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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 4 (1947)

Heft: 1

Artikel: Wiederaufbau der Stadt Coventry

Autor: Trüdinger, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783807

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: 16.07.2025

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

P. Trüdinger

Wiederaufbau der Stadt Coventry

Finster, in feuchten Dunst getaucht, hatte sie uns an jenem Herbstmorgen empfangen, die traurig berühmte «ausradierte» Stadt. Aber als wir in der Nacht wieder londonwärts fuhren, waren die Gesichter hell. Wir hatten frohe, tüchtige Menschen an der Arbeit gesehen, die ihre geschändete Stadt wieder aufrichten wollen, hatten auf der dunklen Gerümpelbühne eines schwer zugänglichen Schuppens in das strahlend beleuchtete «big model» hineingeblickt und in seinem Wiederschein den feingeschnittenen Kopf des wortkargen, bescheidenen Stadtbaumeisters vor uns gehabt. Dieses Bild der leuchtenden, neuen Stadt im schwarzen Gerümpelestrich hatte sich uns wie ein Symbol tief eingeprägt.

Doch geben wir uns nüchtern Rechenschaft von dem Gesehenen und Gehörten! Einige allgemeine Angaben seien vorausgeschickt.

Coventry war im Mittelalter wichtiges kirchliches Zentrum. Im 19. Jahrhundert wandelte es sich zur Industriestadt. Die Entwicklung war jedoch in dieser Periode bedächtig. 1899 zählte die Stadt noch 67 000 Einwohner. Um die Jahrhundertwende nahm die Entwicklungskurve einen steilen Anstieg. Coventry, die Stadt der Seidenbänder, Uhren, Fahrräder und Nähmaschinen, wurde eines der wichtigsten englischen Produktionszentren für Automobile, später auch für Flugzeuge. Zur Zeit des deutschen Fliegerangriffs hatte es bereits 240 000 Einwohner. Die Entwicklung fiel also in eine Zeit, in der schon bessere Planungsmethoden und Baugesetze Geltung hatten als im 19. Jahrhundert, und hatte infolgedessen weniger unter den Kinderkrankheiten der ersten industriellen Blüte zu leiden wie z. B. diejenige der Städte in Lancashire. Die heutige Zusammensetzung der Industrie wird aber als «unbalanced», d. h. zu wenig krisenfest bezeichnet. Man verweist darauf, dass die Industrie zu einseitig auf Verkehrsmittel des motorisierten Verkehrs eingestellt ist und trachtet danach, auf Grund des neuen Industriegesetzes, das Handhaben für eine bessere Verteilung der Industrie in England gibt, allmählich eine bessere Mischung der Industrie einzuführen. Heute, nachdem ein Grossteil der Ausgebombten zurückgekehrt und weiterer Zuwachs hinzugekommen ist, hat die Stadt ca. 250 000 Einwohner. Die Planung rechnet nur mit einer Erhöhung bis 300 000, in der Ueberlegung, eine obere Begrenzung liege im Interesse sowohl der Stadt wie des Landes.

Mitten drin in dieser grossen Industrieballung lag vor dem Raid der mittelalterliche Kern mit seinen engen krummen Strassen. Der grosse Luftangriff in der Nacht des 14. November 1940 hat ihn gründlich vernichtet (Abb. 4). Neben einigen andern Gebäuden blieben nur die Trinity-Church und der mächtige Turm der Kathedrale stehen.

Die Aussengebiete wurden unmittelbar vor dem Krieg über weite Flächen hinweg mit Strassen erschlossen, da grosse Siedlungsprojekte angemeldet waren. Der Krieg hat dann diese Entwicklung unterbrochen. Die Planungsideen standen aber nicht still. In der Zwischenzeit hat sich in England der Gedanke der «Neighbourhood Unit» durchgesetzt. Das vorhandene Netz der neuen Wohnstrassen ist jetzt, so zweckmässig es für den Notwohnungsbau ist, doch ein Hindernis bei der Verwirklichung des Neighbourhood-Programms.

Die folgenden Zahlen mögen über die wichtigsten bei der Zonenplanung befolgten Spielregeln Aufschluss geben:

Brutto-Wohndichte der neuen Quartiere: Durchschnittlich 87 Personen pro Hektare (zum Vergleich Siedlung Jakobsberg in Basel = 200 Personen pro Hektare).

Dichte der Industriezonen: 140 Arbeiter pro Hektare, auf einen Arbeiter werden somit 70 m² gerechnet.

Freiflächen:

a) Für Anlagen, Ruheplätze, Parks und Naturschutzgebiete pro Kopf der Bevölkerung	16 m²
b) Für Erholungsflächen, Spiel- und Sportplätze pro Kopf der Bevölkerung	24 m²
c) Private Spielflächen pro Kopf der Bevölkerung	8,8 m²
	48,8 m²
Zum Vergleich: Einwohnergemeinde Basel	11,9 m²

Für die Verkehrsplanung wird auf Grund einer sorgfältigen Analyse der bisherigen Verkehrszählungen von einer in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Zunahme um 230 % der Motorfahrzeuge ausgegangen. Dabei wird darauf hingewiesen, dass diese Annahme wohl zu gering sei, da in Coventry sowieso im Zusammenhang mit der sehr entwickelten Autoindustrie eine grössere Fahrfreudigkeit bestehe als in den übrigen Städten. Es sind nun zwei äussere Ringe projektiert, die den sehr lebhaften interkommunalen Verkehr des Midland Industriegebietes am Stadtkern vorbeileiten werden.

Die grosse Aufgabe, die natürlich alle Geister fesselt, ist der Wiederaufbau des zerstörten Stadtkerns. Ein neues Zentrum für eine weit sich ausreckende, pulsierende Industriestadt, welch verantwortliche Sache! Sie wurde mit Umsicht, Klarheit und Grosszügigkeit angepackt, das wird man feststellen, auch wenn man sich in der Einzeldurchführung einiges anders wünschen sollte.

Zunächst die Lösung der Bodenfrage: durch den Town and Country Planning Act 1944 erhielten die kriegsgeschädigten Gemeinden Vollmacht, zusammenhängende, teilweise oder ganz zerstörte Gebiete zu erwerben, beziehungsweise zu enteignen. Der Enteignungsvorschlag, dem ein Wiederaufbauplan zugrunde liegen muss, bedarf der Genehmigung durch das Landesplanungsministerium. Der Umfang des zu erwerbenden Gebietes wird hierbei nach dem Gesichtspunkt bemessen, dass die Durchführung eines einheitlichen Planes gewährleistet sein müsse. Coventry hat diesen Antrag auf Enteignung des zerstörten Stadtkerns mit einer Fläche von ca. 1,8 km² zur Genehmigung eingereicht. Die sog. «Public Inquiry» ist bereits durchgeführt, so dass in nächster

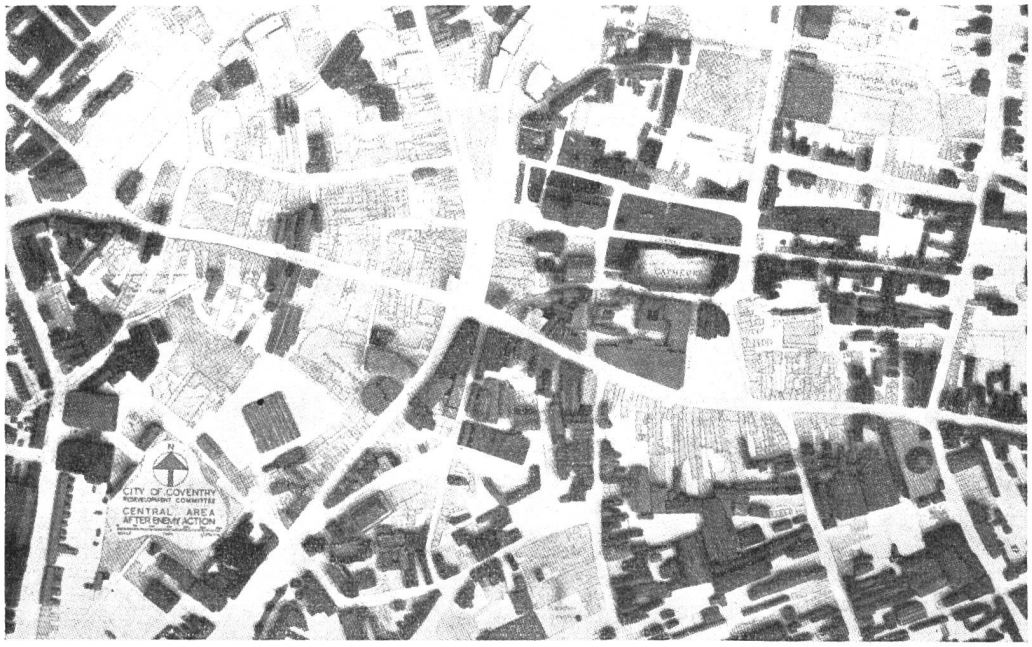

Abb. 4. Coventry. Die Bombenschäden in der Innerstadt, rechte Hälfte in der Mitte, die ausgebrannte Kathedrale.

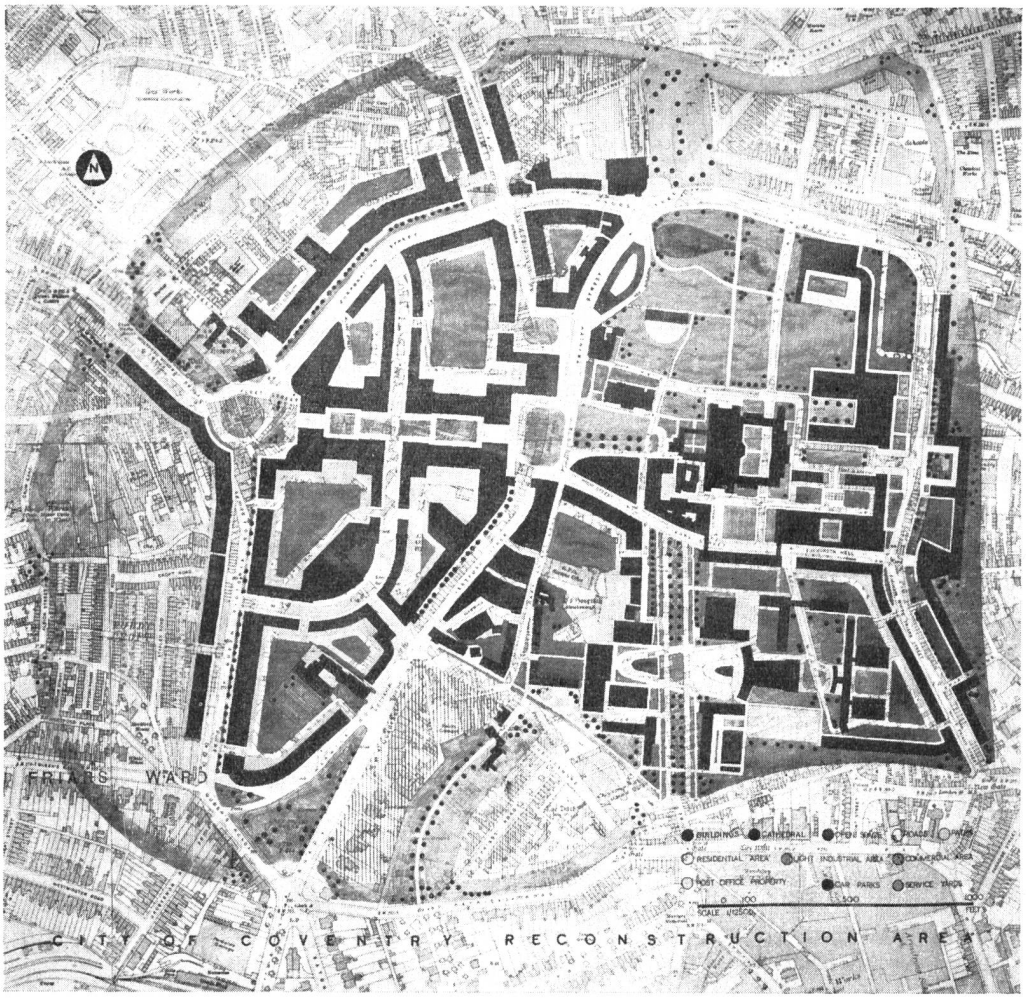

Abb. 5. Wiederaufbauplan des Stadtzentrums. Rechte Hälfte in der Mitte die künftige Kathedrale mit dem (östlich) anschliessenden Christian Centre. Linke Hälfte in der auf den «spire» orientierten West-Ost-Achse das Shopping Centre. Darunter die Markthalle (mit Viertelkreisfront). Südlich der Kathedrale das Viertel der kulturellen Bauten. Nördlich der Kathedrale Stadtpark. An seinem östlichen Rand Sportbauten. In der Südostecke Technikum. Ausserhalb des innersten Rings: im Westen und Süden sogenannte service industries, im Nordwesten Lichtspieltheater.

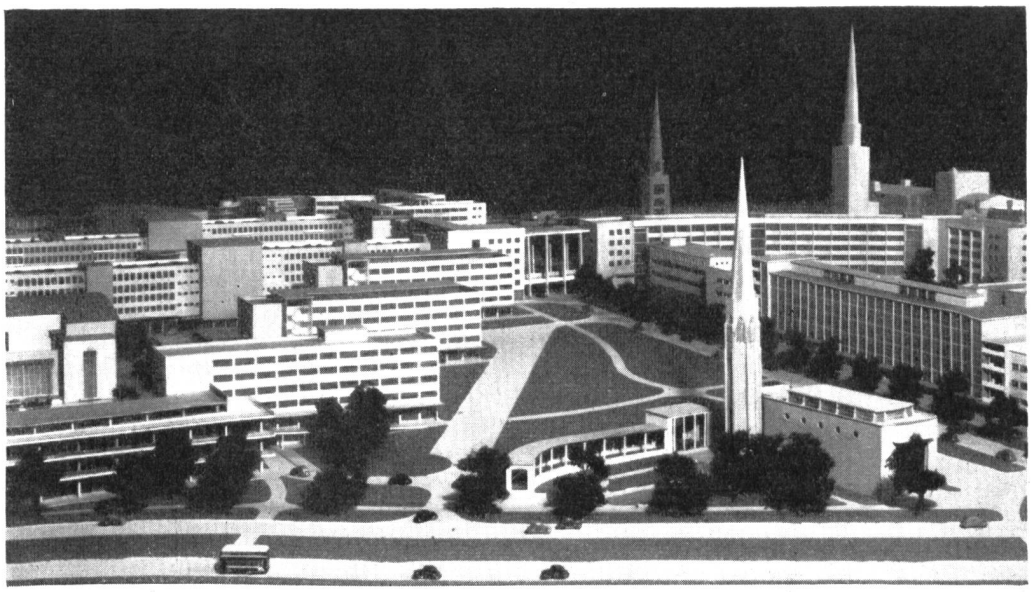

Abb. 6. Modellaufnahme: Wiederaufbau Stadtzentrum Coventry. Blick vom Bahnhofgebiet gegen Stadtzentrum (links Ladenzentrum, rechts «spire»).

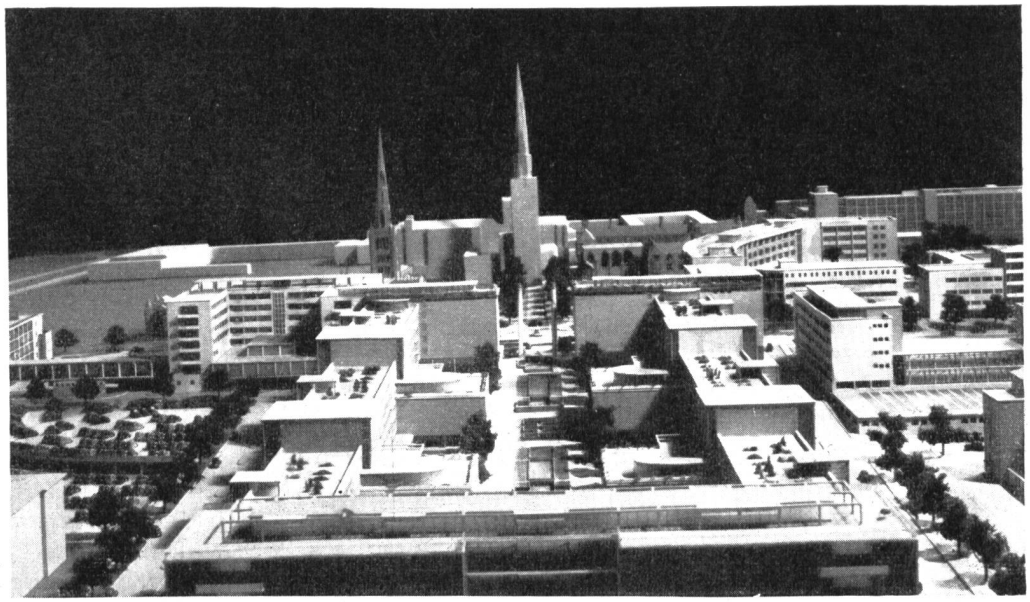

Abb. 7. Modellaufnahme: Wiederaufbau Stadtzentrum Coventry. Blick von Westen durch Ladenzentrum zum «spire». Links das grosse Parking. Das Modell entspricht dem ersten Entwurf, der keine Querstrasse durch das Ladenzentrum vorsah.

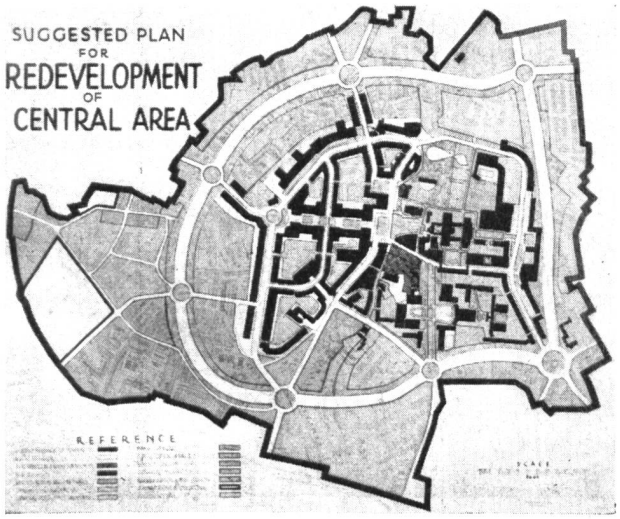

Abb. 8. Verkehrsplan des neuen Stadtzentrums mit innerem und innerstem Ring.

Zeit das ganze Gebiet in den Besitz der Stadt übergehen wird. In dem erwähnten Gesetz ist vorgesehen, dass die so erworbenen Gebiete im Besitz der Gemeinden verbleiben und nur im Baurecht überbaut werden dürfen. Es sind Baurechtsperioden von 60 oder 99 Jahren vorgesehen.

Der Wiederaufbauplan — namentlich in seiner 1. Fassung — prägt sich mit seiner lapidaren, klaren Disposition sofort ein. Ein innerer, für stärkste Anforderungen dimensionierter Verkehrsring von durchschnittlich 1 km Durchmesser bildet die Verkehrszone, in der sich die äusseren Stadtteile mit den inneren berühren. Der breite Grüngürtel, in den er eingebettet ist, trennt die innere Stadt sehr deutlich von der äusseren. Noch weiter innen ist ein zweiter Ring angelegt, dessen südlicher Sektor mit dem innern Ring zusammengelegt ist. Er umfasst die eigentliche City. Zwischen diesen beiden leistungsfähigen Verkehrsbändern sind diejenigen Anlagen placiert, welche in unmittelbarer Reichweite der Geschäftsstadt erwünscht sind, wie Verkehrsbetriebe, Werkstätten und Verkaufsmagazine für Möbel und für Gartengeräte, Druckereien, Lagerhäuser usw. (sog. service industries).

Die City selbst ist klar in Bezirke aufgeteilt, denen je eine besondere Funktion zufällt. Die alte Nord-Südader wurde im Prinzip beibehalten, absichtlich jedoch so verwinkelt geführt, dass sie den durchgehenden Nord-Südverkehr abweist. Westlich von ihr liegt in der Hauptsache die Geschäftsstadt. Auf ihrer östlichen Seite ist nur noch eine schmale Zone für Geschäfte reserviert. In der östlichen Hälfte der Innerstadt sind um den flachen Kathedralehügel, auf dem das Christian Centre erstehen soll, in lockerer Ordnung die kulturellen Bauten, die Verwaltung und die Erholungsanlagen gruppiert. Sehr schön ist der prachtvolle «spire», der Turm der Kathedrale als Dominante der gesamten Innerstadt verwendet. Es sind einige interessante räumliche Beziehungen zu ihm herausgearbeitet, am wichtigsten wohl diejenige des grossen shoppingcentre in der Westhälfte, das mit seiner Achse auf den Turm ausgerichtet ist. Es hat *ausschliesslich Fussgängerverkehr*. Die grossen Parkplätze mit den Autoanfahrten liegen auf der Rückseite der Geschäftshäuser und sind durch breite erdgeschossige Durchgänge mit dem Ladenzentrum verbunden.

Gegen die Neuerung, vom shopping-centre jeglichen Fahrverkehr fernzuhalten, erhob sich, wie uns Stadtbaumeister Gibson mitteilte, eine starke Opposition. Die Stadtväter haben dann bedauerlicherweise einem Kompromiss zugestimmt, der darin besteht, dass das Ladenzentrum durch eine Fahrstrasse quer durchschnitten wird. (Es kommt also auch in England vor, dass politische Instanzen gute Ideen verwässern.) Der Plan hat dadurch leider an Klarheit eingebüsst. Mr. Gibson ist der festen Ueberzeugung, dass die Neuerung des im wesentlichen nur dem Fussgängerverkehr zugänglichen shopping-centre später in England Anklang finden wird, sobald sie einmal eingeführt ist.

Für denjenigen, der sich in die räumlichen Zusammenhänge intensiver hineindenkt, stellen sich einige Fragen: auf ein Wechselspiel von beträchtlich hohen und niederen Gebäuden, ähnlich wie es z. B. im Holfordschen Wiederaufbauplan der Londoner City rund um die St. Pauls Kathedrale angewendet ist, wurde hier in Coventry wohl mit Recht verzichtet, da zu hohe und massige Baukörper maßstäblich sich mit dem überaus schlanken und eleganten «spire» nicht vertragen könnten. Die Hochwertigkeit des Bodens zwingt aber im Geschäftsviertel doch zu einer durchschnittlichen Gebäudehöhe von 5—6 Stockwerken. Innerhalb des in sich geschlossenen Ladenzentrums versteht man diese Massenentfaltung durchaus. Auch der Zusammenhang mit dem erhöht stehenden «spire» wirkt im Modell, Richtung Turm gesehen, durchaus überzeugend (siehe auch Abb. 7). Ohne Zweifel ist aber jener zentrale Bezirk, das sogenannte Broad Gate, wo das neue Coventry mit den beiden mittelalterlichen Kirchen konfrontiert wird, der heikelste Punkt in der ganzen Komposition. Hier wird man das Gefühl einer gewissen Starre nicht ganz los. Wäre es nicht besser, fragt man sich unwillkürlich, an dieser Stelle in Weiterentwicklung der ersten Entwurfsfassung freier zu gehen, die Ueberbauung der von Süden einmündenden Hertfordstreet wieder fallen zu lassen und jener grossen, konvex gebogenen Baumasse an der High Street ihre bedrohlich monumentale Wirkung zu nehmen? Ohne Zweifel wird das eigentliche Durcharbeiten der Bauten auf Grund realer Bauprogramme noch die erwünschten feineren Differenzierungen bringen, auf die so viel ankommt.

Unverkennbar ist ja der Wille, die grosse Gelegenheit der Neuformung eines Stadtzentrums, der neuen Civitas ganz auszuschöpfen und über die blosse Brauchbarkeit des Bürgergehäuses zum *Kunstwerk* vorzudringen. Mit grosser Spannung darf man deshalb dem Werden des neuen Coventry entgegensehen. Alle Voraussetzungen zum Gelingen sind da: Tabula rasa, Verfügungsgewalt über den Boden, mutiger Bürgersinn, klarer, grosszügiger Entwurf eines fähigen, mit den nötigen Vollmachten ausgerüsteten Beauftragten und kameradschaftliche Zusammenarbeit aller Instanzen.

Wir Schweizer haben keine zerstörten Städte aufzubauen. Aber unser städtebauliches Erbe des 19. und 20. Jahrhunderts empfinden wir mehr und mehr als schädliche Fessel, die wir zu lösen wünschen. Uns wird es gut tun, wenn wir uns am Coventry Beispiel wieder einmal die Wichtigkeit der zweitgenannten Voraussetzung, der Verfügungsgewalt über Grund und Boden für alles vernünftige, wirkliche Planen klarmachen. Bevor wir sie bei uns ebenfalls erfüllen, wird alles Stückwerk bleiben, was wir in die Hand nehmen. Das ist und bleibt die grosse Lehre, die uns England zu geben hat.

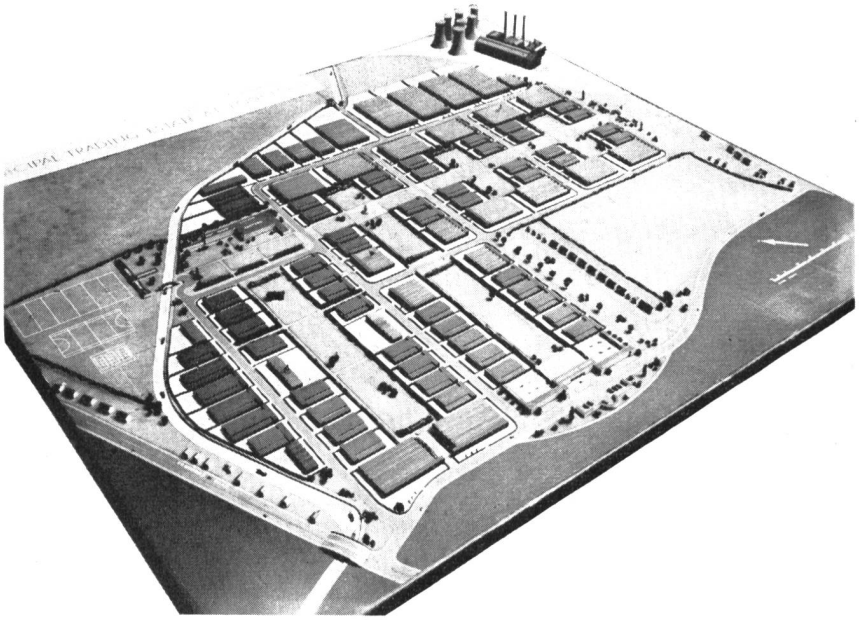

Abb. 9. Modell des geplanten trading estate in Longford bei Coventry. Das Gelände gehört der Stadt. Es wird von ihr nach einheitlichem Plan erschlossen und teils an Industrien verpachtet, deren Gebäude im Zentrum zerstört worden sind, teils für Gewerbezwecke überbaut. Die Gebäude werden zu billigem Zins an das Gewerbe verpachtet. Dieses Angebot entlastet die Wohnquartiere von unerwünschten gewerblichen Anlagen.

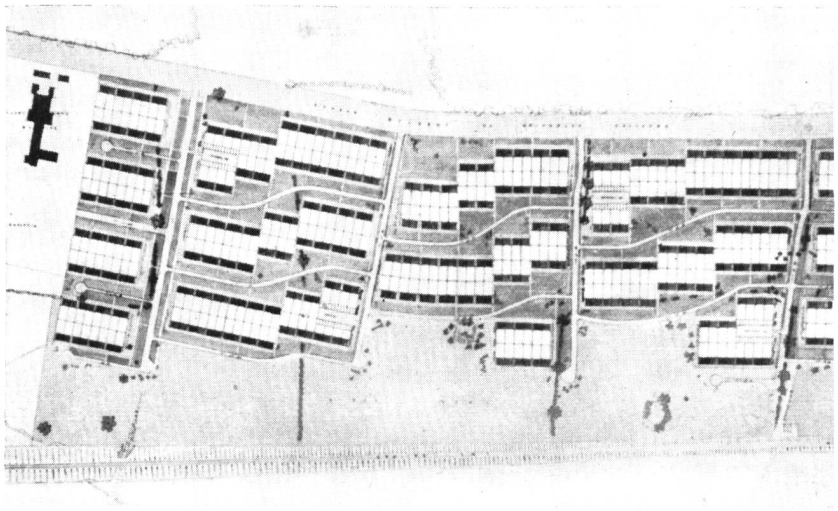

Abb. 10. Quartierplan für Serien-Notwohnungen, die grauen Flächen im öffentlichem Besitz und von der Gemeinde unterhalten, die Häuser und die hellen Gartenflächen zwischen ihnen an Private verpachtet.

Abb. 11. Seriennotwohnungen bei Coventry aus Leichtmetall.