

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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 20 (1963)

Heft: 5

Artikel: Studienreise der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz nach Norddeutschland

Autor: Marti, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783048>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 10.06.2025

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

Plan

Landesplanung

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen
 Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung • Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz und Lufthygiene (VGL) • Offizielles Organ der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG)
 Erscheint 6mal jährlich

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E. Winkler, Institut f. Landesplanung an d. ETH, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30
 Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E. Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Tel. (051) 44 56 78

Studienreise der Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz nach Norddeutschland

Von Hans Marti, Delegierter für Stadtplanung, Zürich

Die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz veranstaltete vom 12. bis 19. Mai 1963 eine Studienreise, die dem Besuch der wieder aufgebauten Städte Norddeutschlands galt. 82 Reisetilnehmer erlebten acht unvergessliche Tage. Unter dem Präsidium von *Dipl.-Ing. Dr. Joseph Killer*, Baden, suchte die Gesellschaft, die aus Politikern, Juristen, Ingenieuren, Architekten und Planern, aus Beamten und Freierwerbenden zusammengesetzt war, zunächst Hannover und die Volkswagenstadt Wolfsburg auf, um sich dann über Bremen nach Hamburg zu begeben, von wo Abstecher nach Lübeck und Kiel stattfanden. Das Programm war gedrängt und äusserst sorgfältig vorbereitet.

Die Gesellschaft wurde — das sei hier dankend vermerkt — überall mit grosser Liebeshwürdigkeit empfangen; alle Städte gaben sich grosse Mühe, indem sie die Spitzen ihrer Planung aufboten, die sich bereit hielten, jede Auskunft zu erteilen. Selbst die berühmtesten deutschen Fachleute liessen es sich nicht nehmen, ihre Gäste persönlich zu begrüssen und sie über den Stand des Wiederaufbaus zu informieren. Die Fülle des Gebotenen war überwältigend.

Und doch — bei aller Anerkennung der riesigen Arbeit — es blieben Fragen offen, die hier nicht im Sinne einer Kritik, sondern eben als Fragen behandelt werden sollen, die auch uns beschäftigen müssen, wenn wir an die Zukunft unserer Städte denken. Der Verkehr ist es und vorab die für ihn erforderlichen Anlagen. Selbst *Hannover*, die Stadt, die wohl am meisten auf diesem Sektor der Stadtplanung geleistet hat, wird mit ihm nicht fertig. Statt des erwarteten Motorisierungsgrades von 1 zu 10 (ein Auto auf zehn Einwohner) ist heute ein solcher von 1 zu 6 festzustellen. Die Anzahl der Fahrzeuge wird immer noch steigen, und die für das individuelle Fahrzeug erforderlichen Anlagen sind trotz ihrer technischen Perfektion weiter auszubauen. Der Stadtkern erträgt aber diese Belastung kaum. Trotz sehr breiter Hauptverkehrsstrassen und grosszügig dimensionierter Hauptverkehrsplätze, trotz eines nahezu fertiggestellten Cityringes (er wurde in der Form eines Tangentenfünfeckes zum Teil quer durch alte Bebauung rings um die Geschäfts-

stadt gelegt) entstehen in den Flutstunden des Verkehrs beträchtliche Stauungen, die zu grossen Sorgen Anlass geben. Die Verwaltung sieht sich daher gezwungen, die Anlagen für den öffentlichen Verkehr mit allen Mitteln zu fördern, denn nur dieser wird in der Lage sein, das Verkehrsproblem auf die Dauer befriedigend zu lösen. Das individuelle Verkehrsmittel zerstört das, was wir als Stadt zu bezeichnen gewohnt sind. Unruhe und Hast, überbreite Strassen, lange Wartezeiten für den Fussgänger, mit abgestellten Automobilen belegte Plätze und verstopfte Fahrbahnen sind dem eigentlichen Geschäftsleben feindlich. Hannover will jetzt, ähnlich wie Zürich es wollte, die Strassenbahn im Stadttinnern tiefliegen (wofür die Vorkehren schon lange getroffen sind) und Massnahmen zur Beruhigung der City ergreifen. Hiezu darf man gratulieren. Für uns lehrreich ist es auch, dass die niedersächsische Landeshauptstadt ihre zukünftige Entwicklung in der Region längs eines neuen, leistungsfähigen Verkehrsträgers im Leinetal plant und auf die allseitige, radiale Entwicklung verzichtet.



Abb. 1. Hannover, Aegidientorplatz, ein 1951/52 ausgebauter Eckpunkt des innerstädtischen Verkehrssystems (aus «Neues Bauen in Hannover», Aufnahme H. Koberg, Hannover).

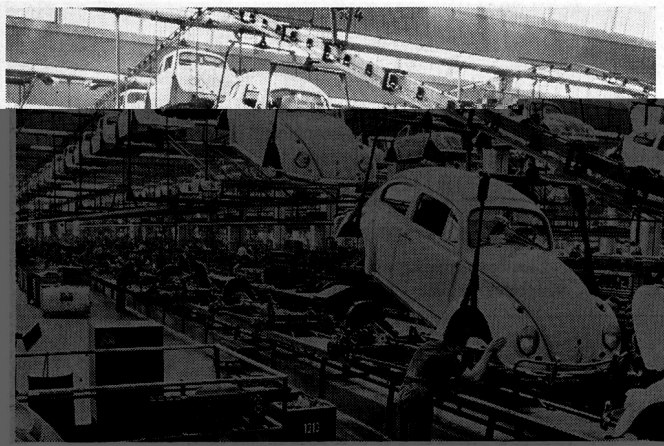


Abb. 2 und 3. Oben: Blick ins Volkswagenwerk; unten: kulturelles Zentrum der Stadt Wolfsburg von Alvar Aalto.

In *Wolfsburg* war der Eindruck, den die grosse Volkswagenfabrik vermittelt, so gross, dass die Erinnerung an die Stadt verblasste. 5000 Fahrzeuge speit das Werk täglich aus, in der Minute verlassen fünf VW das Werkareal. Die Stadt lebt fast nur von dieser einzigen Fabrik. Verständlich, wenn hier alles dem Auto gehorcht, selbst der Städtebau. Aber die Planer sind nicht glücklich. Ueberall stehen die bunten Maikäfer herum, auf riesigen, eigens für sie angelegten Plätzen, auf Parkstreifen, auf Gehwegen und im Grün der teilweise sehr schön konzipierten Siedlungen. Auch hier das gleiche Problem: wohin mit der Schwemme des Blechs? Der Kern dieser neuen, geplanten Stadt, der sich mit Läden, Büros, Vergnügens- und Unterhaltungsstätten bilden sollte, bildet sich nicht. Eine überbreite, lange Strasse mit platzähnlicher Ausweitung, an der ein sehr schönes Gemeinschaftshaus des finnischen Architekten Alvar Aalto steht (welche Grösse der Stadtverwaltung diesen begnadeten Künstler zu holen!), kann das Gefühl einer Stadt mit immerhin 80 000 Einwohnern noch nicht vermitteln. Die Schaffung eines nur dem Fussgänger dienenden Bereichs steht bevor. Den weitsichtigen und aufgeschlossenen Planern ist Glück zu diesem nicht sehr leichten Unternehmen zu wünschen.

Bremen, die schöne und stolze Hansastadt, hat in ihrem Kern viel weniger gelitten als zu befürchten war. Gedrängt stehen die Bürger- und Geschäftshäuser

um St. Petri. Zum Teil blieben sie vom Kriege verschont, zum Teil sind sie so aufgebaut, wie sie früher waren. Ein kleiner Teil ist in stiller, unaufdringlicher Art neu gebaut worden. Die alten, engen Strassen mit den traulichen Winkeln sind geblieben; die mittelalterlich anmutenden Strassenbahnen verkehren noch klingelnd auf krummen, holprigen Schienen. In den Strassen der Innenstadt herrscht äusserst reger Fussgängerverkehr, sogar der Markt dicht bei St. Petri hat noch seine volle Berechtigung. Der individuelle Verkehr ist auf den breiten Ring um die Altstadt verwiesen worden, der von einem prächtigen, grünen Band im Zuge der Wallanlagen begleitet wird. Die Innenstadt ist von diesem Ring aus mit Stichstrassen erschlossen, die allerdings etwas zu sparsam angelegt seien. Als System ist diese Bedienung des Kerns bestimmt vorteilhaft, der Durchgangsverkehr ist im Stadtkern auf ein Minimum reduziert. Für Parkierung wird am Rande der Innenstadt gesorgt werden. In den Aussenquartieren stehen wie überall — auch bei uns — die Autos herum. Der neue Stadtteil, die «Neue Vahr», der eben erst fertig geworden ist, enthält 10 000 Wohnungen mit Schulen, zentralen Heiz- und



Abb. 4 und 5. Oben: das schöne alte Rathaus im Herzen der Hansastadt Bremen; unten: die Böttcherstrasse, eine ausserordentlich belebte Einkaufsstrasse von Bremen.



Abb. 6 bis 8. Bremen, Stadtteil «Neue Vahr», Hochhaus von Aalto und Blick von diesem auf Wohnquartier und Grünanlage.

Wäschereianlagen, schöne grosszügig gestaltete Fussgängerbereiche, Grünzonen und ausreichende Freiflächen; ein sehr interessanter Bebauungsplan liegt diesem wohl grössten auf einheitlich und in einem Zuge durchgeführten Bauvorhaben Deutschlands zugrunde. Doch auch hier stehen die Fahrzeuge im Freien herum; sie fressen das Grün zwischen den Häusern weg. Schade dass der motorisierte B-B-Verkehr (Büro-Bett-Verkehr) die guten Absichten der Planer

stört. Die schöne Leistung der neuen Vahr wird — wie in Wolfsburg — von einem ausserordentlich schön und eleganten Bauwerk Alvar Aaltos beherrscht.

Lübeck ist am Rande der Bundesrepublik verhältnismässig still gelegen. Die sieben mächtigen Türme bekrönen die mittelalterliche Stadt, die im Kriege leider grossen Schaden nahm. Die beiden Hauptlängsstrassen sind wieder aufgebaut, beide etwas breiter, damit einige Fahrspuren im Stadttinnern und Parkplätze gewonnen werden konnten. Ob dieser Gewinn dem individuellen Verkehr wirkliche Verbesserungen bringt, möge dahingestellt bleiben. Auch Lübeck leidet an Parkplatzmangel und Verkehrsnot, weil die Zufahrten zum Stadttinnern sogenannt grosszügig ausgestaltet sind. Schade, dass man dieses Opfer brachte, denn mit einigen wenigen Schritten hat man die ganze Innenstadt durchquert; in einem Spaziergang von knapp einer halben Stunde durchmisst man den Kern in seiner ganzen Länge. In Lübeck fällt besonders auf, wie problematisch es bleibt, dem individuellen Verkehr viel Raum in der Innenstadt zu geben. Der menschlich sympathische Masstab geht verloren, wenn die Strassen breiter und die Häuser dafür höher werden. Platz für alle Autos wird doch nie da sein. Beson-



Abb. 9 bis 10. Oben: erhalten gebliebene Altstadtpartie bei der Jakobskirche; unten: Alterswohnungen «Füchtingshof».

ders störend wirken die abgestellten Fahrzeuge in den Grünanlagen des prächtigen romanischen Doms urtümlicher Kraft, der gegenwärtig mit besonderer Sorgfalt und Liebe wieder hergestellt wird. Allein die herrlichen Kirchen Lübecks waren die ganze Reise wert.

Bis ins wilhelminische Kaiserreich hatte *Kiel* sein stilles, zurückgezogenes Dasein geführt. Es wurde nach 1870 zum Marinehafen erkoren, und sein goldenes Zeitalter begann. Kiel wurde durch die wilde Bauerei der Gründerjahre entsetzlich entstellt, einer Goldgräberstadt gleich. Nach dem Ersten Weltkrieg erlebte die Stadt eine ausserordentliche Krise, bis sie im Dritten Reich erneut als Marinehafen und Werftstadt aufblühte. Der Zweite Weltkrieg zerstörte sie sozusagen vollkommen; von der Innenstadt blieb nur ein trostloser Trümmerhaufen übrig. Die Leistung der Stadt seit 1945 ist unvorstellbar gross. Heute kann sie füglich als eine der schönsten modernen Städte Deutschlands bezeichnet werden. Nicht nur die Lage an der Kieler Förde und die reizende Landschaft Schleswig-Holsteins sind es, sondern auch das Stadtgebilde selbst mit seinen vielen neuen Bauten, die uns ansprechen. Man hat den Eindruck, der Mensch habe hier während der Planung immer im Vordergrund stehen dürfen. Ein langer Grünzug, der sich im Innern des Kerns zu einer breiten, mit Platten belegten Fussgängerstrasse — der Holstenstrasse mit den Hauptgeschäften und Läden — verdichtet, durchzieht die Stadt in ihrer ganzen Länge. Vom Bahnhof quer durch die Geschäftsstadt hindurch bis ans Meer erstreckt sich diese einzigartige Fussgängerverbindung, die mit den schönsten Einkaufsstrassen Veronas, Amsterdams, Rotterdams und Kölns verglichen werden darf. Eine glückliche Lösung, zu der man neidlos gratulieren darf. Die Stadt Kiel hat

sich dem Aufbau einer neuen Industrie, den Geschäfts-, Verwaltungs- und Wohnbauten gewidmet. Sie hat ihr Zentrum fast vollkommen aufgebaut, Schulen, Bäder, Spitäler und Kirchen erstellt. Jetzt baut sie die Universität aus, sorgt für ihre Studenten und bemüht sich um den Zuzug neuer Industrien zur Verbesserung der Lebensgrundlage. Für den motorisierten individuellen Verkehr hat sie noch nicht übermässig viel getan. Sie beabsichtigt erst jetzt, sich ein Verkehrsgutachten erstellen zu lassen, aus welchem sie in den nächsten Jahren Schlüsse ziehen will. Das ist wohl das umgekehrte Verfahren, das für den Moment wohl Nachteile hat, für die Zukunft aber grosse Vorteile bieten wird, weil die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt so Nutzen aus Fehlern ziehen kann, die andernorts im verdienstlichen Bestreben, den individuellen Verkehr zu fördern, begangen worden sind. Dem unbefangenen Betrachter fällt in Kiel auf, dass die Menschen hier laufen gelernt haben. Man bewegt sich ganz selbstverständlich mit dem angebotenen Transportmittel fort und lässt die Räder dort stehen, wo sie der Stadt nicht schaden. Glückliches Kiel, das sich jetzt auf die Lösung des Transportproblems besinnen kann!

Wohl die schönste Stadt, die auf dieser erlebnisreichen Reise besichtigt werden konnte, ist *Hamburg*. In der Innenstadt sind die Spuren des Krieges praktisch verschwunden. Stadtteile, die total zerstört waren, sind wieder aufgebaut. Andere, die stehen geblieben sind und zu hohe Wohndichte aufweisen, werden nach und nach saniert. Die Alster, die Sonntagsstube der Stadt, erstrahlt in ihrer ganzen Schönheit, ja die Aussenalster ist durch die Anlage eines zusammenhängenden Parks am Ufer noch viel schöner geworden, als sie früher schon war. Dieser der Oeffentlichkeit dienende Raum ist ein Geschenk der Gartenbauausstellung von 1950; die gegenwärtige Internationale Gartenbauausstellung beschert der Stadt zusammenhängende Grünanlagen im Gebiet des Walls, von der Alster über den Volksgarten «Planten und Bloomen» zieht sich ein breiter Grünzug bis hinunter nach St. Pauli, eine prachtvolle Anlage, worin sich der Städter ausruhen und erholen kann. Diese städtebauliche Leistung zwingt Achtung ab, besonders wenn man bedenkt, dass in der Zeit von 1945 bis jetzt über 250 000 Wohnungen, das Hafengelände, sozusagen die ganze Innenstadt wieder aufgebaut worden sind, die U-Bahn um einen grossen Ast verlängert wurde, die Wasserversorgung auf modernste Art erneuert und die Abwasserbeseitigung vorbildlich gefördert worden ist. Dazu sind imponierende Anlagen wie die Grossmarkthalle, verschiedene Gebäude für die Universität, Krankenhäuser, Museen, die Oper, ein Operettentheater, Kirchen und Schulen in Hülle und Fülle gebaut worden. Das Auge kann sich nicht satt sehen, denn hier sind die modernen Bauten in glücklichster Art mit den alten kombiniert, die grösstenteils gut restauriert worden sind.

Hamburgs Stadtkern leidet wie viele Geschäftszentren anderer Städte unter dem Druck des individuellen Verkehrs. Trotz grosszügiger Strassenplanung



Abb. 11. Die Holstenstrasse, als reine Fussgängerstrasse ausgebildet, ist das zentrale Stück eines 2 km langen Fussgängerweges, der sich durch die ganze Innenstadt zieht.

und neuer Anlagen — die Lombardsbrücke wurde durch die Aufschüttung eines Trümmerdammes mehr als doppelt so breit; ein Ost-West Durchbruch hat Ausmasse einer Autobahn erhalten — gelingt es nicht, die wünschbare Beruhigung und Entlastung herzustellen. Die Ausnützung der Grundstücke muss im Laufe der Jahre erheblich reduziert werden (Ausnützungsziffer 2,0), eine neue Geschäftsstadt City-Nord, die gegenwärtig geplant wird, soll von Anfang an mit einer noch niedrigeren Ausnützung (Ausnützungsziffer 1,5) gebaut werden. Nur unter dieser beträchtlichen Reduktion der zulässigen Baukubatur sei es noch möglich, den zukünftigen Verkehr zu bewältigen (die Zürcher City hat vergleichsweise eine Ausnützungsziffer von 3,5 bis 4,0, an vereinzelt Stellen sogar mehr). Die vom individuellen Verkehr geforderten Anlagen lassen sich alle gar nicht bauen, die Stadt wird sich auf einige wenige beschränken müssen, die dann aber im Sinne von Stadtautobahnen mit hoher Leistungsfähigkeit ausgebaut werden, was bei der Ausdehnung der Stadt (Durchmesser rund 50 Kilometer etwa Zürich — Luzern) durchaus verständlich wird. Aber auch diese Hochleistungsstrassen werden die einzelnen Schwerpunkte nur tangential streifen. Es ist beabsichtigt, den öffentlichen Verkehr, der aus einer Stadtbahn mit mehreren Linien, einem U-Bahnsystem, einem Strassenbahn- und Omnibusnetz besteht, systematisch und grosszügig auszubauen, damit der Anreiz gross wird, das individuelle Verkehrsmittel nicht für den täglichen Berufsverkehr zu gebrauchen. An den äusseren Stationen der Bahnlinien werden grosse Parkplätze angelegt, die den Dauerparkierern dienen, die innern Parkplätze aber werden dem Kurzparkierer und dem Wirtschaftsverkehr zugeweiht, denn von diesen profitiert das Geschäftsleben. Das lästige Parkplatzen, die sinnloseste aller Verkehrsarten, entfällt auf diese Art, wodurch das Zentrum auf alle Fälle am besten entlastet wird. Musterbild sind die neuen U-Bahn-Stationen angelegt, die bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss wie Maschinen funktionieren und den Strom der Passagiere elegant abfliessen lassen.

Hamburg ist leider nicht mit unsern Städten zu vergleichen. Es ist sehr viel grösser als Zürich und doch ist der Besuch lohnend. Wenn man die Liebe und Sorgfalt fühlt, mit der die Stadtväter das Bild der Stadt verteidigen, wenn man Einsicht in die Arbeit systematischer Planung, die sich bereits über Jahrzehnte erstreckt, nehmen darf, wenn man die auf-

geschlossene Grün- und Wohnbaupolitik und die Systematik im Aufbau der Stadt verfolgen darf, so wird einem bewusst, welche Bedeutung der Stadtplan bekommt. Zwar wechseln die Personen und mit ihnen die Ansichten im Laufe der Jahre. Das grosse Konzept aber, das Riesengebilde in überschaubare Teile zu gliedern, bleibt, und das ist im Hinblick auf das Wohl der Städter sicher die Hauptsache.

Die Reisegesellschaft erkundigte sich überall nach dem Stande der übergeordneten *Regionalplanung*. Die Stadt und ihr Umland bleibt auch in Deutschland heute noch ein ungelöstes Problem. Man fängt zwar an, ernsthaft über die Stadtgrenzen zu verhandeln, man schafft Gesetze und Organisationen, die den regionalen Plan fördern. Ueberall sind, wie bei uns, Bestrebungen im Gang, das Wachstum der grossen Städte auch ausserhalb ihrer Gemarkungen in geregelte Bahnen zu lenken. Die Stadtplanung — das rein Technische — ist aber sehr viel weiter gediehen als bei uns. Die grossen Städte haben die Initiative ergriffen, die Pläne sind vorbereitet, das Gespräch kann beginnen. Das liegt wohl daran, dass die Gemeinden nicht so stark sind wie bei uns. Immerhin ist es erfreulich, dass man auch in Deutschland nicht mehr unbedingt daran glaubt, das Problem der wachsenden Grosstädte mit der Eingemeindung zu lösen. Der Gemeindeverband oder die Regionalplanung, wie wir sie anstreben, gewinnt an Boden, worüber wir uns ehrlich freuen wollen.



Abb. 12. Hamburg. Untergrundbahnstation Wandsbeckermarkt mit grosser Autobushaltestelle.

Aufnahmen: Nr. 2 Werkfoto Volkswagenwerk;
Nrn. 3—6, 9, 10 und 12 H. Meili, Aarau;
7, 8 sowie 11 J. Schmidlin, Aarau.

711.4 (494)

Innenstädtische Verkehrsplanung in Baden

Von Dr. V. Rickenbach, Stadtschreiber, Baden

Vor zwei Jahren ist an dieser Stelle* über Umfang, Durchführung und Ergebnis eines Ideenwettbewerbes zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Baden berichtet

worden. Es konnte festgestellt werden, dass eine erfreulich grosse Zahl von Ingenieur/Architekten-Teams sich dieser recht komplizierten Planungsaufgabe unterzog, und dass das Preisgericht die von Ingenieur H. Fricker und Architekt M. Müller, Luzern, ausge-

* «Planen und Bauen» 1961, S. 11.