

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 71 (1984)
Heft: 6: Spiegel und Licht im Raum = Miroir et lumière dans l'espace =
Mirrors and lights within space

Vereinsnachrichten: Wirklichkeit und Utopie : zum 75jährigen Bestehen des Bundes
Schweizer Architekten, BSA

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: 14.01.2026

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

Franz Füeg

Wirklichkeit und Utopie

Zum 75jährigen Bestehen des Bundes Schweizer Architekten, BSA

Die Stadt unserer Träume ist Vergangenheit

Seit 1950

Wie manches Mal haben Architekten in ihre Pläne geschrieben: «Ort der Begegnung» – und nichts hat sich getan! Wie viele Male bauten sie eine Piazza? Und kaum eine wurde es auch. Wie oft träumten sie von der Agora. Wo ist sie? «Nachbarschaften», «Neighbourhoods» wurden gebaut und «Clusters», und niemand versammelt sich dort; die Freunde treffen sich anderswo.

Wie oft sind wir aus Italien zurückgekehrt im Hochgefühl, die Stadt unserer Träume wiedergesehen zu haben, und im Glauben daran, nun im Besitz der richtigen Inspiration zu sein. Die Morgenlandfahrer trugen den «Bazar» und die «Medresse» im Koffer mit nach Hause. Le Corbusiers Stadtideen wurden abgelehnt und die Broadacre City von Frank Lloyd Wright belächelt, Brasilia gehasst und Bakemas Quartierplan von Pendrecht verstümmelt. Wir gingen ans Werk. Was ist daraus geworden? Wir sind enttäuscht und selber nun von anderen belächelt oder gehasst.

Die Verteidigungsreden beginnen: Das Klima sei eben anders bei uns, der Corso am Abend um sechs finde nicht statt, die Leute seien verklemmt, die Gesellschaft sei schlecht und treibe zur Isolierung. Die Verteidigungsreden sind dürfzig. Glücklicherweise hören nur wenige zu. Ungestraft kommen wir dennoch nicht davon. Weil die Stafe der andern fehlt, tun wir sie uns selber an: wir jammern über unsere «Umweltzerstörung». Und mit dem Jammern verglimmen die grossen Hoffnungen. Da steigt aus der Asche ein neuer Phönix empor: die Postmoderne. Mit «sprechenden Platzwänden» wird geglaubt, den städtischen Platz, die Stadt als Kunstgebilde und damit die Stadt an sich wiederzugewinnen. Wird auch diese Erwartung im Nichts zerrinnen? Gewiss!

Warum mir das gewiss ist, muss begründet werden. Wer aber an die Autonomie der Architektur glaubt, soll nicht mehr weiterlesen, denn die Begründung geht davon aus, dass die Architektur zwar auch Gesetzen folgt, die nur ihr eigen sind,

aber auch abhängig ist von überkommenen Traditionen, von Kulturen und Zivilisation, von politischen und wirtschaftlichen Zuständen, von technischen Möglichkeiten, vom Klima und von der Geschwindigkeit, mit der die Bevölkerung wächst oder schwindet.

Alle haben wir uns schon gefragt, warum es in den sechziger Jahren zu dem gekommen ist, wie es gekommen ist. Einige sagen, es sei die Frucht der «Charta von Athen». Das ist Unsinn. Jene, die rasch und viel bauten, nahmen sich die Zeit, Renditen, Weglägen, Zahlen über die demografische Entwicklung und den Verkehr, die Termine und die Baukosten auszurechnen. Die Zeit, die «Charta von Athen» zu lesen oder gar zu studieren, hatten sie nicht. Beweis: die Auflagen der Charta, 1943 erschienen, blieben lächerlich klein.

Also müssen wir einen anderen Schwarzen Peter suchen? Männer wir uns auf den Weg.

In der kleinen Stadt will einer eine Fabrik bauen. Das grüne Tal gerät aus dem Blickfeld, die Verwandlung der Idylle wird noch nicht gesehen, denn die Fabrik bringt Arbeit und Einkommen. Ist es unehrenhaft, so zu denken? Die Aufträge nehmen rasch zu, es eilt mit dem Bau, morgen sollte damit begonnen werden. Der Architekt stöhnt und akzeptiert dann doch die Termine. Hat er unehrenhaft gehandelt? Die Fabrik steht, die Aufträge nehmen weiterhin zu, eige- ne Leute sind nicht mehr zu finden, Fremde, Arbeitslose zu Hause, kommen ins Land. Sie brauchen Wohnungen. Schnell einen Wohnblock, einen zweiten, einen zehnten. Die Jungen verdienen gut, fühlen sich selbstständig, wollen von zu Hause weg. Also ein Zimmer mieten. Ein Zimmer ist nicht zu finden, denn die Alten haben jetzt eine stattliche Rente und sind nicht mehr auf das Vermieten angewiesen. Also wollen die Jungen eine kleine Wohnung. Darum noch einen Wohnblock bauen, und schnell, es eilt, denn die Teuerung ist enorm. Ist das alles unehrenhaft? Das Schulhaus ist zu klein. Die Kinderzahl der Eingesessenen, der zugezogenen Eigenen und der Fremden wächst unaufhörlich. Aber das Schulhaus soll im Zentrum bleiben; das alte ist ohnehin zu dunkel und stickig, darum soll es weg. Das Einkommen steigt, die Vespa wird angeschafft, dann der Kleinwagen, später der Mittelklasswagen, bei vielen der zweite Wagen. Lärm, Staub, Gestank. Die Strassen werden verbreitert, zu dem

Zweck Häuser abgerissen, Parkplätze sind nötig. Vorgärten verschwinden, die Umfahrungsstrasse wird zur Wohltat. Das Einkaufszentrum im Nachbardorf entsteht. Das neue Einkaufserlebnis mit dem Auto, das Gefühl von Freiheit mit dem Auto! Kühlschränke: erst 30 Liter gross, dann 50, dann 150. Tiefkühltruhen, Waschmaschinen, Waschpulver für 60 Grad, Waschpulver für 90 Grad, Waschpulver für 60 und 90 Grad.

Chemie beim Waschen, im Garten, in der Landwirtschaft, beim Bauen. Gross ist ihre Hilfe, und sie wird gerne angenommen. Gewässerverschmutzung: Kläranlagen 1. Stufe, 2. Stufe, 3. Stufe, 4. Stufe. Flüsse und Seen werden verschmutzt und wieder sauber und wieder schmutzig. Geburt im Spital, Sterben im Spital, neue Entdeckungen zum Heilen von Krankheiten; Maschinen, um das Funktionieren des Körpers besser zu kennen. Spitäler, grosse Spitäler, ohne Massstab zum alten Ort, Lebensverlängerung, Lebenserleichterung. Zwei Chefs der Fabrik fliegen rasch nach New York. In drei Tagen sind sie zurück. Die Reise hat sich gelohnt. Ein gewaltiger Aufwand an Bauanlagen und Technik hat sie hier und drüben möglich gemacht.

Genug damit. Haben Sie den Schwarzen Peter entdeckt? War da etwas unehrenhaft? Oh ja, es gab genug Lumpen, zu viele, die sich nur um die eigene Tasche kümmerten. Aber die Gesellschaft als Ganzes, hat sie unehrenhaft gehandelt? Nur – ein Morgens standen die Leute da und sahen, wie sich ihre Welt verwandelt hatte, und sie wussten nicht, wie es geschah. Aber sie fühlten, dass der ständige rasche Wandel ihnen den Boden, auf dem sie standen, schwankend machte. Alle mussten erfahren, wie Vorzüge, wenn sie ein Übermass erreichen, in Nachteile umschlagen.

Die neuen Orte, die neuen Städte: sind sie nicht der vollkommene Ausdruck allen Geschehens dieser Zeit? Sie widersprechen: es sei alles eine Frucht des Funktionalismus gewesen! Haben Sie genau gelesen, was Sullivan von der Form schrieb, die der Funktion folgt, oder was Auguste Perret und Le Corbusier darüber gesagt haben oder Adolf Loos oder Berlage und seine Nachkommen? Nirgends findet sich dort, die mechanistische Umsetzung eines Zwecks in Form verspreche unmittelbar Schönheit. Aber gerade das wurde in den sechziger Jahren geglaubt, weil man nicht nachlas, nicht genau nachdach-

te, nicht beobachtete. *Das* war die Unehrenhaftigkeit der Architekten: das unkritische Nachplappern und Nachäffen, das Vulgarisieren eines Gedankens, der seit Vitruv über Alberti und Palladio zwei Jahrtausende alle begleitet hat, die gründlich über Architektur nachgedacht haben. Und das Ignorieren jener, die schon zwischen den Weltkriegen vor dem blin- den Fortschrittsglauben gewarnt haben.

Bei vielen begann das Innehalten. Die Fragen, wie es so kommen konnte und wie es weitergehen solle, verlangten nach Antworten. Leider wurden Fragestellungen und Antworten zu sehr ideologisch ver- mantlicht. Schwarze Peter wurden aufgebaut und «entmystifiziert». «Démystifier la SIA» war ein Ruf anfangs der sechziger Jahre in Genf und Lausanne. Abgeschaffte Tabus wurden sogleich durch neue ersetzt. Der Traum von der menschlichen Stadt aber wurde weitergeträumt, ein modifizierter Traum zwar, aber doch ein Traum. Oh ja, er könnte vielleicht Wirklichkeit werden, wenn 90 Prozent der Menschheit verhungern oder verbrennen. Aber Mexiko City mit 15 Millionen existiert. Und wenn die Prognosen stimmen, werden im kommenden Jahrhundert viele Städte 30 Millionen Einwohner haben. Diese unvorstellbare Welt müssen wir im Auge behalten, denn sie kommt so oder ähnlich auch in unseren kleinen Verhältnissen auf uns zu... Sie hat uns schon erreicht.

Warum das Träumen in die Vergangenheit nicht weiterhilft

In Stichworten sei versucht zu sagen, warum die Stadt unserer Träume sich nicht mehr verwirklichen lässt und dabei offengelassen, ob sie jemals überhaupt so bestanden hatte, wie wir sie träumten.

1 Wenig verändert hat sich der Mensch. In den Dramen der Euripides, Sophokles und Aischylos, den Komödien von Aristophanes können auch wir uns wiederfinden. Geburt und Tod, Liebe, Hass, Demut und Eitelkeit, das Individuelle und Gemeinsame, Neugier und Ehrfurcht, Zuversicht und Angst, der Stolz und das Versagen, Einsicht und Geheimnisse sind geblieben. Aber diese Ereignisse und Eigenschaften wirken in jeder Kultur anders und bilden andere gesellschaftliche Zusammenhänge.

2 Wir haben immer mehr Geschichte und mit ihr immer mehr

Theorien. Mit diesem Zuwachs entstehen andere Zivilisationen. Mit diesen ist das Leben und Zusammenleben verbunden. Darum hat der Begriff «Stadt» der Vergangenheit nichts zu tun mit der Wirklichkeit der heutigen Stadt. Denn die Stadt der Geschichte hatte eine andere Wirklichkeit, das Grundlegende des Menschen ausgenommen, das sich nicht ändert.

3 Die Wirklichkeit der Stadt ist nicht ausschliesslich das Gebaute. Aber seine Architektur spiegelt die Wirklichkeit, vor allem auch die unsichtbare, vorzüglich wider. Das Unsichtbare prägt das Aussehen einer Stadt vielleicht mehr als das Sichtbare. Ideen, Lebensvorstellungen, Anschauungen, Erwartungen und Erfahrungen haben sich verändert. Geändert haben sich mit ihnen das Bewusstsein, die wirtschaftlichen, technischen, politischen und viele soziale Zusammenhänge. Diese sind zunächst der unmittelbaren Anschauung entzogen. Aber weil sie das Aussehen der Stadt prägen, wird durch sie die Stadt verändert.

4 In der vorindustriellen Zeit wurden Güter hergestellt, um Bedürfnisse und Wünsche zu befriedigen. Seit der industriellen Revolution im 18. und 19. Jahrhundert werden in der Tendenz zuerst Güter geschaffen und dann Bedürfnisse und Wünsche für sie durch Propaganda geweckt. Diese Tendenz hat sich immer mehr verstärkt. Jetzt beginnen sich einige dagegen zu wehren.

5 Wohnort und Arbeitsort sind nicht mehr dieselben. Dies hat zumindest zwei Wirkungen: eine grössere Pendlerbewegung und einen grundlegenden Wandel der Familie. Die Privatheit der Wohnung und das Eigenleben der Familienglieder wahren nie so bedeutend wie heute. Das hat unübersehbare Folgen für die Stadt.

6 Der Unterschied der Geschwindigkeit zwischen Fussgänger und Pferd ist etwa 1 : 2. Der Unterschied zwischen Fussgänger und Auto ist 1 : 10, und wo sich diese beiden Geschwindigkeiten treffen, besteht für den Fussgänger Lebensgefahr. Für dieses Ereignis wurde der Fussgängersteig zum Symbol. Seit 1867, mit der ersten Stadthochbahn in New York, werden Wagen und Fussgänger durch zwei und mehr Ebenen getrennt. Mit dem Bau der Fussgängerebenen unter den Plätzen und Strassen werden Plätze und Strassenräume zerstört.

7 Bahn und Auto erlauben,

in derselben Zeiteinheit grössere Distanzen zurückzulegen. Dies fördert die Stadt ausdehnung und die Dezentralisierung und vermindert die Bedeutung der Stadtmitte.

8 Das Flugzeug bringt ferne Städte und Kontinente nah. Der Erfahrungs- und Gütertausch wird international. Die geographischen Verfügungs- und Bewegungsräume sind weltweit. Das Fremde wird vertraut, das Eigene, der Nachbar zum Beispiel, fremder. Um internationale Flughäfen entwickeln sich gewaltige Verkehrs- und Bauanlagen.

9 Die Mobilität von Ideen, Personen und Gütern fördert wirtschaftliche, kulturelle und soziale Umwandlungen. Wer aus kulturellen, finanziellen oder körperlichen Gründen an der Mobilität nicht teilhat, kann degradiert werden, weil er die Lebensmöglichkeiten weniger aktiv nutzen kann. Die grosse Geschwindigkeit des Verkehrs und der Kommunikation vermischt alle Kulturen. Diese Vermischung verwirrt und fördert das passive Verhalten gegenüber der eigenen Kultur.

10 Die Reisegeschwindigkeiten von Ideen, Personen und Gütern sowie die Mobilität bei der Wahl des Wohnorts machen die Städte leichter austauschbar. Darum werden die neuen Städte auf allen Kontinenten sich immer ähnlicher.

11 Die Stadt ist nicht mehr nur ein geographischer Ort, sondern eine vorherrschende Zivilisationsform. Wo das Fernsehen hinreicht, entwickeln sich Vorstellungen und ein Denken, die städtisch geprägt sind. Ländliche Agglomerationen werden immer mehr von städtisch denkenden und handelnden Menschen bewohnt.

12 Neu ist auch die Entwicklung wirtschaftlich-industrieller Ballungsgebiete zur Megalopolis. Sie kann von Boston bis Washington reichen. Megalopolen sind verkehrstechnisch wie eine Einzelstadt organisiert. Schon nach dem Zweiten Weltkrieg verkehrten die Züge zwischen Amsterdam und Rotterdam in der Haupttagesszeit alle 15 Minuten. Die Reise von einem Ort zum andern war schon damals wie eine lange Strassenbahnfahrt.

13 Noch werden Megalopolen gewöhnlich nicht zentral regiert und verwaltet, obwohl sie stadt-, regions- und staatsübergreifend sind. Aber die Tendenz besteht, sie von nationalen oder gar übernationalen Regierungen zu steuern. Megalopolen vermindern dann den Einfluss der

städtischen Behörden und verstärken den Zentralismus.

14 Ein Sonderproblem scheint, von hier aus gesehen, die Supergrossstadt in weniger entwickelten Ländern zu sein, wie Mexiko City, Kairo, Kalkutta. Ihre Entwicklung ist der Kontrolle fast völlig entzogen. Unaufhaltsam wuchern und verrotten sie, weil es an den grandiosen wirtschaftlichen Mitteln fehlt, die nötig wären, um die wünschbaren Eigenschaften der Stadt zu erhalten. Geht uns das nichts an?

15 Neue Techniken für die Gebäudeherstellung erlauben schneller zu bauen. Es ist möglich, ein Quartier oder einen Wolkenkratzer für 20000 Menschen in zwei Jahren aufzurichten. Die grossen Bauvolumen in sehr kurzer Zeit zu bauen verhindern, Fehler von grossem Ausmass rechtzeitig zu kontrollieren und korrigieren: Es fehlen dafür die Zeit oder die notwendigen Kontrollmethoden. In den vergangenen zehn Jahren sind auf diese Weise Bauvolumen von der Grösse vieler Millionenstädte geschaffen worden.

16 Der Telegraf zuerst, dann Telefon, Radio, Fernsehen und der Telex machen das Schreiben und besonders das persönliche Überbringen von Mitteilungen überflüssig. Dadurch verringert sich der Pendelverkehr und – vor allem – der direkte Kontakt der Menschen. Dieses Ereignis erhöht die Isolierung des Individuums und ein weiteres Mal den Grad der Privatheit der Wohnung. Die Stube mit dem Fernsehapparat ist der private und passive Ausguck auf das Weltgeschehen.

17 Dann aber öffnet die Telekommunikation auch neue Türen und ermöglicht den intensiven und raschen Austausch von Ideen und Gütern, was den Verkehr gewaltig zunehmen lässt. Besonders mit dem Fernsehen können sich wenige an Millionen richten. Das Satellitenfernsehen erlaubt einer Person, sich der ganzen Menschheit unmittelbar mitzuteilen.

18 Eine von der Allgemeinheit oder von einer eindeutigen Mehrheit anerkannte Ethik existiert nicht, auch keine politische, soziale und wirtschaftliche Lehre. Verschiedene Meinungen und Glaubensrichtungen sind erlaubt; die Meinungsfreiheit ist vom Gesetz geschützt. Für die Architektur und den Städtebau gibt es keine Instanz, die unwidersprochen zu sagen hat, was sich in der Architektur und dem Städtebau gehört. Interessengegenseitig müssen

ausgetragen werden, und das Resultat ist ein Kompromiss.

19 Immerhin haben sich die meisten Staaten auf die Menschenrechte der UNO mit dem Recht auf Leben, Fürsorge und Ausbildung verpflichtet. So verschieden sie ausgelegt werden, sind sie doch ein Programm auch für den Bau der Städte.

20 Kompromisse entstehen aus einem Spiel und Kampf, an dem vielfältige Interessen, politische, wirtschaftliche und ideologische Meinungen von verschiedenem Gewicht beteiligt sind. Die Vielfalt der Meinungen und ihrer Geschichte ist gross, immer neue Spielregeln für die Auseinandersetzung werden erfunden. Das macht es oft unmöglich, durch die Rekonstruktion zu erfahren, wie der Kompromiss zustande kam. So bleibt Entscheidendes einsichtig. Das gilt auch für anderes:

21 Unsichtbar ist der «Mechanismus», mit dem Mitteilungen durch elektronische Einrichtungen transportiert werden.

22 Immer abstrakter werden die Wissenschaften. Bedeutendste Wirklichkeiten können nur als Abstraktion verstanden werden und sind oft dem menschlichen Auge nur noch in Teilespekten oder gar nicht mehr zugänglich. So ist die Mechanik des Atomkerns nur in annäherungsweise richtigen Modellen darstellbar.

23 Aber selbst in der Herstellung von materiellen Gütern ist der Grad der Abstraktion gross. Selten produziert ein Mensch die Ganzheit eines Gutes allein. Immer mehr Güter werden vollständig maschinell hergestellt; der Mensch muss das Geschehen nur noch steuern. Aber selbst die Steuerung von Menschenhand entfällt und wird ganz den Steuerautomaten übertragen. So bleibt dem Menschen nur noch das Programmieren dieser Geräte – und nun programmieren Programmiergeräte gar sich selber. Die Folge ist das mangelnde Bewusstsein für konkrete Ganzheiten. Sie erklärt das fehlende Interesse der breiten Öffentlichkeit für künstlerische, also auch für architektonische Qualitäten, die neuartig sind. Und sie erklärt auch die Tendenz zum Kitsch.

24 Wie die Herstellung ist auch das Funktionieren materieller Güter mehr und mehr unanschaulich geworden. Wie eine Glühlampe, ein Fernsehapparat und eine elektronische Rechenmaschine funktionieren, bleibt unsichtbar; sichtbar ist nur noch das Resultat des Funktionierens. Die dritte industrielle Revolu-

tion, die Elektronik, verstärkt die Entwicklung zum Abstrakten und Unsichtbaren. Diese Entwicklung beeinflusst die Zivilisation und die Gesellschaften auf eine Weise, deren Wirkungen für die Zukunft schwer voraus zu sehen sind. Die Verschiebung von der industriellen Tätigkeit in die Dienstleistung ist dazu ein Beispiel.

25 Der Mensch ist fähig, nur noch einen kleinen Teil des gesamten Wissens aufzunehmen und zu verarbeiten. Das Gesamtwissen nimmt sprunghaft zu, und jedermann weiß, dass der Anteil seines Wissens am Gesamtwissen ständig kleiner wird. In der Überschaubarkeit, die durch die beschränkte Fähigkeit, Wissen zu akkumulieren, verursacht ist, wird das Gesamtwissen unkontrollierbar. Jemand, der fähig ist, ein überdurchschnittliches Wissen aufzunehmen, verliert an schöpferischer Kraft, es sei denn ein Genie.

26 In der Tendenz wurde unser Jahrhundert von der Rationalität geleitet. Seit einigen Jahren droht diese aus den Gründen, die oben genannt wurden, in die Irrationalität umzukippen. Ein solches Umschlagen ist aus der Geschichte bekannt. Jedesmal hatte es andere Gründe. Jedesmal hat es aber schwere Krisen verursacht. Für unsere Zeit würde ein Übergewicht des Irrationalen zerstörerische Folgen haben. Nur zwei Gründe seien genannt:

Ohne Technik ist das ökologische Gleichgewicht nicht mehr zu erhalten. Unsere Welt kann wegen der Bevölkerungsgröße nur mit technischen Hilfen überleben; sie kann aber auch mit Hilfe der Technik zerstört werden. Eine irrationale Haltung dieser Technik gegenüber schafft lebensorstörende Gefahren.

Der zweite Grund: Demokratie bedeutet Pluralität, und diese verlangt die andauernde Auseinandersetzung. Irrationales Verhalten erlaubt aber keine Diskussion mit Argument und Gegenargument. Es wirkt als zerstörerische Gefahr für die Demokratie und die Stadt in der Demokratie, weil es dazu neigt, intolerant zu sein und sich der Auseinandersetzung zu entziehen.

27 Das Irrationale, Gefühlsmässige ist ein Nährboden für das menschliche Wirken. Alles Schöpferische wie das Zerstörerische wächst aus ihm. Nur mit Hilfe der Vernunft sind die Gedanken und Werke, die auf diesem Boden wachsen, unter die notwendige Kontrolle zu bringen. Die Stadt ist ein Abbild davon, wie

die Menschen das Gefühlsmässige und Vernünftige in ein Zusammenwirken bringen. Das Vorherrschen des einen schafft zerstörende Ungleichgewichte. Die Stadt der sechziger Jahre und die Nachfolge bis heute ist das Abbild eines vulgären Rationalismus, vulgär, weil er glaubte, das Irrationale ausgeschaltet zu haben.

28 Ist der Wandel grösser als das Lernen von der Sache, die sich wandelt, dann ist das Ende ein chaotischer Zustand. Hier liegt ein weiterer Schlüssel zum Verstehen, warum die Städte heute so sind, wie sie sind.

Mit dem Aufzählen von Zuständen und Ereignissen, die den Charakter unserer Städte grundlegend bestimmen, soll es damit sein Bewenden haben. Es liesse sich fast beliebig forsetzen. Was bei diesem unterscheidenden Aufzählen fehlt, ist die unmittelbare Wechselwirkung zwischen allen Zuständen und Ereignissen, aus denen erst das Klima verstanden werden kann, in dem Städte geplant, umgeplant, erneuert, verändert werden. Im Zusammenwirken erhalten auch einzelne Binsenwahrheiten, die hier aufgezählt sind, eine neue und meist unerwartete Bedeutung.

Wirklichkeit und Utopie

Nicht nur materielle Sachzwänge steuern die Planung, wie das oft vordergründig gemeint wird, sondern auch und zuerst gefühlsmässige Vorstellungen, die keiner rationalen Kontrolle unterworfen werden. Daraum scheinen mir vier Grundsätze für das Handeln entscheidend zu sein:

(1) Archetypisches im Menschen verändert sich nicht; aber es äussert sich in einer Kultur gegenüber einer anderen verschieden. Glaube, Tabus, Bewusstsein und vielleicht auch das Unbewusste ändern ihre Inhalte, aber Glaube, Tabus, Bewusstsein und das Unbewusstsein sind immer gegenwärtig.

(2) Die Stadt wird von den Konstanten der menschlichen Natur bestimmt und dem Wandel eines Bewusstseins, der sich mit dem Wandel der Kultur und Zivilisation vollzieht. Die Kritik am Überkommenen und der Glaube, etwas Besseres zu leisten, schaffen kulturelle und zivilisatorische Veränderungen.

(3) Die Stadt ist nicht für die Zukunft oder mit dem Blick auf die Vergangenheit zu planen, sondern für die Gegenwart, weil die Gegebenheiten der Gegenwart sicherer zu erfahren sind. Und diese weisen auf die nächste Zukunft hin.

(4) Die Lösungen für die Stadt sind verborgen in der Zivilisation und der Kultur unserer Gegenwart. Das Verborgene zu entdecken ist die erste Aufgabe, um tragende Vorstellungen von der Stadt zu gewinnen.

Diese vier Grundsätze sind nicht neu; sie leiten alle bedeutenden Stadtvorstellungen seit Hippodamas von Milet im 5. Jahrhundert v. Chr.

Ein Beispiel dazu aus der jungen Vergangenheit: die Folgen der Industrialisierung. Das grosse Bedürfnis nach Privatheit in den Wohnungen, nun nicht mehr nur der privilegierten, sondern aller sozialen Schichten, drückt sich zum erstenmal in Theorien der zehner Jahre aus – bei Adolf Loos zum Beispiel. Sie verlangen – anders als im Historismus des 19. Jahrhunderts – von innen nach aussen zu planen. Das führte zu einem abgeschwächten Interesse für die Fassaden und die Außenräume das neuerdings – auf Kosten des Innern oft – zu korrigieren versucht wird. Das Bedürfnis, Funktionen verstärkt zu trennen – in New York seit 1850 –, und das grosse Gewicht der Hygiene – als Reaktion auf den Mietkasernenbau der Gründerjahre – führten zu den Bauvorschriften der offenen Bauweise, die die Schaffung von städtischen Außenräumen erschwert.

Wir sind auch am Ende unseres Jahrhunderts Erben des vorangegangenen, und das Erbe wirkt noch immer nach. Noch immer findet sich bei vielen Urbanisten, Architekten, Soziologen und Politikern der Glaube, gesellschaftliches Leben könnte ähnlich produziert werden wie technisch hergestellte Güter. Das Glück und das Wohlbefinden ist weder mit technischen Mitteln noch mit Architektur zu sichern. Aber Technik und Architektur sind eine Notwendigkeit, um sich mehr oder weniger vorteilhaft einzurichten, sich besser zu entwickeln und um Entwicklungen zu hemmen. Nur ist es nicht möglich, durch ihr Diktat die Entwicklung der Menschen und ihre Gesellschaften in eine vorgefasste Richtung und nur in diese zu dirigieren. Fast alle Versuche seit den sechziger Jahren mit den Ideen der «Nachbarschaft», den «Clusters», der «Piazza» und «Agora» haben fehlgeschlagen. Sie haben Erfolg, wenn, oft zufälligerweise, einfache, «selbstverständliche» Lösungen gefunden werden, etwa in der Grosssiedlung, wo der gut gelegene Raum mit vielen Waschmaschinen zum wirklichen Treffpunkt wird.

Ein Merkmal für die zweite Hälfte unseres Jahrhunderts ist die Fähigkeit, Zustände zu analysieren und Mängel festzustellen. Dagegen fehlen umfassende schöpferische Leistungen im Städtebau fast vollständig. Wenige bemühen sich um die Stadt in grossen Gesamtzusammenhängen und um ihre Grundprobleme. Architekten folgen zu einseitig den Fragen architektonischer Form, Verkehrsingenieure mühen sich nur um den Verkehr, Rechtsgelehrte um das Recht, Wirtschaftsleute um die Wirtschaft, Klimatologen um das Klima, Geschichtler um die Geschichte. Und die Politiker werden im Spiel der Interessenkämpfe zermürbt.

Ein anderes und zuweilen genaueres Bild als die Wissenschaft geben Philosophen, Schriftsteller, Filmemacher, Maler und Plastiker davon, wie der Mensch und die Gesellschaften sind und was sie bewegt. Die Künstler stellen sie als eine Einheit dar; die Wissenschaften analysieren sie und beschreiben, wie sie in Teilen funktionieren.

Wenige sehen über ihr Fachgebiet hinaus, und diese werden als Utopisten abgetan, sie seien denn Kassandraufwerfer wie Alexander Mitischerlich und Ernst Bloch. Die einzige Utopie der Stadt für heute und die Zukunft stammt, neben Bakemas Arbeiten, von Fritz Haller. In zwei Bänden wurde sie 1968 und 1975 veröffentlicht.*

Um die Städte zu verstehen, ist vor allem zu verstehen, was nicht ohne weiteres sichtbar ist: die Bedürfnisse, das Denken und Handeln der Menschen. Aber auch ihre sichtbare Zahl. Dazu verhelfen unsere eigene Anschauung, die Wissenschaft, die Künste und die Philosophie, die ja mehr Kunst als Wissenschaft ist. Von der Geschichte ist zu wissen, wie wenig sich der Mensch verändert hat, und von unserer Zeit ist zu wissen, wie sie sich von den Vergangenheiten unterscheidet. Diese Erkenntnisse müssen einer hochkomplexen Umsetzung zugänglich sein.

Die Utopie macht aus, dass sie viele Nebenprobleme zurückstellt und Grundlegendes ins gleissende Licht stellt. Das lässt erschrecken. Das war die erste Wirkung jeder Stadtutopie und hat sie auch bei Haller. Jede Stadtutopie begeistert durch die schöne Darstellung geometrischer Ordnungen. So auch die kunstvollen

* totale stadt, ein modell – integral urban, a model, Olten 1968
totale stadt, ein globales modell – integral urban, a global model, Olten 1975

Pläne von Haller. Der Rest ist Erschrecken. Erschrecken wir ob der Kühle der Gedanken? Sollten wir nicht ob der grandiosen, kaum zu bewältigenden Aufgabe erschrecken?

Was schlägt Haller vor? Zuerst, wie jede Stadtutopie der Geschichte, die geometrisch-geographische Ordnung. Verändert hat sich bei ihm der Massstab, weil es nicht mehr um die Stadt für zehntausend und hunderttausend geht, sondern um Milliarden. Seitdem die beiden Bände erschienen sind, wurden auch wirklich für eine Milliarde Leute Häuser und Straßen gebaut. Das ist nicht Utopie, sondern schwer zu erfassende Wirklichkeit. Für Haller ist die Stadt nicht mehr nur ein Ort, sondern eine künstliche Welt, die die Kontinente überwuchert. Das ist nicht Utopie, sondern Wirklichkeit. Auf der klein gewordenen Erde explodieren die Städte als Ort und wachsen mit andern zusammen. Auf der Strecke bleibt die Natur. Die Abgase des Autoverkehrs machen Städte schwer bewohnbar, verändern das Klima, zerstören Natur und Bauwerke. Muss Hallers Vorschlag für Städte ohne privaten Autoverkehr Utopie bleiben? In den Megalopolen fehlen die finanziellen Mittel, den Zuwachs an Menschen ohne Chaos zu assimilieren. Haller hat jene geometrische Ordnung gefunden, die die Infrastruktur mit den geringsten Mitteln schaffen lässt. Das Grün ist eine Bedingung zum Leben, und die Städte müssen es schützen. Kann man da Hallers Arbeit noch Utopie nennen? Sicher, «niemand wird eine Stadt nach diesem Modell bauen, denn es ist von der nötigen Reife weit entfernt», schreibt Haller im ersten Band. «Die Bedeutung der ganzen Arbeit ist nicht größer als diejenige einiger schmalen Pfades in einem riesigen Wald unerforschter Möglichkeiten. (...) das mit Plänen und Texten dargestellte kann nur ein Hinweis sein zu einer Arbeitsweise, die zu noch unbekannten neuen Vorstellungen und Massstäben führt.» Die möglichen Resultate nennt der Verfasser superkomplexe Erfindungen. Seine Arbeit ist die Aufforderung, hart am Wind der Sachen zu segeln.

Kalt und erschreckend sei die Utopie, wird gesagt. Aber doch nur, weil sie nahe bei den Sachen ist, der Wirklichkeit.

F. F.

Vorschau

Seminar über Architektur und Stadtplanung

4.–8. September 1984 in Helsinki, Universität, Porthania Building
Sich wenden an Ms Aviva Jalkanen, The Finnish Association of Architects, Eteläesplanadi 22A, SF-00130 Helsinki.

Messen in Bologna

CERSAIE
Ausstellung über Industrie-ramik, 2.–7. Oktober 1984.

SAIE

Internationale Ausstellung über Industriebau, vorfabrizierte Konstruktionen etc., 23.–28. Oktober 1984.

Auskunft erteilt: Ente Autonomo per le Fiere di Bologna, Piazza Costituzione 6, 40128 Bologna, Tel. 051/503050.

Architekturstreitgespräche

Seit einige Zeit befasst sich die Ortsgruppe Zürich des Schweizerischen Werkbundes verstärkt mit Fragen über Architektur und Architekturtheorie. So wurden letztes Jahr Architekturstreitgespräche zum Thema «Siedlungsbau in der Schweiz 1948–1984» veranstaltet.

Dieses Jahr finden die zweiten Architekturstreitgespräche zum Thema «Gegenwärtige Tendenzen in der Nachmodernen Situation der Architektur» statt.

(Samstag morgen, 16. und 30. Juni 1984, jeweils von 9.00 bis 13.00 Uhr im Restaurant «Weisser Wind» in Zürich.)

Durch die Auswahl der Referenten werden verschiedene persönliche Standpunkte zum Ausdruck kommen und damit interessante Voraussetzungen für die jeweils anschliessenden Diskussionen geschaffen.

Als Referenten sind eingeladen:

Herr R. Furer, Dozent für Architekturtheorie ETH Zürich; Herr B. Hoesli, Prof. ETH Zürich; Herr C. Negrini, dipl. Architekt ETH, Redaktor «Rivista Tecnica», Lugano; Herr M. A. Vogt, Prof. ETH Zürich; Herr S. von Moos, Prof. Universität Zürich; Herr F. Werner, Dozent für Baugeschichte und Architekturtheorie, Stuttgart

Neuerscheinungen

Histoire de l'architecture dans la Caraïbe

David Buisseret, 1984
104 Seiten, Format 19×23,5 cm, zahlreiche Abbildungen, Fr. 58.–
Editions Caribéennes, 75009 Paris

Die Gestalt der deutschen Stadt

Ihr Wandel aus der geistigen Ordnung der Zeiten
Karl Gruber, 4. Auflage 1983
208 Seiten mit 151 Zeichnungen, DM 48.–
Callwey

Kosten- und flächensparendes Bauen

Achim Linhardt, Lutz Kandel, Horst Höfler, 1983
136 Seiten mit 144 Strichzeichnungen und 16 einfarbigen Abbildungen und zahlreichen Tabellen, DM 38.–
Callwey

Begrünte Architektur

Bauen und Gestalten mit Kletterpflanzen
Rudi Baumann, 1983
244 Seiten mit 337 einfarbigen und 93 vierfarbigen Abbildungen sowie zahlreichen Tabellen, DM 58.–
Callwey

Glashäuser aller Art

Grundsätze und Erfahrungen über die Anlegung, Erhaltung und Pflege
M. Neumann, 1984. Unveränderter fotomechanischer Nachdruck der Weimarer Ausgabe von 1852
132 Seiten, 195 Abbildungen, Format 28×21 cm, DM 49.–
Bauverlag

Dorisch, Jonisch, Korinthisch

Studien über den Gebrauch der Säulenordnungen in der Architektur des 16.–18. Jahrhunderts.
Erik Forssman, 1984 (Reprint der 1. Auflage von 1961)
160 Seiten, Format 17×24 cm, DM 42.–
Vieweg

Die europäische Stadt

Arbeitsbericht Nr. 41
150 Seiten, Format 20,6×29,4 cm
Städtebauliches Institut, Stuttgart 1

«Fertighäuser 84»

Band 8 des Bauherren-Ratgebers
140 Seiten, Format 21×29,7 cm, DM 9,80
Fachschriften-Verlag, Fellbach

Planen und Bauen für kranke und behinderte Menschen

Architektur + Wettbewerbe aw 117
96 Seiten, ca. 350 Abbildungen, Format 23×29,7 cm, DM 28.–
Karl Krämer Verlag

Les Pygmées d'Afrique Centrale

Guy Philippart de Foy, 1984
132 pages avec 31 photographies, dont 15 en couleurs, nombreux dessins, cartes et relevés, format 21×24,5 cm, fFr. 165.–
Editions Parenthèses, Roquevaire

Le dessin d'architecte

Jean-Charles Lebahar
136 pages, 36 dessins, bibliographie, format 15,5×24 cm, fFr. 70.–
Editions Parenthèses, Roquevaire

Arcologie, la ville à l'image

de l'homme
Paolo Soleri
132 pages, illustrations, format 23×39 cm, fFr. 160.–
Editions Parenthèses, Roquevaire

Histoire de la ville

Leonardo Benevoli, 1983
512 pages, 700 photographies, 860 plans et dessins, format 20×31 cm, fFr. 350.–
Editions Parenthèses, Roquevaire

Gestaltung Städtischer Freiräume

Thomas Henz, 1984
396 Seiten, 1007 Abbildungen, 597 Fotos, davon 5 vierfarbig, 390 Strichzeichnungen, 20 Pläne, DM 78.–
Patzer Verlag, Hannover/Berlin

Mehr Bäume im Siedlungsgebiet

Broschüre des Bernischen Raumplanungsamtes, 1984
20 Seiten, Format 21×29,5 cm
Raumplanungsamt Kanton Bern

Estriche im Wohnungs- und Industriebau

G. Gasser, H. Timm, 1984
119 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Format 27×24 cm, DM 36.–
Bauverlag

Das Fussboden Buch

Gerhard Flade
142 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Format A4, DM 52.–
Bauverlag

Holzbau-Konstruktionen

Georg Küttinger, 1984
1. Band: Dachtragwerke, Hallen und Brücken, DM 60.–
Holzwirtschaftlicher Verlag, Düsseldorf 30