

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 54 (1967)
Heft: 1: Wissenschaftliche Institute - Stadttheater Ingolstadt

Rubrik: Zeitschriften

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: 05.04.2026

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

dem sie in die Höhe schießt, die Erde aushöhlt, weit auskragend über dem Land schwebt, sich in alle Richtungen ausbreitet. Beherrscht ihn durch Masse und durch Leere. Beherrscht Raum durch Raum. In dieser Architektur geht es nicht um Schönheit. Wenn wir schon eine Schönheit wollen, dann weniger eine der Form, der Proportion, sondern eine sinnliche Schönheit elementarer Gewalt. Die Gestalt eines Bauwerkes entwickelt sich nicht aus den materiellen Bedingungen eines Zwecks. Ein Bauwerk soll nicht seine Benützungart zeigen, ist nicht Expression von Struktur und Konstruktion, ist nicht Umhüllung oder Zuflucht.

Ein Bauwerk ist es selbst.

Architektur ist zwecklos.

Was wir bauen, wird seine Verwendung finden.

Form folgt nicht Funktion. Form entsteht nicht von selbst. Es ist die große Entscheidung des Menschen, ein Gebäude als Würfel, als Pyramide oder als Kugel zu machen. Form in der Architektur ist vom Einzelnen bestimmte, gebaute Form.» So Hans Hollein, Wien, Mai 1963, Galerie St. Stephan.

Nachdem sich also das Publikum endlich daran gewöhnt hatte, eine Form nach ihrer Funktion zu beurteilen, alleine wie die Form materialgerecht ganz und gar einer Aufgabe dient, traf Hollein es an der empfindlichsten Stelle. An jener, mit welcher man bisher den Stuhl zu beurteilen vermeinte. Den Formen, die nur dem Fleische dienen, der dem Körper angegossenen Stuhlform, wachsen aber nun Flügel, um der Realität eines tierischen Alltags zu entschweben. Hollein setzt das brave Publikum einem Elektroschock aus und verwendet satanischer Weise die stärksten Anoden – den Stuhl. In ihm war das Publikum durch das beruhigende Gemurmel gewisser Apostel über Zweckmäßigkeit, Bequemlichkeit usw. eingeschlummert. Dieser Stuhl, Hort der Entspannung vor dem freundlich knisternden Kaminfeuer, fordert nun zur geistigen Strapaze auf. Das Ruhe-kissen fliegt ins verzehrende Feuer, eine kurze auflodernde Empörung geht in übelriechenden Rauch auf. Das Feuer erlischt, und eisige Kälte packt uns. Wir müssen turnen, um nicht zu erfrieren: eins, zwei; eins, zwei mit Präzision in der Bewegung; der Takt ertönt auf scharfkantigem Aluminium. Endlich, das Blut kommt in Bewegung. Herr Hollein, Sie sind unbequem – aber ich gestehe, Bewegung tut gut – ist gesünder!

Othmar Birkner

Zeitschriften

Buchanan über seinen Report

Am 10.–13. September fand die jährliche RIBA-Konferenz in Dublin statt, die diesmal nicht einem einzelnen Thema gewidmet war, sondern als Experiment eine breite Skala von Beiträgen behandelte. Einen der interessantesten Vorträge hielt Prof. Colin Buchanan, der sich mit den Folgen seines Reports befaßte und seinen Bericht «More Traffic in Towns» nannte. Womit er eine doppelte Anspielung beabsichtigte, denn zu der Tatsache, daß heute mehr Verkehr in den Städten herrscht als vor drei Jahren, als der Report geschrieben wurde, kommt die Absicht, «die Erfahrungen, die in einigen Planungsstudien gewonnen wurden, in denen die Ideen aus 'Traffic in Towns' angewandt wurden, zusammenzufassen». Dieser Bericht ist im *RIBA Journal* (GB), Oktober 1966, abgedruckt. Zum besseren Verständnis seiner Erfahrungen und neu gewonnenen Erkenntnisse faßt Buchanan den Report, der «einige wenig schmackhafte Wahrheiten über den Verkehr in den Städten enthüllte», zusammen:

Das Motorfahrzeug ist das bequemste Verkehrsmittel, das je erfunden wurde, und seine Zahl wird stetig zunehmen (für Großbritannien gibt Buchanan einen Zuwachs von 10,5 Millionen im Jahre 1963 bis 40 Millionen kurz nach 2000 bei einem Bevölkerungswachstum von 54 auf 74 Millionen an). Damit werden die Autos den größten Anteil am zukünftigen Verkehr haben.

Für diesen Verkehr sind die traditionellen Städte schlecht ausgerüstet, denn zwei Probleme sind zu bewältigen, deren jeweilige Lösungen zumeist miteinander in Konflikt stehen. Einmal die Frustrierung der Tür-zu-Tür-Zugänglichkeit und zum anderen die Gefährdung des Environments für das Wohnen durch Gefahr (namentlich für den Fußgänger), Verängstigung, Lärm, Rauch und Abgase, und nicht zuletzt das visuelle Ärgernis.

Im Report wurden damals drei Hauptvariablen des Verkehrs in städtischen Gebieten isoliert dargestellt und erörtert: Als erstes das Maß der Zugänglichkeit, das erreicht werden soll. Es kann schwanken von dem ungestörten Verkehr einer größtmöglichen Anzahl privater Fahrzeuge bis zur Einschränkung auf die Erlaubnis für Warenanlieferung zu bestimmten Stunden.

Zweitens: der erwünschte Environment-Standard. Hier reicht die Skala von einer Trennung der Verkehrsarten bis zur Er-

laubnis, auf dem Trottoir zu parken, und dem Hinnehmen einer hohen Unfallrate.

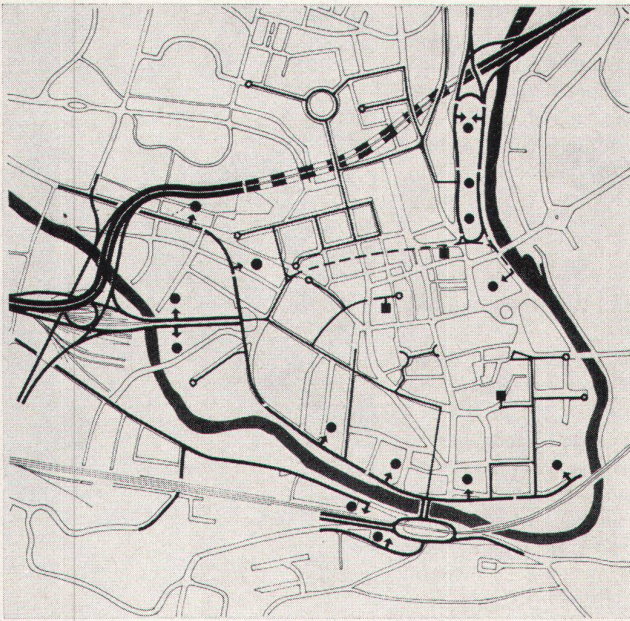
Die dritte Variable sind die Kosten, die die Gemeinden bereit sind, auf sich zu nehmen.

Buchanan verlangt aber, den environmentalen Standard nicht als Variable zu betrachten. Er geht davon aus, daß «wenn Städte einigermaßen zivilisierte Plätze sein sollen, es nicht viel Sinn hat, den environmentalen Standard als Variable zu behandeln». «Das ist nicht eine Sache, in der die Leute gefragt werden, was sie bereit sind, für bessere Verhältnisse zu zahlen. Hier muß man im öffentlichen Interesse handeln und einige Standards in der Behandlung von gefährlichen Nebenwirkungen des Motorverkehrs setzen» ... «Einen bestimmten Sicherheitsstandard in einer Wohnstraße zu fordern, ist eine Handlung im gleichen reformerischen Geist, der bislang den sozialen Fortschritt beim Wohnen und der öffentlichen Gesundheit bewirkte.»

Da also der Environment-Standard eine feste Bedingung ist, wurde im Buchanan Report eine Gesetzmäßigkeit der zwei verbleibenden Variablen aufgestellt: «In einem bestehenden städtischen Gebiet bestimmt die Herstellung des environmentalen Standards automatisch das Maß der Zugänglichkeit, das erhöht werden kann in dem Umfang, in dem für bauliche Veränderungen investiert wird.» Dieses Gesetz ist der Schlüssel zu seinen Ausführungen, und er meint: «Wenn eine Stadt einen starken Verkehr unter zivilisierten Bedingungen wünscht, muß sie bereit sein, sehr viel Geld zu investieren. Wenn sie aber nicht viel Geld ausgeben will, braucht sie das nicht, so lange sie sich mit der Tatsache abfindet, wenig Verkehr zu beherbergen. Aber was sie nicht tun kann, ist viel Verkehr zu haben und kein Geld auszugeben.»

Buchanan schlägt ein Prinzip vor, nach dem die Probleme stufenweise gelöst werden können. Es sollten allmählich Stadtgebiete geschaffen werden, in denen optimale environmental Standards herrschen: «environmentale Gebiete», in denen der Verkehr, auch der ruhende, minimal ist; der überörtliche Verkehr wird dann auf die Highways abgedrängt. Er fordert, daß diese «environmentalen Gebiete» eine streng begrenzte Verkehrskapazität haben sollen, die in bestehenden Gebieten bereits längst erreicht ist. Dort werden für den zukünftigen Bedarf Restriktionen notwendig sein.

«Da das Motorfahrzeug neue urbane Formen erfordert, vergeuden wir alle Gelegenheiten, wenn wir die Neuerstellung jedes Gebäudes isoliert am herkömmlichen Ort zulassen.» Die Gesellschaft kann es sich längst nicht mehr leisten,



Verkehrsplan für Bath, dessen Altstadt vom Severn umflossen ist. Punkte: Parking, Karos: Parkhäuser
Aus: RIBA Journal, Oktober 1966

in Kauf und Erhaltung der Autos Geld zu investieren, sich aber dagegen zu sträuben, für den entstehenden Verkehr finanziell aufzukommen. Dieses Verhalten verschiebt und akkumuliert nur die Sanierung in die Zukunft.

Das sind die Hauptfeststellungen des Reports. Nun wendet sich Buchanan den Folgen seiner eigenen fachlichen Tätigkeit und des Reports zu. Bei sechs Verkehrsstudien stellt sich bereits heraus, daß, auch wenn dem Privatverkehr Beschränkungen größten Ausmaßes auferlegt werden, der residuale Verkehr dennoch Maßnahmen erfordert, die hoch über den uns vertrauten liegen.

Bath zeigt er als Beispiel: In dieser Stadt kommen zu den üblichen Verkehrsproblemen noch die schwierige Topographie und die Unantastbarkeit des historischen Erbes hinzu. Die Verkehrssanierung erfordert daher sehr aufwendige Maßnahmen; ein Tunnel und ein Verteiler im engen Zentrum mußten vorgeschlagen werden. Die Vorlage dieses Planes im Gemeinderat und der Verlauf der Debatte veranlassen Prof. Buchanan, sich mit einem wichtigen, aber selten erläuterten Aspekt der Planung zu befassen: der Haltung der Politiker zu Fachfragen und ihren Schwierigkeiten bei der Zusammenarbeit mit Fachleuten. Er beobachtete vier Attitüden bei den Gemeinderäten: «Zuerst gab es einige Räte, die offenbar unseren Report nicht richtig gelesen hatten» ... «Dann gab es Räte, die den Report gelesen, ihn aber nicht verstanden hatten» ... «Die dritte Kategorie von Räten sind die, die den

Report gelesen und ihn recht gut begriffen hatten» ... «Viertens gab es Räte, die, soweit ich es beurteilen konnte, ziemlich entschlossen waren, den Report nicht zu verstehen.» Wie verhält es sich mit Gemeinderäten, die den Report gelesen, aber nicht begriffen hatten?, beziehungsweise welche Schwierigkeiten hatten sie? Buchanan zählt einige Gründe auf.

«Wenn ich auf ein unlösbares Problem stoße, erkläre ich offen, daß ich keine Antwort dazu weiß. Dies ist ein fataler Fehler, der zu einem sofortigen Verlust an Vertrauen führt. Wenn ich finde, daß es Alternativwege gibt, die begangen werden können, zeige ich alle auf, und sage den Räten, daß sie zwischen ihnen entscheiden können. Aber dies führt nur dazu, die Räte zu verwirren; es bedeutet, daß sie selbst entscheiden müssen. Eine weitere Schwäche von mir ist die Bereitschaft, meine Meinung zu ändern. Zwar nicht willkürlich, aber ich betrachte meine Gedanken als provisorisch und offen für Veränderungen, die durch gewonnene Erfahrungen und Vertiefung der Betrachtung bewirkt werden. Politiker finden es oft erstaunlich, daß die Ideen eines Gutachters im Stadium der Evolution sein können.» Dies aber ist gerade das Problem, daß Planungsfragen so komplex und differenziert dargestellt werden müssen, und keineswegs Schwarzweiß-Entscheidungen angeboten werden können. «Der ganze Planungsprozeß ist mit Alternativlösungsmöglichkeiten verwirrt. So wie ich die Planung heute sehe, ist sie immer weniger eine Materie, die durch Zeichnung von Plänen behandelt werden kann, sondern immer mehr ein Fall der Definition einer Strategie auf lange Sicht, innerhalb der aus einer großen Auswahl bestimmte taktische Entscheidungen gewählt werden können, entsprechend der jeweiligen Situation und auf einer Tag-zu-Tag Basis» ... «Die Planung beschäftigt sich mit der Vorschau und besonders mit der Sicherstellung, damit größere, grundlegende Verbesserungen, die in der Zukunft erforderlich sind, nicht durch kurzfristige Entscheidungen präjudiziert werden.» Ferner ist die Haltung der Politiker gegenüber der Frage der Kosten oft der Problematik nicht angemessen, wenn vorgeschlagene Pläne mit den erschreckend hohen Summen zur Realisierung etikettiert werden. Auch die Presse folgt dieser Praxis, ohne zu berücksichtigen, daß dadurch die Bevölkerung nur aufgeschreckt wird und gar nicht dazu kommt, sich ernsthaft mit den Unzulänglichkeiten ihres heutigen Environments und den Möglichkeiten ihrer Behebung zu befassen.

Es gibt einige Punkte, an die dabei immer wieder erinnert werden muß: Die

Maßnahmen erstrecken sich über mehrere Jahre; wenn sie gut durchdacht sind, bringen sie große Vorteile; fast immer sind sie mit anderen Maßnahmen verbunden, die ohnehin erforderlich sind; alle Straßenbauten in der Zukunft werden sowieso mit immer höheren Kosten verbunden sein.

Prof. Buchanan hat zusammen mit Leslie Martin eine Studie für die Zone Parliament Square und Whitehall erarbeitet. Parliament Square ist die viertschwerste Verkehrskreuzung in London, und hierfür hatte Martin einen Fußgängerbereich vorgeschlagen. Man untersuchte, welcher Verkehr verbannt werden konnte und wie groß der residuale Verkehr blieb. Für diesen mußten Ausweichstraßen gefunden werden, da es nicht möglich war, den Verkehr unter dem Parliament Square durchzuführen. So weitete sich dann das Problem auf das gesamte Stadtzentrum aus. Damit war die kleine Studiengruppe natürlich der Problematik keineswegs mehr gewachsen, und sie mußte sich darauf beschränken, bestimmte Verfahrensvorschläge zu unterbreiten. Man zeigte, wie das Problem anzupacken sei und Maßnahmen welcher Art und welchen Umfangs erforderlich würden. Dabei legte die Gruppe wieder erheblichen Nachdruck auf die Unterrichtung und Beteiligung des Publikums. Denn solche Arbeiten sind nur dann möglich, wenn die Öffentlichkeit ihre Notwendigkeit erkennt, sich dafür «interessiert und in irgendeiner Weise die Rolle des großen Bauherrn übernimmt».

Bemerkenswert sind die Auswirkungen, die der Report «Traffic in Towns» für Oxford hatte. Im Bericht war die Behandlung der Entlastungsstraßen mit dem Beispiel Oxford illustriert. Trassen für Entlastungsstraßen werden im allgemeinen so geplant, daß sie für die Benutzer der zu entlastenden Straße durch irgendeine Eigenschaft (zum Beispiel kürzerer Weg) «attraktiv» sind, und diese Attraktivität soll die Verkehrsverlagerung bewirken. Im Fall Oxford sollte die Trassierung parallel laufen und eine schöne Parklandschaft durchschneiden. Im Report wurde festgestellt, daß die Hauptstraße, die es zu entlasten galt, nur den über den Zustand der Verstopfung hinausgehenden Verkehr an die Entlastungsstraße abgeben würde, da ihre eigene Attraktivität durchaus ausreichte, einen Verkehr zu erzeugen, der zum Verkehrszusammenbruch führt. Die Entlastungsstraße würde also nur den überschüssigen Verkehr von der Hauptstraße aufnehmen, aber nicht den, der zur Verbesserung des Environment-Standards abzuhalten wäre. Sollte die environmentale Kapazität der Hauptstraße nicht überschritten werden, müßten Verkehrsbeschränkungen auferlegt werden. Dann

aber wäre die «Attraktivität» der Entlastungsstraße völlig überflüssig, die in «naher Schnellstraße» bestünde, und die Entlastungsstraße könnte auch an anderen Orten vorgesehen werden, die schöne Parklandschaft aber erhalten bleiben. Diese Behauptungen im Report wurden von der Universität aufgegriffen und an den öffentlichen Hearings zur Bewilligung der Entlastungsstraße zur Sprache gebracht, mit dem Erfolg, daß diese Planung vorläufig blockiert und Zeit gewonnen wurde für einen neuen Entwurf, der den neuen Erkenntnissen Rechnung tragen kann.

Ein wichtiger Gedanke aus dem Report, der des «Environmental Management», wurde von der Barnsbury Association aufgegriffen und angewandt. «Environmental Management» nennt Buchanan eine Technik der planmäßigen Überbrückung der «Zeitlücke» zwischen den heute ungelösten Problemen und den leider erst in der Zukunft zu erwartenden, aber ganz sicher kommenden großen, umfassenden Sanierungsmaßnahmen. Sie besteht darin, ausgewählte Gebiete als «environmentale Gebiete» (das sind Zonen, in denen ein normaler, gesunder Environmental-Standard gewährleistet ist) zu bestimmen und durch verhältnismäßig billige Maßnahmen (Verbotstafeln) den fremden Verkehr daraus auf das Hauptnetzwerk zu verbannen. Wenn als Folge davon das Netzwerk verstopft sein sollte, ist die vorgesehene grobe Antwort darauf: «Na, und?»

Die Verstopfung des Netzes ist unbedeutender als die Gefährdung und Zerstörung der Gebiete, in denen die Leute wohnen oder einkaufen wollen, und diese Verstopfungen sind auch ein Weg zur Kontrolle des Verkehrs. Zudem werden sie die Einsicht in die Notwendigkeit neuer Baumaßnahmen erzwingen. Die Bestimmung dieser Gebiete ist ein gutes Arbeitsfeld für Quartiervereine und damit für die Beteiligung der Bevölkerung an den Planungsmaßnahmen. Dies wurde von der Barnsbury Association praktiziert, und ein Auftrag für einen gesamt-environmentalen Plan ist erteilt worden, an dem die Bevölkerung maßgeblichen Einfluß haben soll.

Buchanan schließt, indem er auf die Frage antwortet, ob er denn nicht enttäuscht sei, daß sein Report von der Regierung noch nicht angewandt wurde. Wer so argumentiert, verfällt wieder in den fundamentalen Fehler bei der Betrachtung des Reports. Die Frage gründet ja auf der Vorstellung, ein «Plan» sei entworfen worden mit Ausführungsvorschriften für den Straßenbau und die Sanierung der Städte. Eben das aber war der Report nicht. Er sammelte Ideen, gab Anregungen; «wir waren ausgewählt, einen Boden zu beackern, der gemeinhin

als unfruchtbar galt». Man hat tief gegraben, selbst ein wenig gesät, andere haben noch mehr gepflanzt. «Nun warten wir auf das, was aufbrechen mag. Es hat sich bereits genug gezeigt, so daß wir finden, der Aufwand habe sich gelohnt; aber wir meinen, die große Ernte wird erst noch kommen.» Pfromm

Mackle Bros. und die Stadtplanung

In *Plan* (CH) 4/1966 berichtet Baron A. Déés de Sterio über zwei neue Städte in den USA.

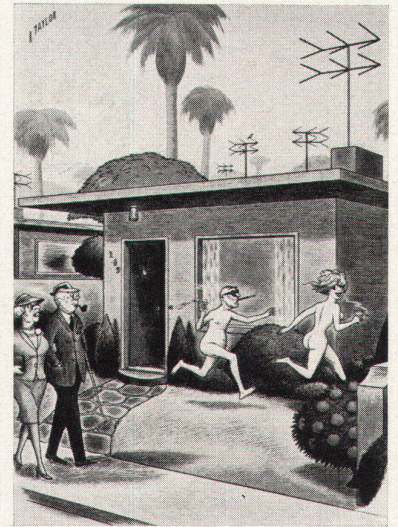
Baron Sterio geht aus von den Bemühungen der amerikanischen Baufirma Mackle Bros. Inc., die sich «der Welt größter Bauunternehmer für Eigenheime» nennt, auch in Europa der Nachfrage nach Grund und Haus in Florida dienen zu können.

Die Firma besitzt in Florida «riesige Ländereien, für europäische Begriffe ganze Landbezirke», hat ein Vermögen von 250 Millionen und baut und verkauft zurzeit zwei Stadtgründungen, Deitona im Osten nahe Cape Kennedy und Marco Island, nahe der Südspitze der Halbinsel.

An einer «internationalen Pressekonferenz» in Frankfurt konnte die Firma anhand ihrer Jahresbilanz, Dank- und Empfehlungsschreiben und der Mitwirkung hochgestellter Persönlichkeiten alle Zweifel an ihrer Seriosität zerstreuen und der Meinung entgegenzutreten, das größte amerikanische Familienunternehmen der Baubranche könnte ein «Landverkäufer» sein. Allein die Tatsache, daß einer der Inhaber Präsident der «Regierungskommission zur Überwachung der Bodenspekulation in Florida» ist, macht das ja gänzlich unwahrscheinlich.

In Florida, in Deltona am Monroe-See, konnten es sich, «wegen der Entfernung», früher nur wirklich reiche Leute erlauben, Schnee und Eis fliehend, dieses Paradies einer Seelandschaft zu besuchen. «Inzwischen hat auch der 'kleine Mann' in Amerika den Süden entdeckt». «... (Wohlhabende, Kapitalversicherte der Mittelschicht) haben ihr Großstadtdomizil aufgegeben, um ... sich ein ruhiges, ewiges Ferienleben zu gönnen.» Für diese Leute erschließen Mackle Bros. Land und bauen sie Häuser.

Deltona liegt auf einem 40 km² großen Landstück, soll 70000 bis 75000 Einwohner beherbergen und hat natürlich eine herrliche Seen-Park-Landschaft und das «beste Trinkwasser des Landes». Seit 1963 wird die Stadt gebaut; zuerst Straßen, Installationen, dann die verkauften Häuser. 17 Haustypen stehen zur Auswahl; es sollen noch 18 hinzukommen. «Es muß betont werden, daß alle Haus-



1
«I just don't feel Mr. Witherspoon belongs here in Retirement Acres»

typen in konventioneller Bauweise und nicht aus Fertigteilen erstellt werden.» 70% der Grundstücke sind verkauft, und im Juli 1965 hatte Deltona 3000 Einwohner.

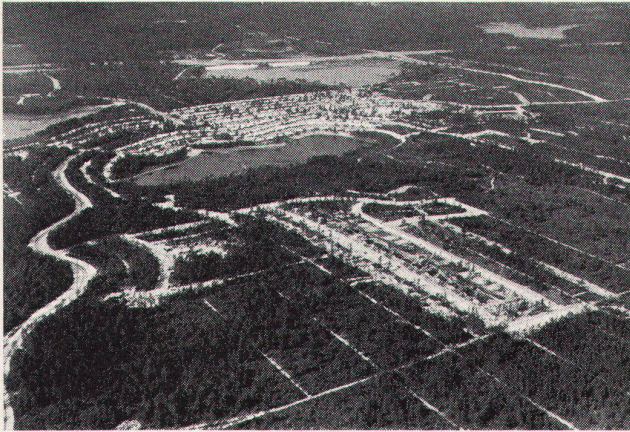
«... Die skizzenhafte, knappe Beschreibung von Erschließung und Bau einer modernen amerikanischen Mittelstadt» enthält natürlich auch Preisangaben: Innenparzelle, mindestens 925 m², kostet heute 1195 Dollar, inklusive 5% Ratenzahlungsaufschlag.

Wir müssen auf die Schilderung der paradiesischen Zustände in diesem Seewald-Gebiet verzichten; die zentralen Einrichtungen werden später noch behandelt.

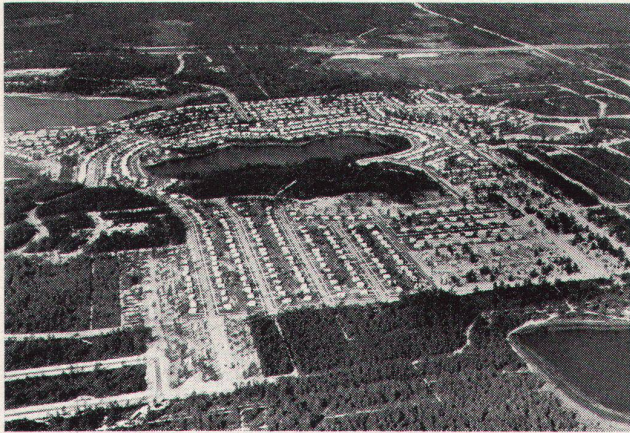
Ein ganz anderes Projekt: Marco Island, die größte Luxusbadeortsiedlung der USA, für 35000 Einwohner geplant, auf einer Inselgruppe am Golf von Mexiko im Süden Floridas. Auch hier eine herrliche Parklandschaft mit schönstem sanftem Strand und seidenfeinem weißem Sand, in der aber nur Wohnen erlaubt ist; «Industrie wird nicht geduldet».

Der «grandiose» Bebauungsplan sieht ein ganzes Netz von Kanälen vor, die fast jedem Grundstück einen Meeresanschluß verschaffen. In glücklicher Ergänzung dient der ausgebagerte Sand dazu, die Landparzellen 2 bis 3,5 m über Meeresspiegel aufzuschütten, so daß der Gezeitenunterschied von einem Meter ungefährlich bleibt.

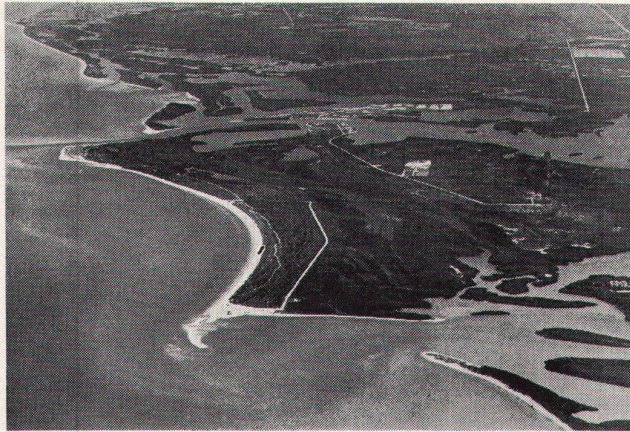
Vorgesehen sind Eigenheime, Landhäuser (Estates genannt), Appartements, Luxushotels am Strand, Klubs, Golfplätze und natürlich alle Folgeeinrichtungen. Auch hier Preisangaben: Es stehen 10 Innengrundstücks- und 12 Wasserfrontmodelle zur Auswahl, von 1 Schlafzimmer, 1 Bad bis 4 Schlafzimmer



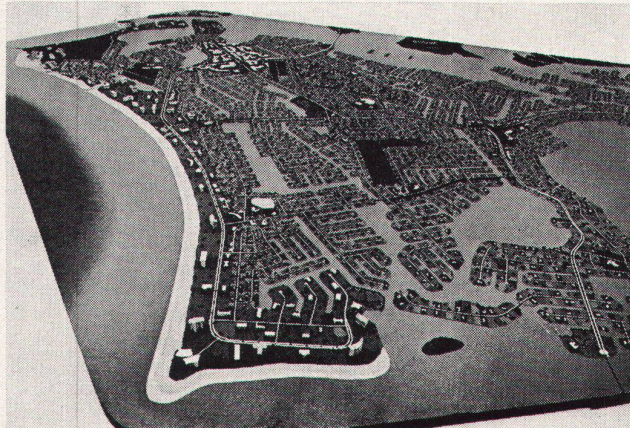
2



3



4



5

und 3 Bäder, zu 14900 bis 41500 Dollar schlüsselfertig, inklusive Grundstück. Einiges beeindruckte aber Baron Sterio besonders. Da war zuerst einmal der grobblättrige, besonders widerstandsfähige Golfgras, den Mackle Bros. selbst züchten, in 1 m² großen Platten mit Autokolonnen heranschaffen ließen, um alles damit zu begrünen. Erstaunliches weiß er über die Leistung der Bauarbeiter zu berichten: 3 bis 4 Leute bilden ein Team. Jedes Team ist auf eine besondere Verrichtung (Grundplatte betonieren, mauern, Zimmererei-, Schreinerarbeiten) spezialisiert. Ihre Arbeit ist von solcher Qualität, daß der Verfasser den Rohverputz zuerst für den endgültigen hielt, und die Installationsarbeiten raubten ihm schließlich fast die Sprache: «Er mußte beschämt feststellen, daß Europa da überhaupt nicht mitreden kann.» Hilflös wären wir dieser Konkurrenz ausgesetzt, wenn Baron Sterio nicht auch die Ursache dieser erstaunlichen Tatsache entdeckt hätte: «Allerdings: an keiner der 300 Baustellen war auch nur eine einzige Flasche Bier zu entdecken.»

Wer hätte nicht teil an den Sorgen, die wir uns in Europa um die zentralen Einrichtungen unserer Siedlungen machen! Nicht nötig bei Mackle Bros.! Jeder Stadtteil erhält sein Einkaufszentrum, Supermarkt, Friseurladen, Geschäfte, Post, Polizeistation, Unfallstelle, Milchbar, Imbissstube, «usw.», Country Clubs, Golfplätze («mit dem schon erwähnten Rasen»), luxuriöse Jachtclubs, Parks, Spielplätze, mehrere Kirchen, Apotheken und natürlich die erforderlichen Schulen. «Alle diese für das Gemeinwohl erforderlichen Gebäude werden von der Bau-firma gestiftet und errichtet.»

Größte Bewunderung aber verlangt sicher die Landesplanung. Man muß Europa ja leider ein schlechtes Zeugnis ausstellen: «Die amerikanische Landesplanung ist weitgehend der Privatinitiative überlassen. Da die bundesländische Selbstverwaltung von den politisch stark mitwirkenden Bürgern der Gemeinden geprägt wird, ist die Synthese zwischen staatlichem und privatem Interesse recht harmonisch. Auch das vielfach überdimensionale und einer absoluten Dik-

tatur gleichkommende Einspruchsrecht der europäischen Aufsichtsbehörden ist nicht vorhanden; eine solche Bevormundung würde sich der USA-Bürger nicht gefallen lassen.» «Nach jahrelanger Kleinarbeit (und Anlegung einer Hauptavenue) wurde ein genauer Stadtplan auf dem Reißbrett entwickelt» (Deltona). «Die Mackle Bros. haben Lage, Bodenbeschaffenheit und Klima der Insel genau untersucht ... Das Ergebnis: Amerikas größte Luxusbadeortsiedlung ... wurde auch für amerikanische Begriffe revolutionär auf dem Reißbrett vorbereitet» (Marco Island).

Wir könnten unseren Bericht mit Baron Sterio beschließen: «Mackles sind Pioniere; aber eines ist sicher: die Landesplanung in solchen Dimensionen gehört nicht mehr der Zukunft an, sie ist Gegenwart geworden!», wenn nicht ein Flugplatz angelegt worden wäre, dieser für größte Düsenklipper ausgebaut werden sollte, der Flug von Europa herüber in einigen Jahren nach Mackle's Schätzung nur noch um 1000 Franken liegen würde, aber 70% der Parzellen schon verkauft wären.

Wie heißt es am Anfang: «Das Aufkommen starken Privatinteresses von deutscher, schweizerischer, französischer, skandinavischer und britischer Seite fördert den Entschluß, auch Europakunden die Möglichkeit florianischen Paradiesbesitzes zu offerieren.» Wer will da abseits stehen? Pfromm

Bücher

Ingenieurschulen – Engineering Schools

Ausgewählt und eingeleitet von Reinhard Kuchenmüller unter Mitarbeit von François Kerschkamp

120 Seiten mit 200 Abbildungen

«architektur wettbewerbe» 47

Karl Krämer, Stuttgart 1966. Fr. 22.85

Der Karl Krämer-Verlag gibt seit einiger Zeit eine Schriftenreihe heraus, die kürzlich veranstaltete Architektur- und Städtebauwettbewerbe bespricht. Jedes Heft ist einem speziellen Thema gewidmet. Besonders interessant ist das Heft Nummer 47 über Ingenieurschulen (Technikum). Erstens liegt die Ingenieurschule wie die Hochschule dem Architekten nahe, weil er sie von seiner Ausbildung her kennt. Und zweitens ist die Aufgabe schon so groß und komplex, daß sie nahe an den Städtebau heranreicht. Es ließe sich deshalb denken, daß dem Architekten mit diesem Thema eine neue Brücke

2, 3
Deltona, Flugbilder der Siedlung

4
Marco Island, Flugaufnahme

5
Marco Island, Modell der Siedlung von Mackle Bros.

Abbildungen: 2-5 aus «Plan» Nr. 4, 1966; 1 nicht aus «Plan»