

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 22 (1968)

Heft: 2: Wohnungsbau = Construction d'habitation = Housing Construction

Artikel: Sinn und Grenzen städtebaulicher Verdichtung

Autor: Rainer, Roland

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-333215>

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: 08.02.2025

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

neue Bratislava als einheitliche Stadt beiderseits der Donau liegt.

Eine wichtige Rolle kann dabei die Universität spielen, die als eine zentrale und bedeutende Einrichtung der Stadt auch an einem zentralen Platz liegen und das städtebauliche Bild der Universitätsstadt entsprechend mitbestimmen soll; aus diesem Grunde wird die Universität nicht in einem Randgebiet, sondern unmittelbar an der Donau gegenüber der Altstadt vorgeschlagen. Ähnliches gilt auch vom Ausstellungsgelände, das ebenfalls als wichtige öffentliche Einrichtung das Bild von der Donau her beeinflussen soll. Dagegen sind die Verfasser der Auffassung, daß Freibäder die besten Erholungsmöglichkeiten bieten würden, wenn sie entfernt vom Lärm und Getriebe der Stadt in den großen Auwaldgebieten im Süden des neuen Stadtteiles entstehen würden.

Verkehr

Diesem Zweck dient auch das Verkehrssystem; von den drei Brücken soll die westliche Brücke Rybne Namesti die historischen Blickpunkte des alten Bratislava mit dem neu entstehenden Universitätsviertel und den benachbarten Hotels verbinden, die gegenüber am rechten Donau-Ufer vorgeschlagen werden, so daß es zweckmäßiger erscheint, unterhalb der Fahrbahnen dieser Brücke den Fußgängern eine eigene Ebene mit kleinen Läden, eventuell Gaststätten usw. zu bauen, die das linke und rechte Donau-Ufer an dieser Stelle zu einer echten, räumlich wirkenden Einheit verbinden.

Für den ruhenden Verkehr im Bereich der öffentlichen Einrichtungen ist ein großer Parkplatz für rund 2500 Pkw's zwischen Ausstellungsgelände, Stadion, Stadthalle, Verwaltungszentrum und Bahnhof so geplant, daß er all diesen Einrichtungen dienen kann und daher vielseitig und zu verschiedenen Zeiten ausgenutzt wird.

Parkplätze für die Zentren der drei städtebaulichen Einheiten liegen unter der Fußgängerebene, ebenso wie die Parkplätze der Nachbarschaften in den Untergeschossen unter den hohen Häusern und den zugehörigen kommerziellen Einrichtungen liegen.

Da das Donau-Ufer den Fußgängern und den Gebäuden vorbehalten bleiben soll, findet die Autobahn südlich dieser Uferbebauung den besten Platz, während im Schwer-

punkt des übergeordneten Zentrums des neuen Stadtteiles der Bahnhof liegt.

Sowohl die wichtigen öffentlichen Gebäude am Ufer, als auch der Bahnhof sind ebenso wie jedes der drei größeren Wohngebiete durch Straßenbahn- und Autobuslinien bedient, die teils als Ringlinien, teils als Radialen so geführt sind, daß sie einerseits das Industriegebiet, andererseits die Trabrennbahn und die Strandbäder bedienen.

Grünflächen

Durch die wirtschaftlich und verkehrstechnisch günstige Konzentration der Bebauung mit ihrem geringen Bedarf an Bauland kann ein Maximum an unverbauter Grünfläche erhalten werden. Der schöne Park Janka Kralá wird nicht nur erhalten, sondern vergrößert – auch die Auwälder an der Donau und an den verschiedenen einzelnen Wasserflächen werden geschont und vergrößert.

Ein Friedhof ist östlich des Industriegebietes so geplant, daß er durch dieselbe Autobuslinie bedient werden kann, wie das Industriegebiet.

Zwischen den Nachbarschaftsgruppen bleiben weiträumige Grünflächen, in denen sowohl die übergeordneten Verkehrsadern, als auch Spiel- und Sportplätze genügend Platz finden. Darüber hinaus bleiben im Süden und Westen aber noch größere Gebiete für Gartennutzung und als Reserven für künftige Entwicklung.

Roland Rainer, Wien

Sinn und Grenzen städtebaulicher Verdichtung

Wenn die bekannte Wahrscheinlichkeit einer Verdoppelung der Weltbevölkerung innerhalb vierzig Jahren – die Zunahme um zwei Milliarden bis 2000 – eine Lawine von Utopien großstädtischer Superstrukturen ausgelöst hat, bzw. wenn diese mit der erwarteten Bevölkerungslawine begründet werden, so wäre dazu zunächst festzustellen:

daß die voraussichtliche Zunahme weniger in den hochzivilisierten und vergrößerten Städten, als vielmehr in den unterentwickelten, vorwiegend agrarischen Ländern zu erwarten ist;

daß auch in den Industriestaaten nicht überall die Groß- und Riesenstädte, sondern auch die Klein- und Mittelstädte wachsen werden, in denen insgesamt auch hier die meisten Städter wohnen;

daß das Zusammenwachsen sehr verschieden großer Städte zu Stadtregionen eine neue reale, über weite Räume ausgebreitete Stadtform darstellt;

daß das Raumproblem dieser Agglomerationen, die Aufzehrung ihrer Landschaft, ihrer Erholungs- und Erweiterungsgebiete durch rasch wachsende Bebauung weniger eine Folge der Bevölkerungsvermehrung, als vielmehr der Vermehrung der gleichzeitig immer kleiner werdenden Haushalte und von Sanierungsmaßnahmen ist – vor allem aber die Folge einer bis dahin niemals gekannten Streuung und Zersplitterung der Bebauung über das flache Land infolge des Automobilverkehrs, der es jedem Besitzer eines Autos möglich macht, seinen Wohnsitz bis zu 50

und mehr Kilometer von der Arbeitsstätte aufzuschlagen bzw. umgekehrt auch die Fabriken fast beliebig über das Umland der Städte zu streuen.

Zu diesen entscheidenden Fragen heutiger Stadtentwicklung tragen technisierte Citymodelle mehr oder weniger utopischer Art wenig bei, weil schon die dicht bebauten Wohngebiete fast überall kleiner sind, als die locker und flach bebauten Randgebiete; die eigentlichen Kerngebiete sind schon gegenüber den normalen, dicht bebauten Wohngebieten klein im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet, besonders zur ganzen Region aber geradezu verschwindend.

Tatsächlich verdanken die meisten Superstrukturen ihre Entstehung offenbar weniger der Sorge um echte Lösungen unserer umfassenden städtebaulichen Fragen als vielmehr der Freude an technischen Utopien: Die Phantasie und der Ehrgeiz der neuen Jule Verne's hat sich den Stadtzentren zugewendet, ohne viel zu fragen, wie weit diesen und vor allem ihren Bewohnern damit gedient sein mag.

»Architektur bedient sich rückhaltlos der stärksten Mittel, die ihr jeweils zur Verfügung stehen. Maschinen haben sie ergriffen und die Menschen sind nur mehr geduldet in ihrem Bereich«, heißt es bezeichnenderweise in einem diesbezüglichen Wiener Manifest aus dem Jahre 1963.

Die Probleme der großen Agglomerationen

sind aber zu folgenschwer und dringend, als daß man sich über ihre ernsthafte Behandlung durch effektvolle Fiktionen technisch formalistischer Art hinwegtäuschen lassen dürfte, statt ernsthaft nach Ursachen und Zielen zu fragen.

Angesichts der immer stärkeren Inanspruchnahme unserer unvermehrten Existenzgrundlagen – vor allem Raum, aber auch Wasser, Luft, Vegetation usw. – durch eine immer anspruchsvollere und außerdem wachsende Bevölkerung ist selbstverständlich gewissenhaftestes Haushalten mit diesen Grundlagen, vor allem mit dem Raum, am dringendsten nötig. Wenn jede Verschwendung mit dem Raum vermieden werden muß, wird Auflockerung, sofern sie Baulandverschwendung bedeutet, kein Ziel, sondern das Gegenteil sein – wogegen Verdichtung begrifflicherweise grundsätzlich überall dort angestrebt werden muß, wo bisher Raum verschwendet wird, zum Beispiel und vor allem in den Gebieten offener Bauweise. Das freistehende Einzelhaus müßte also künftig zweifellos der seltenste Ausnahmefall sein. Über das wichtige Ziel, mit Land zu sparen, hinaus, kann Verdichtung auch größere Nähe bedeuten und damit bessere Kommunikation. Das wird in einem beginnenden Zeitalter der tertiären Wirtschaft, die in erster Linie auf Kommunikation beruht und der Kommunikationsmöglichkeiten bedarf, besonders wichtig sein.

Diese Forderung, die man neuerdings allgemein als Voraussetzung jener vielbeschworenen Urbanität ansieht, die bisher mehr Schlagwort geblieben als konkrete Vorstellung geworden ist, zwingt uns aber bereits zur Unterscheidung verschiedener Arten von verdichteten Gebieten: den der Kommunikation dienenden und auf ihr beruhenden Zentren einerseits, den Wohngebieten andererseits, in denen es nach wie vor in erster Linie um Abgeschlossenheit der Privatsphäre geht, die daneben selbstverständlich auch Kontakte zwischen den Bewohnern möglich machen muß – und zwar nicht nur der räumlich benachbarten, sondern ebenso aller anderen, wobei die letztere Möglichkeit vielmehr eine Frage der Verkehrsmittel als der Dichte der Bebauung ist: Wissen wir doch alle, daß Entfernungen heute nicht nach Kilometern, sondern nach Fahrzeiten bemessen werden, die mehr von den Verkehrsverhältnissen abhängen, als von der Entfernung. Deshalb kann Verdichtung der Wohnbebauung nicht mit dem Wunsch nach maximaler Kontaktmöglichkeit zwischen allen Bewohnern einer Stadt begründet werden.

Dagegen hängt die Funktion der Zentren nicht nur von ihrer Erreichbarkeit durch alle Verkehrsmittel, sondern auch von räumlicher Nähe, von Fußgängerentfernungen zwischen Läden, innerhalb von Märkten usw., entscheidend ab. Dichte ist hier nicht eine Frage ökonomischen Umganges mit dem Raum, Dichte ist hier Voraussetzung für das Funktionieren. Man kann unter der Voraussetzung entsprechender Verkehrsausstattung wohl sagen, der Nutzeffekt des Zentrums sei der Dichte geradezu proportional, sie könne also nicht hoch genug sein, sie finde ihre Grenzen lediglich in den nötigen Vorkehrungen für Verkehr aller Art.

Damit müssen wir erkennen, daß es widersinnig ist, für Zentren die Dichte nach oben durch Vorschriften – etwa Geschoßflächenzahlen – begrenzen zu wollen – um so mehr, als ja durch solche Dichtebegrenzung keineswegs gute Verkehrsverhältnisse, ausreichende Verkehrsbedienung gesichert werden können. Zentren mit begrenzter Dichte werden bei schlechter Verkehrsplanung nicht funktionieren, Zentren mit höchster Dichte werden bei guter Verkehrsplanung dagegen ausgezeichnet funktionieren. Also dürfte es kaum etwas Widersinnigeres geben, als für Zentren die Dichte nach oben zu bearenzen.

Nicht einengende Vorschriften sondern

nur eine restlos nach allen Dimensionen durchdachte Planung und hochentwickelte Ausstattung führt hier zum Ziel. Das bekannte Stockholmer Zentrum dürfte für Europa ein gutes Beispiel dafür sein, wie durch verschiedene Verkehrs- und Versorgungsebenen und darüberliegende Büro- und Wohngeschosse bisher ungeahnte Kommunikationsmöglichkeiten geschaffen werden können; man berechne die Geschoßflächenzahlen!

Hier dürften wir vor der städtebaulichen Verkörperung der öffentlichen Sphäre moderner Gesellschaft von einer Konzentration und Folgerichtigkeit stehen, die mit den klassischen alten Beispielen des Forums oder der Agora verglichen werden kann.

Wie steht es aber in den Wohngebieten? Niemand wird ernsthaft behaupten wollen, daß ihr Funktionieren von der Dichte abhängt, bzw. etwa proportional zu ihr sei. Im Gegenteil sind – allen Utopien zum Trotz – Wohnviertel bis heute um so angenehmer und angesehener, je durchgrünter sie sind und je mehr private Zurückgezogenheit sie bieten und ausdrücken. Aber ihrer Weiträumigkeit werden, wie wir gesehen haben, durch die Ausdehnung der Städte immer engere Grenzen gesetzt. Es geht darum, auf möglichst kleiner Fläche zu bieten, was der Bewohner einer modernen Stadt von seiner Wohnung erwartet oder erwarten kann oder darf.

Angesichts der offenbar sehr verschiedenen Auffassungen und Vorstellungen der Architekten von diesen Bedürfnissen empfiehlt es sich, zu dieser Frage den Soziologen das Wort zu geben. Bahrdt stellt dazu fest:

»Der moderne Wohnungsbau muß lernen, die Aufgabe »privaten Raum« zu schaffen, wörtlich zu nehmen. Soll ein Raum das private Dasein eines Menschen aufnehmen, so braucht er nicht nur eine bestimmte Größe, sondern eine bestimmte Form. Diese gilt es zunächst zu finden. Danach erst soll man die einzelnen Räume zu einer privaten Wohnung kombinieren. Ein solcher Mikrokosmos hat seine eigenen Gesetze. Er läßt sich nicht zwischen Fluchtlinien, Brandmauern und vorzeitig festgelegte Parzellengrenzen einzwängen. Daraus ergibt sich die Forderung, zuerst Wohnungen, dann Baugruppen, danach ein Quartier zu planen und erst ganz zuletzt die Grundstücksgrenzen festzulegen.

Zur privaten Wohnung gehört eigentlich der Privatraum unter freiem Himmel. In idealer Form ist dieser nur als ein unmittelbar von der Wohnung zugänglicher Garten oder Wohnhof zu schaffen. Dem Anspruch der Privatheit genügen Gärten und Wohnhöfe nur, wenn sie von der Straße und von den Nachbarn nicht eingesehen werden können. Siedlungshäuser und Eigenheime, die wegen der Bauwisch-Vorschriften genau in die Mitte sehr kleiner Grundstücke gesetzt sind, werden dem Wunsch nach privater Abschirmung weniger gerecht als Etagenwohnungen. Nur die Randbebauung mit sich nach innen kehrenden Gebäuden kann auf engem Raum Flachbauten möglich machen, die privat sind. Wo der Geschoßbau unumgänglich ist, z. B. in Großstädten, die nicht ins Unermeßliche wachsen dürfen, bleibt als »Privatraum unter freiem Himmel« nur der Balkon. Dies ist ein Behelf. Jedoch auch der Balkon muß so gestaltet sein, daß er von keiner Seite her eingesehen werden kann.«

Der Wunsch nach privater Sphäre, der die meisten Menschen ja dazu treibt, unter hohen eigenen Opfern und großer Beanspruchung der Öffentlichkeit ein »Einfamilienhaus« anzustreben, wird durch die heutige Form dieser Häuser nicht erfüllt.

Aus diesem Grunde haben die Städter – und vielfach sogar die Bauern – ihre Häuser in der Vergangenheit immer eng aneinander gebaut und dadurch geschützte, ruhige, von der Straße nicht eingesehene Wohnhöfe und Wohngärten hinter den Häusern gewonnen – was angesichts der von Lärm, Abgasen und Unruhe erfüllten modernen Straßen heute noch viel wichtiger wäre.

Daher ist es sehr aktuell, an die alte Tradition der sinnvollen und sparsamen Reihenhäuser in »geschlossener Bauweise« auf kleinen sparsamen Parzellen zu erinnern und ähnliche Hausformen für gegenwärtige und künftige Bedürfnisse zu entwickeln, und wir verstehen die Neigung vieler heutiger Architekten für das Atriumhaus – es bietet heute wie vor tausend Jahren die vollkommenste Erfüllung des ebenso alten wie begreiflichen Wunsches nach Abgeschlossenheit der Privatsphäre, die Bahrdt auch als wesentliches Bedürfnis moderner Großstadtbevölkerung erkennt.

Dieses Ideal wäre einer größeren Zahl von Städtern erreichbar, als man heute annimmt, wenn wir endlich und für alle Zukunft in den ausgedehnten Stadtrandzonen anstelle der sogenannten »offenen Bauweise« freistehender Einzelhäuser auf viel zu großen Grundstücken die »geschlossene Bauweise« aneinandergereihter Häuser setzen würden, die mit ihren viel kleineren Grundstücken fünf- bis zehnmal höhere Besiedlungsdichten ergibt: Bei den klassischen zweigeschossigen englischen und holländischen Einfamilienreihenhäusern werden Dichten bis zu 60 Wohnungen je Hektar Nettobauland erreicht, im Gegensatz zu rund 10 Wohnungen bei freistehenden Einzelhäusern und rund 60 bis 100 Wohnungen in den üblichen mehrgeschossigen Mietshäusern.

Bei geschlossener Bauweise könnten in unseren Flachbaugebieten also etwa vier- bis fünfmal soviel Wohnungen untergebracht werden als jetzt.

Trotzdem wird diese Bauweise nicht allen, ja in der Regel nur einem kleineren Teil der Großstädter erwünscht oder erreichbar sein. Für die anderen wird man sich um Formen bemühen müssen, die dem Wunsch nach privater Abgeschlossenheit und einem nicht-eingesehenen, wenn auch kleinen eigenen Freiraum möglichst nahekommen. Einen ersten Schritt in dieser Richtung hat man schon zwischen den beiden Weltkriegen in Wien mit geschlossenen Wohnhöfen und zahlreichen Loggien versucht. Um diese Zeit hat Le Corbusier in seinem Pavillon L'Esprit nouveau eine vollkommene Verkörperung der Privatsphäre für Mehrfamilienhäuser gezeigt – und es gehört vielleicht zu den tragischsten Erscheinungen dieser so wohlhabenden Zeit, daß dieser so überzeugende und überzeugend gestaltete Gedanke bis heute nirgends verwirklicht worden ist.

1953 hat Aalto in der Berliner Interbau Wohnungen ausgeführt, deren Räume so rings um eine Terrasse gruppiert sind, daß diese als echter Mittelpunkt der Wohnung wirkt und gleichzeitig die Wohnung als unterste städtebauliche Einheit durch diese Nische von außen ablesbar ist.

Die zahlreichen neueren Versuche, Wohnungen in einer möglichst wenig starren Form in Wohnscheiben, Wohnbergen, Wohnmulden und dergleichen so zu gruppieren, daß sie plastisch gegliedert und dadurch optisch aufgelockerte Einheiten bilden, bringen – ob bewußt oder unbewußt – eine ähnliche Auffassung zum Ausdruck. Das große Wohnhaus ist der Monumentalität beraubt, die es zum Beispiel bei den »Punkthäusern« besitzt, seine Zusammensetzung aus vielen kleinen Einheiten wird offen gezeigt, ihre Selbständigkeit und ihr wohnlicher Charakter wird sichtbar gemacht.

Das Gestaltungsziel besteht bei all diesen Projekten offenkundig in der Zerstörung der »großen Form« und ihrer Auflösung in viele kleine Elemente menschlichen Maßes und wohnlichen Charakters – woraus wohl folgt, daß das Gesamtziel am besten und einfachsten durch möglichst kleine Wohnhäuser erreicht würde. Sind wir aber nicht durch den Raummangel der Großstadt zur maximalen Geschoßhäufung, zum Wohnhochhaus oder ähnlichen Formen gezwungen? – Keineswegs! Wir stehen hier vor einem merkwürdigen Denkfehler:

Wie ich bereits in »Städtebauliche Prosa«,

»Behausungsfrage« und mit Göderitz und Hoffmann in »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt« nachgewiesen habe, fallen die Ersparnisse an bebauter Fläche, bzw. der Gewinn an Freifläche durch Geschoßhäufung nur zwischen den unteren Geschossen ins Gewicht, haben aber schon oberhalb des 4. und 5. Geschosses kaum mehr Bedeutung und werden bei weiterer Erhöhung immer kleiner.

Vergleicht man nur das ebenerdige Haus mit dem 10- oder 20geschossigen Hochhaus, so vernachlässigt man die Zwischenstufen; das ergibt aber ein falsches Bild, weil der Gewinn, den man durch das Übereinanderhäufen von Stockwerken erzielt, nicht gleichmäßig, sondern sehr ungleichmäßig entsteht. Das zeigt folgende einfache Rechnung: bei einem ebenerdigen Hause ist die bebaute Fläche so groß wie die Wohnfläche. Bei einem 2geschossigen Hause ist sie nur halb so groß, die halbe Wohnfläche wird also als Freifläche gewonnen. Bei einem 3geschossigen umfaßt die bebaute Fläche nur $\frac{1}{3}$ der Wohnfläche, bei einem 4geschossigen nur $\frac{1}{4}$, bei einem 5geschossigen nur $\frac{1}{5}$ usw. Indem man die Bebauung immer wieder um ein Geschoß erhöht, gewinnt man mit jedem weiteren Geschoß nur den jeweiligen Unterschied zwischen $1, \frac{1}{2}, \frac{1}{3}, \frac{1}{4}, \frac{1}{5}, \frac{1}{6}$ usw. Diese Unterschiede, also der durch Stockwerkshäufung erzielte Gewinn, werden, wie man sieht, nach oben zu rasch immer kleiner.

Baut man statt ebenerdiger zweigeschossige Häuser, so gewinnt man tatsächlich verhältnismäßig viel, nämlich die Hälfte der gesamten Wohnfläche. Wenn man aber statt 5geschossiger 10geschossige, oder statt 10geschossiger 20geschossige Häuser baut, so gewinnt man nur den Unterschied zwischen $\frac{1}{5}$ und $\frac{1}{10}$ bzw. $\frac{1}{10}$ und $\frac{1}{20}$, also im ersten Falle nur insgesamt $\frac{1}{5}$, im zweiten Falle nicht mehr als $\frac{1}{10}$ der Wohnfläche – das sind etwa 5 bis 10 m² je Wohnung.

Auch Hubert Hoffmann weist diesen Zusammenhang in »Urbaner Flachbau« durch eine grafische Darstellung des Verhältnisses von Geschoßzahlen und Geschoßflächenzahlen nach.

Das Hochhaus entsteht also nicht aus städtebaulichen, sondern aus verschiedenen anderen Gründen: aus spekulativen, weil selbstverständlich der Bodenpreis um so höher geschraubt werden kann, je höher die Behausung ist; aus repräsentativen, wie die zahlreichen Hochhäuser zeigen, die von ehrgeizigen Bürgermeister, ehrgeizigen Architekten und geschäftstüchtigen Baumeistern in kleinen Orten, Märkten und Dörfern errichtet werden, wo von Raummenge oder Bodenknappheit nicht die Rede sein kann.

Durch die neuen »Wohnhügel« oder »Wohnberge« wird schließlich auch künstlich eine günstige siedlungsgeographische Situation – der Südhang – geschaffen, wie wir sie zum Beispiel in jenen schönen kleinen Städten des Balkans finden, die nach folgender alter türkischer Städtebauregel gebaut worden sind: »Du sollst Dein Haus so bauen, daß Du Sonne und Aussicht gewinnst, aber Du darfst Sonne und Aussicht deinem Nachbarn nicht wegnehmen«, – ein Städtebaugesetz in Form einer gesellschaftlichen Verhaltensregel.

Was erreichen wir demgegenüber mit der bei uns üblichen Reglementierung der Bebauung nach Maß und Zahl, mit genauestens vorgeschriebenen Seitenabständen, Vorgartentiefen, Geschoßzahlen, Geschoßflächenzahlen?

Alle diese technischen und administrativen Reglementierungsversuche zielen nicht auf ein unmittelbar praktisches Ergebnis, nicht unmittelbar auf die Verbesserung der Wohnverhältnisse ab, und erreichen sie daher auch nicht, das gilt insbesondere auch für die Dichte.

So wenig die Begrenzung der Dichten nach oben die Verkehrsfunktion eines Zentrums gewährleisten kann, so wenig wird auch durch die Begrenzung der Dichte eines Wohn-

gebietes die beste Besonnung der Wohnungen, die Freihaltung der Aussicht, die Berücksichtigung der Nachbarn, so wenig wird Ruhe vor Verkehrslärm oder private Abgeschlossenheit der Wohnungen gewährleistet. Erreicht wird lediglich, daß der sinnvollen Nutzung des Raumes, dem sparsamen Umgang mit dem Raum Grenzen gesetzt werden; auch hier wird also durch die Dichtebegrenzung nur Negatives erreicht!

Unser Ziel, möglichst gute Wohnverhältnisse auf möglichst kleinem Raum zu schaffen, wird weniger durch die Einhaltung bestimmter Dichtegrenzen erreicht, als vielmehr durch eine sorgfältige und umfassende Planungsarbeit, die in allen Stufen – vom Bebauungsplan bis zum Grundriß und Detail der Wohnung – auf das Ziel ausgerichtet ist, beste Wohnverhältnisse auf kleinster Fläche zu erreichen.

Das beste Bebauungsplan-Konzept kann nicht wirksam werden, wenn es nicht bis in die Wohnungsgrundrisse, die Befensterung und Orientierung der Räume zu den Himmelsrichtungen, zum Verkehr usw. folgerichtig fortgesetzt wird. Die möglichen Mindestabstände der Häuser voneinander hängen von der Befensterung der Nachbarhäuser ebenso ab wie von der Besonnung.

Staffelt man die Bebauung nach Süden, so daß vor jedem höheren, zur Sonnenseite immer ein niedrigeres Haus vorgelagert wird, so können verhältnismäßig geringe Abstände geplant werden, wenn an der Nordseite der niedrigeren Häuser nur untergeordnete Räume liegen. Auch die folgerichtige Trennung der Wohnungen vom Verkehrslärm setzt die konsequente Orientierung der Wohn- und Aufenthaltsräume nach innen, der Flure, Treppen, Nebenräume nach außen voraus.

Nur wenn Bebauungsplan, Grundriß und Detail als unlösbare Einheit behandelt nach einem Planungsgedanken gestaltet werden, können wir das angestrebte Ziel erreichen; in der heutigen Situation kann nicht mehr das Haus, sondern nur der in sich funktionierende, zusammenhängende Komplex als Ganzes mit Erfolg geplant werden.

Damit sind wir vom Begriff der »Dichte« zu dem einer umfassenden Gestaltung mit dem Ziel optimaler Verhältnisse auf minimalem Raum gelangt, tritt an die Stelle von Dichtezahlen und Nutzungsziffern die anschauliche Vorstellung einer lebendig gestalteten großstädtischen Umwelt in ihrer ganzen Vielfalt.