

**Herausgegeben von Ulrich Conrads  
unter Mitarbeit von  
Gerd Albers, Adolf Arndt,  
Lucius Burckhardt, Werner Hebebrand,  
Werner Kallmorgen, Hermann Mattern,  
Julius Posener, Hans Scharoun,  
Hansjörg Schneider**



**L. Hilberseimer**

**Entfaltung  
einer  
Planungsidee**

**Ullstein Berlin Frankfurt/M Wien**

Die an den Rand gestellten Zahlen weisen auf die Abbildungen hin

VERLAG ULLSTEIN GMBH · BERLIN · FRANKFURT/M · WIEN

Umschlagentwurf von Helmut Lortz

© 1963 by Verlag Ullstein GmbH, Frankfurt/M — Berlin

Alle Rechte, auch das der photomechanischen Wiedergabe, vorbehalten

Printed in Germany, Berlin West 1963 · Gesamtherstellung Druckhaus Tempelhof

## Vorwort

Als ich anfang, die Probleme der heutigen Stadt zu untersuchen, machte ich auch die ersten städtebaulichen Studien. Diese befaßten sich jedoch größtenteils mit den technischen Faktoren der Stadt. Das führte zu einer mechanistischen städtebaulichen Konzeption, die die Anforderungen und Bedürfnisse des Menschen ignorierte. Ich mußte entdecken, daß der Mensch wichtiger ist als die Technik; daß es der Zweck der Technik ist, dem Menschen zu dienen, und nicht, ihn sich unterzuordnen.

Meine Ideen über die Stadt veränderten sich. Ich ging nun vom Menschen aus, von seiner Umgebung und von der Beziehung, die zwischen Mensch und Umgebung besteht. Wie sollte diese sein? Was für Möglichkeiten bestehen? Wie können wir sie mit den technischen Mitteln, die wir zur Verfügung haben, verwirklichen?

Der folgende Essay zeigt, wie sich meine Planungsideen veränderten und wie ich schließlich imstande war, bestimmte Planungsprinzipien zu entwickeln und Planungselemente aufzustellen.

Städtebau erfordert nicht nur Imagination, sondern auch eine wissenschaftliche Grundlage. Ich glaube, ich war einer der ersten, der das für die physische Planung erkannte und danach handelte. Ich versuchte, sie von allem Historisch-Romantischen und von allem Subjektiven zu befreien und sie, gemäß ihrer Natur, objektiv und unmittelbar zu entwickeln.

Planung bedeutet Zusammenarbeit mit anderen. Ich möchte an dieser Stelle meinen Kollegen Earl Bluestein, Jacques Brownson, Alfred Caldwell, Reginald Malcolmson und den Studierenden des Bauhauses in Dessau und des Illinois Institute of Technology in Chicago für ihre Beihilfe danken.

Im Mai 1963

L. H.

## Inhalt

I	Planungsziele	7
II	Planungselemente und -prinzipien	12
III	Probleme der Großstadt: das Wohngebiet	13
IV	Probleme der Großstadt: das Geschäftsgebiet	16
V	Vertikale Lösung: die Hochhausstadt	21
VI	Das dezentralisierte Wohngebiet	24
VII	Orientierung und Wohndichte	26
VIII	Horizontale Lösung: die Siedlungseinheit	38
IX	Die Lage der luftverunreinigenden Industrie zur Siedlungseinheit	43
X	Stadtaggregate	43
XI	Modifikation der Planungselemente zur Neuordnung der Städte	44
XII	Die Neuplanung von Dessau	48
XIII	Die Neuplanung von Chicago	53
XIV	Topographisch-geographische Planungsstudien	59
XV	Dezentralisierung der Städte nach ihrer speziellen Topographie	65
XVI	Möglichkeiten für den Umbau der Städte	67
XVII	Der Umbau von außen her: Montreal	68
XVIII	Der Umbau von innen heraus: Marquette Park	70
XIX	Umbau einer Großstadt: Chicago	74
XX	Lösung des Verkehrsproblems: Seattle	91
XXI	Lösung des Verkehrsproblems: Chicago	94
XXII	Regionalplanung: Integration von Stadt und Land	97
XXIII	Die Region Chicago	102
XXIV	Regionalplanung von Maui	114
XXV	Die dritte Dimension der Planung	119
XXVI	Die Planungstheorie, Prinzipien und Methoden	135

Planung hat die Aufgabe, eine harmonische Beziehung zwischen Mensch, Natur und Technik herzustellen. Die Technik ist das Mittel, eine rationelle menschliche Umwelt zu verwirklichen.

Planung hat zwei unterschiedliche Probleme zu lösen: das, *was* zu planen ist, also die Ziele des Planens festzulegen; und *wie* zu planen ist, also die physische Verwirklichung dieser Planungsziele.

Was aber sind die Ziele des Planens? Auf den ersten Blick scheinen sie selbstverständlich. In Wirklichkeit gehören sie jedoch zu den schwierigsten und kompliziertesten Aufgaben, mit denen der Mensch sich zu befassen hat. Sie beeinflussen das Leben in allen seinen Formen, das des Individuums wie auch das der Gemeinschaft. Planung hat ökonomische wie auch ethische Folgen, soziale wie politische. Sie ist in der Tat das Problem des Staatsmannes. Unglücklicherweise haben wir heute keine allgemein akzeptierten Planungsziele. Wir haben nicht mehr, was allen Völkern der Vergangenheit bis zur industriellen Revolution selbstverständlich war: eine klare Vorstellung, für was es zu planen gilt.

Um die Wichtigkeit der Planungsziele sinnfällig zu machen, nehmen wir zwei Städte, die beide im 17. Jahrhundert gegründet wurden. In ihrer Form sind sie so grundverschieden voneinander, wie es die Planungsziele waren, die mit ihnen verwirklicht wurden. Die eine dieser Städte ist Versailles, die andere Philadelphia.

1 Versailles wurde von Ludwig XIV., König von Frankreich, als seine Residenz und als Regierungszentrum gegründet. Viele glauben, daß Versailles nur ein Ort des Vergnügens und der Hoffeste war. In Wirklichkeit hatte es aber eine große politische Funktion auszuüben. Was Richélieu angefangen hatte, brachte Ludwig XIV. zum Abschluß: die Aufhebung der Unabhängigkeit

der mächtigen und einflußreichen Aristokraten. Unter Ludwig XIV. wurden sie mit der Zeit zu unterwürfigen Vasallen und Hofleuten. Dies ermöglichte die Einheit Frankreichs unter der Regierung des Königs. Der Plan von Versailles bringt diese Stellung des Königs klar zum Ausdruck. Er war die Spitze des Staates, und sein Palast war die Spitze der Stadt, die sich dem Palast unterordnete. Die drei Straßen, die vom Palast ausstrahlen und die Stadt erschließen, akzentuieren die Position des Palastes und damit die des Königs.

Philadelphia ist in jeder Hinsicht verschieden von Versailles. Es wurde von William Penn gegründet als eine Stadt für freie Bürger, als ein Markt für das reiche landwirtschaftliche Hinterland und als ein Seehafen für den Tausch von Rohmaterial gegen fertige Güter von England.

In Philadelphia finden wir weder den Ausdruck der Beherrschung noch den der Unterordnung. Sein Ausdruck ist der der bürgerlichen Gleichheit.

Unsere Zeit hat keine solch verbindlichen Planungsziele, trotzdem aber bedeutende Probleme, darunter zum Beispiel die Dezentralisierung der Städte, nach der die Integrierung von Industrie und Landwirtschaft innerhalb regionaler Grenzen dringlich verlangt. Wir aber tun nichts. Wir glauben, wenn alles dem Zufall überlassen bleibe, werde es sich irgendwie von selbst ordnen. Wir haben keine bestimmten Ziele und geben uns damit zufrieden. Wir bauen, bebauen ganze Blocks in Wohn-, Geschäfts- und Industriegebieten, wir bauen Straßen und Autobahnen, ohne den Einfluß zu berücksichtigen, den diese Dinge aufeinander haben. Aber ist es nicht der sicherste Weg zum Chaos, alles sich selbst zu überlassen? Unsere Städte sind ein Erbe, das uns überfordert. Nur sehr schwer sind ihre Mißstände zu beseitigen, und ihr schädigender Einfluß auf die körperliche und geistige Gesundheit ihrer Bewohner kann nur sehr allmählich behoben werden.

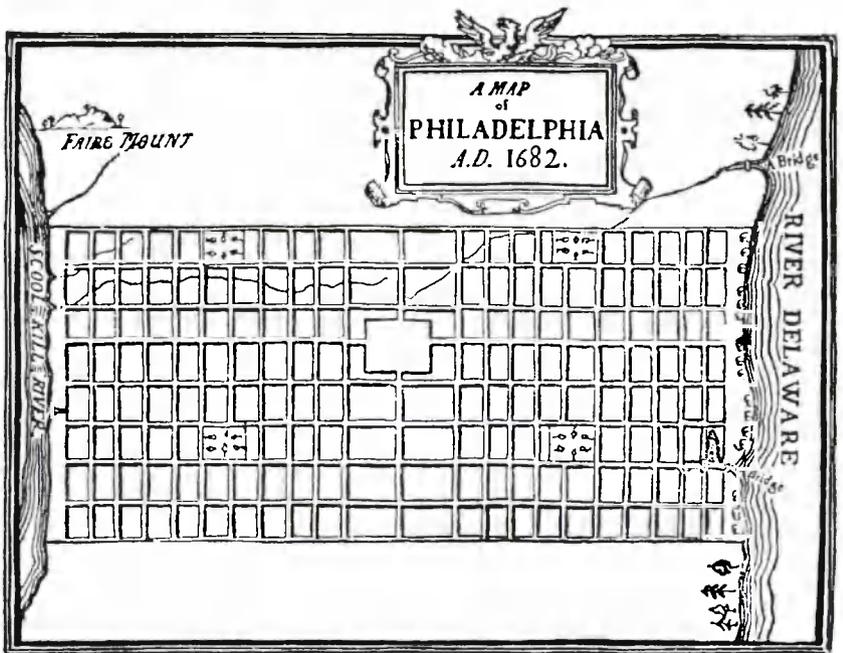
Wir haben nicht nur keine Planungsziele, wir haben auch keine Planungsprinzipien, welche uns in unserer Planungsarbeit leiten könnten. Man war bislang der Meinung, daß die Bestandsaufnahme einer Stadt bereits die Richtlinien für eine Planung gäbe. Jede Bestandsaufnahme ist jedoch nur ein Mittel, uns mit den bestehenden Verhältnissen vertraut zu machen. Sie zeigt, was ist, und kann, mit dem nötigen Verständnis interpretiert, die Gründe für den bestehenden Zustand aufdecken, aber niemals sagen, wie es sein könnte oder sein sollte.

Da wir keine allgemein akzeptierten Planungsprinzipien haben, wäre es vielleicht möglich, eine Richtschnur für sie zu finden, wenn wir die verschiedenen Teile, aus denen sich eine Stadt zusammensetzt, im einzelnen untersuchen.

Alle Städte, so verschieden sie auch sein mögen und welche Funktionen sie auch zu erfüllen haben, bestehen aus drei Gebieten: Dem Gebiet für Arbeit, Industrie, Handel und Verwaltung, dem Gebiet des Wohnens und dem der Erholung. Jedes dieser Gebiete hat seine charakteristischen Eigenschaften und sollte demgemäß durchgebildet werden. Wir haben jedes dieser Gebiete



1. Versailles



2. Philadelphia

sorgfältig zu studieren, um herauszufinden, wie sie geplant werden sollten, damit sie ihre besonderen Aufgaben ganz erfüllen können. Wenn wir ein Straßensystem entwickeln, das den Anforderungen des Fußgängers wie auch denen der Kraftfahrzeuge entspricht, können wir diese verschiedenen Gebiete wirksam miteinander verbinden, doch so, daß keines auf das andere einen nachteiligen Einfluß hat.

Wie soll das Wohngebiet, das den größten Teil des Stadtraums beansprucht, beschaffen sein? Was soll die Bevölkerungsdichte bestimmen? Welchen Einfluß hat sie auf die Wahl der verschiedenen Wohnformen? Sollten diese nicht so gemischt werden, daß sie der Bevölkerungszusammensetzung entsprechen? Welchen Einfluß hat die Dichte auf den Grundriß der Gebäude? Welche Orientierung ist zu bevorzugen? Würde es nicht wünschenswert sein, das Wohngebiet vom Durchgangsverkehr freizuhalten? Würde es nicht zweckmäßig sein, das Erholungsgebiet direkt mit dem Wohngebiet zu verbinden? Könnten nicht in dem Erholungsgebiet Schulen und andere Gemeindebauten untergebracht werden? Sollten diese nicht gefahrlos zu erreichen sein? Sollten nicht Kinder ihre Schulen erreichen können, ohne eine Straße überkreuzen zu müssen?

Die spezielle Funktion einer Stadt sollte der bestimmende Faktor für die Arbeitsgebiete: Industrie, Handel und Verwaltung sein. Für diese Gebiete lassen sich jedoch keine bestimmten Regeln aufstellen, da sie durch die verschiedenen Aufgaben, die eine Stadt zu erfüllen hat, immer verschieden sein werden. Durch das Hochhaus wurde das traditionelle Straßen- und Blocksystem des Geschäftsviertels unbrauchbar. Die Gebäude sind zu dicht nebeneinander. Jedes nimmt dem andern Luft und Licht weg. Jedes Hochhaus sollte freistehend sein und auch genügend Raum für parkende Fahrzeuge vorsehen. Die Blocks für Hochhäuser müssen daher vergrößert werden und die vielen unnötigen Straßen durch solche ersetzt werden, die den heutigen Verkehrsanforderungen entsprechen.

Das Wachstum der Industrie und der Gebrauch mechanischer Verkehrsmittel waren von größtem Einfluß auf das Wachstum der Städte. Ungeplant wie sie sind, führten sie jedoch zu dem Dilemma, in dem die Städte sich heute befinden. Besonders die luftverunreinigenden Industrien waren von großem Nachteil für die Gesundheit der Bevölkerung. Sollten diese Industrien nicht unter Berücksichtigung der vorherrschenden Winde geplant werden? Sollten nicht die zugehörigen Wohngebiete so angeordnet werden, daß sie frei von gesundheitsstörenden Einflüssen sind? Auch für das Industriegebiet ist das bestehende Block- und Straßensystem unbrauchbar geworden. Die heutigen Industrien benötigen eingeschossige Bauten, die sich besser als mehrgeschossige dem Produktionsprozeß anpassen. Sie verlangen daher größere Flächen, die den Anforderungen der Industrien entsprechen müssen. Manche Industrien benötigen auch Erweiterungsflächen, die die Planung vorzusehen hat. Andere Industrien sind voneinander abhängig und müssen daher in Beziehung zueinander geplant werden. Die Standorte für Industrien, die

luftverunreinigend sind, sollten immer unter Berücksichtigung der vorherrschenden Winde festgelegt werden.

Alle diese verschiedenen Industrien stellen spezielle Planungsaufgaben, die in jedem einzelnen Fall verschieden sind und daher immer in Übereinstimmung mit ihrer Funktion geplant werden müssen.

Motorfahrzeuge haben das einst völlig genügende Straßensystem mit seinen vielen Kreuzungen unbrauchbar gemacht. Es ist weder genügend Raum zum Fahren noch zum Parken. Ebenso wie die Motorfahrzeuge die Straßen füllen, sind die Vorortbahnen und Untergrundbahnen mit Passagieren überfüllt. Sie werden in den Hauptverkehrsstunden zu einer barbarischen Einrichtung, zu einem der großen Nachteile unserer Zivilisation.

Sollte nicht dieses unbrauchbare Straßensystem durch ein neues ersetzt werden, das den Verkehrsanforderungen entspricht? Solch ein neues Straßensystem muß differenziert sein, angefangen von den Hauptverkehrsstraßen, die ausschließlich für Motorfahrzeuge bestimmt sind, bis hin zu den Gehwegen, die nur für Fußgänger geplant sind.

Solch ein Straßensystem würde den Verkehr zwar verbessern, aber nicht reduzieren.

Sollte nicht die Lösung des unlösbar scheinenden Verkehrsproblems darin liegen, den Verkehr soweit als möglich unnötig zu machen?

Das könnte erreicht werden, wenn die einzelnen Gebiete einer Stadt in eine solche Lage zueinander gebracht würden, daß jedes ungehindert vergrößert werden kann und jedes vom anderen im Fußgängerverkehr zu erreichen ist.

Solche theoretischen Betrachtungen stellen und klären die Planungsprobleme, die zu lösen sind. Wenn wir diese richtig erkennen, können wir uns auch eine mögliche Lösung vorstellen, diese diagrammatisch festlegen, schließlich zur Bildung von Planungselementen fortschreiten und endlich Planungsprinzipien aufstellen. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß die Wirklichkeit auf diese Elemente einen modifizierenden Einfluß ausüben wird. Sie müssen sich geographischen und topographischen Gegebenheiten anpassen, ohne damit ihr Wesentliches zu verlieren.

Ein Diagramm ist abstrakt. Städte aber sind konkret. Städte haben, wie Individuen, ihre Physiognomie. Diese ist von dem Charakter der Landschaft abhängig, in der sie liegen, und auch von den Bewohnern, welche sie bauen und in ihnen leben, und schließlich von der Funktion, die die Städte jeweils zu erfüllen haben. Städte sind eine Erfüllung menschlicher Anforderungen, eine Realisierung menschlicher Ziele.

Planung wird oft mißverstanden. Einige glauben, sie sei eine Art von Zwangsjacke, welche alle Dinge festlegt und einschränkt. Der Zweck der Planung ist aber, eine Art Rahmen zu schaffen, der eine freie Entwicklung der Stadt und ihrer Teile und deren Erweiterung möglich macht und dabei überall die gleichen vorteilhaften Beziehungen zwischen einem Teil zu den anderen aufrechterhält.

Jahre des Nachdenkens und der Arbeit waren notwendig, um diese Planungselemente und Planungsprinzipien zu finden und mit ihnen die Stadt des industriellen Zeitalters zu bilden. Oft hemmten Irrtümer den Weg. Manchmal aber führten gerade Irrtümer zu einer neuen Erkenntnis der Probleme. Negative Resultate eröffneten gelegentlich den Weg zu positiven, bis schließlich eine zufriedenstellende Lösung gefunden wurde.

Ich hatte immer ein großes Interesse für Städte, alte wie neue. Bei den neuen hatte ich jedoch immer Schwierigkeiten, ihre Pläne zu verstehen. Sie waren für mich ein Buch mit sieben Siegeln. Sie hatten eine Art Geheimnis für mich, in das ich nicht eindringen konnte. Ich konnte niemals verstehen, warum etwas so oder so war. Es hätte auch anders sein können, ohne eine wesentliche Veränderung herbeizuführen.

Das Wesentliche primitiver Siedlungen, der griechischen und römischen Städte, der Städte des Mittelalters, der Renaissance und des Barock, sie alle konnte ich verstehen, und alles in ihnen war vernünftig und sinnvoll. Als ich die Pläne mit den heutigen verglich, fand ich, daß diese neuen Pläne nicht der Ausdruck von leitenden Prinzipien waren, sondern im Wesen chaotisch. Da aber das Chaotische nicht zu verstehen ist, begriff ich, warum ich diese Pläne nicht verstehen konnte.

Es war ein Erlebnis für mich, als ich zuerst in Kontakt mit wirklicher Planung kam und ihre Möglichkeiten entdeckte. Während des ersten Weltkrieges hatte ich mit anderen zusammen Pläne für eine Flieger-Versuchs- und Lehranstalt zu bearbeiten. Es war ein technisches Problem und daher frei von allem Romantischen, das damals gewöhnlich mit Planung verbunden war. Mit dieser Arbeit begann meine wirkliche Erziehung zum Planen; ich erlernte es, indem ich es tat. Das Planungsobjekt war ohne Vorbilder. Alles hatte mit dem Anfang anzufangen. Für jede Abteilung mußte die Beziehung der verschiedenen Gebäude zueinander studiert werden, die Besonderheiten einer jeden Abteilung erkannt und entsprechend durchgebildet werden. Schließlich mußte jede Abteilung in Beziehung zum Ganzen gebracht werden, wie das Ganze in Beziehung zu seinen Teilen.

Ich begann die Wichtigkeit und die Möglichkeiten des Planens zu verstehen und welchen gewinnbringenden Einfluß die Anwendung derselben Prinzipien auf die Planung unserer Städte haben könnte, wenn jeder Teil der Stadt nach den ihm eigenen Gesetzen durchgebildet und ordnungsmäßig mit den anderen Teilen in Beziehung gebracht würde. Auf diese Weise könnte schließlich eine den heutigen Anforderungen entsprechende Stadtstruktur gefunden werden, in welcher kein Teil auf den anderen einen nachteiligen Einfluß ausübt. Eine Stadtstruktur, organisch im Charakter, in der jeder Teil für sich wie auch das Ganze eine harmonische Einheit bilden.

Die Städte des industriellen Zeitalters vergrößerten sich rasch. Je größer sie wurden, desto weniger konnten sie ihre Funktion erfüllen. Dennoch ist die Großstadt faszinierend, trotz aller ihrer Mängel. Sie ist ein Objekt, das die Aufmerksamkeit des Menschen erregt, gleichgültig, ob er sie bejaht oder ablehnt. Für den Planer ist die Stadt im höchsten Maße anregend, da sie eines der wichtigsten Planungsprobleme unserer Zeit darstellt. Wenn wir für die Großstadt eine Lösung finden, sind wir auch imstande, alle anderen Planungsprobleme zu lösen. Wie können wir einen Weg finden, um uns diesem Problem zu nähern? Was wird die Lösung für die verschiedenen Gebiete, die eine Großstadt konstituieren, sein? Wie soll deren Beziehung zueinander aussehen? Können die Teile integriert werden? Wie kann das komplizierte Verkehrsproblem, das zu lösen unmöglich erscheint, trotzdem gelöst werden? Die Probleme, die die Großstadt stellt, sind interessant und vielversprechend. Ganz natürlich wurde die Großstadt das Objekt meiner Studien.

Das Wohngebiet, das den größten Teil des Stadtraums einnimmt, ist das wichtigste der Stadtgebiete und steht in Beziehung zu den anderen Teilen der Stadt. Sein Hauptproblem ist das der Bevölkerungsdichte. Bevölkerungsdichte ist ein soziales wie auch ein hygienisches Problem. Es ist sozial, weil es die Wohnform bestimmt und damit die Lebensverhältnisse der Menschen beeinflußt. Es ist ein hygienisches Problem, da es den Gesundheitszustand der Bewohner beeinflußt. Von der Wohndichte hängen Raum, Besonnung und Luft der einzelnen Wohnformen ab. Man glaubte, daß das Mietshaus die gegebene Wohnform in einer Großstadt ist. Die wesentliche Aufgabe schien zu sein, es seinen Zwecken besser anzupassen.

Die Funktion der Straßen und Baublocks ist heute immer noch dieselbe wie in der Vergangenheit. Der Block vereinigt die Gebäude, die Straßen verbinden sie untereinander und mit den anderen Straßen in den anderen Gebieten der Stadt. Die Blocks sind in einzelne Grundstücke aufgelöst, die verhältnismäßig klein sind und daher nicht den Anforderungen des Mietshauses entsprechen können. Die Gebäude, die auf einem solchen aufgeteilten Grundstück errichtet werden, sind zu dicht zusammengebaut. Jedes nimmt dem anderen Licht und Luft weg. Die Wohnungen sind nicht durchlüftbar und zeigen nur die negative Seite dieser Bauform. Das Problem ist, die Mietshäuser so zu gestalten, daß sie ihre Aufgabe aufs beste erfüllen. Dies kann erreicht werden, wenn die Blocks als Einheit betrachtet werden und wenn ein Straßensystem entwickelt wird, das differenziert ist entsprechend den Aufgaben, die es zu erfüllen hat.

1923 veranstaltete die Zeitschrift »Bauwelt« einen Wettbewerb für die Neugestaltung von Haus und Wohnung. Ich machte einen Vorschlag für einen

Block mit Wohnungen entlang seiner Längsseiten, während die Schmalseiten offen waren. Mit einem ähnlichen Block als Grundelement entwickelte ich alsdann den Plan für einen Vorort.

Nach vielen Versuchen wurde der Wohnungsgrundriß festgelegt, welcher bei begrenztem Raum komplexe Raumbedürfnisse zu erfüllen suchte. Dies wurde möglich durch den Wegfall des Korridors und durch eine direkte Verbindung der Schlafzimmer mit dem Wohnraum. Um die Baukosten zu verringern, wurde die Standardisierung der verschiedenen Räume vorgeschlagen, mit Ausnahme des Wohnraumes, der sich vergrößert entsprechend der Anzahl der Schlafzimmer, die von ihm aus zugänglich sind. Die Wohnungen sind in Reihen angeordnet entlang der Längsseiten der Blocks. Diese Trakte, die fünfgeschossig sind, stehen alle frei und sind in gleichem Abstand voneinander angeordnet. Der Bebauungsplan des Vororts beruht auf der Multiplikation eines solchen Blocks. Der Vorort ist in vier Nachbarschaften aufgeteilt, zwei an jeder Seite der Vorortbahn. Deren zwei Stationen sind so angeordnet, daß sie je zwei Nachbarschaften bedienen. Jede hat zwei Eingänge, die mit den Hauptstraßen der Nachbarschaften direkt verbunden sind. Alle diese Stationen können im Fußgängerverkehr erreicht werden. Zwischenverkehrsmittel sind daher unnötig. Entlang der Hauptstraßen sind zweigeschossige Anbauten für Läden und Werkstätten. Für jede Nachbarschaft sind zwei Schulen vorgesehen. Zwei Nachbarschaften haben zusammen ein Krankenhaus. Von den Hauptstraßen zweigen Wohnstraßen ab, die zu den Mietshäusern führen und von geringerer Breite sind. Sie sind unter sich durch Wohnwege verbunden. Der Vorort ist von Freiflächen, seinem Erholungsgebiet, umgeben.

Der Plan dieses Vororts wurde vor mehr als vierzig Jahren gemacht. Er war mein erster Beitrag zum Wohnungs- und Planungsproblem. Es ist mir daher wichtig, heute seine Vor- und Nachteile herauszufinden.

Bei den Wohnungen ist der Zugang zu den Schlafräumen direkt vom Wohnraum aus abzulehnen, dagegen die Vergrößerung des Wohnraumes entsprechend der Anzahl der Schlafräume als etwas Positives anzusehen. Die Schlafräume sind zu klein, wenn sie auch nur für eine Person bestimmt waren. Jedoch was sind wir heute bereit, jeder Person an Raum in Kleinwohnungen zuzumessen? Um die Baukosten zu reduzieren, schlug ich die Standardisierung vor. Prefabrikation ist immer noch ein ungelöstes Problem, das jedoch in der Zukunft gelöst werden wird. Die Orientierung der Wohnungen ist falsch. Die Räume liegen nach Osten und nach Westen. Ost-Orientierung kann akzeptiert werden, während die nach Westen abzulehnen ist. Die Ablehnung der Orientierung ist zugleich auch die Ablehnung der Wohndichte. Es war grundsätzlich falsch, das Mietshaus als die einzige Wohnform anzunehmen.

Es war auch falsch, überhaupt einen Vorort zu planen. Ein Vorort ist mehr oder weniger lediglich eine Schlafgelegenheit für die Menschen, die in der Großstadt arbeiten. Da solche Vororte mehr und mehr zunehmen, verur-

3  
4  
5