

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 18 (1961)

Heft: 1

Rubrik: Tagungen

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

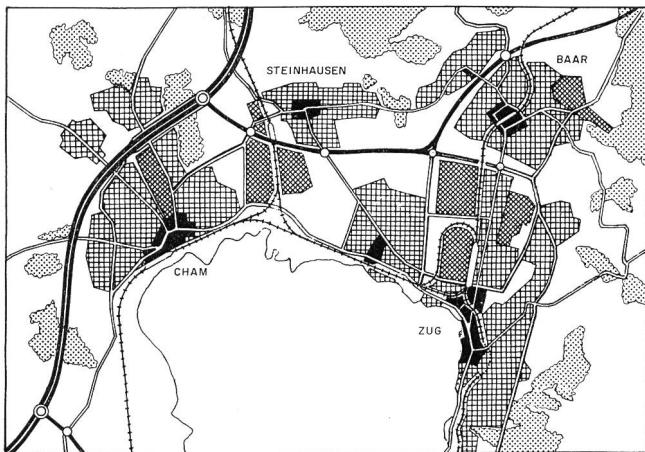
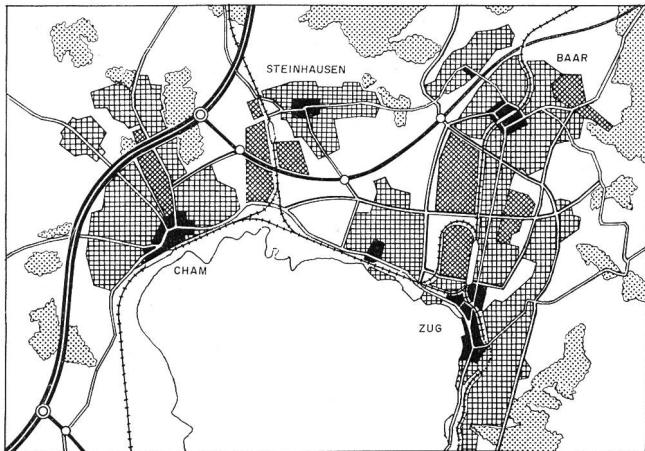
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 04.02.2026

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



denen Möglichkeiten der Nationalstrassenführung in vollem Gange. Anhand einer bescheidenen Auswahl von Varianten ist im folgenden versucht, die Wechselwirkungen zwischen Autobahn und Siedlung darzu-

Als Kompromiss wäre es denkbar, die Autobahn derart gegen Steinhausen einzuschwenken, dass die Autostrasse südlich dieses Ortes geführt und vom Verkehr Zug - Autobahn Richtung Zürich und Luzern benutzt werden kann. Bei gleichzeitiger Verschiebung der Autobahn nach Westen an die Höhen des Hünenberger Hanges ergäbe sich für Cham ein ganz ansehnlicher Entwicklungsspielraum. Dieser scheint jedoch der Papierfabrik noch nicht zu genügen, weshalb die Gemeinde, deren Wohlergehen stark von ihr abhängt, auch diesem Vermittlungsvorschlag nicht zustimmen wollte. Auch wünscht sie einen Autobahnanschluss von der Knonauerstrasse aus als Lastwagenzufahrt zur Papierfabrik.

Noch würde aber der künftigen «Grosstadt» die leistungsfähige Sammelschiene fehlen. Die Autostrasse liesse sich zu diesem Zwecke mitverwenden, wenn sie zugunsten einer besseren Zufahrt nach Zug etwas geknickt würde. Zusammen mit einer Verlängerung vom Kniepunkt nach Osten und vom Autobahn-Abzweigpunkt parallel zur Autobahn nach Westen als innerstädtische Hauptverkehrsstrassen ergäbe sich eine von Ost bis West durch die Region durchlaufende Verkehrsaxe, an welche sämtliche landeinwärts führenden Hauptstrassen und fast alle Industriegebiete angeschlossen werden könnten.

legen und eine Kostprobe vom Widerstreit der Meinungen zu geben. Auch in der Region Zug geht es nämlich gar oft nach dem Spruche: «O heiliger Sankt Florian...»

TA G U N G E N

Europäische Tagung von städtebaulichen Entwerfern vom 2. bis 8. Oktober 1960 in Delft, Holland

Organisiert vom Bond van Nederlandse Stedebouwkundige und unter der Leitung von S. J. van Embden, Präsident des ständigen Ausschusses von Plänen des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, fanden in den Niederlanden vom 2. bis zum 8. Oktober Gespräche zum Thema der Beziehungen zwischen dem Städtebau und der Architektur statt. Ueber hundert Vertreter aus den meisten europäischen Ländern hatten sich zu diesem Zwecke in Delft versammelt.

Der holländische Minister für das Wohnungswesen, J. van Aartsen, eröffnete das Gespräch mit einer vorzüglichen Rede, welche im Wunsch gipfelte, dass es Städtebauern und Architekten gelingen möge, zu einem schöneren Leben beizutragen. Besichtigungen in Amsterdam, Amersfoort, im Nordostpolder und in Rotterdam lockerten die Ge-

spräche auf und boten Gelegenheit, einen Eindruck vom Gastland und seinen Problemen zu erhalten.

Die Arbeit in Delft litt anfänglich unter der für viele Teilnehmer etwas unklaren Fragestellung. Man war sich zuerst nicht recht klar, dass für die Holländer Städtebau und Architektur zwei verschiedene Dinge sind, ebenso verschieden wie zum Beispiel der Beruf des Maurers von demjenigen des Gipsers verschieden ist. Dies führte dazu, dass am Schlusse des ersten Kongressstages einige Ratlosigkeit herrschte, da man allgemein spürte, dass aneinander vorbeigeredet wurde. Daher beschloss man in Gruppen weiterzuarbeiten. Die Resultate dieser Gruppenarbeiten waren hochinteressant. In allen Gruppen wurde betont, dass Architektur und Städtebau nicht getrennt werden können, sondern der Städtebau lediglich eine Sparte der architektonischen Gestaltung sei. Durch diese Feststellung war dem Tagungsthema die Spitze genommen und das Gespräch abgewandelt auf das Thema: Die Bezie-

hungen zwischen dem städtebaulichen Plan und dem Entwurf des Einzelobjektes.

Als Resultat der Gespräche ergaben sich folgende Thesen:

1. Stadtplanung hat den räumlichen Rahmen für die Beziehungen zwischen dem Einzelnen und der Gemeinschaft zum Ziel. Die Architektur soll in diesem Rahmen den verschiedenartigsten Bedürfnissen die baulichen Räume schaffen.
2. In dieser Grundbeziehung zwischen Stadtplanung und Architektur verteilen sich im Konkreten die Gewichte verschieden. Das Verhältnis wird vor allem bestimmt durch die räumliche Ausdehnung der Aufgabe und durch das Stadium der Bearbeitung.
3. Stadtplaner und Architekt haben aus der gleichen ganzheitlichen Auffassung heraus in verschiedenen Stufen an der einen grossen sozialen Aufgabe zu arbeiten; an der Gestaltung einer dem Menschen angemessenen Umwelt.

4. Der Stadtplaner soll, wo irgend möglich, dem Architekten Gelegenheiten zur wirklichen Mitgestaltung geben und ihn nicht darauf beschränken, für einen dreidimensional festgelegten Plan nur noch die Fassaden und Grundrisse auszuarbeiten.

Der Architekt anderseits muss die soziale Seite seines Wirkens erkennen und darf es nicht unter seiner Würde halten, sich in eine notwendige Ordnung einzufügen. Seine Aufgabe ist es, Mittler zu sein zwischen den privaten Interessen seines Bauherrn und den öffentlichen Belangen, die durch die Planungsbehörde vertreten werden.

5. Die umrissene gemeinsame soziale Aufgabe lässt sich nur lösen, wenn die politischen Gremien und die Öffentlichkeit von der Bedeutung der Planung überzeugt werden, und wenn die notwendigen Beschlüsse zustandekommen.

Es gehört zur Verantwortung der Stadtplaner und der Architekten, als Bürger und als Fachleute mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen.

An der Schlussitzung wurde dieser Fassung mehrheitlich zugestimmt, wobei einige redaktionelle Änderungen noch zur Verarbeitung angenommen wurden.

Personlich habe ich von diesem Kongress folgende Eindrücke mit nach Hause genommen: Die Kenntnis der eigentlichen Aufgabe der Architektur

als dem Mittel der Gestaltung des räumlichen Ausdruckes und der räumlichen Beziehungen scheint oft schon so verlorengegangen zu sein, dass es möglich wird, Gegensätze zwischen Stadtplanung und Gebäudeplanung zu sehen. — Das architektonisch-räumliche Denken und Fühlen fehlt bei einer sehr grossen Zahl auch momentan führender Städtebauer und Architekten. Der Stadtplan wird als graphisches Problem mit vorwiegend technischen Voraussetzungen in Vertikalprojektion, der Gebäudeplan als graphisch-photographisches Problem mit vorwiegend finanziell-repräsentativen Voraussetzungen in Horizontalprojektion betrachtet. Man hat alle Mühe, den sich gegenseitig betroffen fühlenden Gestaltner klar zu machen, dass Stadtplan und Gebäudeplan menschlich-soziale Probleme in räumlicher Projektion sind. — Wirklich gute Stadtpläne sind überall von guten, räumlich empfindenden Architekten entworfen worden. (Aus Holland sei hier Amsterdam-Süd von Berlage erwähnt.) Das Sprichwort: Gute Architekten sind auch gute Städtebauer, schlechte Architekten sind schlechte Städtebauer, hat auch im umgekehrten Sinne viel Wahres in sich. — Eine Auswirkung dieses Zustandes ist eine geheime Angst vieler Städtebauer vor guten Architekten. — Es ist gefährlich: Architektur und Städtebau zu trennen. Insbesondere entbehrt die Forderung der Städtebauer, die sich ausschliesslich mit Stadtplanung abgeben, Stadtbaupro-

bleme unter sich allein beraten zu wollen, des realen Bodens.

Zum Schluss möchte ich noch meinen persönlichen Eindruck von den grossen städtebaulichen Leistungen der Holländer kurz beschreiben. Zwei Dinge seien hervorgehoben: Einmal, dass nicht die rechtlichen Voraussetzungen für das Resultat der Städteplanung ausschlaggebend sind, sondern allein die Qualität des Entwerfers! Die Leistungen von J. J. P. Oud in Rotterdam, von Berlage in Amsterdam-Süd und von Dudok in Hilversum im Vergleich mit den neuen Quartieren von Amsterdam-West oder den neuen Orten in den Poldern bestätigen dies fast krass. Zweitens vermittelte die totale Gartenstadt, wie zum Beispiel Nagele im Nordostpolder oder Amsterdam-West, unbefriedigende Eindrücke. Diese Siedlungen sind Bastarde von freier Landschaft und Stadt. Wie herrlich ist doch beim alten Amsterdam, dass zur Stadt die in Steinen konzentrierte Menschenmasse und der im Gelände präzis abgesteckte Stadtrand gehören. Im Grünen wohnen, ja — doch in den Zentren, insbesondere im Stadtzentrum ist die freie Natur, ausgenommen von Parkanlagen, fehl am Platze, dort soll man fühlen, dass man Glied einer grossen städtischen Gemeinschaft ist, soll man spüren, dass dieser Ort von Menschen gestaltet ist. Fehlt dieses Gefühl, so fehlt ein wesentlicher Bestandteil der Stadt, sie wird zur Agglomeration.

Werner Aeblis

Deutscher Planungsatlas. Bd. III Planungsatlas Schleswig-Holstein. Herausgegeben von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover und vom Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein. Bremen-Horn 1960. Walter-Dorn-Verlag, 120 Seiten, Leinen.

Der ideell auf den früheren Präsidenten der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Prof. Dr. K. Brüning, zurückgehende Deutsche Planungsatlas, dessen Erscheinen mit den Teilen Schleswig-Holstein, Bayern und Hessen eingeleitet wurde, ist zweifellos ein Standardwerk nicht nur deutscher Kartographie, sondern der Kartographie und der wissenschaftlichen landeskundlichen Grundlagenforschung weitesten Sinnes überhaupt. Unter den die einzelnen Bundesländer darstellenden Bänden kommt dem vorliegenden insofern besondere Bedeutung zu, weil er, analytisch und synthetisch am besten ausgewogen erscheint und weil er, auf Grund besonderer Planungskarten, bisher mindestens auch seinen Namen am ehesten verdient. Ein Gemeinschaftswerk von mehr als 25 Aemtern, von über 50 Einzelmitarbeitern und mehreren Kartographen, repräsentiert er sachlich wie graphisch das Beste, was von einem solchen Unternehmen erwartet werden kann. In elf Kartengrup-

REZENSIONEN • CRITIQUE DE LIVRES

pen gegliedert, baut er auf der Gegenüberstellung von Natur und Kultur auf, wobei naturgemäß der letzteren das Hauptgewicht zufällt. Nach 12 Karten der Lage und Verwaltungsgliederung wird zunächst die Natur des Landes gezeichnet. 33 Karten der Naturräume, des Reliefs, der Geologie, Tektonik, über Lagerstätten, Böden, Moore, Bodengüte, leistungsschwache Böden, Grundwasserhäufigkeit der Niederschläge, Thermik, Winde und Wetterlagen und der Gewässer versinnbildlichen ihre Vielfalt und Nutzungsmöglichkeiten. Leider fehlt eine Vegetationskarte trotz ihrer bedeutenden Indikatorwerte. Die in die Abschnitte «Bevölkerung und Siedlung», «Landwirtschaft», «Forstwirtschaft, Landschaftsschutz, Fremdenverkehr», «Wasserwirtschaft und Fischerei», «Gewerbliche Wirtschaft und Verkehr» sowie «Öffentliche Finanzwirtschaft» unterteilte Gruppe «Kultur» gibt in 194 Darstellungen ein ausgezeichnetes Bild von der Nutzung des Raumes, und zwar sowohl unter rein konstitutionellen als auch unter dispositionellen und diagnostischen Gesichtspunkten. Es sei nur auf Karten wie «Vertiebenenlager», «Einheimische u. Heimatvertriebene», «Wanderungsbilanz», «Pendler zu zentralen Orten», «Pendlerbilanz», «Arbeitslosigkeit» (4 Karten), «Kriegsschadenrente», «wirtschaftliche Tragfähigkeit», «Woh-

nungsbau», «Aufbauachsen», «Bodenertragswert und landwirtschaftliche Arbeitskräfte», «Heckendichte und Windschutzplanung», «Baumschulflächen», «Einzelhandelskapazität», «Stadtnahe und stadtferne Gebiete» hingewiesen, um neben den üblichen Darstellungen auch die neuen Wege namhaft zu machen, die beschritten wurden. Eine der eindrücklichsten Kartengruppen ist der Entwicklung der Kulturlandschaft (seit 1880) gewidmet. Sie zeigt sehr schön die Wandlungen der Heide- und Sumpfgebiete in moderne Agrar-, Industrie- und Städtelandschaften und legt damit recht eigentlich die Basis für die sechs «Raumordnungspläne», welche das Werk abschliessen. Besonders dankbar wird der Leser für die knappen Einführungstexte zu den einzelnen Kartenabteilungen sein, da ohne sie der Atlas namentlich für den Aussenstehenden nicht immer leicht erschliessbar wäre. Im ganzen bietet er wohl auf einem Minimum an Fläche ein Maximum an Inhalt, in einer Weise, die kaum Wünsche übrig lässt. Er darf daher mit Fug nicht allein als wertvolle Fortführung der an sich schon bewundernswerten Niedersachsenatlanten, sondern als Vorbild aller kommenden ähnlichen Kartenwerke bezeichnet werden. Auch der geplante Landesatlas der Schweiz wird ihn mit grossem Vorteil zu Rate ziehen können.

E. W.