Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 75 (1988)

Heft: 7/8: Fehling und Gogel

Vorwort: Die Natur : ein Modell für die Stadt? = La nature, un modèle urbain? = Nature : an urban model?

Autor: Hubeli, Ernst

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: 24.01.2026

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

Die Natur – ein Modell für die Stadt?

Noch bevor die Natur eine institutionelle Stimme erhielt, wendeten sich populäre Protestbewegungen mit einem Projekt *für* die Stadt gegen die Verschlechterung der Lebensbedingungen. Anfangs der 70er Jahre hatten die Kahlsanierungen und die Modernisierung der Autostadt ein Gegenmodell: die Kontinuität der Stadtentwicklung. Die Kritik von unten floss in neue Theorien des Städtebaus und der Architektur ein.

Dieses Bündnis einer emanzipatorischen Bewegung mit einer Disziplin scheint heute verklärt; es ist überschattet vom Mythos des Grünwerdens der Welt. Freilich ist die Kritik gegen die Zerstörung der natürlichen Ressourcen mehr als berechtigt, aber lässt sie sich als Leitbild auf den urbanen Lebensraum übertragen? Liegt in den Naturgesetzen ein Programm für die Stadt verborgen?

Die Postulate für eine «Grüne Stadt» erwecken zunächst den Eindruck, dass die Forderungen für eine andere Stadt nun durch ein Programm für Vorgärten ersetzt werden soll. Betroffenheit vermittelt der Blick aus der eigenen Wohnstube und vor die Haustür, wo der Lindenbaum bedroht ist, wo «jedermann Ökologe ist» (H. M. Enzensberger).

Der verkleinerte Focus scheint die realen Bedingungen einer Veränderung der Stadtentwicklung auszublenden. Auf den natürlichen Horizont einer Parzelle reduziert, bleibt nicht nur die Frage nach der Aneignung der Stadt-, sondern auch die Ursache verschlechterter Lebensbedingungen ausgeklammert. Was nützen ökologische Techniken, Katalysatoren und Sonnenkollektoren auf Einfamilienhäusern, wenn der Pendelverkehr nach wie vor zunimmt, wenn das Stadtzentrum mit alten Wohnfassaden zum unbewohnbaren Dienstleistungsbetrieb wird und die Agglomerationen als Schlafstädte weiter veröden?

Die Zonenordnungen, die alle paar Jahre wieder festgelegt werden, bleiben bis heute unwidersprochen, obwohl ihre Banalität augenfällig und ihre Folgen nachgewiesen sind: Dort ein Quartier zum Wohnen (Farbe: Gelb bis Rot), dort eins zum Arbeiten (Blau bis Violett) und noch eins fürs Zentrum (Farbe: unkenntlich); das Getrennte muss dann mit vielen Strassen und Bahnen wieder zusammengebracht werden. Vor 100 Jahren gab es Gründe, die Stadt zu zonieren. Damals galt der Abwehrkampf den katastrophalen hygienischen Verhältnissen, dem sich Reformer des Städtebaus anschlossen. Eine Auflockerung der Stadt, eine Trennung der Grossindustrie vom Wohnen setzte sich durch. «Hygiene», «Grossindustrie»? – die Argumente

La nature, un modèle urbain?

A la fin des années 60, il devint populaire de critiquer la destruction de la ville. Des mouvements rassemblant les opposants non parlementaires se retrouvèrent dans un combat défensif contre la dégradation de la qualité de la vie. L'aspect insipide de la vie quotidienne cesse d'être naturellement accepté. Aux rénovations par démolition, on opposa un autre projet: la continuité du développement urbain. La critique venue de la base s'infiltra dans les théories et concepts de l'urbanisme et de l'architecture.

Cette alliance entre un mouvement émancipateur et une discipline est aujourd'hui troublée. Ce combat défensif est éclipsé par le mythe d'un monde à la recherche de verdure. On ne saurait certes reprocher la sauvegarde d'un tilleul et améliorer la qualité de l'air est indispensable à la vie. Mais suffit-il de prêter une voix à la nature? Existe-il dans les lois naturelles un programme caché pour la ville? En tout état de cause, jusqu'à maintenant, le débat écologique n'a pas su arrêter la destruction de la ville qui se poursuit dissimulée derrière une protection des monuments idyllique; il a même contribué à réduire la question de la validité urbaine à l'horizon naturel d'une parcelle. L'intérêt pour la ville est devenu intime. On réagit par rapport à ce que l'on voit depuis chez-soi et devant sa porte d'entrée: là, tout doit rester inchangé ou comme jadis; si l'air redevenait ce qu'il était dans les années 50 et que les loyers n'augmentaient plus, nous pourrions être satisfaits. Tous s'accordent à trouver la situation passée ou l'état actuel comme souhaitable.

«Si tout doit rester» sans changement remarqua le très conservateur Lampedusa, «alors tout doit changer». Effectivement: celui qui veut sauver les villes a besoin de stratégies et de concepts de sauvegarde nouveaux. A quoi servent les techniques écologiques, les catalyseurs et les collecteurs solaires sur les habitations, si le trafic avec les banlieues urbaines continue à croître, si le centre-ville devient un désert administratif inhabitable caché derrière les anciennes façades résidentielles et que les agglomérations deviennent des cités-dortoirs toujours plus stériles?

Jusqu'à maintenant, les plans de zones toujours remodelés après quelques années restent indiscutés, bien que leur banalité saute aux yeux et que leur archaïsme avec ses résultats soient établis: là un quartier pour habiter (couleur, du jaune au rouge), là un autre pour travailler (couleur, du bleu au violet) et encore un autre pour le centre (couleur, indéfinissable); il faut ensuite réunir le séparé par de nombreuses routes et voies ferrées. Voilà cent ans, il était légitime de morceler la ville en zones. Jadis, il fallait se défendre contre des conditions d'hygiène catastrophiques et des réformateurs de l'urbanisme s'associèrent à ces mesures. Il fallait aérer la ville; l'idée de séparer les grandes industries de l'habitat s'imposa. «Hygiène», «grande industrie»? Les arguments qui justifiaient l'ancien règlement des zones ont disparu, mais le règlement est resté comme une formule vide. Il s'agit d'un squelette urbanistique sans fondation qui s'écroule sur lui-même: au bout de 100 ans, la séparation des fonctions a conduit à l'inflation d'une circulation dont la croissance incessante nous rapproche du moment où nous devrons habiter sous terre pour faire place au trafic à l'air libre.

Les recettes que les nouveaux technocrates nous proposent avec entêtement sont des zones à trafic calme et l'aménagement des transports publics, ce qui épargne certes de l'énergie, mais ne fait que perpétuer la ségrégation, N'y a-t-il pas un autre urbanisme écologique qui ne proposerait pas de mettre la charrue devant les bœufs? Les manifestes proclament que les lois naturelles nous apprennent à planifier une ville – mais elles ne le font pas. La ville est un complexe artificiel dont le rapport avec la nature (dans le meilleur des cas) n'est marqué ni par la soumission, ni par la destruction de celle-ci. La nature n'est pas plus un modèle de société que d'urbanisme. La société n'en prend conscience que par la seule usure qu'elle suscite. L'usure qui est aujourd'hui pratiquée dans la ville et la nature a son origine essentielle dans la ségrégation des activités. La simultanéité de différentes fonctions, au même endroit, ne signifie pas seulement économiser le temps, mais aussi réduire le gaspillage des transports et de la circulation.

La ville sans usure ni gaspillage se rattache à de nouveaux modèles des anciens tissus urbains différenciés. Aujourd'hui, la seule opposition à de tels modèles vient des possibilités techniques permettant d'aménager les transports publics dans la ville et l'agglomération: L'éloignement, dit la règle du gaspillage, ne compte pas, le client paye les frais du transport. La circulation est une marchandise que l'on paye d'autant plus volontiers que l'on compend moins son rôle (c'est pourquoi les transports publics sont de plus en plus luxueux et coûteux). Au lieu de vouloir soumettre la ville aux lois naturelles, il faudrait procéder au vrai calcul écologique suivant: «Combien coûte aujourd'hui notre système urbain en temps, en argent, en air pollué, en frais d'assurance, d'accidents, de soins aux malades, de mesures thérapeutiques, sans oublier l'abêtissement des enfants dans les cités-dortoirs, ni la mentalité de candidats au suicide des femmes et des rentiers qui y sont enfermés» (D. Hoffman-Axhelm), et combien pourrait-on épargner grâce à un tissu urbain bien différencié? Tôt ou tard, ce calcul sera fait; la ville ne sera pas encore verte, mais elle aura conclu un nouveau pacte avec les hommes, l'air et la terre.

E.H.

für die Zonenordnung sind veraltet, aber die Zonenordnung ist geblieben, als eine Leerformel; sie ist ein städtebauliches Gerüst ohne Fundament, das in sich zusammenbricht: die Trennung der Funktionen hat im Verlaufe von 100 Jahren zu einem Verkehrsaufwand geführt, dessen weiteres Anwachsen sich der Dystopie nähert, dass wir unterirdisch wohnen werden, um oben dem Verkehr Platz zu machen.

Verkehrsberuhigungen, die Aufrüstung des öffentlichen Verkehrs sind Rezepte, die uns beharrliche Neutechnokraten vorschlagen und damit die Segregation energiesparend verewigen. Gibt es ein anderes, das nicht an jenen Reiter erinnert, der das Pferd vom Schwanz her aufzäumt? «Ökologische Stadtplanung»? Die Naturgesetze, verheissen die Manifeste, lehren uns eine Stadt zu planen – aber sie tun es nicht. Die Stadt ist ein künstliches Gebilde, deren Naturbeziehung (im günstigen Fall) weder durch Unterwerfung noch durch Zerstörung geprägt ist. Die Natur ist weder ein gesellschaftliches noch ein urbanes Modell: sie ist allein durch ihren Verschleiss gesellschaftlich vermittelt. Der Verschleiss, der heute mit den Städten und der Natur betrieben wird, hat seinen wesentlichen Ursprung in der Segregation der Aktivitäten. Die Gleichzeitigkeit von Verschiedenem am gleichen Ort würde nicht nur Zeitökonomie, sondern eingesparten Transport und Verkehr bedeuten.

Die andere Stadt knüpft an neue Muster für die alte Vernetzung und Vermischung an. Dagegen sprechen heute allein die verkehrstechnischen Aufrüstungsmöglichkeiten in der Stadt und in der Agglomeration: die Entfernung, besagt die Regel der Verschwendung, zählt nicht, Transportkosten bezahlt der Kunde. Der Verkehr ist eine Ware, für die man williger bezahlt, je weniger man ihr ihren Zweck ansieht (deshalb werden die Verkehrsmittel immer schicker und teurer). Anstatt die Stadt den Naturgesetzen zu unterwerfen, wäre die tatsächlich «ökologische» Rechnung anzustellen: «Wieviel Zeit, Geld, Luftverschmutzung, Versicherung, Unfallkosten, Krankenversorgung, Therapien bis hin zur Verblödung der Kinder in Schlafsiedlungen und den Mord- und Selbstmordwünschen der dort eingesperrten Frauen und Rentner kostet das heutige System?» (D. Hoffman-Axthelm) und wieviel kann durch Vernetzung und Vermischung gespart werden? Früher oder zu spät wird diese Rechnung gestellt, grün wird dann die Stadt immer noch nicht, aber sie wird eine neue Übereinkunft mit den Menschen, der Luft und der Erde gefunden haben. *Ernst Hubeli*

Nature – An Urban Model?

Towards the end of the sixties, criticism of urban destruction became increasingly popular. Extraparliamentary, collective movements began to concentrate on fighting the continuous deterioration of general living conditions. Unpalatable everyday life was deprived of its rigidity, urban "deforestations" faced with an alternative: the continuation of urban development. This basic criticism influenced the theories and concepts of urban design and architecture.

The coalition of an emancipatory movement and an organized branch of knowledge has however become somewhat muddled today. Defense is overshadowed by the myth of a world about to be turned into an evergreen paradise. Indeed, nothing can be said against the wish to save a lime-tree and the improvement of our air has definitely become a vital issue. But does it truly suffice to lend nature a voice of its own? Do the laws of nature after all harbour an urban program? Up to now, ecological debates were unable to stop urban destruction, now hiding behind the idylls created by the Commission for the Protection of Monuments; in fact, they even helped reduce the question of the appropriation of the city to the natural horizon of a specific site. Interest in the city has become an intimate matter. If you are looking further than your own living-room, risking a glance out of doors, you are predictably aghast; everything, or so you will say, is to remain as it is or was, and if only our air were what it was in the fifties, with rents frozen at the present level, we might be quite satisfied. In fact, to consider past or present conditions as desirable has obviously become the done thing.

"If everything were to remain", as it is, conservative thinker Lampedusa once said, "then everything will have to change." Indeed – those who want to save our cities from destruction are in dire need of new concepts and strategies to do so. What use ecological technics, catalyzers and solar collectors on the roof of single-family homes, as long as commuter traffic is still on the increase and as long as town centres with their historical façades are overrun with utility companies, unfit for habitation, and as long as agglomerations continue to change into bleak suburbs. Periodically renewed, provisions on building zones remain uncontested although their banality is obvious to all and sundry, their fossil state and the respective results undeniable facts: here a residential district (colour: yellow to red), there a business district (colour: blue to violet) and a downtown centre (colour undefinable): such separate districts to be reconnected by a lot of streets and commuter trains. 100 years ago there were reasons requiring urban zoning. At that time the fight against the prevalent catastrophic hygienic conditions had the reformers of urban design concepts join up. A gradual dissolution of the urban tissue, a separation of industrial from residential districts began to prevail. "Hygiene", "large-scale industry"? – these arguments in favour of zoning have become void though zoning laws have remained, no matter how devoid of meaning; it is an urban framework founded on sand, collapsing: within 100 years, the separation of functions has led to an increase in traffic, its continued growth nourishing the bleak vision that we are heading towards a time when we will live below groud in order to leave sufficient space for traffic above ground.

The reorganization of traffic, the rearmament of public transport so to say, is a recipe suggested by a tenacious creed of new technocrats thus perpetuating this segregation while saving energy. Is there anything else, not recalling the horse bridled from behind? "Ecological urban design?" The laws of nature, thus the manifestos, teach us how to plan a town – but as yet this remains to be seen. A town is an artificial compound whose links to nature (at best) are characterized neither by submission nor by destruction. Nature is neither a societal nor an urban model: societally it is solely represented by the squandering of its resources. Today's squandering of urban as well as natural resources basically originates in the segregation of activities. The contemporaneous existence of diverse activities on the same site not only equals a saving of time but also one of transport, of traffic.

A town not subject to wear and tear and the squandering of its resources adopts new patterns replacing the old cross-linkage and mixing. Defying this background there is the technically feasible reorganization of traffic within the town and the agglomeration: distance, this is the rule of squandering, does not really count as it is the customer who is paying the cost of transport. Even traffic has turned out to be a commodity, the more willingly paid for, the less its significance is obvious (that's why public conveyances are more and more fashionably turned out, getting more expensive all the while, too). Instead of subjecting the town to the laws of nature, we should try and calculate in a truly "ecological" manner: "How much time, how much money, air pollution, insurance, expenses incurred by accidents, medical costs, therapies, even to the slow deterioration of the minds of our children through living in the suburbs and the growing incidence of murderous and suicidal impulses seen in women and senior citizens imprisoned within them, does today's system demand?" (D. Hoffmann-Axthelm) and how much may we save by cross-linking and mixing? Sooner or later or rather, too late, the bill will be presented, though even then the town will not turn green overnight – though it may return to live in harmony with man, air and earth. *E. H.*