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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 25 (1971)

Heft: 9: Stadtplanung = Urbanisme = Townplanning

Artikel: Planung einer Mittelstadt = Planification d'une agglomération moyenne = Planning of a medium-sized agglomeration

Autor: Schüssler, Karl Wilhelm

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-334084

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

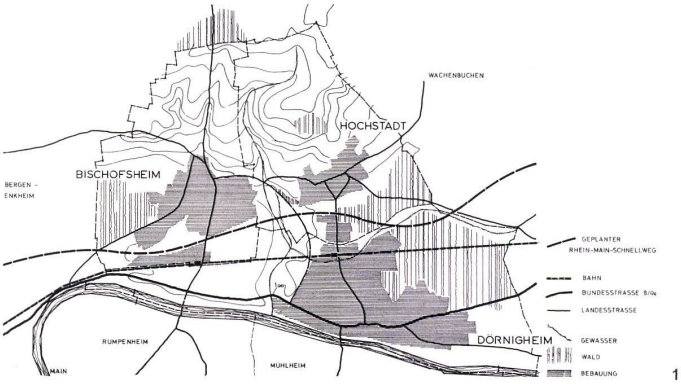
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Karl Wilhelm Schüßler, Zürich/Bern

Planung einer Mittelstadt

Planification d'une agglomération moyenne
Planning of a medium-size agglomeration

1
Heutiger Stand der Flächennutzung.
Etat actuel de l'utilisation des zones.
Present status of zone utilization.



Planungsauftrag

Im Planungsauftrag für einen gemeinsamen Flächennutzungsplan der 3 Gemeinden Bischofsheim, Dörnigheim und Hochstadt für die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain in Frankfurt wurde von 3 vorgelegten Alternativen:

1. Weiterentwicklung ohne gemeinsames Konzept,
2. Neue Stadt zwischen den 3 Gemeinden,
3. Zusammenwachsen mit dem Ziel einer Mittelstadt,

die 3. Alternative einstimmig zur Weiterbearbeitung gewählt.

Städtebauliche Grundkonzeption des Siedlungsschwerpunktes

Der zukünftige Siedlungsschwerpunkt liegt im Nahbereich von Frankfurt am Main. Durch den ständig wachsenden Siedlungsdruck in diesem Gebiet müssen vorhandene Baulandreserven intensiv genutzt werden, aber so, daß die Qualität des Lebensbereiches nicht darunter leidet.
Die vorliegende Planungsstudie geht aus von ständig wachsender Einwohnerzahl, wobei offen ist, ob die Maximalgrenze erreicht oder überschritten wird. Dies bedingt: flexibler Strukturplan und ständig wachsende Dienstleistungen; – enger Kontakt zum Zentrum, Entwicklungsfähigkeit und notwendige Reserven.
Die Arbeit setzt sich eingehend mit möglichen Bebauungslösungen und den Konsequenzen auseinander. Die Bodenverhältnisse sind das größte Problem. Der schlechte Baugrund verlangt konzentrierte Bebauung und erlaubt keine stark voneinander abweichenden Straßenvarianten.
Die Ausweisung der Baugebiete im Entwurf ist aufgrund eines Rastersystems erfolgt. Gewählte Größe: 1 ha als Einheit einer Wohngruppe.

Das System hat die Vorzüge:

1. leichte Überschaubarkeit,
2. Variationsmöglichkeiten,
3. einfache Übersicht über gestalterische und konstruktive Möglichkeiten,
4. Fixierung einer Ordnung,

20 000 bis 30 000 EW sollen in der Mittelstadt wohnen. In der 1. Stufe ca. 5000 EW, in der 2. Stufe ca. 10 000 EW. Die Entwicklung der 3. Stufe hängt von der gemeinsamen Einigung der 3 Gemeinden ab.
Sämtliche zentralen Einrichtungen der Öffentlichkeit liegen am Rande der dichten Bebauung, zugeordnet den Hauptfußgängerzonen und den öffentlichen Grünräumen. Sie sind unbeschränkt erweiterungsfähig – je nach dem Stand der Einwohnerzahl. Läden, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe konzentrieren sich vor allem im Kern um den S-Bahnhof, aber auch entlang den Hauptfußgängerachsen.
Aus der Karte der Verteilung der Beschäftigten sind die gewerblichen Konzentrationen abzulesen. Produktionsstätten der verschiedensten Art liegen nicht allzu weit vom zukünftigen Zentrum mit der S-Bahnstation. Dieses verdichtete Kerngebiet mit den vielfältigen Einrichtungen für den Alltagsgebrauch wird immer eine große Zahl von Fußgängern aufweisen. Es kann eine intensive Verflechtung von Wohnen, Handel und Dienstleistung und Produktion erfolgen.

Klima

Die städtebauliche Entwurfskonzeption ermöglicht eine konzentrierte Bebauung im Schwerpunkt durch die parkartige Durchdringung aus allen 4 Himmelsrichtungen. Die einzelnen Freiräume werden nicht durch barrierenartige Bebauung untereinander getrennt.
Eine Flächenbebauung des gesamten Gebietes ohne diese Durchlüftungsräume hätte in jedem Fall smogartige Inversionen bei austauscharmen Wetterlagen zur Folge.
Ein weiterer Vorteil sind die großen Wasserflächen, die ebenso wie die Grünzonen ein Temperaturgefälle zu der konzentrierten Bebauung hervorbringen. Es kann ein eigenes Windsystem entstehen, das abkühlend oder ausgleichend und reinigend wirkt. Aber nur eine großräumige Luftströmung wird den besten Luftaustausch gewährleisten. Das bedingt, daß die Grünzonen großflächig bleiben, also nicht durch zusammenhängend hohe Baumgruppen verstellt werden.
Eine zusätzliche Aktivierung der Luftströme ergibt sich durch eine Differenzierung der Gebäudehöhen.

Grundsätzliche Überlegungen zur Verkehrsplanung

Öffentlicher Verkehr

Die 3 Gemeinden werden zur Zeit durch Bahn und Bus erschlossen. Für die notwendige Erschließung des Siedlungsbereiches ist eine S-Bahnstation, an der auch Eilzüge halten sollen, und eine neue Mainbrücke vorgesehen. Die zukünftige Autobahn A/80 und die Bundesstraße B/8.40 werden an je 2 Stellen mit der neuen Stadt verbunden. Die innere Straßenplanung ist unter dem Gesichtspunkt aufgestellt worden: »Wie viele Straßen erträgt die Stadt?«
Der Ausbau der Massentransportmittel ist lebensnotwendig für den weiteren Aufbau der Mittelstadt. Man kann sich nicht damit abfinden, daß das Auto die endgültige Lösung der städtischen Verkehrsprobleme bestimmt. Schon die überschlägige Ermittlung der Belastung an den 4 Knotenpunkten – 2 an der A/80, 2 an der B/8.40 – pro $1^1/_2$ Std. Spitzenverkehr mit mehr als 2000 PKW-Einheiten bei einer erreichten EW-Zahl von 30 000 im Schwerpunktbereich macht dies deutlich.
Das städtische Verkehrsleitbild für die voraussichtlich letzte Entwicklungsphase des Kernbereiches sollte ein Verbannen des Autos, des Individualverkehrsmittels, zum Ziel haben.
Für die angrenzenden Wohnbezirke mit hohen Ausnützungsziffern werden vorläufig konventionelle Transportmittel beibehalten.
Lärmschutzmaßnahmen an den äußeren Hauptverkehrsstraßen A/80 und B/8.40 sind Vorbedingungen für eine Besiedlung des Gebietes. Da die A/80 wegen des hohen Grundwasserstandes nicht abzusenken ist, müssen Dämme vorgesehen werden. Eine Bepflanzung dieser Dämme – ebenso an der B/8.40 und an den Querspangen – mit Buschreihen oder -gruppen ist notwendig. Buschreihen tragen außerdem mit ihrer verhältnismäßig großen Gesamtoberfläche an Blattwerk wesentlich zur Luftreinigung bei.

Fußgängerführung

Le droit royal du piéton – das königliche Recht des Fußgängers, so hat Le Corbusier

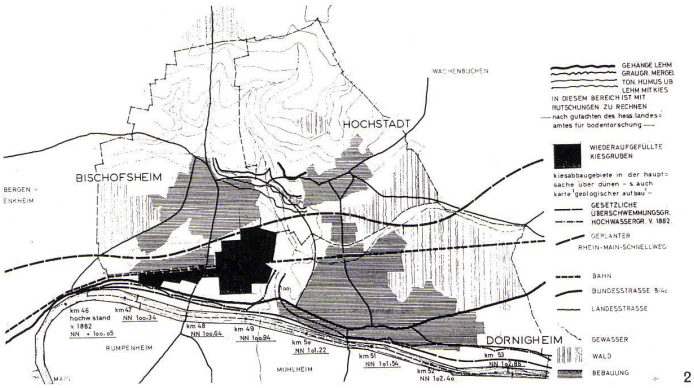
2
Baugrundverhältnisse.
Conditions du terrain.
Ground conditions.

3
Bevölkerungsverteilung.
Répartition de la population.
Demographic distribution.

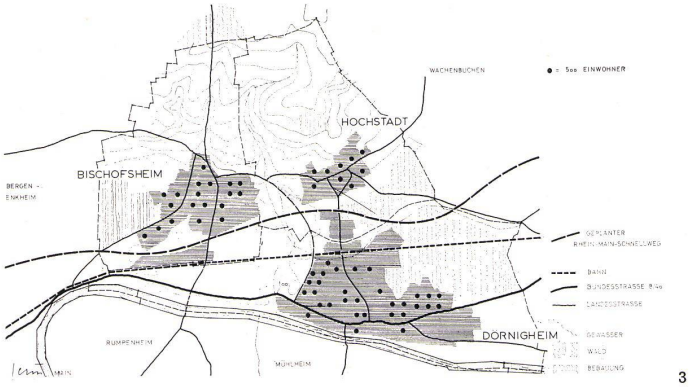
4
Verteilung der Beschäftigten.
Répartition des personnes actives.
Distribution of working population.

5
Publikumsintensive Bereiche.
Zones publiques intensives.
Intensive public zones.

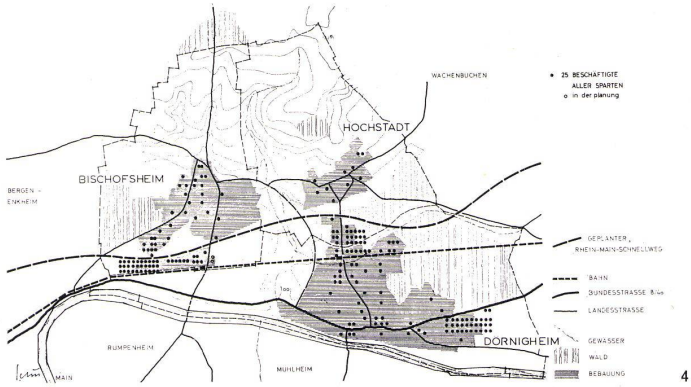
6
Bestehende zentrale Einrichtungen.
Equipements principaux existants.
Existing central installations.



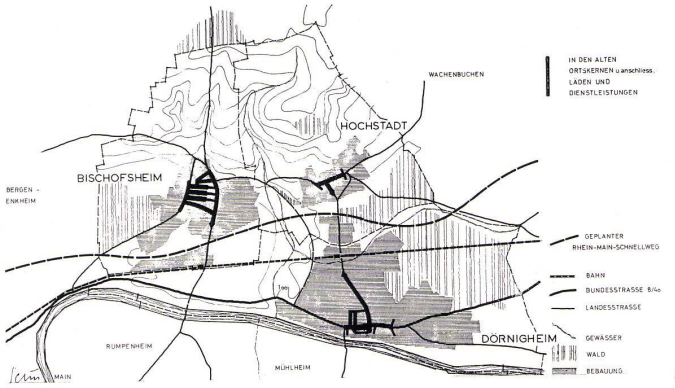
2



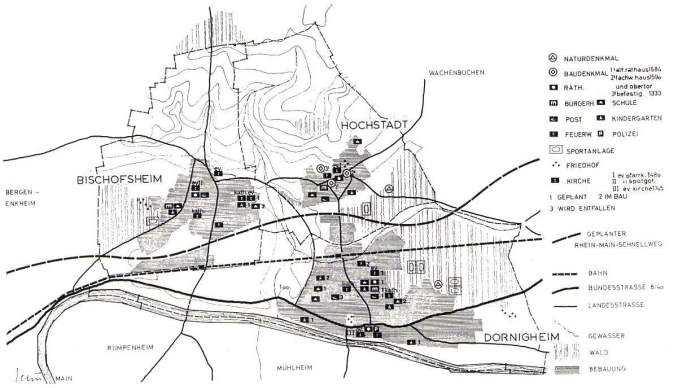
3



4



5

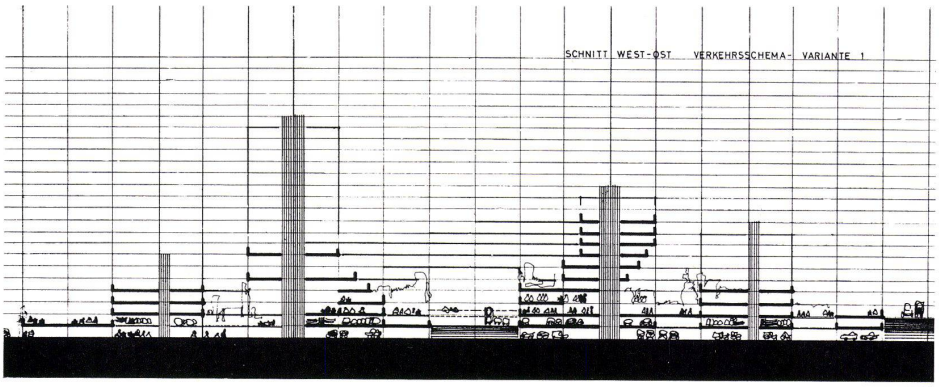


6

das Recht des Stadtbewohners genannt, die Vorherrschaft der Maschine – des Autos – zu brechen. Für die Planung des Siedlungsschwerpunktes – einer Stadteinheit von 20 000 bis 30 000 EW – muß es als selbstverständliche Voraussetzung angesehen werden, die beiden Verkehrsfunktionen in 2 Ebenen zu trennen.
Somit ergibt sich eine problemlose Anbindung der Fußgängerwege von den bestehenden drei Ortskernen zum neuen Zentrum; – für die 3 Gemeinden von lebenswichtigem Interesse, wenn sie an dem zukünftigen Angebot von Einrichtungen der Öffentlichkeit im Siedlungsschwerpunkt teilhaben wollen.

Baustruktur

Aus den Untersuchungen zur städtebaulichen Planung sowie über Klima, Baugrundverhältnisse, Verkehr und Fußwegeführung ergibt sich für die Einzelbebauung eine verflochtene Baustruktur als zweckmäßig, d. h. eine intensive Nutzungsmöglichkeit der ausgewiesenen Baugebiete im Schwerpunktbereich für Wohnen, Dienstleistungen, nicht störende Gewerbebetriebe und sämtliche Einrichtungen für die Allgemeinheit.
Es wird sich – trotz der hohen Bebauung und der hohen Dichte – eine »fußgerechte Stadt« entwickeln. Insgesamt werden sich am Bild der zukünftigen Stadtstruktur die Nutzungen ablesen lassen: hohe Bauten und starke Verdichtung im Kernbereich, hinziehend bis zu den Anbindepunkten an die bestehenden Bebauungen. Das bedeutet: eine in der Höhe gestaffelte Bebauung, die sich von der Hochbebauung in die Grünräume staffelt.
Sch.



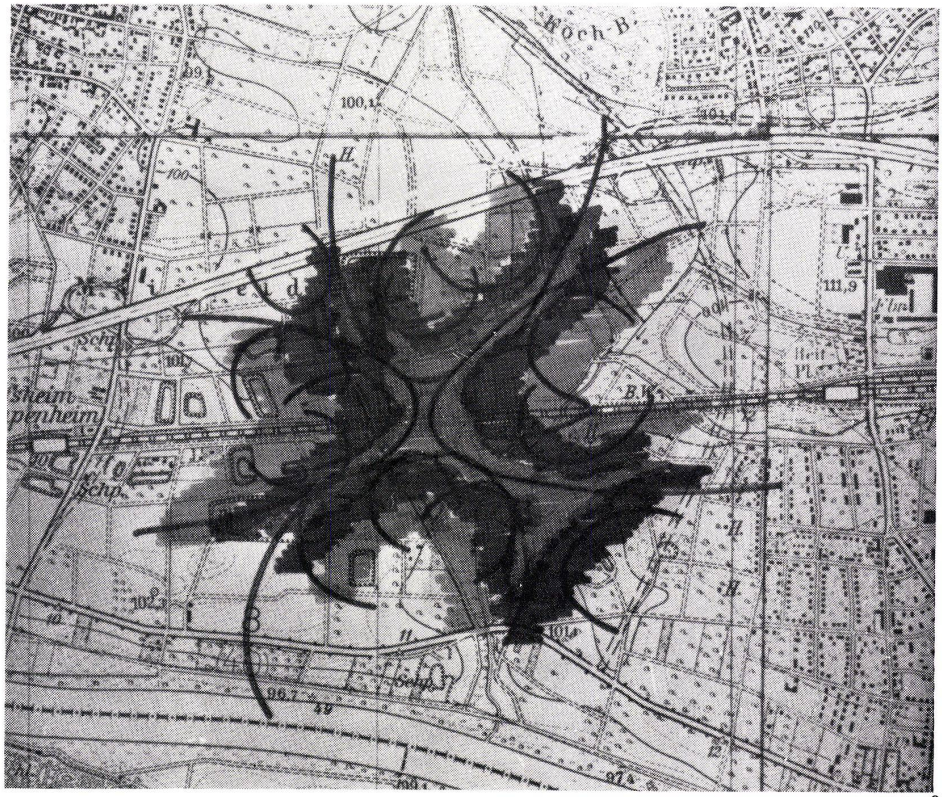
7

7
Schnitt Zentrumsbereich.
Coupe sur le centre.
Section of center.

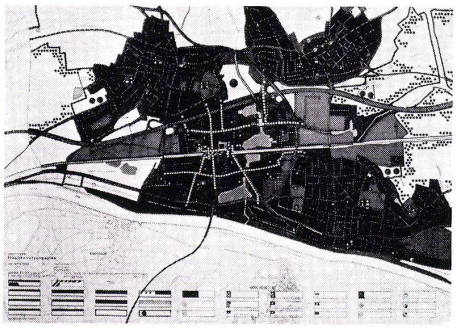
8
Strukturmodell.
Maquette de structure.
Structure model.

9
Vollausbau mit zentralen Einrichtungen.
L'ensemble terminé avec ses équipements centraux.
Complete stage with central installations.

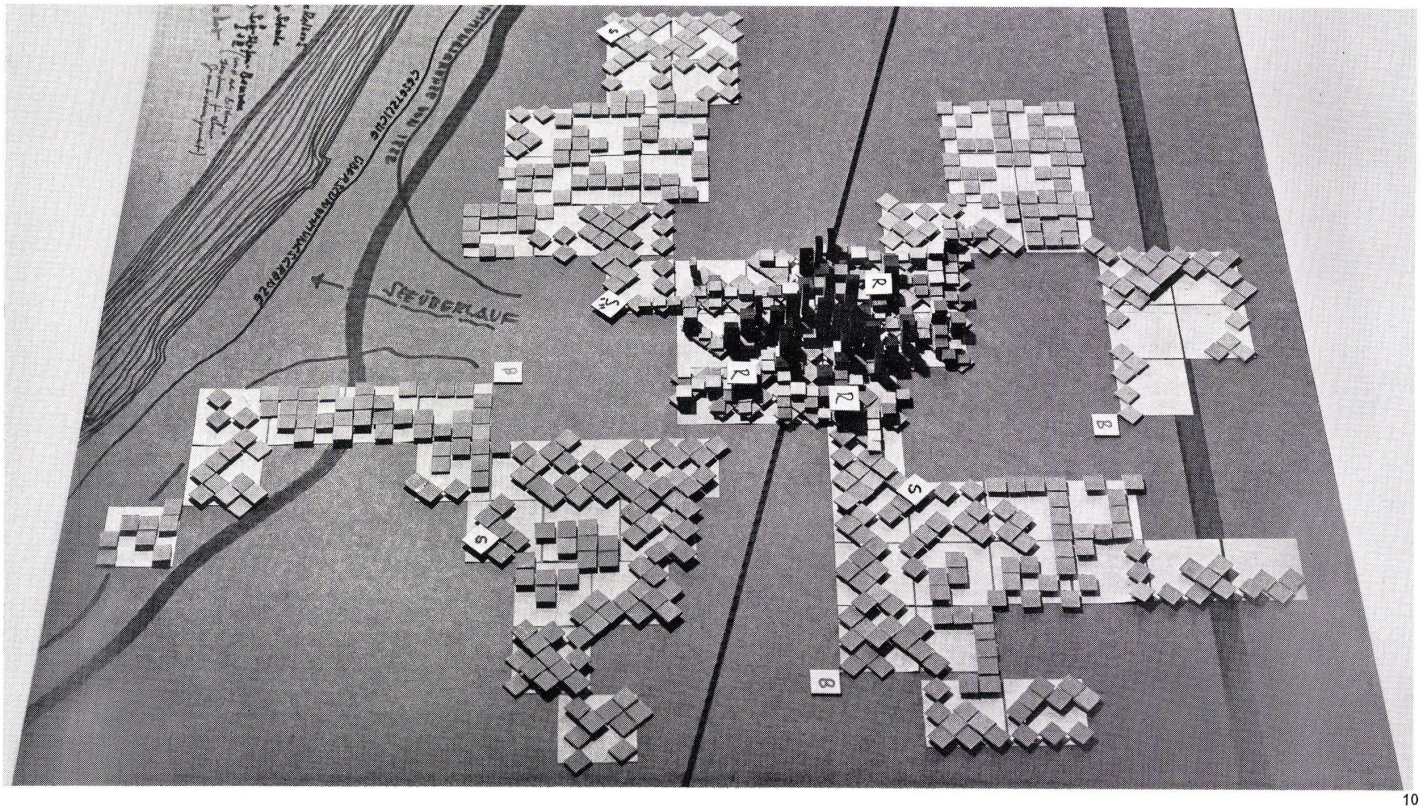
10
Städtebauliche Strukturform.
Structure urbaine.
Urban structure.



8



9



10