Krankheit, sondern ein Zeichen des Lebens einer Stadt: an den Platz des Spezialgeschäftes kommt das Warenhaus, das seinerseits wieder vom Büro- oder Verwaltungsbau verdrängt werden kann.

In dieser zähflüssigen Lava planen wir. Wie aus Goethes Schilderung der Neubaupläne Straßburgs mit den «schnurgeraden Straßen» hervorgeht, benutzte man damals wie heute die Beweglichkeit des Stadtlebens, um die Stadt selbst in eine endgültige, erstarrte Form zu bringen. In Wirklichkeit ändern sich die Gegebenheiten bereits, während wir noch auf dem Weg zum «idealen Stadtplan» sind, einem Ziel, das wir auch in Basel noch nie erreichen konnten. Wie die beiden Weltmächte – das amerikanische Heer und der russische Staat – längst von langfristigen Programmen abgekommen sind, so sollten auch wir zur flexiblen Stadtplanung mit entsprechend eingebauten «feed backs» übergehen und damit auch jene höchst wirksamen Kräfte berücksichtigen, die einen Teil der Stadt zur Attraktion und andere Teile zu Nebenquartieren werden lassen. Daß die «Tal-Entlastungsstraße» (Schneidergasse) ein Fehler war, ist längst erkannt. Noch nicht erkannt aber ist, daß es grundsätzlich falsch ist, den Verkehr isoliert zu betrachten und aus heutigen Verkehrszählungen den Verkehr der Zukunft zu extrapolieren. Es gilt als besonders weitsichtig, die erhaltenen steilen Verkehrskurven graphisch einfach in der begonnenen Richtung zu verlängern, wie wenn die höhere Zahl keine Rückwirkung auf sich selbst hätte und die Quantität nicht in die Qualität anderer Phänomene umschlagen könnte. Beispielsweise daß die zunehmende Verstopfung der Innerstadt und der immer größere Mangel an Parkplätzen den Autofahrer notgedrungen zum Tram- oder Busfahrer machen könnte. Diese Umwandlung wäre die beste Entlastung des Cityverkehrs. Aber sie kann nur er-

reicht werden, wenn der öffentliche Verkehr dem Kunden mehr Bequemlichkeit bieten würde, in erster Linie den Transport von Tür zu Tür zu erschwinglichen Preisen. Das würde eine flexiblere Gestaltung des Liniennetzes der öffentlichen Verkehrsmittel voraussetzen, deren Kosten sich durch den Wegfall von teuren Straßenerweiterungen und Korrekturen (die im Stadthaushalt immer wieder als «einmalige Ausgaben» gebucht werden und doch nie aufhören) längst bezahlt machen. Daß ein Zusammenhang besteht zwischen den dem Tram verlorenen Kunden und den von Autos und Velos verstopften Straßen, ist offenkundig. Folgerichtig dürfte man in Basel nicht mehr, wie bisher, die öffentlichen Verkehrsmittel in privatwirtschaftlicher Weise, nach der «Milchrechnung des guten Hausvaters», abrechnen. Eine mutige Tarifpolitik würde sich auch hier lohnen.

Die Studie der Verkehrsbahnen, die im Leibbrand-Plan noch zu weitmaschig ist, müßte weitergetrieben werden, und die kürzesten Verbindungswege zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen sollten als Grundlage für die Erschließung neuer Linien dienen. Ein synthetisches Denken tut not.

Ist Basels topographische Lage besonders verkehrsfeindlich, wie immer behauptet wird? Burckhardt zeigte an den interessanten Beispielen Wuppertal und Dortmund, daß nicht die «Topographie», sondern das merkwürdige Phänomen «City» als solches notwendigerweise verkehrsfeindlich sein muß. Die Bedürfnisse des Handels und des Verkehrs, obschon schicksalhaft miteinander verknüpft, sind hier gegeneinander gerichtet. Es gibt in diesem Seilziehen kein stabiles Gleichgewicht! Aus scheinbar irrationalen Gründen ist eine Stadt belebt, wird die City zur Attraktion und vom einkaufenden Publikum anderen Quartieren vorgezogen. Nach diesem unheimlichen Gesetz ist die City von Paris im Laufe der Jahrhunderte im Dreiviertelkreis gewandert. Und deshalb kann auch in Basel jede unvorsichtige innerstädtische Manipulation gefährlich werden. Jede Stadt hat heute die gleichen Probleme zu lösen: das sorgfältig geplante Vergrößern der City. Fiktionen (Erweiterung der Aeschenvorstadt) helfen da nicht. «Städtebau ist eine langlebige und darum vierdimensionale Sache», hat kurz vor seinem Tode der große amerikanische Städteplaner Martin Wagner gesagt. Auch in Basel wird 1980 kein Endzustand der Stadtplanung erreicht sein.

Mit all dem soll dem «Plan Leibbrand» nicht der Kampf bis aufs Messer angesagt werden. Er ist nur als das zu nehmen, was er ist: ein Verkehrsgutachten,

kein Stadtplan. Er hat uns trotzdem – mit der Einführung der zweiten Ebene – ein gutes Stück weitergebracht. Unverständlich hingegen ist die sorglose Behandlung aller Alternativlösungen (Umstellung von Tram- auf Busbetrieb zum Beispiel) und die Unterstellung des neuen Planes unter den unglücklichen Korrekturenplan von 1949, dessen Gegebenheiten heute längst nicht mehr gelten.

Auf der politischen Ebene wäre also ein neues Gutachten zu fordern. Vor allem aber – so betonte Burckhardt eindringlich zum Schluß – muß eine Gesinnungsänderung eintreten, die in der Bauplanung nicht ein starres Programm sieht, sondern eine aktive Dimension des städtischen Lebens, die eine Fülle absehbarer und unabsehbarer Dinge mit sich bringt. Die Aufgabe der Zukunft ist es, die Entwicklung der Zeitdimension in einem höheren Sinn wieder zu bändigen. Ein sensibles Planen mit dem Einsatz von Steuern, Gesetzen, Verkehrsregeln und Tramtarifen muß dem Planen mit der Reißschiene vorangehen. Das bedeutet nicht Planlosigkeit oder Abwarten der sogenannten «organischen Entwicklung» einer Stadt. Ganz im Gegenteil: Das Denken in Zeitabläufen soll rechtzeitig vor Verlusten schützen, wie sie die Planlosigkeit mit sich bringt.

Das gilt für die finanziellen Dinge ebenso wie für die Einbrüche in die Schönheit unseres überkommenen Stadtbildes.

In der anschließenden, von Präsident Dr. Laurenz Zellweger geleiteten angeregten *Diskussion* kam neben zahlreichen finanziellen, steuertechnischen und soziologischen Fragen auch das Problem des sogenannten «Stadtorganismus» zur Sprache. Dazu gab Burckhardt den wichtigen Hinweis, daß beim Begriff «Organismus» Vorsicht geboten sei, weil Strukturveränderungen (Wandel einer Handels- zur Industriestadt) im Bild der Stadt nicht unbedingt zum Ausdruck kommen müssen. m. n.