

SWB-Kommentare 19

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **58 (1971)**

Heft 5: **Bauten für die Wissenschaft**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

SWB-Kommentare 19

Herausgegeben vom
Schweizerischen Werkbund
Florastraße 30, 8800 Zürich
Mai 1971
Nr. 19
Redaktion:
Dieter Bleifuss
Jungstraße 1
4056 Basel

Inhalt:
Betrifft: Unsere Städte
SWB-Tagung in Aarau
Christian Hunziker: Der visuelle Terror unserer Städte

Betrifft: unsere Städte

Werkbund-Tagung 1970

Samstag, 14. November, 10.15 h
Kunsthhaus Aarau, Rathausplatz, Aarau

Thema: **Betrifft: unsere Städte**
Betrifft: Bern
Betrifft: Zürich
Betrifft: Basel

- 10.15 Eröffnung durch Peter Steiger, Zürich
Erster Vorsitzender SWB *Rudolf Widmer*
- 10.30 Begrüßungswort von Herrn *Dr. W. Urech*
Stadtammann Aarau, Stadtrat
- 10.45 **Betrifft: Bern**
Hans Aregger, Stadtplaner, Bern
- 11.15 **Betrifft: Zürich**
G. Sidler, Planungsamt Zürich
- 11.45 **Betrifft: Zürich**
J. Schilling, Architekt, Zürich
- 12.30–13.30
Imbiss im Kunsthhaus Aarau
- 13.30 **Betrifft: Zürich**
Hanspeter Rebsamen, Kunsthistoriker, Zürich
- 14.00 **Betrifft: Basel**
Dr. L. Burckhardt, Soziologe, Basel
- 15.00 **Podiumsgespräch**
Leitung Peter Steiger
- 17.00 **Apéritif**
dargeboten von Herrn Dr. Jörg Ursprung
Baudirektor des Kantons Aargau

Betrifft: Bern

Hans Aregger, Stadtplaner

«Bern erledigt seine heutigen Aufgaben, aber nicht so hektisch wie andernorts.» «Der Verkehr ist heute ein allgemein überschätzter Teil: Verkehr kann nur ein Teil der Planung sein. Er ist zum Wohl des Arbeitens und Vergnügens einzusetzen.»

Die heutige Altstadt, mit der sich der Berner immer noch identifiziert, entstand im 17./18. Jahrhundert. Die City funktioniert dank dem Bau der Kornhaus- und Kirchenfeldbrücken noch heute. Ein dominantes Radialstraßensystem ist in der Verkehrsregion Bern vorhanden, die Tangenten sind geplant (eine davon, die N1, in Ausführung).

«Wir wollen keinen unnötigen Verkehr mehr haben.» In Parkhäusern (citynahe) sollen 10000 Parkplätze geschaffen werden. (*Auffangen des Verkehrs am falschen Ort.*)

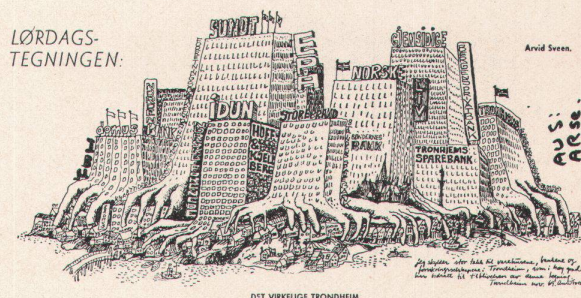
Bern ist keine Beamtenstadt. Die Beamten wohnen in den Vororten. Westlich Berns ist eine Art Trabantenstadt, als selbständige Einheit, geplant. (Luzius Theiler in «Bern 80»): Weitgehend eine Folge unseres städtebaulichen Versagens ist die Verkehrsmisere. Tausende von Autos fahren jeden Tag in die Innerstadt, weil überall in der Agglomeration Wohnungen weit weg von leistungsfähigen öffentlichen Transportmitteln gebaut worden sind. Dazu kommt, daß die Städtischen Verkehrsbetriebe zu langsam, zu unbequem und zu teuer sind. Zwei Taxerhöhungen seit 1960 haben bewirkt, daß viele frühere Tramfahrer heute ihr eigenes Motorfahrzeug benutzen – Folge: die

Straßen sind noch mehr verstopft, die öffentlichen Verkehrsmittel damit noch langsamer, das Defizit höher denn je. So schafft man mit einer falschen Politik Probleme ...

Wer allein in seinem Privatauto sitzend in die Stadt fährt, braucht etwa 100mal mehr Straßenfläche als der Trambenutzer! Schon heute können wir uns «autogerechte» Stadtstraßen finanziell gar nicht mehr leisten – ganz abgesehen davon, daß wir dann die halbe Stadt niederreißen müßten. Das private Motorfahrzeug hat seine Zeit als innerstädtisches Transportmittel hinter sich, die Zukunft gehört dem öffentlichen Verkehr. Die Konsequenz heißt: das Stadtzentrum den Fußgängern, dafür kostenfreie Benützung von Bus und Tram. Im Jahre 1980 wird das für uns selbstverständlich sein.)

«Es ist letztlich billiger, die Leute in der Stadt anzusiedeln, als für Tausende von täglichen Pendlern Straßen und öffentliche Verkehrsmittel bereit zu stellen.» Wenn die Entwicklung nicht nach Wunsch läuft, wird es sehr kostspielig; sind die Arbeitsplätze im Zentrum und die Wohngebiete außerhalb: Pendlerverkehr in die Stadt. Und umgekehrt.

Die Entmischung der Nutzung sei in der City noch nicht so alarmierend wie andernorts. (*Und trotzdem:*) Es sollen sich keine neuen Supermärkte für den täglichen Bedarf, sondern nur noch qualifizierte Geschäfte ansiedeln (*wo kaufen die gewünschten Citybewohner den täglichen Bedarf?*)



Kurzberichte der Referate und der Diskussion. Die kursiven Zwischentexte und Zitate bei den Referaten wurden vom (zynischen) Redaktor eingeflochten.

Betrifft: Zürich

Zürich plant
G. Sidler, Planungsamt

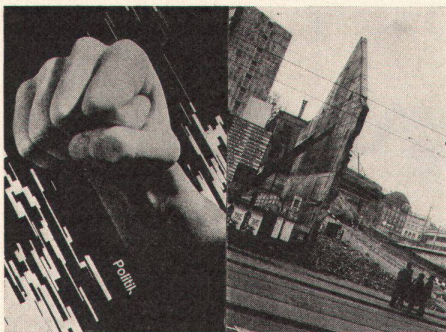
Zürichs grundsätzliche Planung (Transportplan) wurde vor ein paar Jahren abgeschlossen. G. Sidler schilderte die verschiedenen Großprojekte, die zum Teil schon in Ausführung sind, wie U-Bahn, Zürichbergtunnel, Autobahnring, Parkraumplanung (*besser wäre eine Park-Raumplanung: Beispiel Stadelhoferplatz, Bürkliplatz*). Die Benutzer (*Profiteure?*) solcher Infrastrukturen sollen kostendeckend belastet werden (*Industrien, Büros, Läden sind die «Verkehrsauslöser»*).

Auch in Zürich existiert das Problem «Interessensmangel der Bevölkerung an der Planung»: in den letzten sieben Jahren wurden zirka 35 Broschüren, zum Teil gratis, sowie ein Film herausgegeben. Und niemand (aus dem Volk) interessiert sich dafür. Darum gibt's, nach G. Sidler, nur die Zusammenarbeit Wirtschaft-Behörden (*die Wirtschaft weiß, was sie will: ich zitiere Dr. jur. R. Allemann, Präsident der City-Vereinigung: «Das ist die Frage: ob das Wohl der Bevölkerung maßgeblich ist für die Politik. Mir geht es weniger um die Meinung der Bevölkerung als um die Auffassung der Elite. Das ist doch entscheidend! Die Bevölkerung marschiert einfach hinter dieser Elite her»*). – «Dominierend in einer modernen städtebaulichen Gestaltung sind somit weder die Kirchen noch die Regierungsgebäude, sondern die Hauptsitze der großen Unternehmungen.» – «Prägend für unsere Zeit ist weder die Religion – wie im Mittelalter – noch die politische Verfassung – wie im 19. Jahrhundert –, sondern die Wirtschaft.» und ist ob der negativen Pressestimmen («schon wieder mit diesen Bonzen?»)

erstaunt (*der geneigte Leser erinnert sich: die gemäßregelte Öffentlichkeit hat Herrn Sidler gleichentags mit der Ablehnung der Hechtplatzvorlage eines Besseren belehrt*).

Ein Verkehrskonzept kann nicht nur mit einem regionalen Siedlungskonzept erstellt werden. Das ist gut so. G. Sidler nannte aber die Folgen (*und sieht sie richtig*): Planung europäisch, national, regional; doch dann ist der Planungskredit aufgebraucht, und noch ist keine Straße gebaut. Was sagen die Stimmbürger bei den nächsten Wahlen? *Nun, dafür ist keine Zeit zum Überlegen da; der grundsätzliche Transportplan ist abgeschlossen. Wehe dem, der heute es wagt, ihn anzuzweifeln.*

Im Augenblick findet ein großer Stadtumbau statt: die Wohnbevölkerung der City-Altbauten wird ins Limmat- und Glattal vertrieben, in Zürich wird nur noch verwaltet (*die Stadt fördert diesen Verdrängungsprozeß von Wohnungen mittels*



Landabtauschs zugunsten rein repräsentativer Verwaltungspaläste: Elektrowatt, Ferro. Oder: der Große befiehlt, der Kleine gehorcht. Mieter: Achtung!

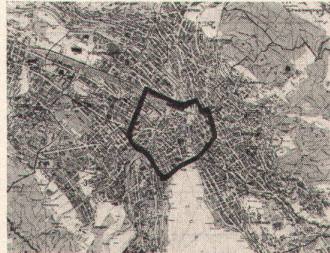
Betrifft: Zürich

Jakob Schilling, Architekt
Auszüge seines Referates

Es gibt etwas, das nicht nur Zürich betrifft, sondern alle Städte. Was uns alle betrifft, das ist das Umdenken. Man darf vielleicht sagen, wir beginnen erst umzudenken. Aber wir müssen rasch umdenken.

Die Biologen diskutieren heute darüber, ob der gesamte Sauerstoffvorrat des Erdballs noch 20 oder noch 30 Jahre ausreiche, wenn wir mit dem zivilisatorischen Raubbau an unserer Luft-hülle so fortfahren wie bisher. In 20 bis 30 Jahren beginnt das Ersticken. Wir müssen uns daran gewöhnen, das zu glauben.

Doch wieviele kompetente Planer sind noch immer der Ansicht, daß das Privatauto als Voraussetzung für alle Planung akzeptiert werden müsse. Bis heute war man der Meinung, daß alles getan werden sollte, um ihm mehr Raum zu verschaffen, und man hoffte, damit der Verkehrsnot Herr werden zu können. Wer so denkt, nennt sich Realist. In den USA und in den großen Stadtagglomerationen will man heute zurückbuchstabieren. In London werden seit bald 10 Jahren im Stadtinnern keine neuen Straßen mehr gebaut. Auf den innerstädtischen Straßen Londons hat es seit 10 Jahren immer gleich viele Autos, das heißt einfach genau so viele, wie diese Straßen schlucken können. Der Stadtkern floriert aber immer besser, hat immer mehr Besucher, das heißt ganz einfach, immer mehr Leute benützen das öffentliche Verkehrsmittel. Es gibt Leute wie Robert Jungk, die uns darauf aufmerksam machen, daß das Automobil eine zivilisatorische Fehlentwicklung ist. Es gibt in den USA Leute, die darauf aufmerksam machen, daß in den letzten Jahren in Vietnam weniger Amerikaner ums Leben gekommen seien als in den USA auf den Straßen, womit nichts zugunsten des Vietnamkrieges gesagt sei, aber etwas gegen den Krieg auf den Straßen. Der Trend zur kinderfeindlichen Umwelt? Der Trend zu einem für die alten Leute nicht mehr betretbaren Lebensraum?



Maßstabgerechter Vergleich der sogenannten Cityringe Basel, Zürich, London.

Gewiß – London läßt sich nicht ganz mit Zürich oder Basel vergleichen, doch die «schützende Hand» (Cityring) ist allen drei gemeinsam (Unterschied im Ausbaugrad: Hochleistungsstraßen erster Ordnung bis lediglich Sammelfunktion). London baut für morgen, Zürich (zukünftige Region über 2 Millionen Einwohner) und Basel (über 1,3 Millionen Einwohner) für heute, wenn nicht gar gestern.

Auch in der Schweiz bemerken wir Anzeichen des *Umdenkens*:

1. Der Bundesrat schreibt Ende 1969 zum Agglomerationsverkehr: «Nicht die verkehrsgerechte Stadt, sondern der stadtgerechte Verkehr muß deshalb das Ziel der Verkehrspolitik bleiben; denn wir müssen unsere Städte akzeptieren, wie sie sind.»

2. Peter Trachsel, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr: «Man sagt, die USA sei uns stets etwa um 15 Jahre voraus. Wollen wir nach 15 Jahren die amerikanische Fehlentwicklung in gleicher Perfektion nachgeahmt haben?»

3. Hans Barbe, Verkehrsingenieur: «Mit dem Auto verhält es sich wie mit der Trompete: Man darf nicht erwarten, jederzeit und überall vom gekauften Gegenstand uneingeschränkten Gebrauch machen zu können.»

Unsere Siedlungsstruktur, welche in vielen Gesamtplänen, Zonenplänen, Verkehrsplänen usw. ihren Niederschlag gefunden hat, ist autogerecht und wird immer autogerechter. Diese Siedlungsstruktur fördert das Wohnen im Grünen, sei es in einem Einfamilienhaus oder im Wohnblock.

Eine «bahngerechte» Siedlungsstruktur würde das Wohnen quasi auf den Bahnhöfen der S- und U-Bahnen in konzentrierter Weise fördern. Sie müßte auch dafür sorgen, daß innerhalb der

einzelnen, eine hohe Dichte aufweisenden Wohngebieten genügend Attraktionen anzutreffen wären. Sie wäre so ausgelegt, daß das Autofahren überhaupt nicht mehr notwendig wäre.

Die Aufgabe der Planung besteht darin, die Lawinenverbauung zu erstellen, bevor die Lawine zu Tal donnert. Wir müssen heute soweit kommen, daß wir die Unglücke bekämpfen, bevor sie passieren. Nun lasse ich unsere «Lawinenverbauungs-Revue» passieren:

- Bequemere, schnellere, unkompliziertere Trams
- Mehr Autobusse
- Öffentliche Taxis; siehe Mexiko, Geroldswil
- Regionalbusse
- Öffentliche Transportmittel müssen nicht selbsttragend sein (der Privatverkehr ist es auch nicht)
- Andererseits ist der Privatverkehr höher zu besteuern
- Parkierungstaxen sind zielgerichtet zu erhöhen
- Für den Durchgangsverkehr sind Umfahrungsstraßen zu bauen
- Signalisation
- Parkgaragen als Sackbahnhöfe
- Abbau der Verkehrsspitzen (im Shopping-Center Spreitenbach wird 40% des Umsatzes in 3 Abendstunden abgewickelt)
- Sofortiger Bau der U-Bahnen
- Summe der Maßnahmen = Alternative Lawinenverbauungen

Unsere «Lawinenverbauungen» sind Sofortmaßnahmen, kleine, realistische Schritte auf das Ziel einer Siedlungsstruktur hin, in der es keine zerstörerischen Lawinen mehr geben sollte.

Die Planer haben die Aufgabe, den Politikern die Entscheidungsgrundlagen zu liefern. Sie müssen zeigen, wohin wir steuern, wenn wir weiterfahren. Sie müssen Alternativen dazu aufzeigen. Planung ist Stabsarbeit. Die Planung ist ein Werkzeug, mit dem man die Entwicklung steuern kann. Die Planungsämter müssen dort angeschossen werden, wo geführt wird.

Was Zürich betrifft, stelle ich mir das so vor: Wir haben wohl einen Stadtpräsidenten und ein Präsidialamt: Aber diese Regierungsspitze hat repräsentative Funktionen statt lenkende. Der Stadtpräsident sollte nach meiner Meinung mehr Kompetenzen bekommen. Seine Stabsstellen sollten das Stadtplanungsamt und das Finanzamt sein. Die Politik muß also beginnen, von der Planung den richtigen Gebrauch zu machen. Dann wird das Umdenken rascher stattfinden, und der Weg von den Ideen zu den Taten wird kürzer. Wir sollten uns nicht damit zufriedengeben, daß es immer wieder Leute gibt, die gegen beschlossene Fehlplanungen Unterschriften sammeln und demonstrieren. Wir sollten unsere Mitbürger zum Mitdenken erziehen und aus ihrem Mitdenken mehr Nutzen zu ziehen wissen.

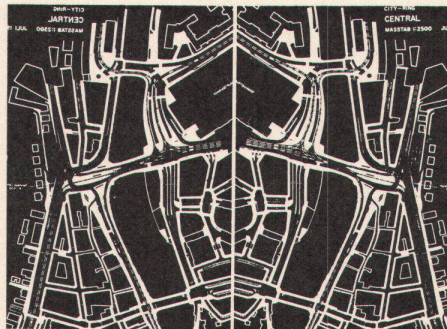
Betrifft: Zürich

Hanspeter Rebsamen, Kunsthistoriker

«Das Pferd hat seine Rolle im Transportwesen ausgespielt, aber im Sport ein volles Comeback gefeiert. Mit dem Auto verhält es sich genauso. Seine Zukunft liegt nicht in der Ära des Transports.»

«Das Auto gab dem Ritter der Demokratie Roß, Rüstung und Stolz und Überheblichkeit in einem Paket und machte aus dem Ritter eine fehlgelenkte Rakete.»

(Zitate aus Marshall McLuhan: «Die magischen Kanäle», Fischer, 1970)

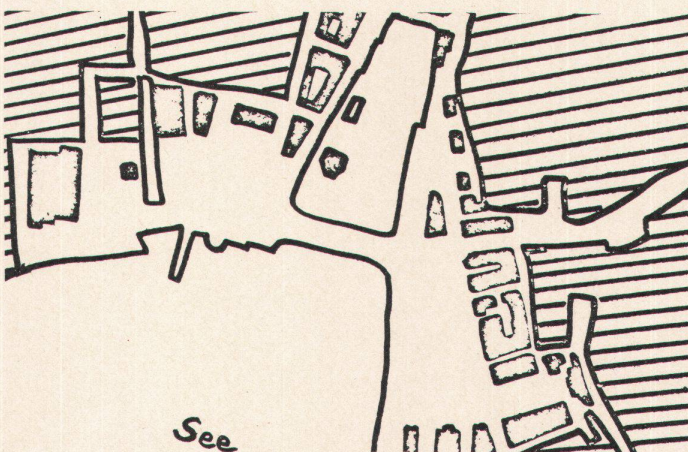


«Dieses Bild ist verfremdet, aber die 'Geographie' spielt ja keine Rolle.»

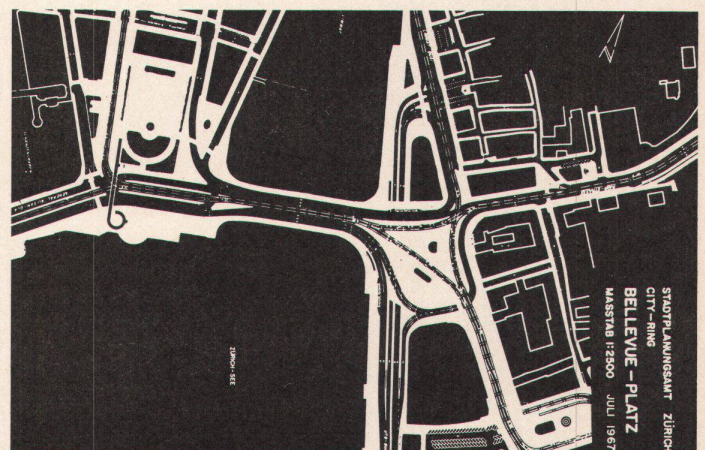
Central (Stadtplanungsamt Zürich)
(Schnippchen des Dia-Operators: Bildprojektion verkehrt. Zur Orientierung sei's hier aber doch noch richtig gezeigt.)

«Schon liegt die Zeit der Menschheitsplaner hinter uns. Wir ahnen, Daß nur Gott in der Gegenwart und eitel fernes Planen.»

(Zitat aus Bruno Carl: «Programm der Weltgeschichte», Zürich 1970)



Die Mitte der Innerstadt am See vom Durchgangsverkehr zu befreien und sie als «Forum» zu gestalten ist heute Zürichs städtebauliches Postulat Nummer eins.



Zürichs Mitte in der Sicht der Planer: der Verkehrszirkus des «Cityrings» trennt die Stadt an ihrem schönsten Punkt vom See.

Betrifft: Basel

Dr. Lucius Burckhardt, Soziologe



Die alten Klosterareale waren Basels (heute aufgebrauchte) Landesreserven. Statt nun in größerem Rahmen zu denken (und zu planen), blieb man innerhalb der alten Stadtmauern stecken. Die heute eingezonten Baugebiete reichen über Liesental hinaus, auch ins Elsaß und nach Südbaden. Das politische Problem der «Planung im großen»: fünf Kantons- und drei Landesgrenzen. Ein Beispiel: auf die Wiedervereinigung mit der Landschaft waren Basels Behörden eingestellt. Doch diese fiel ins Wasser (*die Wiedervereinigung*), der Scherbenhaufen war da. Worauf man sich, statt Alternativen zu suchen, auf die Position der vollen Kostenabgeltung versteifte. Trotz des Mehrwertes, den die außerkantonalen Pendler durch ihre Arbeitsleistung der Stadt bringen, handelt man hier nach dem Leitsatz: willst du nicht mein Bruder sein, schlag ich dir den Schädel ein.

Basel besitzt sein «Leitbild», den Gesamtverkehrsplan der Fachverbände (BSA, SIA, FSAI): quartierweise Unterteilung mittels radialer Grünzüge; Cityring (mit Parkgaragen) als schützende Hand des Zentrums, in den Gräben der alten Stadtmauern («Sektorendenken», *statt die natürliche, zum Glück noch bestehende Verflechtung zu begünstigen*); im Zentrum eine Tiefbahn. Der Cityring ist aber schon heute zu eng, tramfreie Straßen ziehen noch mehr Verkehr an, der Cityring wird zusätzlich von Parkplatzsuchern verstopft (*also, da fahre ich mit dem Auto in die Stadt, das heißt, ich möchte, wollte, könnte dort hin gelangen, bleibe aber bei den Rampen des dem Underground entfahrenden Trams im Chaos stecken: Rampen verengen die Straßen. Das Tram sollte unbedingt länger, weiter unter dem Boden fahren ...! Attraktives öffentliches Verkehrsmittel. Sanierung von innen nach außen, statt umgekehrt*).

Und wie wird der Steuerzahler sonst noch geprellt? Der Plan Leibbrand (erster Gesamtverkehrsplan) sah ebenfalls die schützende Hand, allerdings mit einer zusätzlichen Totentanzbrücke, als Verlängerung des Petersgrabens vor. Die Bodenpreise stiegen, und just in diesem Moment kaufte dort die Stadt ein größeres Stück Land. Später wurde die Variante Petersgraben-Totentanzbrücke fallen gelassen (*dieser städtische Boden ist, meines Wissens, Basels teuerster Parkplatz: heutiger Wert etwa 11 Millionen, Platz für 150 Autos*).

Die City treibt der Selbsterstörung entgegen: topographische Verhältnisse (Talsole) binden das Zentrum an starke örtliche Gebundenheit; es läßt sich, zum Beispiel Richtung Bahnhof SBB, fast nicht vergrößern (der Käufer überwindet nur

sehr ungerne Höhendifferenzen, *insbesondere, wenn er dazu noch ein tristes Bankenviertel*

durchqueren muß). Es ist örtlich fixiert, kann nicht wandern, muß sich am gleichen Ort verändern. Dadurch steigen die Bodenpreise. Hier haben nur noch Prestigebauten einen Platz. Diese werden, gezwungenermaßen, nach einer Generation (20–30 Jahren) erneuert, die Verschuldung «geht in den Boden» ... (*Bodenrecht?*).

Zum großen Schreck von Behörden und Fachverbänden regen sich private Planungsgruppen aller politischen Schattierungen: Alternativen werden verlangt, das öffentliche Verkehrsmittel muß nicht selbsttragend sein, mehr Transparenz in der Planung, nieder mit dem Cityring, kein Unterpflasterbähnli ... Lucius Burckhardt zeigt Dias der Alternativgruppe «Regio Basiliensis» (*die das «Glück» hat, von den Behörden anerkannt und finanziert zu werden*), welche verschiedene Besiedlungs-, Arbeitsplatz- und Transportplanvarianten aufgestellt hat.

Eindrücke des Reporters

Und immer wieder: Cityring. Cityring zu klein, Cityring als Parkplatzsucherstraße, Cityring verstopft.



«Es geht nicht nur um den Verkehr». Lucius Burckhardt war der einzige, der sich an diesen von allen Rednern zu Beginn ihres Referates so oder ähnlich erwähnten Satz hielt.

Warum wird bei offiziellen Planungsstellen nur vom Verkehr geredet? Ist es «Rechtfertigung» der Investitionen von Hunderten von Millionen Franken? Die Angst, diese falsch einzusetzen? Mit dem Dampfwalzesystem Behörden-Wirtschaft-Verbände wird das Volk überrollt. Selbst der Politiker kann in seinem Kompetenzbereich nicht frei entscheiden. Hinter ihm stehen Interessengruppen, die Lobby (aus dem Manifest einer von Lucius Burckhardt angedeuteten privaten Planungsgruppe).

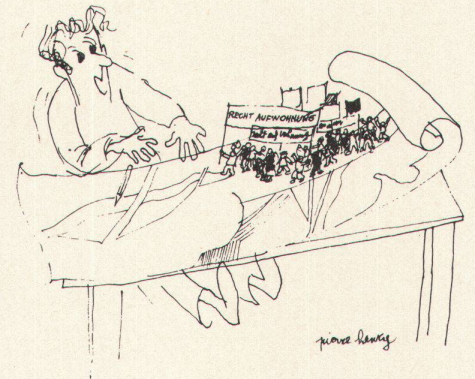
Straßenbau ist etwas Konkretes, auf der Straße fühlt sich jeder «zu Hause», präsentiert sich mit seinen Statussymbolen den Nachbarn (was er in seinen vier Wänden nicht so gut kann). Allorts werden Verkehrszählungen durchgeführt (Autos, statt wegen Lärms und Gestanks unbewohnbar gewordene Häuser). Am Verkehr wird der Fortschritt gemessen.

Straßenbau ist etwas Konkretes. Wahlpropaganda? Lobby der Autofabrikanten, Tiefbauunternehmen, Erdölindustrie? Oder sind unsere offiziellen Planungsstellen, schlicht gesagt: unfähig, die Quelle der Misere zu erkennen, zu analysieren und dann erst mit der «Planung» zu beginnen?

Da war die Diskussion schon ergiebiger, da wurde nun tatsächlich über *ein* grundsätzliches Problem geredet:

Aufstand der Volksplaner?

Planungsfachleute sind, dank ihrer Vor- und Ausbildung, den sogenannten «Volksplanern» überlegen. Selbst zur Entscheidung über Alternativen



sind ungeschulte Bürger unfähig. Durch Alternativen entstehen Alternativenchaos und Planungszirkus. Diese gleich zu Beginn der Diskus-

sion erwähnten Worte H. Areggers riefen vehemente Kritik hervor. So zum Beispiel L. Burckhardt: manche Volksplaner haben Planung studiert, was man im umgekehrten Fall (siehe Misere) nicht mit bestem Gewissen behaupten kann. – Natürlich blockieren Alternativen den Planungs- respektive den Ausführungsvorgang. Bei rechtzeitiger Information, Teilnahme am Planungsprozeß, Ausarbeiten beziehungsweise Vorlegen von Alternativen (und auf deren Folgen aufmerksam machen!) wirkt der Bürger als effektiver Volksplaner, nicht als Bremse. – Mitarbeit ist nicht nur ein Entscheidungsprozeß, sondern auch Meinungsbildung. (Und in der «Mottenkiste» des Redaktors gefunden: In einem vom Berner Stadtrat einstimmig als erheblich erklärten Postulat des dortigen Stadtplaners heißt es: «Weil die Probleme, zumal jene baulicher Art, komplexer und folgenschwerer geworden sind, sollte der Stimmbürger in möglichst umfassender Kenntnis aller Konsequenzen Stellung nehmen können zu planerischen Konzeptionen, wobei nach Möglichkeit nicht nur eine, sondern mehrere Lösungen vorgelegt werden sollten.»)

Treffend charakterisierte Antonio Hernandez das Unbehagen des Volkes gegenüber der Planung: Trendverfolgung statt Grundlagenforschung (Ursache, Quelle).

Oder Peter Steiger: «dem Trend entsprechend wurde geplant. Zufällig wurde zufällig geplant.»

Mit der Planung darf die Entwicklung nicht festgelegt sein, Planung muß sie ermöglichen (Aldo Henggeler).

Planung ist Mittel, nicht Politik. Politik aus Planung, nicht Planung aus Politik. – Um über Alternativen zu entscheiden, sollten die Bedürfnisse der Bürger klar definiert sein (Remo Galli).

Demokratisierung (um das, schon bald veraltete?, Modewort auch einmal zu gebrauchen) besteht nicht im Präsentieren verschiedener Pläne. Wahre Demokratie ist, das Bewußtsein des Volkes wecken (Peter F. Althaus).

Vorschläge hiezu:

Die Willensbildung durch politische Parteien wäre zum Beispiel in Aarau (17 000 Einwohner) noch möglich (Stadtrat Rudolf Widmer, Aarau).

Nicht nur offizielle Planer, auch außenstehende Gruppen sollten Aufträge zur Planung (zum Beispiel Alternativen) erhalten (Jakob Schilling).

Schaffen wir uns ein «demokratisches Planungsforum»: jeder geht mit seinen Ideen ins «offene Museum» (K. Fleig).

Oder:

«Lassen Sie sich auf eine Liste setzen und wählen, um dann vielleicht in ein Planungsgremium zu kommen» (G. Sidler). D. B.

Bürger bestimmen Stadtbauplanung mit

rr. Colmar. Die Einwohner von Colmar werden während eines Jahres die Möglichkeit haben, selbst über die Stadtbauplanung mitzubestimmen. Die Stadtverwaltung und der Verband der Architekten des Departements Haut-Rhin veranstalten einen Zyklus von Vorträgen und Diskussionen unter dem Titel: «Stadtbauplanung unter Beteiligung des Publikums». Hier sollen Kritiken und Anregungen aus dem Publikum verarbeitet werden. Auch die Jugend soll herangezogen werden, um sich Gedanken über die Stadt der Zukunft zu machen.



Permanente Panne:

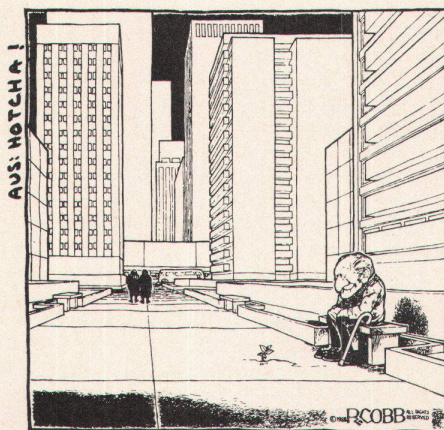
Die Dias waren noch nicht bereit. Jakob Schilling dazu: «Bis die Bilder kommen, werde ich noch etwas zum Umdenken sagen. Man muß ja flexibel sein ...»

Die Diaprojektion war, bei Tageslicht, nur sehr schlecht sichtbar. Hanspeter Rebsamen: «So verblaßt die gesamte Planung vor der Geschichte» (Die Planung schon, aber der Beton ...? Red.)

Zur Definition des Wortes «Planung»

Bericht von Margit Staber zur Tagung, zitiert aus:

«Werk+Zeit» (Deutscher Werkbund): «... Ganz zum Schluß der Diskussion kam man darauf, nach der Definition des Begriffes Planung zu fragen. Planung ist die Methode, um das Zusammenleben zwischen Menschen überhaupt zu ermöglichen. Die Art der Planung ist ein Spiegel der Gesell-



schaftsform, der sie dient und die sie fördern soll. Das Chaos, in das wir geraten sind, reflektiert getreulich die Verwirrung, die aus einer Vielfalt von aufeinanderprallenden 'Freiheiten' entsteht, wie sie ein jeder und eine jede Gruppe in der Demokratie für sich beansprucht. Die Sterilität der Planung in sozialistischen Ländern folgt logisch aus einem bürokratisch und zentralistisch gegängelten Einheits-Leitbild der zulässigen gesellschaftspolitischen Wirklichkeit. Und die von uns so bewunderten vollkommenen Stadtgestalten des Mittelalters, der Renaissance oder auch die Dorfgestalt einer primitiven Kultur, beruhen auf den von den Herrschenden autoritär festgelegten Machtstrukturen, die eine äußere Entsprechung finden mußten ...»

Ein Beispiel für diesen Konflikt: die "Planung". Sie hat mit Zeit und Entwicklung zu tun. Nun ist aber "Zeit", technisch gesehen, ein abstraktes Maß, das den gemessenen Dingen und Vorgängen äusserlich bleibt. Die technokratischen Planer verlängern einfach die jetzigen Zustände in den Zeit-Punkt "X", also in eine bloss errechnete Zukunft, die gar keine ist, weil sie nur eine Wiederholung der Gegenwart darstellt, d.h. der gegenwärtig noch herrschenden Kräfte und Interessen - weil sie damit gerade eine *V e r ä n d e r u n g* ausschaltet und die Dimension der *Z u k u n f t* abschafft. - Andererseits sehen wir heute, dass die Planung in Bereiche eingreifen muss, die sich ständig verändern. Etwa die Steuerung von Wohnraum, Verkehr und Arbeitsplätzen in den Metropolen der Industriestaaten. Hier treten Faktoren auf, die *n i c h t* vorausrechenbar sind (etwa unvorhergesehene Änderungen der technischen Möglichkeiten - vor allem aber die molekulare Veränderung in den Interessen und Bedürfnissen der Bevölkerung). Planung muss ihr lineares Denken verlassen. Kann sie das - ohne eine politische *W i s s e n s c h a f t*? Eine Notlösung beginnt sich durchzusetzen (mit heftigem Widerstand seitens staatlicher Planstellen): die sog. "*A l t e r n a t i v - P l a n n u n g*". Sie arbeitet mit der Formel "wenn - dann". Angenommen, die Entwicklung verläuft *o r a d i a l i e n i g* - dann muss beim Zustand "X" (also nicht mehr "Zeit-Punkt 1990", der konkret gar nicht mehr voraussehbar ist) dieses oder jenes geschehen. Verläuft die Entwicklung dagegen ganz anders, dann muss eine *A l t e r n a t i v - M ö g l i c h k e i t* jederzeit offenstehen. Weil das unberechenbare "ganz Andere" auch vom politischen *B e w u s s t s e i n* der betroffenen Bevölkerung abhängt, muss die *B e v ö l k e r u n g* in den Entscheidungs-Prozess mit einbezogen werden. Das bedeutet aber: Information über die Konflikte zwischen einzelnen Interessen-Gruppen. Das bedeutet: politische Wissenschaft. Hier stösst Technik auf Geschichte - und kann nicht mehr weiter, solange sie nur Technik bleibt. **W. JAENSCH IN "POLEMOI"**

Studiengruppe «Bauen für Zeitgenossen»

Die Stadt war von jeher auch Ausdruck der gesellschaftlichen und politischen Verfassung ihrer Bewohner. Unsere demokratische Staats- und Gesellschaftsauffassung beruht auf dem Grundgedanken, daß das reale Geschehen aus lebendiger, demokratischer Auseinandersetzung der Bevölkerung hervorgeht. Also auch der Städtebau.

Muß angesichts der herrschenden städtebaulichen Misere an der Brauchbarkeit dieser Vorstellung gezweifelt werden? Oder ist die Demokratie in unserer Stadt in Bereiche abgeschoben worden, wo sie auf die tatsächliche Entwicklung keinen Einfluß mehr auszuüben vermag? Die Mehrheit unserer Stadtbevölkerung ist zwar der Meinung, die demokratische Einflußnahme sei durch Sachzwänge aller Art in ihren Möglichkeiten beschränkt.

Wir wollen diese Sachzwänge als das zeigen, was sie sind: als gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Gegebenheiten, deren Auswirkungen nicht als Naturereignis hingenommen werden müssen, sondern durch demokratische Kontrollen beeinflusst und verändert werden könnten. Im Interesse einer wünschbaren städtischen Entwicklung.

Wünschbar im weitesten Sinne ist eine urbane, eine wohnliche Stadt. Eine Stadt, die nicht der Wirtschaft preisgegeben wird. Eine Stadt, die ihre Bürger nicht in kilometerweit entfernten Vororten im Grünen wohnen läßt. Eine Stadt, der nicht Gefahr droht, im Verkehrschaos zu ersticken. Eine Stadt, die nicht zur reinen Arbeits- und Konsumstätte einer Vorortsbevölkerung zu werden droht.

Die urbane Stadt lebt von der Durchmischung der vielfältigen menschlichen Aktivitäten, sozialen Schichten und Altersgruppen. Sie ist Ausdruck einer lebendigen, demokratischen Gesellschaft. Sie verbietet sich die egoistischen städtebaulichen Manifestationen politischer und wirtschaftlicher Interessengruppen. Diese Stadt zu schaffen betrachten wir als die Aufgabe einer demokratischen Gesellschaft.

Aus einer Diskussion mit Luzius Theiler

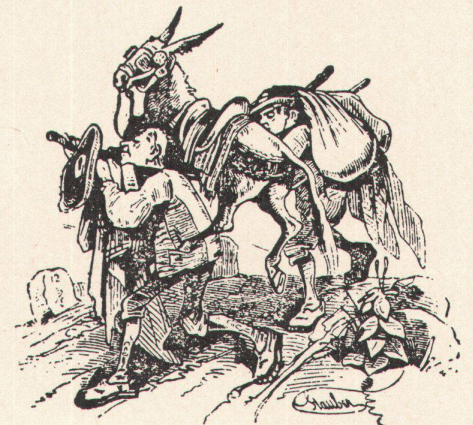
1. Die demokratischen Institutionen, die juristisch noch immer perfekt sein mögen, sind in Wahrheit heute ungenügend. Sachzwänge verhindern einen wirklichen Entscheid.
2. Besonders Planungsentscheide sind durch wirtschaftliche Interessen vorausbestimmt. Als «Fachleute» verstehen es die Interessierten, die Weichen frühzeitig in ihrem Sinne zu stellen. Die Öffentlichkeit möchte man möglichst lang fernhalten, weil «sonst die Bodenpreise noch mehr steigen». Womit einmal mehr unser Bodenrecht zum Kardinalproblem wird!
3. Eine echte Partizipation der Bevölkerung an der Planung ist offiziell gar nicht erwünscht.

Einig waren sich die meisten Diskussionsteilnehmer, daß die Öffentlichkeit in ihrer heutigen Struktur nicht einfach in den Planungsprozeß eingeschaltet werden kann. Dazu fehlt ihr das Bewußtsein, ohne das eine formale Demokratisierung notwendigerweise pervertieren würde.

Es gilt also, die Bevölkerung zu erziehen. Sie muß lernen, die Stadt zu betrachten. Sie muß befähigt werden, sich Projekte, von denen sie in der Zeitung liest, plastisch vorstellen zu können. Schon im Stadium der Planung müssen sich die später Betroffenen betroffen fühlen. Ja, es gilt sogar, die Bevölkerung zu befähigen, ihre Anliegen an die Planung zu formulieren und so selbst die entscheidenden Anstöße zu geben.

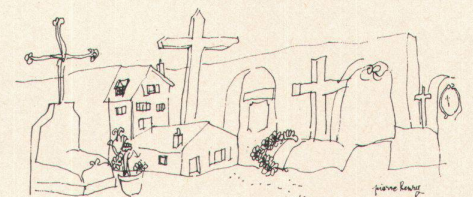
J. P. HESSEL: Seltfamer Spazierritt (1808)

Ein Mann reitet auf seinem Esel nach Haus und läßt seinen Buben zu Fuß nebenher laufen. Kommt ein Wanderer und sagt: „Das ist nicht recht, Vater, daß Ihr reitet und laßt Euern Sohn laufen; Ihr habt stärkere Glieder.“ Da stieg der Vater vom Esel herab und ließ den Sohn reiten. Kommt wieder ein Wandersmann und sagt: „Das ist nicht recht, Bursche, daß du reitest und lässest deinen Vater zu Fuß gehen. Du hast jüngere Beine.“ Da saßen beide auf und ritten eine Strecke. Kommt ein dritter Wandersmann und sagt: „Was ist das für ein Unverstand, zwei Kerle auf einem schwachen Tiere? Sollte man nicht einen Stock nehmen und euch beide hinabjagen?“ Da stiegen beide ab und gingen selbst zu Fuß, rechts und links der Vater und Sohn und in der Mitte der Esel. Kommt ein vierter Wandersmann und sagt: „Ihr seid drei kuriose Gesellen. Ist's nicht



genug, wenn zwei zu Fuß gehen? Seht's nicht leichter, wenn einer von euch reitet?“ Da band der Vater dem Esel die vordern Beine zusammen, und der Sohn band ihm die hintern Beine zusammen, zogen einen starken Baumstamm durch, der an der Straße stand, und trugen den Esel auf der Achsel heim.

So weit kann's kommen, wenn man es allen Leuten will recht machen.



Der visuelle Terror unserer Städte

von Christian Hunziker, Collonge, Genf

Was dringt in unsere Perzeption, wenn sich unser Auge dem Blickfeld einer modernen Stadtbildung offenhält? Was ist der grundlegende Stimmungscharakter dieses alltäglichen, immer wiederkehrenden Bildes?

Wir werden auf visuelle Weise terrorisiert.

Worin liegt der Terror?

Unsere Arten, das Stadtbild zu analysieren, zu erkennen:

a) Traditionell, gemäß Ende 19. Jahrhundert: Unterschiedliche Charakteristika des Aussehens, nicht stilbedingt. Eine Schule, ein Rathaus, eine Kirche, ein Marktplatz, eine öffentliche Anlage.

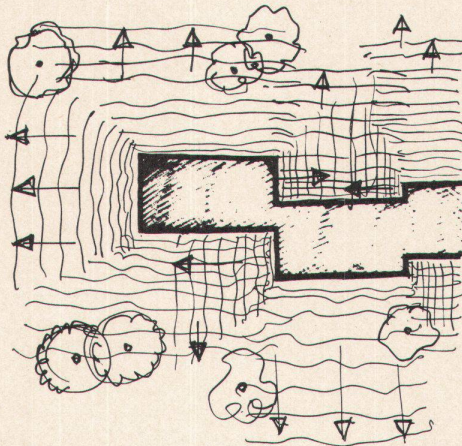
b) Moderne Leitbilder: arabische, griechische oder präkolumbianische Siedlungsbilder. In diesen wird eine durchgehende Grundstimmung moduliert, in Schwingung gebracht und mit Zutaten mehr oder weniger durchsetzt.

Vergleich zwischen a) und b): Die neu angestrebte Erkennungsstruktur ist einfacher und ökonomischer in bezug auf ihre Herstellung. Jeder Bau kann irgendeine Zweckbestimmung aufnehmen oder dieselbe ändern.

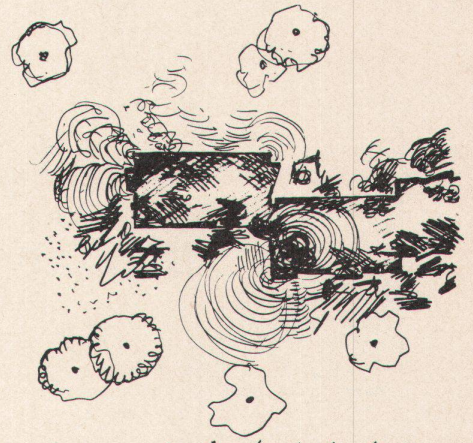
Die notwendigen Merkmale, um diese Zwecke aufzufinden oder zu begreifen, sind Zeichen, Schilder, funktionelle Zutaten, wie Fabrik-schlote.

Der Weg kann mit Hilfe von Verkehrsampeln, Tramgeleisen und auffälligen Beschriftungen geschildert und nachvollzogen werden. Im extremen Falle: weder Merkmale noch Zutaten, nur noch Wegweiser, Straßennamen und Blocknummern, das genügt für eine «rationelle» Orientierung.

Die Gebäude müssen dann weder Merkmal noch Stimmungsträger sein.



Terrorisierender Beherrschungsversuch der Umgebung durch Ausstrahlung von räumlicher Erstarrung in das umliegende Blickfeld.



Aussage oder Ausdruck der durch gesellschaftliches Übereinkommen bestimmten Gebäudegruppe. Auf gegenseitiges Verständnis und vielseitige Teilnahme unter den Gruppenmitgliedern aufgebaut, kann die Gebäudegruppe ipso facto unmöglich Terror ausstrahlen.

nügend, um das Aussehen zu bestimmen, deshalb für Architekten: *Die Gestaltung.*

Das Gebäude, abgesehen von einer Zweckdienlichkeit, wird nämlich noch wahrgenommen als ein *Gebilde* in der Landschaft oder Umgebung. Dieses Gebilde wird vom Volksmund wahrgenommen und heißt dann: «Kiste», «Wurm», «Bunker», «Silo», «Klotz» usw.

Der Architekt versucht dieses Gebilde dem Zufall zu entreissen und auf die schließlich wahrnehmbare Gestalt Einfluß zu nehmen. Verschiedene Mittel der Gestaltung: in Anlehnung an Kunstrichtungen (angenehme oder bezeichnende Bildformung), symbolisierende Lyrik (um einen gebührenden Platz innerhalb der vorherrschenden Vorstellungskategorien zu beanspruchen).

Auch mit Hilfe der Gestaltung ist das Ge-

Die Langeweile ist die Verschmutzung der Architektur

Woher stammt diese Langeweile?

Es sind Siedlungsbilder einer sterbenden Gesellschaftsform.

Zwang, widernatürlich.

Nicht arbeiten, sondern «krampfen».

Viele Leute, zu viele, machen hier Leistungen, an denen ihnen nichts liegt.

Niemand will diese Quartiere so, wie sie werden:

- Die Architekten fühlen sich durch Gesetz, Finanz und Politik in die Klemme genommen
- Städtebauer tun ihr möglichstes, um das Schlimmste zu verhindern
- Politiker sprechen nur von Anzahl und Preis
- Unternehmer sind Ausführende ohne menschliche Teilnahme
- Arbeiter sind weiter nichts als mehr oder weniger disziplinierte Diensthelfer

Der Fehler liegt in der Gesellschaftsform

Der Einzelmensch ist meist guten Willens, möchte es besser machen, aber seine Einordnung oder seine Funktion, welche er als Rolle auffaßt, verhindern seine Einwirkung.

Allfällige Oasen in dieser Wüste der Langeweile sind Ausnahmen, welche die Regel bestätigen.

Auf Grund der Teilnahmebeschränkung oder Teilnahmslosigkeit der Beteiligten scheint es offenbar, daß eine große Leere entstehen muß.

Wo niemand sich ausdrücken will, wird wohl Ausdruckslosigkeit vorherrschen.

Nehmen wir an, daß nichts ausgedrückt werde, daß es sich um kulturelle Leere handle.

Stimmt diese Annahme?

Nicht ganz. Unsere Beobachtung ist nicht vollständig.

Die Leere des Wollens hat sich mit einer eigenartigen Starre angereichert.

Falls in unseren Gesellschaften Leere auftritt, sei sie politischer, kommerzieller, militärischer oder kultureller Natur, wird je ein spezifischer Terror seine Anfänge nehmen und sich ausbreiten.

In unseren modernen Stadtbildern wird je länger um so mehr das Blickfeld terroristisch durchsetzt.



1
Wohnviertel in Moskau: ein an sich bewegter Grünraum wird durch die geradezu drohenden Klötze der Wohnbauten mit eisiger Erstarrung zu beherrschen versucht.

Wie wird das Aussehen der Gebäude bestimmt?

Fenster oder Verglasungen, Material, Farbe, Bemessungen und plastische Akzente. Auslesefaktoren: Geschmack oder Ideologie des Herstellers, Minder- oder Mehrpreis, Haltbarkeit.

Dieser kleine Katalog ist noch recht unge-

bäude visuell noch recht ungenügend bestimmt. Es bleibt noch viel Spielraum für unterschiedliches Aussehen. Würden diese Spielräume genutzt, so dürfte ein freches und buntes Durcheinander ausbrechen.

Unsere modernen Stadtbilder wirken aber nicht abwechslungsreich, sondern öde und einförmig. Es herrscht Langeweile.

Die Beteiligten, allen voran die Architekten, suchen eine eigenartige Wirkung: Sie wollen das Umliegende terroristisch beherrschen. Dieser Versuch ist so sinnlos, daß wir ihn auf dem normalen Gedankenwege gar nicht auffinden oder erfassen können. In unserem anfänglichen Versuch der Stadtbildanalyse kann er durch kausales Denken nicht aufgefunden werden.

Dieser terroristische Beherrschungsversuch stammt aus dem kollektiven Unterbewußtsein

Für das Unterbewußte ist es gleichgültig, daß der Beherrschungsversuch in der objektiven Realität vollkommen sinnlos sein wird. Wenn zum Beispiel Menschen auf dem Mond landen, wird die Inbesitznahme durch das Aufpflanzen einer nationalen



2 Torre Velasca, Mailand: der große Aufwand von plastischen und konstruktiven Mitteln kann die eigenartige Starre des visuellen Terrors nicht aufheben.

Flagge symbolisiert, gleichgültig, ob es Mondwesen gebe, die diese nationale Flagge lesen können: irgendwelche Instanzen im Menschen werden durch diese Markierung befriedigt.

Mit dem Beherrschungsversuch des Blickfeldes ist es ähnlich: er befriedigt im kollektiven Unterbewußtsein.

Was ist Terror?

Eine Stimmung, in der Absicherung gegen Unbekannt, wie auch Aggression gegen Unbekannt die prinzipielle Tönung darstellen; das unbekannte Gegenüber wird durch wahllose und jeder Gerechtigkeit bare Übergriffe einzuschüchtern versucht.

In staatspolitischer Ausübung ist Terror natürlich handgreiflicher als in der schleichenden Terrorisierung des Blickfeldes.

Aber das terrorisierte Blickfeld mag im kulturellen Sinne sogar noch entscheidender wirken als politischer Terror.

Die Wirkung des ständig vor Augen Stehenden mag schwerwiegendere Konditionierung sein als Schreckensbilder in Zeitungen und Fernsehen. Eine terroristisch durchsetzte, also sozusagen befestigte und bewaffnete Häuserfront, welche mit ihrem bössartigen Beherrschungsversuch auf friedliche Birnbäume starrt: darin liegt ebensoviel Komik wie Hilflosigkeit.

Diese terroristischen Markierungsversuche werden vom Unterbewußten eingesetzt, weil keine staats-, gemeindepolitischen oder zwischenmenschlichen Kontakte ausgeübt werden, welche das Gebäude bestimmen können.

Falls nämlich keine nennenswerten Dialoge stattfinden und das mögliche Gegenüber selbstherrlich a priori festgelegt wird, haben wir keine



3 Unité d'habitations résidentielles, Genf: vielfältige Beziehungen zum Außenraum: keine terroristische Erstarrung, sondern rhythmische Wechselwirkungen.

geziemenden Anhaltspunkte für das Aussehen des Gebäudes, sondern es wird vorausgesetzt, daß die Leute eben in diese Wohnkästen ziehen und sich daran gewöhnen werden. Diese terrorisierenden Bauten stellen keine Dialoge oder gesellschaftlichen Übereinkünfte dar, sie sind selbstgerechte Monologe, welche ein Gegenüber höchstens in den ganz drastischen Einschränkungen eines Mietvertrages allenfalls dulden können.

Politischer Terror ist in vielen Ländern seit Jahrhunderten üblich; jedermann hat sich daran gewöhnt, daß Bekannte verschwinden und nicht gefragt werden darf, wohin und warum. Ein Schweizer wird solche Gewohnheiten heute noch als schlechte politische Verhältnisse bezeichnen, aber morgen mag auch bei uns eine politische Leere mit Terror verschleiert werden, um so mehr als auf kulturellem Gebiet die Gewöhnung längst vorhanden ist.

Weshalb nur Terror und nicht andere Mittel, um die Leere zu verschleiern?

Terror ist eine Mischung von Angst und Aggression; auf dem affektiven Leistungsgebiet stellt dieses Paar sozusagen das Billigste oder das nächst Erreichbare dar.

Im Zeitalter des rationellen Denkens oder der Intelligenz ist die Kultivierung der Affektivität so

verkümmert, daß nichts Besseres erreichbar wird.

Allenfalls liegt noch eine gewisse Kommunizierbarkeit der Affektivität für Sexuelles in Reichweite; aber damit sind wir schon am Ende der bewußten affektiven Leistungen.

Im Affektiven – um es beispielhaft auszu-drücken – können wir heute mit Mühe bis auf drei zählen, andere Affektiveleistungen bleiben instinktiv, also nicht kultiviert und sind deshalb auch nicht kommunizierbar.

Angst und Aggression sind Kommunikationsmittel, deren sich jedermann bedient, falls keine besseren gefunden werden.

Zum Beispiel: Sie stoßen auf einen soeben gelandeten Marsbewohner. Sie haben die Wahl, auszureissen (Angst) oder als erster zuzuschlagen (Aggression) oder aber eine Gastgebermüde aufzusetzen, in der Hoffnung, daß der Marsmensch diesen letzteren Ausdrucksversuch lesen, also verstehen kann.

Im experimentellen Bauen, wo den Beteiligten Freiheiten des Sich-Ausdrückens oder des Wählens gelassen werden, brechen vielfältige affektive Leistungen aus den Menschen hervor, als ob sie nur darauf gewartet hätten. Aber es herrscht dann eine große kollektive Unsicherheit darüber, wie jetzt diese Affektiveleistungen zu lesen oder zu bewerten seien.

Diese Leistungen sind nicht gedanklicher Art; eine Gastgebermüde kann auch nur sehr schwerfällig umschrieben werden, es handelt sich um keine intelligenten Vorgänge oder Übereinkünfte.

Wir müssen uns damit abfinden, daß rationelles Denken nur einen recht kleinen Teil unserer gesellschaftlichen Leistungen ausmacht

Wie vorgehen, um den visuellen Terror unserer Städte zu brechen?

Setzen sie sich bitte dafür ein, daß in unseren Primarschulen das Einspielen von affektiver Beweglichkeit gefördert wird.

Publik ist heute, daß Intelligenz schon im Kindergarten gefördert werden soll.

Eine höhere Intelligenzquote ist aber nicht unbedingt nützlich zur Entwicklung der Affektivität.

Es besteht keine Garantie dafür, daß eine durchschnittlich intelligentere Bevölkerung ihre Affektivprobleme besser meistern könnte.

In unseren Genfer Baugruppen muß jeweils als erstes der allgemeine Angstpegel gesenkt werden, damit die freien Ausdrucksmöglichkeiten zugänglich werden.

Unsere Schulen sind immer noch mit der Überwindung des Analphabetismus beschäftigt.

Umfassendere Konzeptionen des gesellschaftlichen oder intersozialen Kommunizierens sollten sich in der Pädagogik durchsetzen, was dann schließlich zu einer besseren Ausschöpfung der Intelligenz führen wird.

Fotos: Burckhardt, Klemm Genf, Mohr Genf, Rebsamen, Schilling, Bleifuss.
 Pierre Henrys Karikaturen sind mit freundlicher Genehmigung des Büros Steiger, Planer + Architekten, von deren «Neujahrskarte» entnommen.
 Zitierte Zeitschriften:
 ARse, 20 Chalcoot Road, London NW1
 Hotcha!, Postfach 304, 8025 Zürich
 Polemos, Postfach 572, 4001 Basel 1
 Rising up angry, Box 3746, Merchandise Mart, Chicago, Illinois 60654, USA