

Buchbesprechungen

Objekttyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **8 (1951)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Nelson, James C. and Donald Mac-Rae Brown. Financing Washington's highways; a report submitted; 151 p. Washington: Joint Fact-Finding Committee on Highways, Roads and Streets, 1948.

Niemeyer, Reinhold. Städtebau und Nahverkehr; (Abb. 7), 75 S., 4'. Leipzig: Koehler 1941. — (Berichte zur Raumforschung und Raumordnung, Band 8.)

Petersen, Richard. Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Gross-Berlin; Abb., 54 S. Berlin: Heymann 1911. — Sonderabdruck aus: Wochenschrift d. Architekt. Ver. Berlin.

Pownall, J. F. The rank bad planning of London Transport; 15 pp. — London: Moxon 1949.

Rogers, Allan H. The Garden City parking plan. With photographs and plan. — Traffic Quarterly, 1947, Vol. 1; April, p. 147-155.

Schacht Hans Joachim. Die Bedeutung des Radfahrweges für die städtebauliche Planungsarbeit; Diss. Dresden; VIII, 79 Seiten. — Dresden: 1933.

Schiffer, A. Strassenbahn, Obus und Omnibus im Stadtverkehr. — Verkehrstechnische Woche, 31 (1937) 40, S. 477-480.

Schröder Herta. Die Entwicklung des großstädtischen Verkehrs und die Wohnungsfrage mit besonderer Berücksichtigung der Münchener Verhältnisse; Dissertation München, 78 Seiten. — o. O. 1938.

Stanik, Fr. Fragen des städtischen Nahverkehrs. — Verkehrstechnik, 19 (1938) 23, S. 561-564.

Steiner, Fritz. Das Verkehrsproblem der Großstadt mit Berücksichtigung Wiens; (2 Tafeln), 41 Seiten. Wien: Eberle 1914. — Ergänzer Sonderabzug aus der «Oesterreichischen Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst», Heft 11/12.

Transport, of, Ministry. Memorandum on parking places; 12 pages. — London: H. M. Stationery Office 1946.

Trench, H. C. Realities of mechanical car parking. With photograph of model of twin-belt system. — Roads and Road Construction, 1946, Vol. 24, April 1, p. 137-139.

Tripp, Alker. Road traffic and town planning. — J. Town Planning Inst., 1947, Vol. 33; Jan./Feb., p. 29-33; Disc.: p. 33-34.

Verkehrsflächen, Die. Statistik. — Plan 3/1946, 3. Jg., S. 83.

Warning, Martin. Die wirtschaftlichste Tagesleistung der Nahverkehrsmittel für Güterbeförderung. Vorteile der einzelnen Nahverkehrsmittel. — Verkehrstechnik, 18 (1937) 14, S. 339-345.

Wehner, Bruno. Grenzen des Stadtraumes vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs. Ein Beitrag zum Problem der Wechselwirkung zwischen Städtebau und Verkehr, Diss. Th. Berlin. — Würzburg: Triltsch 1934. 19 Abb., 86 S.

Buchbesprechungen

Atlas zur Geschichte des Kantons Zürich. Von P. Kläui und Ed. Imhof; 67 S. Text, 10 Abb. im Text, 112 Bilder und 40 Tafeln ausser Text; herausgegeben vom Regierungsrat des Kantons Zürich; Orell Füssli, Zürich, 1951.

Vor sechshundert Jahren schloss Zürich den Ewigen Bund mit den Eidgenossen. Wie jeder historische Rückblick verpflichtet auch dieses Ereignis, sich darüber bewusst zu werden, in welcher Weise sich die Entwicklung unserer Stadt im Schosse der Eidgenossen vollzog, inwieweit wirtschaftliche, soziale und staatspolitische Gegebenheiten vergangener Zeiten auch heute noch ihre Gültigkeit besitzen, wo wir zurzeit stehen und in welcher Richtung sich unser Gemeinwesen wohl in der Zukunft weiterentwickeln wird. Der 600-Jahrestag ist mit einem Volksfest gefeiert worden, welches trotz strömenden Regens und trotz der — ob mit Recht oder Unrecht — sprichwörtlichen Nüchternheit der Zürcher den Grossteil der Bevölkerung in der Altstadt vereinte. Abgesehen von diesen Festlichkeiten reiften jedoch ganz in der Stille die Früchte jahrelanger, emsiger Arbeit von bleibendem Werte, die uns näheren Aufschluss vermitteln über das Erbe unserer Väter, über die Art und Weise, wie sie tatsächlich lebten, mit all ihren Freuden und Leiden, die den unserigen in Wirklichkeit viel näher verwandt sind, als dies eine heroisierende Geschichtsschreibung wahr haben möchte. Derartige Zusammenhänge im richtigen Rahmen aufgezeichnet zu haben, ist das grosse Verdienst dieses Werkes von P. Kläui und Ed. Imhof. Beginnend mit der jüngeren Steinzeit, wird dem Leser ein fast lückenloser Ueberblick über die Umwandlung einer urwüchsigen Naturlandschaft in die heutige Kulturlandschaft mit ihren ausgeprägten Städteagglomerationen geboten. Klar tritt die Abhängigkeit des vor- und frühgeschichtlichen Menschen von den physischen Gegebenheiten des Landes hervor; Strassen und Siedlungen werden dadurch in ihrer Lage weitgehend bestimmt. Auch spätere Epochen bauen auf diesen Grundlagen weiter auf; trotz der Zäsur der Völkerwanderung übernehmen Alemannen römisches Erbgut, übermitteln es den mittelalterlichen Feudalherren und den sich entwickelnden Marktflecken und Handelsstädtchen. Eines unter diesen letzteren, Zürich, hat sich dank seiner günstigen geographischen, verkehrspolitischen Lage, dank aber auch der Tüchtigkeit und des Fleisses seiner Einwohner, der Handelsleute und der Handwerker, schon früh eine bedeutende Stellung zu erringen gewusst. Der Bund mit den Eidgenossen, wiewohl zu Beginn nur opportunistisch als letzte Rettung angesichts der habsburgischen

Drohung aufgefasst, trug dazu bei, die Position Zürichs zu festigen, der Stadt zu erlauben, sich im Laufe der Zeit durch Kauf oder Annektion die umliegenden Gebiete einzuverleiben. Lebte die Landschaft bis zum Ausbruch der Französischen Revolution unter dem Regime der Gnädigen Herren von Zürich, die ihr auf wirtschaftlichem Gebiet die Aktionsfreiheit ziemlich beschränkten, so bildet das neunzehnte Jahrhundert eine Epoche der Emanzipation, der Befreiung der Landgemeinden. Andererseits intensivieren die neugeschaffenen Eisenbahnverbindungen den Verkehr, und die liberalistische Wirtschaftsauffassung begünstigt die Schaffung von Industriezentren wie Winterthur usw. Planung, die in den mittelalterlichen Siedlungen sehr intensiv betrieben wurde, wird jedoch dabei weitgehend vernachlässigt, und die wachsenden Industrieorte und Handelszentren überwuchern in amorphen und unorganischen Formen die umgebende Landschaft. Heute, Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts, sind wir bestrebt, solche Auswüchse zu korrigieren durch wohlkoordinierte Planung auf allen Gebieten des menschlichen Lebens. Jedem Fachmann, der sich irgendwie mit Planung zu beschäftigen hat, wird dieser wertvolle Atlas das Verständnis für die Zusammenhänge wecken, seien diese nun zeitlicher, örtlicher oder sachlicher Natur.

Landesplanung in Schleswig-Holstein; Raumordnungsplan und Planungsgrundlagen. Herausgegeben von der Landesregierung Schleswig-Holstein, Landesplanungsamt; 2. erweiterte Auflage, 18 S. Text, 71 S. Abb.; Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein, Kiel-Wik, 1951.

In einem durch den Krieg völlig zusammengebrochenen Land wie Deutschland, wo der Grossteil der Städte durch die Bombardemente in Schutt und Asche gelegt wurde, ist es besonders schwierig, die Volkswirtschaft wieder aufzubauen, die einzelnen Wirtschaftszweige durch Planung wieder in Gang zu setzen. Um so anerkannter ist es, wenn es sich eine Landesregierung zum Ziele setzt, sich dieser schwierigen Aufgabe zu unterziehen. So hat das Landesplanungsamt von Schleswig-Holstein seine Arbeiten und Ueberlegungen für die künftige Entwicklung des Landes in einem Raumordnungsplan zusammengefasst. Die bestehende Sozial- und Wirtschaftsstruktur war ausgerichtet auf eine Bevölkerung von 1,5 Millionen Menschen. Kriegsfolgen, Flüchtlinge und Zunahme der Bevölkerung um über 70 % zwingen dazu, in dem gegebenen Wirtschaftsraum eine neue soziale und wirtschaftliche Ordnung zu schaffen, um der vermehrten Bevölkerung Lebensmöglichkeiten zu geben. Dafür sollen Ergänzungsgebiete, ohne wesentliche Aenderung der bestehenden Struktur,

Umbaugebiete, mit weitgehendem Umbau der jetzigen Struktur, und Neubaugebiete, mit völliger Auflösung der früheren Struktur, ausgedehnt werden. Es besteht die Absicht, das Land in Planungsräume einzuteilen. Im Marschengebiet erwachsen als besondere Aufgaben die Küstensicherung durch Deichunterhalt und Landgewinnungsarbeiten, Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse durch Landeskulturarbeiten, Intensivierung der Marktproduktion durch Vermehrung der Milchviehhaltung gegenüber der Ochsenmast, durch Verdichtung des Netzes örtlicher Mittelpunkte durch Verstärkung der Gewerbe für den Nahbedarf. Im Ostholsteinischen Agrargebiet sind in den Ergänzungsgebieten bei Aufrechterhaltung der bäuerlichen Struktur folgende Aufgaben vordringlich: die Festigung der ländlichen Arbeitsverfassung, die Intensivierung der Betriebsweise durch Spezialisierung, z. B. durch Gemüsebau in Südholstein, durch Stärkung der Ackerwirtschaft, durch Festigung der in vielen Gebieten unentwickelten Siedlungsstruktur mittels planmäßiger Förderung geeigneter örtlicher Mittelpunkte und entsprechende Verkehrserschließung. In den Umbaugebieten, in denen im Zuge der Agrarreform eine Veränderung der bestehenden Agrarstruktur zu erwarten ist, sollen die vielen Gutsbetriebe aufgelöst und zahlreiche bäuerliche Betriebe geschaffen werden. Die Agrargebiete der nördlichen Geest sind ein von Natur aus verkehrs- und siedlungsfeindlicher Raum. Die Planungsaufgaben in diesem Raum liegen in erster Linie auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft und Landeskultur sowie der Möglichkeit der gewerblichen Torfgewinnung und -Verwertung. Teile der Westküste und die holsteinische Seenplatte mit der Lütjenburger Bucht haben Fremdenverkehrsfunktionen zu erfüllen. Als Entwicklungsgebiete für gewerblich-agrarische Mischkultur können der Untereideraum, die Landschaft Stormarn und der mittelholsteinische Zentralraum angesehen werden. Sie weisen, ihrer Lage im Gesamttraum entsprechend, günstige Standortsvoraussetzungen für die Aufnahme von über den örtlichen Bedarf hinausgehenden Gewerbebetrieben auf und erfordern dementsprechende siedlungsmässige Ausgestaltung und Verkehrsverdichtung. Die Hafenstadtlandschaften schlussendlich mit den Stadträumen Kiel, Lübeck und Flensburg haben als Wirtschaftszentren und Siedlungspunkte besondere Aufgaben zu erfüllen; sie sind auch durch die Kriegsfolgen am meisten betroffen. Weitere Problemstellungen ergeben sich für die Umsetzung der Bevölkerung, die Entwicklung der Berufsstruktur, die zentralen Orte, den Wohnungsbedarf, die Verkehrsplanung und die Wirtschaftspläne. Gesamthaft werden sie in diesem Werk mit den Grundlagen der Landesplanung in Beziehung gesetzt und alles in Plänen ausgewertet.

Neues vom Büchermarkt

Anzeige von neuerschienenen Fachbüchern mit Inhaltsangabe

Wiederaufbau in Oberösterreich.

Von Alfred Sighartner und Anton Kuchinka; 259 S. Text; Oberösterreichischer Landesverlag Wels, Linz, 1951.

In Tätigkeitsberichten der oberösterreichischen Landesbaudirektion und des oberösterreichischen Wiederaufbauamtes referieren Alfred Sighartner und Anton Kuchinka über die Aufgaben, die diese Verwaltungsdienste in den Jahren nach dem Krieg zu erfüllen haben.

Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung. Von Fritz Schumacher; 52 S. Tert, 66 Abb. als Anhang; Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen, 1951.

Nach einer kurzen Einleitung, in welcher die Frage aufgeworfen wird, ob Landesplanung eine Wissenschaft, eine Technik oder eine Kunst sei, geht der Autor dazu über, die Rolle dieser Planung in diachronischer Hinsicht aufzuzeigen. Die künstlerische Benennung zu Beginn unseres Jahrhunderts wurde der Ausgangspunkt neuer soziologischer Anschauungen; die vorhandene Stadt wurde umgeformt und neue Gebiete erschlossen. Die Art der Flächennutzung, die Wohnbauweisen und die Methode der Planungsdurchführung erlitten dabei weitgehende Änderungen. Parallel dieses sich zur Landes- oder zum mindesten Regionalplanung ausweitenden Städtebaues erfolgte eine inverse Entwicklung von der allgemeinen Landesplanung zum speziellen Städtebau, mit der Festlegung des Aufgabengebietes, der Grundlagen, der Standpunkte, der besonderen Aufgaben in Krisenzeiten. Schumacher behandelt auch sehr eingehend praktische Fragen städtebaulicher Gestaltung, so die Stadt als Gesamtkunstwerk, den Platz, die Strasse, den Häuserblock, die Zusammenfassung verwandter Bauten.

The planning, construction and maintenance of playing fields.

Von Percy White Smith; 224 S. Text, 61 Abb. im Text, 42 Tafeln; Geoffrey Cumberlege, Oxford University Press, London-New York-Toronto 1950.

Das Werk gibt Aufschluss über die Planung von Sportanlagen, die Spielplatz-Standortswahl, Flächenerfordernisse, die Bautechnik, den Unterhalt der Anlagen, die Erstellung von dazugehörigen Bauten. Vg.

Mitteilungen

Ein Beispiel praktischer Landesplanung aus Deutschland

(Land Niedersachsen, Kreis Osterholz)



An dem Beispiel eines Teilplanungsraumes soll die praktische Auswirkung landesplanerischer Arbeit aufgezeigt werden. Das gewählte Gebiet lässt insbesondere deshalb gute Vergleiche zu, weil es bereits eine bedeutende Planungsgeschichte aufweist und heute als Schwerpunkt von Gegenwartsfragen gilt.

Das Beispiel ist der Teilplanungsraum Bremen/Blumenthal-Schwanewede im «Wohnsiedlungsgebiet Unterweser-Lesum-Hamme». Er liegt auf der Stirn des Osterholzer Geestspornes, der im Westen von der Weser, im Süden von der Lesum und im Osten von der Hamme natürlich begrenzt wird.

Durch das ausgreifende Wachstum dieses Wohnsiedlungsgebietes und in Verbindung mit der Stadt Bremen, hat die planerische Entwicklung auch auf die Gemeinden Schwanewede und Neuenkirchen übergreifen. Sie bilden den nördlichsten Seitenast dieses Teilraumes und sind der Verkehrs- nach ausserdem eng mit der Weserstadt verbunden. Diese «Satellitensituation» brachte zusätzlich eine beträchtliche Raumbeanspruchung mit sich. Um die Bedeutung des Teilplanungsraumes zu charakterisieren, seien folgende Angaben gemacht: Der Raum des gesamten Wohnsiedlungsgebietes umfasst 16 400 ha. Gegenüber 1939, wo die Gesamtbevölkerung rd. 67 000 Einwohner betrug, stieg ihre Zahl 1950 auf rd. 107 000 an. Darin beanspruchen der Ortsteil Farge-Blumenthal und die Gemeinden Schwanewede und Neuenkirchen insgesamt 5912 ha. Die Bevölkerung stieg in diesem Teilraum von rd. 22 000 im Jahre 1939 auf rd. 33 000 im Jahre 1950. Allein die Dichte in den beiden Landkreismunicipalitäten schnellte bei Neuenkirchen von 80 (1939) auf 174 (1950) und bei Schwanewede von 82 (1939) auf 186 (1950) hoch, wobei über 50% der Bevölkerung von Flüchtlingen gestellt werden.

Nachdem zunächst Professor Vetterlein in seiner Schrift «Entwicklungsplan Weser-Lesum-Ufer» (Han-