

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 54 (1967)
Heft: 11: Bauten für die Industrie : Expo 67 in Montreal
Rubrik: Zeitschriften

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

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

scher Kunstkritiker und einer von Kermens größten Förderern, als Maler klassiert, doch wurde er an der Biennale mit dem Preis für Plastik bedacht ...)

Die Vielfalt dessen, was man in Lund betrachten kann, schafft wirklich neue Perspektiven fürs schöpferische Gestalten. Daß beim Spiel mit dem Neuen, daß beim Experiment mit dem Zukünftigen nicht jeder Einfall, nicht jede Leistung überzeugend ist und sein kann, hat man hinzunehmen. Viel entscheidender ist, daß hier eine neue künstlerische Grundwelle entsteht, die umfassend wirkt und die «das Offizielle», das bereits wieder zur Konvention Gewordene am (einstmals) Modernen, aus den Angeln hebt. In Lund kann man alle Sprachen hören, das ist symptomatisch. Erstaunlich viele Beteiligte aus den Oststaaten sind gekommen: bis vor kurzem war bei ihnen die «experimentierende Kunst» noch verdammt. Wo diesen Beobachtern aus den Ostländern die Sprachkenntnisse fehlten, verständigten sie sich mit den Künstlern aus der westlichen Welt mit Gebärden: das liegt ganz in der Tendenz zu einem pluralistischen Stil, der jede schöpferische Gestaltung auf Teilgebieten als Prozeß eines Ganzen begreift. Das «Gesamtkunstwerk» gewinnt heute neue Bedeutung. Auch die Architektur wird (wieder) als Kunst erkannt und anerkannt.

Noch immer baut die Menschheit am «Turm zu Babel»; ihre Werke weisen über sie selbst hinaus. Vielleicht wird dieser Turmbau am Ende doch nicht, wie zu hoffen wäre, in einer totalen Sprachverwirrung enden, sondern zur Gemeinsamkeit in der Vielfalt führen.

Von den Ausstellern besonders zu erwähnen sind: der Bildhauer César (1921), Constantin Xenakis (1931) und Nicolas Schöffer (1912), die Gestalter farbiger Mobiles, sowie Eugenio Carmi und Yona Friedman. Die Schweiz ist durch Walter Jonas (1910) vertreten; er stellt (auf Einladung) vier Maquettes der Intrapolis aus.

W. J.

Zeitschriften

Stadtwelt

5 Millionen Einwohner hat die Schweiz in den nächsten 50 Jahren zu behausen. Diese lapidare Aussage meint: wir müssen in einer Generation erledigen, wozu die Vorfahren Zeit hatten, seit Caesar ihnen nahelegte, zu Hause zu bleiben. Und die schönsten Plätze haben sie uns schon weggenommen.

Nun, noch verzagen Architekten und Planer nicht; das benötigt nur 10% des Ackerlandes, die Bauindustrie verfügt über ungenutzte Kapazitäten, und die Planerausbildung wird bereits den Erfordernissen angepaßt.

Weniger ruhig glauben unsere Nachbarn diesen Aufgaben entgegensehen zu können. Die Weltbevölkerung wird sich bereits in 30 Jahren verdoppeln. 150 Millionen Amerikanern muß mit ihren Autos bis im Jahre 2000 ein Unterkommen verschafft werden. 20 Millionen Engländer müssen in den Städten, in denen heute schon 90% der Bevölkerung lebt, untergebracht werden. Denn in den Städten wird sich diese Bevölkerungszunahme abspielen.

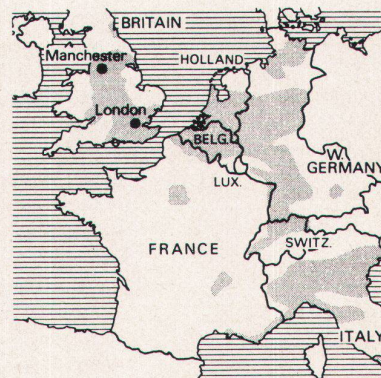
Allen Vorbehalten zum Trotz mag man von der «Unwirtlichkeit unserer Städte» reden oder feststellen: «Die Zusammenballung der Bevölkerung ... betrachten wir ... als einen besonders gefährlichen Vorgang»; in der Stadt versammeln sich die Neubürger, und in den größten Städten die meisten.

«Das Zeitalter der Megalopolis kommt über uns», leitet *«The Economist»*, 8. Juli 1967 (GB), einen Bericht von Barbara Ward ein: «Städte für 3 Milliarden Menschen.» Die besondere Bedeutung dieser Untersuchung, die im Kontext einer für unsere Verhältnisse erstaunlichen Beschäftigung der englischen Öffentlichkeit mit den Problemen der Stadtentwicklung steht, ist die umfassende Darstellung der Probleme und die Bemühung um neue Lösungsversuche zu würdigen.

Die Überlegungen gehen davon aus, daß bis im Jahre 2000 50% der Erdbevölkerung, die sich bis dann verdoppelt haben wird, in Städten über 100000 Einwohner leben werden.

Barbara Ward erkennt, daß dieser Verstädterungsprozeß den Lebensumständen der Menschheit entspricht und nicht aufzuhalten ist. «Auswahl, Wechsel und Mobilität sind die Elemente des modernen städtischen Lebens»; sie schufen die Metropolis, und sie ziehen immer neu Scharen von Menschen in die Stadt: Menschen und ihre Automobile, die mit ihrem Auftreten, mit dem Nutznießen von Wahlfreiheit und Mobilität, Wahlfreiheit und Mobilität immer stärker einschränken. Denn dieser Zuwachs «muß in und um existierende städtische Gebiete gedrängt werden, die oft bereits heute bis zur Erstickung überfüllt scheinen».

Die Entwicklung der modernen Großstadt hat eine Richtung genommen, in der sich ihre Kräfte gegen ihre Vorteile wenden. Die Separierung von Arbeit und Wohnen hat die Stadt ausfließen lassen in die Landschaft. Weit ausgedehnte Stadtlandschaften sind entstanden,



Die europäische Megalopolis. Aus: *«The Economist»*

den, ausgestreute Städte: Megalopolis. An den großen Seen der USA, ihrer Atlantikküste, zwischen London und Manchester, Antwerpen und Gent, an der Bucht von Tokio beginnen sich die Konurbationen zu überlappen. Die Agglomerationen wachsen 100mal so schnell wie mittlere Städte. In diesen Stadtgefügen erzeugen die Bewegungen, die aus der Wahlfreiheit und Mobilität ihrer Bürger resultieren, immer größere Hindernisse und Schwierigkeiten.

«Es ist nicht nötig, nachzuweisen, wie die bestehende Struktur der Städte, mit ihren überfüllten Arbeitszentren und immer ausgedehnteren Schlafstätten, das Ideal der Leicht-Erreichbarkeit ad absurdum führen.» Das Auto fügt noch ein ironisches Paradoxon hinzu. «Theoretisch erteilt es der Familie eine außerordentliche Macht der freien Wahl über die persönliche Mobilität. Sein Anreiz hat sich sogar bei den puritanischen und kollektiven Russen als unwiderstehlich gezeigt. In der Praxis, in einer zunehmenden Zahl in die Städte gepackt, welche in der Ära vor dem Automobil erstellt wurden, ist es zu einem der Hauptarchitekten der Immobilität geworden, indem es in den Stoßzeiten die Hauptadern verstopft, die Nebenstraßen mit schwerem Verkehr belastet, die ruhigen Plätze füllt und Haufen über Haufen Metall an jeder Kurve hinterläßt.» Und dieser Zustand liegt noch vor dem Moment, da in den neuen Städten die Zwei-Auto-Familie zur Norm wird.

Während die Begrenzung der Mobilität alle Stadtbewohner beeinflusst, gibt es Folgen der heutigen Stadtstruktur, die kleinere Gruppen bedeutend empfindlicher trifft. «Wo immer die alten Arbeitsgebiete an den Hauptstraßen und in alten Häusern verlassen werden – im Zentrum der Stadt, im inneren Ring der Vorstadt –, hier ist es, wo die Armen bleiben oder ankommen, wenn die besser Situierten weitergezogen sind.»

Wenn rassische Unterschiede zur Armut hinzukommen, entsteht eine Verarmung, aus der kein Ausweg führt: «... Unkenntnis, keine Berufsausbildung, Hoffnungslosigkeit für die Kinder. Daß Gewalttätigkeiten aus dieser Verzweiflung entstehen, welche die Aufstände in Watts und Rochester entzündeten, ist erstaunlich nur für diejenigen – es sind allzu viele –, für die ein Slum eine Gebäudeflucht ist, die man aus dem fahrenden Auto sieht. Doch der unkontrollierte Trend der amerikanischen Metropolen tendiert zu 'schwarzen', heruntergekommenen Stadtzentren, eingefaßt durch Ringe weißer Wohlstandsvororte ... Wie das imperiale Rom könnte die moderne urbane Ordnung anfangen, im Zentrum zu verrotten.»

Und auch wo das Leben geordnet scheint, in den Vorstädten, entsteht eine Entleerung. «Eine Klasse, ein Einkommen, eine Altersgruppe, während des Wochentages fast nur ein Geschlecht, strafen sie die städtischen Verheißungen von Varietät und Auswahl Lügen. Sie nähren die Ängste, die durch Unkenntnis und Ausschluß es den amerikanischen zeitgenössischen Nazis erlauben, weiße Jugendliche aufzuheizen, in der Cicero-Vorstadt von Chicago auf Neger Steine zu werfen und auf Nonnen zu spucken.» «Mit den Spannungen der Wohnungsknappheit können sie nur zum Teil das betrunkenen Halbstar Kentum in Rußland erklären, welches im vergangenen Jahr ein ganzes Ministerium dazu veranlaßte, diese Tendenz zu korrigieren.»

«Besteht eine Hoffnung, daß das Steuer herumgerissen werden kann?» fragt sich Barbara Ward. Sie glaubt in einigen Stadtplanungsarbeiten der letzteren Zeit Ansätze einer Denkweise zu finden, die in der Tat einen Ausweg aufzeigen könnte. «Für den größten Teil der Jahrhunderthälfte zielten Reformer, wenn sie sich Gedanken zur Verbesserung der Städte machten, auf eine bessere Version des immer Gleichen.» Städte waren geschlossene Gebilde mit einem «Endausbau», in denen jedes Ding seinen Platz hatte. Man sah ein Handels- und Kulturzentrum, um das sich mehr oder weniger getrennt Arbeitsquartiere und Wohnnachbarschaften gruppieren. Alles eingebettet im Grünen und verbunden durch ein Verkehrsnetz, das im Zentrum zusammenfließt. «Doch das Muster brach zusammen, noch während sie, die Städtebauer, daran arbeiteten.»

Der Wachstumsdruck zwang die Städte immer weiter in die Landschaft und damit Landwirtschaft hinaus. Grüngürtel wurden gesprengt. Die «Neuen Städte» verloren in immer größerem Umfang ihre Arbeitskräfte an die alten Metropolen. Was immer unternommen wird: der Pendler sucht das günstige Arbeitsklima

im City-Bereich und fährt immer weitere Strecken zu seinem Schlafplatz.

Die dramatischste Illustration zum Fehlschlag des Endausbaugedankens, der sich auf dem Traum von der idealen Stadtgröße beruft, liefert die Sowjetunion. Von ihr kann man ja nicht behaupten, daß die Verwaltung unter dem Druck der Verbraucher stünde oder von den Lobbies der Interessengruppen manipuliert werde; sogar die Habgier des freien Landhandels ist ausgeschaltet. Und dennoch hat auch hier die Stadtentwicklung alle Fesseln gesprengt. 1931 fanden die Planer, Moskau und Leningrad hätten die Grenze erwünschter Größe erreicht. Man entschloß sich, alle neuen Unternehmungen aus diesen beiden Städten zu verbannen, das Wachstum zu stoppen. Damals hatten sie 2 bis 3 Millionen Einwohner, 1962 hatten beide über 6 Millionen. Ähnliche Erfahrungen mußte man mit Rostow, Gorkij und Swerdlowsk machen. In anderen Städten wurden schon 1962 die Bevölkerungszahlen erreicht, die man für 1975 erwartet hatte. «Solche unerwartete städtische Wanderungen haben eine bedeutsame Inkohärenz in der theoretischen Fähigkeit der Sowjetunion eingeführt –, durch totale Kontrolle der Landnutzung und Bodenschätze – eine städtische Politik zu entwickeln.» Heute sind die meisten Planungsregionen ohne Plan, die Stadtplanung hinkt hinter der Stadtentwicklung her. Und dies in einem Augenblick, da man sich entschließt, das Privatauto in ein Straßennetz einzuführen, das ursprünglich ohne Motorisierung geplant ist.»

Barbara Ward entdeckt sogar im berühmten «Buchanan Report» Überbleibsel des Konzepts «der Stadt, als einer fixierten hierarchischen Struktur, die sich zu einem zentralen Gebiet verdichtet, eingerahmt durch untergeordnete Distrikte.» Im Kern dieser verdienstvollen Studie liegt das ungelöste Problem der Akzeleration der Verkehrsströme. Jede Verbesserung bringt nur neuen Verkehr; mit unerhörten finanziellen Mitteln wird eine wuchernde Verkehrsstruktur geschaffen, die dann unglaublich unwirtschaftlich benutzt wird; verstopft in der Stoßzeit und leer in den übrigen Zeiten. Die Bemühungen um Verkehrsverbesserungen haben selbstverständlich begrüßenswerte Verbesserungen gebracht. Die Entwürfe für Runcorn oder Hook zeigen eine bedeutende Steigerung der Verkehrskapazität in den Zentren gegenüber den früheren Planungen. Aber gleichzeitig ist auch die absolute Grenze der Verkehrsverbesserung der baulichen Maßnahmen klar geworden. In der metropolitanen Region von New York könnten, wenn man die Kapazität aller Brücken, Tunnel und Autobahnen verdopple und

70% der Flächen in den Stadtzentren für Straßen und Parkplätze verfügbar wären, doch nur 22% der Pendler mit Privatautos zur Arbeit kommen.

«Innerhalb der heutigen Stadtstrukturen sieht es so aus, als ob der grundlegende Wunsch des modernen Menschen nach erweiterter Auswahl und erweiterten Chancen nicht voll befriedigt werden kann.» Diese Erkenntnis ist ohne Zweifel die Ursache, die Planer zwingt, ihr Bild von der Stadt zu revidieren, neue Ziele zu sehen. Nicht mehr die Größe der Stadt wird behandelt, sondern ihr Wachstum, nicht mehr Ansiedlung, sondern Mobilität. Es gilt nicht mehr, nachzudenken über die Bildung und Versorgung von Nachbarschaften sondern über Alternativen und Auswahl.

«Das neue Denken beginnt mit der Annahme, daß Wandel, nicht Beständigkeit, das Medium modernen Lebens ist.» Trotz ihrer Monumentalität, ihren Wolkenkratzern, ihren Palästen müssen die Städte als Teile eines Systems im Wandel betrachtet werden. Der Beginn eines kreativen städtischen Ordnungssystems muß Wahlfreiheit und Mobilität sein. «Das ist möglicherweise eine kopernikanische Revolution in der Betrachtung der Stadt. Und sie ist noch keine 10 Jahre alt.»

An drei Studien aus dem Jahre 1966 demonstriert die Autorin die neuen Prinzipien: die englischen Berichte über Swindon von Llewelyn Davies and Associates, New Hampshire von Colin Buchanan and Partners und einen amerikanischen Bericht über die Metropolitan Region Detroit von der Wayne State University und Doxiadis Associates.

Ihnen gemeinsam ist das Bemühen, der Planung Offenheit und Mobilität zu geben, der Ansatz, Wandel und Wahlfreiheit einzubringen in die so unwandelbar und fix anmutende Stadtstruktur. Sie gehen davon aus, daß keine erfolgreiche Stadtplanung mehr möglich ist, wenn nicht die gesamte metropolitane Region einbezogen wird. «Städte sind Teil eines wachsenden, sich wandelnden Kraftfeldes. Ereignisse am Rand können Veränderungen in der Mitte effektuierten und umgekehrt.» Nur durch eine genaue Beobachtung des Kraftfeldes um London kann verhindert werden, daß die Neue Stadt Swindon unrettbar in den Sog der Metropole gerät.

Detroit ist der umfassendste Versuch, eine metropolitane Region als Feld abhängiger Kräfte zu verstehen. Es liegt im Herzen einer der großen Konurbationen der Zukunft, der Megalopolis der großen Seen, die sich zwischen Milwaukee und Buffalo erstrecken wird. Doch seine Rolle in diesem Kraftfeld ist noch nicht klar. Die heute recht unattraktive Industriestadt muß ihre Situation neu

bestimmen, da ihr die Entwicklung einerseits große Möglichkeiten eröffnet, zum anderen aber die bisherigen Erneuerungsprogramme die City immer unattraktiver werden lassen.

Offensichtlich wurde dieses Problem vor einigen Jahren, bei einer Untersuchung der Trends in der Region: Bevölkerungsentwicklung und -dichte, Landpreise, Einflüsse der Verkehrslinien und -arten, Länge der Pendlerwege, Konzentration der Industrie. Auf das Jahr 2000 extrapoliert, zeigt sich, daß entweder die City vom wachsenden Verkehr und Geschäftsumtrieb blockiert oder aber eine Los Angeles-Verkehrsvorsorge die City in ein Un-Zentrum von Straßen Spuren und Parkplätzen verwandeln würde. In der nächsten Planungsstufe mußten deshalb Alternativen für die ganze Region, ihr Kräftefeld und seine Verknüpfung mit der Nation und dem kanadischen Nachbarn durchgespielt werden.

Verschiedene Muster der Situation von Stadtzentren, Hauptkonzentrationen der Industrie, Häfen, Flugplätzen, der größeren Bildungs- und Forschungszentren wurden geprüft und ihre Folgen für die Bevölkerungsdichte, das Verkehrsnetz, Geschwindigkeit und maximale Pendlerzeiten berechnet. Eine Reihe von möglichen Regionalstrukturen dienten dann als Grundlage für detailliertere Studien. Die Region wurde in Detailflächen von 6 Quadratmeilen unterteilt und die Auswirkungen der verschiedenen Lösungen auf Landschaft, Siedlungssituation und menschliche Bedürfnisse geprüft. «Die Methode selbst birgt revolutionäre Möglichkeiten für eine wirkungsvolle Studie dynamischer Regionen, in welchen Wachstum und Bewegung ein gleich bedeutender Teil der Landschaft sind wie Hügel und Bäche.»

Das Ergebnis der noch im grundsätzlichen Stadium stehenden Untersuchung war, daß die massive Entwicklung eine Art von Zwillingstadt, Port Huron, die besten Wachstumschancen für die ganze Region und Detroit bieten würde. In der neuen Stadt könnten neue Entwicklungsmethoden erarbeitet werden, und die alte erhielte eine Verschnaufpause, um sich wirksam für den kommenden Ansturm zu regenerieren. (Zurzeit scheint es allerdings eher, als ob ihr diese Verschnaufpause nicht vergönnt gewesen sei.)

Die beiden detaillierteren englischen Studien führen zur Stadtstruktur selbst. Wie in Detroit für eine Region, so versuchen die beiden Studien für die Stadt ein einziges überfordertes Zentrum zu überwinden und ein größeres Feld unbehinderter Bewegung zu gewinnen. In Swindon soll ein zweites neues Zentrum für London Entlastung bringen, in

Southampton wird das bestehende Zentrum Portsmouth hinzugezogen. Um diese Zentren soll sich jedoch keine doppelte zentrische Struktur bilden. Die Zentren sind eingebettet in ein städtisches Netz, daß im übrigen auch noch eine dritte Kernbildung, Southwick, erlaubt und eine Harmonisierung des Verkehrsflusses in der ganzen Region herbeiführt.

«Die Gleichzeitigkeit dieser interessanten und neuen Gedanken beweist, daß das Konzept einer Mehrheit von Zentren in einem weiteren städtischen Bereich festen Fuß in der britischen Stadtplanung gefaßt hat.» Auch für Washington New Town im Norden, für Milton Keynes in Buckinghamshire zeigen sich bereits die gleichen Tendenzen.

Barbara Ward beweist die Bedeutung weiterer neuer Prinzipien:

– Die Abkehr von der konzentrischen Verkehrsspinne zugunsten einer Gitterstruktur. Dabei ist nicht das Schachbrettmuster amerikanischer Provenienz gemeint. Gitter- oder Netzstruktur bedeutet, «daß die Kommunikation in alle Richtungen offenbleibt und daß Bewegungs- und Wachstumslinien nicht gegen sich selbst gerichtet werden können». Für alle Verkehrsarten angewendet, gibt es dem Bürger die größte Freiheit der Bewegung und, kombiniert mit der Verteilung der zentralen Einrichtung, die größte Möglichkeit ungehinderter Auswahl.

– Die sinnvolle Verteilung der Stadtfunktionen im Gitter. Wobei die Flutwellen der verschiedenen Verkehrsspitzen gebrochen werden und gleichzeitig die Auswahl für die nichtmotorisierten Bürger am Ort erhöht werden.

– Der Southampton-Plan unterstreicht die folgenden Punkte: «Offenheit der Bewegung, Dispersion der Zentren, Vielseitigkeit der Auswahl und Trennung der verschiedenen Verkehrsarten.» Dies ist durchgeführt vom kleinsten Siedlungselement mit Fußweg und Wohnstraße bis zum regionalen Netz der Schnellstraßen. Indem er die zentrische Straßenspinne überwindet und ein differenziertes Netz schafft, macht der Southampton-Plan die Visionen von «Traffic in Towns» möglich.

– Die genauere Beachtung der Beziehungen von Verkehrswegen und der ihre Belastung verursachenden städtischen Funktionen. Man ordnet die verschiedenen Einrichtungen den Stellen im städtischen Netz zu, an denen sich Verkehrswege finden, deren Kapazität ihren Anforderungen entsprechen.

Barbara Ward setzt sich am Schluß ihres Berichtes noch mit möglichen Kritikern auseinander.

Einerseits könnte man sagen, diese sei doch das Los Angeles-Schema. Sie zeigt, daß in der dortigen radikalen Landnutzung, die eine unerhörte Segregation

bewirkt, der Grund für den Mißerfolg Los Angeles zu suchen ist. Und: «der öffentliche Verkehr ist hier verkümmert.» Zum anderen könnte man einwerfen, Heraushebung der Netzstruktur und leichte Erreichbarkeit ferner Stadtteile könne des Menschen fundamentales Bedürfnis nach persönlicher Nachbarschaft unbefriedigt lassen. Sie zeigt, daß ein «Element» des Netzes die intakte nachbarschaftliche Einheit in den Mäßen der Struktur ist. Freunde, Schulen, Läden des täglichen Bedarfs sind leicht erreichbar, aber auch alle übergeordneten Einrichtungen. Die Autorin weist aber auch auf den verwandelten Begriff der Nachbarschaft für den modernen Städter hin.

Sie schließt ihren Bericht: «Es gibt neue Einsichten in der Stadtplanung. Es sind neue Technologien vorhanden, die dem Planen eine solide Basis für Tatsachenerforschung und Extrapolationen geben. Es gibt eine Menge Erfindungen – in der Energiebeschaffung, in der Verkehrskontrolle, in der Automation –, die darauf warten, auf städtische Probleme angewendet zu werden. Und es sind die Mittel da, die auf jeden Fall ausgegeben werden. Was zurzeit fehlt, ist die einheitliche Vision der gesamten städtischen Ordnung als ein Feld der koordinierten Forschung und Aktion. Bis dies erreicht ist, ist es möglich, daß die Menschen eher Visionäre im Weltraum werden als im eigenen inneren Raum, und sie werden sich eine unsanftere Landung in der Stadt beschaffen als auf dem Mond.»

Pfromm

Bücher

Christopher Alexander: Notes on the Synthesis of Form

216 Seiten. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1964. \$ 6.75

Alexander ist das genaue Gegenteil des heute bei Behörden und Volk so beliebten, etwas altmodischen und jovialen Planers, von dem Abercrombie sagt: «He has to be forty, he must listen, and he has to know that water flows down.» Alexander ist erst dreißig, Architekt und Mathematiker und hat bereits eine ganze Reihe aufsehenerregender wissenschaftlicher Arbeiten veröffentlicht. Eine davon ist die «Synthesis of Form», die eine seiner allerersten Arbeiten enthält, nämlich die logische Strukturierung der Aufgabe: Wie plant man ein indisches Dorf?

Alexander hat erkannt, daß die großen Schwierigkeiten, denen sich die Planer heute gegenüber sehen, weniger einem