

# Die Situation des Städtebaues in unserer Zeit: Antrittsvorlesung

Autor(en): **Steiner, A.H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 40

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64057>

## **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 Ausdrücke 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.

## Die Situation des Städtebaues in unserer Zeit

DK 711.4.001.1

Antrittsvorlesung, gehalten am 28. Juni 1958 an der ETH von Prof. A. H. Steiner, Architekt

Die Wahl des Themas «die Situation des Städtebaues in unserer Zeit» entspringt einem inneren Bedürfnis. Immer wieder sind wir versucht — und es trifft dies vor allem für den Laien zu — die einzelne bauliche Leistung kritisch zu betrachten und uns im Dafür und Dawider zu ereifern. Das Einzelobjekt erweckt das Interesse und die Diskussion der Allgemeinheit, der Gesellschaft; der einzelne aber nimmt nicht Stellung zu den Problemen der Allgemeinheit — und ein solch allgemeines Problem ist wohl die Situation des Städtebaues. Etwas vereinfacht ausgedrückt will dies etwa folgendes heissen: Wenn sich irgend ein Zeitgenosse ein Haus baut, sei es am Zürichberg oder im Zentrum der Stadt, so ereifert sich die Gesellschaft in heftigen, ästhetischen Gesprächen; dabei vergisst sie aber die städtebaulich prinzipiellen Scheusslichkeiten, die tagein, tagaus in unseren Städten vor sich gehen; sie vergisst, dass das Haus am Zürichberg — wir wollen annehmen, dass es sich um eine gute architektonische Leistung handle — ziemlich hilflos und ohne inneren Zusammenhang zwischen mehr oder weniger feindlichen Brüdern steht.

Wenn man wach und unvoreingenommen die Situation überblickt — bleiben wir ruhig beim Beispiel des Zürichbergs — muss man sich eingestehen, dass da mit viel Geld, Mühe und Hast höchst komfortable Wohnstätten errichtet wurden, die aber nicht durch irgendwelche kulturelle Bindung zusammengehalten. Zufällig mag vielleicht im Einzelobjekt eine erfreuliche, frische Wohnatmosphäre geschaffen worden sein. Wird aber das Haus verlassen und das Quartier durchschritten, so bleibt uns noch der Eindruck eines verteilten Wohlstandes mit allerlei Gartentürchen, Giebelchen, Erkerchen, Steil- und Flachdächern. Es ist das Spiegelbild der Gesellschaft, das sich da vor uns ausbreitet, einer Gesellschaft, welche die kulturelle Führung ausübt und teilweise sogar beanspruchen darf. Glauben Sie ja nicht, dass ich diese Feststellung politisch ausgewertet wissen möchte. Als Fachmann gehe ich ganz einfach dieser Erscheinung nach; sie ist in allen neuen Städten zu finden und nicht etwa auf bestimmte soziale Schichten beschränkt. Wenn ich die Bebauung am Höggerhang betrachte — um in unserer Nähe zu bleiben — oder gewisse Gebiete in Albisrieden oder Altstetten im Auge habe, so müssen wir uns eingestehen, dass die Kleinen es den Grossen gleich tun möchten; nur kaufen die Kleinen in einem etwas billigeren Laden ein. Vielleicht sind die kleinen Verhältnisse etwas versöhnlicher, weil der finanzielle Aufwand zwangsläufig bescheidener ist; aber im wesentlichen ist die kulturelle Situation in den privaten Wohngebieten immer die selbe. Es ist, wie wenn ein bindender und formender Grundgedanke fehlen würde. So ganz anders ist es, wenn wir etwa eine Altstadt, einen Bauernhof oder eine gute moderne Siedlung durchschreiten. Wir finden auch unter den Studentenarbeiten hier an der ETH erfreuliche Ansätze, die in ihrer Gesamtheit eine menschenwürdige Wohnatmosphäre aufkommen liessen. Es ist unendlich viel Gutes vorhanden, das sich nicht in die Tat umsetzen lässt.

Dies sind Tatsachen, die den Fachmann beschäftigen müssen, und denen nachzugehen, eine Aufgabe bedeutet.

Hier müssen wir vorerst einmal der Binsenwahrheit eingedenk sein, dass Bauten, wie nichts sonst, die geistige Grundhaltung einer Epoche widerspiegeln. Eine von Bauten abgeleitete Kulturgeschichte ist noch ungeschrieben. Was da in Stein, Holz, Metall und Glas vor uns steht, sind Materie gewordene Gedanken einer Epoche. Der einzelne Bauherr und der einzelne Architekt können nur mit äusserster Mühe ihre Zeit sublimieren; das Genie kann vielleicht einen Schritt als Wegweiser vorausgehen; geniale Leistungen im Baufach aber kommen nur zähflüssig zur Auswirkung, da das Bauen eine sehr realistische, weltoffene, gewissermassen versöhnende Einstellung verlangt. Der Mangel dieser Eigenschaften kann dazu

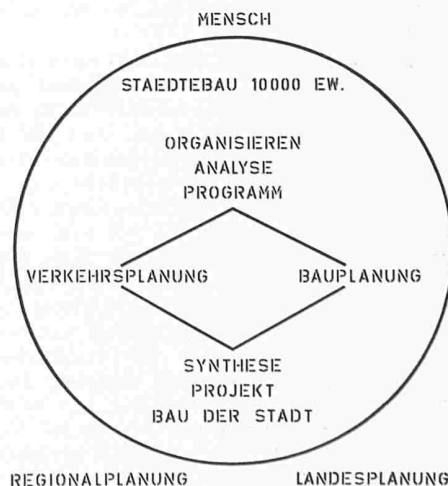
führen, dass die grossen finanziellen Mittel verweigert werden, die für die Verwirklichung von hervorragenden Bauvorhaben unerlässlich sind. Die Maler, die Bildhauer, die Dichter können sich mehr oder weniger auf eigene Kosten in ihren vier Wänden austoben. Der Städtebau aber ist an äussere Bedingungen gebunden, denen er nicht ausweichen kann. Dies als Zwischenbemerkung.

Fest steht auf alle Fälle, dass es für den Bauherrn und den Architekten äusserst schwer ist, städtebauliche Leistungen und Gedanken zu verwirklichen, die nicht in der Zeit liegen, die nicht gewissermassen die Resultante bilden aller der unendlich vielen Faktoren, die eine städtebauliche Situation, eine Bauidee formen. Es lassen sich höchstens die positiven Faktoren, die von der Zeit gegeben sind, mit viel Mühe und Schweiss in den Vordergrund schieben. Der begabte, pflichtbewusste Architekt mag jeweils diesen Weg zu beschreiten versuchen; er wird aber dabei nicht vor Ernüchterungen gesichert sein. Er wird früher oder später an eine Grenze, an eine Mauer anrennen, die von seiner Epoche errichtet wurde.

Man mag nun einwerfen, dass dem immer so war. Gewiss, keine Zeit kann über ihren eigenen Schatten springen; so wenig übrigens wie jedes Individuum, wenn es nicht zur falschen Pose ausholen will. Wir werden aber noch davon zu reden haben, ob der Schatten, der über unseren Städten lastet, nicht das erträgliche Mass überschritten hat; ob und wieviel wir fähig sind, aufzuhellen. Um klar zu sehen, werden wir den tieferen Ursachen dieser Schatten nachzugehen haben, und zwar ohne in Kulturpessimismus zu machen. Vielleicht mögen sich einzelne unter Ihnen des Eindrucks nicht erwehren, dass ich harte Worte gebrauche; «die Bahnhofstrasse und der Flugplatz sind doch so schön» — das soll hier nicht bestritten werden.

Ich hoffe aber verstanden zu werden, wenn ich für den Begriff «Städtebau» eine Definition aufstelle, erläutere und näher betrachte. Wir werden dabei sehen, dass das, was ich über den privaten Wohnungsbau zu skizzieren versuchte, nicht als Einzelercheinung dasteht. Für unsere Verhältnisse und rationalistisch gesprochen würde die Definition etwa folgendermassen lauten: Städtebau kann als das Bemühen bezeichnet werden, einen grösseren, zusammenhängenden Siedlungsraum mit über 10 000 Einwohnern in verkehrstechnischer und baulicher Beziehung zu organisieren

Die folgende Darstellung zeigt den Arbeitsvorgang, der beschritten werden muss, bis der Bau einer neuen Stadt oder einer Stadterweiterung in Angriff genommen werden kann.



Zu den einzelnen Punkten dieser Darstellung ist folgendes zu sagen: Wir sprechen von Städtebau, wenn in einem beschränkten Siedlungsraum für mehr als 10 000 Menschen Wohn- und Arbeitsgelegenheiten beschafft werden sollen. Ausgehend von der Analyse der bestehenden Verhältnisse erhalten wir Angaben für das verkehrstechnische und das bauliche Programm. Aus diesen Grundlagen lässt sich einerseits die Verkehrsplanung und andererseits die Bauplanung entwickeln. Die Synthese der beiden Pläne ergibt das Projekt, und der Bau der Stadt kann beginnen.

Für unseren Kreis ist es eine Selbstverständlichkeit, dass dieser ganze Arbeitsvorgang umrahmt wird von der Regional- und Landesplanung, und dass der Mensch als letzter Masstab an oberster Stelle steht.

Die Analyse nun bereitet uns heutigen Menschen keine allzu grossen Schwierigkeiten, sie baut auf wissenschaftlichen Erkenntnissen auf — es sei in diesem Zusammenhang nur an die statistischen Materialien erinnert —, die sichere Schlüsse auf die künftige Entwicklung zulassen. Wir sind Meister der exakten Analyse, beinahe bis zum Selbstzweck. Wir wollen auch annehmen, dass uns ein Programm für die Zukunft gelingt. Wenn man von geschmacklichen Einzelheiten absieht — und diese spielen städtebaulich eine untergeordnete Rolle —, so ist man in Fachkreisen über die Programmstellung in grossen Zügen einig.

Kritisch wird die Angelegenheit erst, wenn aus der Verkehrsplanung und der Bauplanung die Synthese ausgearbeitet, wenn das Gleichgewicht zu einer schöpferischen Leistung gefunden werden soll. Wir leben in einem Spezialistenzeitalter, und haben es daher schwer, Synthesen zu finden. Wir müssen uns klar sein: Nur die Uebersicht über das Wesentliche, die Erkenntnis, dass Verkehrsplanung und Bauplanung als eine Aufgabe zu betrachten sind, lassen uns die lebensfähige Konzeption erarbeiten, nicht aber die Verkrampfung in der Einzelheit, zu welcher der Spezialist so gerne neigt. Das Leben ist zu vielfältig und geheimnisvoll, als dass es vom Spezialisten eingefangen werden könnte. Der Spezialist wird nie die Harmonie finden, weil er überbewertet.

Hier möchte ich als Beispiele den Aestheten und den Analytiker herausgreifen: Es wirkt zimperlich und lächerlich, wenn der Aesthet zu ordnen versucht. Persönlich halte ich das «l'art pour l'art» als eine Aeusserung des «fin de siècle». Das städtebauliche Problem ist zu ernsthaft und zu lebensnah, um auf diese Art einer Lösung näher zu kommen. Andererseits stellen wir beim Analytiker den ausgesprochenen Wunsch fest, von jedem x-beliebigen Punkt in einer Stadt in möglichst kurzer Zeit zu jedem y-beliebigen Punkt zu gelangen. Erlauben Sie mir den gewagten Ausdruck, dass diese Einstellung früher oder später zu einem hektischen Verkehrsrausch führen muss. Selbstverständlich soll der Verkehr organisiert werden, und zwar so schnell und so gut wie möglich. Aber das Maximum des Spezialisten ist nie das städtebauliche Optimum.

Da wäre einmal zu erwähnen, dass das Optimum nur durch eine konsequente Entflechtung des Verkehrs erreicht werden kann. Dies bedeutet eine rangmässige Aufteilung des Verkehrs und die Führung der verschiedenen Verkehrsarten in eigenen Bahnen. Damit ist die Verästelung gemeint vom High-way zur Hauptstrasse, zur Quartierstrasse, zur Wohnstrasse bis zum Fussgängerweg. In Chandigarh ist von Le Corbusier der Ausdruck vom  $V_1$ ,  $V_2$  bis  $V_7$  eingeführt worden.

Selbstverständlich lässt sich auch eine bestehende Stadt nach diesem Prinzip verkehrstechnisch und baulich neu organisieren. Schüchterne Ansätze dafür sind vorhanden und können erkannt werden, wenn etwa der Durchgangsverkehr in der Zürcher Altstadt aufgehoben wird; wenn die Stadt Köln die im Krieg zerstörte Brücke über den Rhein, die den Hauptverkehr auf das Zentrum um den Dom zuleitete, nicht wieder errichtet wird; wenn wir den neuen Aufbauplan von Rotterdam studieren; wenn wir neue Siedlungsgebiete und Stadtpläne mit den schachbrettartig angelegten, gleichwertigen Strassenzügen des 19. Jahrhunderts vergleichen. Die Beispiele liessen sich beinahe beliebig vermehren und verfolgen. Und doch meine ich, dass das Prinzip der Verkehrsentflechtung viel zu wenig klar und eindeutig gesehen und durchgeführt wird. Die Durcharbeitung von Stadtorganismen, auch von bestehenden, nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung lässt reine bauliche Lösungen, d. h. architektonisch ausdrucksvolle Formen beinahe von selbst aufkommen und entwickeln.

Als selbstverständliche Voraussetzung muss gelten, dass sich ein guter Architekt der Frage annimmt.

Nur auf einem differenzierten Verkehrsgerippe lässt sich das Gleichgewicht, die Synthese finden zwischen Bauplanung und Verkehrsplanung.

Es ist bemügend, feststellen zu müssen, wie bei uns diesem einleuchtenden Prinzip wenig Beachtung geschenkt wird. Es fehlen Mut und Einsicht dazu. Links und rechts von Durchgangsstrassen wird fröhlich drauflos gebaut. Oder ein anderes kleines, bescheidenes Beispiel: Die Bebauung Heiligfeld in Zürich wird von einer regierungsrätlich genehmigten Baulinie durchschnitten. Es war unmöglich, die zuständigen Instanzen davon zu überzeugen, dass dieser Verkehrszug nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung vollständig überflüssig ist. Bauten durften daher keine in den Raum zwischen den Baulinien gestellt werden; wohl aber ein Schlittelhügel, ein Aussichtspunkt, Fussgängerwege, ein Kinderspielplatz. Die entstandene Grünanlage ist sehr besucht und niemand wird sie dem Quartier wieder wegnehmen können. Gewissermassen musste zu einem Ausweg, zu einer Ausflucht gegriffen werden, um einen reinen Fussgängerbezirk zu schaffen.

Selbstverständlich lässt sich das Prinzip der Verkehrsentflechtung, das übrigens auf historischen Stadtgrundrissen mit aller Deutlichkeit herausgelesen werden kann, nicht durchführen, ohne dass dem Schnellverkehr Umwege, also Umfahrungen zugemutet werden. Dem Fussgängerbezirk soll von der Autobahn aus mit Weile entgegengeeilt werden.

Die Verkehrsplanung kommt ohne gestaltende Idee nicht aus.

Es kommt noch hinzu, dass sich die Schwerpunkte in einem lebendigen Stadtorganismus beständig verschieben. Nicht gestaltete Verkehrsplanungen erzwingen aus diesem Grunde ununterbrochene Umbauten, die nachweisbar finanziell gar nicht tragbar sind. In Nordamerika sind ganze, verhältnismässig junge Stadtteile abgestorben, weil neben der zu hohen Baudichte die ursprüngliche Verkehrsplanung auf primitiver Undifferenziertheit aufbaute.

Es muss doch aufhorchen lassen, dass z. B. der klare, eindeutige historische Stadtgrundriss von Bern den heutigen Anforderungen besser genügt als Stadtteile des 19. Jahrhunderts. Zudem ist das alte Bern in seiner Gesamtheit ein Bauwerk, das seit jeher den menschlichen Bedürfnissen in hervorragender Weise entsprochen hat. Damit will gesagt sein, dass ein gestalteter Grundriss eine — im menschlichen Masstab gesprochen — beinahe unbegrenzte Lebensdauer hat oder zum mindesten einem nur rationalen, analytischen Grundriss, der die Punkte X und Y auf dem kürzesten Wege verbindet, überlegen ist. Analog lässt sich dies an einzelnen Häusern nachweisen; ein gestaltetes Haus behält immer seinen Wohnwert, sei es im Mittelalter, im Jugendstil oder in heutiger Zeit konzipiert.

Von der modernen Siedlung, dem neuen Stadtteil kann gesagt werden, dass sie sich lebensfähig nur nach dem Prinzip der Verkehrsentflechtung aufbauen lassen. Das Verkehrsgerippe ist äusserst träge; einmal angelegt, kann es nur mit äusserster Mühe im wesentlichen abgeändert werden; während die Hochbauten einem beständigen Erneuerungsturnus unterworfen sind. All diese Tatsachen betonen die ausschlaggebende Bedeutung der Verkehrsgestaltung. Ich spreche absichtlich von Gestaltung. Damit wäre die Beziehung Verkehrsplanung-Bauplanung einigermaßen angedeutet.

Nun noch einige Worte zur Bauplanung selbst. Für den Fachmann sind die nächsten drei Sätze Banalitäten, die ich aber — Sie mögen entschuldigen — für die Schlussfolgerung brauche. Für die Laien unter Ihnen sei wiederholt: Jede Bauplanung baut vorerst auf dem Flächennutzungsplan auf: d. h. das Siedlungsgebiet wird nach bestimmten, in diesem Zusammenhang nicht weiter zu verfolgenden Richtlinien eingeteilt. Es sind dies auf einen etwas einfachen Nenner gebracht: 1. die Flächen der Arbeit, der Produktion: die Industriezonen und die Landwirtschaftszonen. 2. die Flächen des Wohnens im weitesten Sinn, die Wohnzone 3. die Flächen der Erholung im weitesten Sinn, die sogenannte Freihaltezone. Ohne diese drei Fundamentsteine, die Flächen der Arbeit, des Wohnens und der Erholung, kommt keine Stadtplanung aus. In Wirklichkeit wären zwischen den einzelnen Flächennutzungsarten Uebergänge festzustellen und Unterableitungen einzuschieben, die aber im Zusammenhang mit dem, was ich sagen möchte, ohne Bedeutung sind.

Wir stehen etwa im 100. Jubiläumsjahr der stürmischsten Stadtentwicklungen, die die Weltgeschichte je gekannt hat. Wie Tintenflecke auf dem Löschpapier überfließen neue menschliche Behausungen ungeordnet und willkürlich weite, ursprünglich in sich ruhende Landschaftsgebiete. Allorts entsteht das bekannte, charakterlose Bild um alte Siedlungskerne. Auf Reisen oder, wenn man über Land fährt, schaut man entsetzlich darüber weg. Natürlich kann man auf einzelne, erfreuliche Siedlungen stossen; im grossen gesehen bilden sie aber die Ausnahme von der Regel; der fremde Besucher bedarf zu ihrer Auffindung einer Führung. Nun werden die Nichtfachleute unter Ihnen sich fragen, warum diese vertetzten, volkswirtschaftlich unsinnigen Bebauungen in diesem Zusammenhang zu erwähnen seien; die Architekten hätten offenbar in diesen Fällen einfach ihre Pflicht nicht erfüllt. Diese Vermutung ist nur sehr begrenzt richtig. Im 100. Jubiläumsjahr unserer städtebaulichen Entwicklung haben wir es nicht fertiggebracht, die drei unbedingt notwendigen Fundamentsteine aller Stadtplanung gesetzlich zu verankern.

Es fehlt uns eine eindeutige gesetzliche Regelung der Freihaltezone; es fehlt uns die Möglichkeit, die Produktionsflächen der Landwirtschaft in die Planung einzubeziehen. Damit wird die Verwirklichung grosszügiger städtebaulicher Ideen beinahe unermesslich erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht. Hier liegt das Kernproblem der unwirtschaftlichen Nutzung unseres Grund und Bodens; ein Problem, dem man allzuleicht mit dem Ruf nach dem Hochhaus ausweicht. Und der Schrei nach dem Hochhaus — wir wollen uns kurz darüber unterhalten — löst das Problem nur vermeintlich, oder zum mindesten nur in Einzelfällen. Vorauszuschicken ist, dass das Hochhaus als kompakte Wohnform, umgeben von Freiflächen und als architektonischer Ausdruck, seine Aufgabe zu erfüllen hat.

Eine einfache Ueberlegung sei hier eingeschaltet: Von der Bodenfläche einer Stadt beträgt der Anteil für Arbeit, Verkehr, Versorgung, Verwaltung, Sport und Erholung, für Friedhöfe und Schulen usw. etwa 75 %. Die Nettofläche der Wohngebiete macht nur etwa 25 % des gesamten Geländes einer Stadt aus. Somit kann nur der bescheidene Anteil von einem Viertel der Stadtfläche durch vertikalen Ausbau vermehrt ausgenützt werden, während sich die restlichen Dreiviertel keineswegs wesentlich einschränken lassen. Von den 25 % Netto-Wohnflächen selber ist zu sagen, und dies ist schon mehrmals nachgewiesen worden: Der Gewinn an Baugelände nimmt nicht proportional mit der Höhe der Bauten zu; sondern der prozentuale Gewinn an Baugelände nimmt mit der Höhe der Bauten sehr stark ab. Dies ist schon aus der Tatsache ersichtlich, dass eine normale sechsstöckige Bebauung eine Wohndichte von rd. 420 Einwohner pro ha zulässt, während eine zwölfstöckige Bebauung nur bis auf rd. 460 Einwohner pro ha gesteigert werden kann.

Wenn z. B. Hamburg für seine innersten sanierungsbedürftigen Wohngebiete 500 E/ha als Maximum gesetzlich vorschreibt, so halte ich dies eher für zu hoch; es lässt sich nur aus den örtlichen Verhältnissen erklären. Die Belegung pro Wohnraum ist in Hamburg höher als bei uns. Ein weiteres Beispiel: Die Ausnützungsziffer des Stadtplanes von Le Corbusier für St. Dié mit den Hochhäusern geht nicht über diejenige einer dreistöckigen Bebauung, wie sie unseren Verhältnissen entspricht, hinaus; sie beträgt 0,85. — Wir dürfen also festhalten, dass das Hochhaus nicht die Allerweltslösung darstellt, die uns über die städtebaulichen Schwierigkeiten hinweghilft; es ist vielmehr der Mangel an gesetzlichen Grundlagen, der uns die Städte und Landschaftsregionen nicht ordnen lässt.

Wenn ich das Fehlen der Planungsmöglichkeit von Freihaltezonen besonders betont habe, so ist damit nur eine Nummer aus einem reichhaltigen Katalog aufgeführt, der sich aus den vollkommen ungenügenden Gesetzesgrundlagen für den Städtebau zusammenstellen liesse. Es handelt sich also hier um das Fehlen der rein materiellen Grundlagen für den Städtebau.

Nun lässt sich hier das Argument vorbringen — und dieses Argument ist naheliegend und berechtigt — dass im Osten Europas, also auf der andern Seite des Eisernen Vorhanges — freilich auf höchst brutale Weise — alle materiellen Grundlagen dem Städtebau zur Verfügung gestellt werden, die gewissermassen ein ideales Zeitalter des Städtebaues erwarten

liessen, dass aber z. B. in Russland die Verhältnisse alles andere als erfreulich seien. Mit eigenen Augen habe ich nur die Stalinallee in Berlin gesehen; ihre Atmosphäre ist zutiefst deprimierend, oberflächlich und verlogen. Hinter wuchtigen einheitlichen Fassaden in der Art unserer Jahrhundertwende, gegen den Verkehr und zur Hälfte nach Norden gerichtet, spürt man den Blockwart. Das Leben in der Strasse selbst ist leer, öde und freudlos. Was man in der Literatur an neuen russischen Siedlungen und Stadtplänen zu sehen bekommt, ist symmetrisch auf einen Punkt ausgerichtet, ohne Rücksicht auf Himmelsrichtungen und menschliche Gestaltung. Es ist der Totale Staat, der hier als Bauherr zum Ausdruck kommt und seine Bauvorhaben ungeachtet menschlicher Bedürfnisse zur eigenen Glorifizierung aufstellt. Es ist «l'art pour l'art» — sogar primitiver Art —, Städtebau um des Städtebaues willen, nicht um der Menschen willen.

Unsere bisherigen Betrachtungen haben gezeigt, dass wir im grossen gesehen in der Welt zwei verschiedenen gelagerte, städtebauliche Situationen feststellen können:

Einerseits hemmt in unserem Kulturkreis ein sehr einschneidender Mangel an gesetzlichen Grundlagen die Entwicklung zum Guten. Und wenn wir uns fragen, warum diese gesetzlichen Grundlagen schon über 100 Jahre auf sich warten lassen, so kann dies nur auf eine geistige Einstellung zurückgeführt werden. Wir wurden von einer ungeahnten technischen Entwicklung überrascht, die uns den Sinn für das Gemeinsame, für übergeordnete Gemeinschaft, vergessen liess. Wir sind in der Zivilisation steckengeblieben. Es ist eine geistige Situation, wir können auch sagen, eine Stagnation entstanden, auf die ich später noch mit einigen Worten zurückkommen möchte.

Andererseits stehen im diktatorischen Machtbereich scheinbar alle städtebaulichen Möglichkeiten offen, die denkbar günstigsten materiellen Voraussetzungen wurden geschaffen, keine gesetzliche Grundlage fehlt und könnte etwa als Entschuldigung für das Resultat vorgebracht werden; auf das Resultat wurde bereits hingewiesen. Und wenn wir uns fragen, warum dieses im höchsten Grade unbefriedigend ist, so kann dies nur auf eine geistige Einstellung zurückgeführt werden. Der Mensch wurde übergangen, vergessen. Jetzt verstehen Sie vielleicht, warum in unserer städtebaulichen Definition der Mensch an oberster Stelle steht. In Russland wurde der Sinn für das Gemeinsame zur hohlen Farce, zur Staatsmaxime. Die Gemeinschaft wurde vergewaltigt und in eine äusserere Form gezwängt. Auch hier wird der Städtebau zum Ausdruck der Gesellschaftsform.

Mit beinahe unheimlicher Logik und unerbittlicher Konsequenz werden die Städte im Westen und im Osten zum Spiegelbild einer geistigen Verfassung. Ich möchte sogar die Behauptung wagen, dass den geistigen Grundlagen das Primat vor den gesetzlichen Grundlagen einzuräumen ist. Natürlich bedarf es der gesetzlichen Grundlagen; aber ihr Mangel ist noch keine ausreichende Entschuldigung für die unbefriedigende städtebauliche Situation in unseren Breiten — und umgekehrt führen die vorhandenen gesetzlichen Grundlagen im Osten trotz allem zu misslichen Verhältnissen. In Wirklichkeit liegen die Gründe für das Versagen nicht an der Oberfläche und können nicht durch einen äusseren Willensakt beseitigt werden.

Vielleicht werde ich verstanden, wenn ich von der Hypothese ausgehe, wir würden eines schönen, blauen Morgens, in der Schweiz, hier in Zürich, über Nacht mit allen notwendigen städtebaulichen Gesetzesgrundlagen beschenkt werden. Eine ganz verflixte Situation müsste da entstehen, die die berechtigte Gewissensfrage aufkommen liesse: Wären wir reif für ein solches Geschenk? Vorerst einmal ganz sicher nicht; es wäre alles zu neu, zu ungewohnt. Für so viel Güte wäre kein Gegengewicht an innerer Haltung vorhanden. Aber darauf kommt es wohl an, wenn man ein Geschenk erhalten will. Sind wir denn gar so unwürdig? Letzten Endes könnten wir uns ja das Geschenk selbst überreichen, wenn wir uns stark genug dazu fühlen würden; gewissermassen könnten wir den kleinen Prometheus spielen. Ich glaube, hier stechen wir ganz undiscret in medias res.

Ganz einfach stellt sich die Frage: Sind wir reif, den Weg zu beschreiten von unserer zivilisatorischen Gesellschaft zu einer kulturellen Gemeinschaft, wenn uns die denkbar günstigsten äusseren Bedingungen gleichsam von selbst zukämen? Hier muss ich bekennen: Die kulturelle Gemeinschaft

ist nicht eine Frage von Paragraphen, sie kann weder befohlen noch gewollt werden; sondern sie ist das Resultat innerer Ueberzeugungen, die beim Einzelnen beginnen. Sie verlangt vom Individuum eine selbstverständliche Einordnung unter ein Grösseres, von dessen Wert es überzeugt ist. Nur so wächst die Gesellschaft zur Gemeinschaft und wird die Summe von Individuen zu einer Gemeinschaft. Und das Merkwürdige ist, dass das Individuum sich in der Gemeinschaft stärker auswirken und entfalten kann, als wenn es sich als Einzelgänger an zivilisatorische Bequemlichkeiten bindet. Der philosophierende Theologe Hengstenberg hat den Satz geprägt: «Der Sinn der Gemeinschaft führt die Glieder über sich selbst hinaus». Die Geschichte des Städtebaues bestätigt diesen Satz.

Ist es nicht so, dass wir unsere technischen und zivilisatorischen Errungenschaften überschätzen und uns allzu sehr auf sie verlassen? Ist nicht das menschliche Mass, die Elle, der Fuss, verloren gegangen und durch den abstrakten Meterstab ersetzt worden? Damit will ich nicht etwa sagen, dass unsere Masseinheit aufgegeben werden sollte; ihr kommt in diesem Zusammenhang nur symbolhafte Bedeutung zu. Aber es ist kein Zufall, wenn ein Le Corbusier seinen Modulor aufstellt; es ist dies ein Beispiel für das Bedürfnis, unserer baulichen Umgebung das menschliche Mass zurückzugeben. Corbusier als genialer Prophet will damit im Bauen, im Städtebau, den Uebergang finden von der technischen Abstraktion zum gemeinsam Menschlichen; ein Vorschlag, der von tiefer und ausschlaggebender Bedeutung ist.

Für unsere Betrachtung ist noch einer Tatsache nachzugehen und dieser Tatsache ist das nötige Gewicht beizumessen. Den grossen Umbruch in unserer kulturellen und damit auch städtebaulichen Entwicklung der letzten 150 Jahre brachte die französische Revolution. Wie ein Naturereignis fegten die Ideen der Freiheit, der Brüderlichkeit und der Gleichheit ein zu Tode gelebtes, absolutistisches Staatssystem hinweg; als Folge davon wurden die Handels- und Gewerbe-freiheit und die Möglichkeit der freien Niederlassung eingeführt. Dies war das gute und notwendige Recht der damaligen Generation. Aus dieser Grundhaltung ist eine unmessbare Aktivität entstanden, die die Möglichkeit eröffnete, hervorragende technische und wissenschaftliche Werke zu schaffen. Aus diesem Prozess sind ungeahnte Errungenschaften hervorgewachsen; wir kennen sie alle und erachten sie solange als unter der menschlichen Vernunft stehend, als das grosse Positivum. Mit aller Offenheit müssen wir uns aber eingestehen, dass diese Entwicklung nicht auf allen Gebieten erfreulich verlaufen ist. Vielfach sind die Kräfte der menschlichen Kontrolle entglitten; die ewige Tragödie des Zauberlehrlings hat sich eingeschlichen. Geblendet durch den Glauben an den Fortschritt, liess man die Kräfte aufeinander prallen. In diesem Spiel der Kräfte wurden unsere Städte als vogelfrei erklärt. Natürlich sind schon ganz anfänglich einsichtige Männer aufgestanden und haben versucht, dem Zauberlehrling Einhalt zu gebieten. Aber im wesentlichen hat sich die Idee der Brüderlichkeit auf dem städtebaulichen Gebiet zu einem egoistischen Prinzip durchgemausert, das dem Mieter die Mietskaserne, das Renditenhaus bescherte. Und die Idee der Freiheit ist hauptsächlich für Grundeigentümer interessant. Und die Gleichheit besteht darin, dass ängstlich vermieden wird, ein Opfer für eine gemeinsame kulturelle Leistung zu verlangen. Und dies alles mangels einer wirklich brüderlichen Idee, einer Idee, die aus der Gesellschaft eine Gemeinschaft werden lässt. Das Renditenhaus ist keine Idee, sondern nur eine Einnahmequelle. Aber eine Richtlinie bedeutet es, wenn man die Einzelleistung der gemeinsamen Leistung gegenüberstellt und die Einsicht gelten lässt, dass ohne Opfer an Individuellem und Rationalem eine Gemeinschaftsleistung nicht möglich wird.

Städtebau ohne Gemeinschaftsleistung ist kein Städtebau, oder umgekehrt ausgedrückt: Städtebau ist keine Addition von Einzelleistungen, mag auch die Einzelleistung noch so viel Qualität in sich bergen; zudem ist zu bekennen, dass diese Qualität nur in Ausnahmefällen vorhanden sein kann. «Eine Gemeinschaft ist mehr als eine Summe von Individuen.» So lange dieser Grundgedanke nicht selbstverständliches Allgemeingut wird, und zwar ohne Diktat von oben, werden unsere Städte so aussehen, wie sie sich heute uns darbieten.

Im Städtebau zählt das Gesamte. Eine Stadt zu bauen ist unmöglich ohne die menschliche Gemeinschaft bindende

Gedanken. Dies zu erkennen ist wohl das Wichtigste und lässt unserer suchenden und ahnenden Zeit weite Wege offen. Es ist auffallend, wie etwa bei Saint-Exupéry in «La Citadelle» ähnliche Gedanken herauszulesen sind und wie auch die exakte Wissenschaft vor analogen Problemen steht. In einer Arbeit über «Die Wissenschaft und das abendländische Denken» kommt der Physiker Wolfgang Pauli zu folgender Feststellung:

«Ich glaube jedoch, dass demjenigen, für den der enge Rationalismus seine Ueberzeugungskraft verloren hat und dem auch der Zauber einer mystischen Einstellung, welche die äussere Welt in ihrer bedrängenden Vielheit als illusorisch erlebt, nicht wirksam genug ist, nichts übrig bleibt, als sich diesen verschärften Gegensätzen und ihren Konflikten in der einen oder anderen Weise auszusetzen. Eben dadurch kann auch der Forscher, mehr oder weniger bewusst, einen inneren Heilsweg gehen. Langsam entstehen dann, zur äusseren Lage kompensatorisch, innere Bilder, Phantasien oder Ideen, welche eine Annäherung der gegensätzlichen Pole als möglich zeigen. Gewarnt durch den Misserfolg aller verführten Einheitsbestrebungen in der Geistesgeschichte, will ich es nicht wagen, über die Zukunft Voraussagen zu machen. Entgegen der strengen Einteilung der Aktivitäten des menschlichen Geistes in getrennte Departemente seit dem 17. Jahrhundert halte ich aber die Zielvorstellung einer Ueberwindung der Gegensätze, zu der auch eine sowohl das rationale Verstehen wie das mystische Einheitserlebnis umfassende Synthese gehört, für den ausgesprochenen oder unausgesprochenen Mythos unserer heutigen Zeit.»

Nur schon diese wenigen Sätze des Physikers Wolfgang Pauli zeigen, wie auch anderwärts nach einer geistigen Grundhaltung gesucht wird, die unser Leben formen soll. Je nach dem Sinn, den wir unserem Leben geben, werden wir unsere Städte bauen.

Adresse des Verfassers: Schlossbergstr. 38, Zollikon bei Zürich.

## Das Thomas-Mann-Archiv in der ETH

DK 378.962 ETH

Im Oktober 1956 schenkten die Erben Thomas Manns seinen Nachlass der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich. Diese betraute mit der Verwaltung dieser Stiftung ihre Bibliothek, die daraus das «Thomas-Mann-Archiv» errichtete. Nach dem Willen der Familie Mann soll dieses Archiv die zentrale Sammelstelle nicht nur für das literarische Werk Thomas Manns, sondern auch für das Schrifttum über ihn und seinen Kreis werden. Die jetzt schon vorhandenen schönen Bestände setzen sich aus Handschriften des Dichters und aus seiner Bibliothek von über 1600 Bänden zusammen. Dazu kommen Briefe und Andenken verschiedenster Art, eine beträchtliche Bildersammlung und das gesamte Mobiliar seines Arbeitszimmers in Kilchberg am Zürichsee.

Im Bestreben nach Erweiterung und Abrundung seines Besitzes sucht das Thomas-Mann-Archiv in Zürich mit allen Kreisen und Persönlichkeiten Verbindung aufzunehmen, die mit dem Dichter in Beziehung standen oder Dokumente zu seinem Leben und zu seinen Werken sammeln. Das Archiv will die Persönlichkeit Thomas Manns und ihre Ausstrahlungen auf breiter Grundlage erfassen und ist deshalb an Belegstücken aller Art interessiert.

Als Ergänzung der Bibliothek aus dem Besitze Thomas Manns wird eine Archivbibliothek aufgebaut, die alles enthalten soll, was zur wissenschaftlichen Arbeit über Thomas Mann nötig ist. Neben Büchern nimmt sie in Form von Ausschnitten oder Fotokopien Artikel über ihn und seine Werke auf. Die endgültige Unterbringung des Archivs in erweiterten Räumlichkeiten ist in Vorbereitung. Sobald sie erfolgt sein wird, soll das Archiv der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Für die Eingliederung des Nachlasses in die Bibliothek einer Technischen Hochschule bot der Umstand, dass Thomas Mann Ehrendoktor der ETH war, nur den äusseren Anlass. Weit bedeutsamer fiel ins Gewicht, wie sehr sein Werk der grossen Entwicklung verbunden ist, die in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts als Kennzeichen den Aufschwung der Naturwissenschaften und der Technik trägt. Präzision und Wirklichkeitsdichte der Beschreibungen Thomas