

A BAUHAUS ÉS A VÁROSÉPÍTÉS – NÉHÁNY KRITIKAI MEGJEGYZÉS¹

BRENNER JÁNOS

PhD, c. egyetemi tanár a BME Szociológia és Kommunikáció Tanszékén, szabadfoglalkozású várostervező,
D-14055 Berlin, Dickensweg 54. E-mail: brennerjanos@googlemail.com

A hozzászólás arra szeretné felhívni a figyelmet, hogy a Bauhaus elmélete és gyakorlata – minden, az építészeti felfogás és a design terén korszakalkotó érdeme mellett – a városépítésben korántsem olyan meggyőző, mint az előbb említett két területen. A Bauhaus városépítési elveivel, a városi funkciók túlzott különválasztásával, a városi beépítés szerkezetének feladásával, élhető és eleven várost létrehozni nem lehet. Az absztrakt és életidegen célok, melyek követése részben messze a 21. századba is benyúlt, kis híján megölték azt a minőséget, amelyet – a kifejezés minden félreérthetőségének tudatában – az „európai város” fogalommal jelölünk. A Bauhaus elvein alapuló – elsősorban német – lakótelepek beépítési formáinak, az építészeti kialakításnak sivársága többek között a „fény, levegő, nap” jelszavainak sematikus értelmezésére, valamint az akkor modernnek tartott gyors és a városban uralkodó gépkocsiforgalomhoz való alkalmazkodásra vezethető vissza, amire Ludwig Hilberseimer, a Bauhaus egyik tanára, szolgál elrettentő példával. Az 1920-as évekből a Bauhausnak olyan, a funkcionális és építészeti modernséget a helyi identitással ötvöző alternatívái ismertek, mint pl. Fritz Schumacher hamburgi városnegyedei. A Bauhaus városépítésével ellentétben már Camillo Sitte az „olmützi rendszerrel” lefektette egy olyan beépítési rendszer alapjait, amely alkalmas zárt, otthonos terek alkotására éppúgy, mint az építési telkek gazdaságos kihasználására. A hozzászólás röviden kitér lehetséges további kutatási területekre, mint pl. a „tradicionalista” és a „modern” építészeti különválására és Harry Graf Kessler kapcsolati rendszerére.

Kulcsszavak: Bauhaus, Walter Gropius, Le Corbusier, Ludwig Hilberseimer, Camillo Sitte, olmützi rendszer, európai város, Athéni Charta, Lipcsei Charta, Weimar, Dessau, Hamburg, Stuttgart

Köszönöm a lehetőséget a hozzászólásra, amire formális legitimációm mindössze annyi, hogy néhány évig a kétezres évek elején a dessauai Bauhaus közalapítvány helyettes kuratóriumi tagja voltam. Államtitkárom, akinek helyetteseként szerepeltem a kuratóriumban, többnyire nem ért rá, és a feladatot rám delegálta, aminek én nagyon örültem, mert az ülések színhelye természetesen a Bauhaus épülete volt, én pedig minden alkalommal megkértem az aktuális igazgatót, hogy ugyan engedjen be egy pillanatra Gropius rekonstruált igazgatói irodájába, mintegy meríteni a „genius loci”-ből. Tartalmi legitimációm pedig annyi, hogy nemrég publikáltam a Bauhaus

¹A „bauhaus 2019” c. konferencián, Budapesten 2019. június 12-én elhangzott hozzászólás szerkesztett és bővített változata.

városépítési aspektusairól.² Már most előre jelzem: noha egy kicsit provokatív gesztussal, hogy az „ördög ügyvédje” szerepét akarom eljátszani, ez senkinek nem szól személyesen, mindössze néhány ellenvéleményt szeretnék valóban kiprovokálni.

Személyes szakmai háttérem révén én többnyire a Bauhaust német szemszögből szoktam nézni, a magyar aspektusokról ma viszont rengeteget tanultam, sőt megkockáztatom: olyan, magyar összefüggésű Bauhaus-témáról, ami ma legalábbis érintőlegesen nem került szóba, feltehetően nem is érdemes beszélni. Éppen ezért a Bauhaus építészettörténeti háttéréhez mindössze néhány olyan apróságot szeretnék hozzátenni, ami a Bauhaus határain túli kapcsolódásokra vonatkozik. Több előadó is tárgyalt a stuttgarti Weissenhofsiedlungot. Érdekes körülmény, hogy a Werkbund-kiállítás szervezése során szóba került az ismert stuttgarti építésznek, Paul Bonatznak (sok más épület mellett a stuttgarti főpályaudvar tervezőjének) részvétele a Weissenhofsiedlung tervezésében. Némi huzavona után erre mégse került sor, Bonatz pedig – inkább konzervatív szellemű és a „stuttgarti iskolát” képviselő építészekkel társulva – alternatívaként a szintén stuttgarti Kochenhofsiedlung tervezéséhez kezdett. Ennek apropójaként egy erdőgazdasági kiállítás szolgált, melynek célja a fából készült épületszerkezetek reklámozása volt – mai szemmel nézve jól illik a fenntartható fejlődéssel összeférő anyaghasználatba, hiszen a fa újratermelődik, és ma egyre inkább használják, de akkor nem sikerült áttörést elérni. Érdemes elidőzni egy pillanatra Paul Bonatznál, mert az általa (mérnök kollégákkal közösen) tervezett infrastrukturális létesítmények közül kimagaslanak a Neckar folyó duzzasztólépcsői, amelyek közül egyik-másik – mint pl. a neckarzimmeri hatalmas pilonok vagy a heilbronni szinte már szobrászati hatású üzemi épületek – minden további nélkül beillene a „Neues Bauen” fogalmába és ezzel a Bauhaus tágabb holdudvarába. Mindenesetre érdekes, hogy ez az egyik pont, ahol elvált egymástól a „tradicionalista” és a „modern” építészet, melyek eddig részben a Werkbund keretében közös célokat követtek.

Érdemes volna még intenzívebben feltárni Gropius és Harry Graf Kessler, a két zseniális kultúrmenedzser kapcsolatát, és azt is, hogy vajon Kessler ez időben milyen magyarországi, illetve onnan származó személyiségekkel volt kapcsolatban. Ismeretes, hogy Gropius rajzban nem tudta kifejezni magát (ennek okait nem érdemes firtatni), viszont annál inkább verbálisan, és mondhatni, a „networking” zsenije volt, akárcsak Kessler, aki már Henry van de Velde weimari meghívatásáról és ezzel közvetve a Bauhaus intézményi alapjainak megteremtéséről is gondoskodott. Mindezt csak mint további lehetséges kutatási-érdeklődési irányt említem.

A bevezető után rátérek provokatív tézisemre: most, a Bauhaus 100. évfordulója kapcsán, ideje kimondani azt, hogy a Bauhaus mint az egyedi épületek innovatív

²Lásd: A Bauhaus 100 éve – Gratuláció helyett, avagy: Abcúg Gropius, éljen Sitte! *Magyar Szemle* 28 (2019) 3–4. 87; Abcúg Bauhaus, éljen az európai város! *Építészfórum* (2019. március 16.) <http://epiteszforum.hu/abcug-bauhaus-eljen-az-europai-varos>; Bauhaus vorbei, es lebe die europäische Stadt! 100 Jahre Bauhaus – anstelle einer Gratulation. <http://fritzschumacher.de/gesellschaft/literaturverzeichnis/brenner-europaeische-stadt/>

megközelítése és a design magasiskolája rengeteg érdemet szerzett, de városépítési elveivel, a városi funkciók túlzott különválasztásával, a városi beépítés szerkezetének feladásával, élehető és eleven várost létrehozni nem lehet.

A „fény, levegő, nap” („Licht, Luft, Sonne”) és hasonlóan absztrakt és életidegen célok vezettek olyan városépítési koncepciókhoz, amelyek végül is kis híján az európai várost magát ölték meg. Legkésőbb a 2007. évi Lipcsei Charta óta bevett felismerésnek tekinthető, hogy a hagyományos, kompakt európai város, a rövid utak energiatakarékos városa az a modell, ami a városfejlesztés aktuális problémáira a legjobb megoldásokat kínálja. A Lipcsei Chartát némi joggal lehet az 1933. évi Athéni Charta ellentétének tekinteni, bár érdemes figyelembe venni, hogy a két, nagy hatású irat egész más összetételű szerzői kör munkájának eredménye volt: az előbbi minisztériumi tisztviselők előkészítése alapján, önkormányzati és szakmai szervezetek széles körű bevonásával az EU településfejlesztésért és -rendezésért felelős miniszterei fogadták el politikai nyilatkozatként, míg az utóbbi egy építéskongresszus záródokumentuma volt. Ennek megfelelően az Athéni Charta építészetibb megközelítésű, míg a Lipcsei Charta a fenntartható fejlesztés „mágikus háromszögéből” – a természeti létalapok megőrzésének, a gazdaság teljesítőképességének és a társadalmi összetartásnak egyensúlyba hozásából – indul ki és vezeti le ennek térbeli követelményeit. 1933-ban Németországban már a nácik voltak uralmon, és nyomásukra ebben az évben a Bauhaus meg is szűnt, de városépítési elvei erősen befolyásolták az Athéni Chartát, noha annak fő szerzőjeként Le Corbusier-t kell tekinteni.

Mi egyébként az „európai város”? Európai város alatt általában térben világosan felismerhető központ, zárt utca- és térfalak (kisebb városoknál továbbra is templom és városháza mint domináns épületek) által jellemzett, kulturális és kereskedelmi létesítményeket nagy sűrűségben magába foglaló és központi szerepkört (nem utolsósorban a piac szerepét átvitt és fizikai értelemben egyaránt) vivő településformát értünk. Milyen káros fejleményeket kell elkerülnie az európai városnak? Néhány címszó: a szociális kirekesztést, a települések szétszóródását, a természeti és kulturális erőforrások pusztítását és a monofunkcionális fejlesztést; pozitív célokra fordítva: mindezt vegyes területfelhasználással, a városok szociális sokszínűségével, az erőforrások kíméletes felhasználásával, a mindenki számára hozzáférhető mobilitással, a külterület és a belterület világos elhatárolásával és jó minőségű közterületekkel lehet elérni.

A Bauhaus városépítésének még egy olyan jellemzője van, ami teljesen összeférhetetlen a fenntartható fejlődés, a „Lipcsei Charta” európai városmodelljével, ez pedig az akkor, az 1920-as években önmagát modernnek tekintő építészet szélsőségesen a gépkocsiforgalomra, a gyorsaságra és az ennek megfelelő gyorsforgalmi utakra épülő utópiája. „A 20. század nagy városépítési utópiái, mindenekelőtt Le Corbusier 1923. évi Ville contemporaine-je, azon viharos autóközlekedésre lettek kitalálva, amely a haladás jelképének és kifejeződésének számított. És az új építés egyszerű tömegekre redukált, szűkös, dekorációmentes építészete a sietős, felületen érzékelésre adott válasz volt, amely a diadalmasan növekvő városi sebességből eredt. Még a 20. század hetvenes éveiben is általánosan azt feltételezték, hogy a város-

építésnek elsősorban az autóssal kell számolnia [...]”³ Lampugnani idézett cikkéhez nyugodtan hozzá lehet még tenni Ludwig Hilberseimer, a Bauhaus egyik tanára által 1924-ben ideális város tervének szánt „Hochhausstadt” nevű – az egyik előadásban bemutatott – utópiát, ami minden Madách-féle falanszteren lazán tútesz. Négy-öt emeletes „lábazat” között széles, kizárólag autók által használt utak nyílnak, az épületek tetején mozognak a gyalogosok, a mintegy fedélzet jellegű gyalogjárás szintet alkotó lapostetőket hidak kötik össze, ebből a „fedélzetből” nőnek ki a koncepció nevét adó további 14 emeletes magasházak, mindez szigorúan derékszögű rendszerben. Az ilyen utópiák ihlették Rudolf Hillebrecht hannoveri városépítési tanácsnokot a második világháború után a szétbombázott Hannover „autónak megfelelő város” („autogerechte Stadt”) szellemében való újjáépítésére, aminek kései következményeivel – a túlméretezett, a városi szövetet szinte áthatolhatatlanul szétszabdáló gyorsforgalmi utakkal, az alig beilleszthető parkolóházakkal – Hillebrecht és követőinek utódai mindmáig küszködnek, nemcsak Hannoverben. Ma pedig, a „Città slow” mozgalom jegyében, a városban sétálva vagy kerékpárral közlekedve, ismét érzékelnünk tudjuk a homlokzatok jobb tagolását, nincs értelme a lecsupaszított épülettömegeknek. A város használatának jobb életminősége mellett annak esztétikai minőségére is jobban ügyelni tudunk a „Baukultur”, a Lipcsei Charta egyik kulcsfogalmának szellemében.

Mindemellett van a Bauhaus korából sikerült ellenpélda is. Amikor 1979–1980 fordulóján az építési hatóság ösztöndíjasaként Hamburgba kerültem, csak nagyon halvány fogalmam volt arról, hogy a 20. század húszas éveiben milyen teljesítményeket produkált az ottani városépítés, különösen a szociális lakásépítés terén. Olyan regionális változatok, mint a jórészt Fritz Schumacher építésügyi főigazgató munkájának köszönhető „vörös Hamburg” (ami ellentétben a „vörös Béccsel” nem politikai állásfoglalást jelent, hanem az északnémet hagyománynak megfelelő vörös klinkertégla közmegegyezésen alapuló használatát), akkori magyar kollégáim szemében alapjában véve gyanús, az ötvenes évek levitézlett „szocreál”-jára emlékeztető devianciák voltak. E helyen eltekintve attól, hogy saját magam már akkor – többek közt az Európa Tanács által meghirdetett 1975-ös műemléki évről köszönhetően – az eklektikus városrészek elszánt híve voltam, saját elképzeléseimet az 1920-as évek telepszerű lakásépítéséről ebben az időben – a berlini, frankfurti és egyéb német példákön túlmenően – elsősorban a bécsi szomszédság uralta. Ezek közül is kiemelkedett a Karl Ehn tervezte Karl-Marx-Hof, amely neve és kifejezetten osztályharcosan ikonikus jelentéstartalma ellenére mégis imponált masszív erődszerűségével. Tudat alatt Hamburgban is valószínűleg hasonlót vártam – szakirodalom, amiből tájékozódhattam volna, akkor alig volt hozzáférhető. A Fritz Schumacher által tervezett Jarrestadt zárt központi tömbje, mindössze egy oldalon kinyúlva és a rá vezető utcákat enyhén hajlított vonalvezetéssel meghatározva, tartózkodóan elegáns és meglepő volt: a lét (nagyon is elviselhető) könnyedsége pont az északnémet Hamburgban

³Vittorio Magnago Lampugnani: Architektur soll wieder langsam werden. *Neue Zürcher Zeitung* (2019. február 5.) 17. Ford. B. J.

Bécs helyett, nem is beszélve az unalomig azonos „bauhaus”-os szalagházakról Berlinben? Egyszóval azonnal megnyert magának az a civil magától értetődőség, amit ez az együttes sugárzott, és elültette bennem a gyanút a Bauhausszal, Walter Gropiusszal, a CIAM-mal, Le Corbusier-vel és holdudvaruk koncepcióival szemben.

Megpróbálok fair lenni: ezen koncepciók nem véletlenül születtek, hiszen a 19. századi, eklektikus városnegyedek valóban súlyos higiéniai és szociális hiányosságokkal küzdöttek. (Az „eklektikus” kifejezést, noha félreértésekre adhat okot, jobb híján itt most a Közép-Európában Ferenc József és Vilmos császár kori, Nagy-Britanniában Viktória kori városrészekre használom, tehát nem építészeti stílust, hanem korszakot jelöl – német megfelelőjeként a „Gründerzeit”-et szokták használni, noha ez sem egész pontos.) Gondoljunk csak Berlin munkásnegyedeinek hátsó udvaraira, de akár a budapesti „gangos” beépítésre: ezek a városrészek a telekspekuláció következtében túlságosan sűrűn lakottak voltak. Az ágybérlet és a több műszakban alvás akkori rémképe ma már szerencsére Közép-Európában nagyrészt eltűnt. Hiányoztak a zöldterületek (részben ma is hiányoznak, sőt, végig nem gondolt beavatkozások következtében, mint pl. a budapesti Múzeumi negyednél a Városligetben, használatukat indokolatlan többletterhelésnek vetik alá), kezdetben még az egészséges ivóvízellátás sem volt megoldva, mint azt az 1892. évi hamburgi kolerajárvány mutatta kirívóan. A túlságosan nagy laksűrűség egyébként elsősorban nem városfejlesztési intézkedéseknek és nem a Bauhaus ideáinak, hanem a demográfiai átalakulásnak és a második világháború utáni nyugati jóléti társadalomban egyre növekvő egy főre eső lakás-alapterületnek köszönhetően szűnt meg.

A második világháborút és nem utolsósorban az azt követő bontási hullámot túlélte eklektikus városrészek lakásainak egy komoly előnyét pedig pont az a jólét hozta felszínre, amit addig csak az utcai fekvésű, reprezentatív lakások lakói élvezhettek: a nagyfokú rugalmasságukat. Viszont már újkorukban volt egy olyan előnyük, ami a dzsentifikáció következtében kezd elveszni: a különféle társadalmi rétegek együtt lakása szó szerint egy fedél alatt. Ennek James Hobrecht, Berlin 1862. évi városrendezési tervének fő alkotója, teljes tudatában volt, sőt az Angliában bevett, városrészenkénti társadalmi szegregáció tudatos ellenpéldájaként említi a berlini „bérkaszárnnyát”, amiről – erősen idealizálva, de annak szegregációellenes hatásait helyesen felismerve – így ír: ott „a pincelakásokból a gyerekek ugyanazon folyosón át mennek a szabad iskolába, mint a tanácsos vagy a kereskedő gyerekei [...], az ágyhoz kötött Schulzné a hátsó szárnyban és lánya, aki varrással és takarítással keresi szűkös kenyerét, az első emeleten ismert személyiségekké válnak. [...] És ezen szélsőséges társadalmi osztályok között mozognak a szegényebbek a második vagy negyedik emeletről, kulturális életünk szempontjából legnagyobb jelentőségű társadalmi osztályok, a tisztviselő, a művész, a tudós, a tanár stb., támogatóan, inspirálóan és ezzel a társadalom hasznára válva.”⁴

⁴Hobrecht szövegét kritikusan kommentálva idézi Werner Hegemann: *Das steinerne Berlin*. Berlin 1930. 232. Ford. B. J.

A túl nagy sűrűség veszélyeit többen felismerték, viszont olyan, a gyakorlatba átültethető javaslatot, amely ezt elkerülve megőrzi az urbanitást, a zárt utcaképet, a „kint és bent”, vagyis a közterületek mindenki számára hozzáférhető és a tömbbelsőik félig magánszférájának világos megkülönböztetését, és nem hígítja fel a várost lakótelepszerű beépítéssel pszeudokertvárossá, kevesen tettek. Ezek közé tartozik Camillo Sitte (1843–1903) bécsi építész és várostervező, akinek a német nyelv nemcsak a „Städtebau” (városépítés) fogalmának általános használatát köszönheti, hanem aki *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (az 1889-es első kiadásban még így, kötőjellel írva) című könyvével valósággal forradalmasította az urbanisztikai szemléletet. Olmütz (Olomouc, Csehország) erődített jellegének 1886. évi megszüntetése után városrendezési tervében olyan keretes tömbbeépítést javasolt, amely a tömbök viszonylag csekély mélységével megakadályozta a spekulatív túlsűrítést – a javaslat, noha nem került kivitelezésre, később „olmützi rendszer” néven került a szakmai köztudatba és inspirálta a városépítés gyakorlatát. Később, Reichenberg (Liberec, Csehország) városépítési tervének műszaki leírásában modellszámításokkal bizonyította, hogy ez a rendszer a telekérték emelkedése révén a befektetők számára is igen előnyös lehetett. Sittének kritikussai gyakran vetették szemére, hogy őt valójában csak a városépítés művészeti oldala érdekli, ahogy ezt híres könyvének címe is szuggeralja, holott itt nagyon is praktikus tervezőnek bizonyult.

Sitte életműve torzó maradt (reichenbergi és más városépítési tervei csak igen töredékesen valósultak meg), de az ő érdeme, hogy a város szerkezetét és szövetét, a telektől az utcán és téren át a városnegyedig a gyakorlatban is a köztudatba emelte, és mintegy jogaiba helyezte a városépítési térképzést, téralkotást. Jürg Sulzer, neves svájci várostervező a jelenkori városfejlesztés eszmei képének megközelítésénél szívesen használja a „Bürgerstädtebau” fogalmát, abban az értelemben, hogy a házat tudatosan városi összefüggésben építő polgár minden tervezési elgondolás kiindulópontja. Camillo Sitte ennek előfeltételeihez tartozik.

Érdeemes elidőzni a Sulzer és munkatársnője, Martina Desax által irányított svájci nemzeti kutatási programnál, amely az „agglomeráció várossá válását” és az „új urbanus minőség” keresését tűzi ki célként.⁵ Fájdalmas pontot értenek a kutatók, amikor azt feszegetik, hogy „a városszéli szabadon álló családi házra vágyás továbbra is féktelen trendjét [...] nem kell-e abban is keresni, hogy a modern kor csaknem száz éve gyakorolt, névtelen lakótelep-építése alig változott. Úgyszintén [...] felül kell vizsgálni, hogy a városi szétterülés netán a hiányzó városépítési téralkotás eredménye-e.”⁶ Mivel a töretlenül növekedő városokban nyilvánvalóan nem lehet mindenkit (ráadásul megfizethető) lakáshoz juttatni a történelmi városközpontokban és az eklektikus városnegyedekben, kézenfekvő, hogy az urbanitást, a sokszínűséget, elevenséget mint minőséget kvázi exportálni kell a külső városrészekbe. Sulzer és

⁵Jürg Sulzer – Martina Desax: *Stadtwerdung der Agglomeration. Die Suche nach einer neuen urbanen Qualität. Synthese des Nationalen Forschungsprogramms „Neue Urbane Qualität”*. Scheidegger & Spiess, Zürich 2015.

⁶Sulzer–Desax i. m. 61. Az idézeteket ford. B. J.

Desax a „téralkotó városépítés”, a „térbeli védettség” és a „városnegyed testisége” címszavakkal a Bauhauszal ellentétes programot fogalmaznak meg. Valóban, a Bauhaus és a belőle kisarjadt lakótelepek néhány kivételtől – mint pl. a húszas évek említett hamburgi városépítésétől – eltekintve szinte tüntető képtelensége zárt, védelmet és azonosulást kínáló terek és utcák alkotására bizonyára hozzájárul ahhoz, hogy városaink jelentős részét noha használjuk, de nem tartjuk igazán otthonosnak.

Ezen a ponton szinte már hallok a figyelmes budapesti sétáló ellenvetését: és az Újlipótváros vagy Lágymányos jó része netán nem Bauhaus, vagy legalábbis „Neues Bauen”, ahogy a német nyelvterületen gyűjtőfogalommal nevezik a „modern” építészetet? És Budapesten kívül: például Tel Aviv? Nem ott találjuk a nácik által Németországból elűdözött kiváló építészek mintegy városméretű Bauhaus-alkotását? Válaszom: igen, de ha mindezen városrészeket megnézzük, mint építészeti, valóban modernnek és, ha úgy tetszik, Bauhaus-stílusúak (noha a Bauhaus alkotói többnyire elvetették tevékenységük stíluskénti besorolását és annak átfogó reformkoncepcióját hangsúlyozták), városépítési koncepciójuk azonban a szalagházak és a tömbök feloldásának elvetésén, a Sitte által inspirált keretes beépítésen alapul. Budapesten egyébként 1932 óta a Harrer Ferenc vezette törvényhatósági ad hoc különbizottság, amelynek feladata a városfejlesztési program kidolgozása volt, és Budapest városrendezési ügyosztálya behatóan foglalkoztak a beépítési módok és az általuk megengedett sűrűségi értékek problematikájával.⁷ „A parcellák kialakítása és beépítése, a zártosú beépítés szabályozási vonalának újraélesztése [...], a városi teret ötletesen határoló házak összességükben a várossá válás és a város téralkotó testisége építészeti hagyományának ihlető kritériumait kínálják.”⁸

Nyilvánvaló, hogy jól sikerült téralkotással nem lehet az urbanisztika problémáit egyszer s mindenkorra megoldani, de az azonosulás, a felismerhetőség, az otthonosság értékein túl nagyon is gyakorlati jelentősége van, és itt térünk vissza Camillo Sitte ideáljához – hiszen a sűrűn (de nem túl sűrűn) beépített, ugyanakkor igényes közterületekkel ellátott város nemcsak területtakarékos, hanem ráadásul energiatakarékos és környezetbarát, sőt gazdaságos is. Erre égető szükség van például Budapesten is, ahol a városi szétterülés fékezésének egyik kézenfekvő megoldása a „rozsdáövezet” minél jobb kihasználása új, urbánus helyszínek, lakó- és munkahelyi környezetek kialakításával. Még a „smart city” divatos fogalmát is rokonítani lehet Sitte-vel – az ő városa azért „smart”, mert a célszerűséget összekapcsolja a szépséggel és a tartóssággal, és Vitruvius óta mindmáig ez minden építési tevékenység mércéje.

Ezzel kissé elkanyarodtam az eredeti témától, de fontos kérdéseknél mindig visszajutunk a gyökerekhez.

⁷Részletesen tárgyalja: Sipos András: *A jövő Budapestje 1930–1960*. Napvilág, Budapest 2011.

⁸Sulzer–Desax i. m. 80.

BAUHAUS AND URBAN PLANNING – SOME CRITICAL REMARKS

Summary

The comment intends to highlight that – despite its evident and epoch-making merits in architectural approach and design – in the field of urbanism, theory and practice of Bauhaus are far not so convincing as in the two aforementioned fields. It is impossible to create a living and liveable city based on the principles of Bauhaus, like the excessive separation of urban functions and abandoning the urban pattern. The abstract goals remote from everyday life, their pursuit stretching well into the 21st century, nearly killed that quality which we call – despite the risk of misunderstanding – the “European city”. The scantiness of – especially German – housing areas, their urban pattern and their architectural design based on Bauhaus principles result from a schematic application of the headwords “light, air, sun”. Also, the adaptation to car traffic, considered at that time to be up-to-date, had a negative impact on urban development – Ludwig Hilberseimer, one of the Bauhaus teachers, delivered a deterrent example on this. There are well-known alternatives to Bauhaus from the 1920s, amalgamating a functional and architectural approach of modernity with local identity, like the housing areas designed by Fritz Schumacher in Hamburg. In contrast to Bauhaus, already Camillo Sitte with his “Olmütz system” created the basics of an urban design pattern which is able to provide for closed, homelike urban spaces as well as for the economic use of building plots. The comment briefly refers to possible additional areas of research as well, e.g. the separation of “traditionalist” and “modern” architecture, as well as the personal network of Harry Graf Kessler.

Keywords: Bauhaus, Walter Gropius, Le Corbusier, Ludwig Hilberseimer, Camillo Sitte, “Olmütz system”, European city, Charter of Athens, Charter of Leipzig, Weimar, Dessau, Hamburg, Stuttgart

DAS BAUHAUS UND DER STÄDTEBAU – EINIGE KRITISCHE ANMERKUNGEN

Zusammenfassung

Der Beitrag möchte die Aufmerksamkeit auf den Umstand lenken, dass Theorie und Praxis des Bauhauses – jenseits dessen epochaler Verdienste in Architektur und Design – im Bereich des Städtebaus keineswegs so überzeugend ist, wie in den beiden zuvor genannten Bereichen. Mit den städtebaulichen Prinzipien des Bauhauses, der überzogenen Trennung der städtischen Funktionen und dem Aufgeben der städtebaulichen Struktur kann keine lebenswerte und lebendige Stadt entstehen. Das Verfolgen von abstrakten und lebensfremden Zielen bis weit in das 21. Jahrhundert hinein hat beinahe jene Qualität zur Strecke gebracht, die wir – im vollen Bewusstsein der Missverständlichkeit des Begriffs – als die „europäische Stadt“ zu bezeichnen pflegen. Die Kahlheit und Kargheit der – in erster Linie deutschen – Wohngebiete, die nach den Prinzipien des Bauhauses errichtet wurden, ist unter anderem auf das schematische Befolgen der Schlagworte „Licht, Luft, Sonne“ sowie die Anpassung an den damals für modern gehaltenen und zunehmend die Stadt beherrschenden Autoverkehr zurückzuführen, wofür Ludwig Hilberseimer, einer der Lehrer am Bauhaus, ein abschreckendes Beispiel liefert. Aus den 1920er Jahren sind solche Alternativen zum Bauhaus bekannt, welche die funktionale und architektonische Modernität mit der örtlichen Identität verbinden, wie z.B. die Hamburger Stadtquartiere von Fritz Schumacher. Im Unterschied zum Städtebau des Bauhauses hat bereits Camillo Sitte mit dem „Olmützer System“ die Grundlagen für eine Bebauungsstruktur gelegt, die zur Schaffung geschlossener, als vertraut empfundener städtebaulicher Räume ebenso geeignet ist, wie zur wirtschaftlichen Ausnutzung der

Baugrundstücke. Der Beitrag geht auch kurz auf mögliche künftig Forschungsthemen ein, wie z.B. die Trennung der „traditionalistischen“ von der „modernen“ Architektur und das personelle Netzwerk von Harry Graf Kessler.

Schlüsselwörter: Bauhaus, Walter Gropius, Le Corbusier, Ludwig Hilberseimer, Camillo Sitte, Olmützer System, europäische Stadt, Charta von Athen, Charta von Leipzig, Weimar, Dessau, Hamburg, Stuttgart

Open Access nyilatkozat: A cikk a Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>) feltételei szerint publikált Open Access közlemény, melynek szellemében a cikk bármilyen médiumban szabadon felhasználható, megosztható és újraközölhető, feltéve, hogy az eredeti szerző és a közlés helye, illetve a CC License linkje és az esetlegesen végrehajtott módosítások feltüntetésre kerülnek. (SID_1)

☞ Beérkezett: 2019. június 26. Elfogadva: 2019. június 26.
Online First megjelenése: 2019. szeptember 24.