

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 48 (1961)
Heft: 10: Verkehr und Städtebau

Artikel: Die Krise der Stadt
Autor: Burckhardt, Lucius
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37625>

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: 30.03.2025

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

Vortrag, gehalten an der Tagung 1961 des BSA

Wenn der BSA seine Arbeitstagung über städtebauliche Probleme der Nationalstraßenführung durch das Referat eines Soziologen einleiten läßt, so zeigt das schon, daß er die Wurzel der Problematik nicht im Technischen oder nicht allein im Technischen suchen will.

Mit den Expreßstraßen ist das alte, unlösbare Problem des innerstädtischen Verkehrs um eine neue Komplikation bereichert: Auf das Verkehrschaos des innerstädtischen Rahmens superponiert sich der interurbane Schnellverkehr und verlangt nach einem Einführungs- und Abnahmesystem in der Stadt. Die Entwicklung spiegelt die Verwandlung der Stadt, des Phänomens «Stadt» in unserer Zeit. Die industrielle Großstadt – unter diesen Begriff fallen alle unsere Großstädte, auch wenn die Industrie in ihnen nicht vorherrschend zu sein scheint –, die industrielle Großstadt beschränkt sich nicht auf vorgegebene politische Grenzen; sie wächst mit ihrem Umland zu einer neuen Einheit zusammen, die eben die Stadt unserer Zeit ist. Wer je in einem Nachtflugzeug unser Land überflog, der sah in den Lichtern das Abbild dieser Stadt. Ihr ein angemessenes Verkehrsnetz zu geben, ist die Aufgabe unserer Generation. Dabei fragt es sich, ob wir dieses Verkehrsaufkommen überhaupt noch als «interurban» bezeichnen dürfen, erweist es sich doch zum großen Teil als innerörtlich im großen Rahmen der modernen Industriestadt.

Wie unsere Vorfahren das Netz der Bundesbahn, so baut unsere Generation das System der interurbanen Autoverbindungen – so dachte man. Doch zeigt sich bei dem uns aufgegebenen Werk eine seltsame Unsicherheit. Abseits von der Frage, ob es «Lösungen» gibt oder ob die Materie eben, ähnlich dem Innerstadtverkehr, einen Anteil prinzipieller Unlösbarkeit aufweist – ich brauche das nicht näher zu umschreiben –, müssen wir nachgerade von einer eigentlichen Krise der Beschlußfassung sprechen. Diese Krise der Beschlußfassung fällt nun nicht unter das Verschulden irgendwelcher Instanzen, Instanzen des Bundes, der Kantone oder der Gemeinden, sondern sie scheint irgendwo in der Natur der zu beschließenden Materie zu liegen.

Die Krise der Beschlußfassung ist stets auch eine Krise der Gesellschaft selber. Die politische Gemeinde konstituiert sich, indem sie beschließt. Entzieht man ihr die Materie, die sie interessiert und über die sie Beschlüsse fassen möchte, so zerstört man ihre Existenz. Das gilt auch dann, wenn der Problemkomplex, über welchen die Stimmbürger beschließen möchten, für die öffentliche Beschlußfassung ungeeignet ist, beispielsweise wegen seines technischen Charakters. Die Krise der Beschlußfassung beschränkt sich aber nicht auf das um sein politisches Material betrogene Stimmvolk; sie dehnt sich aus auf die Verwaltung. Da auch eine technische Entscheidung nicht gefaßt werden kann ohne die Basis gewisser Rangordnungen und Präferenzen, welche die Gesellschaft bestimmt, kommt der Augenblick, wo auch der Beamte sich wieder an die der betreffenden Problematik entfremdete Öffentlichkeit wenden muß: wenn diese aber – man denke an den Benzinzoll und an so viele andere Mißgeschicke – nicht mehr von der Warte einer politisch integrierten Gesellschaft aus urteilt, sondern nur an die Vorteile des Portemonnaies und an das sonntägliche Vergnügen einer Autofahrt denkt, dann wird auch der Beamte zum kompromißlerischen Taktiker, der sich die Zustimmung zu seinen Maßnahmen erschleicht.

Diese Krise, die, ich wiederhole, niemandes Schuld ist, wird verstärkt noch dadurch, daß sich die heutigen Verkehrsprobleme weder auf der Basis des Kommunalen noch auf der des Kantons oder des Bundes stellen, sondern stets irgendwo dazwischen, nämlich eben im Rahmen jener überurbanen «industriellen Agglomeration», für die ein politisches Gefühl nicht besteht. Und nun tritt in diesem ungewohnten Rahmen auch

eine ungewohnte Figur auf – ich spreche von einer soziologischen Figur und nicht von einer bestimmten Person –: der Experte. Der Experte wäre willkommen in einem Staat, dessen Organe noch den Willen und die Fähigkeit haben, die Resultate der Expertise auf die Ebene des Politischen zu heben. Aber unsere der bloßen Taktik anheimgefallene Verwaltung verwickelt jeweils sogleich den schmerzloseren Teil der empfohlenen Maßnahmen und sammelt den größeren Rest in eine für Redeschlachten reservierte «zweite Etappe».

Es scheint mir deshalb kein Zufall, sondern die Folge einer unseren Gemeinwesen noch innewohnenden Kraft der Selbstheilung, daß sich spontan und unabhängig voneinander in mehreren Städten recht eigenartige Gremien gebildet haben, wie wir sie bisher noch nicht kannten: aus den Fachverbänden der Architekten bildeten sich Ausschüsse, die in die aktuelle Beschlußfassung eingreifen. Sie sind unpolitisch, denn sie bestehen aus Fachleuten, und sie sind doch politisch, denn sie bestehen aus Bürgern; in diesem Schwebezustand geben sie genaue Antwort auf die Natur des Problems, das sie behandeln: es ist sachlich, denn es besteht aus lauter technischen Fragen; aber in ihrer Summe erzeugen diese technischen Maßnahmen ein politisches Medium, nämlich die neue Stadt. Denn es ist das Stadtbild, das Bild der Stadt, unter dessen Gesichtswinkel wir die Entwicklung betrachten müssen.

Jedermann weiß es und sagt es: Verkehrsplanung ist nicht Stadtplanung. Ich möchte hinzufügen: Verkehrsplanung allein ist auf die Länge nicht einmal Verkehrsplanung. Das beginnt schon auf der technischen Ebene: es besteht ein sehr labiles Gleichgewicht zwischen Verkehrsnutzung und Geschäftsnutzung des Innerstadtbodens. Wo der Straßenanteil zu groß wird, da sinkt das Geschäftsvolumen ebenso sicher wie dort wo er zu klein ist. Die Innenstadt muß mit Fahrzeugen erreichbar sein; aber es muß sich auch lohnen, sie zu erreichen.

Die Stadtmitte muß ein Ziel sein. In ihr muß – in einem ganz konkreten Sinne –, die Stadt zur Darstellung ihrer selbst kommen. Diese Selbstdarstellung der Stadt liegt sicherlich im Architektonischen, im gebauten Wahrzeichen der Stadt. Das Wahrzeichen aber, die charakteristische Stadtmitte, muß sich spiegeln in den Augen der Betrachter. Dazu braucht es Raum, auf welchem der Betrachter sich aufhalten kann, wo er nicht überfahren wird und wo er auch nicht bis zum Halse zwischen parkierten Autos steckt.

Und nun etwas, was spitzfindig scheint, was aber doch fast die Hauptsache ist. Der Betrachter dieser Stadt ist gerade nicht derjenige, der just nur gekommen ist, um die Stadt zu betrachten. Und selbst derjenige, der nur als Betrachter und Kunstfreund gekommen ist, will umgeben sein von solchen, die zu anderem Tun in der Stadt sind. Die Monumentalität der Stadt wendet sich nicht an ihren Bewunderer, sondern an den Passanten, an ein Publikum, wie es unlängst der Soziologe H. P. Bahrdt mit dem Begriff der «Öffentlichkeit» umschrieben hat¹.

Nicht nur der Betrachter möchte in das allgemeine Publikum eintauchen: es gilt für jeden, der in der Stadt zu tun hat. Es ist das Wesen der Stadt, daß sie sich nur dort darstellt, wo sich mehrere ihrer Funktionen überschneiden. Stadt ist nicht, wo nur Studenten sind, wo nur Bankhäuser sind, wo nur Vergnügungspublikum zwischen Restaurants flaniert, nicht einmal dort, wo nur Einkauf ist. Aus dem Sortierten entsteht sie nicht, die Stadt; so wenig wie auf dem Kasernenhof. So mühsam und so unbefriedigend diese Feststellung tönt, so resignierend sie wirkt im Hinblick auf alle systematische Planung, ja, so scheinbar reaktionär und ganz und gar im Alten verbohrt sich diese Wahrheit darstellt: man kommt um sie nicht herum.

¹ Hans Paul Bahrdt: «Die moderne Großstadt – soziologische Überlegungen zum Städtebau», Rowohlt's deutsche Enzyklopädie, Nr. 127 (1961).

Wie aber vereint sich nun diese alte Weisheit mit dem Phänomen der modernen Industriestadt, der Stadt jenseits der Stadtgrenzen, der aufgelockerten und ländlich bewohnten Stadt, wie sie offensichtlich heute als Frucht eines jahrzehntelangen Mißbrauchs der Stadt aufgeht? Es kann heute, wer es will, völlig an der Stadt vorbeileben, in der er lebt. Er fährt von seiner grünen Traumwohnung über das Röhrensystem der Straßen zu seinem Arbeitsplatz, Fabrik oder Büro und nimmt keine Kenntnis von der Stadt. Dabei braucht er nicht einmal ungesellig zu sein, im Gegenteil: er entwickelt vielleicht eine lebhaftige Gastlichkeit mit Fabrikkollegen und Nachbarn. So lebt der von der amerikanischen Soziologie und Sozialpsychologie so eifrig beschriebene «Suburban».

Von seinen vielen Eigenschaften und Mängeln wollen wir ihm hier nur einen vorhalten: er ist a-politisch. Er ist gesellschaftlich desintegriert, deshalb auch desinteressiert und stimmt, wenn er stimmt, nur für seine Belange, die nicht die Belange der Stadt sind. Er ist es, der die Zerstörungen unserer Innenstädte, in Basel der Äschenvorstadt, in Zürich des Limmatquais, mit seiner Stimme sanktioniert hat – Zerstörungen, die sich so rasch als verkehrsplanerisch überlebt erwiesen, wie das nicht einmal diejenigen ahnten, die sie bekämpften. Er wird auch weiterhin jeglicher Verwandlung der Stadt in ein Röhrensystem des Verkehrs seine Stimme geben, neben dem legendär werdenden «ewigen Neinsager» der ebenso geistlose ewige Ja-sager zu kurzfristigen Erleichterungen.

Und damit sind wir wohl an dem eigentlichen Punkte angelangt, an dem unsere stadtplanerische Beschlußkraft versagt: am Problem der Dauer. Ich denke hier an Martin Wagner, den Stadtplaner, der sich und uns das Planen schwerer gemacht hat, weil er nicht an «Lösungen» glaubte, nicht an die «schlanke, zügige Linienführung», nicht an ein ausgedachtes «Verkehrssystem», das man nur möglichst rasch verwirklichen müsse, um die leidigen Verkehrsprobleme los zu sein. Mit seinem Planen in die nie stillstehende Entwicklung der Großstadt, seiner Konzeption des Städtebaus als eines fortwährenden Umbaus der Großstadt nach dem Willen und der Leistungsfähigkeit der Generationen fügte er den bestehenden Problemen die Dimension der Zeit hinzu².

Einbeziehung der vierten Dimension heißt aber auch: planen mit dem Mittel der wirtschaftlichen Kraft, dem Wachstum, mit den Faktoren des städtischen Lebens selbst. Konkret also beispielsweise: das sorgfältige Ausdehnen der City; das Schaffen von Attraktionen abseits der Stadtmitte; das Operieren mit dem Maß der Ausnützung; die Verwendung des öffentlichen Verkehrsmittels, seiner Linienführung und seinem Tarif, als Mittel der Bodenaufwertung – ich brauche nicht das ganze Arsenal wirtschaftlichen Städtebaus aufzuzählen. Unsere Frage hier lautet: Warum sind wir, die wir Industrien aufbauen, Produktionsprogramme planen, Sümpfe trockenlegen, Krisen bekämpfen können, warum sind wir unfähig zu analogen Maßnahmen im Städtebau? Doch offenbar darum, weil niemand ernstlich am städtebaulichen Erfolg städtebaulicher Maßnahmen interessiert ist. Interessiert dagegen ist man daran, ohne Aufenthalt über die Kreuzung zu kommen, einen Parkplatz zu finden und 20 Rappen Parkgebühr zu sparen.

Wie aber baut man ein langfristiges Interesse an der Stadt wieder auf? ein Interesse an jener Stadt, die vierdimensional ist, nicht nur in ihrer baulichen Erscheinung und Veränderung, sondern auch in ihrem Sozialkörper: einer Stadt, an der, um es etwas pathetisch zu sagen, auch die Toten und die Ungeborenen ihr Mitspracherecht haben? wie?

Zunächst, indem bei den Verantwortlichen der Gedanke der Stadt, der modernen Stadt als existenzfähiges Gebilde, wieder zurückgewonnen wird. Ich glaube, hier haben die letzten zwei

Jahre schon einen gewissen Umschwung gebracht: ich nenne die folgenreiche Artikelserie im «Life», «The Exploding Metropolis»³, und das Protokoll des Deutschen Städtetags in Augsburg von 1960⁴.

Sodann mit dem Aufbau einer systematischen Integrationspolitik der Zuzüger. Unsere Städte hatten bisher eine erstaunliche gesellschaftliche Absorptionskraft. Diese Absorption ging keine geheimnisvollen und spirituellen Wege, sondern vollzog sich recht konkret. Die Kinder der Zuzüger gingen zur Schule, lernten dort den städtischen Dialekt, brachten vielleicht auch die Eltern in Kontakt mit Familien außerhalb des Berufskreises oder der alten Landsmannschaft; Ausbildung und vielleicht Studium vollendeten in der zweiten Generation die Integration in die Stadt. War das Leben der Eltern von der einen Beziehung zum Beruf beherrscht, so sind die Jungen nun verflochten mit dem ganzen Komplex der Stadt. Einprägsam wird sich ihnen diese Verbindung stets unter dem Bilde der Innenstadt darstellen. Nur dort, wo die Stadt anschaulich und konkret als solche in Erscheinung tritt, vollzieht auch der Einzelne den Akt der Zugehörigkeit. So scheint beispielsweise allen Verkehrsregeln zum Trotz sinnvoll die zentrale Lage der Gymnasien, solange sie noch haltbar ist: wie manchem hat sich Basel unter der Perspektive der Schulen am Münsterplatz lebenslanglich eingepägt!

Dieses «Bild der Stadt» also ist es, verstanden als der architektonische Aspekt in Verbindung mit der in Arbeit und Müßiggang darin verkehrenden Bürgerschaft, welches die politische Integration des Einzelnen schafft. Damit ist auch die Wechselwirkung umschrieben, die zwischen dem Verfall des Stadtbildes und der zunehmenden urteilsmäßigen Unsicherheit in kommunalpolitischen Dingen besteht: was ich eingangs als eine Krise der Beschlußfassung umschrieben habe, erweist sich als die Krise der Stadt selbst in allen ihren Aspekten. Erweist sich als eine Krise, die kommen mußte sowohl aus den Realitäten des Übergangs der alten Bürgerstadt in das Phänomen der industriellen Großstadt, der «Agglomeration», wie aus der falschen Antwort, die die Architektur darauf gab: die «Auflockerung», das «dream-house», der ganze stadtauflösende Architekturstil unserer Zeit. Abhilfe aber entsteht nur daraus, daß wir auch dieser agglomerativen Lebensform ein architektonisches Bild aufprägen, welches den gesellschaftlichen Vorgang mitvollziehen hilft, sei es, indem wir den großen Wurf der architektonischen Stadterneuerung wagen, sei es, indem wir wenigstens zu den überkommenen städtischen Symbolformen Sorge tragen und sie nicht dem Verkehr zum Opfer bringen.

3 "The Exploding Metropolis", by the Authors of "Life", Doubleday Anchor Books, 1958.

4 «Die Erneuerung der Städte», Bericht über den Deutschen Städtetag in Augsburg 1960, Kohlhammer-Verlag.

2 Martin Wagner, «Wirtschaftlicher Städtebau», Stuttgart 1951.