

Zu Veränderungen der städtebaulich-räumlichen Ordnung

Der nachfolgende Beitrag ist eine inhaltliche Weiterführung der Gedanken, die der Autor in seinem Beitrag „Räumliche Ordnung und Bewegungssystem“ im Heft 7/1970 dargelegt hat. In dem Beitrag im Heft 7/1970 wurde auch der Begriff „Bewegungssystem“ bereits erläutert.
red.

Dipl.-Ing. Gerd Wessel

Die räumliche Ordnung der Stadt wird in zunehmendem Maße von der Dynamik der sozialen und wissenschaftlich-technischen Veränderungen bei der Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus bestimmt.

Bei der Gestaltung und Organisation von Lebensprozessen der sozialistischen Gesellschaft sind Funktionen, wie Arbeiten, Wohnen, Bildung und Kultur, Gesunderhaltung und Sport, sowie die daraus resultierenden Kommunikationsbeziehungen von besonderer Bedeutung.

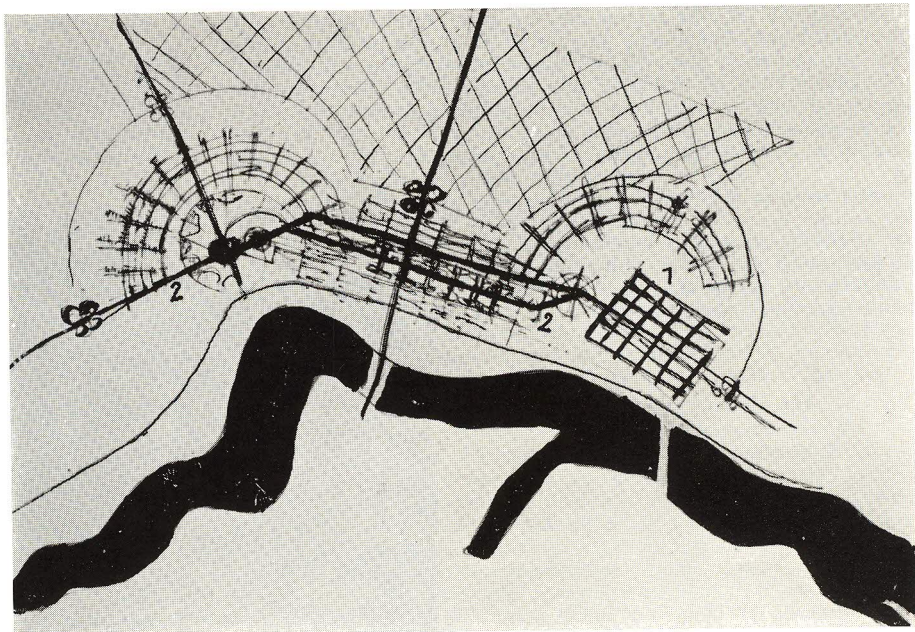
Diese Funktionen mit ihren flexiblen Parametern bilden im Umgestaltungsprozeß die Grundlage für die Neuordnung der Stadt, der Beziehung ihrer Elemente untereinander sowie deren baulich-räumliche Organisation. Sie bestimmen damit im Sinne der Wahrnehmung und Orientierung die Komposition und die visuell wahrnehmbare Gestalt der Stadt. Die Umgestaltung und städtebauliche Neuordnung geht aber auch von feststehenden Gegebenheiten aus, die durch die Lage im Siedlungssystem, durch geographische Bedingungen bestimmt und durch die historische Entwicklung der Stadt beeinflußt sind, Gegebenheiten also, die für die Zukunft als zweckmäßig oder erhaltenswert beurteilt werden. Solche Gegebenheiten sind Teile der gewachsenen Stadtstruktur mit ihren Funktionsbeziehungen und dem damit verbundenen Bewegungssystem als einem wichtigen Bestandteil der städtebaulichen Komposition.

Das Anliegen dieses Beitrages ist es, aus den mannigfaltigen sozialen, technischen und strukturellen Problemen der Stadtentwicklung jene zu betrachten, die den Zusammenhang zwischen Bewegungssystem und Bebauung betreffen.

Vom Standpunkt der Komposition bedeutet das Bewegungssystem die Zusammenfassung verschiedener Bewegungsabläufe in ihrer zeitlichen und räumlichen Abfolge. Dabei hat das Bewegungssystem nicht nur funktionell-technische Bedeutung, es bestimmt als räumliches System der Bewegung wesentlich die Ordnung, Gliederung und damit die Gestalt der Stadt, die als Folge von Eindrücken als Ganzes wahrgenommen und verstanden werden soll. Das Bewegungssystem wird so zu einem übergeordneten langlebigen System, das – einmal für den Umgestaltungsprozeß prognostisch festgelegt – relativ flexibel im Sinne einer Erweiterung sein soll, gleichzeitig aber als relativ konstant betrachtet werden muß. Für die Zukunft erweisen sich besonders solche Bewegungssysteme als zweckmäßig, die beim Anwachsen der Stadt sowohl den sozialen und technisch-funktionellen Ansprüchen genügen als auch die Forderung nach einer guten Orientierung und räumlichen Erfassung der Gesamtstadt erfüllen.

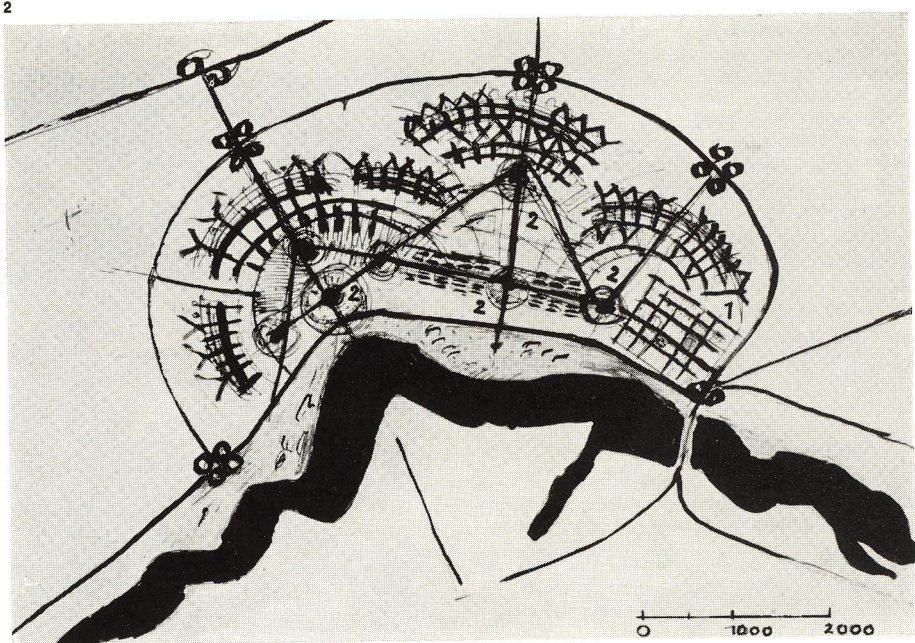
Das radial-konzentrische Ordnungsschema entspricht einer gleichmäßigen allseitigen Ausdehnung und Erweiterung der Stadt in der Ebene. Durch das in der Mitte gelegene Zentrum führen mehrere gleichwertige Richtungen, welche die Stadt mit ihrer Umgebung verbinden. Das Zentrum als Schnittpunkt dieser Richtungen bildet beim Anwachsen der Stadt einen Konfliktpunkt, der in der bisherigen Städtebaupraxis durch

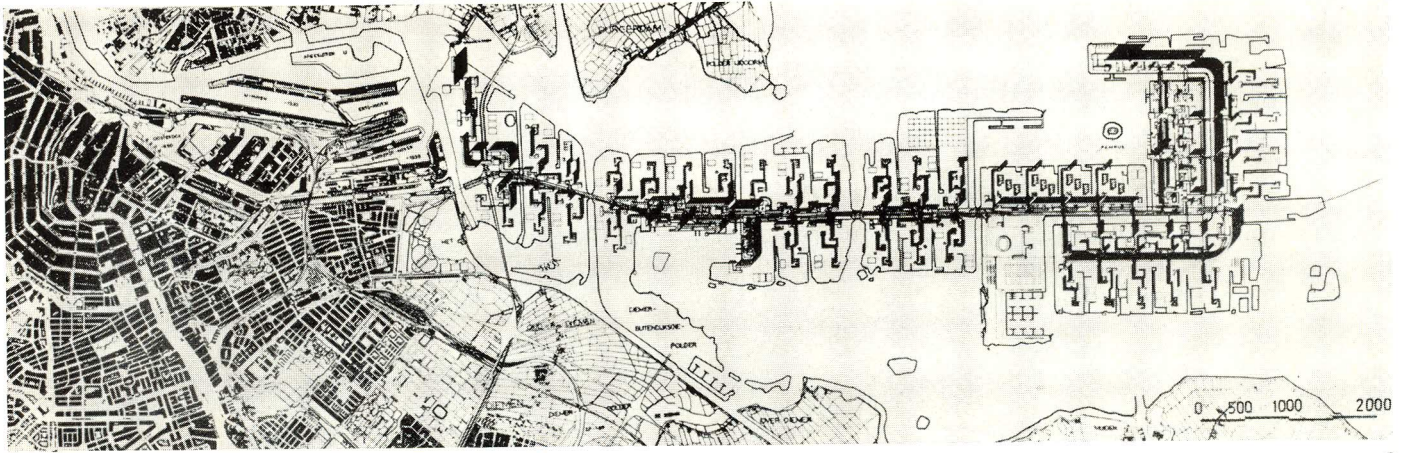
Ringsysteme verbessert wurde. Dieses Prinzip mit seiner Tendenz zur Geschlossenheit und Isolierung von der Umgebung ist für die Zukunft wenig flexibel. Es begrenzt die Erweiterungsfähigkeit der Stadt und wird deshalb in der gegenwärtigen Stadtplanung in unterschiedlicher Weise variiert. Kaum entwicklungsfähig sind auch die von Städtebauern in kapitalistischen Ländern vorgeschlagenen organischen Ordnungs-



1 Neuruppin. Studie zu einer linearen Stadtentwicklung
1 Altstadt, 2 Hauptachse
Entwurf und Zeichnung: Wessel

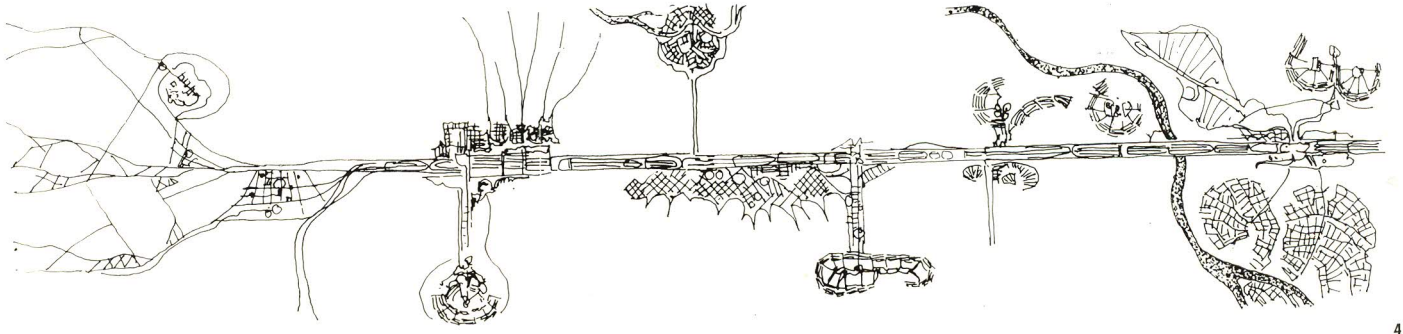
2 Neuruppin. Studie zur Stadtentwicklung mit mehreren Hauptachsen
1 Altstadt, 2 Zentrum
Entwurf und Zeichnung: Wessel





3 Amsterdam. Lineare Stadterweiterung vorgeschlagen im Pampus-Plan
Entwurf: Bakema und van den Broek

4 Lineare Territorialstruktur
Vorschlag: A. Gutnow und I. Leshawa



prinzipien in Form eines Blattes oder Baumes, die auf eine „autogerechte“ Stadt abzielen und dabei die vielfältigen gesellschaftlichen Prozesse der Stadt vernachlässigen.

Flexibler im Sinne der Erweiterung und zweckmäßiger im Hinblick auf die Wahrnehmung und Orientierung der Stadt sind jene Ordnungsprinzipien, die an Stelle der allseitig gleichwertigen Richtungen ein System von bevorzugten Hauptrichtungen entwickeln, wie bekannte Beispiele unserer Stadtplanungen zeigen. Damit wird einem im Bewußtsein des Menschen vorgebildeten und durch die Erfahrung gefestigten Bedürfnis nach Orientierung im Raum entsprochen. Den einfachsten Fall bilden Städte mit nur einer Hauptrichtung, die sich bandartig entwickeln. Kreuzt eine zweite Hauptrichtung diese, so ergibt sich am Schnittpunkt der Ort der größten Eindeutigkeit im Raum. Es empfiehlt sich, die bereits in der Vergangenheit praktizierten Ordnungsprinzipien in der Zukunft mit engmaschigen Bewegungssystemen in Form von Rechteck-, hexagonalen und oktagonalen Gitternetzen zu kombinieren, so daß neben den Hauptrichtungen ein differenziertes Zirkulations- und Kommunikationsnetz entsteht, das den vielfältigen gesellschaftlichen Anforderungen in der Stadt entspricht.

Die Umgestaltungsarbeiten und Stadterweiterungen in unseren Städten haben oftmals Größenordnungen angenommen, die ein einfaches Addieren von Bausubstanz an die vorhandene Bebauung oder das quartalsmäßige Austauschen von überalterter Bebauung durch Neubauten nicht ohne weiteres zulassen. Diese Arbeiten sind zwangsläufig mit generellen Untersuchungen und Planungen über neue Verkehrskonzeptionen, technische Versorgungssysteme sowie Funktionsbeziehungen verbunden, welche insgesamt die Komposition der Stadt verändern oder erweitern.

Lineare Systeme

In einer Variantenuntersuchung für die Kreisstadt Neuruppin wurden mögliche Strukturentwicklungen einer Stadterweiterung hinsichtlich der kompositionellen Gliederung und des Massenaufbaues erarbeitet. Ausgangspunkte waren dabei die besondere topographische Situation am Ruppiner See sowie die Lage der Stadt im Siedlungssystem, die dazu führten, die Stadterweiterung am Westufer des Sees zu organisieren. Die vorgeschlagenen Lösungen beachten nur zum Teil die örtlichen Bedingungen und sind als Beitrag zur Erarbeitung von prinzipiellen Ordnungssystemen zu verstehen. Die 1. Variante zeigt eine lineare Stadtstruktur, welche unter Einbeziehung der rasterförmig gegliederten Altstadt sich bandartig an einer Hauptachse entwickelt (Abb. 1). An dieser Hauptachse befinden sich die zentrumsbildenden Einrichtungen, Einrichtungen der nichtmateriellen Produktion sowie der materiell-technischen Territorialstruktur. Die lineare Stadtstruktur bedingt eine große Konzentration von Einrichtungen in unmittelbarer Nähe der Hauptverkehrsstraße, um möglichst kurze Wege zur Peripherie der Stadt zu gewährleisten. Die 2. Variante zeigt eine in die Tiefe gestaffelte Komposition von mehreren Stadtteilen als ein System sich kreuzender Hauptachsen mit linearer Struktur. Diese Achsen ergeben kurze Verbindungen der Stadtteile untereinander (Abb. 2).

Die geplante Stadterweiterung für Amsterdam führte zu bestimmten Untersuchungen über Erweiterungsmöglichkeiten und der damit verbundenen strukturellen und kompositionellen Neuordnung der Gesamtstadt. Die Komposition der Altstadt wird durch die halbkreisförmig verlaufenden Grachten und die die Stadt umgebenden Gewässer bestimmt. Die holländischen Architekten Bakema und van den Broek sehen im Pampus-Plan eine lineare Stadtentwicklung vor als

Kombination des historischen Stadtgrundrisses mit einer geplanten Linearstadt. Durch Aufschüttung des IJsselmeers im Osten der Stadt sollen vier künstliche Inseln für 350 000 Einwohner entstehen, die durch eine Hauptachse mit Amsterdam verbunden sind. Sie ist als Verkehrsarterie mit Einschienenbahn, Autobahn, Zubringerstraßen und getrennten Fahrbahnen für Fahrräder und Motorräder konzipiert. Dieses lineare Bewegungssystem ist die Grundlage einer erweiterungsfähigen städtebaulichen Ordnung, das die Bandstadt rationell erschließt und eine klare Beziehung zur Altstadt herstellt (Abb. 3).

Lineare Strukturen werden aber nicht nur als städtische Ordnungssysteme vorgeschlagen und praktiziert, sie sind auch ein bekanntes Mittel für eine territoriale Ordnung. Territorial- und Kontinentalverbindungen in Form von Straßen, Bahntrassen und schiffbaren Gewässern verbinden als wichtige Bewegungssysteme Landesteile, Städte und Industriegebiete.

Die sowjetischen Architekten A. Gutnow und I. Leshawa schlagen in ihrem Projekt NER (Neue Elemente der Ansiedlung) ein territoriales System für die Neuordnung baulicher Strukturen vor. Eine Haupttrasse als Zusammenfassung von Verkehrsmagistralen, Massenverkehrsmitteln und materiell-technischen Territorialsystemen soll die wichtigsten wirtschaftlichen und kulturellen Konzentrationspunkte der Welt verbinden. An dieser Trasse werden beiderseitig in Abständen von 2 bis 4 km Strukturen für Produktion, Kultur, Sport und Bildung in Verbindung mit landschaftlichen Gegebenheiten organisiert. Diese Strukturen bilden das sogenannte „Ansiedlungsbett“, das eine Breite von 150 bis 200 km einnehmen kann. Innerhalb des „Ansiedlungsbettes“ nehmen die Wohnbezirke Flächen von 12 bis 15 km² für 100 000 Einwohner ein. Die etappenweise Realisierung dieser Territorialstruktur

geht von einer Differenzierung der Elemente und Systeme aus. Dabei bilden die Haupttrasse und die Hauptzentren des „An-siedlungsbettes“ die konstanten Elemente, während die übrigen Elemente der Linear-struktur als relativ flexibel betrachtet werden (Abb. 4).

Radiale Systeme

Eine Reihe von Groß- und Mittelstädten ist in der Form von Radialsystemen geordnet. Diese Systeme wurden im Laufe ihrer Entwicklung durch innere und äußere Ringe mehr oder weniger verbessert, um dem ständig anwachsenden Verkehr gerecht zu werden.

Auf lange Sicht ergeben sich für Radial-systeme in zunehmendem Maße Probleme hinsichtlich der Organisation und Ausdehnung des Zentrums als Magnet des Ver-kehrs. Darüber hinaus ist es für den Besu-cher der Zentrumsringe oftmals schwierig, durch die ständige Richtungsänderung auf dem Ring seinen Standort in bezug auf das Zentrum zu bestimmen. Ein gleichmäßiges Anwachsen der Stadt nach allen Richtungen erscheint deshalb unzweckmäßig, weil sie damit an Überschaubarkeit verliert. Viel-mehr wird eine Differenzierung von bebau-ten Räumen und Freiräumen angestrebt. Die Planungsarbeiten zielen deshalb dar-auf ab, die Radialsysteme durch das Her-ausbilden von bevorzugten Hauptrichtungen zu verbessern.

Im Fall Warschau verändert die Planung das Radialsystem der Stadt in der Weise, daß von den sieben vorhandenen Haupt-armen nur vier weiterentwickelt werden. Sie erstrecken sich längs der Weichsel und im rechten Winkel dazu in Form bandförmiger Wohngebiete mit 6000 bis 10 000 Einwoh-nern pro Einheit. Insgesamt bedeutet diese Entwicklung eine Zunahme der Bevölkerung um 30 000 bis 50 000 Einwohner. Erschlossen werden die Bänder durch ein kombiniertes System von Schnellverkehrsstraßen, der städtischen Schnellbahnlinien und der Staatsbahn (Abb. 5).

Haupttrichtungen

Die Herausbildung von Hauptrichtungen ist sowohl für die vorhandene Stadt als auch für ihre geplante Erweiterung ein wichtiges Mittel der räumlichen Ordnung und der Orientierung in der Stadt.

Die Hauptachsen in Berlin vom Branden-burger Tor bis zum Alexanderplatz in Ver-bindung mit der Karl-Marx-Allee und der Frankfurter Allee bestimmen im wesent-lichen die Komposition der Stadt (Abb. 6). Das gleiche trifft für die Straße der Natio-nen in Karl-Marx-Stadt oder die Messe-magistrale in Leipzig zu.

In zunehmendem Maße werden aber auch



5

5 Warschau. Herausbildung von vier Hauptrich-tungen als zukünftige Stadterweiterung

6 Berlin. Die Hauptrichtungen der Stadt werden durch die zentralen Achsen bestimmt. Zeichnung: Wessel

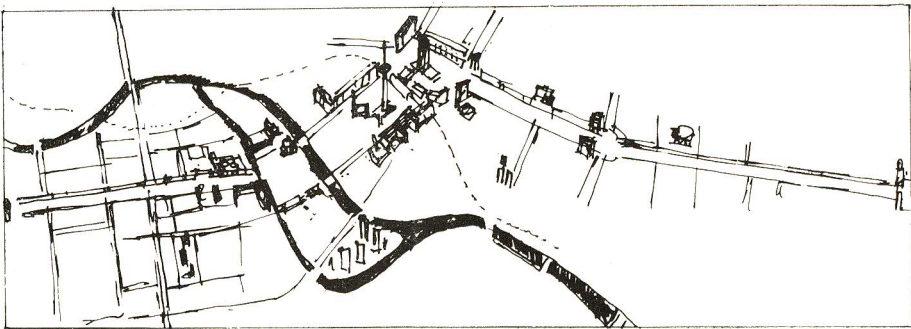
7 Unterschiedliche Elemente der Stadt werden in Hauptrichtungen zusammengefaßt und geordnet. Zeichnung: Wessel

8 New York. Straßennetz und Netz der Massenver-kehrsmittel in einer Umgestaltungsuntersuchung

9 London. Gittersystem für Verteilerstraßen 1. Ord-nung und Bezirksverteilerstraßen in einer Studie zur Umgestaltung Vorschlag: Buchanan

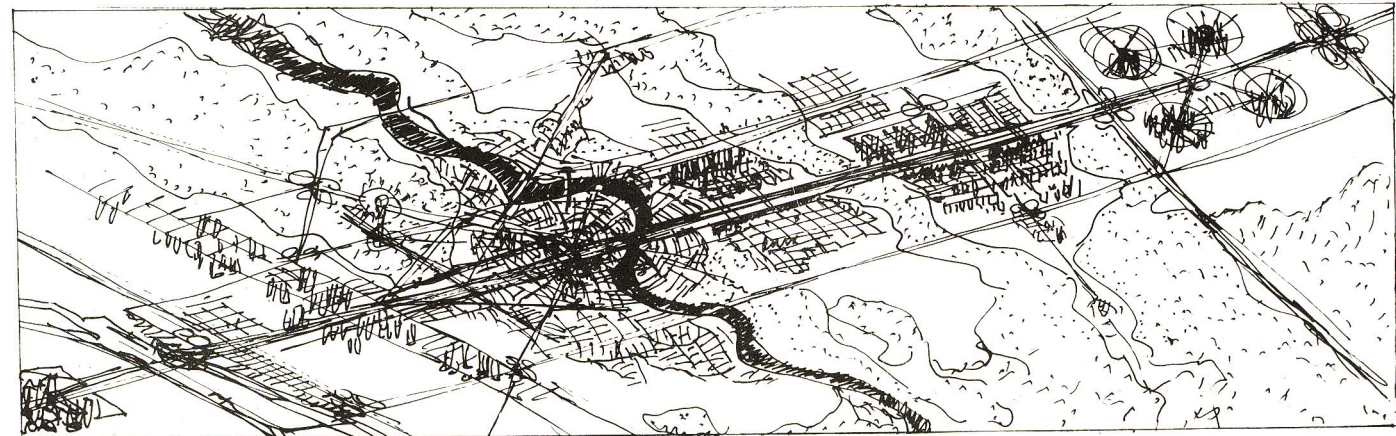
10 London. Gitternetz und Bebauung Vorschlag: Buchanan

11 Berlin. Das Hauptstraßennetz und das Netz der Massenverkehrsmittel gliedern die Stadt in Teilge-biete.



6

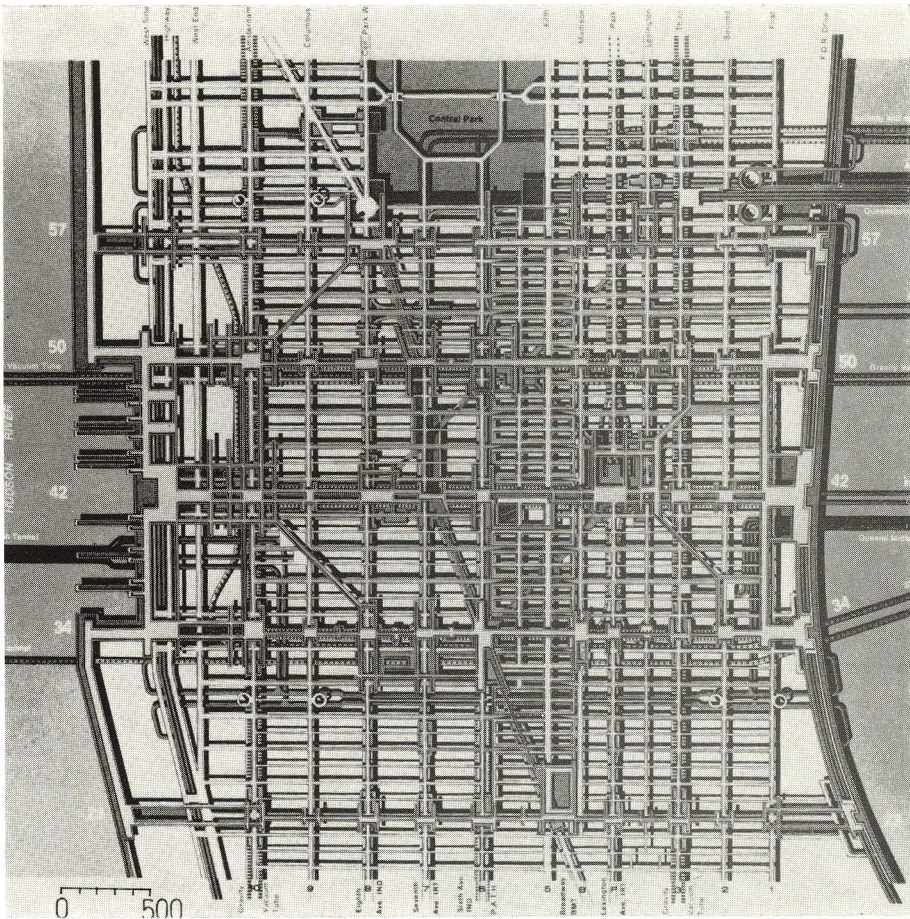
7



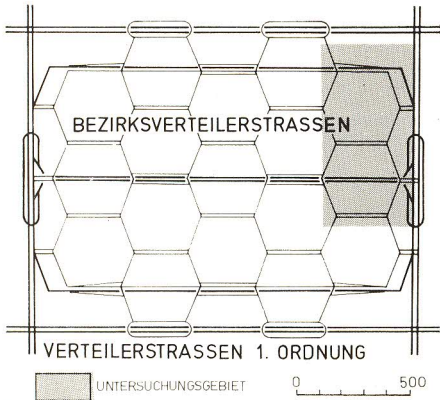
an vorhandene historisch gewachsene Städte Haupttrichtungen als Stadterweiterung und wichtige Verbindung zur Umgebung der Stadt angeschlossen. So ist die bandartige Entwicklung zwischen Rostock und Warnemünde eine eindeutige Organisationsform und Zusammenfassung verschiedener Stadtteile zur Gesamtstadt. Vielfach sind auch topographische Gegebenheiten wie Flußläufe oder Täler ausschlaggebend für die Entwicklung der Stadt. Die städtischen Agglomerationen im Elbtal von Meißen über Dresden bis Pirna, die Stadtentwicklung von Jena im Saaletal über 7 km oder der geplante Zusammenschluß von Suhl und Zella-Mehlis bilden Haupttrichtungen, die von einem städtischen Konzentrationspunkt ausgehen.

Diese Stadtentwicklungen bedürfen in Anbetracht ihrer großen Ausdehnung einer sinnvollen Gliederung, um sie überschaubar und verständlich zu machen.

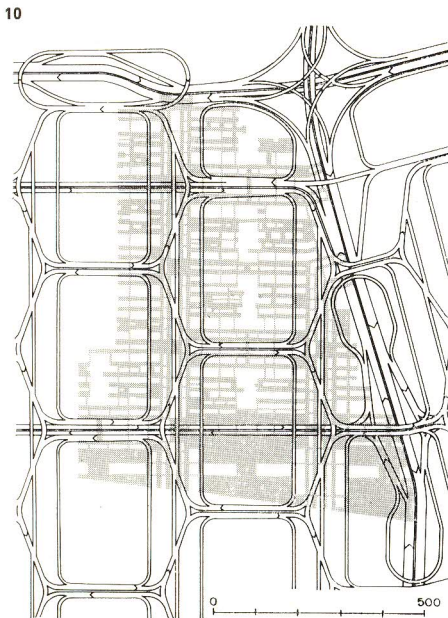
Weniger günstig erscheint in diesem Zusammenhang eine durchgehende Bebauung als räumliche Begrenzung des Bewegungssystems. Wirksamer im Sinne der Orientierung ist die Folge von unterschiedlichen Elementen, das heißt, wenn vielgeschossig bebaute Gebiete mit mehrgeschossiger Bebauungsstruktur wechseln, wenn Industriegebiete, Wohnungsgebiete und landschaftliche Freiräume sich als eigene Elemente des Stadtbandes voneinander unterscheiden und so eine differenzierte und einprägsame Komposition bilden (Abb. 7).



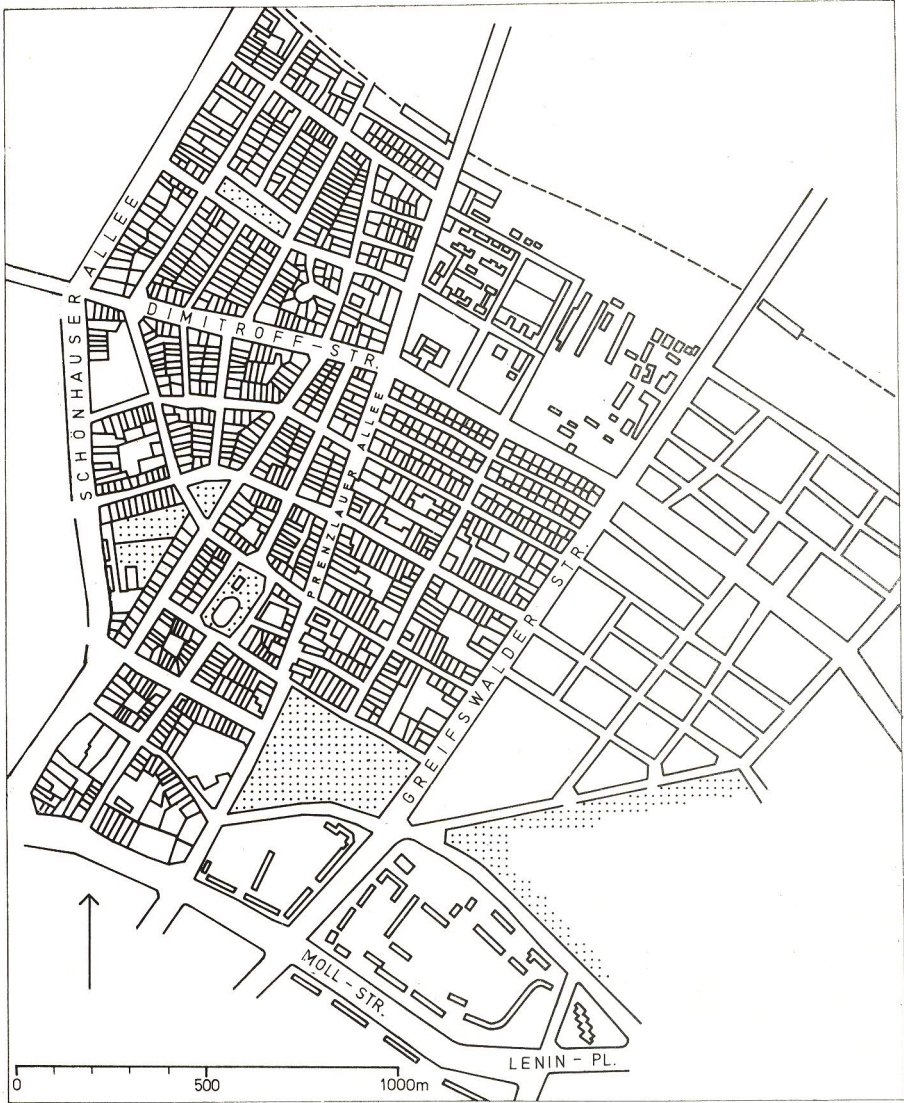
8



9



10



11

Gittersysteme

Die durch das Schnellstraßennetz gegliederte und in einer bestimmten Weise geordnete Stadt bedarf neben den Haupttrassen eines feingliedrigen und differenzierten Systems der Bewegung und Zirkulation. Aus diesem Grund entstanden im Städtebau der Vergangenheit oft gitterförmige Systeme. Sie waren flexibel und nach allen Seiten addierbar, was einen entscheidenden Vorteil für die ständig wachsende Stadt bedeutete. Besonders ausgeprägte Beispiele von Rechteckgittern findet man im amerikanischen Städtebau. Wenn auch diese Entwicklung für unsere Städte nicht charakteristisch ist, so zeigt sie doch die Schwierigkeiten, die sich aus extremen Funktionsdichten und Funktionsüberlagerungen ergeben können. Das gitterförmige Straßennetz von Manhattan besteht aus Rechtecken von rund 300 m × 200 m oder 300 m × 100 m. Diese Flächen sind in der bekannten Dichte meist mit Hochhäusern überbaut. Die Verbesserung der Funktionsfähigkeit von Manhattan ist das Ziel von umfangreichen Untersuchungen, die auf einen Ausbau des vorhandenen Verkehrssystems abzielen. In einer Studie werden ein differenziertes Straßennetz für den Individualverkehr, ein Netz der Massenverkehrsmittel sowie Fußgängersysteme vorgeschlagen. Diese Systeme überlagern sich zu einem dichten rechtwinkligen Gitternetz, das die wichtigsten Punkte des Zentrums untereinander und über den Hudson-River und East-River hinweg mit der übrigen Stadt verbindet (Abb. 8).

Aber auch für zukünftige Umgestaltungsarbeiten in europäischen Städten können sich Gittersysteme als zweckmäßig erweisen, wie eine Untersuchung von Buchanan für die Londoner Innenstadt zeigt. Er geht von einem differenzierten Straßennetz aus, das sich in Verteilerstraßen 1. Ordnung, Bezirksverteilerstraßen und Ortsverteilerstraßen gliedert (Abb. 9). Für die Größe der Gitter, die Ausbildung ihrer Kontaktstellen und Knotenpunkte ist das Verkehrsaufkommen im betreffenden Stadtgebiet ausschlaggebend. Bei einem Mindestabstand von 450 m zwischen den Kreuzungen werden Gitter von 60, 80, 180 und 320 ha untersucht. Im Falle der Londoner Innenstadt wird ein Sechseckgitter vorgeschlagen mit dem Vorzug einer günstigen Knotenpunktusbildung. Die Bebauungskonzeption für dieses Gebiet sieht eine etappenweise Neubebauung vor, die sich über das Stra-

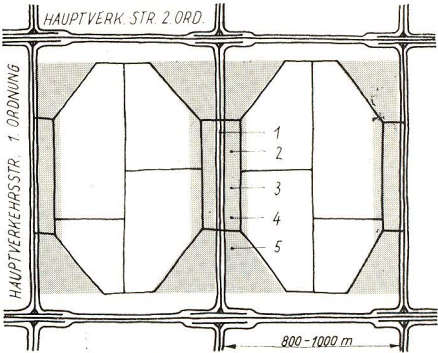
Bennetz hinwegsetzt. Damit könnte das im Plan logisch erscheinende Bewegungssystem durch eine so freie Überbauung an Klarheit im Sinne der Wahrnehmung und Orientierung verlieren (Abb. 10).

Gitter und Bebauung

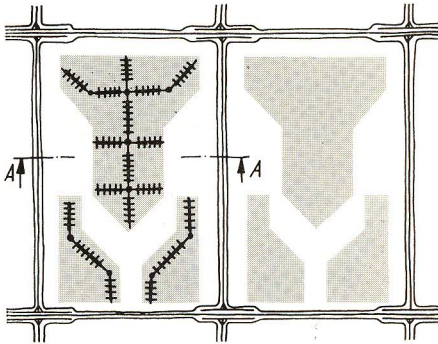
Der Komposition der Stadt, die wesentlich von einem differenzierten Bewegungssystem geprägt wird, muß von der baulich-räumlichen Organisation her in neuer Weise entsprochen werden. Die durch das Schnellstraßennetz bedingten Teilgebiete der Stadt werden in zunehmendem Maße als komplexe Umgestaltungsbereiche verstanden, in denen überwiegend neue Bebauung formiert wird. Damit entstehen bauliche Strukturen, die als neue Elemente das Bild der Stadt bestimmen.

Wie in Berlin und anderen großen Städten ergeben die Hauptstraßen in Verbindung mit den Trassen der Massenverkehrsmittel eine bestimmte Gliederung der Stadt (Abb. 11). Die Umgestaltung und Neuordnung solcher Gebiete sind eine aktuelle Aufgabe städtebaulicher Planung. Dafür gilt es, Denkmodelle zu erarbeiten, die die Organisationsformen und Erscheinungen der künftigen Stadt als Ziel haben. Diese Untersuchungen können zunächst nur zu prinzipiellen Lösungen führen und in Form von Schemaentwürfen zur Diskussion beitragen.

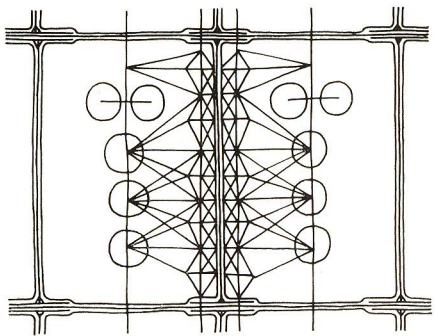
In einer Variantenuntersuchung für die Organisation und Bebauung von innerstädtischen Teilgebieten wurde in einem ersten Vorschlag von den vorhandenen Bewegungssystemen ausgegangen. Hauptverkehrsstraßen 1. Ordnung mit dem Charakter von Stadtautobahnen und Hauptverkehrsstraßen 2. Ordnung bilden ein Gitter. Das Massenverkehrsmittel liegt auf der Trasse der Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung. Bei völliger Umgestaltung und Neubebauung wird dann längs dieser Trassen eine bandförmige Konzentration von gesellschaftlichen Einrichtungen, Einrichtungen der nichtmateriellen Produktion, Anlagen der materiell-technischen Territorialstruktur sowie Anlagen des ruhenden Verkehrs vorgeschlagen. Diese Gebäude können eine erste kompakte Bebauungsstruktur als räumliche Begrenzung der Verkehrsstrasse bilden. Sie bilden die Hauptkommunikationszone des Gebietes mit differenzierten vertikalen und horizontalen Transportsystemen für die Passanten. Das Innere des Gebietes, das von Verkehrsbelästigungen auf



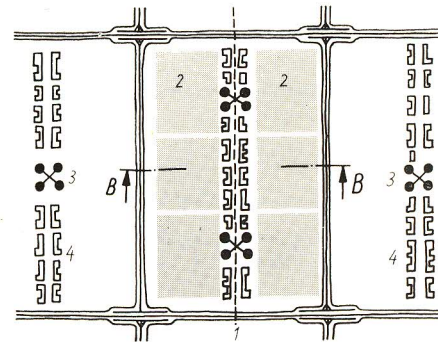
12



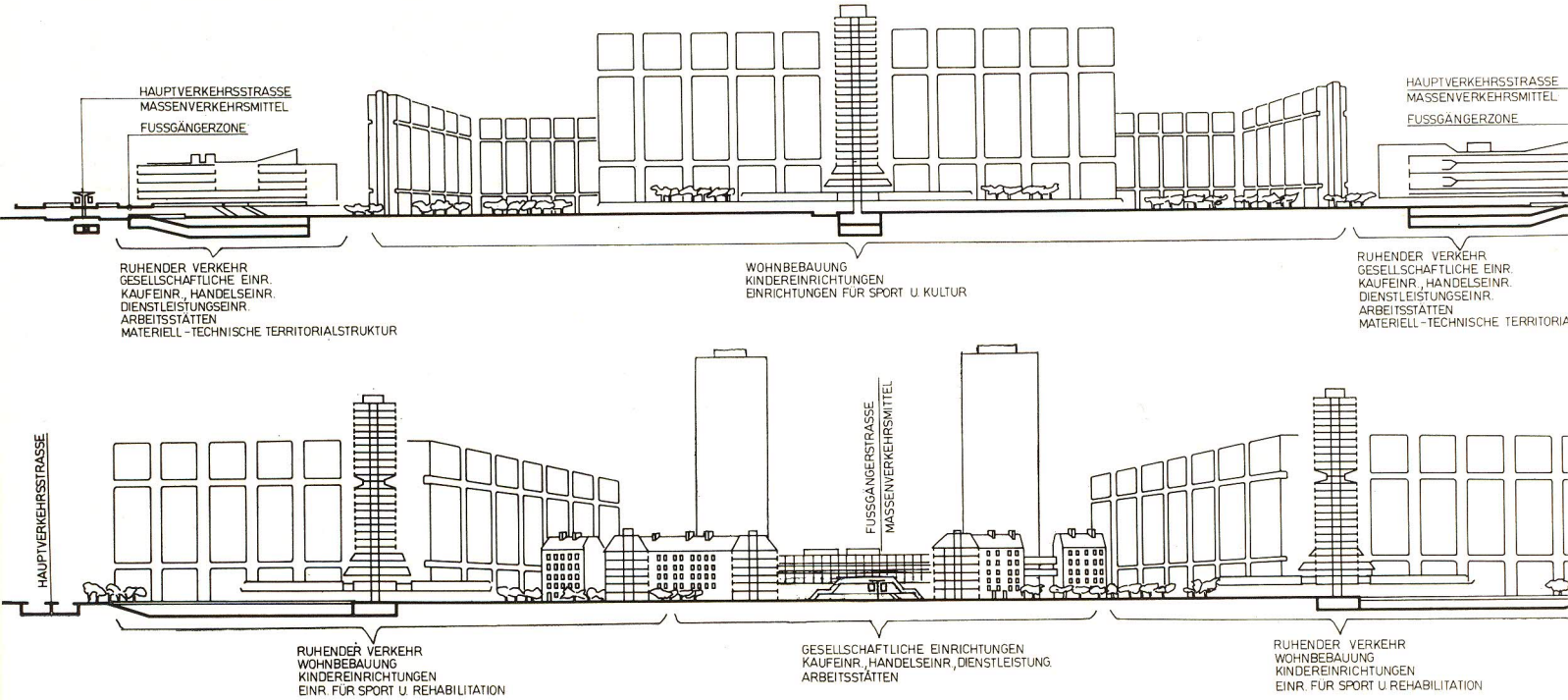
13

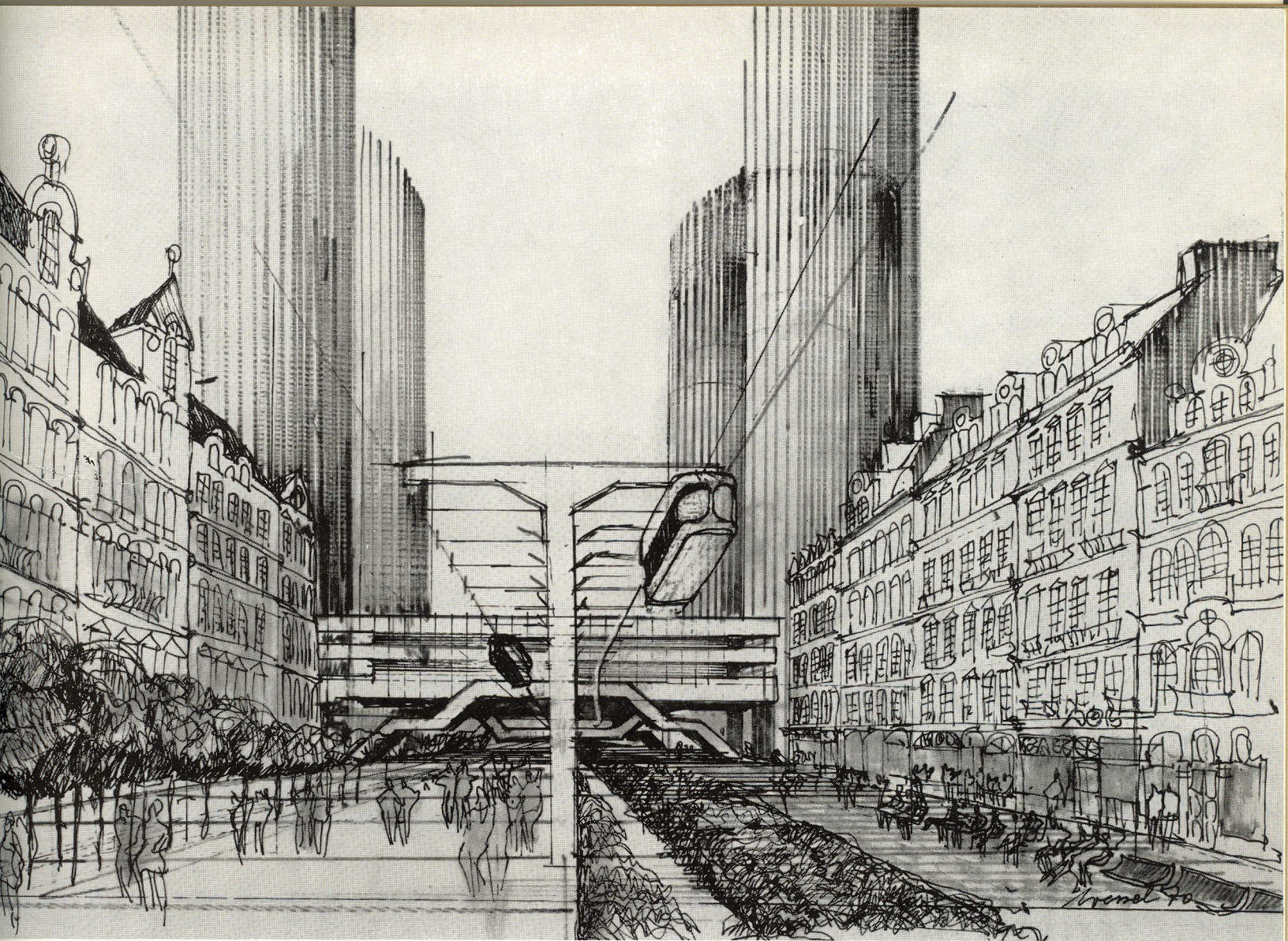


14



15





18

12 Gitter mit Straßennetz, Massenverkehrsmittel und Funktionsverteilung

- 1 Massenverkehrsmittel
- 2 Gesellschaftliche Einrichtungen
- 3 Arbeitsstätten
- 4 Einrichtungen des ruhenden Verkehrs
- 5 Materiell-technische Territorialstruktur

13 Gitter mit Wohnbebauung

14 Kommunikationssystem als verbindendes Element der Teilgebiete untereinander

15 Gitter. Umgestaltungskonzeption unter Einbeziehung der Altbausubstanz, Trennung von Fußgängerstraßen und Verkehrsstraßen

- 1 Fußgängerbereich mit Massenverkehrsmittel

2 neue Wohnbebauung

- 3 Gesellschaftliche Einrichtungen und Arbeitsstätten
- 4 Altbauung

16 Schnitt A durch ein Gebiet mit völliger Neubauung

17 Schnitt B durch ein Gebiet mit Alt- und Neubauung

12 bis 17 Vorschlag und Zeichnung: Wessel

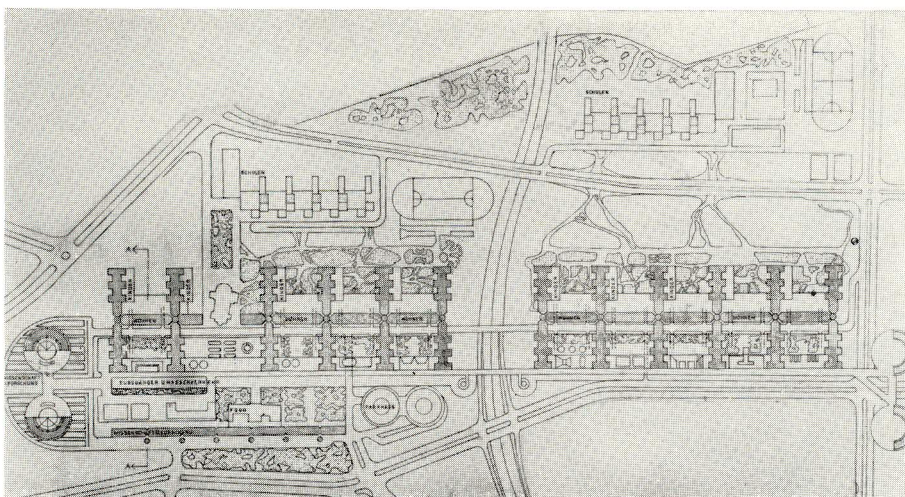
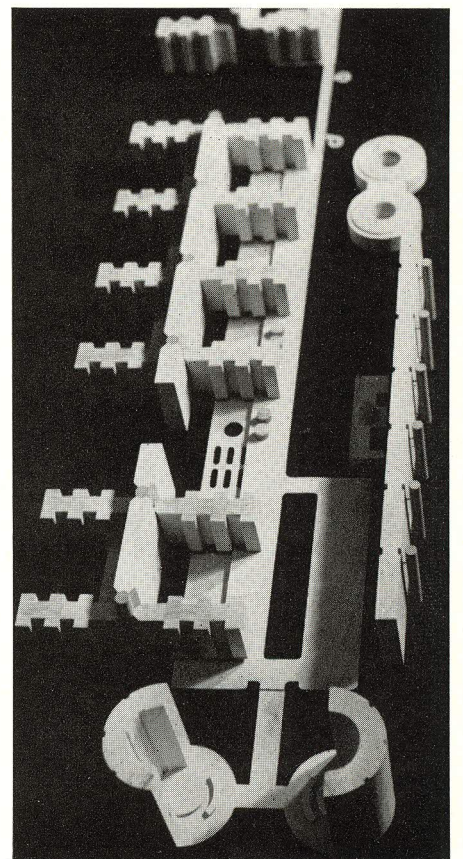
18 Blick in eine Fußgängerstraße mit Alt- und Neubauung
Zeichnung: Wessel

19

Schema. Entwurf für ein innerstädtisches Gebiet
Entwurf: Streitparth und Wessel

20 Modellfoto der Schemabebauung

20



19

den Haupttrassen durch die Bebauung der Kommunikationszone geschützt wird, ist einer vielgeschossigen Wohnbebauung vorbehalten, die in Verbindung mit den Kindereinrichtungen sowie Einrichtungen der Rehabilitation, des Sports und der Kultur eine zweite Bebauungsstruktur bildet, die sich unabhängig von der ersten Struktur entwickelt (Abb. 12 bis 14).

Der zweite Vorschlag für die Konzeption eines Teilgebietes besteht darin, die vorhandene Bebauung in die neue Konzeption als festen Bestandteil einzubeziehen. Das Hauptstraßennetz 1. Ordnung mit dem System der Massenverkehrsmittel wird als Fußgängerbereich und Hauptkommunikationszone beibehalten. Die angrenzende Altbebauung, die sich oftmals in gutem Zustand befindet, wird als Struktur für gesellschaftliche Einrichtungen und Einrichtungen der nichtmateriellen Produktion genutzt.

Sie wird ergänzt durch Gruppen von Hochhäusern (Arbeitsstätten) mit dazwischen gespannten Flachbauten (gesellschaftlichen Einrichtungen). Beiderseitig schließen sich vielgeschossige Wohnbauten an mit den dazugehörigen Kindereinrichtungen, Einrichtungen für Rehabilitation, Sport und Kultur. Bei dieser Konzeption ergibt sich eine Trennung von Fußgänger- und Autoverkehr, die zu zwei getrennten Bewegungssystemen führt. Das Massenverkehrsmittel wird dabei den Fußgängerstraßen zugeordnet (Abb. 15 bis 18).

Für ein spezielles innerstädtisches Gebiet wurde eine Studie mit einer schematischen Bebauungsstruktur erarbeitet. Auf einer Fläche von rund 75 ha wurde um eine Hauptfußgängerachse (mit geplanter U-Bahn) eine kompakte Bebauungsstruktur für etwa 40 000 EW vorgeschlagen. Um die bekannten Mängel reiner Wohngebiete zu vermeiden, ist ein bestimmter Anteil von Arbeitsstätten in Verbindung mit der Wohnbebauung vorgesehen. Durch die Konzentration der Bebauungsstruktur in Haupttrippen von 21 Geschossen und sich anschließenden Gebäudeteilen von 14 Geschossen entstehen neue Elemente in der Stadt, die gleichberechtigt neben Zentren, Industriestrukturen oder Verkehrstrassen und Verkehrsknoten das Bild der Stadt bestimmen. Als Zwischenbauten befinden sich in den Untergeschossen gesellschaftliche Einrichtungen sowie Kindereinrichtungen. Durch diese Konzentration bleiben größere zusammenhängende Flächen für Sport und Freizeiteinrichtungen erhalten (Abb. 19 bis 21).

Die dargestellten Beispiele und Überlegungen gehen davon aus, daß größere zusammenhängende Gebiete der Stadt nach bestimmten Prinzipien umgestaltet werden, nach Prinzipien, die die Inselplanung einzelner Plätze, Straßenzüge oder Wohngebiete überwinden und zu neuen Strukturen in der Stadt führen. Denn es ist von großer Bedeutung, daß bereits unsere heutige neue Bebauung richtig in die Struktur und Komposition der zukünftigen Stadt eingeordnet wird. Die Masse der Bebauung sollte nach Systemen geordnet sein, die sich in der Fläche ausdehnen. Sie sollte darüber hinaus neue Elemente bilden, die die Elemente der historischen Stadt wie das Einzelhaus, die Straße und den Platz in ihrer alten Form ablösen. Der Vorzug solcher Systeme muß in ihrer Addierbarkeit und der Möglichkeit der Integration in die Gesamtstadt liegen, die sowohl im Prozeß der Realisierung als auch beim Abschluß bestimmter Etappen zur Einheit und Geschlossenheit der Stadt führen. Die Orga-

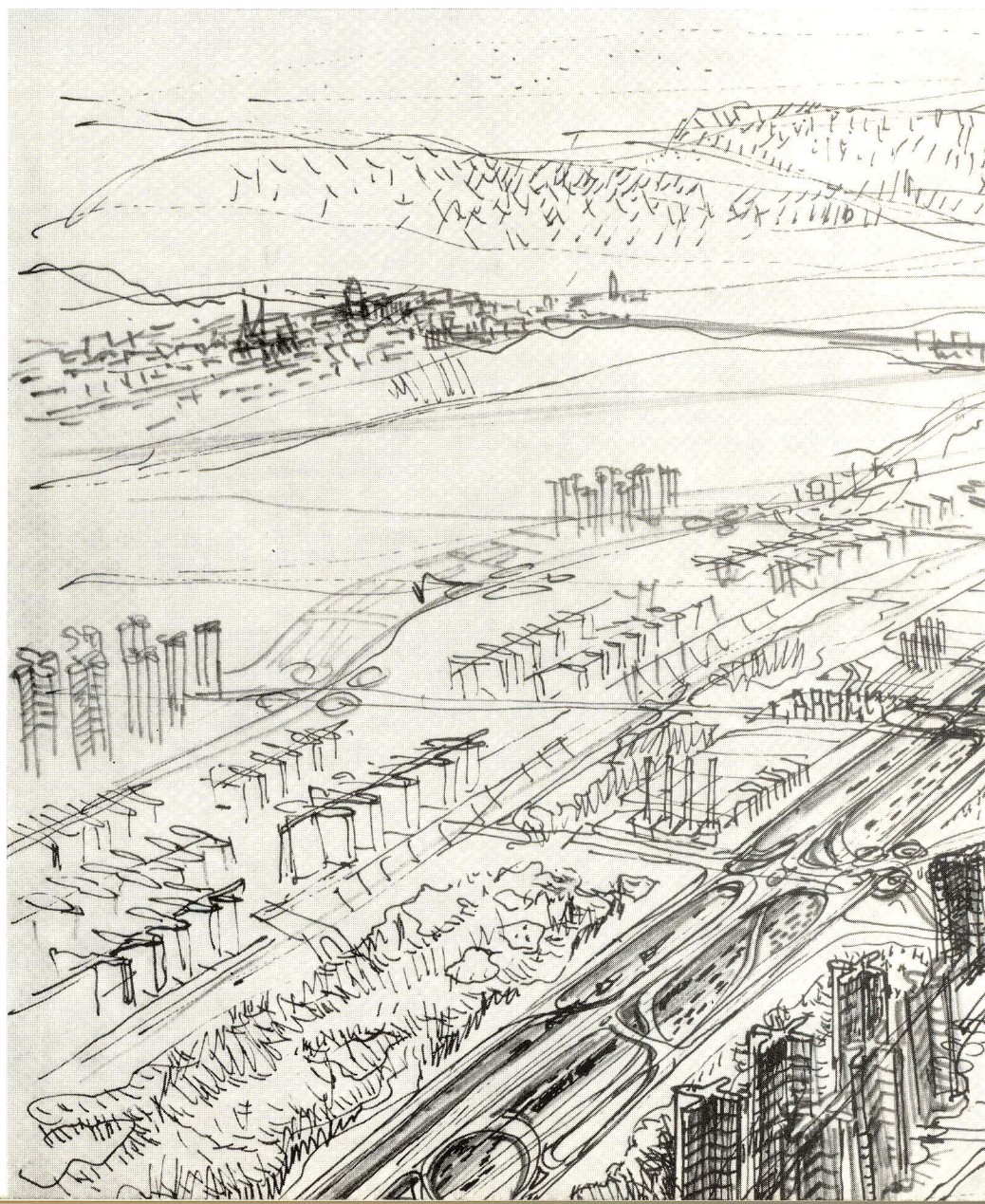
nisation und Gestalt einer solchen Bebauung wird sich je nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse und dem technisch-ökonomischen Möglichkeiten ändern. Für die Gesamtstadt bedeuten diese Änderungen keinen Nachteil, wenn die Bebauungsstrukturen als austauschbare Elemente in eine prognostische Komposition eingefügt werden, die das Wachsen der Stadt weitgehend berücksichtigt. Mit der Herausbildung neuer städtischer Elemente wird damit das Bild der zukünftigen Stadt in zunehmendem Maße durch einen Kontrast der Elemente des außermenschlichen Maßstabes (wie Verkehrstrassen, Verkehrsknotenpunkte, Industrieanlagen, topographische Gegebenheiten) und Elemente des menschlichen Maßstabes (wie die bauliche Struktur, Freiflächengestaltung, Vegetation, Bildwerke der bildenden Kunst usw.) gekennzeichnet sein (Abb. 22).

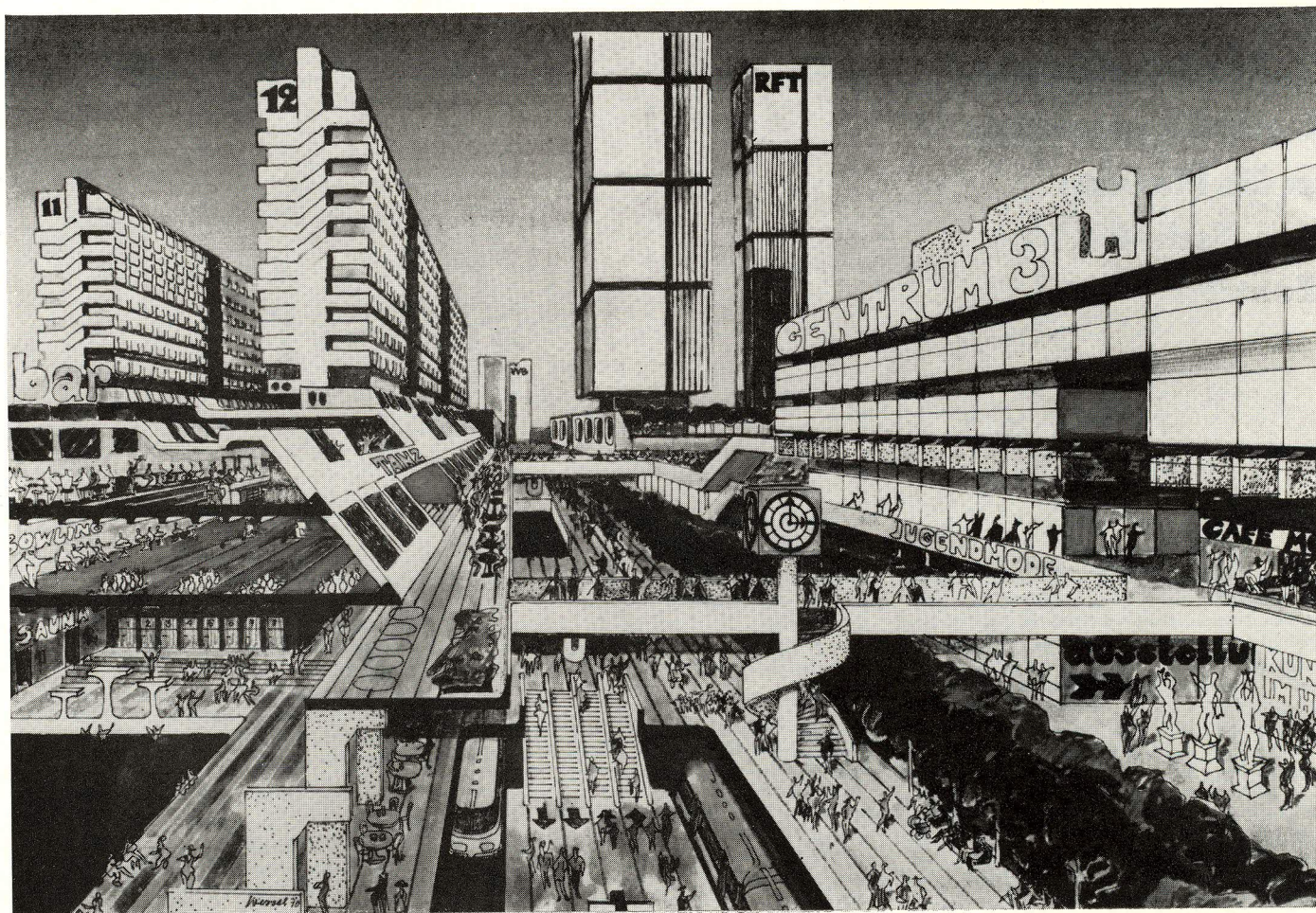
Literatur

- H. Schmidt; R. Linke; G. Wessel
Gestaltung und Umgestaltung der Stadt
VEB Verlag für Bauwesen, Berlin 1970
- S. N. Jargina
Die Stadt der Zukunft, Urania 10/1969
- P. Spreiregen
Urban design: The Architecture of Towns and Cities,
New York 1965
- C. Buchanan
Verkehr in Städten, Essen Vulkanverlag 1963
- C. Kotela
Zur Entwicklung Warschaws bis zum Jahre 1985, deutsche architektur 6/1970

21 Blick in eine Hauptkommunikationsachse für Fußgänger mit gesellschaftlicher Einrichtung und dem Massenverkehrsmittel
Vorschlag und Zeichnung: Wessel

22 Das Bild der zukünftigen Stadt wird durch den Kontrast von Elementen des menschlichen und des außermenschlichen Maßstabes geprägt.
Zeichnung: Wessel





21

22

