

City : Begriff und Folgerungen

Autor(en): **Rosenberg, Franz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gutes Bauen, schönes Wohnen, gesundes Leben**

Band (Jahr): - **(1951)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-650949>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

CITY

Begriff und Folgerungen

Von Architekt Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Bremen-Horn

Das Wort *City*, entstanden aus dem lateinischen *ciuitas*, wurde aus dem Englischen in die deutsche Umgangssprache und in die Fachsprache des Städtebaus übernommen. Ursprünglich bezeichnete man eine bedeutende Stadt als Ganzes mit *City*, dann übertrug sich die Bezeichnung auf die Altstadt (*City of London*). Altstadt wiederum ist fast überall gleichzusetzen mit Geschäftsstadt, so daß es naheliegend war, bei der Übernahme des Wortes als Fachausdruck es zur Bezeichnung des Geschäftszentrums innerhalb der Innenstadt zu verwenden. Man sollte es jedoch als Bezeichnung des Stadtmittelpunktes überhaupt benutzen, und zwar bei der Großstadt, im Gegensatz zum Wort «Stadtkern», das sich auch auf die Klein- und Mittelstadt anwenden läßt.

Versteht man so unter *City* den Mittelpunkt der Großstadt, so ist damit nicht nur die Geschäftszentren gemeint, sondern der Teil der Stadt, in dem sich die Bauten der Kultur, der Wirtschaft und der Verwaltung konzentrieren – oder vielmehr konzentrieren sollten –, denn *City* als Wort so gebraucht, ist keine nachträglich angewandte Bezeichnung, sondern vorerst noch ein Programm.

Warum ein Programm? – Weil keine *City* in unseren Großstädten die Konzentration in dieser Form aufweist. Wo sie das aber doch annähernd tun sollte, dort sind – wozu die Fragen des Verkehrs nur unzulänglich leisten.

Daß dem so ist, dafür gibt es viele Gründe, die in den einzelnen Städten verschieden sind. Als überall gleich ergibt sich aber die Tatsache, daß die Neuordnung der *City* gerade in der *City* den größten Schwierigkeiten, insbesondere solchen finan-

zieller Art, begegnet. Aber nicht nur aus diesen finanziellen Gründen, sondern auch aus technischen Gründen ergibt sich die Notwendigkeit, mit der Neuordnung der Verkehrsverhältnisse in der *City* innerhalb ihres eigentlichen Gebietes zu beginnen, sondern schon draußen bei der Autobahnabfahrt. Darüber hinaus ergibt sich die Notwendigkeit, die Verkehrsspitzen, die sich fast überall kaum mehr bewältigen lassen, nicht als gegeben hinzunehmen, sondern Wege zu suchen, um diese Verkehrsspitzen auf das Maß zu bringen, das der *City* gemäß ist, die weder die Generalverkehrsverteiler noch eine museale, verkehrsstille Oase ist.

Auf eine kurze Formel gebracht, lautet das Programm der neu zu ordnenden *City*: Ansetzung dessen, was in die *City* gehört; Entfernung dessen, was nicht dorthin gehört. Dem Verkehr aber, der Ziel und Quelle in der *City* hat, freie Entwicklungsmöglichkeiten. Oder noch kürzer: *Neuordnung der City durch Ordnung des Verkehrs und Ordnung der Struktur.*

Eine Reihe von Forderungen zur Ordnung des Verkehrs in der *City* sind seit langem fester Bestandteil der städtebaulichen Theorien, in allen Stadtplanungen berücksichtigt und auch bei Nichtfachleuten längst populär: die Fernhaltung allen Verkehrs, der sein Ziel nicht in der *City* hat, durch Anbieten leistungsfähiger und zügig geführter Straßen, die die Fernverkehrsstraßen untereinander und mit den Nebenzentren der Stadt verbinden sowie die Nebenzentren untereinander; die ausreichende Bemessung der Straßen innerhalb der *City*; die Schaffung von genügend großen Parkflächen unmittelbar an öffentlichen Straßen, aber auch im Innern der Baublöcke, um die Stra-

ßen von parkenden Kraftwagen zu entlasten.

Nicht im gleichen Maße populär und in ihrer Dringlichkeit noch nicht überall klar erkannt wird aber eine Forderung, die für die Neuordnung der *City* von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist: Es muß nicht nur für den Kraftfahrer, sondern auch für den Fußgänger gesorgt werden. Die Verbreiterung der Gehbahnen reicht allein nicht aus. Die Anlage von Fußgängerstraßen ist schon wirksamer, ein Netz von Fußgängerstraßen, gespannt zwischen Ziele wie Empfangsgebäude der Eisenbahn, Omnibusbahnhof, Dampferanlegestellen, Haltestellen der Nahverkehrsmittel und Parkplätze, ist das Ideal.

Ordnung der Struktur

Die Ordnung des Verkehrs käme jedoch über ein Kurieren am Symptom nicht hinaus, verbände man mit der Ordnung des Verkehrs nicht auch die Ordnung der Struktur.

Versteht man unter *Struktur* die Zuordnung von Bauten verschiedener Nutzungsart, wie Kirchen, Behördenbauten, Verwaltungsgebäuden, Büro- und Geschäftsbauten u. a., und untersucht man in den einzelnen Großstädten, wie weit diese Zuordnung gesund ist, so wird man sehr häufig feststellen, daß noch viel getan werden muß, um zu einer gesunden Struktur zu kommen. In der *City* sollen die Bauten der Kultur, Verwaltung und Wirtschaft konzentriert werden.

Ehe diese Elemente einer gesunden Struktur der *City* aber geordnet werden können, um zu einer Konzentration zu gelangen, bedarf es der Entfernung alles dessen, was eine gesunde Struktur der *City* stört, weil es dem Wesen der *City* nicht gemäß ist, z. B. aller industriellen Betriebe, aller gewerblichen Betriebe mit großem Flächenbedarf, aller Gemeinschaftseinrichtungen, wie Schulen, Badeanstalten u. a., was besser im Kern einer Stadtzelle oder in der Nähe der *City* an einem geeigneten Standort unterzubringen wäre. Dazu kämen alle Wohnungen, außer solchen für Geschäftsleute, für die der Nachteil einer ungünstigen Wohnlage ausgeglichen wird durch den Vorteil des Wohnens in der Nähe des Betriebes, und außer Wohnungen für einen kleinen Personenkreis nicht nur von Intellektuellen, denen die Stadtnähe ebenso wie den Geschäftsleuten wichtiger ist als der wohngigienische Vorteil des Wohnens außerhalb der *City*. Parallel dazu bedarf es der Ansetzung dessen, was in der *City* gebraucht wird, sofern es dort noch nicht vorhanden sein sollte. Außer den bereits genannten Bauten der Kultur, der Wirtschaft und der Verwaltung sind das Vergnügungsstätten, wie Varietés, Kinos, dazu Gaststätten, Konditoreien, Frühstücksstuben, nicht zu vergessen aber auch das, was der Kraftverkehr an Einrichtungen verlangt, wie Garagen und Einrichtungen für die Wagenpflege und das Tanken.

Geschwindigkeit

Hat die Planung zur Durchführung der Maßnahmen, zur Herstellung der verkehrlichen Ordnung ein Hilfsmittel in dem gesetzlich geregelten Verfahrensweg, so ist die Durchführung der Maßnahmen zur Herstellung der strukturellen Ordnung weit schwieriger. Wichtig und ausschlaggebend für den Erfolg ist hier ein guter Plan und ein unberrittes Festhalten an ihm, nicht minder wichtig aber die Geschwindigkeit in der Durchführung des Planes. Der Ausbau einer Straße und eines großen Parkplatzes kann hier Wunder wirken, eine geschickte Grundstückspolitik innerhalb und außerhalb der *City* kann das Wunder wirksam unterstützen. Eine strukturelle Ordnung wird aber nur langsam wachsen können, man wird keine schnell sichtbaren Erfolge erzielen können, und das ist vielleicht auch gut so.

Was geschieht nun aber, wenn sich die Neuordnung der *City* nicht oder nur unzulänglich durchführen läßt? Wird der Autofahrer sich daran gewöhnen, statt 150 Meter, 400 und 500 Meter zu Fuß zurückzulegen zwischen dem Parkplatz und seinem Ziel, einem Laden, einem Behördebau oder seinem Arbeitsplatz in einem Bürogebäude, nur weil sich in der

City keine leistungsfähigen Parkplätze haben schaffen lassen? Werden der Autofahrer und Fußgänger, diese dann mit der Straßenbahn, weiterhin widerstandslos Zickzackwege über größere Entfernungen machen, wenn sie an einem Vormittage eine Besprechung bei Geschäftsfreunden haben, einen Gang zum Finanzamt und einen Makler oder Rechtsanwalt aufsuchen wollen, und das alles nur deshalb, weil eine sinnvolle und zweckmäßige Konzentration sich in der *City* nicht hat erreichen lassen? Es bedarf keiner großen Prophetengabe, um diese Frage zu verneinen.

Bis zu einem gewissen Stadium würde die Entwicklung sich noch fortsetzen, dann würde die Verkehrsverstopfung aber vollständig und die *City* einfach nicht mehr leistungsfähig sein. Das Leben würde darüber hinweggehen, der Autofahrer würde außerhalb der *City* parken und dort seine Einkäufe machen. Die Geschäftsleute würden das erkennen, zuerst ihre Zweigstellen, dann überhaupt ihre Geschäfte in «modernere» Quartiere verlegen, während die stärker gebundenen Kultur-, Verwaltungs- und Behördenbauten am alten *City*standort verbleiben müßten. Es würde eine Dekonzentration und Unübersichtlichkeit eintreten mit sehr unangenehmen Folgen; für den Einheimischen wären sie lediglich unbequem, den Fremden aber, den Kunden und Besuchern, würde dieser Zustand abschrecken, und er würde eine solche Stadt nur dann aufsuchen, wenn er es gar nicht vermeiden kann. Die weiteren Folgen einer solchen Entwicklung auf das gesamte Wirtschaftsleben einer Stadt bedürfen keiner Ausmalung.

Konsequenz

Es sind also die Neuordnung der *City* und die damit verbundenen Eingriffe und Aufwendungen von unmittelbarem und lebenswichtigem Interesse für jede Großstadt. Es darf hier die Behauptung gewagt werden,

daß die Großstadt ihre wirtschaftliche Zukunft am besten sichert, die ihre *City* am konsequentesten den veränderten Verhältnissen entsprechend neugestaltet.

Heute ist wohl nur in sehr wenigen deutschen Großstädten die Neugestaltung der *City* ein planerisches Problem. Fast überall sind die Dinge so weit gereift, daß das Problem der Neugestaltung schon in das Stadium der Durchführung getreten ist; hoffnungsvolle Ansätze zeichnen sich bereits ab. Jetzt hat nicht mehr der Planer das Wort – außer der immer wieder notwendigen Kontrolle seiner Planung –, sondern der gewählte Vertreter der Einwohner, der Politiker, und der betroffene Grundstückseigentümer. Der Politiker, meist Laie in den Dingen der Stadtplanung, wird in seinem Urteil verantwortungsbewußt das Interesse der Stadt gegen das Einzelinteresse abzuwägen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt zu berücksichtigen haben. Der betroffene Grundstückseigentümer wird seine Einsicht walten lassen, sich von alten Vorstellungen lösen und sich neuen zuwenden müssen und zu prüfen haben, ob die restlose Ausnutzung der Möglichkeiten, die ihm in einem Rechtsstaat gesichert sind, für ihn wirklich nützlich ist als ein einseitiges Sichbedienen im Rahmen der Gemeinschaft.

Diese Dinge treffen nicht nur auf die Neuordnung der *City* zu. Sie macht zwar nur einen Teil der Neuordnung in den Städten aus, aber so, wie die Neuordnung der *City* Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet hat, so wirken sich umgekehrt Umgestaltungen in den sonstigen Stadtteilen auch auf die *City* aus. Infolge dieser Wechselwirkungen sammeln sich die Probleme der Neuordnung der Gesamtstadt wie in einem Brennpunkt bei der Betrachtung der Fragen der Neuordnung der *City*, die so gesehen der Stadtteil ist, dessen Neuordnung am sorgfältigsten vorbereitet und am aufmerksamsten betrachtet werden muß.

Neue Städtequartiere

Novum in Bern

Auch Bern hat seit Jahrzehnten einen starken Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Eine Weiterentwicklung der Stadt auf eigenem Gemeindeboden ist aber nur noch in Richtung *Riedbach* und auf dem *Wankdorf* möglich. Das Gebiet gehört der Burggemeinde, und diese erklärte sich bis in jüngste Zeit nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen bereit, einer Bebauung, bzw. einer Veräußerung zuzustimmen. So kam es, daß der Algemeinderat in enger Zusammenarbeit mit dieser Burggemeinde ausgearbeitet worden sind. Im neuen Quartier *Wankdorf* wird eine sehr strenge Trennung zwischen *Wohn- und Industriezone* bestehen. An den Durchgangsstraßen sind nicht einmal Garagen gestattet, was übrigens ein städtebauliches Novum darstellt. Die bisherigen industriellen Betriebe am südlichen Zipfel des *Wankdorf* werden in die neugeplante Spezialzone den Geleiseanlagen *Wilerfeld* entlang umgesiedelt, so daß der ganze südliche Teil des *Wankdorf* mit Ausnahme der Sportanlagen den Wohnbauten reserviert bleiben kann. Das neue Quartier wird 5000 Bewohnern Platz bieten. Die Wohnblocks werden absichtlich nicht parallel zu den Straßenzügen gestellt. Es sind *Winkelblocks* vorzusehen, die bis zu 70 Meter breite Grünflächen ermöglichen. Die Gebäudetrakte sollen 4 bis 6 Stockwerke besitzen. Mit dem Bau einer Kirche, einem *Kindergarten* und dem Ausbau des *Stadions* hat man bereits begonnen.

USA-Quartier in Berlin

Die Amerikaner bauen in Berlin ein eigenes kleines Quartier, um nicht noch mehr Wohnraum von den Deutschen beanspruchen zu müssen. Es befindet sich in der Nähe der *Truman-Halle* in *Berlin-Dahlem*.

Vorgesehen sind 11 Apartmenthäuser mit je 12 Wohnungen, eine Kirche mit 350 Plätzen und ein Kino mit 400 Plätzen. Durch Umbau von Barackengebäuden soll ein großes Haus errichtet werden, das Räume für Klubs, Bibliotheken, Läden und für Tanz und Spiel enthält. Ebenso wird eine kleine Sporthalle errichtet.

Glenrothes

Gegenwärtig wird in *Scotland* in *Fifehire* die Stadt *Glenrothes* errichtet. Ein erster Fünfjahresplan sieht die Erstellung von 2500 Wohnhäusern für 9000 Einwohner vor. Innerhalb von 15 Jahren soll dann die Stadt auf eine Bevölkerung von 230 000 Seelen gebracht werden.

Lansbury

Lansbury ist der erste Londoner Stadtteil, der als eigentliche «Neighbourhood» nach dem Plane des London County Council wieder aufgebaut wird. Im Rahmen des «Festival of Britain» wird eine Ausstellung gezeigt, die Häuser, Läden, Schulen, Kirchen, Spielplätze, Parks und Gärten aufweist, welche nachher bezogen werden können.

Melbourne

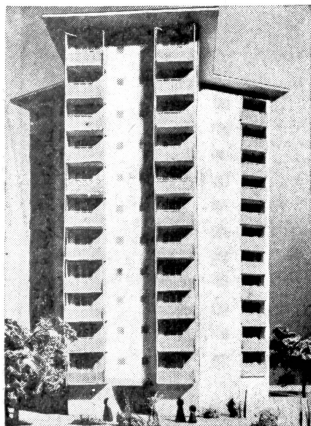
Melbourne bedeckt ungefähr 1000 Quadratkilometer Australiens und ist damit, was die Fläche anbetrifft, eine der größten Städte der Welt. Die Bevölkerungsdichte ist aber sehr gering und beträgt nicht einmal einen Drittel der Parkstadt *Welwyn* in England. Die außerordentliche Ausdehnung rührt von der Land Spekulation her, indem Spekulanten große Ländereien an sich rissen. Heute stehen nun Tausende von Häuserblocks leer, und die öffentlichen Dienste werden unverhältnismäßig teuer. Damit stellen sich der Stadt ganz ungewöhnliche Planungsprobleme. Die Planung liegt aber noch in den Anfängen, doch der Ruf nach ihr ist allgemein.

der Firma AG Scotoni in Basel bereits seine eigenen Wege.

Hochhäuser auf dem Kasernenareal?

Ganz abgesehen davon, daß zuerst die militärische Frage abgeklärt sein muß, ist bei der Frage der Ueberbauung des Kasernenareals jedenfalls zu berücksichtigen, daß in einem weiten Umkreis keine andere Grünfläche vorhanden ist. Da nach der jetzt geltenden Bauordnung Hochhäuser vermehrte Grünflächen mit sich bringen, steht ihnen gegenüber der horizontalen Ueberbauung ein Plus zu überlegen, ob das Kasernenareal nicht für die

mit dem neuen Bahnhof zu verbinden, was merklich billiger als der Seidengasse-Durchstich zu stehen käme. Das *Linthescher-Areal* ist im übrigen für eine eventuelle Untergrundbahnstation vorgesehen. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß mit dem Bau von Hochhäusern der Mangel an Bauland nicht behoben werden kann. Er ist aber aus städtebaulichen Gründen an verschiedenen Punkten angezeigt. An derartig günstigen Lagen eignen sich Hochhäuser entweder als Zweckbauten für Büros, eventuell Hotels und Warenhäuser oder als Wohnhäuser hauptsächlich für Alleinstehende und kinderlose Ehepaare. Ein



Modellbild der ersten Zürcher Hochhäuser. Die Bevölkerung verfolgt mit Interesse die Bauarbeiten am *Letzigraben*, wo die halbe Höhe bald erreicht ist. Die Platzierung dieser «Sternhäuser» im Weichbild des *Limmatalles* ist gut. Zu dem horizontal verlaufenden *Uetliberg* ergeben die hohen Bauten eine auffallende vertikale Dominante. Für die Wohnungen haben sich viele Interessenten gemeldet. Es gibt auch in *Limmat-Athen* Leute, die gerne luftig wohnen und weite Aussicht genießen wollen. In der nächsten Nummer geben wir eine ausführliche Schilderung des Bauvorgangs und der Innenausstattung.

Projekt: Stadtbaumeister A. H. Steiner, Zürich.

dringend benötigten Autoparkflächen herangezogen werden könnte. – Das *Linthescher-Areal* stellt ebenfalls einen Rest Grünfläche dar. Es sollte für künftige Verkehrsbedürfnisse reserviert bleiben. Es besteht nämlich die Möglichkeit, die obere Bahnhofstraße statt über die Seidengasse über das *Linthescher-Areal*

Hotelbau in Form eines Hochhauses könnte beispielsweise bei der Planung des neuen Hauptbahnhofs in Erwägung gezogen werden; dabei ließen sich andere Forderungen, wie das Unterbringen von öffentlichen Lokalen, Nachtlokalen für Flugreisende, eines Presseetablissemens usw. verwirklichen. R. S.