

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 49 (1962)
Heft: 3: Planung und Wohnbebauung

Artikel: Gutachten Hamburg-Bergstedt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38395>

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](#)

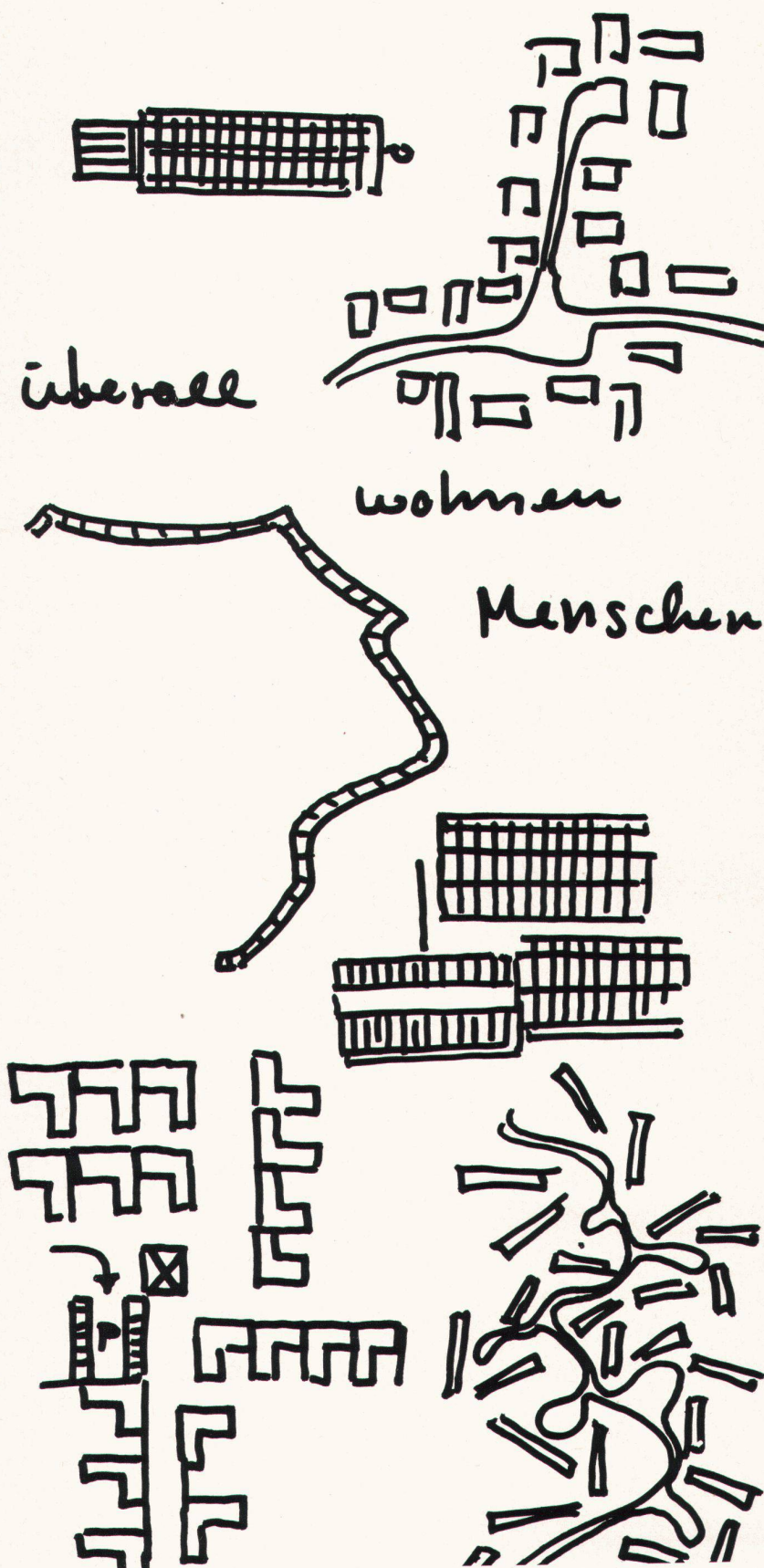
Terms of use

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: 04.04.2026

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

Schwarz + Gutmann, Architekten, Zürich
Soziologische Beratung: Lucius Burckhardt



Es sind in den letzten Jahren die verschiedensten und extremsten Siedlungsformen ausgeführt worden; daß sie bewohnt werden, beweist, daß der Mensch überall Wurzeln zu schlagen weiß. Deshalb haben die Gutachter nicht darlegen wollen, wie eine Stadt aussehen könnte, sondern wie sie entstehen kann. Sie handeln nicht von Formen, sondern von Funktionen. Die Realität der industriellen Stadt verlangt ein anpassungsfähiges System, ein System, welches durch den Gang der Zeit, die gesellschaftlichen Veränderungen und die Fortschritte der Produktionsmethoden nicht unbrauchbar wird. Außerdem wird ein städtisches Gebilde wie Bergstedt nicht auf einen Schlag erbaut und nicht durch eine Hand gestaltet. Deshalb soll es nicht architektonisch, sondern funktionell geplant sein.

Aktive Gründung

Der neue Ortsteil Bergstedt, wie er in den nachfolgenden Planungen projiziert wird, ist eine bewußte und aktive Gründung. Würde man im Gebiet von Bergstedt lediglich Bauflächen ausscheiden und im übrigen die Entwicklung sich selber überlassen, so würde wahrscheinlich kein einheitlicher Ortsteil von städtischem Charakter und genügenden Versorgungsleistungen entstehen. Wohl würde das bestehende Bauerndorf eine gewisse Mitte niedrigen Ranges bilden, aber die zentrifugalen Kräfte würden überwiegen; versorgungsmäßig würden sich die östlichen Teile der Siedlung an den neuen Bahnhof Mellingburg anhängen, die südlichen nach Poppenbüttel, die nördlichen nach Volksdorf und Ohlsdorf tendieren.

Um diese zentrifugalen Kräfte durchbrechen zu können und einen Ortsteil zu schaffen, der ein gewisses Eigenleben hat, bedarf es des Anstoßes einer künstlichen Neugründung. Der Ort erhält Eigenleben nur durch ein attraktives, leistungsfähiges Versorgungszentrum, welches dem Leben des Großstädtlers angemessen ist. Dieses Versorgungszentrum seinerseits bedarf einer genügend großen Einwohnerschaft, die es trägt. Eine Besiedelung nach den Gesetzen des Zufalls würde den Investoren des Versorgungszentrums keine genügende Basis abgeben, so daß sich der Zirkel eines ungenügenden Versorgungszentrums und einer nach auswärts orientierten Käuferschaft von selbst nicht schließen würde.

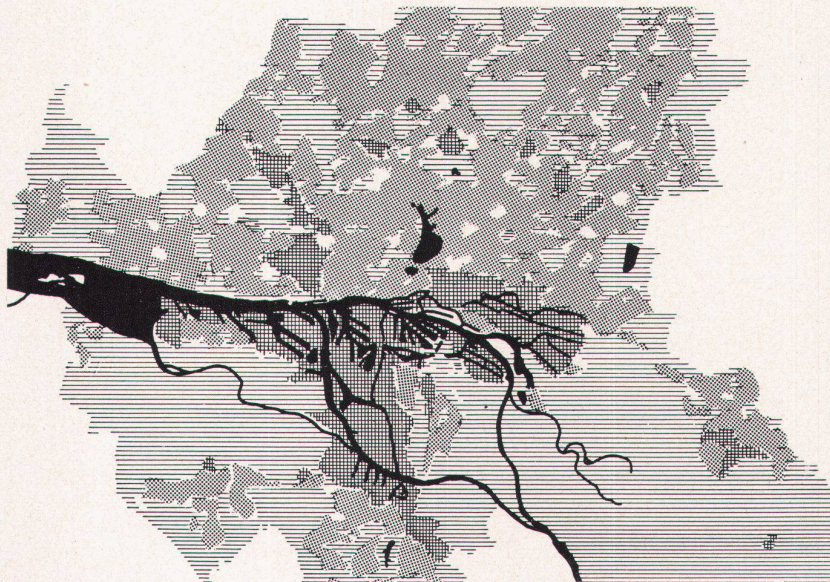
Der Ortsteil Bergstedt hat gegenwärtig 4000 Einwohner. Bei Innehaltung der gegenwärtigen Baulandausscheidung und unter Anwendung eines Ausnutzungskoeffizienten von 0,5 können auf dem Gebiet von Bergstedt weitere 20000 Einwohner angesiedelt werden. Diese Zahl kann nach oben und unten in Frage gestellt werden. Für die Tiefhaltung der Besiedelung spricht der Charakter des Gebiets als Ausflugsziel eines großen Teils der nordöstlichen Stadtbewohner. Für die Erhöhung spricht, daß mit dem Maße der zunehmenden Einwohnerzahl auch die Eigenständigkeit und Selbstversorgung des Quartiers steigt. Es ist ein Planungsziel, daß der Ortsteil Bergstedt ein gewisses Eigenleben erhalten soll. Gerade im Interesse dieses Eigenlebens ist es andererseits wünschenswert, daß die angestrebte Einwohnerzahl tiefer liegt als der überhaupt mögliche Endausbau, denn es können im Laufe der Zeit Korrekturen der Bevölkerungsstruktur oder der Versorgungsstruktur des Gebietes erfolgen, welche eine zusätzliche Bebauung mit sich bringen. Die endgültige Einwohnerzahl ist kein Ziel der Planung, sondern ein Resultat der Entwicklung.

Die künftige Einwohnerzahl wird von zwei Forderungen bestimmt: vom Bedürfnis einer Größe, die Eigenständigkeit schafft, und von der Notwendigkeit, Reserven zu bewahren.

8
Schemata von Siedlungen aus den letzten Jahren
Schémas de colonies construites au cours des dernières années
Schematic sketches of colonies erected within the last few years



9



10

9
Streuung der Arbeitsplätze der Bewohner von Bergstedt (Beschäftigte mit Arbeitsweg)
Répartition des lieux de travail des habitants de Bergstedt
Dispersion of inhabitants' work bases

10
Aufbauplan von Hamburg 1:300000
Plan d'aménagement de Hambourg
Construction plan for Hamburg

Verflechtung

Der Eigenständigkeit eines großstädtischen Ortsteils sind Grenzen gesetzt. Im Zeitalter der Spezialisierung und der vollkommneten Arbeitsteilung vermindert die genaue Zuordnung von Wohnung und Arbeitsplatz die Einkommenschancen. Die Volkswirtschaft erzielt ihr höchstes Einkommen dann, wenn jeder einzelne seine spezielle Begabung oder seine einmal angelernte Arbeit allen Arbeitgebern anbieten kann, nicht nur den nächstgelegenen.

Der Bewohner von Bergstedt ist Großstädter. Er ist ein Bewohner von Hamburg. Er soll an seinem Wohnort die Bequemlichkeiten haben, die der Städter braucht, aber er soll auch in das größere Netz des Hamburger Wirtschaftslebens integriert sein. Es ist kein Fehler, wenn er für einen speziellen Einkauf die größere Auswahl der Hamburger Innenstadt vorzieht; ebenso wenig soll er etwa daran gehindert werden, am kulturellen Leben der überlegenen Großstadt teilzunehmen. Die örtliche Eigenständigkeit hat dort ihre Grenze, wo sie den Bewohner zum Provinzler macht und wo sie die Großstadt zu einem nivellierten Feld gleichmäßiger Versorgung degradiert.

Der Standort der Arbeitsplätze der gegenwärtig in Bergstedt wohnenden Bevölkerung zeigt eine erhebliche Streuung der Arbeitsorte. Die neu hinzukommende Bevölkerung wird nicht im Sinne der Zuordnung zum Arbeitsplatz ausgewählt. Deshalb ist anzunehmen, daß ihre Arbeitsplätze in einer noch vollkommeneren Streuung über die ganze Stadt verteilt sein werden. Es wird eine Frage der Zeit sein, ob sich extrem abgelegene Arbeitsorte mit näher gelegenen vertauschen lassen.

Der Aufbauplan sieht am Rande des Wohnquartiers von Bergstedt ein Industrieareal mit 6000 Arbeitsplätzen vor. Wenn die Bevölkerung nach Wartelisten ausgesucht wird, so weist sie vermutlich eine durchschnittliche Berufszusammensetzung auf. Sie wird also nicht in besonders intensivem Maße die 6000 benachbarten Arbeitsplätze einnehmen.

Sofern die Bevölkerung in der Weise ausgesucht würde, daß sie in der benachbarten Industrie beschäftigt werden könnte, so würde auch dieser Zustand nicht von langer Dauer sein. Die heranwachsende zweite Generation würde nicht unbedingt dem Beruf der Väter folgen, sondern wiederum eine durchschnittliche Berufsverteilung annehmen, so daß die Zuordnung von Arbeitsplatz und Wohnort wieder gestört wäre. So wird also sowohl ein Beginn mit einer total ungeordneten Berufsverteilung als auch ein Beginn mit Zuordnung von Wohnort und Arbeitsplatz im Laufe der Zeit einem Zustande zustreben, den man als die durchschnittliche Verflechtung dieses Gebietes bezeichnen kann. Dieses «Maß der Verflechtung» zwischen der Bewohnerschaft des Quartiers und den 6000 Arbeitsstätten kann im voraus nicht errechnet werden.

Die Zuordnung zwischen dem Bergstedter Wohnteil und dem Bergstedter Industrieareal bildet dem Arbeitsmarkt einen zu kleinen Rahmen. Dennoch läßt sich im größeren Rahmen der nördlichen Stadtteile eine gewisse Entflechtung der industriellen Arbeitswege denken. Die dort überall ausgeschiedenen Industrieareale und die Wohnlagen werden zusammen unter Umständen einen gewissen Bandstadteffekt ergeben, indem sie die Arbeiter wechselweise beschäftigen und vertauschen.

Auch der Verkehrskreis unserer Bergstedter Bevölkerung ist prinzipiell die ganze Stadt. Bei aller Sympathie für den nachbarschaftlichen Verkehr glauben wir nicht, daß sich eine Bevölkerung auf einen Verkehr zurückwerfen läßt, der allein auf dem zufälligen Faktum des nahen Wohnens beruht. Dieses würde ja auch bedeuten, daß bei Wohnungswechsel alle geschlossenen Freundschaften sogleich abgebrochen werden, da sich ja sonst die Verkehrskreise sogleich wieder verwirren müßten.

Die Dichte ist ein Steuerungsmittel

Der Ausnutzungskoeffizient bestimmt die Bevölkerungsdichte; deshalb ist er das wichtigste Steuerungsmoment des Städtebaus. Die Bevölkerungsdichte in den verschiedenen Wohnlagen bestimmt die Lokalisierung und das Ausmaß der zentralen Funktionen. Geschäfte können nur an solchen Lagen entstehen, wo pro Zeiteinheit eine bestimmte Anzahl Personen vorbeigehen. Mit der Massierung der Bevölkerungsdichte können solche Schnittpunkte städtischer Existenz erzeugt und forciert werden; die Dichte ist unser Steuermechanismus in bezug auf die kollektive Zone der Siedlung.

Die versorgenden Institutionen der Kollektivzone sind nur existenzfähig, wenn die Kollektivzone als Ganzes attraktiv ist. Sie muß eine gesteigerte Erlebnisdichte ausbilden, die zum Besuch einlädt. Eine solche Zone kollektiver Erlebnisdichte entsteht nur, wenn die Straßen des Zentrums mehrfache Funktionen haben, wenn alle Bevölkerungsteile sie benützen müssen. Die Wege der einkaufenden Frauen, die Schulwege der Kinder und zum Teil auch der Heimweg des berufstätigen Mannes darf nicht durchwegs gesondert geführt werden. Gerade die Überlagerung der «Existenzorte» schafft Leben und gibt dem Zentrum wirtschaftliche Stabilität.

Die Auswirkungen bestimmter Ausnutzungsziffern können nur im höheren Zusammenhang eines ganzen Stadtteils beurteilt werden; es gibt keine Normen über günstige und ungünstige Dichtegrößen. In einem weiträumigen und landschaftlich schönen Gebiet, wie wir es vor uns haben, müssen an bestimmten Stellen Massierungen vorgesehen werden, um das Gefühl einer städtischen Erlebnisdichte zu erzeugen. Die Stellen hoher Wohndichte sollen aber nicht allein dem Wohnen dienen, sondern sollen Zentren der kollektiven Existenz auch für die Streusiedlungen sein. Die Dichte muß stets maximal sein in dem Sinne, daß die angewendete Wohnform nirgends verdünnt werden darf.

11
Bergstedt; künftiges Wohngebiet; future zone d'habitation; future residential area

12
Bergstedt; heutiges Zentrum; centre actuel; present-day centre

15
Bergstedt; Erholungslandschaft an der Alster; paysage récréatif sur les bords de l'Alster; recreative landscape section near the Alster

Photos: 11, 12, 15 F. Schwarz



11

Hamburger Durchschnitt

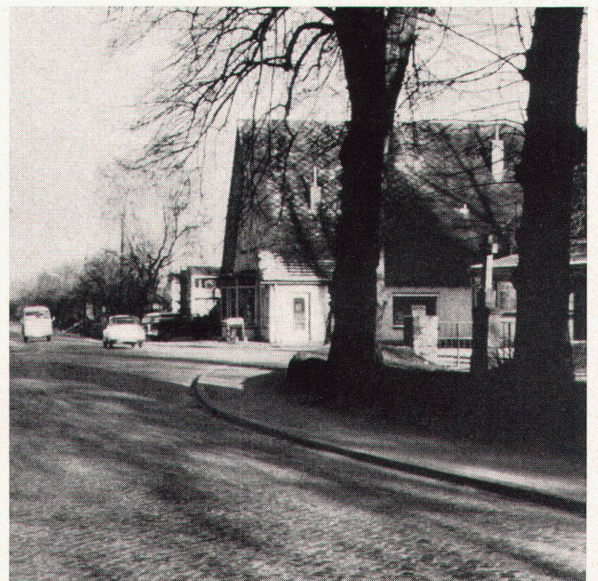
Der Aufbau der gegenwärtigen Bewohner von Bergstedt weist nur geringe Abweichungen vom Hamburger Durchschnitt auf. Die neuerstellten Wohnungen sollen auf Grund von Wartelisten vergeben werden. Es ist zu befürchten, daß auf solchen Listen eine spezifische Bevölkerungsgruppe der Ansiedlung harret, zum Beispiel Neuvermählte oder kinderreiche Familien. Jede derartige Einseitigkeit im Bevölkerungsaufbau führt zu Periodizitäten, zu Pulsationen im Kinderbestand und im Alter der Eltern, und hat zuerst ein Fehlen, dann einen Überschuß an alten Leuten zur Folge. Der Bevölkerungsaufbau von Bergstedt muß deshalb von Anfang an gleich sein wie derjenige von Hamburg.

Das Einpendeln des Hamburger Durchschnitts braucht nicht durch eine individuelle Selektion der Zuzügerfamilien zu geschehen. Vielmehr haben wir mit der Bereitstellung der Wohnungstypen ein Mittel in der Hand, um fehlende Bevölkerungsteile anzulocken und überdurchschnittlich vorhandene fernzuhalten.

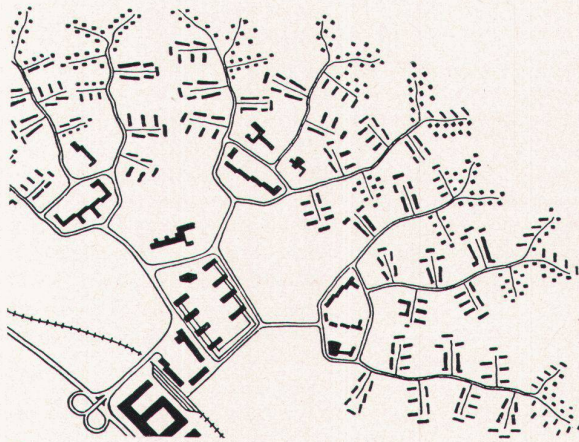
Für den Fall, daß sich eine solche Angleichung der Kinderzahl an den Hamburger Durchschnitt nicht durchführen läßt, so daß Pulsationen auftreten und die Schulhäuser zunächst überfüllt, später unterbelegt sind, ist es richtig, daß die Bevölkerung nicht schon in der ersten Etappe auf das Maximum gebracht wird, sondern erst im Verlaufe eines Jahrzehnts. Aber auch dann sind wir noch der Meinung, daß eine allzu feste Zuordnung von einzelnen Quartieren an ein einziges Schulhaus nicht von Vorteil ist.

Nicht nur die Kinderzahl eines Quartiers, auch die Erziehungskonzeption und das Schulsystem können wechseln; die Anzahl der obligatorischen Klassen oder die zulässige Klassengröße sind Veränderungen unterworfen. So halten wir es für richtig, die Schulhäuser in einer Weise zu lokalisieren, daß sie auch von anderen Quartierteilen aus zugänglich sind als dem ihnen zugeordneten. Auf diese Weise kann auch die Überzahl an Schulkindern während der Anfangszeit, zu welcher noch nicht alle Quartierteile voll ausgebaut sind, leichter aufgefangen werden.

13
«Ordnung und doch nicht Schema», schreiben Carol und Werner («Städte, wie wir sie wünschen») zu dieser Skizze
«De l'ordre sans tomber dans le schéma», disent Carol et Werner à propos de cette esquisse
"Here we have order, yet devoid of methodical schematism", this is Carol's and Werner's comment on this sketch



12



13



14

14
 «Ausdruck innerer Beziehungslosigkeit» (Carol und Werner). Dieses Gebilde hat aber die höhere Vertauschbarkeit und Anpassungsfähigkeit als die scheinbar organische Figur
 «Voici un manque de relations intrinsèques exemplaire» (nous citons toujours Carol et Werner). En effet, mais cette forme est de beaucoup plus interchangeable et adaptable que toute formation soi-disant organique
 "Expression of intrinsic disconnectedness" (Carol and Werner). However, this formation has higher interchangeability and adaptability values than the apparently organic shape

Offenhalten der Entwicklung

Wir planen für die Realität der großstädtischen Verflechtung. Wohl ist diese Verflechtung eine Konstante. Diese aber beruht auf einer ständigen Oszillation. Was in der Statistik als gefestigte Zahl erscheint: daß so und so viele Bewohner in der Stadt arbeiten, so und so viele am Wohnort selbst, so und so viele die Bahn benützen und andere das Auto, das ruht im Mikrokosmos der Realität auf einem ständigen Wechsel – Stellenwechsel, Generationenwechsel, Wohnungswechsel. Wir dürfen also nicht in den Irrtum verfallen, auf der Basis dieser festen Zahlen auch feste Strukturen, Straßensysteme usw. anzulegen; vielmehr muß die Flexibilität des Systems erhalten bleiben. Auch in einer konstanten Verflechtung verändert sich ständig die Mikrostruktur, und überdies kann sich im Laufe der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung das Maß der Verflechtung selber ändern.

Wir betrachten die Siedlung als Beziehungssystem. Der Reichtum der Beziehungen – der Arbeit, des Güteraustausches, des menschlichen Verkehrs – ist Reichtum überhaupt. Es liegt nicht in der Hand des Planers, die Beziehungen selbst zu planen, wohl aber, sie zu ermöglichen. Die Wirklichkeit, die sich in dem vom Planer geschaffenen Rahmen entfaltet, drängt das System zu Fehlentwicklungen. Deshalb muß der Planer bei der Fortsetzung seines Werkes ständig wieder Korrekturen anbringen. Das gelingt nur bei einem anpassungsfähigen System. Die Siedlung muß anpassungsfähig sein in bezug auf das alltägliche Geschehen; ihr Straßensystem und ihre Kollektivzone müssen auch unerwartete Arten der Verflechtung schlucken. Die Siedlung soll aber auch anpassungsfähig sein auf lange Sicht, das heißt, dem Planer die Anbringung von Korrekturen erlauben. Diese Korrekturen können bestehen in Erhöhung oder Senkung der Wohndichte, Inanspruchnahme der Landreserven, Ausdehnung oder Beschränkung der Kollektivzone. Die Anpassungsfähigkeit darf nicht dadurch vermindert werden, daß bestimmte Teilbereiche in feste Zuordnungen gebracht werden. Es soll beispielsweise die Quartiergröße nicht aufgebaut werden auf die Zufälligkeiten des heutigen Schulprogramms. Die Teilbeziehungen des menschlichen Lebens (Schule/Elternhaus, berufliche Verflechtung, Freundschaft und Nachbarschaft, Einkauf) müssen autonom bleiben und dürfen nicht willkürlich zu Dominanten des Städtebaus gemacht werden.

Die Steuerung der Entwicklung durch spätere Maßnahmen kann nur eingreifen, wenn Reserven vorhanden sind. Ein System von Reserveflächen geht durch unsere Planung. Es stellt sich die prinzipielle Frage, wie weit man mit dem Offenhalten der Reserven gehen soll. Auch in dem Augenblick, wo die Reserven aufgebraucht sind, wird die Entwicklung weitergehen. Dann beginnt der Abbruch dessen, was wir heute aufgebaut haben. Auch diese Entwicklung hat nichts Unnatürliches, sofern sie nicht alle Abschreibungsfristen durchbricht; in unseren Großstädten wird ständig abgebrochen und neu gebaut. Die natürlichen Objekte der ersten Abbrüche sind die jetzt schon bestehenden Behelfswohnungen; diese Areale bilden also über die freien Reserven hinaus einen weiteren Landvorrat.

Eine langfristige Entwicklung ist nicht im voraus voll determinierbar. Sie bedarf einer Steuerung und muß deshalb Reserven enthalten, die diese Steuerung ermöglichen. Deshalb existiert dieser Plan nicht als eine fertige Form, sondern nur als ein System von Anweisungen und Maßnahmen zur Steuerung. Die sogenannten «organischen» Systeme können sich nicht anpassen. Sie sind Verfestigungen von Augenblickszuständen, die der Bewohnerschaft keine Wahlmöglichkeit offenlassen. Demgegenüber bieten Gebilde, die weit weniger «organisch» aussehen, eine viel größere Austausch- und Verflechtungsmöglichkeit.



15

Die Überlagerung von Beziehungen

Das Netz der täglichen Wege der Bewohner weist bestimmte Verdichtungen auf. An diesen Stellen wird sich die kollektive Zone bilden, wird sich die Versorgung ansiedeln. Es handelt sich nun darum, dieser Zone einen dauernden Besucherstrom zu sichern. Die verschiedenen Bewohner benützen die zentralen Institutionen unterschiedlich und zu verschiedenen Zeiten. In der Enge der Innenstadt ist es unter Umständen richtig, die Funktionen räumlich auseinanderzuhalten. In Bergstedt, wo es sich darum handelt, künstlich städtisches Leben zu schaffen, kann nur die Kumulation der Existenzorte eine «Stadtmitte» erzeugen. Beispiel: Ein Restaurant befindet sich an einem Existenzort, wenn es tagsüber von Zubringern der Industriezone besucht wird, abends von den Bewohnern von Bergstedt, sonntags von Hamburger Spaziergängern.

Addierbare Verflechtungsbilder sind: Arbeitsweg, Einkauf, Schulweg, Wege zu Vergnügungsstätten, Zufahrten zur Industrie, Ausflugs- und Spazierwege, Zugänge zu Gaststätten. Das Überlagern der verschiedenen Beziehungen stärkt die wirtschaftliche Stabilität der Betriebe: Es können verschiedene Kundenkreise zu verschiedenen Zeitpunkten bedient werden. Die Bildung solcher Existenzorte und die Anlage einer Kollektivzone ist an bestimmte psychologische Bedingungen geknüpft. Die Orientierung im Gelände muß leicht und klar sein. Die Wege müssen in ihrem Verlauf dem taktischen Gefühl entsprechen. Insbesondere dürfen sie nie das Gefühl eines Umweges erzeugen. Situationen, die einen scheinbar oder wirklich rückläufigen Weg nötig machen, sind widerwärtig; es bilden sich bald Abkürzungen aus. Es darf auf dem Wege auch keine Langeweile entstehen und nie zweimal die gleiche architektonische Konfiguration angetroffen werden.

Das Prinzip der Überlagerung der Existenzorte ist vereinbar mit dem des Offenhaltens der Beziehungen. Die zentral gelegenen Institutionen sind brauchbar für die ganze Siedlung, nicht abhängig von Teilen; bei sinkender Frequentierung können zentral gelegene Gebäude einer neuen Nutzung zugeführt werden, während sie draußen in den Quartieren leerstehen würden. Insbesondere werden zentral gelegene Geschäfte von Waren alltäglichen Bedarfs zu höheren Versorgungsfunktionen übergehen.

Verkehr

Werden die zukünftigen Bewohner von Bergstedt private oder öffentliche Verkehrsmittel benützen? – Heute verhalten sich in Bergstedt die individuellen zu den öffentlichen Pendlern wie 1 zu 2. Voraussagen über die Art des zukünftigen Verkehrsmittels sind immer sehr fraglich, besonders wenn sie sich auf Extrapolation stützen. Die Zunahme der Automobile gibt noch keine Anhaltspunkte über deren Benützung für den Berufsverkehr.

Das öffentliche Verkehrsmittel ist dem Automobil immer dann überlegen, wenn es sich um den Transport zwischen dicht bewohnten Gebieten und dicht liegenden Arbeitsplätzen handelt. Das private Verkehrsmittel ist dort beliebter, wo es sich um den Verkehr zwischen dünnen Bevölkerungsdichten und ausgebreiteten Industrien handelt. Die besondere Schwierigkeit bei Neugründungen liegt darin, daß die Wohndichte, das Einkommen und andere Determinanten sich im Laufe des Ausbaus verändern. So müssen beide Verkehrsarten genügend ausgebaut werden, was, volkswirtschaftlich gesehen, eine Verschwendung bedeutet. Andererseits ist der vorsorgliche Ausbau erstrangiger öffentlicher Verkehrsmittel, welche selbst Autobesitzer zur Benützung verlocken, auf lange Sicht im allgemeinen stadtwirtschaftlichen Interesse.

Die zwei Eisenbahnen und die künftige Autobahn sind fest-

gelegte radiale Verbindungsmittel. Es handelt sich also darum, mit einem beweglichen und nach Bedarf zu ändernden Verkehrsmittel den Anschluß der Wohngebiete, des Kerns und der Industrie an diesen radialen Verkehr zu vollziehen.

Die Buslinie, wie wir sie vorschlagen, soll dem geometrischen Ort entsprechen, der möglichst viele Wohnungen mit möglichst vielen Arbeitsplätzen verbindet. Zudem soll die Linie, welcher er folgt, trotz ihrer notwendigen Krümmung nicht das Gefühl eines Umwegs ergeben, sondern als eine logische periphere Fortsetzung der radialen Bahnlinien erscheinen.

Außerdem halten wir aber eine periphere Verflechtung zwischen den gesamten nördlichen Wohn- und Industriegebieten für wichtig. Auf unserer Verkehrskarte haben wir einen Schnellbus vorgeschlagen, der sich ebenfalls mit dem Bergstedter Lokalbus erreichen läßt.

Straßenanschlüsse führen zur Autobahn und zur nördlichen Tangentialstraße. Die Verkehrssammelstraßen sind anbaufrei; die Wohnstraßen sind so angelegt, daß kein gefährlicher Verkehr entstehen sollte. Um die Wahlfreiheit der Route stets offenzulassen, wurden Sackgassen vermieden.

Unabhängig vom Fahrverkehr verbindet ein Fußwegnetz kreuzungsfrei alle Grüngelände untereinander und mit allen öffentlichen Anlagen und mit dem Kern.

Versorgung

Das Eigenleben eines Quartiers beruht vor allem auf seiner ausreichenden Bestückung mit Versorgungsbetrieben. Nur eine ausreichende Versorgung macht ein Wohngebiet attraktiv auch für jene Bevölkerungsteile, die städtisch leben wollen und städtisch zu leben gezwungen sind. Die bisherige Bewohnerschaft setzt sich aus Leuten zusammen, die ganz bewußt die Nachteile einer lokalen Unterversorgung in Kauf genommen haben. Für die Zukunft aber ist eine ausreichende Versorgungsbasis notwendig.

Nun läßt sich durchaus berechnen, wie groß der Versorgungsanteil für 24000 Personen ist. Bei der Anwendung auf einen speziellen Fall aber haben diese Zahlen jeweils eine gewisse Fehlerquelle in sich. Bei allem Willen zu ausreichender und bequemer Versorgung dürfen wir die Eigenständigkeit eines Hamburger Ortsteiles nicht überschätzen. Er steht in Auseinandersetzung und Arbeitsteilung mit der Hamburger Einkaufsstadt und mit deren stets unerreichbarer Überlegenheit in Auswahl und Erlebnisdichte. Für die Bergstedter Lokalversorgung scheiden also diejenigen Güter aus, die nach großstädtischer Lebensweise im Stadtzentrum eingekauft zu werden pflegen. Eine weitere denkbare Verminderung der örtlichen Versorgung ist die Möglichkeit, daß arbeitende Frauen in der Nähe ihres Arbeitsplatzes und nicht am Wohnort einkaufen.

Demgegenüber vergrößern zwei Faktoren die Versorgungskapazität: der Industrieverkehr und der Ausflugsverkehr. Um die potentielle Kaufkraft des Gebietes möglichst stark in die eigene Versorgung zu lenken, werden die Orte aller drei lokalen Versorgungsfunktionen – Haushalt, Industrie, Ausflugsverkehr – überlagert. Auf diese Weise könnte Bergstedt eine Versorgung ausbilden, die auch für Wohldorf, Ohlstedt und Lemsahl zentral ist.

Auch die Funktionen des Vergnügens und der Unterhaltung müssen in sinnvoller Weise zwischen dem Ortsteil und der Hamburger Innenstadt geteilt werden. Auf diesem Gebiet besonders besteht die Gefahr einer falschen Einpendelung der Gleichgewichte; ein einmal unterversorgtes Gebiet, das in den Ruf der Langweiligkeit gerät, kommt schwer mehr aus dieser Situation heraus; Funktionen, auf welche einmal verzichtet worden ist, sind schwer wieder herzustellen.

Heutiger Befund: Eine Unterversorgung besteht in Bergstedt nur in bezug auf die höheren Bedürfnisse: Kleider, Metall (hier-

zu auch Radio usw.), Papier (Bücher usw.), Gesundheit (Optik usw.). Bezüglich der täglichen Bedürfnisse – Nahrungsmittel, Brennmaterial – besteht eine normale Versorgung.

Begründung des Raumbedarfs des Zentrums (gemäß Prof. E. Egli).

Primäre Dienste für Kleinquartier: 1 m² pro Person brutto, zweigeschossig gerechnet.

Sekundäre Dienste für die Versorgung mittelgroßer Quartiere bis 8000 Personen: 1 m² pro Person.

Tertiäre Dienste für den ganzen Ortsteil ab 20000 Einwohnern 1 m² pro Person.

Als Kontrollvergleich diente Feder seine Zählung in Bergedorf 1939 mit einem ähnlichen Ergebnis für die Einwohnerzahl von 19500.

Grünfläche

Die Anordnung der Grünflächen gemäß dem bestehenden Bauungsplan erscheint zweckmäßig. Wir empfehlen aber, die Frage der Gestaltung nicht mit der Endgültigkeit zu behandeln, die vorgesehen ist, sondern auch hier einen gewissen Zeitablauf einzukalkulieren, wobei in mehreren Etappen die Beschlüsse neu gefaßt werden können. Denn ist es schon schwierig, einen allgemeinen Trend in der Verwendung der Freizeit und der Nutzung der Grünflächen festzustellen, so ist es völlig unmöglich, über eine Bevölkerung Voraussagen zu machen, deren Zusammensetzung uns noch gar nicht bekannt ist. Uns scheint, daß ein solches stufenmäßiges Vorgehen auch deshalb gegeben ist, weil es eine allmähliche Liquidation der Landwirtschaft nach Maßgabe der Entwicklung der einzelnen Höfe ermöglicht.

Die Landschaft des Bergstedter Gebietes, wie sie sich heute darbietet, ist gestaltet und unterhalten durch die bestehende Landwirtschaft. Die verschiedenen dazwischen eingesprengten Naturschutzgebiete bestimmen den Charakter der Landschaft nicht. Eine Ausweitung dieser Naturschutzgebiete würde den Erholungswert der Landschaft nicht heraufsetzen; es ist gerade die heutige Kombination zwischen bäuerlich genutzter und geschützter Landschaft, die einen angenehmen Wechsel schafft und die anmutige Kammerung und Öffnung der Ausblicke bewirkt.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Landwirtschaft in ganz Westdeutschland, aber auch die wachsende Bevölkerungsdichte in Bergstedt selbst werden in der bestehenden Landwirtschaft Veränderungen hervorrufen. Einzelne Bauernbetriebe werden früher oder später aufgeben. Erfahrungsgemäß ist dieses Aufgeben stark abhängig von den Familienverhältnissen der einzelnen Höfe. Von Fall zu Fall wird dann jeweils die Frage zu beantworten sein, ob das anfallende Land wiederum landwirtschaftlich genutzt werden soll oder ob es zuhänden der Öffentlichkeit parkartig gestaltet werden soll, oder ob es gar einzelnen unter den städtischen Bewohnern stückweise zur gärtnerischen Betätigung übergeben werden soll.

Wir glauben, daß sich am Ende der Entwicklung zwei hochgradig rationalisierte Betriebe in die Grünflächen teilen werden. Es ist klar, daß eine solche Entwicklung der landschaftlichen Schönheit nicht besonders günstig ist, indem dann die Pflege der Feldwege, Waldränder usw. nicht mehr mit der bisherigen Sorgfalt geschieht. Es ist eine Frage, die jetzt an vielen Orten beantwortet werden muß, ob der Landwirtschaft für diese bisher als selbstverständlich abgeleistete Arbeit, welche allein die Schönheit der Landschaft erzeugte, eine Entschädigung ausgerichtet werden muß.

Wir halten es nicht für richtig, daß größere Teile des Ausflugsgebietes als Park ausgebildet werden. Ein einziger Stadtgarten soll dem bewohnten Ortskern selber angeschlossen werden. Aber die Schaffung von Zieranlagen vom Umfange des ganzen

Grüngebietes von Bergstedt wäre nicht nur ökonomisch untragbar, sondern auch geschmacklich fragwürdig.

Der Beginn

Aus den Besitzverhältnissen und den Absichten der Eigentümer ergibt sich, an welchen Stellen die ersten Teile des neuen Bergstedt entstehen werden. Dieser Beginn birgt die Gefahr in sich, daß sich ein desintegrierter oder nach außen orientierter Teil bildet. Er muß deshalb in einer Weise geplant sein, die deutlich als Etappe zu dem größeren Ganzen ausgebildet ist. Diese Etappenplanung hat in erster Linie den Zusammenhang von Bebauungsdichte und versorgenden Folgeleistungen im Auge zu behalten. Von Anfang an müssen die Quartiere stets zusammen mit ihrer künftigen Versorgung erstellt werden und die Entstehung der Versorgung durch die Massierung der Wohnbebauung gelenkt werden. Dieser Zusammenhang entscheidet über die Einheit oder das Auseinanderfallen des Orts-teils. Beispiel: Bei einem Beginn der Überbauung im westlichen Quartier muß möglichst vermieden werden, daß sich die Versorgung in Richtung auf die neue Station Mellingburg einspielt und daß von dort her schneller entstehende Läden dem Bergstedter Zentrum die Kaufkraft wegnehmen.

Bei einem frühzeitigen Baubeginn in der Kernzone – was an sich der günstigste Start wäre – muß darauf geachtet werden, daß die neuen Gebäude von allem Anfang an die Dimensionen haben und den Charakter, der dem künftigen Kern angemessen ist, auch wenn die Kernbebauung vorerst noch lückenhaft erscheint. Denn wenn sich im Kern keine Verdichtung bildet, so ergibt sich keine Integration der drei Quartiere.

Die Lebensfähigkeit der höheren Versorgung im Kerngebiet muß stets unter Kontrolle gehalten werden. Sollte sich die tragende Basis der konsumierenden Bevölkerung als zu schmal erweisen, so muß die dichte Wohnbebauung in der Nähe des Zentrums vorangetrieben werden, bis der Zusammenhang zwischen Wohndichte und Versorgung wieder ins Gleichgewicht kommt.

Im gleichen Schritt wie die Realisierung der Siedlung muß auch die Rückbildung der Landwirtschaft an die Hand genommen werden. Durch Umlegung und Güterzusammenlegung muß auf ein Endstadium hingearbeitet werden, bei welchem die rentabel zu bewirtschaftenden Felder in den Händen zweier Bauern vereinigt sind. In der Übergangszeit werden kleinere Betriebe zu gärtnerischer Intensivwirtschaft überzugehen versuchen, deren Erfolgchancen nicht vorauszusehen sind.

Es sollte vermieden werden, daß in die bestehenden Gebäude und Betriebe sowie in allfällig auftretende Übergangsformen allzu viele Mittel investiert werden. Im übrigen haben aber sowohl die existierenden Gebäude wie auch die Übergangsstadien ihr Daseinsrecht, wie auch im größeren Rahmen die neuen Planungen und Bauten nur Etappen im Verwandlungsprozeß der Stadt sind.



16

16
 Gutachten Schwarz + Gutmann: Bebauungsplan 1:18000
 Expertise Schwarz + Gutmann: plan d'aménagement
 Expert's report Schwarz + Gutmann: construction plan
 Längliche Rechtecke schwarz: 50 Einwohner in Stockwerkwohnungen
 in 3- bis 4geschossigen Häusern
 Längliche Rechtecke weiß: freistehende Einfamilienhäuser, bestehende
 Bebauung ergänzt
 Quadrate: 40 Einwohner in zusammengebauten Einfamilienhäusern, 1-
 bis 2geschossig
 Beiderseits abgewinkelte Rechtecke: 350 Einwohner in Stockwerkwoh-
 nungen, 12 Geschosse
 Dunkle Flächen: Versorgungszentren
 Weitere Gebäude: Schulen mit Kindergärten, Kindertagheime, Kirche



17

17
 Schwarz + Gutmann: Flächennutzungsplan 1:20000
 Schwarz + Gutmann: plan d'exploitation des surfaces
 Schwarz + Gutmann: area-exploitation plan
 Schwarz umrandete Felder, getönt: Flächen für mehrgeschossige Bauten, Einfamilienhäuser, bestehende Bebauung; kleine Karos 20×20 m;
 weiß: Friedhof, Stadtpark; weiß mit großen Karos 100×100 m: Industriezone
 Grauegetönt: Kollektivzone und Reservefläche für Kollektivzone. Zwischen Industriezone und Kollektivzone eine Pufferzone als Reservefläche



18

18
 Wohndichte und lokaler Verkehr 1:20000
 Densité d'habitation et trafic local
 Habitation density and local traffic
 1 Punkt = 10 Einwohner
 S Schule
 HS Höhere Schule
 KT Kindertagesheim
 K Kindergarten
 Graue Flächen: Versorgungszentren