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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 24 (1970)

Heft: 11: Bausysteme und Vorfabrikation = Systèmes de construction et préfabrication = Building systems and prefabrication

Artikel: Städtebau und Verkehr = Urbanisme et circulation = Town-planning and traffic

Autor: Lutter, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-347892

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

Werner Lutter, Gelsenkirchen

Städtebau und Verkehr

Urbanisme et circulation

Town-planning and traffic

Einführung

Die Bedürfnisse des Menschen, das Wohnen, Arbeiten, Bilden, Erholen und das Bedürfnis nach Kommunikation bestimmen die Gestaltung unseres Lebensraumes. Diese Bedürfnisse sind Funktionen, die nach der Charta von Athen jeder Städteplanung zugrunde liegen.

Der Verkehr als Selbstzweck befriedigt das Bedürfnis nach Kommunikation, als Mittel zum Zweck dient er der Befriedigung der anderen vier Grundbedürfnisse Wohnen, Arbeiten, Bilden und Erholen. Im technischen Sprachgebrauch versteht man unter Verkehr die Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten und Energien.

Unter Städtebau sollen alle raumbedeutsamen Maßnahmen baulicher und sonstiger Art verstanden werden, die von privaten oder öffentlichen Bauherren auf der Grundlage einer städtebaulichen Ordnung innerhalb eines Gemeinwesens durchgeführt werden.

Rechtliche Grundlagen

Die notwendigen rechtlichen Grundlagen für eine angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs im Städtebau sind im Bundesbaugesetz enthalten.

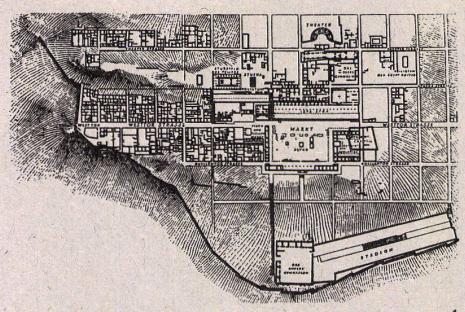
Nach § 1, Abs. 5 des Bundesbaugesetzes (BBauG) sind in den Bauleitplänen die Bedürfnisse des Verkehrs zu beachten. Im einzelnen wird ferner im § 5, Abs. 2 BBauG bestimmt, daß im Flächennutzungsplan, dem vorbereitenden Bauleitplan, die Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge darzustellen sind. Der § 9 des BBauG gibt im einzelnen die Verkehrsflächen an, die im Bebauungsplan, dem verbindlichen Bauleitplan, festzusetzen sind.

Generalverkehrsplan

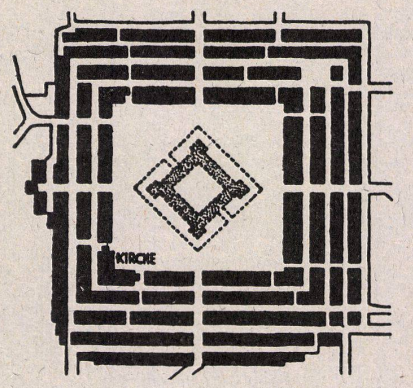
Zwischen den Bedürfnissen der Flächennutzung und den Erfordernissen des Verkehrs bestehen enge Wechselbeziehungen. Die notwendige Abstimmung ist nur möglich, wenn über das künftige Verkehrsaufkommen der Gemeinde und dem von außen bewirkten Verkehrsbedarf zuverlässige Unterlagen gewonnen werden können.

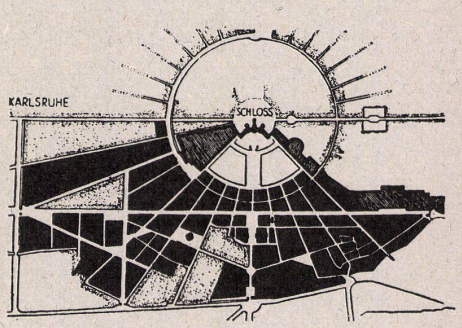
Es ist dazu erforderlich, für alle Verkehrsarten den bestehenden Verkehrszustand zu ermitteln und zu bewerten (Verkehrsanalyse), die voraussichtliche Verkehrsentwicklung abzuschätzen (Verkehrsprognose) und Vorschläge zur Neuordnung des Verkehrs in Form einer Planungskonzeption zu entwickeln. Die Untersuchungen zur Verkehrsanalyse, Verkehrsprognose und Neuordnung des Verkehrs werden in einem »Generalverkehrsplan« (GVP) zusammengefaßt.

Die Erarbeitung des Generalverkehrsplanes ist Aufgabe der Gemeinde. Für die Aufstellung von Generalverkehrsplänen ist vom Arbeitsausschuß »Städtebau und Verkehr« der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. ein Merkblatt erarbeitet und im Jahre 1969 veröffentlicht worden. Es wird darin darauf hingewiesen, daß der Verkehr nicht an Gemeindegrenzen gebunden ist und deshalb bei der Aufstellung des GVP eine Abstimmung zumindest mit den Nachbargemeinden notwendig ist. Der GVP soll die vorausschaubare Entwicklung der verkehrsrelevanten Faktoren für einen Zeitraum von etwa 20 Jahren berücksichtigen. In Abständen von 5 bis 10 Jahren ist die Planung durch Fortschreibungen den veränderten Verhältnissen anzupassen.

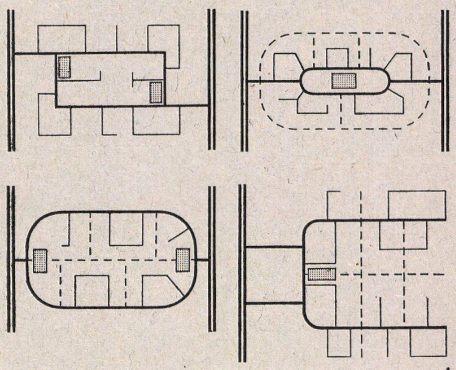


1





3



4

Fußwege
Anliegerstraßen
Sammelstraßen
Verkehrsstraßen
Zentrale Einrichtungen

1
Grundriß der vorderasiatischen Stadt Priene.
Plan de la ville proche-orientale de Priène.
Plan of the city of Priene in Asia Minor.

2
Grundriß des Römerlagers in Freudenstadt, nach Völker.
Plan du camp romain de Freudenstadt, d'après Völker.
Plan of the Roman camp in Freudenstadt, according to Völker.

3
Grundriß der Residenzstadt Karlsruhe, nach Völker.
Plan de la résidence historique de Karlsruhe, d'après Völker.
Plan of the historic city of Karlsruhe, according to Völker.

4
Netze von Erschließungsstraßen und -wegen.
Réseau de voies et de chemins d'accès.
Networks of access roads and paths.

Detailverkehrsplanung als Teil der Bebauungsplanung

Verkehrsaufkommen

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens spezifisch genutzter Flächen ist gerade in den letzten Jahren Gegenstand zahlreicher Untersuchungen gewesen (Schütte, Drangmeister, Ruske usw.). Dies zeigt, daß auf diesem Gebiet noch viele Fragen zu klären sind. Es ist deshalb im Arbeitsausschuß »Verkehr im Städtebau« der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. ein Merkblatt zur »Vorausberechnung des Verkehrsaufkommens von Wohnsiedlungen« in einer vorläufigen Fassung erarbeitet worden. In diesem Merkblatt ist beispielsweise als Schätzwert für die maßgebende stündliche Verkehrsmenge in der Morgenspitzenstunde angegeben: MGSQ (Kfz/h) = 0,35 · Pkw-Bestand. Bis heute noch ungeklärt ist die Aufteilung des Verkehrsaufkommens eines Neubaugebietes nach individuellem und öffentlichem Personennahverkehr.

Netzformen

Die Ausbildung der Verkehrsnetze ist eng mit der Entwicklung der menschlichen Ansiedlungen und der Stadtplanungen verbunden.

Im Altertum wurden die Straßennetzformen weitgehend von den topographischen Gegebenheiten beeinflußt. Eine bewußte Stadtplanung und damit auch Straßennetzgestaltung setzte erst im 5. Jahrh. v. Chr. ein. Man vertrat damals einen Stadtplan mit »gleichförmigen Baublöcken zwischen rechtwinklig sich kreuzenden Straßen«. Ein typisches Beispiel ist die vorderasiatische Stadt Priene, die um 330 v. Chr. von Alexander gegründet wurde (Abb. 1).

In der Römerzeit haben militärische Gesichtspunkte den Städtebau und die Form des Verkehrsnetzes geprägt. Die Lager wurden nach dem Mühlebrettsystem angelegt, wie es heute noch in Freudenstadt zu erkennen ist (Abb. 2). Im Zeitalter des fürstlichen Städtebaues, im 17. und 18. Jahrhundert gegründete Städte sind dadurch gekennzeichnet, daß das gesamte Straßennetz auf die Monumentalbauten des Herrschers (Schloß) ausgerichtet war. Ein typisches Beispiel stellt Karlsruhe dar (Abb. 3).

Nach dem Schachbrettsystem sind auch in Amerika, ohne Rücksicht auf die Topographie des Geländes, viele Städte entwickelt worden. Als Beispiel sei hier New York erwähnt. Die bisher behandelten Systeme kann man nach dem Rechtecksystem, dem Radialsystem und dem Dreiecksystem (bei Einfügung von Diagonalen in das Rechtecksystem) unterscheiden. Diese Netzformen sind nicht in erster Linie durch den Verkehr bedingt, sie genügten aber den damals üblichen Verkehrsmitteln und Verkehrsteilnehmern, den Pferdefuhrwerken, Reitern und Fußgängern. Sie sind aber auch nicht überwiegend durch einen wirtschaftlichen Städtebau bestimmt.

In architektonischer Hinsicht ermöglichen zwar die in der »konstruierten Stadtplanung« bevorzugten Netzformen mit rechtwinkligen Kreuzungen bequeme Häusergrundrisse und

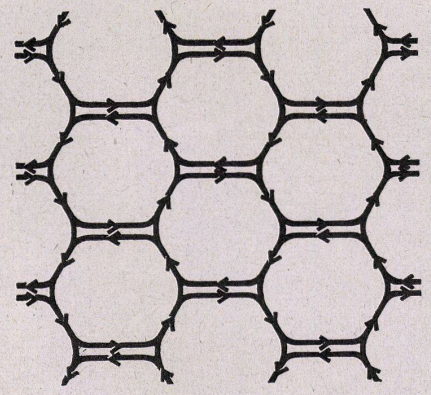
Häuserblocks, interessantere Lösungen bieten aber die neuzeitlichen mit der »organischen Stadtbaukunst« entwickelten unregelmäßigen Netzformen. Die Grundsysteme sind in Abb. 4 angegeben (Abgewandeltes Rasternetz, Innenringnetz, Außenringnetz und Zangenförmiges Netz).
Die Wahl der Netzform unterliegt oftmals dem Zeitgeschmack, objektive Bewertungsmaßstäbe fehlen leider noch weitgehend. Untersuchungen der Netzform im Hinblick auf eine wirtschaftliche Erschließung hat in der letzten Zeit vor allem Gaßner, Universität Bonn, angestellt und den Erschließungsaufwand als Bewertungsmaßstab verwandt.
In Großbritannien ist für die Erneuerung eines ganzen Stadtteiles ein Straßennetz entwickelt worden, das einem »Immerfahrsystem« ähnlich ist. Das gewählte Grundsystem, ein Hexagonalsystem, ist in Abb. 5 dargestellt. Diesem Netz wird ein in der Abbildung nicht dargestelltes weitmaschigeres System von Sammel- und Hauptverkehrsstraßen überlagert. Zwischen beiden Netzen bestehen Übergangsmöglichkeiten.
Auf dem Gebiet der Regional- und Gebietsplanung ist in den vergangenen Jahren im Ruhrgebiet Pionierarbeit geleistet worden. Das Ergebnis umfangreicher Überlegungen ist in einem Gebietsentwicklungsplan (GEP) niedergelegt. Die Abb. 6 zeigt das dem GEP entnommene Schema des Verkehrswegnetzes. Die bereits in der vorchristlichen Zeit im Städtebau angewandte und inzwischen aufgegebene Netzform hat sich bei der Planung des überregionalen, kreuzungsfreien Schnellverkehrsstraßensystems wieder als zweckmäßig erwiesen.
Interessant erscheint mir ein Vergleich dieses für das Ruhrgebiet entwickelten Straßenschemas mit dem Netz der im Revier geplanten Schnellbahnen (S- und Stadtbahnen), das im Entwicklungsprogramm Ruhr und auch im Generalverkehrsplan angegeben und in schematisierter Form in Abb. 7 dargestellt ist.
Das Netz der Schnellbahnen wird noch weit mehr als das Straßennetz die zukünftige Stadtplanung bestimmen.

Bemessung der Straßenquerschnitte

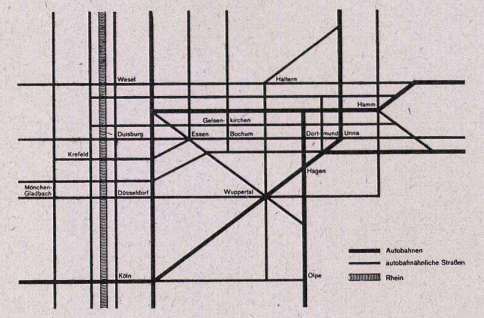
Seit vielen Jahren wird in den Arbeitsausschüssen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen an der Neufassung der »Richtlinien für den Ausbau von Stadtstraßen« (RAST) gearbeitet. Für zahlreiche Teilgebiete liegen bereits Ergebnisse vor. Richtlinien für die Bemessung und Gestaltung der Querschnitte der einzelnen Straßenarten in bebauten Gebieten sind in den im Jahre 1968 herausgegebenen RAST-Q angegeben.
Die Verkehrsplanung als Teil der Bauleitplanung findet ihren Ausdruck in den Verkehrsnetzplänen für die verschiedenen Verkehrsmittel. Im Straßennetzplan sind die einzelnen Straßenarten ihrer Bedeutung entsprechend einander zugeordnet. Es wird unterschieden nach: Anliegerstraßen, Sammelstraßen, Verkehrsstraßen, Hauptverkehrsstraßen, Schnellverkehrsstraßen und Autobahnen.
Über die zweckmäßigen Abmessungen der Querschnitte dieser Straßenarten ist in den Arbeitsausschüssen, so auch im Arbeitsausschuß »Städtebau und Verkehr«, heftig gerungen worden. Es galt, eine sinnvolle Abstimmung zwischen den Vorstellungen der Landstraßenbauer (RAL-Q) und den städtebaulichen Gegebenheiten in den bebauten Gebieten herzustellen. Die festgelegten Breiten für die Fahrbahnen, Parkstreifen, Seiten-, Mittel- und Trennstreifen, Radwege und Gehwege sind in Musterquerschnitten angegeben worden. Die anzustrebende Einheitlichkeit der Gestaltung der Verkehrsanlagen ist nur bei einer bevorzugten Anwendung dieser Musterquerschnitte zu erreichen. Nur in Ausnahmefällen sollten in bebauten Gebieten abweichende Querschnitte gewählt werden, dabei sollten allerdings die ebenfalls in den Richtlinien angegebenen Mindestmaße nicht unterschritten werden.

Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs

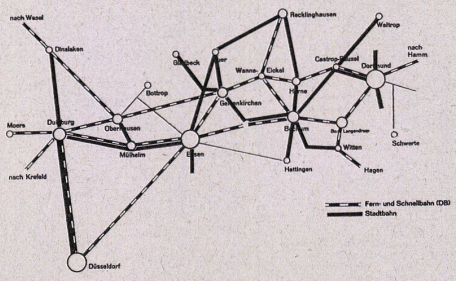
Für die Verkehrsplanung im städtischen Bereich sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Richtlinien und Merkblätter erarbeitet worden, die es verantwortungsvollen Planern ermöglichen, ein funktionsfähiges Verkehrsstraßennetz zu entwickeln. Eine noch vorhandene Lücke auf dem Gebiet der Erschließung von Wohngebieten wird hoffentlich bald durch die Herausgabe der im Entwurf vorliegenden RAST-E geschlossen werden können. Dies alles genügt aber noch nicht, um ein funktionsfähiges städtisches Straßennetz zu entwerfen. Es kommt entscheidend darauf an, daß neben der verkehrsgerechten Entwicklung und Bemessung des Straßen- und Wegenetzes auch die Belange des ruhenden Verkehrs in ausreichendem Maße berücksichtigt werden. Es wird hier ein Thema berührt, das bei der Ausarbeitung von Bebauungsplänen immer wieder große Schwierigkeiten bereitet.
Die Zahl der auf dem Baugrundstück auszuweisenden Pkw-Stellplätze ist beispielsweise für Nordrhein-Westfalen in den Runderlassen des Ministers für Wiederaufbau vom 20. 7. 1960 und vom 9. 2. 1961 festgelegt. Danach ist für etwa 2 Wohnungen der Nachweis eines Stellplatzes erforderlich. Vielfach geht man bereits dazu über, je Wohnung einen Stellplatz zu fordern. In Anlehnung an die Demonstrativbauvorhaben des Bundes sind zusätzlich von den Gemeinden Parkflächen im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen. Als Richtwert gilt das Verhältnis Anzahl der privaten Stellplätze: Anzahl der öffentlichen Stellplätze = 2:1. Die öffentlichen Stellplätze sollen nach Möglichkeit in Verbindung mit den Fahrbahnen z. B. als Längs-, Schräg- oder Senkrechtparkstreifen angelegt werden. Nur so ist die Gewähr gegeben, daß die für den fließenden Verkehr vorgesehenen Fahrspuren freigehalten werden.
Selbst wenn es möglich ist, in einem Bebauungsplan die öffentlichen Stellplätze auszuweisen, so bereitet es erfahrungsgemäß vielfach große Schwierigkeiten, die privaten Stellplätze auf dem Baugrundstück nachzuweisen. Neben der ebenerdigen Unterbringung der Stellplätze geht man mehr und mehr dazu über, Parkpaletten, Tiefgaragen oder gar Parkhochhäuser vorzusehen. Die beiden folgenden Abbildungen von einer zur Zeit im Bau befindlichen Wohnanlage (Tossehof Gelsenkirchen) geben zwei Vorschläge wieder. Es war zunächst vorgesehen, die Stellplätze ebenerdig und in großen Tiefgaragen in den zu den Erschließungsstraßen ausgerichteten Freiflächen zwischen der geplanten Bebauung vorzusehen (Abb. 8). Später sind bei einer Überarbeitung des Bebauungsvorschlages statt der Tiefgaragen vier Parkpaletten vorgesehen worden (Abb. 9).
Die Unterbringung der Stellplätze bereitet dem Städtebauer in gestalterischer Hinsicht vielfach noch große Schwierigkeiten. Oftmals werden die Stellplätze erst nach der Ausarbeitung des Bauentwurfs in die noch verbliebenen Freiräume gelegt. Das ist natürlich



5



6



7

5
Für Norwick vorgeschlagenes inneres Verteilernetz, nach Buchanan.

Réseau de voies de répartition interne prévu pour Norwick, d'après Buchanan.

Internal feeder network proposed for Norwick, according to Buchanan.

6
Geplantes Straßennetz (Schema) im Ruhrgebiet, nach Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk.

Réseau de routes en projet (schéma) pour le territoire de la Ruhr, d'après Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk.

Planned road network (diagram) in the Ruhr, according to Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk.

7
Geplantes Schnellbahnnetz (Schema) im Ruhrgebiet, nach Stadt Bochum.

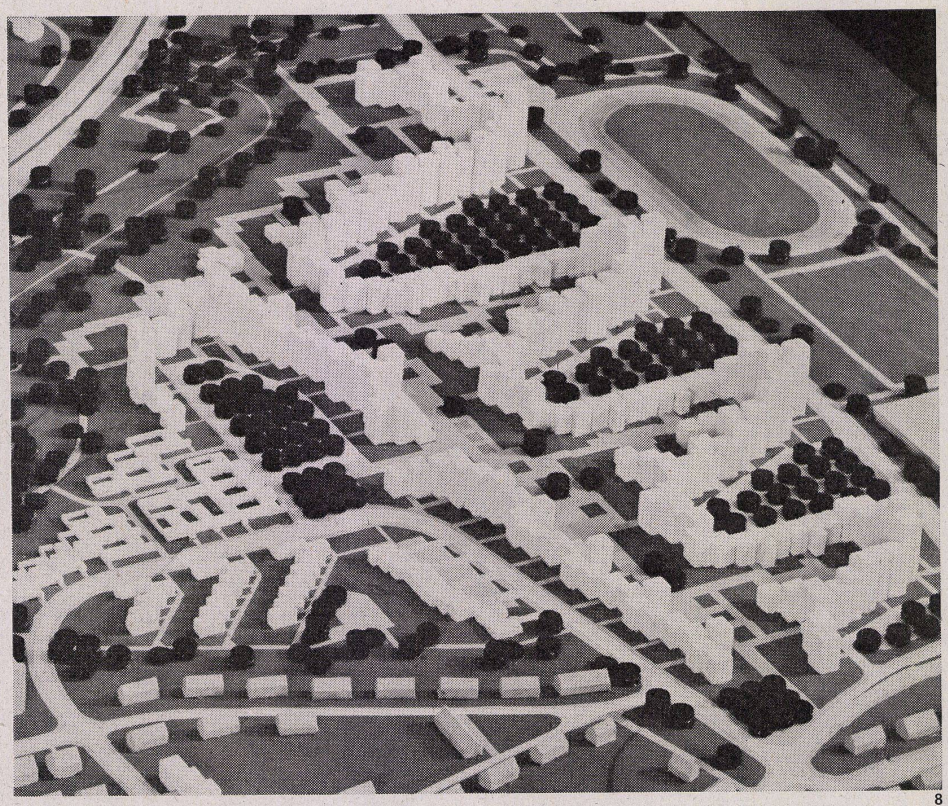
Réseau de voies rapides en projet (schéma) pour le territoire de la Ruhr, selon la ville de Bochum.

Planned express highway network (diagram) in the Ruhr, according to the City of Bochum.

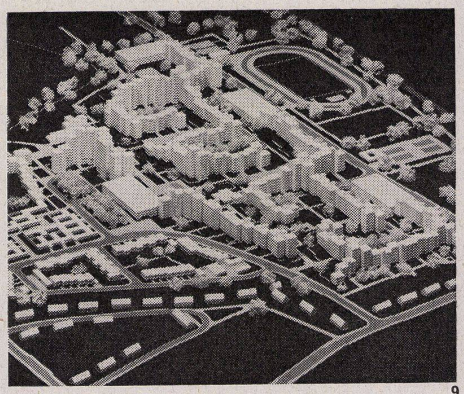
keine befriedigende Lösung. So wie es heute als selbstverständlich gilt, daß jede Wohnung mit mindestens einer Toilette ausgestattet ist, so sollte es auch für den Verfasser des Bebauungsplanes zur Selbstverständlichkeit werden, daß jeder Wohnung mindestens ein Stellplatz zuzuordnen ist.

Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die vor allem in den Vereinigten Staaten gesammelten Erfahrungen haben uns gezeigt, daß es nicht gelingen wird, die sogenannte autogerechte Stadt zu bauen. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens sind wir des-



8



9

8
Wohnanlage Gelsenkirchen-Tossehof (Tiefgaragen).
Ensemble résidentiel de Gelsenkirchen-Tossehof (Garages souterrains).
Gelsenkirchen-Tossehof residential complex (underground garages).

9
Wohnanlage Gelsenkirchen-Tossehof (Parkpaletten).
Ensemble résidentiel de Gelsenkirchen-Tossehof (Parking à palettes).
Gelsenkirchen-Tossehof residential complex (parking hoists).

halb in ganz besonderem Maße auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen. Es ist nicht möglich, dieses Thema in ganzer Breite hier zu behandeln. Es soll aber dennoch nicht versäumt werden, darauf hinzuweisen, daß die Bebauungsplanung heute in starkem Maße von dem vorhandenen oder geplanten öffentlichen Nahverkehrsnetz bestimmt wird. Bei dem Entwurf der möglichst in den Zentren der Bebauung anzuordnenden Haltepunkte und Umsteigeanlagen des öffentlichen Nahverkehrs muß auf kurze Übergangswege größter Wert gelegt werden. Dies führt zu sehr komprimierten Anlagen, wie beispielsweise am U-Bahn-Haltepunkt Wandsbek-Markt (Abb. 11) in Hamburg.

Fußläufigkeit in den Kerngebieten

Die Idee, in den Kerngebieten unserer Städte bestimmte Zonen für den Fahrzeugverkehr zu sperren und sie ganz den Fußgängern vorzubehalten, ist zunächst mit Skepsis aufgenommen worden. Ja, die Inhaber der in diesen Bereichen liegenden Geschäfte haben sich teilweise gegen diese Regelung ausgesprochen. Heute ist dieses Stadium weitgehend überwunden. Die Gegner fußläufiger Zonen sind inzwischen überwiegend zu eifrigen Befürwortern geworden. Die Fußläufigkeit in den Kerngebieten ist unbestritten ein Planungsziel, das in vielen Städten schon zu einem erheblichen Teil realisiert werden konnte. Ein Beispiel für die fußläufige Gestaltung eines Stadtkerngebietes ist in den Abbildungen 10, 12 und 13 wiedergegeben.

Bei der Einrichtung derartiger, zumindest zu bestimmter Zeit nur dem Fußgänger vorbehaltener, Zonen ist vorauszusetzen, daß möglichst parallel laufend ein leistungsfähiges Straßennetz zur Aufnahme des Wirtschaftsverkehrs vorhanden ist und daß in der Nähe des Kerngebietes beispielsweise an den inneren Ringstraßen ausreichende Stellplätze (Parkplätze, Tiefgaragen, Parkhäuser usw.) zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs vorhanden sind. In der Abbildung 14 ist im Modell gezeigt, wie mit der Überbauung von Verkehrsstraßen fußläufige Bereiche zwischen einzelnen Wohngebietsteilen geschaffen werden können. Eine ähnliche Lösung ist in Wolfsburg-Detmerode verwirklicht worden.

Ausblick

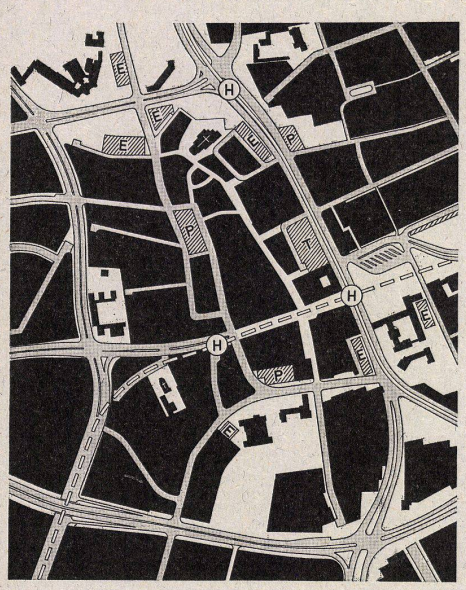
Es konnte nicht Ziel dieses Beitrages sein, das sehr umfangreiche und vielschichtige Thema »Städtebau und Verkehr« erschöpfend zu behandeln. Es sind vielmehr nur einige, allerdings sehr typische Probleme, die sich aus der Berücksichtigung des Verkehrs in der Stadtplanung ergeben, aufgezeigt und an Beispielen erläutert worden.

Allein mit der Lösung der hier aufgezeigten Probleme können wir uns nicht zufriedengeben. Es bleibt die Frage zu beantworten, ob wir mit unseren heutigen Vorstellungen auch in der Zukunft bestehen können. So hat der heutige Städtebau, eingeschlossen der Verkehr, bereits zu massiver Kritik Anlaß gegeben. Im Verkehrswesen wird gefordert, daß neben den heute bekannten Systemen auch neuartige Verkehrsmittel bei der Erschließung unserer Städte in die Überlegungen mit einbezogen werden sollten. Diese Kritik ist in dieser Form wohl nicht berechtigt. Das heutige, mit Benzin oder Dieselkraftstoff betriebene Kraftfahrzeug wird sicherlich noch lange Zeit unser Straßenbild beherrschen. Sicherlich wird man gerade in den kommenden Jahren bestrebt sein, zur Vermeidung der Luftverunreinigung, Kraftfahrzeugmotoren zu entwickeln, die keine oder nur geringe Mengen Giftgase ausstoßen. Man wird auch bemüht sein, die Geräuschbelästigung auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Dies alles ruft aber noch keine Revolution im Straßenverkehr hervor. Auch alle Versuche mit neuartigen Transportmitteln, z. B. Elektro-, Luftkissenfahrzeugen oder Düsenfluggeräten, haben bisher noch nicht zu einer nennenswerten Verbreitung dieser Verkehrsmittel geführt.

Ähnlich liegen die Dinge im öffentlichen Personennahverkehr. So hat sich beispielsweise die Alweg- oder Einschienenbahn nur für ganz bestimmte Zwecke bewährt (Punkt-Punkt-Verkehr). Das gleiche gilt auch für Personenförderbänder. Sicher ist es notwendig, die Untersuchungen zur Entwicklung von neuartigen Massenpersonenbeförderungsmitteln, z. B. Hochleistungsschnellbahnen, fortzuführen, neue Technologien heranzuziehen und neuartige Systeme zu erproben, so die Verwendung von Linearmotoren, wie dies beim Tokaidoexpress in Japan bereits vorgesehen ist. Aber auch hier ist man bisher aus dem Experimentierstadium noch nicht herausgekommen. Damit werden S-Bahn, U-Bahn und Omnibus auch in absehbarer Zeit noch als bestimmendes Transportmittel für den Massenpersonenverkehr im öffentlichen Nahverkehr in Frage kommen.

Wenn hinsichtlich der verwendeten Verkehrsmittel zunächst keine nennenswerten Änderungen zu erwarten sind, bleibt die Frage noch zu beantworten, ob unsere Vorstellungen von einem menschenwürdigen Stadtbild auf die Dauer Bestand haben können. Von vielen Kritikern werden andere Stadttypen und neue Bauformen gefordert. Es dürfte unbestritten sein, daß die im Jahre 1933 in der »Charta von Athen« aufgestellten Thesen für uns heute nicht mehr uneingeschränkt gültig sein können. Es dürfte sich ferner auch gezeigt haben, daß die »gegliederte und aufgelockerte Stadt« nicht das Ziel einer menschlich befriedigenden Stadtplanung sein kann. Sicherlich kann beispielsweise das Schema von New York nicht als Vorbild für einen neuzeitlichen Städtebau gelten; auch dann nicht, wenn das hier zugrunde gelegte Rasterstraßennetz die Bildung von Zentren, Stadtteilen und Quartieren fördert und in verkehrlicher und orientierungsmäßiger Hinsicht Vorteile bietet. Das Rastersystem mag für die großräumige Erschließung empfehlenswert sein, für das Stadtstraßennetz ist es nicht zweckmäßig.

Der Städtebau muß als ständiger Prozeß verstanden werden, der sich sowohl nach den Vorstellungen der Stadtbewohner hinsichtlich der anzustrebenden Wohnformen als auch nach den Möglichkeiten der Kommunikation richtet. Einfamilienhäuser, wie Perlen an einer Schnur an den Erschließungsstraßen

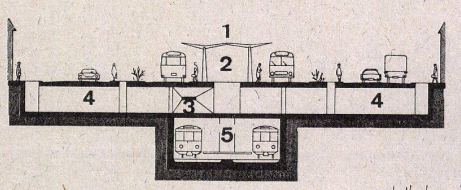


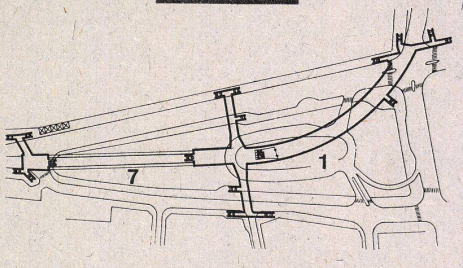
Bebaute Flächen
Grünflächen
Straßenflächen
Flächen für den Fußgängerverkehr
E T P Stellplatzflächen E-Einstellplätze, T-Tiefgaragen, P-Parkhochhäuser
H Stadtbahnhaltestelle

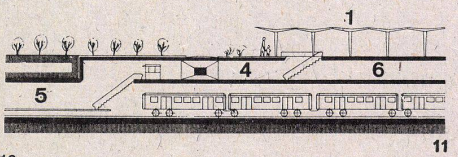
aufgereiht, wie beispielsweise in Los Angeles, Vereinigte Staaten (Abb. 15), sind zwar der Wunsch vieler bauwilliger Bürger. Es ist aber schon auf Grund des nur begrenzt vorhandenen Bodens nicht bis zur höchsten Vollendung realisierbar. Terrassen- und Hügelhäuser, wie in Abb. 16 dargestellt, die hinsichtlich der Wohnqualität den Vorstellungen der Einfamilienhausverfechter recht nahe kommen, könnten beispielsweise durchaus zukunftsträchtige Wohnformen sein, die sich auch in den Kernbereichen verwirklichen lassen. Das bereits angedeutete Problem, im Zusammenhang mit jeder Wohnung auch einen Stellplatz einzuplanen, läßt sich bei diesen Gebäudeformen relativ einfach lösen. Diese vereinzelt bereits verwirklichten Wohnformen, wie beispielsweise bei dem Hügelhaus in Marl, erfordern aber eine neue Einstellung zum Besitz. Wir werden uns mehr und mehr auf das sogenannte Stockwerkseigentum einstellen müssen.

Unabhängig von den möglichen Wohnformen wird der Mensch aber wohl immer bestrebt sein, sich eigene Bereiche zu schaffen und in überschaubaren Gemeinschaften zu leben. Dem Schienenverkehr kommt dabei hinsichtlich der Erweiterung oder Neugründung von Städten eine besondere Bedeutung zu. Nur wenn der Städtebau (Stadtneugründung, Stadterweiterung und Stadterneuerung) sinnvoll auf die Verkehrserschließung abgestimmt ist, werden unsere Städte auch in der Zukunft bestehen können.

»Verkehr« ist zwar ein Wort mit vielen Inhalten: Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr, Fußgängerverkehr und Ruhender Verkehr. Der Verkehr ist sicherlich auch mit vielen Problemen verbunden. Man kann aber wohl mit einiger Berechtigung sagen, daß wir heute dieses Problem weitgehend überschauen und auch, wenn auch mit erheblichem Aufwand, lösen können. Dies setzt aber voraus, daß wir die sich auf dem Gebiet des Verkehrs bietenden Möglichkeiten auch bei der Bebauungsplanung voll berücksichtigen können. Nicht der Besitz an Grund und Boden oder Jahrhunderte alte Verwaltungsgrenzen, sondern die sinnvolle Ausnutzung der Erschließungsmöglichkeiten und der Versorgung auf wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet sollten in Zukunft die Grenzen der Lebensräume bestimmen.







11

10
Fußläufiger Bereich in Gelsenkirchen-Buer-Mitte.

Domaine réservé aux piétons dans le centre de Gelsenkirchen-Buer.

Area reserved for pedestrians in the centre of Gelsenkirchen-Buer.

E Einstellplätze / Parkings individuels / Individal parking sites
T Tiefgaragen / Garages souterrains / Underground garages
P Parkhochhäuser / Silos pour voitures / Parking silos

11
U-Bahn-Haltepunkt Wandsbeker Markt, nach Teichgräber.

Station de métro de Wandsbeker Markt, d'après Teichgräber.

Wandsbeker Markt Underground Station, according to Teichgräber.

1 Omnibus-Anlage / Gare routière / Bus terminal
2 Bus-Steig / Station d'autobus / Bus stop
3 Längs-Tunnel / Tunnel longitudinal / Longitudinal tunnel
4 Fußgänger-Quertunnel / Tunnel transversal pour les piétons / Transverse pedestrian tunnel
5 U-Bahnsteig / Quai du métro / Underground railway platform
6 Fußgänger-Längstunnel / Tunnel longitudinal pour les piétons / Longitudinal tunnel for pedestrians
7 U-Bahn-Haltestelle Wandsbeker Markt / Station de métro de Wandsbeker Markt / Wandsbeker Markt Underground Station

12
Städtebaulicher Entwurf für den Bereich Gelsenkirchen-Buer-Mitte (Modell).

Projet d'urbanisme pour le centre de Gelsenkirchen-Buer (Maquette).

Town plan for the centre of Gelsenkirchen-Buer (model).

13
Blick in den fußläufigen Bereich von Gelsenkirchen-Buer-Mitte.

Vue de la zone piétons du centre de Gelsenkirchen-Buer.

View into the pedestrian area of the centre of Gelsenkirchen-Buer.

14
Verkehrsstraßenüberbauung im geplanten Wohngebiet Gelsenkirchen-Hassel-West (Modell).

Complexe de voies de circulation dans l'ensemble de Gelsenkirchen-Hassel-ouest (Maquette).

Roadway complex in the planned residential area of Gelsenkirchen-Hassel-West (model).

15
Los Angeles, Vereinigte Staaten, nach Vadag/Malchow Bau.

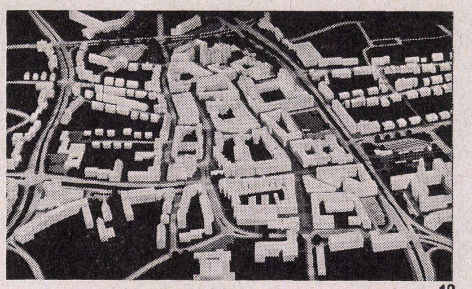
Los Angeles, Etats unis, d'apres Vadag/Malchow Bau.

Los Angeles, USA, according to Vadag/Malchow Bau.

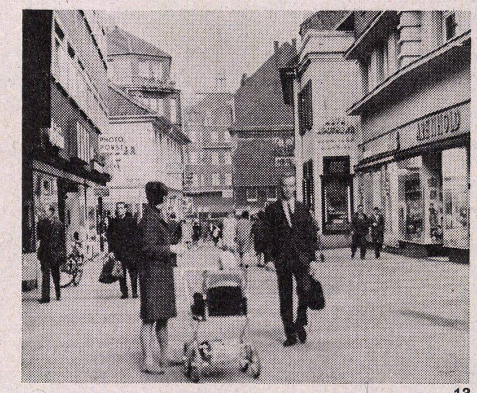
16
Neue Hausformen, nach Vadag/Malchow Bau.

Nouvelle formes d'habitat, d'après Vadag/Malchow Bau.

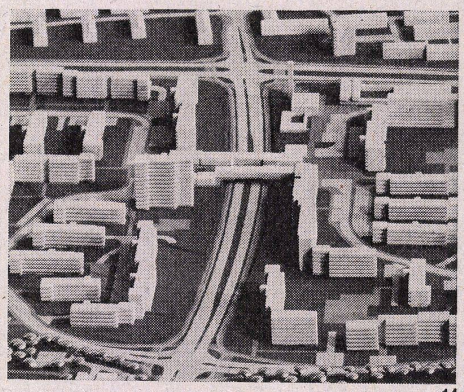
New forms of housing, according to Vadag/Malchow Bau.



12

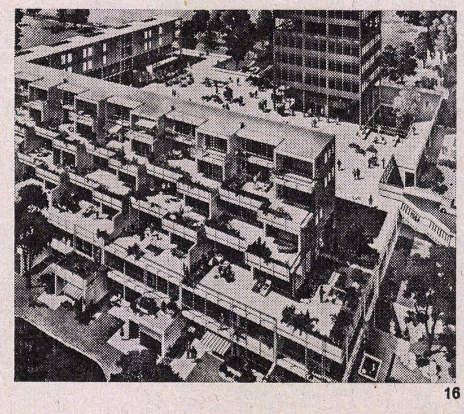


13



14

15



16