

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 52 (1965)
Heft: 8: Gartenarchitektur

Artikel: Die Ortsplanung als Landschaftsaufbau
Autor: Mattern, Hermann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40498>

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: 02.04.2026

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

Die Ortsplanung als Landschaftsaufbau

Das Planen ist eine neue und sehr notwendige und in gewissem Sinne auch erlernbare Tätigkeit. Unser überzivilisiertes und sehr kompliziert gewordenen Leben erfordert das Planen auf allen Gebieten. Das gilt für den einzelnen Menschen und für die Menschheit im großen und ganzen, und es gilt bereits auch für die Entwicklung in jenen Teilen der Erde, die vorerst noch Raum genug zu haben scheinen; aber die Zunahme der Bevölkerung beträgt – nicht in Europa oder in China, sondern im Durchschnitt – 1% je Jahr. Und das bedeutet eine Verdoppelung der Bevölkerung überall auf der Erde in siebzig Jahren.

Augenfällig tritt das Planen von Städten, das Planen des Verkehrs, das Planen von Wirtschaftsgebieten und von Industrieschwerpunkten als Notwendigkeit ins Bewußtsein – und macht von sich reden –, und zwar in Begriffen, die aus anderen Bezügen entliehen sind.

Für den Planer, wenn er Hochbauer ist, besteht ein Stadtgebilde aus bebauten und auch nichtbebauten Flächen. Das Gebaute ist ihm das Positive und das Nichtbebaute, also die Straße, die Bahnlinie, der Platz, die Grünanlage usw., das Negative.

Ebensogut könnte er sagen, der Baukörper ist das Erhabene und alles andere auf dem Boden des Städtischen ist profan. Wenn der Planer ein Verkehrsfachmann ist, wird ihm der Verkehr das primär zu Fördernde sein, und das, was und um dessentwillen gefördert wird, ist sekundär – ja ist sogar gefährdet durch den Verkehr! Da scheint doch etwas verkehrt zu sein!

Verkehrt ist innerhalb des planenden Denkens jegliches Wertes. Das zwangsläufig begrenzte Fachdenken – der Ansatz des Planens von bestimmten Fachrichtungen aus – hat ohnehin schon das weltweit notwendige Vorbedenken von Erfordernissen in Engpässe geführt. Einseitig orientiertes Planen wird immer zu unzureichenden und fehlerhaften Ergebnissen führen. Angesichts des katastrophalen Verbrauchs der Landschaft überall in der Welt können wir uns aber planerische Fehler mit langfristigen Folgen nicht leisten.

Jede Stadt, jeder Ort, jedes Haus, jede Hütte ist mit dem Boden verbunden, ruht im Lande und ist Teil der Landschaft. Jedes Bauwerk hat Anteil an dem vom Menschen beschaffenen Land und steht in Wechselwirkung mit der Beschaffenheit des Landes, nämlich mit den vegetativen und den ökologischen Anteilen in der Landschaft.

Die Landschaft trägt und erhält unsere gesamte Zivilisation. Sie ernährt uns, sie hält den Wasserpegel konstant, sie reinigt und regeneriert unsere Atemluft, sie verarbeitet unsere Abfälle, und sie macht wenig von sich reden. Sie wird mehr oder weniger ignoriert.

Daß die Städte in die Landschaft vordringen, ist eine notwendige Tatsache. Die verbesserte Lebenshaltung und die Erleichterungen, die wir in der Lebensführung genießen, fordern diesen Tribut. Trotz oder gerade wegen dieser Bequemlichkeiten ist aber Wachsamkeit geboten. Mit Planen und Vorsorgen kann, wenn diese zur rechten Zeit und vom richtigen Standpunkt aus angesetzt werden, das Zerstören landschaftlicher Ausgeglichenheit nicht nur verhindert oder aufgehalten werden, sondern es kann die zwangsläufige Umorganisation ganzer Landesteile für eine andere Art der Nutzbarkeit zu positiven und erfreulichen Ergebnissen führen. Das lediglich defensive Bemühen um die Erhaltung und um den Schutz gewisser Landesteile erweist sich im allgemeinen als nicht zu reichend. Naturschutz und Landschaftsschutz unter ausschließlich restaurativen Aspekten sind ja schon deshalb zum Scheitern verurteilt, weil jegliches Vegetative, jede Pflanzengemeinschaft von Baum, Kraut, Strauch und Gras in Symbiose mit Kleinlebewesen – und mit den Tieren – ohne den organischen Zusammenhang ganzer Landschaften der Strukturveränderung und dem biologischen Umbau unterworfen sind.

Die abgeschnürten Landschaftsteile verlieren bei der Isolierung zu viele, ja fast alle von den ihnen innewohnenden Lebenskräften, von denen sie, solange sie bearbeitete Kulturlandschaften sind, den Menschen so vieles abzugeben haben – über die Fruchternten hinaus. Auf die Dauer wirkt es sich für alle Menschen sehr ungünstig aus, daß diese wirkenden natürlichen Kräfte mit den direkten Beziehungen zur Pflanzenwelt verlorengehen. Wir müssen dafür einen neuen Zustand erarbeiten. Dazu ist es notwendig, daß wir uns klar machen, wie wir die neuen Zusammenhänge schaffen und auf welche Weise wir beim Planen nach diesen Zusammenhängen suchen müssen. Wir stehen vor der Frage, ob wir Menschen heute dem «städtischen Kontinuum» – dem Auswachsen städtischer Besiedlungsform ohne Maß und Grenze – von seiten des Vegetativen, von seiten der natürlichen Wachstumskräfte Herr werden können oder ob – anders ausgedrückt – die Landschaft echte Beiträge zur Ortsplanung und zur städtischen Arbeits- und Lebensform beizusteuern hat.

Zurzeit ist die Landschaft im Flächenverhältnis wenigstens noch im Vorteil gegenüber dem Vordringen der Stadtregion; aber in Deutschland sind zurzeit rund 10 bis 15% der ganzen Landesflächen schon überbaut, und Land und Landschaft werden unentwegt weiter und schneller bauseitig verbraucht. Die Bewegung der Städte, ihr Anschwellen und Überquellen ist eine mechanische, eine aus additiven Vorgängen sich vollziehende Mehrung der baulichen Substanzen. Diese Motorik – die als solche lenkbar ist und lenkbar bleiben müßte – brauchte nicht unbedingt Aggression gegen Mensch und Land zu sein. Ihr kann ja eine vitale Beweglichkeit, nämlich die Wandelbarkeit und die Dynamik der Vegetation in den Landschaften, positiv gegenübergestellt werden. Dazu ist allerdings Voraussetzung, daß wir die Werte, die wir erkannt haben, richtig und möglichst im Zusammenhang einsetzen. Zum Lenken dieser beiden Gegenläufigkeiten gehört eine gründliche Umstellung der hergebrachten Denkgewohnheiten in bezug auf angestammte Vorrechte.

Bei der Ortsplanung – heute allgemein Städtebau genannt – ist bisher immer vom Subjekt zum Objekt hin gedacht worden, also von der Stadt zum Land.

Es waren bisher immer die Stadtbewohner, als die agileren Typen, die ihre eigene Situation analysierten und daraus die für sie wünschenswerten zukünftigen Erfordernisse ableiteten, ohne danach zu fragen, ob sich diese Erfordernisse auf ihre Umwelt positiv oder negativ auswirken würden.

«Stadtluft macht frei» – aber es fragt sich: wovon frei und frei wofür? Macht es sich nicht die Menschheit zu leicht, wenn sie sich frei wähnt von Verantwortung? Indem der Mensch das Land verläßt, das ihn bindet, schüttelt er manche persönliche Belastung ab. Dadurch werden tatsächlich Kräfte frei, mit denen nach neuer Einsicht positive Werte im Umraum zu schaffen wären.

Mit der Erkenntnis, daß mit jedem Bauvorhaben ein Teil des Bodens, auf dem wir stehen und mit dem wir leben und aus dem wir leben, unwiderruflich verbraucht ist, wächst zugleich das Bewußtsein, daß Landschaft Wert hat.

Das Innwerden dieser Wertigkeit – das Landschaftsbewußtsein – entwickelte sich erst unter Druck, unter dem Druck, den die Stadtregion jetzt ernsthaft auszuüben beginnt.

Daß das neue Bundesbaugesetz es jeder Gemeinde indirekt auferlegt, sich im Sinne dieses Landschaftsbewußtseins Gedanken zu machen um ihre Umgebung, ist wahrscheinlich im Wortlaut gar nicht zum Ausdruck gebracht, aber dies läßt sich aus dem Gesetz ohne weiteres herauslesen. Das Einteilen und Ausweisen von Flächen – wie es heißt – ist ein Anfang, ein erstes Ergebnis einer neuen Einstellung zum Wert der Landschaft. Jeder Gemeinde ist es also aufgegeben, an die ihr zur Verfügung stehende, an die ihr anvertraute landschaftliche Umgebung zu denken, sie nicht vollends zu verbrauchen oder

sie sich gar von anderen Interessenten nehmen zu lassen. Um die Aufgabe der Gemeinden von der Landschaft aus richtig anzugeben, muß die Gemeinde als *Teil der Landschaft* erkannt und von dort her planerisch bearbeitet werden. Diese Auffassung und die Art der vorsorgenden Planung bringt dann Umfassenderes als einen lediglich wirtschaftlich-funktionellen Flächennutzungsnachweis hervor.

Eine solche Art planerischer Bearbeitung setzt beim Bearbeiter außer biologischen, ökologischen und vegetationswirtschaftlichen Kenntnissen ein räumliches Vorstellungsvermögen voraus, also die Fähigkeit zum dreidimensionalen Denken in lebendiger Materie.

Und es setzt voraus, daß die Projektion in die Zukunft – als die vierte Dimension – in die Arbeit einbezogen wird. Das Ergebnis solcher Arbeitsweise ist selbstverständlich umfassender, als es das flachnützliche Kalkulieren sein kann. Durch die Einflußnahme der «Landschaftsregion» auf die «Stadtregion», durch das Ausbalancieren der beidseitigen Belange, durch das Anerkennen der differenzierten Lebensbedürfnisse beider Seiten und durch das Abstimmen dieser aufeinander können neue und vorbildliche Lebensbereiche geschaffen werden.

Der Wert des Landschaftlichen sowohl als auch des Städtischen liegt in seiner Austauschbarkeit. Natürlich bleibt in einer Landschaft, die bisher hauptsächlich oder ganz und gar den Vegetationswirtschaften – also den Forstwirtschaften, den Landwirtschaften, den Gartenbauwirtschaften – diente, wenn eine Stadt in sie hinein geplant wird, nicht alles beim alten – im Gegenteil! Aber nirgends in der Welt ist ja alles zum besten. Umwälzungen im wahren Sinne des Wortes, die durch die Verwirklichung großer Projekte in der Landschaft vor sich gehen, geben auch Gelegenheit zu Korrekturen und geben sogar Gelegenheit, Landschaften und Landschaftsräume radikal neu zu planen, also unter Umständen sie so robust und widerstandsfähig zu machen, daß sie sich der Benutzung durch eine Großzahl neu angesiedelter Bewohner gewachsen erweisen. Daß dies normalerweise in einer Ackerbau- und Wiesen- oder Weidelandschaft durchaus nicht immer der Fall ist, ist offensichtlich, besonders in den beliebten Ausflugsgebieten.

Naherholungsziele sind im Umkreis der großen Städte ohnehin fast illusorisch geworden. Schlagen wir um die äußersten Bebauungsgrenzen, also dort, wo wirklich keine vorstädtischen Einflüsse in Form von Siedlungen, Wochenendkolonien, Fabriken, Umladepätzen und Güterbahnhöfen mehr bemerkbar sind, einen Kreis von nur 100 km Radius, werden wir mit Schrecken feststellen, daß wir vielerorts bereits dem Weichbild der Nachbarstadt oder des Arbeiterwohndorfes oder der Industriebereitschaftssiedlung so nahe kommen, daß von Erholungsmöglichkeiten im «Grünen» oder gar im «Freien» gar keine Rede sein kann.

Wer sich heute kurzfristig – also über ein Wochenende von 48 bis 60 Stunden – erholen will, fährt dazu mit dem Auto ohne weiteres 200 bis 300 km und erreicht, je nach Lage seines Ausgangspunktes, eventuell ein Wald-, Berg- oder Hügelland, einen großen See oder das Meer, vielleicht sogar ein abgelegenes echtes Bauerndorf. Waldhügelländer und große Gewässer tragen – wohl als einzige Landteile in Europa – noch so viel Ursprünglichkeit in sich, daß von ihnen Kraft auf die Erholungssuchenden ausgeht.

Wer aber wöchentlich nur einmal für zwölf Stunden oder weniger den Anschluß an die «Natur» sucht und dazu sein Auto ausführen will, braucht ein Ziel. Abgesehen davon, daß ihm sein Auto Beweglichkeit und Bequemlichkeit verschafft, ist ihm das Fahrzeug quasi die Vorstufe zum Eigenheim, der Beginn sichtbaren Vorwärtkommens. Um des Autos willen soll dieses Naherholungsziel nicht schnell erreicht werden, sondern es soll die Straße selbst Erholung bieten und zum Aufenthalt verlocken. Gelegenheit zum schattigen Rasten, zum Wagenwaschen, zum Spiel, zum Baden und zu einem mög-

lichst kurzen Spaziergang muß entlang der Straße zu finden sein. Das bedeutet aber, daß ein diesen vorbildlosen Forderungen entsprechendes Planen in der Landschaft – entlang der Straße und für die Orte, die berührt werden – vorangegangen sein muß. Das Studium der menschlichen Gesellschaft und die Kenntnis der Vegetationsgesellschaften setzen den Planenden in die Lage, selbst gegenläufige Erfordernisse aufeinander abzustimmen.

Natürlich kann dabei nicht verhindert werden, daß gerade dort, wo mit einer gewissen Phantasie geplant wurde, der Erfolg an einer außerordentlich starken Benutzung solcher Erholungslandschaften ersichtlich wird.

Wer dieser Situation aus dem Wege gehen will und wem es gerade am Wochenende auf das Im-Auto-gesehen-Werden nicht so sehr ankommt, wird wahrscheinlich seinen Garten als Naherholungsziel vorziehen, wobei der Garten am Eigenheim häufig gar nicht das Ziel des Sonntags ist.

Liegt der Garten aber an der Peripherie der Stadt – in einem Laubengelände –, so wird auch dort die Parkplatzfrage ein stadtwirtschaftliches Problem sein, denn der Wagenpark ist am Kleingartenpark nicht eingeplant. Die Bestrebungen gehen im Gegenteil ja dahin, diese wohnungsfernen Gärten in und vor den Städten in ihren Flächenabmessungen erheblich zu reduzieren.

Tägliches Naherholungsziel für alle Freizeiten ist der Kleingarten, der den Wohngebieten so benachbart ist, daß er ohne Verkehrsmittel zu Fuß in zehn bis fünfzehn Minuten zu erreichen ist. Das Ausweisen gerade dieser Gärten als Bauwartungsland ist aus der Sicht der Hochbauer und der Verkehrsplaner für die Verdichtung der Städte stadtwirtschaftlich unerlässlich. Die Verdichtung der Städte ist im Hinblick auf die gefährliche Dezentralisation und dem damit in Verbindung stehenden Landschaftsverbrauch nur zu begrüßen.

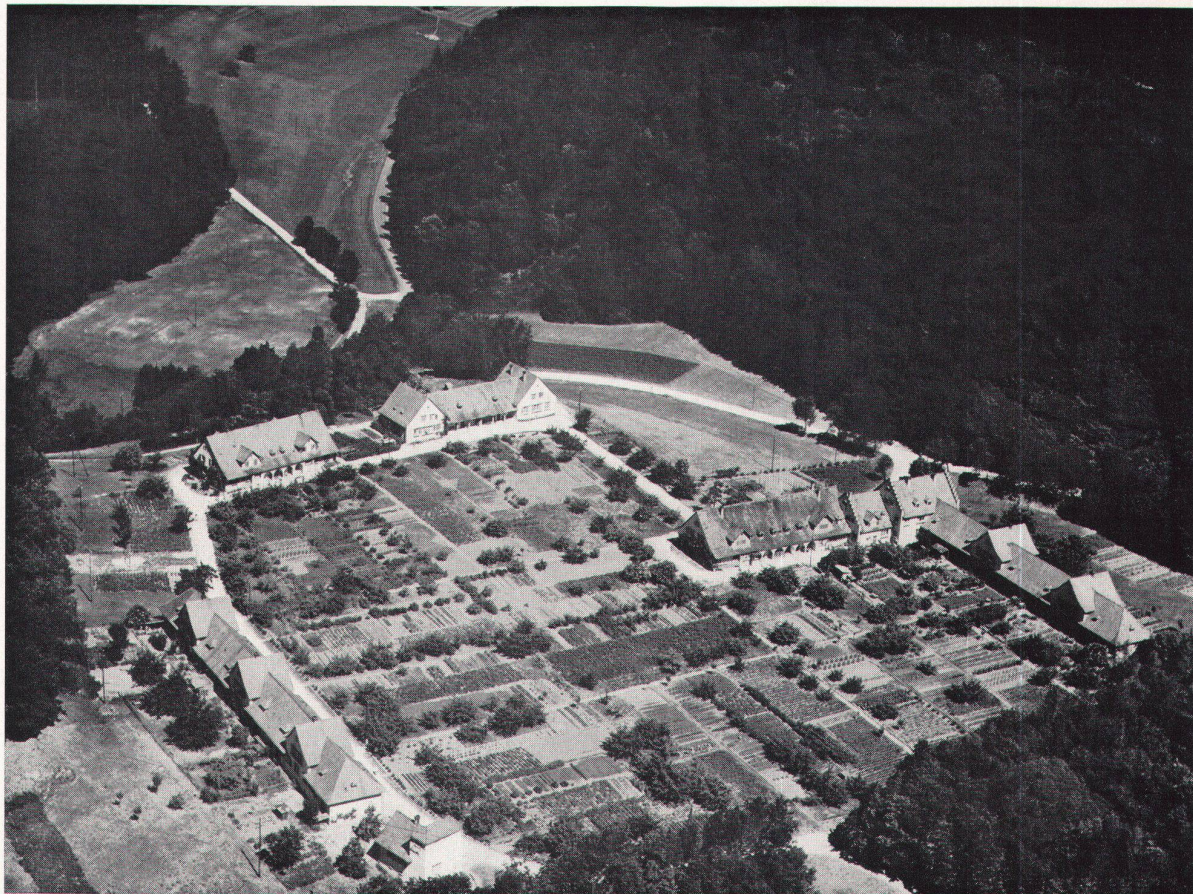
Da aber dennoch 25% aller Familien in allen Städten aller Größen Wert darauf legen, sich zu Hause zu erholen, wird von den Planenden nach geeigneten Gartenlösungen für diejenigen Menschen zu suchen sein, die in der Nähe ihrer Mietwohnung auf einen Kleingarten, auf ein «grünes Zimmer» oder auf einen Gartensitzplatz innerhalb einer Gemeinschaftsanlage bestehen.

Gerade an diesem so simpel erscheinenden Kleingartenproblem kann – so glaube ich – nachgewiesen werden, wie ohne Überbetonung unzeitgemäßer Vorrangigkeiten und ohne das Setzen veralteter Wertmaßstäbe Ortsplaner und Verkehrsplaner und Landschaftsplaner ihre planende Tätigkeit zur Übereinstimmung bringen können.

Für ein parkendes Auto wird vom Verkehrsplaner eine Fläche von wenigstens 20 m² berechnet. Ein werktätiger Autobesitzer, der eine Wohnung hat und außerdem einen wohnungsfernen Garten bewirtschaftet, braucht also 3mal 20 m² Parkfläche: vor der Wohnung, am Arbeitsplatz und am Garten, für sein eigenes Auto, dazu noch zusätzlich Parkraum überall dort, wo er einkauft, ins Theater geht oder Fußball spielt.

Wären Arbeitsplatz und Wohnquartier nicht – wie heute üblich – reinlich voneinander getrennt und weit entfernt und läge der Garten in Fußgängerentfernung und würden vor den Wohnungen alle Wagen unter Niveau aufgestellt, so könnte viel Platz für neue Kleingärten, die nicht mehr Fläche brauchen als je 60 bis 100 m², nahe den Wohnungen ausgewiesen werden. Bei dem heute üblichen Zeilenbau entlang der Straßen oder in irgendeinem Winkel zu den Straßen ist ein der Anzahl der Stockwerke entsprechender Abstand obligatorisch. Diese Flächen sind heute zwar begrünt, jedoch unterliegen sie keiner Nutzung. Sie kosten aber Pflege. Diese Flächen bieten sich dem Grünplaner für Gruppen von Kleingärten in Rahmenpflanzungen geradezu an.

Würden aber die Hochbauer die Verdichtung der Bebauung nicht auf Kosten der Grünflächen und der Kleingärten an-



1

streben, sondern sie auf einem andersgearteten Schema variablerer und differenzierterer Baukörper und Bauabmessungen aufbauen, so würden auch die Freiflächen zwischen den Wohnhäusern differenzierter und weitaus räumlicher sein, als dies bisher der Fall war. Kleingärten in verwinkelten und verwundenen Räumen, auf Terrassen und in Parks verteilt, würden zwar die sogenannte «Stadtästhetik» ins Wanken bringen, jedoch der gesellschaftlichen Kommunikation würden die Kleingärten in unmittelbarer Nähe der Wohnungen sehr entgegenkommen.

Für viele einsame Menschen besteht ja die Erholung in der Begegnung mit anderen. Für die meisten Menschen ist es bereits Erholung, etwas anderes tun zu dürfen, als es der Beruf oder der Alltag von ihnen verlangt. Der Aufenthalt in frischer Luft, ebenfalls eine der Voraussetzungen für Erholung, ist durch das Bewirtschaften von Gärten sicher gewährleistet, und die vielen verschiedenartigen und unterschiedlich hohen und dichten Pflanzen in den Kleingärten erzeugen ein geeignetes, gesundes Klima.

Die Naherholungsziele vor den Städten verfügen ja auch nicht immer über reine Luft und saubere Lagerstellen, und ruhig kann es auch nicht sein, wo viele hinstreben.

Wenn also die Beunruhigung durch den Verkehr von diesen Kleingärten am verdichteten sozialen Wohnungsbau durch das Planen von Fußwegsystemen einerseits und durch die Stellung der Baukörper andererseits abgelenkt wird, wenn es durch integrierendes Planen erreicht wird, daß Gartenwohnen und Kraftverkehr sich einfach ausschließen *müssen*, dann ist für das allernächste Erholungsziel und für das «Grün im Städtebau» Wesentliches erreicht.

1

«Zurück zur Natur» 1918: der Industriearbeiter als Kleinlandwirt. Siedlung Schweizersbild der Georg-Fischer-Werke Schaffhausen, Architekt: A. Meyer, Hallau. Der hier siedelnde Arbeiter konnte sich mit Milch, Gemüse und Obst selbst versorgen.

«Retour à la nature» 1918: l'ouvrier industriel s'improvise petit paysan. Cité ouvrière Schweizersbild des Usines Georg Fischer à Schaffhouse. Architecte: A. Meyer, Hallau. L'ouvrier-colon pouvait se ravitailler lui-même en lait, légumes et fruits.

'Back to Nature' 1918: the factory worker as small farmer. 'Schweizersbild' colony owned by the Georg Fischer Company in Schaffhausen, architect: A. Meyer, Hallau. The workmen who chose to live in this colony were able to produce their own milk, vegetables and fruit.

Photo: +GF+ 491116