

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 70 (1983)
Heft: 9: Lyon

Artikel: Das Auto in der Vitrine
Autor: Jehle-Schulte Strathaus, Ulrike
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53512>

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

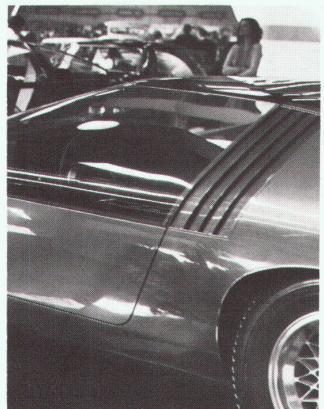
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

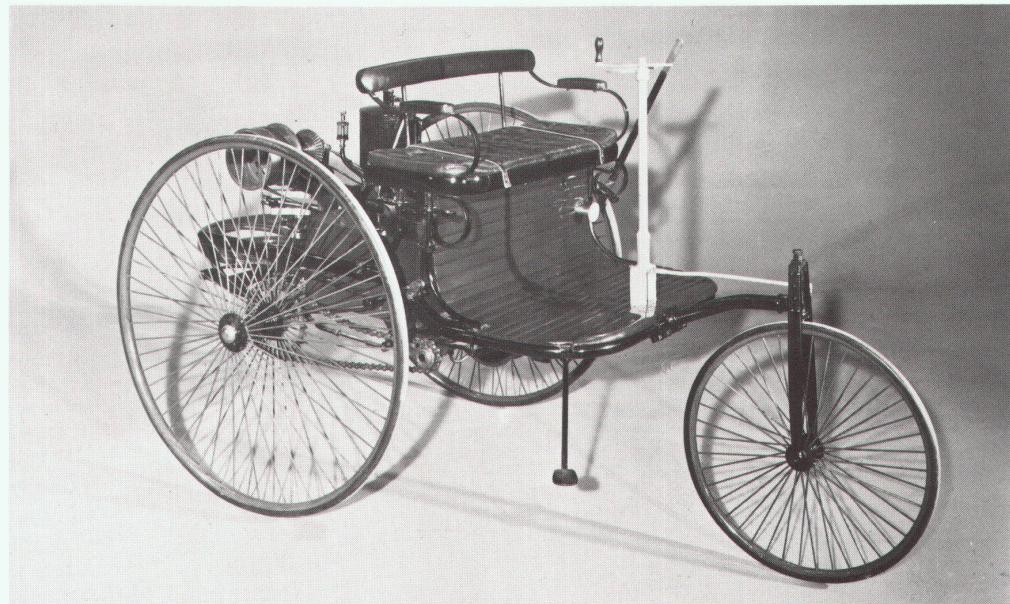
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Auto in der Vitrine

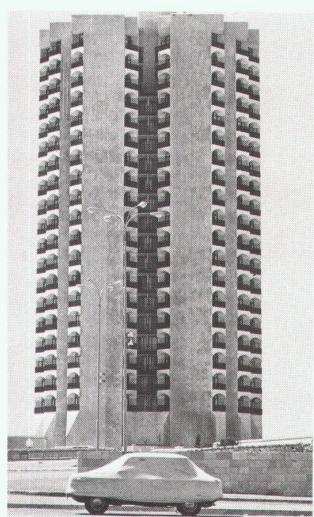
Zur Ausstellung in Frankfurt



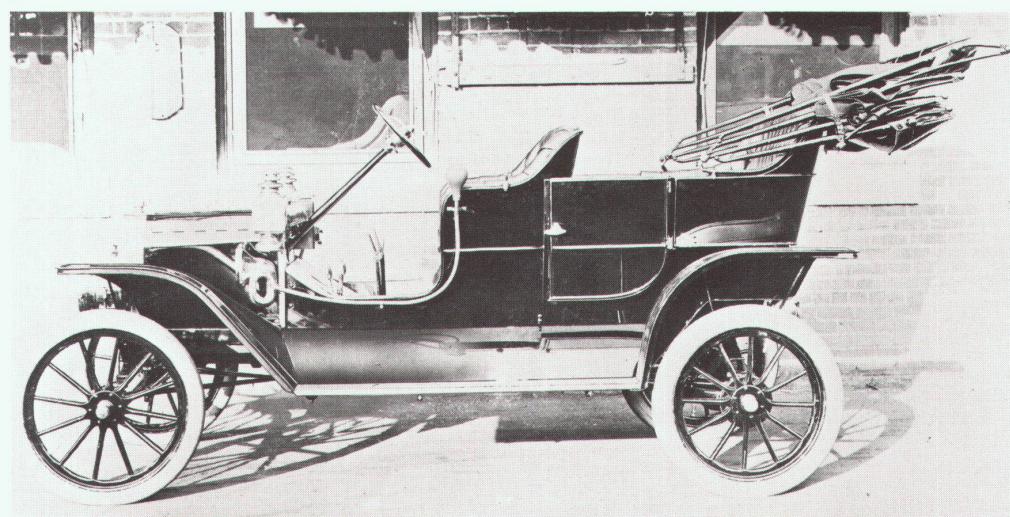
1



2



3



4



5

1 Ästhetik der Oberfläche, Lamborghini Countach LP 400

2 Benz-Patent-Motorwagen, 1886, das «erste» Auto der Welt

3 Hilton in Jerusalem: Le Corbusiers Plan Voisin aus den 20er Jahren – nach der Automarke «Voisin» benannt – war der Entwurf einer Millionenstadt aus Turmhäusern und Scheiben, zwischen denen Schnellstrassen vermittelten.

4 Ford, Modell T (1908–1910): der erste Autotyp, der vom Fließband rollte.

5 Die legändäre DS von Citroën

«Bilder zur Kulturgeschichte des Automobils», Fotografien von Leonardo Bezzola, Bilder, Objekte und Auto-Fragmente stellt die Basler Galerie Littmann aus, die sich jeweils einmal im Jahr in einer nichtkommerziellen Ausstellung Bereichen der Massenkultur widmen will (letztes Jahr: «Fussball in der Vitrine».) Das Konzept und die Texte zum begleitenden Buch stammen von Werner Jehle. Die Schau ist vom 15. bis 25.9. am Frankfurter Automobil-Salon (IAA) zu sehen und wird vom 5.10. bis 12.11. in Basel bei Littmann gezeigt.

Die Autoren sind der Ansicht, dass das Auto ein «Objet pilote» des zwanzigsten Jahrhunderts ist und jeden, auch den, der es nicht besitzt, betrifft. Es hat unseren Lebensrhythmus verändert, Städtebilder beeinflusst. Es bedroht die Landschaft und provoziert neue Siedlungsformen. Und dann gehört zum Automobil die Magie. Das Auto ist Werkzeug und Fetisch zugleich, Transportmittel und Kunstgegenstand, auch so eine Hülle wie Kleidung und Haus, gleichzeitig materiellen und ungrefbaren Anforderungen offen. U.J.

Ein Autobuch – auch für Architekten

In der Reihe der «dumont taschenbücher» ist ein illustriertes, 229 Seiten starkes Handbuch zur «Geschichte des Auto-Designs» erschienen. Geschrieben hat es der Kunsthistoriker Joachim Petsch, Kenner der Architekturgeschichte und des Städtebaus im 20. Jahrhundert. Den Lesern von «Werk, Bauen + Wohnen» ist er bekannt durch einen Aufsatz zum Thema «Historische Architektur in der Bundesrepublik», erschienen in Heft 1/2 1981.

Petsch macht zusammen mit seiner Frau ein Buch über Automobil, das «die historischen Rahmenbedingungen, die wirtschaftliche und soziale Dimensionen des Gegenstandes einbezieht. Parallel zum Wandel des Designs vom Kutschenstil zur Stromlinienform und zum funktionalistischen Gehäuse oder vom Traumwagenstil zur Keilform der Gegenwart erörtern die Autoren Aspekte der Psychologie und Soziologie des Motorfahrzeugs, und sie gehen auf politische Methoden ein, das individuelle Transportmittel in Dienst zu nehmen.

Spannend für Architekten und Städtebauer dürften Petschs Gedanken über die Zusammenhänge zwischen Autoideologie und Stadtentwicklung sein. Durch die «Individualisierung» des Verkehrs im 20. Jahrhundert, durch die Kultivierung des Autos, liessen sich die Zentren entmischen in Verwaltungs-, Arbeits- und Wohnzonen. Wer von der Verödung der Innenstädte, von Verlust historischer Bausubstanz und von der Zersiedlung der Landschaft spricht, müsste eingehen auf die Vorherrschaft des Automobils in Planer-Köpfen, die ihre Eingebungen wiederum von Politikern und mächtigen Wirtschaftskreisen empfangen. Dies, obwohl nach einer Messung in der besonders autofreudlichen Bundesrepublik 1976 «insgesamt zwei Drittel aller Ortsveränderungen» nicht im Auto geschahen.

Aber das Auto ist nur Symptom, nicht Ursache des Zerfalls von Siedlungen und Städten. «Das Konzept der autogerechten Stadt geht von der Voraussetzung aus, dass jeder einen Pkw besitzt», sagt Petsch, doch dies ist eine Fiktion, die rücksichtslos über ganze Bevölkerungsschichten hinweggeht, über Kinder, Schüler, alte Leute und Behinderte. Befreiung bringt das Auto nur denen, die frei darüber verfügen können – doch wer kann das schon in einer Welt, die das öffentliche Verkehrsmittel gegenüber dem individuellen benachteiligt?

Petschs Autobuch unterscheidet sich wohltuend von der üblichen Fan-Literatur, weil es zu Gedanken anregt, welche zur Kultur des 20. Jahrhunderts als «Auto-Kultur» führen. U.J.

Tagtäglich

Kulturinitiative

Schweizer haben eine Initiative eingereicht, die begehrt, der Bund möchte die Kultur vermehrt fördern. Darauf veröffentlichte die Regierung eine Liste darüber, was sie leistet. Nicht alle sind mit allem einverstanden, was auf dieser Liste steht, weil ihre Vorstellung von Kultur sich nicht in allen Teilen mit der des Bundesrates deckt.

Eine Kultur hat die Regierung vergessen: die Baukultur. Aber was kostet sie? Doch meist nicht mehr als den Willen und die Fähigkeit dazu, sich gute Architektur zu leisten.

Diesen Willen und die Fähigkeit haben bei bedeutenden Bauwerken gerade in der jüngsten Zeit die Verantwortlichen der PTT und der Schweizerischen Bundesbahnen bewiesen. Und sie werden auch von vielen kantonalen und kommunalen Ämtern immer wieder vor Augen geführt. Ihren leitenden Architekten und Ingenieuren fällt eine wichtige Rolle zu, die nicht stets leicht zu spielen ist, denn übergeordnete Behörden und Politiker haben oft eine andere Auffassung und einen scharfen Seitenblick auf die öffentliche Meinung. Dagegen sind die Baufachleute im öffentlichen Amt von kritischen Attacken durch ihre privaten Kollegen weitgehend frei, weil diese sich hüten, offen ihren möglichen Auftraggeber am Zeug zu flicken. Das könnte die beamteten Bauleute dazu verführen, die privaten selbstherrlich für das entschädigen zu lassen, was sie selber unter ihren Vorgesetzten nicht zuwege bringen.

Um so höher sind jene zu schätzen, die sich nicht in ihrem Amt veramtschimmeln lassen und die ganze Kraft und Fähigkeit einsetzen für das, was Architektur zur Kultur macht.

Nicht alle sind von diesem Geist. Im Mai hat die Schweizer Bau-dokumentation eine «Kurzinformation über das Amt für Bundesbauten (AFB)» in einen der blauen Ordner einheften lassen. Die Zielsetzung dieses Amtes wird dort beschrieben: «In der Erfüllung der ihm von Parlament und Bundesrat übertragenen Aufgaben verfolgt das AFB folgende Ziele:

- Erstellen – unter Bezug der Bauwirtschaft – von Bauten, die den betrieblichen bzw. sozialen Anforderungen entsprechend zweckmäßig und wirtschaftlich geplant sind, den Forderungen des Umweltschutzes, der Raumplanung sowie des Energiesparens Rechnung tragen, überzeugend gestaltet sind und möglichst wenig Unterhalt erfordern
- Erhaltung der Bausubstanz durch fachgerechten Unterhalt der Bauten
- Befolgen der Gebote der Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit, Gesetzmäßigkeit und Sicherheit bei Planung, Ausführung und Unterhalt der Bauten, bei der Begutachtung von Projekten, bei der Beschaffung und Zuweisung von Räumen, bei der Be-schaffung von Gütern und bei der Be-sorgung des Hausdienstes usw.

Das AFB ist ein Dienstleistungsbetrieb der Bundesverwaltung, gleichzeitig auch das grösste Baufachorgan der Schweiz. Es ist während des ganzen Projektlaufes fachlich zuständig und insbesondere verantwortlich für die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bauobjektes und die Zuverlässigkeit der Kostenberechnung. Für die Projektierung der grösseren Bauvorhaben werden meistens private Architekten und Ingenieure beigezogen (Wettbewerb oder Direktauftrag).»

Gegen keinen Teil dieser Zielsetzung gibt es etwas einzuwenden. Jeder Architekt könnte sie für sich selber in seinem Büro an die Wand hängen. Nur etwas stört: die Verteilung der Gewichte.

Das Amt für Bundesbauten sei «insbesondere verantwortlich für die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bauobjektes und die Zuverlässigkeit der Kostenberechnung». Insbesonders.

Alle Aufgaben, die angeführt sind, können leidlich gut gezählt, gemessen und geprüft werden. Was nicht nach wissenschaftlicher Erkenntnis, Rechtsvorschriften, Normen und mit dem Rechner überprüfbar ist, fehlt, ausgenommen die «sozialen Anforderungen» und die «überzeugende Gestaltung der Bauten. Wären nicht auch Aufgaben des obersten Bauorgans unseres Staates zu fördern, zu unterstützen: Innovationen, ganz allgemein schöpferische Leistungen im Bauwesen, der Architektur und Planung? Sicher kann das Amt nicht den Spielboden bereiten für vage Experimente, wohl aber für hohe Qualität schlechthin, auch bei der Wahl der Personen.

Die «Zielsetzung» des Amtes für Bundesbauten umschreibt seine heutige Politik zutreffend. So kommt es, dass «das grösste Baufachorgan der Schweiz» im Vergleich zu seiner Grösse zu wenig aufzuweisen hat, das auf die Liste der Kulturleistungen des Bundes aufgenommen werden könnte.

Haben die Parlamentarier und die Bundesräte nicht doch Interessen, die weitergehen als für das, was als Zielsetzung seines Bauamts genannt ist? Oder wären sie ihnen plausibel zu machen? Das Amt für Bundesbauten könnte auch für eine Architekturpolitik vorbildlich allen kleinen Bauämtern der Kantone, Gemeinden und privaten Institutionen vorangehen. Oder das grösste Baufachorgan könnte sich Beispiel nehmen an vielen kleinen. Die Zahl und Grösse macht's nicht aus. Aber vielleicht nagt gerade da ein Wurm.

Franz Füeg