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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 2

Rubrik: Planung und Bau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

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

Planung und Bau

Planen und Bauen am Bodensee

Die Tagung, die der BDA und der Schwäbische Heimatbund gemeinsam nach Langenargen und Bregenz in das politische Gebiet zweier Länder einberufen hatten und an der Deutsche, Österreicher und Schweizer, Landesplaner, Städtebauer und Architekten sprachen, hat schon durch diese äußeren Umstände die Bedeutung des Gesamtthemas für einen international wichtigen Raum angedeutet. Die Landes- und Stadtplanung, mehr als das Bauen im einzelnen, so wichtig es von Fall zu Fall für das Gesicht der Landschaft sein mag, war das Grundthema aller Vorträge und Gespräche.

Wenn auch in den einzelnen Referaten sehr sachlich von Statistiken, Vorschriften und Bauordnungen gesprochen worden ist, so hat doch stets der Wille durchgeklungen, den Bodenseeraum seiner natürlichen Aufgabe als europäischer Erholungsraum zu erhalten. Die Grundlage für den Erfolg dieser Aufgabe sieht Prof. Schwenkel, der 30 Jahre lang Vorsitzender der Landesstelle des Naturschutzes gewesen ist und mit Dr. h. c. Eugen Kauffmann, Langenargen, die Internationale Arbeitsgemeinschaft zum Schutze der Bodenseeufer ins Leben gerufen hat, darin, den ganzen Bodensee als eine Einheit zu betrachten, keine weiteren Uferstrekken zum Bau freizugeben, die Abwasserklärung beschleunigt und überall durchzuführen und, als für die Raumordnung auf die Dauer wichtigsten Punkt, die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum Bodensee zu bekämpfen.

Ministerialrat G. Ziegler vom Stuttgarter Innenministerium stellte seinen Vortrag unter die Gesichtspunkte der Siedlungspolitik und Verkehrsplanung. Sein Grundgedanke ist, die Straßen am See nur noch für den Verkehr von Gemeinde zu Gemeinde und für den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu benützen und sowohl den Durchgangs- als auch den Erholungsverkehr auf Höhenstraßen in einer Entfernung von 5 bis 20 km vom See zu verlegen, eine Idee, die zeigt, wie wenig die Landesplanung manchmal auf die Tatsachen Rücksicht nimmt. Wer auf den Straßen um den Bodensee fährt, will am Bodensee sein und wird sich auch nicht durch eine Autostraße hinter dem Wald davon abhalten lassen. Der große West-Ost-Fernverkehr benützt die Autobahn Karlsruhe - München, der Nord-Süd-Durchgangsverkehr läuft heute schon über Konstanz - Kreuzlingen, das im letzten Jahr einen Grenzübergang von 11,5 Millionen Personen gehabt hat, oder über Lindau - St. Margrethen. Viel wichtiger als der Versuch der Ablenkung vom Bodensee ist die rasche Vollendung des Ausbaus der Bundesstraßen 30 und 31 und der Bau einer Autostraße von München nach Lindau sowie der auch von Ministerialrat Ziegler angeregte Bau eines gemeinsamen Bodensee-Verkehrsflughafens, der von den einzelnen Orten mit Hubschraubern oder Amphibienflugzeugen zu erreichen sein muß. Sehr interessant waren die sachlichen Darstellungen von Ministerialrat Ziegler an Hand von Karten und Stadtplänen über Fragen der Industrieansiedlung und die damit verbundene Schiffbarmachung des Hochrheins, die, wie er sagte, kommt und kommen muß. Ziegler betonte die Notwendigkeit der Industriekonzentration in wenigen Orten, soweit möglich im Hinterland, und die Scheidung der Gemeinden in Industrieorte, Arbeiterwohnsitze und Erholungsplätze. Vielleicht lag das Hauptgewicht dieses Vortrags darin, daß er typisch war für die Einstellung vieler, die, auf dem Zaune sitzend, zwar stets für die Erhaltung und den weiteren Ausbau des Bodenseeraums zu einem Ferien- und Kulturzentrum plädieren, sich jedoch aus anderen Bindungen heraus nicht zu einer klaren Stellungnahme gegen die Zerstörung dieser Bestrebungen durch die Schiffbarmachung des Hochrheins zu wenden wagen.

Zwei weitere Vorträge von Architekt Schellenberg, Kreuzlingen, und Baudirektor Schlienz, Reutlingen, der lange und erfolgreich in Lindau als Kreisbaurat das bayrische Bodenseeufer betreut hatte, waren hauptsächlich Arbeitsberichte, die am Nachmittag von einer Schiffsrundreise entlang dem württembergischen, bayrischen, österreichischen und Schweizer Bodenseeufer ergänzt und lebhaft diskutiert wurden. Neben vielerlei Bauten, erfreulichen und unerfreulichen, sah man herrliche Uferstreifen im Urzustand, die bewiesen, daß im Bodenseeufer noch viele Möglichkeiten für Erholung suchende stecken, vorausgesetzt, daß es den Gemeinden, wie Baudirektor Schlienz es wünschte, gelingt, sich diese Uferstreifen zu sichern.

Das Problem des Ufers beherrschte auch die Vorträge des zweiten Tages im Künstlerhaus in Bregenz. Dr.-Ing. Keckeis, der vor 25 Jahren eine Dissertation über die Landesplanung im Bregenzer Raum ausgearbeitet hat, die, damals als Utopie belächelt, heute doch die Grundlage der Bregenzer Planung ist, zeigte die Schwierigkeiten bei der Planung der Bregenzer Teilstrecke der großen Nord-Süd-Autostraße. Als Umgehungsstraße gebaut, bringt sie den Nachteil teurer Tunnels im Nagelfluhgestein des Pfänderrückens, den See entlang ist sie straßenbautechnisch wohl billiger, zerstört aber das ganze Festspielgelände und würde die Stadt vollständig vom See abschneiden. Deshalb wird die Seerandlösung allgemein abgelehnt. Wie gut Bregenz für die Zukunft gesorgt hat, trotzdem erst jetzt ein Flächennutzungsplan in Arbeit ist, erwies der Vortrag von Stadtbaumeister Maier, Bregenz. Die Stadt ist im Besitz fast des ganzen Seeufers vom Stadtkern bis an die Mündung der Bregenzer Aach und wird in nächster Zeit das im Entwurf bereits fertiggestellte Festspielhaus im Anschluß an Seebühne, Stadion und Strandbad errichten. Auch das Parkproblem scheint günstig gelöst.

Die ganze Tagung zeigte einerseits die Notwendigkeit der Planung, andererseits überzeugte sie auch, daß Pläne keinen Ewigkeitswert haben, sondern Stufen der künstlerischen und praktischen Entwicklung sind, die den Zustand zu einem bestimmten Zeitpunkt zeigen und die Phantasie zur Ausnützung der darin liegenden Möglichkeiten anregen sollen. Entscheidend sind, wie Prof. Liedecke, Tübingen, einmal im Laufe der Tagung sagte, nicht «die Pläne», entscheidend ist «das Planen», das Zusammenwirken aller beteiligten Kräfte.

Hans Kiderlen

Es scheint uns unverständlich, daß anläßlich dieser äußerst aktuellen Tagung nicht ein einziges schweizerisches Referat gehalten worden ist, wo doch das ganze Südufer des Bodensees zur Schweiz gehört und die Planungsprobleme auf dieser Seite der von menschlichen Zugriffen aller Art schwer bedrohten Wasserfläche nicht minder kompliziert sind als bei den Nachbarstaaten.

Die Redaktion