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

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 21 (1967)

**Heft:** 7

**Artikel:** Die Problematik der Stadt

**Autor:** Guentchev, Hristo

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-332912

**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:** 12.07.2025

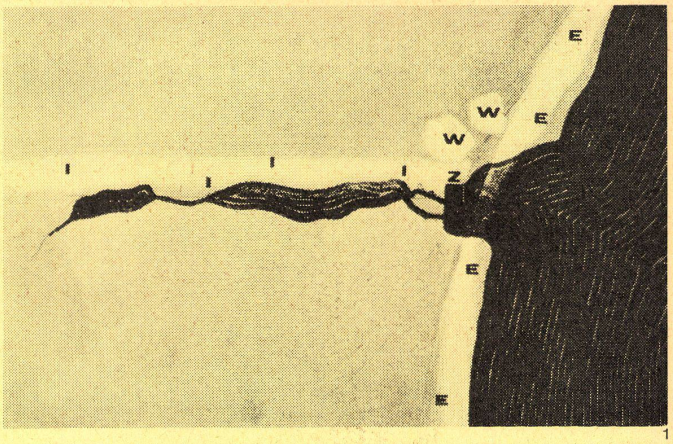
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

Hristo Guentchev

# Die Problematik der Stadt

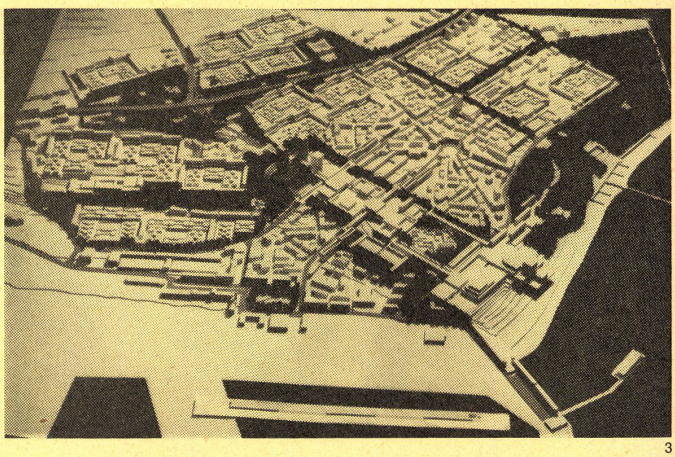
**Schwerpunkt eines Erholungsgebietes im Lichte der Ergebnisse des internationalen Wettbewerbes für das Stadtzentrum von Warna**

Einige Worte über die Stadt selbst. Vor allem ist ihre ausgeprägte Lage an der Mündung der tief in das Land reichenden Bucht von Warna zu erwähnen. Zwei Elemente der Landschaft – die Bucht und das Schwarze Meer bestimmen die zwei Hauptrichtungen der Stadtentwicklung und deren Schwerpunkt (Abb. 1). Die Ost-West-Achse, entlang der Bucht über ausgezeichnete Verkehrsverbindungen verfügend, entwickelt sich zu einer hochmodernen Industrieagglomeration, wogegen die Nord-Süd-Achse die Erholungsgebiete am Meeresufer umfaßt. In der Achsenkreuzung entstand die Stadt.
Solch eine Stadt lebt nach dem Rhythmus der Natur. Sie blüht mit dem Frühling auf und verkrampft sich spät im Herbst. Im Laufe einiger Tage verwandelt sich diese Stadt vom Zentrum einer bescheidenen Umgebung in den Schwerpunkt eines Geschehens, das weit über die nationalen Grenzen reicht, um mit dem Ablauf der Saison wieder zu ihrem wahren Maßstab zurückzufinden (Abb. 2).
Dementsprechend ist der Stadtkörper im Winter den ständigen Anforderungen des Wohnens, der Arbeit und der Erholung der bodenständigen Stadtbevölkerung unterworfen, während er in der Saison die zusätzliche Belastung der Erholung suchenden Sommerfrischler aufnehmen muß. Dieser Rhythmus des Stadtgeschehens stellt eine Dynamik dar, die sich wesentlich vom langsamen, stetigen Anwachsen aller uns bekannten Städte unterscheidet.
Die baulichen Einrichtungen dieser Stadt sind außerstande, sich diesem Rhythmus anzupassen. Sie werden nicht anders bemessen, als daß sie den größten Andrang der Hochsaison aufnehmen. Unbeantwortet bleibt die Frage, wie aber die gähnende Leere der menschenlosen Plätze und Räume auf die Einwohner dieser im Winter ganz bescheidenen europäischen Provinzstadt wirken würde (Abb. 3). Als Mittel zur Bekämpfung dieses Übels wandten manche der Teilnehmer am Wettbewerb eine City-nicht-ähnliche Organisation des Stadtzentrums an, erkennend, daß der überwältigende Maßstab und die Konzentration der City, die alle zentralen Einrichtungen der Stadt in sich birgt, die Leere noch unerträglicher auf die Einwohner wirken ließe. Die Verteilung der öffentlichen Einrichtungen in mehrere Subzentren, zerstreut in das kompakte Wohngebiet, würde es erlauben, daß das Leben der Wohnbezirke leichter in visuelle und funktionelle Beziehung zu den Subzentren käme, um diese durchzubluten und zu beleben (Abb. 4, 5).
Mit dem Einbruch der Saison verwandelt sich Warna in den Schwerpunkt eines Geschehens, das wie schon erwähnt, weit über die nationalen Grenzen reicht. Die Beziehungen, die dadurch zu weit entfernten Regionen entstehen, sind klar und eindeutig zum Stadtzentrum von Warna und nicht zur Stadt als Ganzes gerichtet. Ähnlicherweise stellt das Gespräch zweier beliebiger Personen das Gespräch deren Intelligenz dar. Also ist der Schwerpunkt des beschriebenen Geschehens nicht die Stadt, sondern ihr Zentrum. Solch ein Zentrum erfordert hervorragende Fernverkehrsverbindungen. Die entsprechende formale Deutung des Stadtzentrums als Verflechtung von Fernverkehrsverbindungen mit den Einrichtungen der Verwaltung, der Erholung, der Kur und des Handels wurde in einer bisher unbekannten konsequenten Art dargestellt (Abb. 6).
Imponierend sind die Versuche, aus den Anforderungen der modernen Verkehrs- und Informationstechnologie neue für den Städtebau gültige Prinzipien zu entwickeln. Bei manchen der Entwürfe stößt man auf eine arrogante Gleichgültigkeit gegenüber den klassischen Problemen des modernen Städtebaues – Wachstum und Gliederung der Stadt. Dagegen wird das Prinzip verfochten, durch planerische Maßnahmen die Lebensfähigkeit, die Ausstrahlungskraft und die Intelligenz des Stadtzentrums zu fördern, anstatt starre Schemen zu schaffen, die den Anspruch erheben, das Wachstum und die Gliederung der gesamten Stadt auf Jahrzehnte hinaus zu bestimmen. Das Stadtzentrum muß fähig sein, seine und seiner Stadt Probleme rechtzeitig zu erkennen, diese zu lösen und dem passiven Stadtkörper aufzuzwingen (Abb. 7). Um das zu erreichen, benutzen die Planer das Phänomen, die Kontaktfreudigkeit mit fremden Denken – also das eigene Sichbehaupten vis à vis dem fremden Denken – zu fördern. So ist das Konzentrieren aller Fernverkehrsverbindungen und Informationsquellen im Stadtzentrum nicht nur als eine Forderung der Verkehrstechnologie gedacht. Es brächte Unmengen von Information in das Stadtzentrum und ungeahnte Impulse zur Selbsterneuerung von Stadtzentrum und Stadt.
Die Hauptforderung der Verkehrstechnologie, das nahe Heranführen der Fernverkehrsverbindungen an das Stadtzentrum, kann nur auf dem Wege der räumlichen Trennung vom umliegenden alltäglichen Stadtgeschehen erfolgen. Die vertikale Trennung, von vielen Teilnehmern vorgeschlagen, brächte eine einwandfreie technische Lösung mit sich. Dieses Prinzip schöpfte von der Verkehrstechnologie Anregungen für die plastische Gestaltung des Zentrums. Es darf nicht unbemerkt bleiben, daß diese Art von Plastik ein neues Formempfinden in der breiten Bevölkerung voraussetzt. Da es nicht vorhanden ist, muß es erst kultiviert werden. Ob kultiviert der richtige Ausdruck ist, scheint fraglich zu sein, da in diesem



1

2

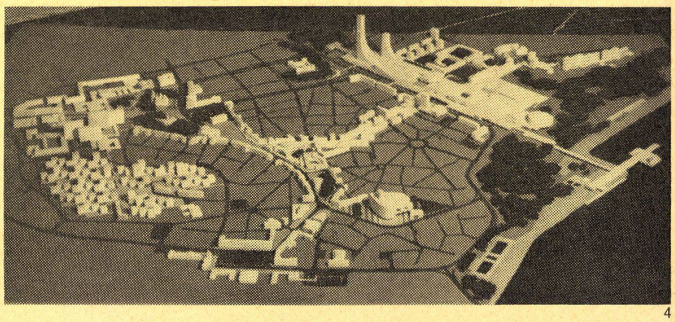

3

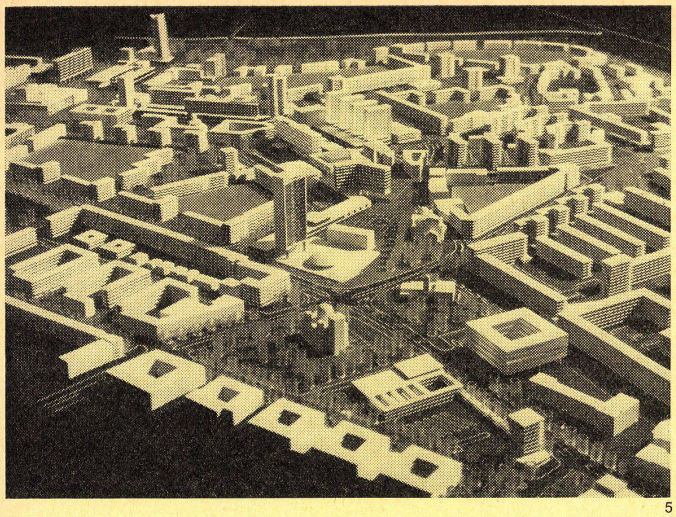
1
Skizze der unmittelbaren Umgebung von Warna. Z – Stadtzentrum, W – Wohngebiete, E – Erholungsgebiete, I – Industriegebiete, H – Hafen, N – Neuer Hafen.

2
Warna, der Strand.

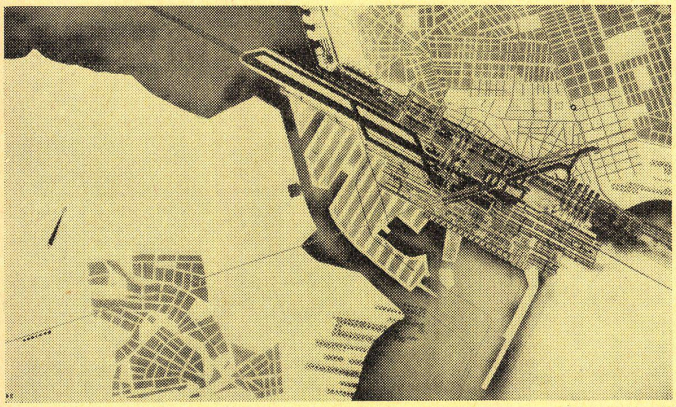
3
Entwurf 300038. Beispiel einer konzentrierten cityähnlichen Organisation des Stadtzentrums.

4
Entwurf 300027. Ankauf der Jury. Autoren: Vlastimie, Renata, Werner, Milan. Beispiel einer lockeren city-nicht-ähnlichen Organisation des Stadtzentrums.

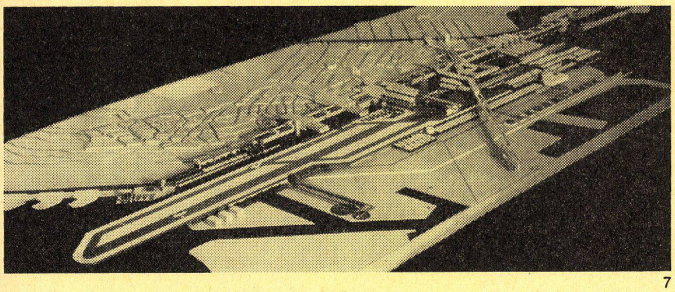

4



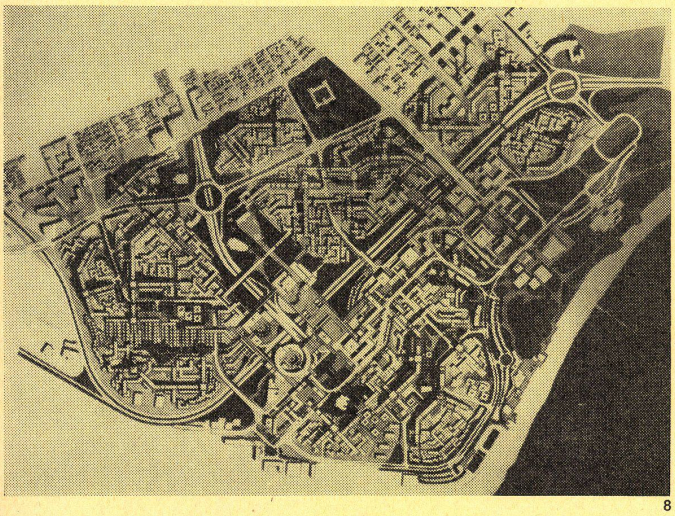
5



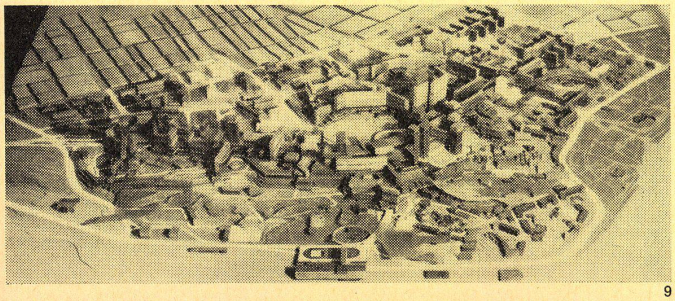
6



7



8



9

Falle ein Formempfinden vernichtet wird, das nich primitiver eher naturverbundener ist (Abb. 8, 9, 10).

Eine weitere Schwäche des besprochenen Prinzips barg der Versuch, die Verkehrsprobleme des Stadtzentrums im Stadtzentrum selbst zu meistern, statt diese außerhalb des Stadtkörpers zu lösen. Die Bedeutung dieser Frage ist aus der einfachen Überlegung zu entnehmen, daß sich Bau- und Fremdenverkehrssaison in einem Kurort zeitlich decken. Das haben Entwürfe erkannt, die eine horizontale Trennung vorschlagen, was allerdings als Vorbedingung eine periphere Lage des Stadtzentrums zum gesamten Stadtkörper voraussetzt (Abb. 11). Das Problem wie auch die Art seiner Lösung sind gleichermaßen von der Eigenschaft dieser Stadt bestimmt, ein Seekurort zu sein, am Meeresufer zu liegen, also ein peripheres Stadtzentrum zu besitzen. Die periphere Lage des Stadtzentrums ermöglicht es, zwei selbständig arbeitende Verkehrssysteme zu schaffen – ein lokales, in der Stadt entwickeltes, das den gleichmäßigen Anforderungen des Stadtgeschehens dient und aus dem vorhandenen Straßennetz zu entwickeln ist, und ein regionales, am Rande der Stadt und des Stadtzentrums angelegt, das vor allem die Überbelastung des Ferienverkehrs aufnimmt und vollkommen aus eigenen, technischen Überlegungen angelegt wird (Abb. 12, 13).

Die schon angedeutete Segregation des Stadtgeschehens vom Ferienverkehr im Gebiete ein und derselben Stadt ist ein Mittel der Bodenpolitik, die alle Konflikte der zwei einander fremden Stadttechnologien noch entschärfen muß. Die Kette Erholungsgebiete – Stadtzentrum – Wohn- bzw. Industriegebiete darf nicht gestört werden.

Neben den vorgeschlagenen Lösungen, die mehr oder weniger eine dem Meere gegenüber neutrale Haltung einnahmen, zeichnete sich eine Reihe von Entwürfen ab, die die Schwerpunkte des Stadtgeschehens bewußt in das Hafengebiet und in unmittelbare Nähe des Küstenstreifens verlegen (Abb. 14). Bei der Nähe der See – Ursache und Erneuerungsquelle der Stadt – kann überhaupt keine Rede davon sein, ob bei der Planung des Stadtzentrums dieses Faktum berücksichtigt werden sollte. Wird darüber hinaus die Entwicklung der Stadt nach den beschriebenen Ost-West- und Nord-Süd-Achsen anerkannt, so ist die Lage des Stadtzentrums genau festgelegt – am Meeresufer und im Hafengebiet. Funktionell und gestalterisch wird nicht mehr irgendeine Beziehung zur See gefordert, sondern nichts Geringeres als die Verlegung des Stadtzentrums in den Kreuzungspunkt der zwei Achsen (Abb. 15).

Für viele der Ankommenden ist der erste Blick auf diese Stadt auch der erste Eindruck vom Lande. Für manche bleibt das Erlebnis dieser Stadt auch das Einzige, was man vom Lande mitbekommt. Der gut durchdachte Anfahrtsweg zur Stadt und zum Stadtzentrum, der neben der Verkehrsfunktion vor allem der Fülle und der Auswahl der Ersteindrücke Rechnung trägt, gehört zu den unerläßlichen Anforderungen, die erfüllt werden müssen, wobei weniger an angenehme Naheindrücke gedacht wird als an gewisse Gestaltungsprinzipien der freien Plastik: vollkommener Überblick durch genügende Beobachtungsdistanz; dreidimensionales Wahrnehmen durch hohen Horizont des Betrachtens; plastischer Reichtum beim Betrachten von Süden; Kontrast der freien Plastik der Stadtlandschaft mit dem davor liegenden Parterre der See (Abb. 16, 17).

Dieser Artikel war ein Versuch, die vielfältige Problematik einer Stadt wie Warna darzustellen. Jedes von den ausgezeichneten Teams, geleitet von seiner Erfahrung und seinem Weltempfinden, begriff und setzte sich nur mit einem Bruchteil davon auseinander. Erst in seiner Gesamtheit beleuchtete der Wettbewerb die städtebauliche Problematik von Warna. Der Wettbewerb veranlaßte die Öffentlichkeit von Warna an bisher noch ungeahnte Möglichkeiten zu denken.

Der Anlaß zu diesem Wettbewerb war viel bescheidener. Er läßt sich mit den drei Fragen beschreiben:

- Wie soll das Verkehrsnetz angelegt und der öffentliche Verkehr im Stadtkern geführt werden?
- Wo sollen die Neubauten der nächsten 10 Jahre Platz finden? (Nahezu 1 000 000 m³ umbauter Raum.)
- Wie sollen Grünsystem und Handelsnetz angelegt werden?

Die besten der Entwürfe stießen weit über die angedeuteten Ziele hinaus und schlugen neue Konzeptionen vor. Vor allem wurden

- eine neue, nach Süden gerichtete Entwicklung der Stadt,
- die Einverleibung des Hafengebietes in das Stadtzentrum und
- eine neue, viel kühnere Führung des Verkehrs vorgeschlagen, womit der bestehende Plan von Warna in Frage gestellt wurde.

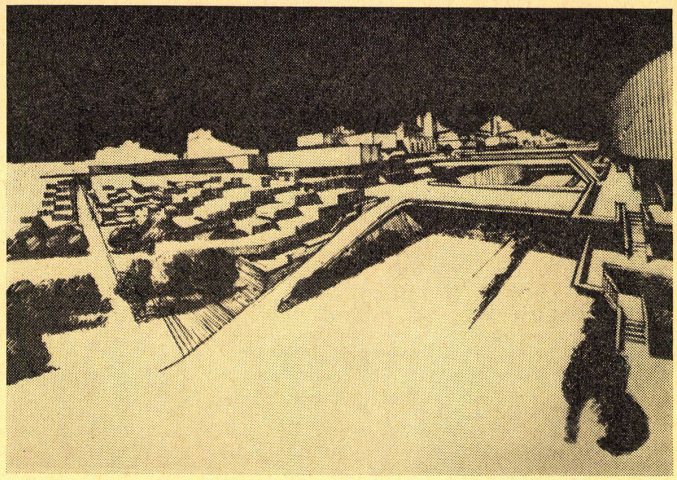
Es war höchst erfreulich, daß die Gemeinde die neuen Ideen sich zu eigen machte und damit ihre Reife bewies.

5
Entwurf 300021. Erste Prämie der Jury. Autoren: Stingl, Jünger, Seifert, Horn, Schultzl, Jaeger (DDR). Beispiel des ausgewogenen Maßstabes der Subzentren und deren ungezwungener Kontaktnahme mit den umliegenden Wohnbezirken.

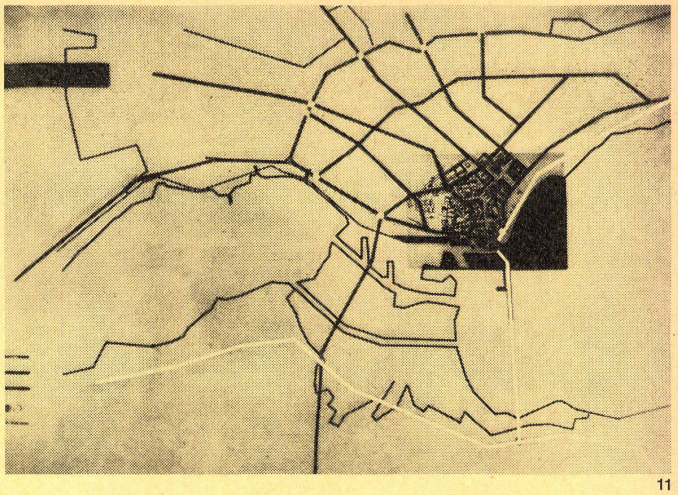
6+7
Entwurf 300047. Sonderankauf der Stadt Warna. Autoren: Cambirasio, Cappai, Foscari, Mainardis. Lage und Gestaltung des Zentrums sind aus den Anforderungen der Verkehrstechnologie entwickelt.

8
Entwurf 300063. Ankauf der Jury. Autor: J. Charuet. Beispiel der klaren Führung der Fernverkehrsverbindungen dicht an das Stadtzentrum.

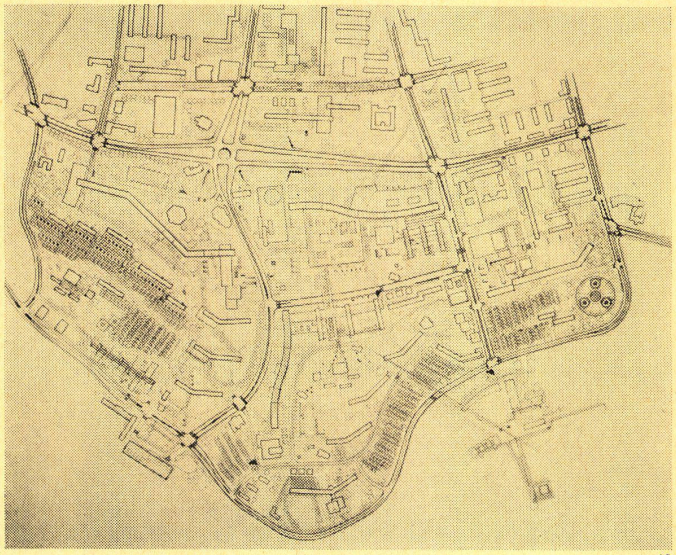
9
Entwurf 300039. Ankauf der Jury. Autoren: Pouey, Maniaque, Fabre, Longo, Zublena. Die plastischen Anregungen der dicht in den Stadtkörper eindringenden Schnellwege ergaben eine überzeugende Gestalt des Stadtzentrums.



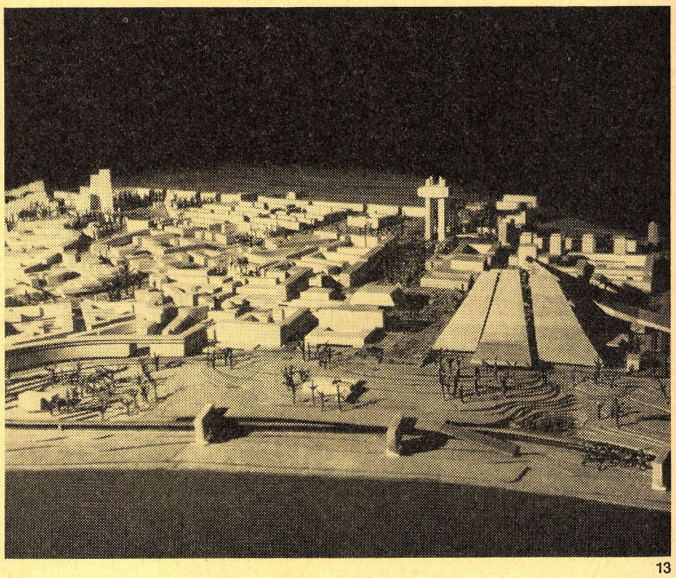
10



11



12



13

10
Entwurf 300063. Autor: Charuet (Frankreich).

11
Entwurf 300051. Erste Prämie der Jury. Autoren: Ganev, Horosov, Gugov, Savov, Guentchev, Mintchev. Beispiel der Gliederung des Verkehrsnetzes in zwei autonome Verkehrssysteme. Schwarz – lokales, weiß – regionales Verkehrssystem.

12
Entwurf 300029. Autoren: Röser, Hagemeister, Thomä, Siemers (DDR). Beispiel eines aus den Gegebenheiten entwickelten lokalen Verkehrssystems.

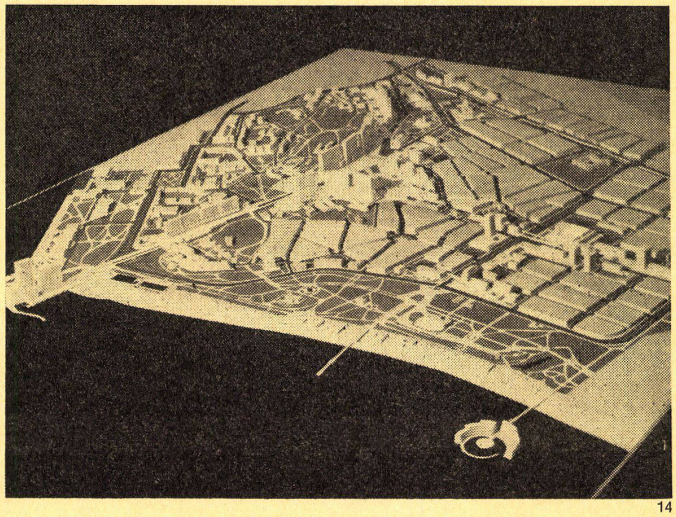
13
Entwurf 300051. Tangentiale Führung des regionalen Verkehrssystems dicht am Stadtzentrum vorbei.

14
Entwurf 30004. Erste Prämie der Jury. Autoren: Krise, Sliva, Doutlik, Marhold (CSSR). Beispiel des dramatischen Ausdruckes der Beziehung Stadtzentrum–Meer.

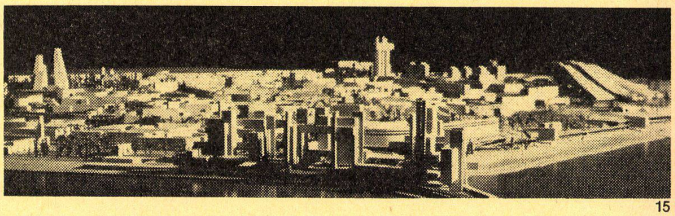
15
Entwurf 300051. Beispiel der Verlegung des Stadtzentrums in das Hafengebiet.

16
Entwurf 300024. Sonderankauf der Stadt Warna. Die vorbildlich ausgedrückte plastische Einstellung brächte Früchte bei der weiteren Bearbeitung des Stadtbildes, dessen Reize noch zu entdecken wären.

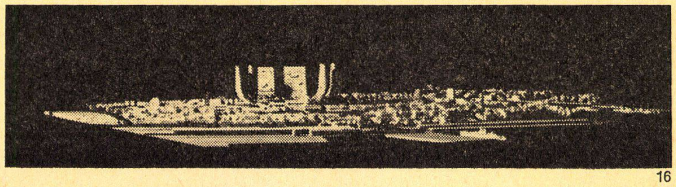
17
Warna, von Süden betrachtet.



14



15



16

17