



Die neue Stadt

Feder, Gottfried

Berlin, 1939

IV. Planungsbeispiele

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84833](#)

IV. Planungsbeispiele.

In diesem Abschnitt sollen nun einige Planungsbeispiele von Städten gezeigt werden, die nach den in vorliegender Arbeit entwickelten Grundgedanken entworfen wurden. Allen diesen

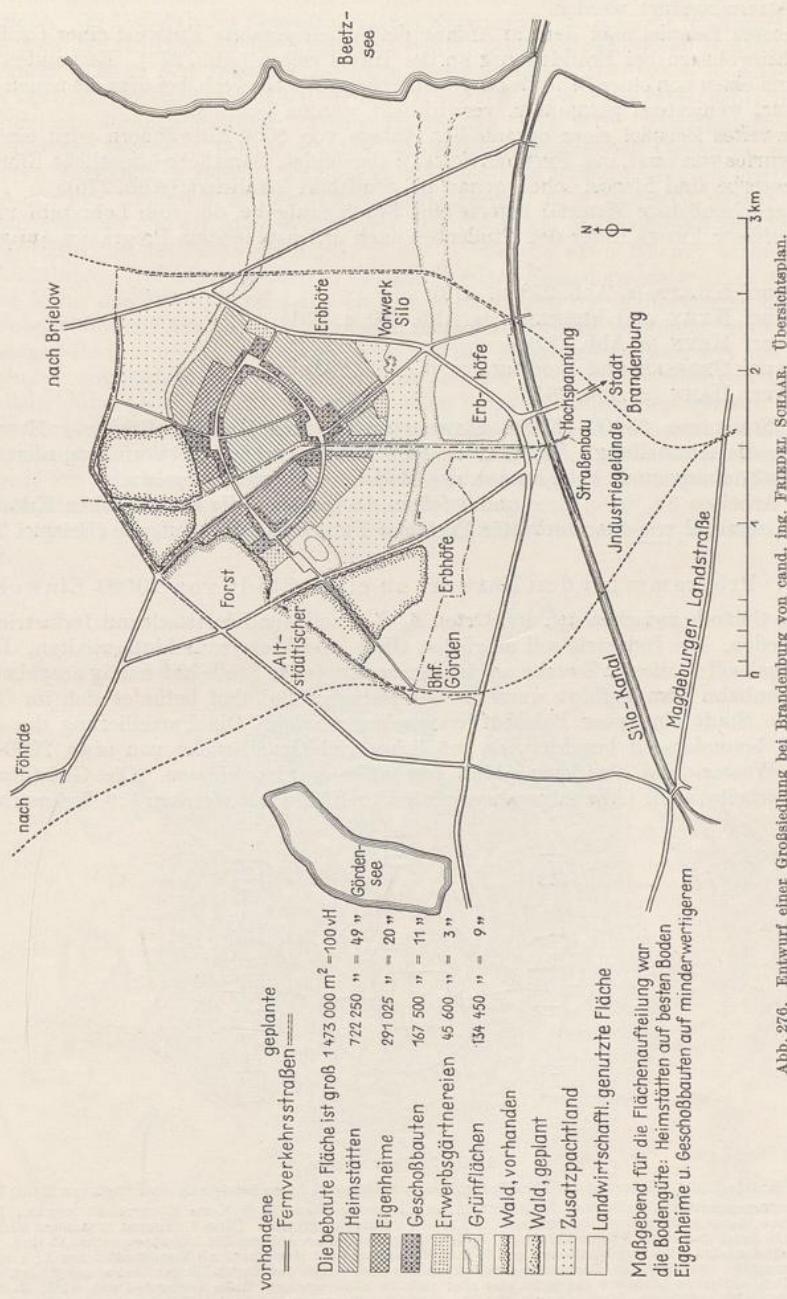


Abb. 276. Entwurf einer Großsiedlung bei Brandenburg von cand. ing. FRIEDEM. SOHAR. Übersichtsplan.

Entwürfen ist ein einheitlicher neuer Geist oder Stil eigen, der unserer Überzeugung nach sich in Zukunft überall durchsetzen wird. Es handelt sich hier nicht um die Aufstellung von Plänen für sog. „Idealstätte“, sondern um ganz praktische Einzelfälle. So sehr wir uns also immer bemüht haben, das Wesentliche und Gemeinsame, das Prinzipielle in der Struktur der Städte

zu erkennen, so sehr möchten wir auch den Standpunkt betonen, daß es eine Idealstadt nicht gibt, sondern daß jede Stadt an jedem Orte neu entworfen werden muß. Gerade die vielen feinen örtlichen Einflüsse auf das Wirtschaftsleben und auch auf die künstlerische Durchbildung der gesamten Stadt müssen zu einem lebensreichen, lebendigen Entwurf durch die Hand des Gestalters zusammengefügt werden.

1. Als erstes Beispiel mag der am Anfang der Arbeit gezeigte Entwurf einer Großsiedlung von 8000 Einwohnern bei Brandenburg an der Havel gelten (Abb. 275). Es handelt sich zum erstenmal um einen von einer Behörde ausgeschriebenen Wettbewerb, bei dem die neuen Gedanken der Struktur, wenigstens planmäßig, verwirklicht werden konnten.

2. Als zweites Beispiel einer organischen Anlage von 8000 Einwohnern wird eine Variante dieses Entwurfes von cand. ing. FRIEDEL SCHAAR abgebildet. Sämtliche öffentliche Einrichtungen und die Gewerbe sind hierbei schon genau im Stadtbild lokalisiert (Abb. 276).

3. Das anschaulichste Material lieferte eine Studienaufgabe, die vom Lehrstuhl von Staatssekretär Professor FEDER unter den Studenten nach untenstehendem Programm ausgeschrieben wurde:

- a) Entwurf KILLUS (s. Abb. 278 u. 279).
- b) Entwurf KUHN und FRÖHLICH (s. Abb. 280 u. 281).
- c) Entwurf HEYN (s. Abb. 282).
- d) Entwurf GROSSE und SCHÜRMANN (s. Abb. 283).
- e) Entwurf HAHN (s. Abb. 284).

4. Eine Stadt von 25000—27000 Einwohnern ist vom Seminar Professor MUESMANN in Dresden für die Ausstellung „Schaffendes Volk“ in Düsseldorf entworfen worden. Auszüge aus der Beschreibung und Abbildungen des Modells sind wiedergegeben.

Zu den Arbeiten 3a, b, c, d, e und 4 folgen nachstehend die ausführlichen Erläuterungen. Die im Lehrstuhl von Staatssekretär Professor FEDER gestellte Aufgabe (Beispiel 3) lautete:

Aufgabe: Programm für den Entwurf zu einer Stadt von 20000 Einwohnern.

Auf dem Gelände zwischen den drei Orten *A*, *B*, *C* soll eine Kleinstadt mit Industriecharakter errichtet werden. Die Industrie soll möglichst Gleis- und Wasseranschluß erhalten. Der östlich liegende Kanal soll zu diesem Zwecke an einer zu ermittelnden Stelle hafenartig ausgebaut werden und die Eisenbahn herangeführt werden. Der bisherige Bahnhof befindet sich im Ort *A*. Es kann für die Stadt ein neuer Bahnhof vorgesehen werden. Die Parzellierung des Industriegeländes ist besonders zu beachten, da möglichst viel Grundstücke von etwa 2000—8000 m² mit Gleis-, Wasser- und Straßenanschluß geschaffen werden müssen. Die Gleisführung muß gut durchgearbeitet sein. (Abzweig wahrscheinlich im Süden mit Weichen 1:9, Krümmungsradien

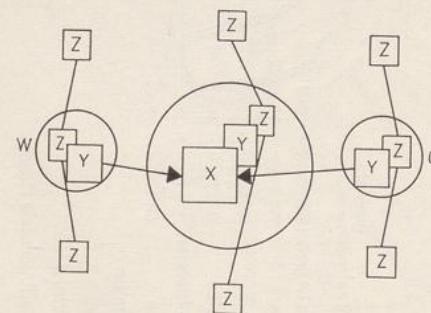


Abb. 277. Strukturskizze.

Erklärung zum Strukturbild: „Gliederung der öffentlichen Dienste und gewerblichen Betriebe in einer Stadt von 20000 Einwohnern.“

Bei der vorgenommenen Unterteilung in Stadtteile ist die ganze Stadt in 9 Kerne *Z* unterteilt worden, je 3 Kerne *Z* bilden eine Gruppe, deren gemeinsame Einrichtungen in Kerne *Y* untergebracht sind. Diese 3 Gruppen zusammen bilden die Stadt, deren Mittelpunkt durch den Kern *X* dargestellt wird, in dem die gemeinsamen Anlagen der 3 Gruppen enthalten sind. Die Kerne *W* und *O* der Zeichnung sind also Kombinationen aus *Z* und *Y*, während der Hauptkern als Kombination aus *X*, *Y* und *Z* gebildet ist. Die Flächengrößen der einzelnen Rechtecke entsprechen etwa der Größe des dazugehörigen Siedlungsgekländes, einschließlich Straßenland. Nicht enthalten ist hierin das Grün, das aber nicht in allzu starkem Maße vorhanden sein wird, da die Bebauung ziemlich offen ist. Die zentralen Einrichtungen für die ganze Stadt, welche nicht im Mittelpunkt derselben unterzubringen sind, gliedern sich in zwei Teile:

1. die kulturellen Einrichtungen, welche sich im Westen der Stadt am besten unterbringen lassen;
2. die Geruch und Geräusch hervorbringenden industriellen Anlagen, die in diesem Falle im Osten bzw. im Nordosten der Stadt vorgelagert sind. Hierher gehört auch der Bahnhof. Für unseren speziellen Fall wird allerdings wohl der Personenbahnhof zumindest in den Westen der Stadt oder eventuell in den Süden gelegt werden müssen.

Die Strukturskizze ist lediglich als systematisches Flächenschema zu betrachten, das durch die Straßenführung und Oberflächengestaltung seine natürliche Abwandlung erfährt.

180 m, Höchstgefälle 1 : 40.) Die Straße von *C* nach *A* gilt als Hauptverkehrsader, die nicht bebaut werden darf und die bei etwa 40 km hinter *A* in die Reichsautobahn einmündet. Die Kreuzung der Straße mit dem Industriegleis muß besonders überlegt werden. Die Verbindungen von der Autobahn in das Industriegebiet und von der Stadt in das Industriegebiet müssen gut durchdacht werden. Für Arbeitswege sind eventuell gesonderte Fuß- und Radfahrwege anzulegen. Im Maßstab des *Lageplans* soll ein Entwurf für die gesamte Stadtanlage gemacht werden bei dem der Organismus der Kleinstadt sich in neun etwa gleichviel Bewohner fassende Bezirke einteilt. Die in den einzelnen Bezirken einzubauenden öffentlichen und privaten Einrichtungen sind aus der städtebaulichen Strukturskizze (Gliederung der öffentlichen und gewerblichen Berufe) mit ihren ungefähren Flächen zu ersehen (Abb. 277). Der Hauptkern soll nur in dreigeschossiger Bauweise bebaut werden. Außer den öffentlichen Gebäuden soll hier ein Ladenhaustyp Verwendung finden, der über dem Laden eine Mietwohnung im dritten Geschoß enthält. Außerdem soll noch in den beiden Nebenkernen diese Bauweise soweit angewandt werden, daß etwa 25—30 vH aller Wohnungen der Stadt als Mietwohnung errichtet werden. Kleingartenstellen für die Mietwohnungen, in der Größe von etwa 200 m², sollen vorgesehen werden. Die übrigen Wohnungen sollen in zweigeschossiger Einzelhausbauweise in geschlossener und offener Form mit 500—700 m² Land erstellt werden. Auf die Auflockerung der Industrie und der Wohngebiete soll aus Luftschutzgründen möglichst Sorgfalt verwendet werden. Abstand dreigeschossiger Bauten mindestens 30 m. Eine gewisse Massierung jedoch soll aus wirtschaftlichen Gründen zugestanden werden, überhaupt soll auf die Wirtschaftlichkeit großer Wert gelegt werden. Allzu große Bodenbewegungen sollen möglichst vermieden werden. Die Linienführung der Straßen ist dem Gelände weitgehend anzupassen. Die Geschlossenheit und organische Gliederung der Stadt soll im Entwurf zum Ausdruck kommen. Es handelt sich um eine Stadt in der Gegend des Oderbruchs. Die künstlerische Durchführung soll als totale Aufgabe möglichst aus den hier angeführten Gesichtspunkten heraus stattfinden.

Einige von den bei diesem Wettbewerb abgegebenen Entwürfen werden nachfolgend abgebildet.

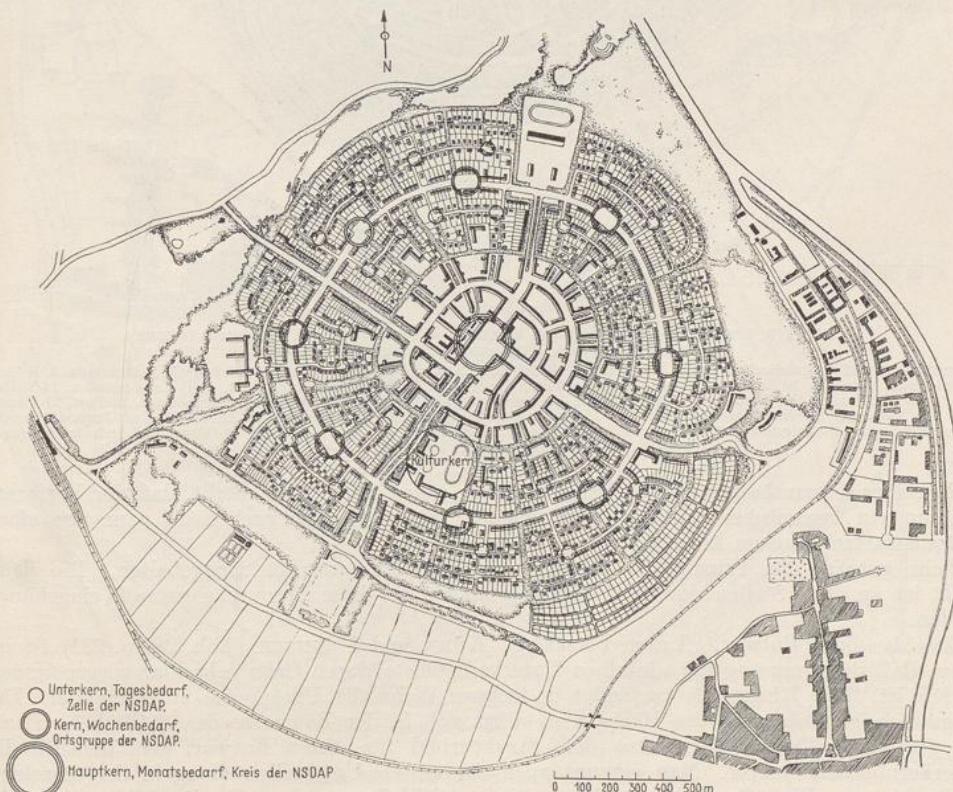


Abb. 278. Entwurf zu einer Stadt von 20000 Einwohnern. Von cand. ing. HEINZ KILLUS. Organisationsplan.

Lösungen:

Zu 3a. Entwurf KILLUS (Abb. 278 u. 279). Der Verfasser betont die Geschlossenheit und das Organische der Siedlung besonders stark. Die Ringstraße gibt der Stadt einen ganz engen Zusammenhalt. Der Stadtmittelpunkt ist bereits sehr klar durchgearbeitet. Ein guter Gedanke ist die Schaffung eines sog. Kulturkerns, mit höheren Schulen und Sportplatz usw. südlich des Hauptkerns. Die Durchbildung des Verkehrs ist sehr günstig. Sämtliche Wohn- und Wohnsammelstraßen in einem Unterkernviertel sind jeweils ganz konsequent auf den Hauptplatz im Unterkern orientiert. Die Ringstraße verbindet die Unterkernmittelpunkte untereinander. Der Hauptkern ist nach 4 Richtungen mit der Ringstraße verbunden.

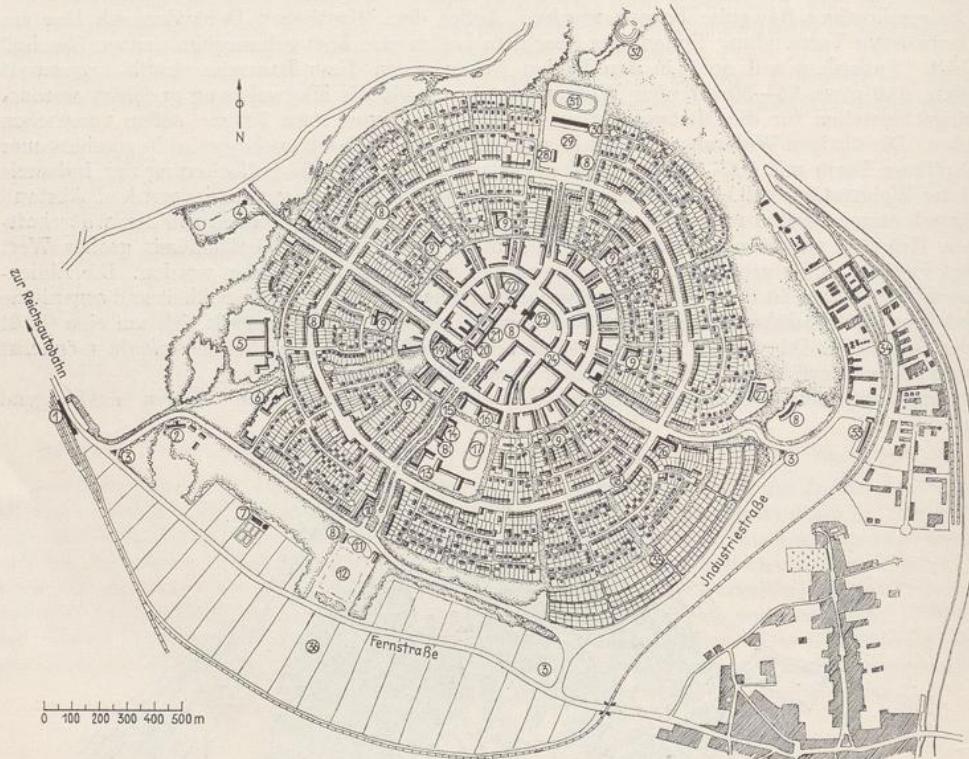


Abb. 279. Entwurf zu einer Stadt von 20000 Einwohnern von cand. ing. HEINZ KILLUS.
Bebauungsplan nach Eintragung der wichtigsten Organe.

1 Personenbahnhof, 2 Arbeitsdienstlager, 3 Tankstelle, 4 Friedhof, 5 Krankenhaus, 6 Hotel, 7 Biologische Kläranlage, 8 Hitler-Jugend-Heim, 9 Schule, 10 Landratsamt und Kreissparkasse, 11 Freibad, 12 Sport- und Spielplatz, 13 Höhere Schulen, 14 Volksbücherei, 15 Hallenbad, 16 Berufs- und Fachschulen, 17 Schulsportplatz, 18 Museum, 19 Ausstellungsgebäude, 20 Post, 21 Feuerwehr, 22 Rathaus, 23 Haus der NSDAP., 24 Flanierstraße, 25 Kino, 26 Arbeitsamt, 27 Altersheim, 28 Jugendherberge, 29 Aufmarschplatz, 30 Feierhaus, kombiniert mit Tribünenbau, 31 Sportplatz, 32 Freilichtbühne, 33 Güter- und Industriebahnhof, 34 Industriegebiet, 35 Dauerkleingärten, 36 Intensive Landwirtschaften.

In seiner Gesamthaltung ist der Entwurf noch etwas starr. Man merkt, daß der Verfasser sich um ein organisches Aufbauprinzip bemüht hat, sich aber noch nicht ganz von einer Systematik frei machen konnte.

Sehr gut ist das Prinzip der tangentialem Fernverkehrsstraße innegehalten. Die neue Stadt ist an zwei Stellen durch Verbindungsstraßen an diese Fernverkehrsstraße eingehängt worden.

Zu 3b. Zum Entwurf „Unser Vorschlag“ KUHN und FRÖHLICH (Abb. 280 u. 281) ist zu sagen, daß die Trennung der einzelnen Unterkerngebiete durch Grün sehr klar vorgenommen worden ist. Eine Ringstraße verbindet in lockerer Weise die Unterkerne untereinander. Die dreigeschossige Bebauung des Hauptkerns wird sich in der Baumasse des Städtchens ziemlich geschlossen herausheben. Aus dem Strukturbild für diesen Entwurf geht deutlich die Unterkernbildung hervor. Man erkennt auch die weitere Unterzellenteilung in den einzelnen Stadtgebieten. Die öffentlichen Gebäude sind gleichfalls aus dem Strukturbild ersichtlich. Der Entwurf hat im Rahmen des kleinen Wettbewerbes den ersten Preis erhalten. Er könnte zugleich auch als Bauzonenplan für die Stadt angesprochen werden.

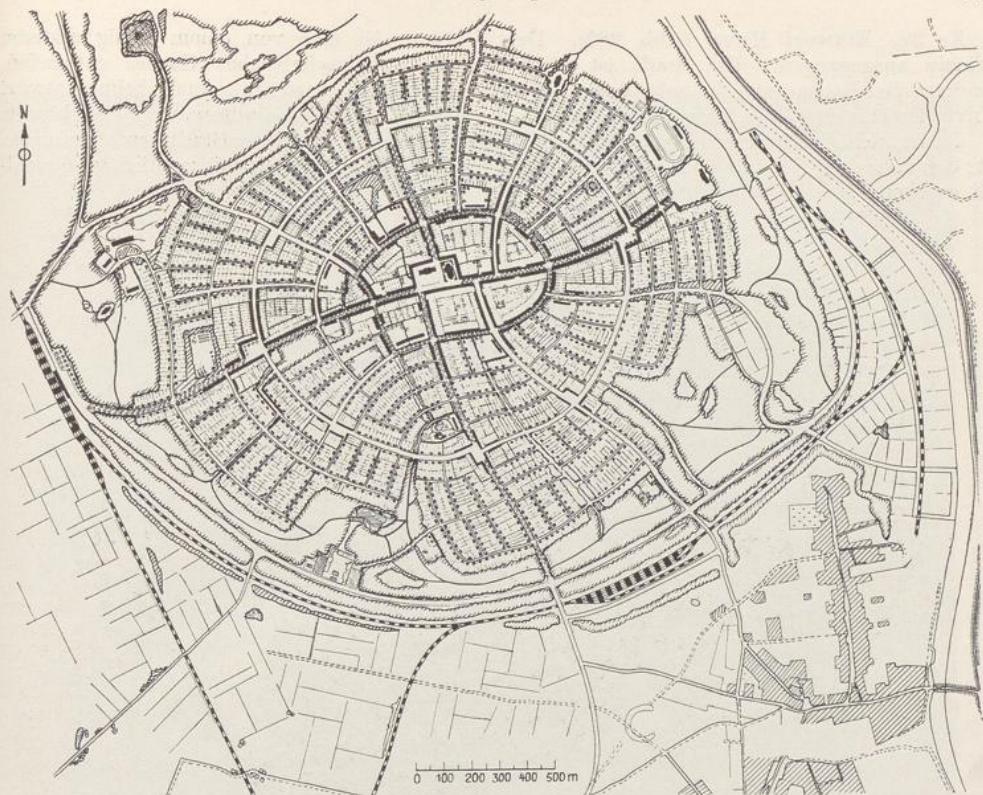


Abb. 280. Entwurf KUHN-FRÖHLICH. Bebauungsplan.

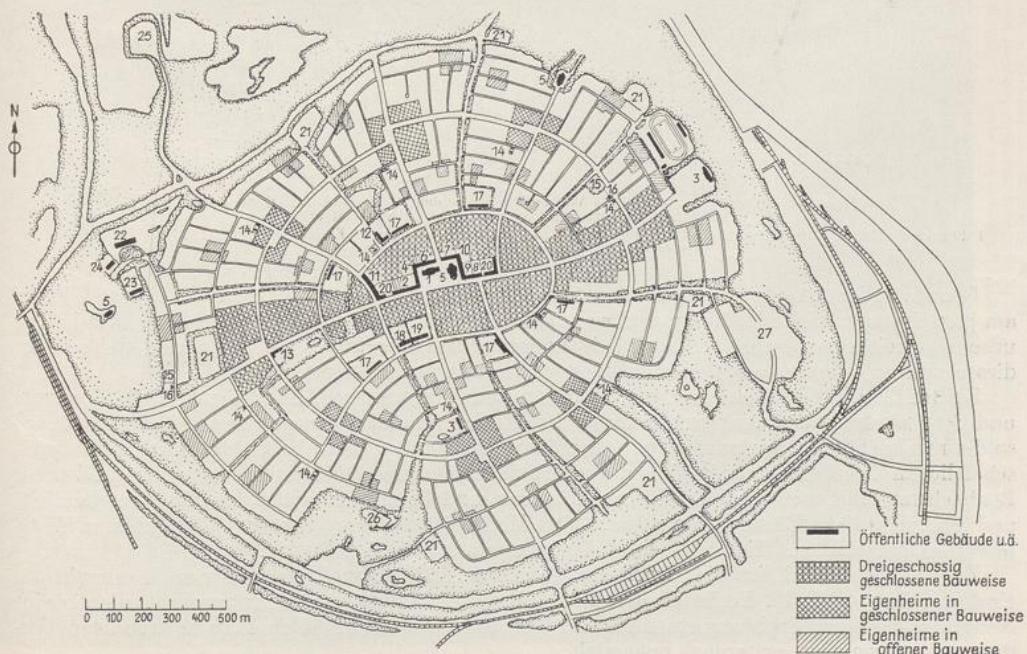


Abb. 281. Stadtentwurf von KUHN-FRÖHLICH.

1 Rathaus, 2 Amtsgericht, 3 Gemeinschaftshaus, 4 Reichspost, 5 Kirche, 6 Polizei, 7 Finanzamt, 8 Landratsamt, 9 Arbeitsamt, 10 Museum, 11 Feuerwehr, 12 Warmbad, 13 Haus der Jugend, 14 HJ.-Häim, 15 Kinderkrippe, 16 Kindergarten, 17 Schule, 18 Höhere Schule, 19 Mittelschule, 20 Fortbildungsschule, 21 Gärtnerei, 22 Krankenhaus, 23 Altersheim, 24 Entbindungsheim, 25 Friedhof, 26 Freibad, 27 Industriegebiet für die Eigenversorgung der Stadt.

Zu 3c. Entwurf HEYN (Abb. 282). Der Verfasser ist hier von einem völlig anderen Prinzip ausgegangen. Die Stadt ist nicht als ein gemeinschaftliches Ganzes entworfen, sondern die Kerne sind in sehr freier Weise nebeneinander gesetzt. Auch beim Entwurf HEYN ist eine ringartige Straße zu erkennen, die mehrere Unterkerne untereinander verbindet.

Es ist nicht recht einzusehen, warum der Verfasser gerade zu dieser Stadtform gekommen ist; denn aus dem Gelände und seinen Höhenlinien würde sich eine Stadt mit rundlichem Grundriß ergeben.

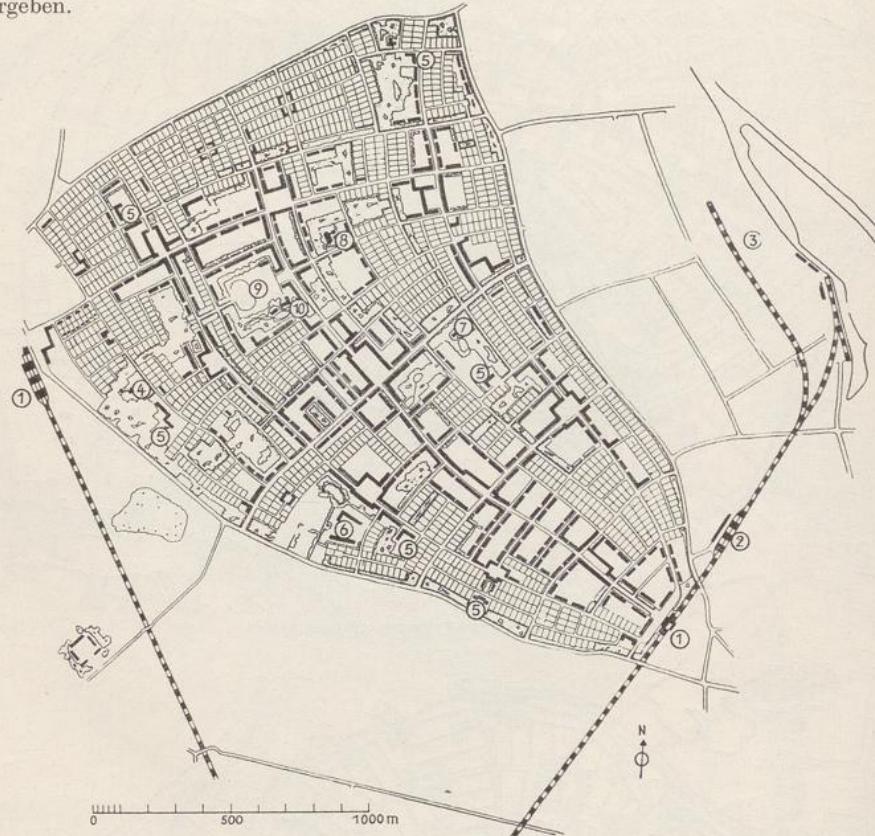


Abb. 282. Entwurf zu einer Stadt von 20000 Einwohnern von cand. ing. ROLF HEYN.

Bebauungsplan mit Eintragung der wichtigsten Organe.

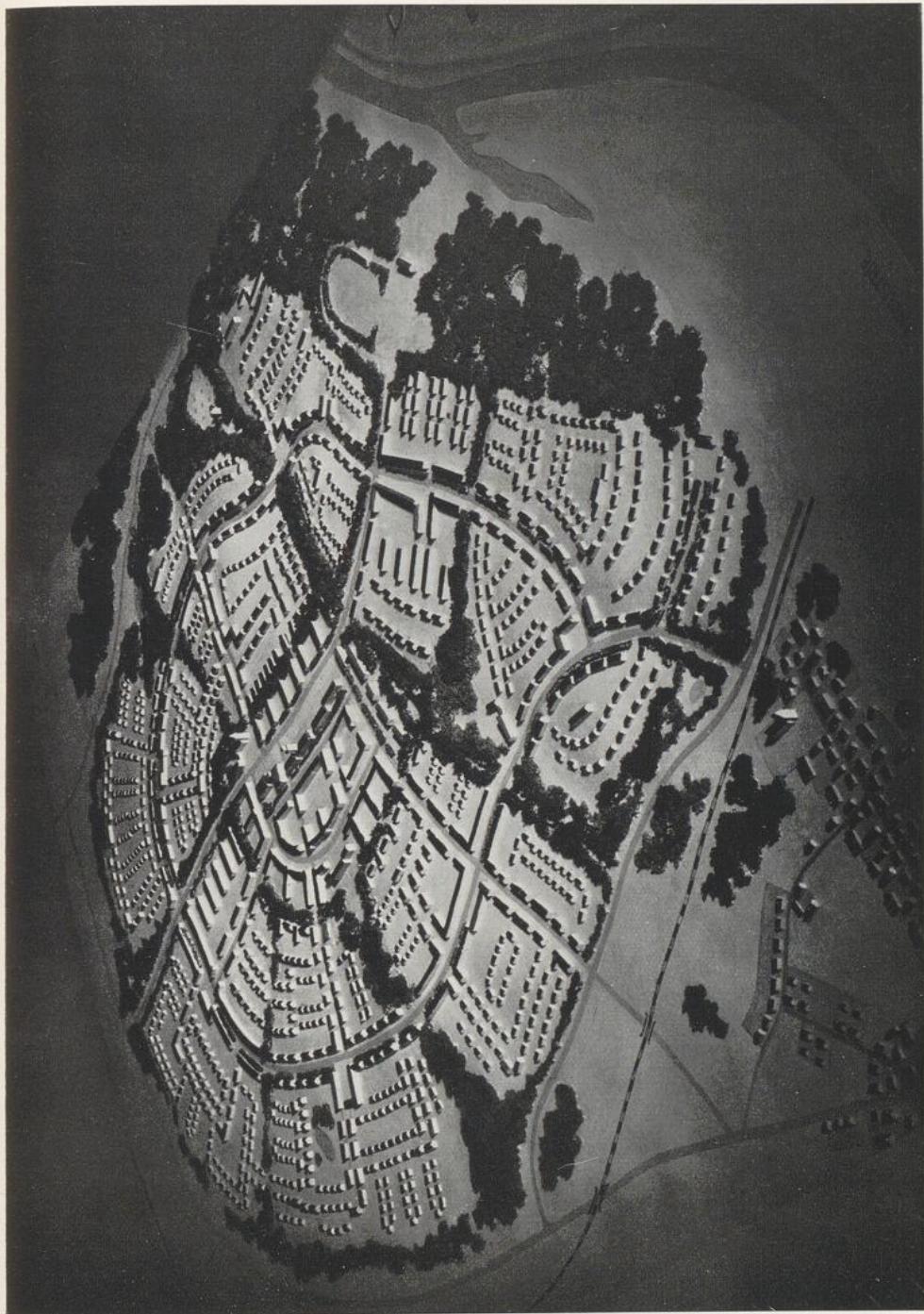
1 Personenbahnhof, 2 Güterbahnhof, 3 Industriegebiet, 4 Friedhof, 5 Schule, 6 Krankenhaus, 7 HJ.-Heim, 8 Kirche, 9 Sport- und Aufmarschplatz, 10 Jugendherberge.

Grundsätzlich ist die rundliche Stadtform auch die organischste, weil alle Kerne hierbei am günstigsten zueinander liegen und sich dadurch besonders kurze Wege ergeben. Daß jedoch unsere Arbeitsunterlagen auch auf jede andere Form der Stadt — wenn das Gelände zu dieser zwingt — angewandt werden können, zeigt dieser Entwurf.

Zu 3d. Das Modell von cand. ing. GROSSER und SCHÜRMANN (Abb. 283 und 284). GROSSER und SCHÜRMANN haben sich erst in ihrem Modell das Gelände naturgetreu aufgebaut, und sich so die regelrechte Entwurfsunterlage geschaffen. Mit großer Liebe haben sie dann in alle landschaftlichen Gegebenheiten, in Höhen und Waldstreifen ihre Stadt hineinkomponiert und unter Beobachtung aller wichtigen Strukturerkenntnisse und Prinzipien eindrucksvolle städtebauliche und landschaftliche Räume geschaffen. Das Modell ist erst nach Abschluß des kleinen Wettbewerbes entstanden. Es stellt eine sehr gute und reife Arbeit dar.

Zu 3e. Schließlich ist die Arbeit des cand. ing. HAHN im Lehrstuhl von Staatssekretär Professor FEDER, T. H. Berlin dargestellt (Abb. 285). Sie ist insofern interessant, als sie eine Neugründung einer Trabantenstadt für die Großstadt Berlin mit allen dazu notwendigen Voruntersuchungen zum erstenmal behandelt.

Auch diese Arbeit vereinigt in selten eindringlicher Weise sämtliche wichtigen Städtebauprinzipien in sich. Bewußt hat der Entwurfsverfasser die gesamte Siedlung abseits des großen



Ueber Größe der
Jerschaff

nd

V

Abb. 283. Modell zum Entwurf einer Stadt von 20000 Einwohnern von cand. ing. GROSSER und cand. ing. SCHÜRMANN (ausgestellt auf der Deutschen Bau- und Städtebauausstellung in Frankfurt a. M. 1938). Die einzelnen Stadtkerne und die Zellenbildung innerhalb derselben kommen genau so klar zum Ausdruck wie die natürliche und ungezwungene Gruppierung der Unterteile um den Hauptkern, wodurch die Gesamtsiedlung zu einer organischen Einheit verschmilzt.

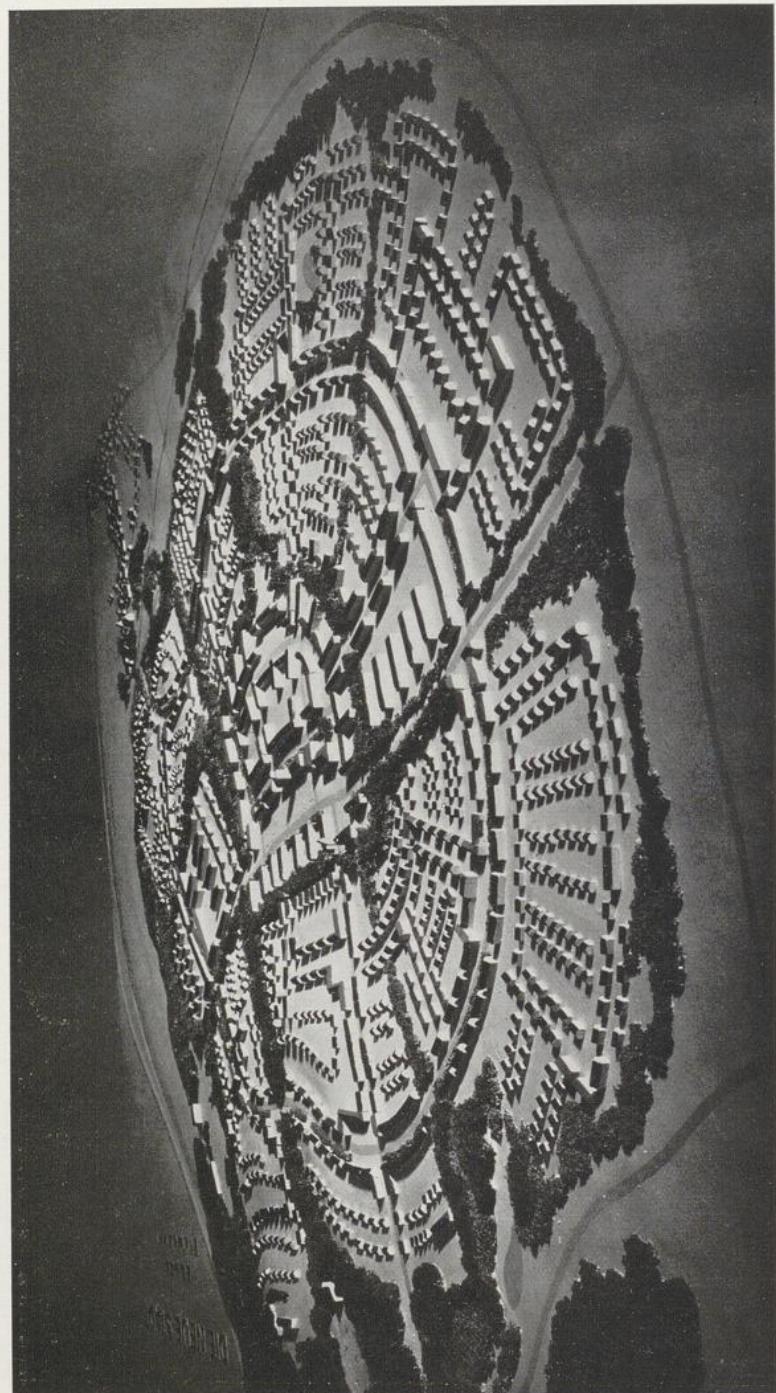


Abb. 284. Modell zum Entwurf GROSSE-SCHURMANN. Diese Aufnahme zeigt besonders wirkungsvoll die Schönheit eines Stadtbildes, das der Städtebauer bei wohlüberdachter Planning zu schaffen vermag. Die Beobachtung der systematischen Grundlagen vereinigen sich in glücklichster Weise mit der verständnisvollen Einbettung der Stadt in die landschaftlichen Gegebenheiten.

Verkehrs, der Schiene und der Straße gelegt und sie trotzdem sehr geschickt an beide wichtigen Verkehrsstränge angeschlossen. Die Anschnitte der Hauptverkehrsstraße hat er hierbei auf ein Minimum beschränken können. Organisch verbindet sich Nebenkern mit Nebenkern und die Nebenkerne wiederum mit dem Hauptkern. Geschickt sind die Grünflächen in der Siedlung als Dauerkleingärtnerstreifen genutzt. Zugleich sind sie so gelegt, daß Parkwege in ihnen schöne ruhige Fußgängerverbindungen zwischen den Wohn- und Geschäftsgebieten, zwischen Haus und Bahnhof, zwischen Haus und Erholungsplatz bilden.

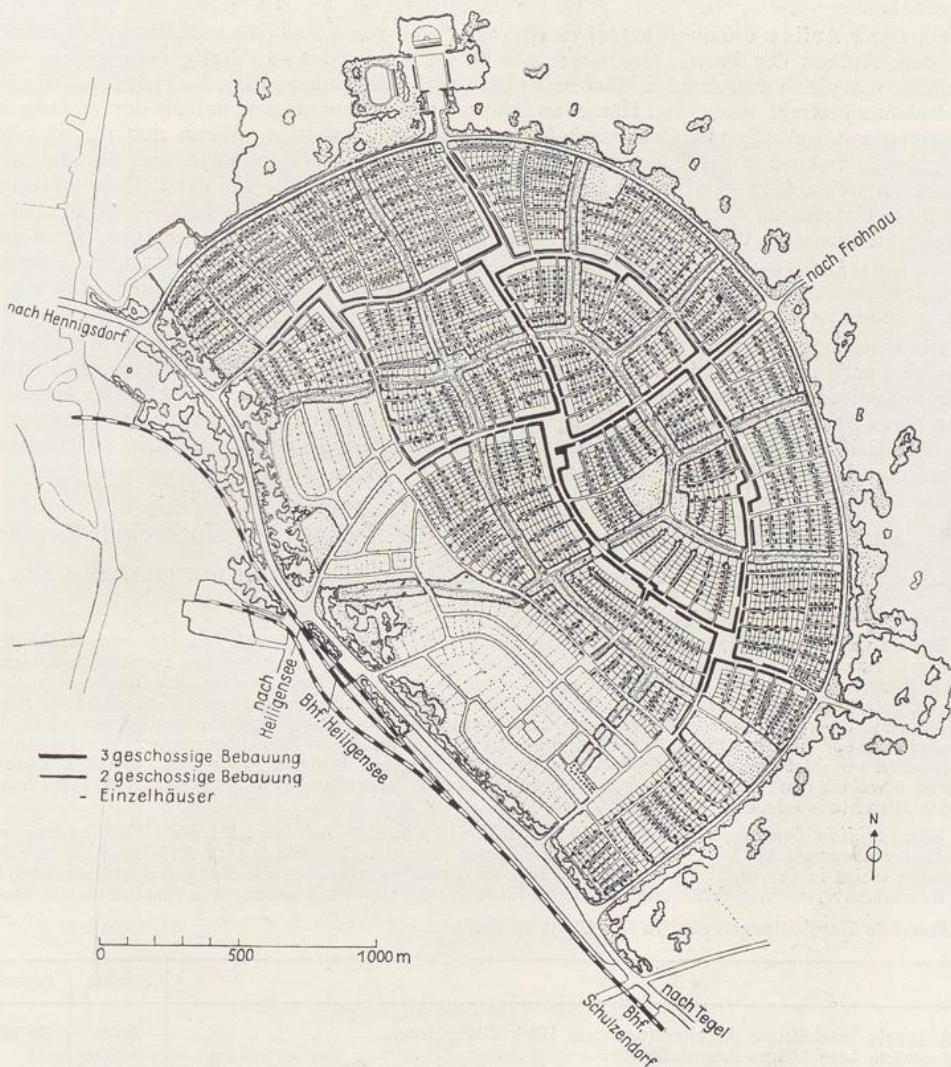


Abb. 285. Entwurf zu einer Wohnstadt bei Berlin-Henningsdorf von cand. ing. GÜNTHER HAHN.

Gemeinsame Grundidee der Entwürfe 1—3.

Das Grundprinzip aller bisher besprochenen Entwürfe beruht darauf, daß eine Reihe kleinsten Gemeinschaften zu einer Gruppe zusammengefaßt und diese Gruppe wieder zu Gruppen höherer Ordnung usw. vereinigt werden. Diese Steigerung läßt sich überall verfolgen, so z. B. in der Zusammenfassung von Straßengemeinschaften zu einem Unterkern, von Unterkernen zu einem Kern und von einer Anzahl von Kernen zur Stadt. Entsprechend hierzu kann man auch ungefähr steigern: Tagesbedarf, Wochenbedarf und Monatsbedarf. Sogar das Straßensystem läßt sich in diese Steigerung einordnen. Die Wohnstraßen erschließen die Gebiete um die Unterkerne,

die Wohnsammelstraßen verbinden die Unterkerne und sammeln außerdem die Wohnstraßen; die Hauptsammelstraßen verbinden die Kerne und sammeln die Wohnsammelstraßen. Entsprechend dieser Straßenaufteilung läßt sich auch das Versorgungsnetz legen, was vom Standpunkt des Luftschutzes sogar eine besonders günstige Lösung gibt: in der Hauptsammelstraße, die irgendwie als Ringstraße verläuft, liegen die Hauptversorgungsleitungen, an diese Leitungen hängen sich wiederum ringförmig, entsprechend dem Verlauf der Wohnsammelstraßen die Versorgungsleitungen der einzelnen Stadtteile an, von wo aus dann die Leitungen der Wohnstraßen ausstrahlen.

Da dieser Aufbau durchaus organisch ist, ergibt sich von selbst eine auffallende Ähnlichkeit mit dem Aufbau der Partei. Im Gegensatz zu früher, wo man es fertig bekommen hatte, hunderte von gleich aussehenden Häusern in Reih und Glied aufzustellen, sind heute schon viele Städtebauer bestrebt, nur so viel Häuser zu Gruppen zusammenzufassen, daß die dort wohnenden Menschen zwangsläufig zur Gemeinschaft zusammengefügt werden. Wenn nun die an einer Wohnstraße wohnende Straßengemeinschaft zugleich einen Block darstellt, und die um einen Unterkerne wohnenden Straßengemeinschaften oder Blöcke dem Begriff der Zelle entsprechen und 3—5 Unterkerne oder Zellen einen Kern oder eine Ortsgruppe mit 2000—3000 Menschen bilden und wiederum 6—10 Ortsgruppen oder Kerne einen Kreis und zugleich eine Stadt aufbauen, so ergibt sich hier eine erfreuliche Übereinstimmung zwischen versorgungsmäßigem, verwaltungsmäßigem, organisatorischem und verkehrsmäßigem Aufbau. Man kann also sagen, unsere Stadt ist in jeder Hinsicht total.

Die Unterlagen für seinen endgültigen Entwurf entnimmt der Planende seinem Wirtschaftsplan, den er je nach Bedarf und Gelegenheit in eine bestimmte Anzahl von Kernen mit einem Inhalt aufgliedert, der den besonderen Anforderungen seiner Aufgabe entspricht. Der Architekt kann nun wirklich Plätze und Außenräume gestalten, die nicht aus einer lebensfernen Idee heraus auf dem Reißbrett konstruiert, sondern durch die Erfordernisse und Bedürfnisse des Gesamtorganismus begründet sind.

Zu 4. Studienarbeit des Städtebau-Seminars der Technischen Hochschule Dresden

Leitung Prof. A. MUESMANN. Ausgestellt auf der Ausstellung in Düsseldorf 1937 (Abb. 286 u. 287).

Die Arbeit soll folgende Aufgabe lösen:

Ein Gau zieht in Erwagung, einer mittleren Stadt von etwa 40000 Einwohnern, eine neue Trabantenstadt von rund 25000 Einwohnern anzugliedern. Die Mittelstadt hat einen starken Pendelverkehr (rund 14000 Einwohner), und der Gau möchte die Pendler in der Nähe ihrer Arbeitsstätte ansässig machen. Es sind gute Verkehrsverbindungen (Bahnverbindungen, Straßen, Radfahrwege) vorhanden. Die Entfernung beträgt rund 3—4 km. Auf ihrem Wege zur Arbeitsstätte berühren die Gefolgschaftsmitglieder nicht den Geschäftsverkehr der Mittelstadt. Es wird daher angestrebt, daß neue Einkaufszentren in der Trabantenstadt selbst errichtet werden, damit die Arbeiter in ihrer eigenen Wohngemeinde sich eindecken können. Natürlich soll die neue Trabantenstadt ihre eigene kommunale Verwaltung (Parteidienststellen) in Anlehnung an die Mittelstadt erhalten.

Wirtschaftliche Grundlage: Insgesamt 18 Mill. RM. (15 Mill. RM. Arbeiter-, 2 $\frac{1}{2}$ Mill. RM. Rentner und Pensionäreinkommen, 0,5 Mill. RM. von zentralen Kassen bestreitete Einrichtungen). Auf Grund der örtlichen Auslagen bleibt in der Stadt hängen: 5 Mill. RM. als Erwerbsquellen für die Naherwerbstätigen und für die Kommunalverwaltung. Während des Baues fließt naturgemäß noch auswärtiges Kapital in die Stadt.

Folgende Haushaltungen sind in der Stadt zu denken:

	Familien	Personen
1. Auswärts beschäftigte Arbeiter (darunter 1000 Mitverdiener)	5000	20500
2. Auswärts beschäftigte Angestellte	1000	
3. Rentner, Pensionäre, die sich bei der Gründung niederlassen (weitere 700 Rentner wohnen im Haushalt ihrer Kinder, also bei den Arbeitern usw.)	1000	2200
4. Nichtkommunale Beamte (Post u. ä.)	100	300
5. Beschäftigte bei der Gemeinde	150	500
6. Naherwerbstätige, Selbständige (Ladeninhaber, Ärzte)	500	2000
7. Naherwerbstätige, Gefolgschafts-, Bauarbeiter usw., darunter 200 Mitverdiener	450	1500
Insgesamt	8200	27000

Familien im Anfang ziemlich klein, jungverheiratet; etwas mehr als 3 Köpfe je Haushalt. Stadt wird auf 30000 ohne Zuwachs der Haushaltungen durch steigende Geburtenhäufigkeit anwachsen. Zahl der Naherwerbstätigen vorsichtshalber geringer als im Normalfalle angesetzt, da es gilt, zunächst Überbesetzungen im Einzelhandel und im Handwerk bei der Neugründung zu vermeiden.