

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 20 (1966)

Heft: 7: Stadtplanung = Urbanisme = Town planning

Artikel: City-Organisation = Organisation d'une ville = Organization of a city

Autor: Lehmrock, Josef

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-332572>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

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

City-Organisation

Organisation d'une ville
Organization of a city

Eine Vorbemerkung zur Vermeidung von Mißverständnissen

Die Dynamik der Entwicklung und die Statik der gesellschaftlichen Voraussetzungen erzwingen im Städtebau bestimmte Abläufe. Dieser Prozeß ist von einem einzelnen praktisch nicht zu beeinflussen.

Die Kräfte, die den Städtebau treiben, sind nicht vollends erforscht. Im Städtebau steckt wie in der technischen Entwicklung ein Eigenleben von dynamischer Kraft und zugleich eine außergewöhnliche Schwerfälligkeit. Man denke an den gigantischen Aufbau in den längst überholten Stadtstrukturen. Das Gerede von den verpaßten Chancen hat sich als oberflächlich erwiesen. Daß die gesellschaftlichen Voraussetzungen den Städtebau primär zu einer politischen Aufgabe machen, wird erst heute mehr und mehr erkannt.

In der Städtebauforschung ist der Städtebauer alter Prägung – also mit dem Anspruch des Dirigenten im Orchester der Fachleute – längst durch ein Teamwork ersetzt worden. Die eigentliche Rolle spielen nicht mehr glanzvolle Entwürfe, sondern Sachverständigengutachten, die außerordentliche Resonanz vom Buchanan Report ist ein Indiz dafür. Die entscheidende Wende liegt darin, daß man an die Stelle des blinden Optimismus, eine völlig neue Welt erschaffen zu können, heute primär darum kämpft, die noch vorhandenen Stadtsubstanzen vor weiterer Zerstörung zu bewahren.

In dieser Ernüchterung liegt nicht notwendig eine Kapitulation, sondern eher die Einsicht, daß ein unheilvoller Prozeß, der immer weiter täglich Stadtleben zerstört, erst einmal voll erkannt werden muß, bevor man ihn in eine konstruktive Richtung umlenken kann.

Zur Ebene der Auseinandersetzung

Wir wissen heute, daß sich in der Summe der Kräfte, die den Prozeß Städtebau vollzieht, nur etwas ändern kann, wenn massive Forderungen der Bevölkerung Änderungen erzwingen. Ein Einsehen bei den breiten Schichten reicht nicht aus, viel weniger aber noch die Einsichten der Fachleute und schon gar nicht das Sammelsurium an widerstreitenden Meinungen der Fachbeflissen.

Bei nüchterner Beurteilung gibt es darum in absehbarer Zeit nur die Möglichkeit für eine Beseitigung der offensichtlichen Mißstände. Das allgemeine Unbehagen über die chao-

tischen Verkehrsverhältnisse hat den Verkehr zu einem der wichtigsten Probleme der Innenpolitik gemacht. Die Planer allerdings, die glauben, sie könnten dem Bürger via Verkehrssanierung eine neue Stadt unterschieben, irren sich. Der Bürger will kein neues Jerusalem, sondern die Erfüllung seiner elementaren Bedürfnisse, und dazu gehört auch die Beseitigung der Verkehrsmisere. Für diese Aufgabe werden in absehbarer Zeit Milliardenbeträge ausgeworfen und verbaut. Dabei geht es nicht um Neubau, sondern ausschließlich um Sanierung. Wenn von der Fachwelt nicht bald gemeinsam vertretene und sorgsam fundierte Vorschläge zu diesem Riesenprogramm gemacht werden, und zwar so, daß sie die Öffentlichkeit überzeugen und von ihr akzeptiert werden, dann werden genau die gleichen Baulöwen, denen wir das Übel des sogenannten sozialen Wohnungsbaus verdanken, auch diese Aufgabe mehr schlecht als recht machen.

Die Stadtsanierung ist ein überregionales Problem.

Der Hinweis auf die notwendige

Aktion der Fachbeflissen weist auf den

überregionalen Charakter der Auseinandersetzung hin.

Da sich die Verhältnisse über Land und Länder hinweg immer mehr annähern, sind die grundsätzlichen Probleme überall ähnlich.

Wir brauchen weniger besondere Stadtbauräte, sondern mehr eine geistige Auseinandersetzung über die Frage,

wie wir leben wollen.

Ein Warten auf einen besseren Zustand der Gesellschaft ist ebenso unnütz wie die Zweiflung über die offensichtlichen Mißstände. Es geht darum, das nach dem Stande der gesellschaftlichen Entwicklung Mögliche bereits zu tun. Es gehört zu unserer offenen Gesellschaft, daß wir das Gemeinsame bereits tun müssen, ohne das jeweilige Problem mit Fragen zu belasten, die zur Sache nicht gehören. Daß das Abwasser abfließt, ist für Evangelische und Katholische, für Sozialisten und Liberale gleich nützlich, das gleiche gilt für den Verkehr. Es ist aber nicht nur nützlich, sondern absolut lebensnotwendig, denn die Stadt funktioniert, wie sich Bob Frommes ausdrückt, in vielerlei Hinsicht wie der menschliche Körper, sie muß versorgt und entsorgt werden, wenn sie nicht verhungern oder ersticken soll.

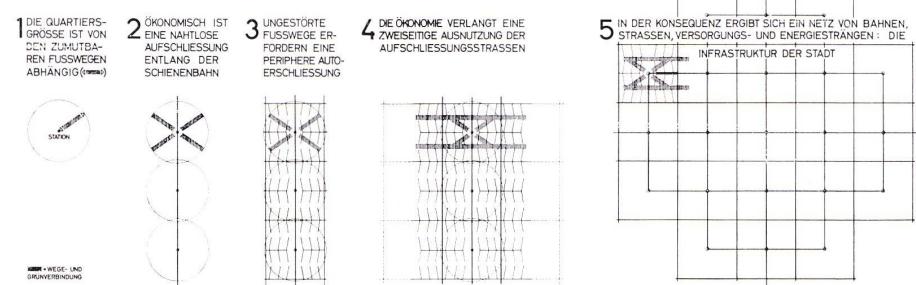
Damit wird eine weitere Frage zum Städtebau beantwortet, nämlich die der Rangfolge. Daß für das Versorgungsnetz am ehesten eine Gemeinsamkeit zu erreichen ist, kann nur den Unwissenden schrecken, schließlich ist die Übereinkunft in Abwasser- und Versorgungsfragen auch einfacher als etwa über Bildungs- und Kulturprobleme. Es liegt in der Natur des Geburtszustandes unserer gesellschaftlichen Entwicklung und den damit untrennbar verbundenen quantitativen Problemen, daß die als allgemein lebensnotwendig anerkannten Gemeinsamkeiten primär Versorgungsfragen betreffen. Aber die verschiedenen quantitativen Aufgaben bringen schon das Problem der Rangfolge

mit sich, und darüber hinaus stellt sich in der Summe der Aufgaben die Frage nach dem Way-of-life der Gesellschaft.

Zum Wandlungsprozeß der Gesellschaft gehört also eine Zielrichtung, die, wie schon weiter oben sichtbar wurde, nicht ein einzelner, sondern die Gemeinschaft zu bestimmen hat. Sicherlich gibt es in unserer Demokratie, die sich noch in den Geburtswehen befindet, sehr verschiedene Auffassungen über die Freiheit. Aber es kristallisiert sich doch mehr und mehr heraus, was Unfreiheit ist und wie die Umwelt in keinem Falle aussehen darf. In diesem Zusammenhang ist die Auffassung, daß man jede Aufgabe verschieden lösen kann, einzuschränken. So groß wie die individuelle Freiheit beim Bau des Hauses ist, oder wenigstens sein sollte, beim Bau der gemeinsamen Gartenmauer muß man sich mit dem Nachbar einigen. Mit der Zahl der Partner wird die Schwierigkeit der Übereinkunft größer und verringert sich die Zahl der Möglichkeiten. Das europäische Autobahnnetz ist ein schönes Beispiel für die Verfestigung und Vervielfältigung der Form, die sich hier bis in die letzten technischen Details immer mehr annähert. Mit der immer besseren Meisterung der Einfügung in die Landschaft verdient die Autobahn – auch der formalen Erscheinung nach – in einem hohen Maß den Titel einer Form unserer Zeit. Der Übertrag des Prinzips auf die Stadtautobahn in Verbindung mit einem kreuzungsfreien Schienenbahnen ist die erste Voraussetzung für die Regeneration unserer Städte. Eine entscheidende Voraussetzung für die Gesundung des städtischen Lebens ist eine völlig neue Organisation der Fuß-, Schienen- und Fahrwege. Ein Wohnquartier, das in zehn Minuten mit der Schnellbahn zu erreichen ist, liegt so citynah wie ein Wohnplatz, der einen gleich langen Fußweg erfordert.

Friedrich Ost hat festgestellt, daß Haltestellenabstände von 650 Metern in der City und rund 800 bis 1200 Meter in den Außengebieten die Umlaufgeschwindigkeit verdoppeln können. Eine weitere Steigerung ist durch bauliche Verdichtung an den Stationen möglich, weil sich dadurch die Zugfolge erhöht.

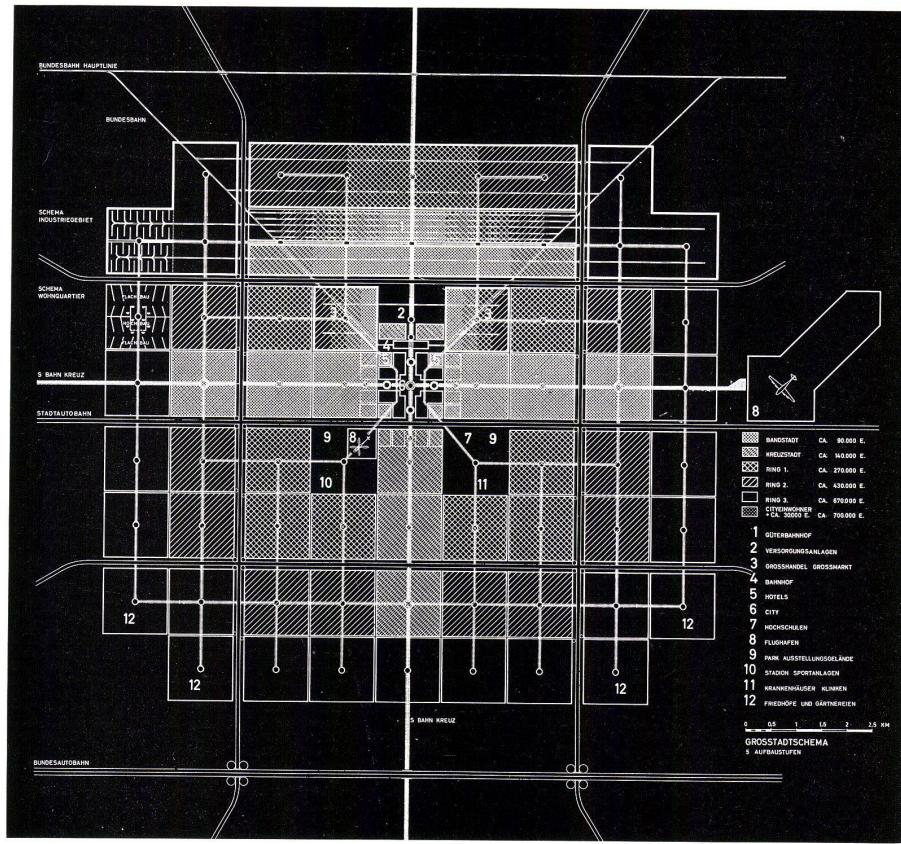
Die Attraktivität des Schnellbahnenetzes hat ebenso wie die Attraktivität des Fußwege- netzes die denkbar größte Bedeutung für die Stadtorganisation. Eine gesamtwirtschaftliche Stadtrechnung würde mit hoher Wahrscheinlichkeit ergeben, daß die kostenlose Zurverfügungstellung einer denkbar gut ausgestatteten Schnellbahn den öffentlichen Haushalt weniger belasten würde als die ungeheueren Aufwendungen, die sonst der Stadtgemeinschaft durch die Bereitstellung von Straßen- und Parkierungsflächen entstehen. Die Schnellbahn befördert nicht nur ein Vielfaches an Menschen, sie bedarf dazu keiner Flächen für den ruhenden Verkehr. Ihr Vorhandensein würde dazu eine Beschränkung solcher Flächen rechtfertigen.



Folgerichtige Anlage eines städtischen Versorgungsnetzes, ausgehend von der zumutbaren Fußweglänge im Wohnquartier.

Aménagement logique d'un réseau d'équipement urbain basé sur des distances raisonnables maxima des circulations pour piétons.

Logical lay-out of an urban supply network, based on feasible pedestrian route lengths in residential districts.



Selbstverständlich ist in jedem Falle eine totale Erschließung der Stadt auch für den Autoverkehr unerlässlich. Daß der fließende Verkehr dabei eigene Trassen erhält, die die lebendigen Bereiche der Bevölkerung nicht durchschneiden, sollte selbstverständlich sein.

Jane Jacobs sagt dazu: »Ein durch eine Schnellstraße abgetrennter Teil eines Quartiers stirbt ab wie ein abgeschnittener Ast.« Heute tobt der Verkehr in Straßenystemen, die zu einer Zeit entstanden sind, als man eine solche Entwicklung nicht einmal ahnte. Das alte System wird gedankenlos weitergebaut, mit Verbreiterungen und Durchbrüchen glaubt man der Entwicklung gerecht zu werden, ohne zu bedenken, daß das Leben gevierteilt wird.

Erst wenn man die Fuß-, Fahr- und Schienenwege radikal trennt und für die Fahr- und Schienenwege außer-, unter- oder oberhalb der lebendigen Bezirke eigene Trassen schafft, wird sich städtisches Leben wieder entfalten können.

Wir sind durch die technische Entwicklung und die damit verbundene immer differenzierter werdende Arbeitsteilung auf einen stetig wachsenden Austausch von Arbeitsleistungen angewiesen. Die Ballung ist so lebensnotwendig, sie hat dabei nicht nur ökonomische, sondern auch geistige und kulturelle Vorteile, angefangen von den besseren Bildungsmöglichkeiten bis zu der Konzentration von internationalen Veranstaltungen aller Art.

Mehr und mehr wächst die Erkenntnis, daß der Mensch auch die Großstadt nach seinen Bedürfnissen einrichten kann. Die neuen Reserve für Fußgänger sind ein Beispiel dafür, daß man inzwischen begriffen hat, daß die Stadt dem Menschen zu dienen hat und nicht umgekehrt. In der Konsequenz solcher Einrichtungen ergibt sich die Notwendigkeit zu einem völligen Umbau der Stadt, und zwar primär in der Organisation und erst sekundär in den Baumassen. Auf der Ebene des notwendig Gemeinsamen kann man gar nicht genug zum Funktionieren bringen – es ist einfach Unsinn, sich das Leben durch Abgase und Ampeldiktatur vergällen zu lassen. Es läßt sich doch nicht übersehen, daß sich der Mensch von den Automobilen auf den schmalen Pfad der Bürgersteige hat verdrängen

lassen, und das kann sich nur ändern, wenn der Verkehr eigene, »flüssige« Trassen erhält, die das Gehabe des Menschen dann nicht mehr stören.

In diesem Sinne wird das Wagnis unternommen, zur City einer Millionenstadt einen Organisationsvorschlag zu machen. Selbstverständlich unter Berücksichtigung der Gesamtstadtorganisation (Abb. 1, 2).

Großstadtorganisation und City

Es kann nur darauf ankommen, die positiven Tendenzen im Prozeß Städtebau zu fördern und die negativen nach Möglichkeit abbauen.

So schwer eine neue Bodenordnung, eine andere Gewerbesteuerverteilung, eine Be-reinigung der unteren kommunalpolitischen Ebenen usw. zu erreichen sind, die Benen-nung der negativen Tendenzen ist relativ leicht.

Viel schwieriger ist die Benennung der gesellschaftlichen Zielrichtung im Städtebau. Neben der Garden-City (nicht Gartenstadt) von Ebenezer Howard und der allgemein gehaltenen Charta von Athen gibt es in der modernen Städtebaugeschichte nur zwei bedeutende Entwürfe neuer Stadtformen. Das ist einmal die Bandstadt, am konsequentesten von Miljutin am Beispiel Stalingrad (1930) gezeigt, und dann der Marsplan für London (1938) von Arthur Korn, Maxwell Fry und anderen (eine Verzahnung von Bandstädten). Beide Versuche sind gescheitert.

Trotz der großen Zerstörung – zum Beispiel auch in London, für das der Marsplan bereits vorlag – sind die Städte im Korsett der alten Grundrisse wieder aufgebaut worden.

Die zunächst faszinierende Organisationsform von Korn setzt voraus, daß sich die Intensität einer Millionenstadt zu einer Linie verdichtet und nicht, wie bisher, zu einem Punkt bzw. zu einem stumpfen Kegel. Daß die Projekte sich nicht durchsetzen konnten, liegt nach Auffassung des Verfassers in einer Fehleinschätzung des gesellschaftlichen Verhaltens. Die Konzentrationstendenz zu den Ballungsgebieten hält an, und es zeigt sich, daß der Verdichtungsprozeß noch lange nicht abgeschlossen ist. Versuche, die Stadtzentren zu entlasten, können nur insofern gelingen, wenn man nicht

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000
1001
1002
1003
1004
1005
1006
1007
1008
1009
1009
1010
1011
1012
1013
1014
1015
1016
1017
1018
1019
1019
1020
1021
1022
1023
1024
1025
1026
1027
1028
1029
1029
1030
1031
1032
1033
1034
1035
1036
1037
1038
1039
1039
1040
1041
1042
1043
1044
1045
1046
1047
1048
1049
1049
1050
1051
1052
1053
1054
1055
1056
1057
1058
1059
1060
1061
1062
1063
1064
1065
1066
1067
1068
1069
1069
1070
1071
1072
1073
1074
1075
1076
1077
1078
1079
1079
1080
1081
1082
1083
1084
1085
1086
1087
1088
1089
1089
1090
1091
1092
1093
1094
1095
1096
1097
1098
1099
1099
1100
1101
1102
1103
1104
1105
1106
1107
1108
1109
1109
1110
1111
1112
1113
1114
1115
1116
1117
1118
1119
1119
1120
1121
1122
1123
1124
1125
1126
1127
1128
1129
1129
1130
1131
1132
1133
1134
1135
1136
1137
1138
1139
1139
1140
1141
1142
1143
1144
1145
1146
1147
1148
1149
1149
1150
1151
1152
1153
1154
1155
1156
1157
1158
1159
1160
1161
1162
1163
1164
1165
1166
1167
1168
1169
1169
1170
1171
1172
1173
1174
1175
1176
1177
1178
1179
1179
1180
1181
1182
1183
1184
1185
1186
1187
1188
1189
1189
1190
1191
1192
1193
1194
1195
1196
1197
1198
1199
1199
1200
1201
1202
1203
1204
1205
1206
1207
1208
1209
1209
1210
1211
1212
1213
1214
1215
1216
1217
1218
1219
1219
1220
1221
1222
1223
1224
1225
1226
1227
1228
1229
1229
1230
1231
1232
1233
1234
1235
1236
1237
1238
1239
1239
1240
1241
1242
1243
1244
1245
1246
1247
1248
1249
1249
1250
1251
1252
1253
1254
1255
1256
1257
1258
1259
1260
1261
1262
1263
1264
1265
1266
1267
1268
1269
1269
1270
1271
1272
1273
1274
1275
1276
1277
1278
1279
1279
1280
1281
1282
1283
1284
1285
1286
1287
1288
1289
1289
1290
1291
1292
1293
1294
1295
1296
1297
1298
1299
1299
1300
1301
1302
1303
1304
1305
1306
1307
1308
1309
1309
1310
1311
1312
1313
1314
1315
1316
1317
1318
1319
1319
1320
1321
1322
1323
1324
1325
1326
1327
1328
1329
1329
1330
1331
1332
1333
1334
1335
1336
1337
1338
1339
1339
1340
1341
1342
1343
1344
1345
1346
1347
1348
1349
1349
1350
1351
1352
1353
1354
1355
1356
1357
1358
1359
1360
1361
1362
1363
1364
1365
1366
1367
1368
1369
1369
1370
1371
1372
1373
1374
1375
1376
1377
1378
1379
1379
1380
1381
1382
1383
1384
1385
1386
1387
1388
1389
1389
1390
1391
1392
1393
1394
1395
1396
1397
1398
1399
1399
1400
1401
1402
1403
1404
1405
1406
1407
1408
1409
1409
1410
1411
1412
1413
1414
1415
1416
1417
1418
1419
1419
1420
1421
1422
1423
1424
1425
1426
1427
1428
1429
1429
1430
1431
1432
1433
1434
1435
1436
1437
1438
1439
1439
1440
1441
1442
1443
1444
1445
1446
1447
1448
1449
1449
1450
1451
1452
1453
1454
1455
1456
1457
1458
1459
1460
1461
1462
1463
1464
1465
1466
1467
1468
1469
1469
1470
1471
1472
1473
1474
1475
1476
1477
1478
1479
1479
1480
1481
1482
1483
1484
1485
1486
1487
1488
1489
1489
1490
1491
1492
1493
1494
1495
1496
1497
1498
1499
1499
1500
1501
1502
1503
1504
1505
1506
1507
1508
1509
1509
1510
1511
1512
1513
1514
1515
1516
1517
1518
1519
1519
1520
1521
1522
1523
1524
1525
1526
1527
1528
1529
1529
1530
1531
1532
1533
1534
1535
1536
1537
1538
1539
1539
1540
1541
1542
1543
1544
1545
1546
1547
1548
1549
1549
1550
1551
1552
1553
1554
1555
1556
1557
1558
1559
1560
1561
1562
1563
1564
1565
1566
1567
1568
1569
1569
1570
1571
1572
1573
1574
1575
1576
1577
1578
1579
1579
1580
1581
1582
1583
1584
1585
1586
1587
1588
1589
1589
1590
1591
1592
1593
1594
1595
1596
1597
1598
1599
1599
1600
1601
1602
1603
1604
1605
1606
1607
1608
1609
1609
1610
1611
1612
1613
1614
1615
1616
1617
1618
1619
1619
1620
1621
1622
1623
1624
1625
1626
1627
1628
1629
1629
1630
1631
1632
1633
1634
1635
1636
1637
1638
1639
1639
1640
1641
1642
1643
1644
1645
1646
1647
1648
1649
1649
1650
1651
1652
1653
1654
1655
1656
1657
1658
1659
1660
1661
1662
1663
1664
1665
1666
1667
1668
1669
1669
1670
1671
1672
1673
1674
1675
1676
1677
1678
1679
1679
1680
1681
1682
1683
1684
1685
1686
1687
1688
1689
1689
1690
1691
1692
1693
1694
1695
1696
1697
1698
1699
1699
1700
1701
1702
1703
1704
1705
1706
1707
1708
1709
1709
1710
1711
1712
1713
1714
1715
1716
1717
1718
1719
1719
1720
1721
1722
1723
1724
1725
1726
1727
1728
1729
1729
1730
1731
1732
1733
1734
1735
1736
1737
1738
1739
1739
1740
1741
1742
1743
1744
1745
1746
1747
1748
1749
1749
1750
1751
1752
1753
1754
1755
1756
1757
1758
1759
1760
1761
1762
1763
1764
1765
1766
1767
1768
1769
1769
1770
1771
1772
1773
1774
1775
1776
1777
1778
1779
1779
1780
1781
1782
1783
1784
1785
1786
1787
1788
1789
1789
1790
1791
1792
1793
1794
1795
1796
1797
1798
1799
1799
1800
1801
1802
1803
1804
1805
1806
1807
1808
1809
1809
1810
1811
1812
1813
1814
1815
1816
1817
1818
1819
1819
1820
1821
1822
1823
1824
1825
1826
1827
1828
1829
1829
1830
1831
1832
1833
1834
1835
1836
1837
1838
1839
1839
1840
1841
1842
1843
1844
1845
1846
1847
1848
1849
1849
1850
1851
1852
1853
1854
1855
1856
1857
1858
1859
1860
1861
1862
1863
1864
1865
1866
1867
1868
1869
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2049
2050
2051
2052
2053
2054
2055
2056
2057
2058
2059
2060
2061
2062
2063
2064
2065
2066
2067
2068
2069
2069
2070
2071
2072
2073
2074
2075
2076
2077
2078
2079
2079
2080
2081
2082
2083
2084
2085
2086
2087
2088
2089
2089
2090
2091
2092
2093
2094
2095
2096
2097
2098
2099
2099
2100
2101
2102
2103
2104
2105
2106
2107
2108
2109
2109
2110
2111
2112
2113
2114
2115
2116
2117
2118
211

Großstadtorganisation.
Die abstrakte Konstruktion einer Großstadt geht davon aus, daß das Grün inmitten der Quartiere als Gerüst der täglichen Bewegungen angeordnet ist und nicht als Restflächen zwischen den Quartieren. Eine Ausnahme davon bilden die Schutzpflanzen entlang der Stadtautobahnen. Die Schraffuren stellen verschiedene Aufbaustufen dar. Zum maßgeblichen Skelett der Stadt wird die Schnellbahn, die zuerst als Ost-West-Band, dann als S-Bahn-Kreuz und schließlich mit verschiedenen S-Bahn-Ringen das Gesamtstadtgebiet aufschließt. Das Netz der Stadtautobahn ordnet sich dieser primären S-Bahn-Erschließung ein. Es entsteht ein Raster von Wohn-, City- und Arbeitsquartieren mit absolut gleichwertiger Versorgung bei einem Minimum an Aufwand. Die abstrakte Konstruktion einer Großstadt auf der Basis eines Rasters mit der Lösung aller quantitativen Aufgaben gibt die Möglichkeit eines Maßstabes für die praktische Planungsarbeit.

Organisation d'une grande ville.

La construction abstraite d'une grande ville est basée sur les surfaces vertes qui servent de squelette vital à chaque quartier et qui ne se composent pas simplement des surfaces qui restent entre les différents plans de quartiers. La verdure qui sépare les autoroutes de la ville font exception à cette règle. Les hâchures représentent les différents stades d'exécution. L'échelle de squelette définitif de la ville sera donné par le réseau des transports publics (train rapide) qui apparaît d'abord comme une ligne est-ouest, complété par un axe transversal, ensuite par une ceinture, et finalement par une série de ceintures complémentaires desservant toute la zone urbaine.

Le réseau urbain pour automobiles se subordonne à ce réseau des transports publics. Ainsi on obtient une grille de quartiers d'habitation, de noyaux centraux et de zones de travail avec un équipement équivalent offert par un minimum d'efforts financiers. La construction abstraite d'une grande ville à la base d'une grille en complément des solutions apportées à tous les problèmes quantitatifs offre la possibilité d'une échelle pour des travaux d'aménagement du territoire pratiques.

Organization of a big city.

The abstract construction of a big city is based on the principle that the green zones in the midst of residential districts are disposed as a skeletal framework for daily movements of people and not as recreation areas among the districts. An exception to this rule is the protective planting along the urban express highways. The hatching represents different stages of completion. The skeleton of the city becomes the rapid transit railway, giving access to the city first as an east-west strip, then as an intersecting system and finally as a system of rapid transit rings. The urban express highway network is integrated with this primary urban railway system. There is created a grid of residential, central and industrial districts with absolutely equal feeder systems, with a minimum of outlay. The abstract construction of a big city on the basis of a grid with the resolution of all quantitative problems provides the possibility of a scale for practical planning projects.

versucht, zentrale Funktionen aus dem Kern der Stadt auszusiedeln. Die einzige Möglichkeit einer Entlastung der Stadtzentren durch reine Dienstleistungsbetriebe hat Rudolf Hillebrecht kürzlich in einem Aufsatz über die Verödung der Innenstadt deutlich gemacht. Man wird für die künftige City-Organisation eine Präferenzenskala entwickeln müssen, in der die Nähe zur City mit der Bedeutung für die Allgemeinheit abgestimmt wird. Als Beispiel sei genannt, daß die Schalterhalle für den Publikumsverkehr eines Postscheckamtes unmittelbar in die City-Mitte gehört, nicht aber das riesengroße und zugleich personalarme Gebäude für den unbaren Postscheckverkehr. Ebenso sollte man der Repräsentationssucht der Konzerne trotz der damit verbundenen Steigerung der kommunalen Steuereingänge nicht die bevorzugtesten City-Plätze einräumen, sondern den öffentlichen Einrichtungen, die von der Publikumsfrequenz her oder ihrer allgemeinen Bedeutung nach der zentralen Lage bedürfen.

Im Prinzip hat sich eine Bedeutungsstaffel von der City-Mitte zum Stadtrand hin schon ausgebildet. Sehr große Warenhäuser oder das exklusive Juwelier-Geschäft liegen auch heute zentral. Der Durchschnittsladen dagegen ist um so mehr in der Stadtrandzone möglich, je weniger speziell sein Angebot ist. Verfälscht wird das Bild lediglich durch die außerordentliche Kapitalkraft großer Firmen, zumeist dazu solcher, die sich einen mehr oder weniger konkurrenzlosen Markt geschaffen haben und darum im

Gründe unserer freien Wirtschaftsordnung widersprechen.

Die konzentrische Form einer City ist also nach Ansicht des Verfassers funktionsbedingt. Er hält es für ausgeschlossen, daß diese Grundform der Städte sich verändern läßt. So verlockend die Bandformen im Hinblick auf die Möglichkeit einer kontinuierlichen Erweiterung sind, die konzentrische Form muß bei aller Schwerfälligkeit ihrer Erweiterungsmöglichkeit so durchorganisiert werden, daß sie auch für die Reorganisation unserer vorhandenen Stadtgebiete anwendbar wird. Die Frage der Erweiterung ist dabei nur so denkbar, daß sich mit dem jeweiligen Anwachsen einer Stadt um den Kranz der City weitere gut organisierte Zonen bilden, wie beim Wachsen eines Baumstamms, so daß sich die jeweils unwichtigeren Einrichtungen mit der wachsenden Stadt in die zweite oder dritte usw. City-Zone absetzen können. Daß mit gedankenlosen Verbreiterungen der alten Straßensysteme der Sache nicht mehr beizukommen ist, das sieht inzwischen auch die Öffentlichkeit ein. Bescheidenere Versuche gehen nun darauf aus, über unsere vorhandenen Städte neue Organisationsformen so zu stülpen, daß möglichst wenig der Substanz verlorengeht. Also Organisation als Dienst, wenig wahrnehmbar, peripher, unterirdisch usw. Das ist nur möglich durch geeignete Organisationsformen, die möglichst eine Rückgewinnung des Bodens für den Fußgänger und, bei nachgewiesener Leistungsfähigkeit, auch dichtere Bebauung zulassen.

City

Die konzentrische Form der City ist funktionsbedingt. Die konzentrische Form ist vom Gesichtspunkt der allseitigen Erreichbarkeit die ökonomischste. Die hochwertigen Einrichtungen, die nach der Qualität der Mitarbeiter und der Abnehmer auf die Bevölkerung der Gesamtstadt angewiesen sind, erzeugen durch ihre Lage in der Mitte die denkbar kleinste Größe in der Summe aller Wege.

Wenn man bedenkt, daß Großstadtbewohner in der Regel ein Leben lang nur ihre Wohngegend, ihre Arbeitsgegend und die City kennenlernen, dann wird die Wichtigkeit der optimalen Zuordnung der privaten und öffentlichen Einrichtungen nach dem Grade des allgemeinen Interesses deutlich. Jede Stadt hat eine Flanierstraße und innerhalb dieser Flanierstraße gibt es Konzentrationen, die sich in der Regel dadurch kennzeichnen, daß sie horizontal und vertikal stärker genutzt sind. Man kann nicht sagen, daß ein bestimmter Punkt absolute Citymitte ist. Die City lebt von dem Nebeneinander vieler verschiedener privater und öffentlicher Einrichtungen. So wenig sich eine absolute Mitte ausmachen läßt, so sehr ist aber festzustellen, daß immer ein Bereich mit dem dichtesten Leben und Treiben ausgefüllt ist und daß diese Intensität zur Peripherie hin abnimmt. Es gibt Einrichtungen erster, zweiter und dritter Ordnung, mit der zunehmenden Größe einer Stadt verdrängen die jeweils potenteren (leider nicht immer die wichtigeren) Einrichtungen die weniger potente in eine peripherere Lage ab. Die Stadt stellt sich also im allgemeinen als ein Kegel mit abgeschnittener Spitze mit Bodenwerten, Bebauungsdichte und Präferenzen aller Einrichtungen dar, dessen Hochplateau im Citybereich liegt. Diese Form wird in gewissen Städten noch gebrochen durch kleinere Konzentrationen in den Nebenzentren und in mehrpoligen Ballungsgebieten durch ein Neben- und Ineinander verschiedener Kegelformen. Diese Formen zeigen Abstufungen von sehr dichten bis zu nahezu leeren Zonen (sie sind allerdings durch die jeweiligen Gegebenheiten alter Stadtsysteme verfälscht). Die Bezogenheit der zentralen Orte zu einem weiten Umland hat zumeist in einem sternförmigen Straßensystem bis ins Innere der Stadt geführt. Die alten Verbindungsstra-

ßen zu den benachbarten Städten und Orten sind den gewaltigen Stadterweiterungen in der Regel nicht zum Opfer gefallen, sie wurden im Gegenteil zuerst bebaut und später ausgebaut. Schon zeitig hat man die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Sternsystems erkannt und versucht, die Belastung durch Ringstraßen zu verkleinern. Heute zeigt sich aber, daß die alten Erschließungssysteme den heutigen Aufgaben nicht gewachsen sind und daß ihr weiterer Ausbau durch eine immer größere Inanspruchnahme von Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr das eigentliche Stadtleben mehr und mehr verdrängt. Nur durch die Nichtbeachtung der geltenden Verkehrsvorschriften durch fast alle Verkehrsteilnehmer sind die Verkehrsspitzenstunden noch zu bewältigen. Die buchstabengetreue Befolgung der gesetzlichen Festlegung würde sofort den Zusammenbruch der heutigen Stadtorganisation zur Folge haben und die Stadt praktisch funktionsuntüchtig machen.

Schon oben wurde angeführt, daß die hochwertigen Einrichtungen der Gesamtstadt nie auf einen Punkt, sondern immer nur auf einer Fläche angelegt werden können. Schon aus organisatorischen Gründen ist eine absolute Mitte der City nicht darzustellen. Zum Beispiel lassen sich die 300 000 Citybeschäftigten einer 9-Millionen-Stadt (einschließlich Mantelbevölkerung) nicht von einem Punkt aus abtransportieren. Die Erkenntnisse über den Zusammenhang von Verkehrsquellen und Verkehrsfluß legen eine weitgehende Dezentralisierung nahe. Der Gegensatz von der funktionsbedingten konzentrischen Form einer City und der Notwendigkeit der Dezentralisation der Organisation läßt sich für den Schienenverkehr nur in einer Ringform lösen. Sie macht den gleichzeitigen Abtransport von verschiedenen Stationen möglich. Trotz der intensiven Nutzung der Citygebiete hat bis heute fast jede Stadt auf den Park in der Stadtmitte als Erholungsfläche nicht verzichtet. Jeder Baum dieser Parkflächen wird von der Bevölkerung verteidigt. In diesem Kampf wird das Bedürfnis der Bevölkerung nach Natur in den sich immer weiter ausdehnenden Stadtflächen mit der immer weiteren Entfernung von der Landschaft besonders deutlich.

Stadtgartenflächen sind naturgemäß geringe Verkehrserzeuger, sie hätten innerhalb eines Cityringes nicht nur den rechten Platz, sondern sie würden auch das notwendige Vakuum in der absoluten Mitte ausfüllen, das erst eine Verteilung der Spitzenbelastungen erlaubt. Am Parkrand könnten dann die Kulturbauten den angemessenen Platz, einmal durch die Verbindung zum Citygrün und zum anderen durch den Kontakt zu den Stationen, erhalten. Die Lage erlaubt aber auch die Ausnutzung der öffentlichen Einrichtungen am Abend, so zum Beispiel die Nutzung der Parkierungsflächen – die über Tag dem Arbeitsbetrieb dienen.

Regeneration der City

1. Die Frage nach der Regeneration der City ist primär eine Frage nach der Entlastung von Funktionen, die genausogut an anderer Stelle erfüllt werden können. Hamburg hat mit der Durchführung der City-Nord ein Beispiel dafür gegeben.

In zweiter Linie ist die völlige Neuorganisation unerlässlich. Milliardenbeträge werden heute genannt, die notwendig sein sollen, unsere Städte funktionsfähig zu halten.

Exakte Unterlagen für solche Lösungen gibt es aber nicht.

Die Entlastung der City erfordert eine sehr sorgfältige Untersuchung aller vorhandenen Einrichtungen nach dem Grad ihrer zentralen Bedeutung. Der gesamte Berufsfahrverkehr kann erheblich reduziert werden, wenn Betriebe, die der Erreichbarkeit und des Kräftebedarfs nach der zentralen Lage der City nicht bedürfen, in Nebenzentren oder Wohngebieten untergebracht werden.

Das ganze Oberschulsystem gehört zum Beispiel nicht in die City einer Großstadt.

Aber auch innerhalb der City ist eine Staffelung nach dem Grad der öffentlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen notwendig.

2. Die City hat als das Herz eines zentralen Ortes zumeist eine konzentrische Form. Die Bedeutung der Einrichtungen nimmt zur absoluten Mitte hin zu.

Das Prinzip ist absolut nicht durchzuhalten. So müssen die Straßenverbindungen aus dem Lande schon vor der City in einem peripheren System enden, und so können die Schienenbahnen nicht alle in der absoluten Mitte zusammentreffen.

Die Verteilung der Belastungen aber schließt im Prinzip eine konzentrische Form, die der Funktion der City als Mittelpunkt eines Ballungsgebietes auch ökonomisch am nächsten kommt, nicht aus.

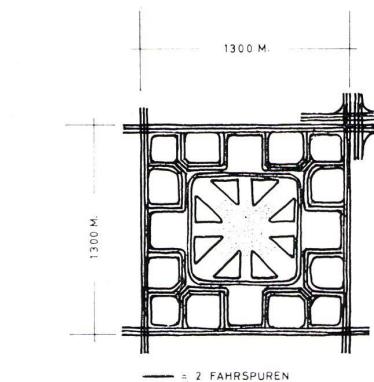
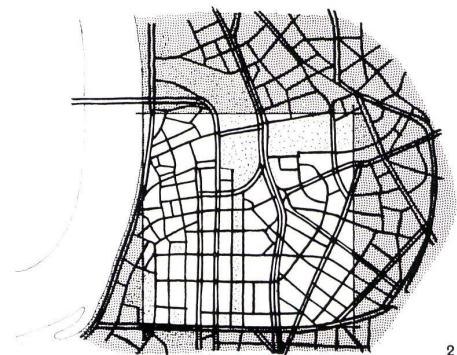
In einer zweigeschossigen Anlage können acht Stadtbahnlinien kreuzungsfrei zur City ein- und ausfahren und alle Citypunkte erreichen.

3. Mit je acht Waggons und zwei Minuten Abstand kann jede Linie in einer Stunde 50 000 Menschen befördern, also insgesamt 400 000 Personen.

Mit Minutenabstand läßt sich die Anzahl der Beförderungen verdoppeln, bei viergeschossiger Bahnsteiganlage vervierfachen.

Das Ein- und Aussteigen verteilt sich dabei auf 32 Stationen (bei viergeschossiger Anlage auf 64 Stationen).

Bei einer Kombination der Stationsanlagen mit sehr konzentrierten Hochbauten gibt es für viele keine Wege mehr zur Arbeitsstätte, die Bahn hält am Arbeitsplatz, am Aufzug.

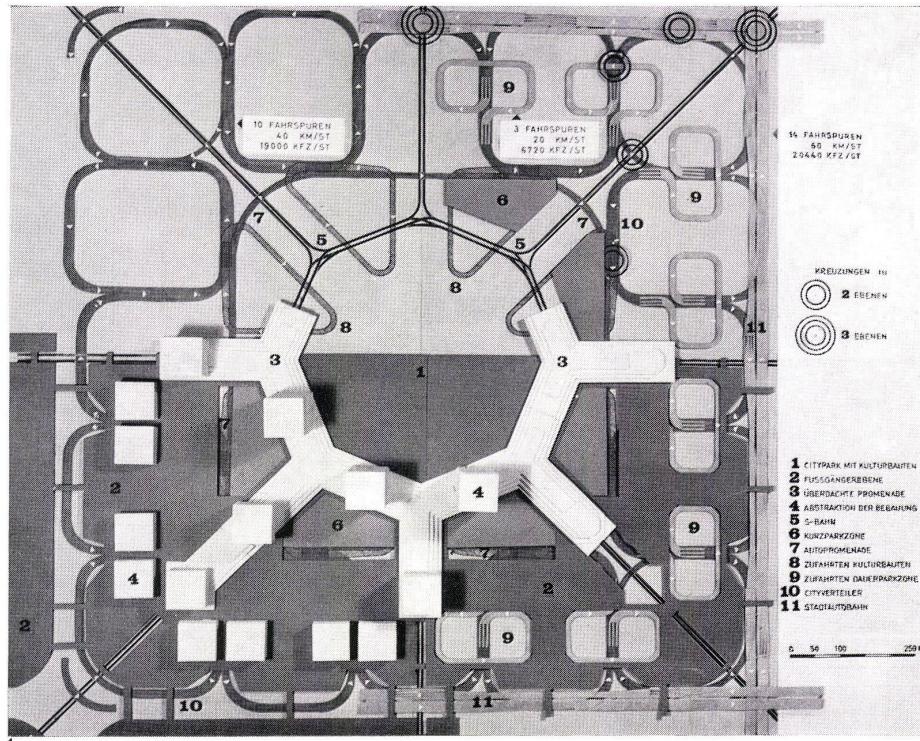


2
Stadtplan Düsseldorf, insgesamt 739 km Fahrspuren. Plan de la ville de Düsseldorf. L'ensemble comprend 739 km de circulations.

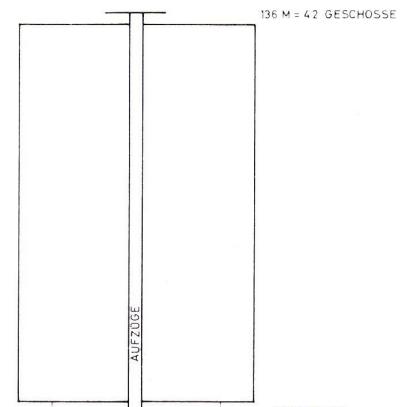
City plan for Düsseldorf, with total of 739 km of roads.

3
Idealstadt, insgesamt 130,4 km Fahrspuren. Cité idéale, comprenant en tout 130,4 km de circulations.

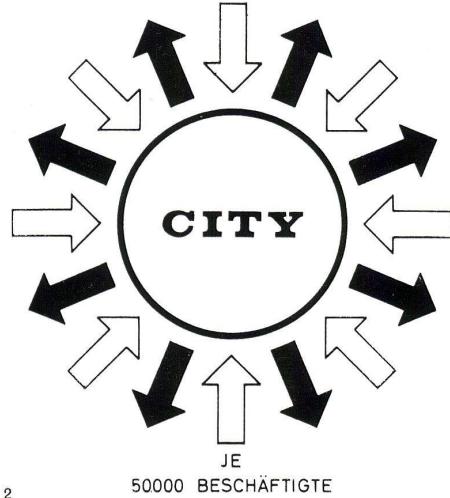
Ideal city, with total of 130,4 km of roads.



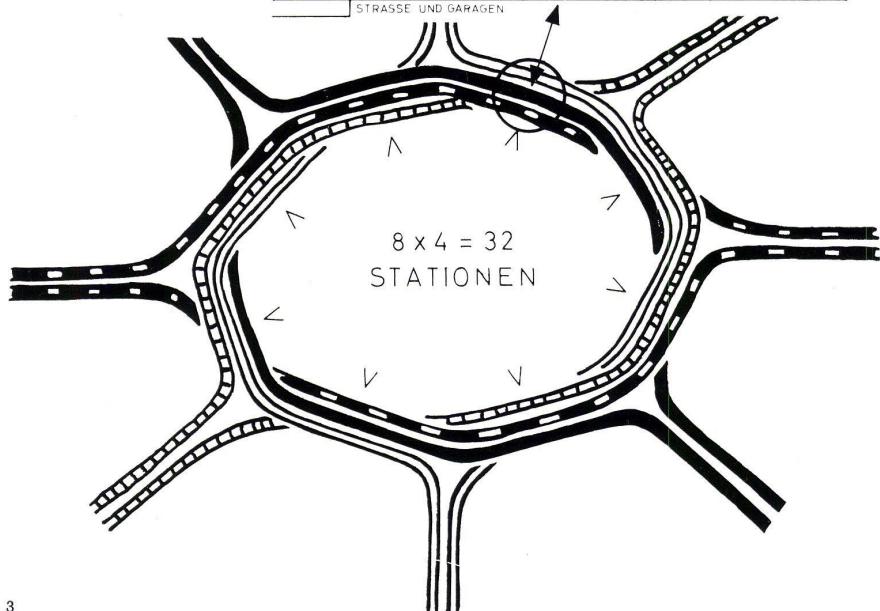
1



2



2



3

1 Idealschema einer City für eine Stadt mit 1 Million Einwohner. Entwurf: J. Lehmbrock, Mitarbeiter: I. Berczes.

Schéma idéal d'une cité d'un millions d'habitants. Projet: J. Lehmbrock, collaborateur: I. Berczes.

Ideal scheme of a city centre for a city with 1 million inhabitants. Plan: J. Lehmbrock, Associate: I. Berczes.

Das Idealschema der City dient der Ermittlung einer leistungsfähigen Organisationsform. Die Anwendung ist selbstverständlich nur in einer Annäherung möglich. Überall wird umgebaut, das ganze Umbaugeschehen muß aber eine gemeinsame Richtung haben, mit dem Ziel des Miteinanderwirkens aller Faktoren.

Die Großstadt ist im Grunde ein Großbetrieb. Die wirtschaftliche Bedeutung für unsere Existenz, auch im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland, wird mehr und mehr erkannt.

Le schéma idéal d'une cité sert de base à la recherche d'une organisation fonctionnelle.

L'application ne peut être qu'une adaptation. Partout on entreprend des changements, mais tous ces changements doivent s'intégrer à une idée directrice générale dont le but est de coordonner tous les facteurs d'influence.

La grande ville peut s'identifier au fond à une grande entreprise. De plus en plus on reconnaît sa signification économique assurant notre existence, et la possibilité de rester en concurrence avec l'étranger.

The ideal scheme for the city centre serves as a pilot scheme for arriving at an efficient form of organization.

Naturally only an approximate application is possible. Renovation is being carried out everywhere; renovation in general, however, must proceed in a common direction, so that all factors can be integrated and coordinated.

The big city is basically a large-scale enterprise. Its economic significance for our existence, in respect of competitive efficiency over against foreign countries also, is getting increasing recognition.

2 Belastungsschema für die Spitzenstunden einer Stadt mit 1,5 Millionen Bevölkerung inkl. Mantelbevölkerung.

Schéma d'occupation pour heures de pointe d'une ville de 1,5 millions d'habitants (y compris les cités-satellites).

Load diagram for peak hours of a city with 1.5 million inhabitants, including satellite towns.

3 Organisationsschema einer kreuzungsfreien City. Schéma d'organisation d'une ville sans croisements à niveau.

Organizational diagram of a city centre free of intersections.

Abstraktion und Anwendung

Jede City befindet sich in einem ständigen Umbau. Durch konzentrierte Hochhäuser, durch die Ausnutzung verschiedener Ebenen und der Innenblöcke schreitet der Verdichtungsprozeß fort. Parallel damit aber wächst das Verkehrschaos. Das offensichtliche Fehlen einer Gesamtorganisation läßt sich am deutlichsten an den Fußwegen ablesen, die die Planer den Bürgern zumuten. Wer zum Beispiel in Berlin von der Hardenbergstraße zum neuen Europacenter kommen will, der muß einmal an Ampeln warten, dann fünf Meter tief in den Keller und für den Fall, daß er dann zur anderen Seite der Joachimsthaler Straße möchte, sieben Meter über Straßenniveau, also insgesamt zwölf Meter, steigen. Die gelegentliche Hilfe durch Rolltreppen tröstet wenig, wenn man weiß, daß ein so zentrales Citygebiet durch eine peripherie Versorgung von jedem Durchgangsverkehr frei und an der Oberfläche ausschließlich ein Fußgängergebiet sein könnte.

Erst durch die einheitliche Organisation von 2 bis 3 Quadratkilometer Cityfläche unter

besonderer Berücksichtigung der Spitzensituationen läßt sich die wirkliche Leistungsfähigkeit ermitteln. Die absolute Desorganisation verhindert eine Intensivierung des Citylebens, sie führt im Gegenteil durch eine immer größere Ausweitung der Verkehrsflächen zu einer immer weiteren Verödung.

Eine entscheidende Rolle bei der Bewertung der Leistungsfähigkeit spielt der ruhende Verkehr. Organisatorisch können auch umfangreiche Parkierflächen in Untergeschossen – für den normalen Citybetrieb unsichtbar – versteckt werden. In Altbauten müßte man einfach das Stadtleben auf einer neuen Cityebene – etliche Meter über dem jetzigen Niveau – anheben, ähnlich wie man in früheren Zeiten nach einer Feuersbrunst auf den Trümmern neu aufbaute. Es fragt sich aber sehr, ob die tägliche Fahrt mit dem eigenen Wagen zum Büro diese enormen Kosten rechtfertigt, denn die entscheidende Masse des Bedarfs entsteht durch den individuellen Berufsverkehr. Das Autofahren zum Arbeitsplatz haben viele schon aufgegeben, es besteht kein Anlaß, diese Entwicklung aufzuhalten. Argerlich ist die immer schlechter werdende Behandlung der Bürger in den Schienenbahnen. In sogenannten Großraumwagen wird man wie durch eine Wurmmaschine gepreßt und am Zielpunkt ausgespuckt.

Die Gegenüberstellung von nur 12 km Schienenspuren zu 140 km Straßenspuren (ohne die Flächen für ruhenden Verkehr) im Citybereich der Abstraktion für den gleichen Leistungsumfang sollte eigentlich eine außerordentliche Steigerung des Komforts in der Schienenbahn rechtfertigen. Durch die Attraktivität der Schienenbahn müßte eine Entwicklung forcieren werden, die zu guter Letzt zu einer nahezu völligen Beseitigung des Auto-Massenverkehrs in den Spitzensituationen führt. Die Bewältigung des Berufsverkehrs ist mit der Schienenbahn unterirdisch, also ohne jede Störung für das Stadtleben, in beinahe jeder beliebigen Quantität zu leisten.

Unter diesen Voraussetzungen sollte primär die Schienenbahn so weit wie nur möglich ausgebaut werden. Das alltägliche Aus- und Einströmen der Massen ist auf einen Punkt nicht zu lösen. Es ergibt sich schon aus organisatorischen Gründen in der Mitte ein Verkehrsvakuum. Historische Stadtkerne oder innenstädtische Grünanlagen lassen sich so – unberührt vom Stadtumbau – erhalten. Die zumeist unterirdische Führung der Schienenbahn schont dann einen noch wesentlich weiteren Bereich der Stadtsubstanz. Lediglich die Stadtautobahn erfordert – weil sie nur in einer absolut kreuzungsfreien Anlage leistungsfähig ist – entscheidende Umbauten. Die Stadtautobahn berührt die City im Netz von 1,5 bis 2 km Durchmesser aber nur peripher, also mit einem Abstand von 750 bis 1000 Meter von der absoluten Citymitte entfernt. Sie läßt sich dazu als Hochstraße über vorhandenen Straßenraum oder über Bahnanlagen führen. Die leistungsfähigen Tangenten haben keine andere Aufgabe, als innerstädtischen Verkehr im Sinne der Türen bei der Entleerung eines Kinosäales nach allen Seiten Abfluß zu bieten (siehe auch Beitrag G. Scholz).

Mit dieser Grundeinrichtung, also mit gut organisierten Auf- und Abfahrten an acht Stellen und nach sechzehn Richtungen lassen sich die Citytore dann so regulieren, daß sie – was den Automobilverkehr angeht – einen störungsfreien Ein- und Abfluß gewährleisten. Dabei muß das System nicht überall gleich, sondern nur dem Sinne nach im Rahmen der jeweiligen Möglichkeiten angelegt werden. Eine periphere Stadtautobahn und die konzentrisch geführte, unterirdische Schienenbahn ins Herz der City macht einen sukzessiven Um- und weiteren Aufbau bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit möglich. Alle Baumaßnahmen bekommen durch die dann bekannte Gesamtform eine Zielrichtung, die der Optimierung des Zusammenspiels aller Kräfte dient.

Citybedarf einer Stadt mit 1 Million Einwohnern,

aufgestellt nach einer vergleichenden Untersuchung bestehender Großstädte.

Bevölkerung der Stadt	670 000 Einwohner
Mantelbevölkerung	260 000 Einwohner
	Gesamt: 930 000 Einwohner
davon 40% Beschäftigte:	
in der City	70%
in den Quartieren	10%
in der Industrie	20%
	100%
	266 000 Personen
	38 000 Personen
	76 000 Personen
	380 000 Personen

Bruttoflächenbedarf in der City

Dienstleistungen (10 m² Bruttogeschoßfläche/Personen)

266 000 Beschäftigte	
- 26 000 Beschäftigte im Verkehr (10%)	
240 000 Beschäftigte	× 10,0 m ² = 2 400 000 m ² = 240,0 ha

Läden (0,3 m ² /Einwohner)	× 0,3 m ² = 279 000 m ² = 27,9 ha
930 000 Einwohner	

Garagen und Parkierflächen (28 m ² /Kfz)	× 28,0 m ² = 4 468 800 m ² = 446,9 ha
(10 Personen = 6 Fahrzeuge)	
266 000 Personen × 0,6 = 159 600 Kfz	
159 600 Kfz	

Straßen (Geschwindigkeit 40 km/Std.) = 2 940 Kfz/Std.)

159 600 Kfz / 8 Einfahrten	= 20 000 Kfz
20 000 Kfz / 2 940 Kfz	= 7 Spuren im Einbahnverkehr

Gesamtvolumen der City (Bruttogeschoßfläche)

Einkaufszentrum und Promenade (3)

74 800 m ² × 8 = 598 400 m ²	= 59,8 ha Gesamtfläche
davon 35 000 m ² × 8 = 280 000 m ²	= 28,0 ha Geschäftsfläche

Bürohäuser

0,5 ha Etagenfläche × 12 Etagen × 36 = 216 ha	
0,5 ha Etagenfläche × 24 Etagen × 8 = 96 ha	
0,5 ha Etagenfläche × 36 Etagen × 8 = 144 ha	
	Gesamt: 456 ha

davon Wohnungen	48 ha / 25 m ² brutto/Person	= 19 000 Cityeinwohner
Büros	240 ha / 10 m ² brutto/Person	= 240 000 Beschäftigte
Garagen	168 ha / 28 m ² brutto/Kfz	= 60 000 Kfz

Parkhäuser

54 000 m ² × 3 Etagen × 16	= 259,2 ha / 28 m ² = 92 570 Kfz
---------------------------------------	---

Parkflächen

15 000 m ² × Et. × 8	= 24,0 ha / 28 m ² = 8 600 Kfz
Gesamt: 60 000 Kfz + 92 570 Kfz	= 161 170 Kfz

Straßen (von Achse bis Achse)

Autopromenade	
320 × 8	= 2 560 lfdm × 4 × 3,00 = 30 720 m ²
Zufahrten Kurzparker	
(180 + 200 + 260) × 8	= 5 100 lfdm × 3 × 3,00 = 45 900 m ²
Zufahrten Dauerparker	
(180 × 2 + 70 × 2 + 60 × 2) × 8	= 4 960 lfdm × 3 × 3,00 = 44 640 m ²
Cityverteiler	
(290 × 2 + 200) × 8	= 6 080 lfdm × 7 × 3,00 = 127 680 m ²
(220 + 200 + 150 + 100) × 8	= 5 360 lfdm × 4 × 3,00 = 64 320 m ²
Stadtautobahn	
1 300 × 4	= 5 200 lfdm × 5 × 3,50 = 91 000 m ²
Insgesamt:	29 260 lfdm 404 260 m ²
Straßenbahn	
380 × 4 + 640 × 4 + 100 × 8	= 4 880 lfdm

Nutzung (Netto)

Geschoßflächen: Einkaufszentrum und Promenade	59,8 ha
Bürohäuser	456,0 ha
	Gesamt: 515,8 ha
Bruttoquartiersfläche	169,0 ha
Straßenfläche	- 40,4 ha
Parkfläche	- 24,0 ha
	Bleibt: 104,6 ha
515,8 ha / 104,6 ha	= 4,9 GFz