

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 5 (1948)
Heft: 6

Buchbesprechung: Schrifttum

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: 17.05.2025

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

Umschau

Eine Fussgängerstadt in Sicht

Unter all den Projekten und Vorschlägen, die dem Wiederaufbau zerstörter Städte gewidmet sind, verdient ein Vorschlag für das Vorgehen in Leipzig die aufmerksamste Beachtung.

Nach einem Artikel von Dr. H. Ritter, Stadtbaurat a. D. in den von Julius Hoffmann Stuttgart herausgegebenen «Mitteilungen» (1948 Heft 8) ist ins Auge gefasst, für Leipzig den kleinen Kern der Gesamtstadt, die Altstadt, ganz und gar dem Fussgänger zu überlassen: Vom Wagenver-

kehr soll nur der reine Zubringerdienst, und der nur an wenigen Tagesstunden zugelassen werden. Und dann sollen — man atmet auf! die Bordkanten verschwinden; zwischen Haus und Haus soll nun eine ungeteilte freie Fläche entstehen, einem sorglosen Hin-und-Her, Hinüber-und-Herüber des Fussgängers, des Menschen dienend. So können trotz der geringen Strassenbreiten die alten Baufluchten bestehen bleiben; etwa die Hälfte der Altstadt ist ja den Zerstörungen entgangen.

Die notwendige Sanierung der Innenflächen der Baugevierte, die in anderen Städten zu der etwas stumpfsinnigen «Auskernung» geführt hat, kann hier, in der Messestadt!, für innere Durchgänge, Galerien, Bazarstrassen oder wie man derlei nun nen-

nen mag, ausgenützt werden, Binnenstrasse mit niedrigen Ladenbauten. Wie der dem Artikel beigegebene Plan dartut, sind solche Durchgänge geplant zwischen Markt und Nicolai-kirchhof, quer durch die langgestreckten Baugevierte an der Hainstrasse, der Katharinenstrasse, der Reichsstrasse. Die Ladenfronten der Altstadt, für den Messebetrieb von höchster Bedeutung, werden damit mindestens auf das anderthalbfache der heutigen Länge gebracht. Gleichzeitig wird das Planum, das den Fussgängermassen zur Verfügung steht, in ähnlichem Umfang vergrössert.

Nicht recht verständlich ist es, dass es im ganzen Plan wimmelt von kürzeren oder längeren Arkadenreihen: Die Bazarstrasse lebt ja davon, dass sie nur mässig breit ist. H.B.

Schrifttum

Die Neugestaltung der Stadt Wien

*Vorschläge von Walter Strzygowski
Österreichische Beiträge zur Kulturforschung, verlegt bei Ed. Hölzel, Wien, 1948.*

Der Verfasser stellt an den Anfang seiner Ausführungen, die weder als Entwurf noch als Skizze bewertet werden wollen, die Forderung nach einem Entwicklungsplan auf, der die Erneuerung der Großstadt Wien in ihrer Gesamtheit aufrollt. Erst auf Grund eines solchen Gesamtplanes lassen sich Einzelentwürfe beurteilen und Lösungen herbeiführen, die den Wünschen einer weit gesteckten Stadtplanung und Stadterneuerung entsprechen. Diese Feststellung, die an sich eine Binsenwahrheit wäre, gilt nicht nur für die Stadt Wien, sondern für viele Gross- und Mittelstädte, ja oft auch für Kleinstädte und Dörfer überhaupt, und es ist daher erfreulich, dass sie in klaren Worten herausgeschält und somit den Grundton der vorliegenden Abhandlung bildet.

Die einzelnen Forderungen decken sich zum grossen Teil mit denjenigen, die uns aus andern Publikationen ähnlicher Art bekannt sind. Aufteilung der Großstadt in verschiedene Nutzungszonen, Auflockerung durch den Bau neuer Gartenvorstädte und Verbesserung der internen Verkehrsverbindungen. Diese Forderungen wählen die Probleme der Großstadtplanung in ihrer ganzen Tiefe auf.

Der Verfasser schlägt nun vor, den veralteten Generalbebauungsplan durch einen neuen Plan zu ersetzen, der auf Grund eines Wettbewerbes geschaffen werden sollte. Ein Planungsatlas, der die notwendigen Grundlagen enthält, müsste zunächst erstellt werden, damit die Wettbewerbsteilnehmer von realen Gesichtspunkten aus entwerfen können. Das Wettbewerbsergebnis müsste unter

der Mitwirkung beamteter Fachleute zu einem «Neubauplan von Wien» verarbeitet werden. Für eine bessere Zukunft zu planen, sei trotz der ungewissen Lage unseres Erdteiles besser, als in trostloser Hoffnungslosigkeit fortzuwursteln!

Selbst ohne die notwendigen Unterlagen zu besitzen, entwirft der Verfasser in groben Zügen ein Wunschbild für die zukünftige Entwicklung Wiens. Fachleute, die die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse besser kennen, werden ihre berechtigten Zweifel am Vorschlag eher anbringen dürfen als wir. Uns genügt es, festzustellen, dass mit dieser vorliegenden Arbeit die eindeutige Forderung aufgestellt wird, sich die Gelegenheit des Wiederaufbaus nicht entgehen zu lassen, mittels der vorsorglichen Planung die «Bausünden» des letzten Jahrhunderts zu beseitigen. Erfreulich ist es, feststellen zu können, dass der Verfasser nicht auf halbem Weg stehen bleibt. Die reinen baulichen Veränderungen lassen sich nur dann bewerkstelligen, wenn die Lebensgrundlagen der Bevölkerung ebenfalls einen grundlegenden Wandel erfahren. Die mittelalterlichen Privilegien der Stadt Wien und das grosse Hinterland der Donauländer gehören endgültig der Vergangenheit an. Neue Existenzgrundlagen für die Großstadt Wien können nur dann gefunden werden, wenn möglichst viele ihrer Bewohner bereit sind, ein neues, arbeitsreiches Leben bei bescheidenem Lebensstandard zu beginnen. In der Zwischenkriegszeit von 1918—1939 gelang es nicht, den zwei Millionen Bewohnern des «Wasserkopfes» eines verarmten Kleinstaates die notwendige Lebensgrundlage zu geben. Die Erhaltung Wiens setzt nicht nur städtebauliche Massnahmen voraus, sondern Landesplanung im weitesten Sinn. Die Erschliessung der bis heute ungenutzten Wasserkräfte der österreichischen Alpen und die Schaffung neuer Industrien, die hochwertige Qualitätserzeugnisse in Klein- und Kleinbetrieben herstellt, bilden die Grundlagen,

auf welchen sich die Erhaltung Wiens denken lassen. Ohne diese, für ganz Oesterreich ausschlaggebenden Neuerungen, lässt sich die Existenz dieser Großstadt nicht mehr denken. Sie müsste nach und nach verkümmern. Die angeführten statistischen Streiflichter, die sich mangels neuerer Werte meist auf Vorkriegszahlen stützen müssen, reden eine deutliche Sprache. Die alte wirtschaftliche Bedeutung Wiens als Umschlagsplatz und Handelszentrum, als eigentliches Bindeglied zwischen dem Osten und dem Westen Europas, sollte durch zwischenstaatliche Vereinbarungen wieder erstehen.

Wenn all diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird auch die Bedeutung der Metropole als geistiges und kulturelles Zentrum neuen Auftrieb erhalten.

Ein neuer «Flächenwidmungsplan», der als Vorstufe zu einem Nutzungszonenplan gedacht ist, gibt Aufschluss über die vom Verfasser vorgeschlagene zukünftige Verteilung der Wohngebiete, der Industriezonen und der Erholungsflächen. Auch hierüber möchten wir uns nicht äussern, denn die Kritik an solch einem Plan setzt genaueste Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten voraus. Wohl lassen sich gewisse Parallelen mit Planungsbeispielen anderer Länder feststellen, die Hauptsache aber, die darin besteht, dass die Bevölkerung fähig und gewillt ist, einem solchen Plan nachzuleben, kann aus der Ferne nicht beurteilt werden. Der Verfasser führt mit Recht die gesetzlichen Schwierigkeiten, die Fragen des Grundeigentums und der vorhandenen investierten Mittel auf, um nachzuweisen, dass noch sehr viel aufklärende Tätigkeit nötig sein wird, bis an die Verwirklichung grosszügiger Planungsideen herangetreten werden kann. Der Kartenausschnitt von Wien und Umgebung um die Mitte des 19. Jahrhunderts (Abb. 1) lässt deutlich erkennen, welche Möglichkeiten damals offen gewesen wären. Den verpassten Gelegenheiten nachzutruern, ist nicht

Aufgabe einer fortschrittlichen Planung. Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, welche Möglichkeiten heute wieder vorhanden sind, nachdem grosse Teile des Stadtkernes durch die Bombardierungen niedergelegt worden sind. Diese Gegebenheiten auszuschöpfen, schweben ihm und hoffentlich auch einer Grosszahl von zielbewussten Wienern vor. Die Donau, die viel besungene «schöne blaue Donau», die heute im Stadtbild nur noch als — man möchte fast sagen — trostloser Kanal in Erscheinung tritt, könnte städtebaulich einbezogen werden und mittels einer neuzuschaffenden Querachse ins eigentliche Herz der Stadt überführt werden. Diese Achse, deren Notwendigkeit uns nicht zu kritisieren ansteht, würde ein neues Messe- und Ausstellungsgelände erschliessen, in welches auch die zukünftigen Hauptverkehrsachsen geleitet würden.

Mit der vorliegenden Arbeit will der Verfasser in leicht verständlicher Art anregend wirken. Seine Ausführungen sind populär, oft sogar rührend populär, aber wir glauben gerne, dass diese Art der Publikation den Ideen grosszügiger Planungen bei den Massen dienlicher ist als eine zu tiefst fundierte, nüchterne, wissenschaftliche Arbeit, die im grellen Lichte der Zahlen dem einfachen Manne unverständlich würde.

ma.

Das Raumzeitsystem der Siedlungen

Von Prof. Dr. Carl Pirath. Verlag Konr. Wittwer, Stuttgart 1947. 39 Seiten, 18 Tabellen und 9 Abbildungen.

Im Vorwort weist der Verfasser darauf hin, dass von den drei Grundelementen des Städtebaues: Wohnungen und Arbeitsstätten, Anpassung an die Natur und Verkehr, der letztere Träger und Mittler des Raumlebens innerhalb der Siedlungen ist. Die Hauptforderungen einer gesunden Raumordnung, nämlich Dezentralisation der Industrie, Auflockerung der Siedlungen und Reduktion der Wohndichte der Städte, können angesichts

der daraus resultierenden vergrösserten Distanzen nur verwirklicht werden, wenn Verkehrsmittel geschaffen werden, die mit erträglichem Aufwand an Zeit und Geld die Raumüberwindung ermöglichen.

Um die Gesetzmässigkeiten aufzuzeigen, denen die Beziehungen zwischen Siedlungsform und Verkehrsmittel folgen, verwendet Pirath den Begriff des Raumzeitsystems. Dessen Elemente sind einerseits die Siedlungsformen (Flächen-, Strahlen- und Punktsiedlung) und andererseits die Charakteristiken der verschiedenen Verkehrsmittel, wie Fahrgeschwindigkeit, Haltestellenabstand, Zeitintervall der Kurse und Netzdichte. Aus diesen Unterlagen wird die mittlere Reisezeit bestimmt, die sich zusammensetzt aus der Zeit zum Zurücklegen des Weges zur Haltestelle (abhängig von der Netzdichte) der Wartezeit (bestimmt durch den Zeitintervall der Kurse) der Fahrtzeit und der Gehzeit zur Arbeitsstätte. Die Fahrtzeit ihrerseits ist abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, vom Haltestellenabstand und vom Halteverlust (Haltezeit plus Zeitverlust durch die Verzögerung und die Wiederbeschleunigung). Diese Werte ändern je nach der Art des Verkehrsmittels. So ist zum Beispiel die Fahrtzeit für eine bestimmte Strecke bei der Vorortbahn kürzer als bei der Strassenbahn, dafür ist die Wartezeit und der Weg zur Haltestelle grösser.

Die als tragbar erachteten Reisezeiten einerseits und die Fahrtkosten andererseits geben nun für jede Art Verkehrsmittel eine zweckmässigste, bzw. zulässige Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort. Für Gesamtreisezeiten pro Fahrt von 45 Minuten, die als Grenze bei viermaliger Fahrt pro Tag angenommen werden, und 60 Minuten, die für täglich zwei Fahrten gelten, ergeben sich die nachstehenden Entfernungsgrenzen:

Verkehrsmittel	Grenzdistanz in km	
	45 Min.	60 Min.
Fussgänger	2,5	4,0
Radfahrer	6—8	11—15
Strassenbahn,		
Autobus	6—8	11—15
Stadtbahn	12—16	über 20
Personenauto	über 20	über 20

Aus diesen Unterlagen lässt sich nun bei vorhandenen Verkehrsmitteln die zulässige Ausdehnung der Siedlung bemessen oder bei gegebener Siedlungsgrösse, die aus der wahrscheinlichen Bevölkerungszunahme bestimmt wird, die Art des zu schaffenden Verkehrsmittels.

Das Zahlenmaterial, das die Schrift vermittelt, beruht auf eingehenden Erhebungen in zahlreichen deutschen Städten. Für schweizerische Verhältnisse werden die Werte zum Teil abweichen. Man wird gut tun, im Anwendungsfalle alle Grundlagen zahlenmässig neu zu ermitteln. Besonders bei den Fahrkosten werden Differenzen auftreten. Pirath gibt als maximal zulässigen Anteil der Fahrkosten 7 % des Einkommens an. Dieser Ansatz scheint ziemlich hoch.

Die zahlreichen Tabellen und graphischen Darstellungen lassen sich somit nicht ohne weiteres verwenden. Trotzdem wird die vorliegende Schrift dem Planer eine wertvolle Hilfe sein, weil sie die Untersuchungsmethode vermittelt, mit deren Hilfe die notwendigen Grundlagen ermittelt werden können. Nicht erwähnt ist bei der Wahl der Verkehrsmittel die mengenmässige Leistungsfähigkeit, die in gewissen Fällen zu andern Lösungen zwingt, als sie sich nach den dargelegten Kriterien ergeben.

Die Abhandlung von Prof. Pirath zeigt einmal mehr, dass bei Planungen dem Verkehr in der Rangordnung der Interessen eine wichtige Stelle zukommt, bedingt durch die technischen Gegebenheiten. Da der Verkehr im Grunde genommen ein notwendiges Uebel ist, möchten ihm viele weniger Gewicht beimessen. Es lohnt sich aber, ihm die nötige Aufmerksamkeit zu schenken, denn letzten Endes dient ein gut geregeltes Verkehrssystem doch nur wieder dem Endzweck allen Planens, das Wohlergehen des Menschen zu fördern. Was nützt mir ein nettes Häuschen, draussen im Grünen, wenn ich es erst abends so spät erreiche, dass ich es nicht mehr geniessen kann? ssb.

Plan

Erscheint zweimonatlich
Paraissant tous les deux mois

Preise - Prix:
Schweiz - Suisse
Abonnement - Abonnement Fr. 16.—
Einzelnummer - Par numéro Fr. 2.80

Ausland - Etranger
Abonnement - Abonnement Fr. 18.—
Einzelnummer - Par numéro Fr. 3.—

Mitglieder der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) und der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS) erhalten auf dem regulären Jahresabonnementspreis einen Spezialrabatt von 20 %. Somit beträgt der Abonnementspreis für die Mitglieder der beiden Vereinigungen Fr. 12.80

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung
Revue suisse d'urbanisme

Druck, Verlag und Annoncenregie:
Buchdruckerei Vogt-Schild AG., Solothurn, Telefon (065) 221 55, Postcheckkonto Va 4

Imprimeur, éditeur et régie des annonces:
Imprimerie Vogt-Schild S. A., Soleure, téléphone (065) 221 55, compte de chèques postaux Va 4

Annoncen-Werbung: Graf & Neuhaus, Zürich 32, Hottingerstrasse 11, Telefon (051) 24 79 71
Acquisition des annonces: Graf & Neuhaus, Zurich 32, Hottingerstrasse 11, téléphone (051) 24 79 71

14. Jahrgang von „Landes-, Regional- und Ortsplanung“, ehemals „Bebauungspläne und Quartierpläne“, Beilage zu „Strasse und Verkehr“ - 14^{me} année de „Plan d'aménagement national, régional et communal“, autrefois „Urbanisme“, annexe de „La Route et la Circulation routière“ - Offiziell Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) - Organe officiel de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national (ASPAN)

Verantwortlicher Redaktor - Rédacteur en chef:
E. F. Burckhardt, Architekt BSA SIA, Zürich (Büro: Kirchgasse 3, Telefon 24 17 47)

Vertretender Redaktor - Rédacteurs:
P. Trüdinger, Architekt BSA SIA, Basel

Alle Einsendungen sind zu richten an Redaktion PLAN, Zürich 23, Postfach 3279

Nachdruck von Text und Clichés nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und des Verlages Clichés werden leihweise gegen Kostenberechnung vom Verlag Vogt-Schild AG., Solothurn zur Verfügung gestellt