

DIE STADT VON MORGEN



DIE STADT VON MORGEN

Bücherei
der Evangelischen Kirche
in Deutschland
Zentralarchiv
Berlin
FIV g.25

HERAUSGEGEBEN VON DER INTERBAU GMBH

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG BERLIN 1957

V O R S P R U C H

Unsere Städte sind für eine frühere Zeit und die damals gültigen Lebensbedingungen der Menschen gebaut.

Mit der fortschreitenden Entwicklung unserer „technischen Welt“ stimmen unsere Städte daher immer weniger überein, sie funktionieren nicht mehr.

Wir erleben es täglich:

Das Leben des einzelnen, das Dasein der Familie und die Gemeinschaft aller Bürger sind in dem nicht mehr passenden Stadt-Gehäuse in Unordnung geraten.

Um das Leben in der Stadt wieder in Ordnung zu bringen, müssen wir daher heute die Stadt von morgen planen.

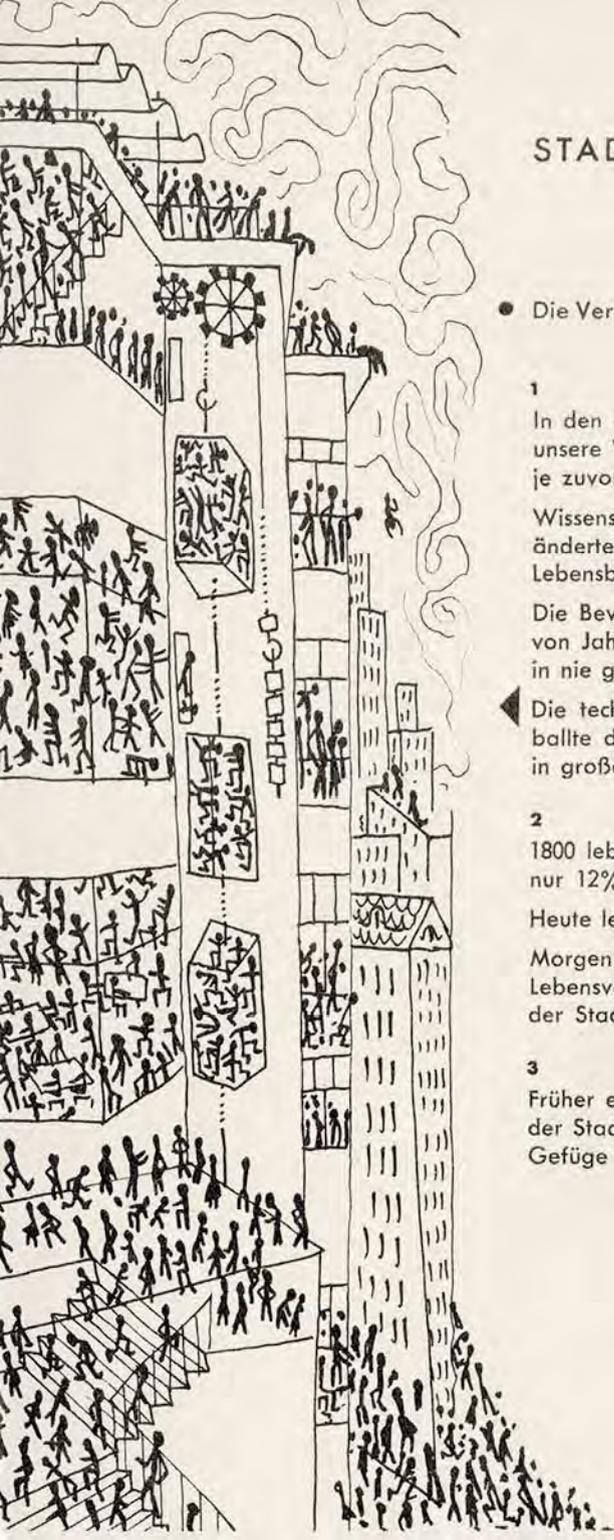
Diese Stadt ist nicht allein von Ideen oder Fähigkeiten der Städtebauer und Architekten abhängig.

Uns allen fällt heute die Verantwortung zu, unsere überalterten Städte umzubauen und zu erneuern.

Die Stadt von morgen bedarf eurer Unterstützung
Bürger und Bürgerinnen,
vor allem aber der Mitwirkung der Abgeordneten,
der Verwaltungen,
der Presse, des Rundfunks.

Wir alle sind Bauherren der Stadt von morgen!





STADT UND MENSCH

● Die Verstädterung

1

In den letzten 150 Jahren hat sich unsere Welt schneller gewandelt als je zuvor.

Wissenschaft und Technik änderten die Arbeits- und Lebensbedingungen von Grund auf.

Die Bevölkerungszahlen stiegen von Jahrzehnt zu Jahrzehnt in nie gekanntem Ausmaß.

◀ Die technisch-industrielle Wirtschaft ballte die Menschen in großen Städten zusammen.

2

1800 lebten in Deutschland nur 12% der Bevölkerung in Städten.

Heute leben 63% in den Städten.

Morgen werden auch die Lebensverhältnisse auf dem Lande sich der Stadt immer stärker angleichen.

3

Früher entsprach die klare Form der Stadt dem klar geordneten Gefüge der Gesellschaft.



4

Mit Zunahme der Menschenballungen wurde die Form der Städte zersprengt. Gleichzeitig verlor auch die Gesellschaft ihr altes Gefüge.

● Änderung der Arbeitsmethoden

5

Seit 150 Jahren werden die handwerkliche Arbeitsweise und ihre Berufe von industriellen Arbeitsmethoden überall verdrängt. Es gibt nur noch wenige Berufe — z. B. Goldschmied, Glasbläser —, in denen Handarbeit überwiegt.

6

Auch in alt-überlieferte Berufe — z. B. beim Bauer und Maurer — dringen die technischen Arbeitsmethoden immer mehr ein.

7

Durch die Maschine entstehen neue Berufe. Menschliche Arbeitskraft und Handfertigkeit bleiben immer noch unentbehrlich (Dreher, Fräser).

8

Am Fließband ist der Mensch nur noch ein Zubehör der Maschine — die Maschine bestimmt seinen Rhythmus.

9

In der Fertigung tritt mit fortschreitender Mechanisierung die Handarbeit immer mehr zurück. An ihre Stelle tritt das „Fahren“ der Anlagen, ihre Überwachung und ihre Wartung durch Betriebshandwerker.

10

Morgen wird in einigen Wirtschaftszweigen der vollautomatische Betrieb von wenigen Arbeiter-Technikern gesteuert. Diese werden über einen hohen Grad intelligenter Eigenverantwortung verfügen müssen.



● Auswirkungen und Gefahren

11

In vergangenen Zeiten übersah der Schaffende beim handwerklichen Erzeugnis noch Anfang und Ende seiner Arbeit.

12

Das Verständnis für das Ganze und der Überblick über die eigene Tätigkeit hinaus gehen heute immer mehr verloren.

13

Fast ist es dahin gekommen, daß jeder mit spezialisiertem „Handgriff“ oder „Gehirnkneif“ an irgendeinem „Fließband“ steht.

14

Rationelle Wissensvermittlung hat auf den Schulen um sich gegriffen. Man begnügt sich, Spezialisten zu erziehen.

15

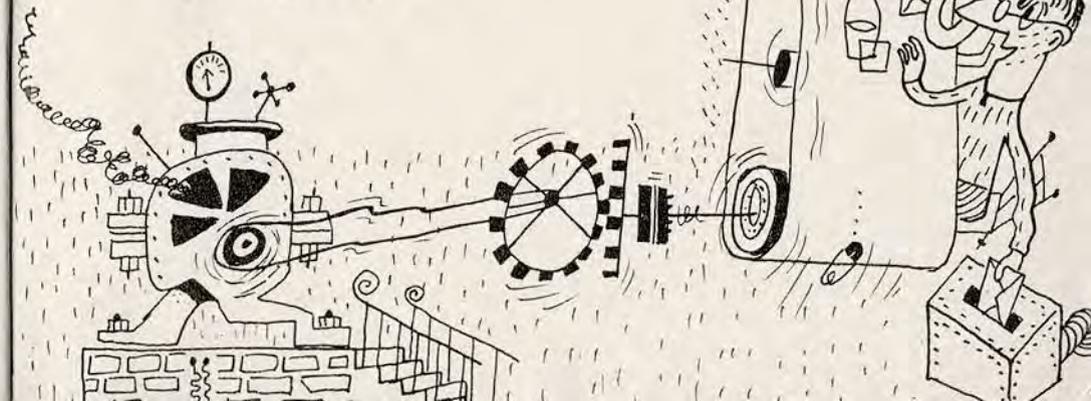
Darüber geht die Fähigkeit, ein eigenes Urteil zu bilden, immer weiter verloren. Auch Wertmaßstäbe und Begriffe werden bereits als fertige Konserven konsumiert.

16

Immer weniger Menschen wissen somit noch um den Sinn des Daseins.

17

Oberflächliche und sinnlose Zerstreuungen nehmen als „Freizeitgestaltung“ zu.





18

Der Prominente und der Star werden das trügerische Vorbild für alle.

19

Unter dieser Entwicklung hat der Kreis der politisch und wirtschaftlich verantwortlichen Menschen noch nicht den Charakter einer neuen Elite, einer echten Führungsschicht, gewinnen können.



20

Es entstand der Berufstyp des Funktionärs, dessen spezialisiertes Denkvermögen sich nur noch in ausgerichteten Zwecken bewegt.

Die schöpferischen Kräfte wirken, der Menge fast unbekannt, im Verborgenen. Aber der Wert ihrer Leistung ist noch nicht wieder allgemein wirksam geworden.



- Die Familie, der einzelne, die Kinder, die Alten, die Gemeinschaft

22

In den Jahren des Krieges und der Not war die Familie Halt und Zuflucht auch für den einzelnen.

23

Die sich ständig ändernden Arbeitsbedingungen und Erscheinungen der Vermassung in unserer Gesellschaft gefährden jedoch auf die Dauer zunehmend die unentbehrlichen Aufgaben der Familie.

24

Die Familie war einst mit mehreren Generationen in Wohnen, Arbeit und Muße vereint. Heute ist die Groß-Familie durch Abspaltung der Alten und berufstätigen Jungen zur Klein-Familie geworden.



25
Selbst diese Klein-Familie strebt heute zu verschiedenen Arbeitsstätten und Interessen auseinander. Die Mitglieder der Familie leben sich auseinander!

26
Die heute häufige zusätzliche Belastung der Frau durch Geld verdienen neben Kinder erziehen und Haushalt führen greift an Mitte und Inhalt der Familie. Damit ist die Gesellschaft an ihrer Wurzel bedroht.

Die Kinder wachsen ohne „Nestwärme“ auf.

27

Das Zusammenleben in der Familie ist jedoch die wichtigste Voraussetzung für das gesunde und formende Heranwachsen unserer Kinder.

28

Vor allem ist das Verhalten von Vater und Mutter im täglichen Leben der Familie für die Erziehung der Kinder das wichtigste Vorbild.

29

Im Zusammenleben der Familie erhalten auch die auf Rat angewiesenen Halberwachsenen von ihren Eltern bessere Hilfe und Belehrung als von Außenstehenden.

30

Die meist allein lebenden „Alten“ haben keine Aufgabe in der Familie. Ihr Lebensabend wird arm und sinnlos. Den Kindern fehlen Großeltern, Onkel und Tante.

31

Durch die menschenformende Kraft der Familie können wieder neue Fundamente für die Gemeinschaft der Menschen entstehen.



● Das Problem der Freizeit

32

Früher standen Arbeit und Erholung zueinander in sinnvollem Lebensrhythmus. Auch die Umwelt war ein Faktor der Erholung.

33

Seit Beginn der Industrialisierung wurden Art und Tempo der Arbeit verschärft, Arbeit und Erholung getrennt. Die Umwelt des Menschen wurde eine zusätzliche Belastung.

34

Die Arbeitsmethoden und Lebensbedingungen unserer Gesellschaft werden sich durch Automation und Atomkraft wesentlich ändern.

Die Arbeitszeit wird abnehmen, die Freizeit wird zunehmen. Die freie Zeit wird für den einzelnen und für die Gemeinschaft damit zu einem neuen Problem.

35

Der auf die Freizeit nicht vorbereitete Mensch wird mit ihr nichts anzufangen wissen. Er wird die Freizeit nur passiv vertun.



36

Freizeit könnte und müßte jedoch das Leben bereichern.



37

Durch selbstbestimmtes Freizeittun könnte der Mensch aus der Enge des Spezialistentums heraustreten und eigene Wertmaßstäbe für andere Gebiete gewinnen.

38

Freizeit könnte und müßte auch ein echtes Leben der Familie wieder ermöglichen.

39

Die Freizeit könnte somit zum Ausgangspunkt eines neuen Bewußtseins unserer Gesellschaft über Sinn und Wert des menschlichen Daseins werden.

40

Frei-Zeit verlangt Frei-Raum, den die „Stadt von morgen“ durch ihre Planung bereitstellen muß. Der kleinste Frei-Raum ist der Spiel-Raum für Kinder und Jugendliche.

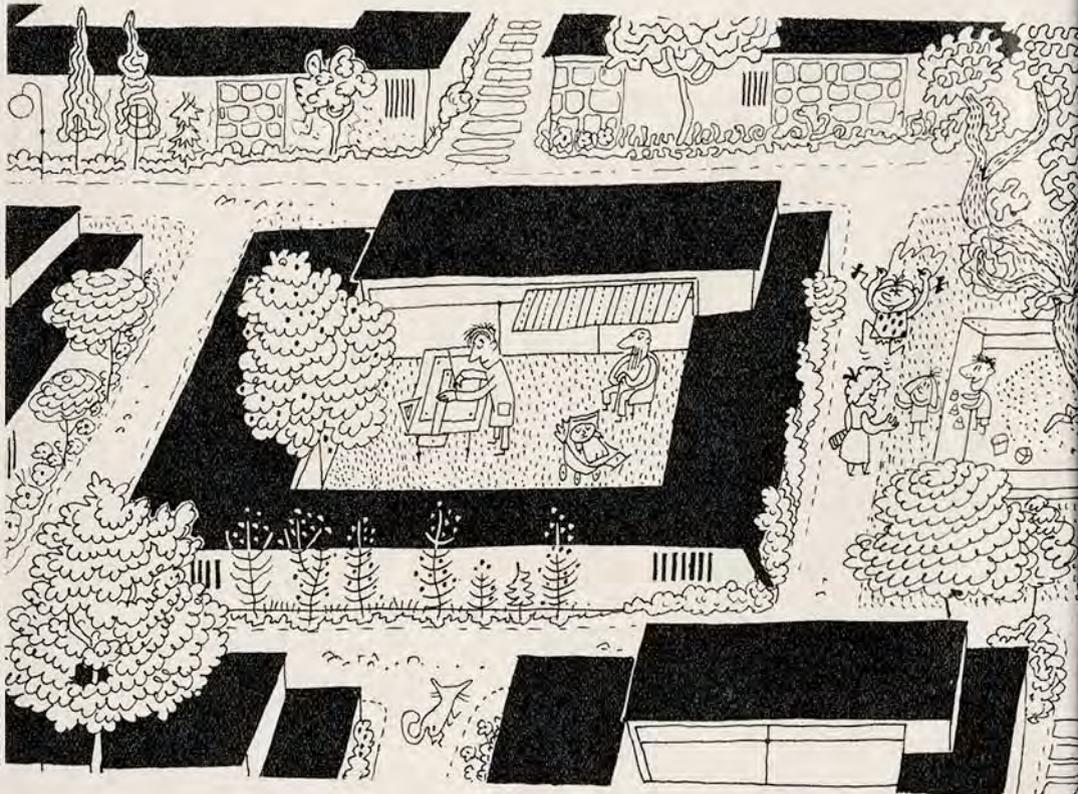
● Was ist für morgen zu tun?

41

Die Stadt von morgen muß so geplant werden, daß sie zur ordnenden Lebenshülle wird, in der der einzelne, die Familie und die nachbarliche Gemeinschaft schützende und formende Lebensbedingungen erhalten.

42

Bei dieser Planung ist von den Lebensbedingungen der Familie als der wichtigsten Gemeinschaft der Menschen auszugehen. Die Familie und ihr Dasein sind gleichsam die kleinste Planungszelle.



43

Mehrere Familien leben in überschaubaren Wohnbereichen in nachbarlicher Gemeinschaft.



Wohngruppen in der Größe des Schulbereichs bilden eine Stadteinheit mit eigener Mitte.



45

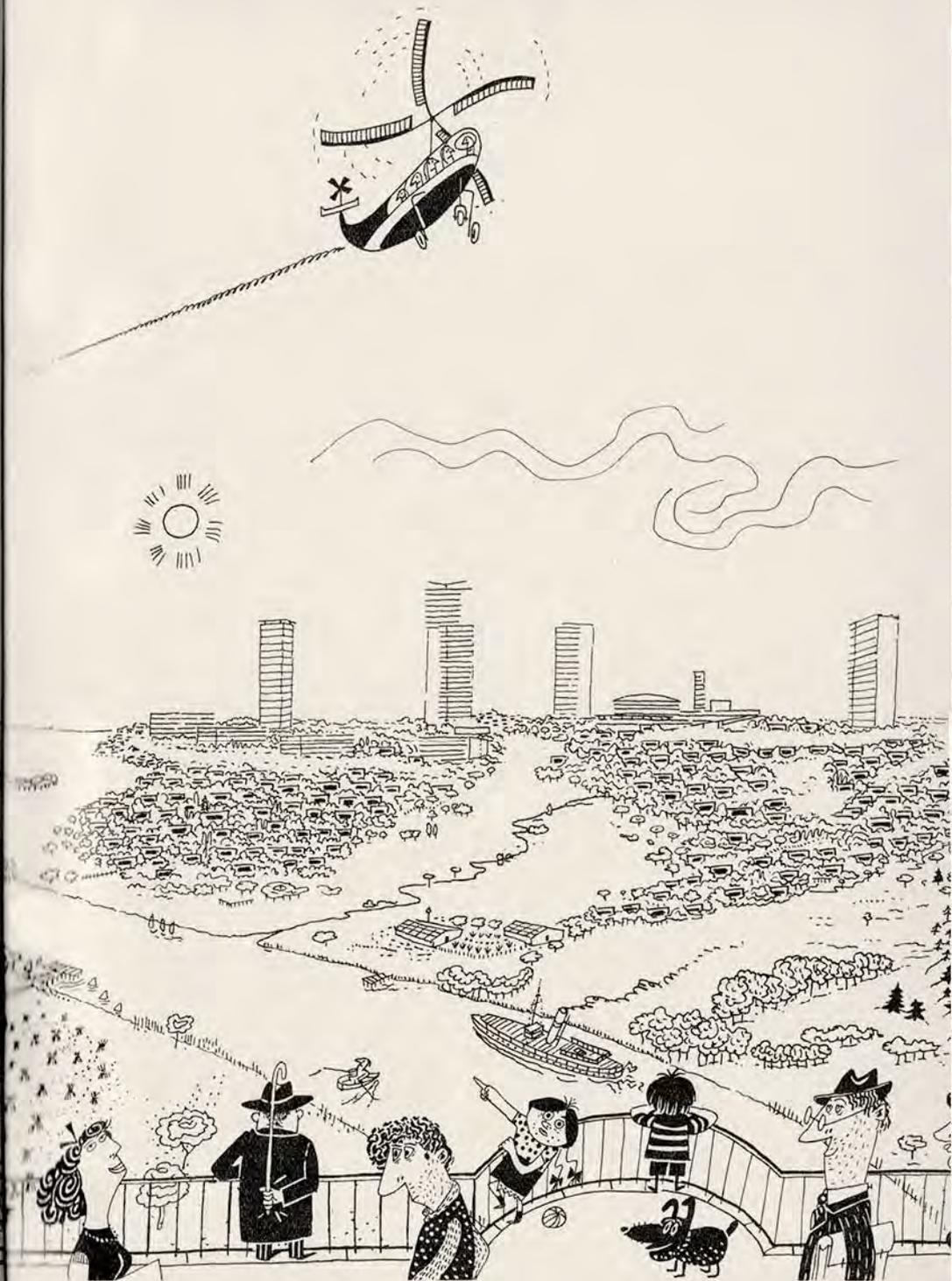
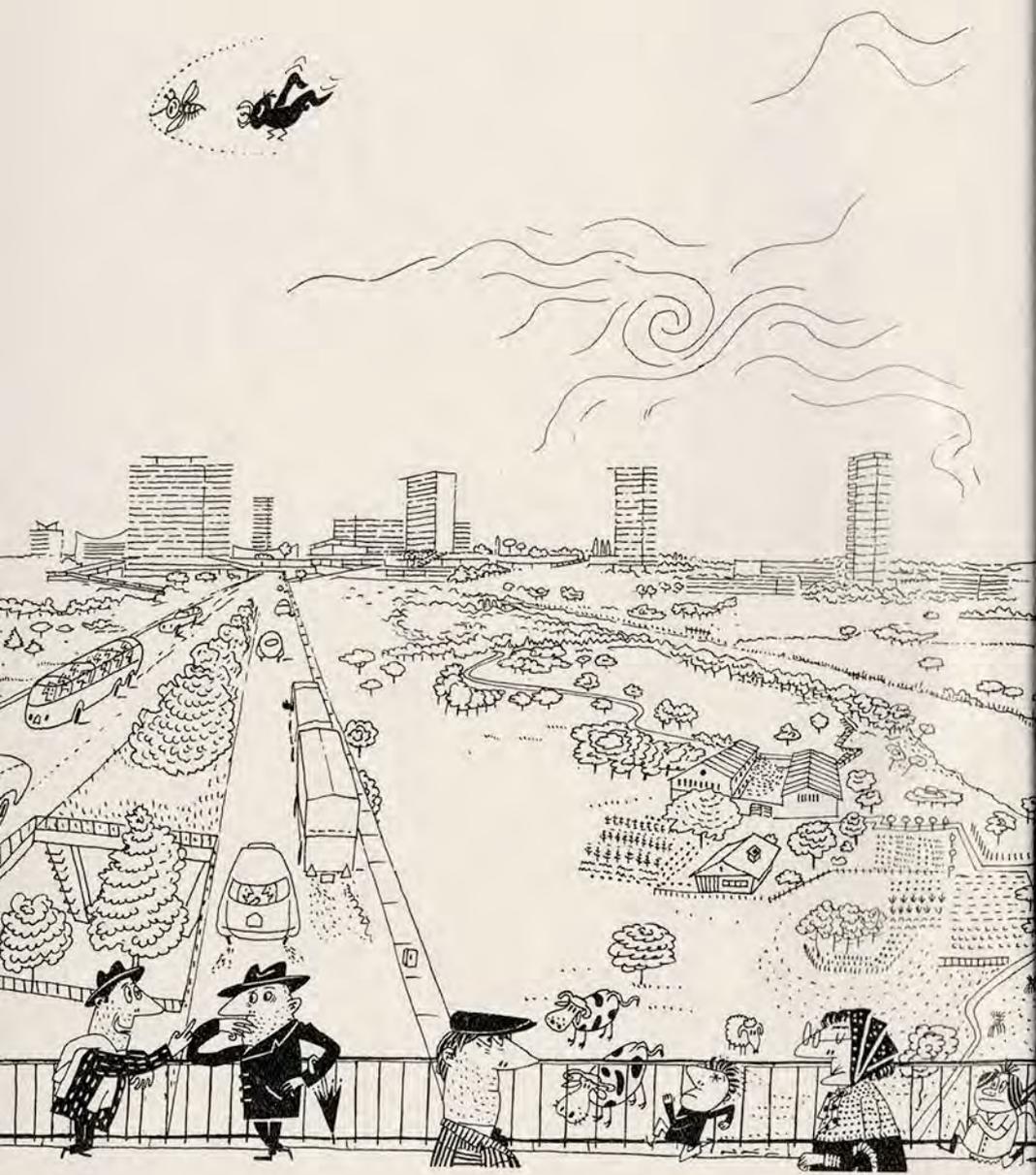
Die Stadteinheiten sind in ihrer Gemeinsamkeit die Stadt, die sich um ein wirtschaftliches und kulturelles Zentrum ordnet.

46

In dieser geordneten Stadt werden die Menschen Daseinsbedingungen finden, mit denen auch die Gesellschaft wieder ein geordnetes Gefüge erhalten kann.

47

In dieser Stadt können neue Kultur-Energien wachsen. In solcher Umwelt wird auch die Verpflichtung des einzelnen zur Mitverantwortung gegenüber der Gemeinschaft im Sinne echter Demokratie gedeihen.



STADT UND GESUNDHEIT

1

Die Beziehungen der Medizin zum Städtebau liefen bisher nur über das Fachgebiet der Hygiene: hygienische Installationen, hygienisches Wohnen, Wasserzubereitung, Kanalisation. Sie bestanden in dem, was wir heute zusammenfassend Gesundheitstechnik nennen.

2

Diese Beziehungen sind mit dem Aufkommen des neuen Bauens und des neuen Städtebaues breiter geworden. Kaum eine medizinische Teildisziplin wüßte heute nicht ihre Korrelationen zum Städtebau, ihre Beteiligung an städtebaulichen Problemen anzugeben.

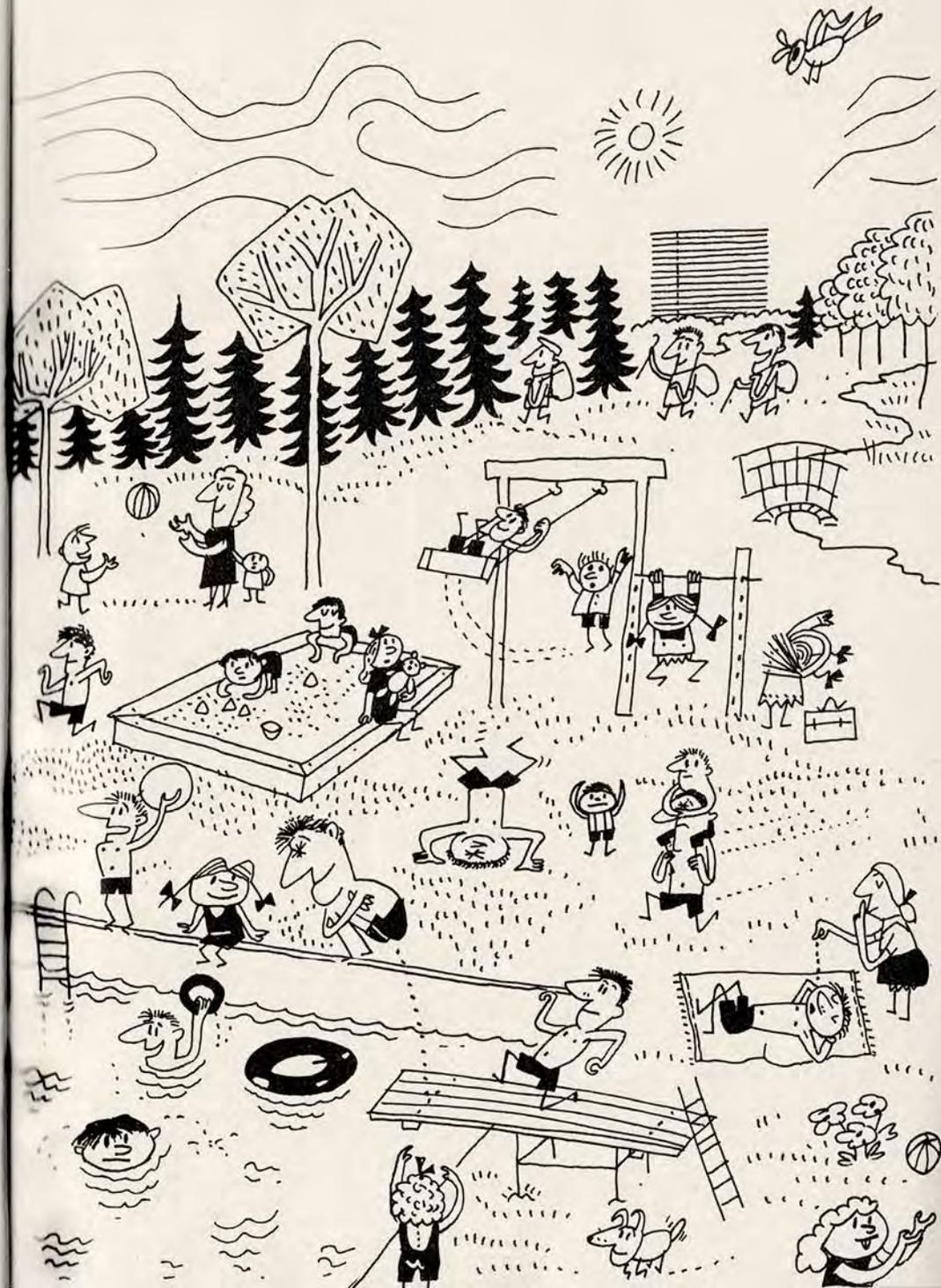
● Ein paar Beispiele:

3

Die Orthopädie fordert gesunden Wechsel zwischen Ruhe und Bewegung und Möglichkeiten der Abhärtung durch Auflockerung der Großstadt, Stadtrandsiedlungen, Fußwege mit elastischen Decken, Grünanlagen, geschützte Ruheräume, Kleingärten.

4

Die Kinderheilkunde fordert, daß die in unverbildeter Natur einwirkenden Reizfunktionen gestuft zum Tragen kommen müssen. Nicht der kurze Ferienaufenthalt, die tägliche Umgebung des Kindes formt entscheidend seine Persönlichkeit. Nötig ist der eigene Schlafraum, der Lebensraum im Garten, Spielwiese, das Umherlaufen und Spielen in freier Wildbahn, Planschbecken, Hallenbäder, freie Bäder, die Schulwege durch Grünanlagen, abseits vom Verkehr.



5

Die Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde fordert den kultivierten Gebrauch der technischen Erneuerungen, die gesetzliche Grundlage für die technische Lärmbekämpfung, die Erholungsmöglichkeit während der Nachtruhe, den gesunden Rhythmus zwischen Anspannung und Entspannung.



6

Die Krebsforschung fordert die Wiederherstellung einer natürlichen Lebensordnung, die Reinhaltung der atmosphärischen Luft, die Vermeidung von Verunreinigungen der Atemluft durch krebisgefährliche Stoffe, die Verhinderung radioaktiver Verseuchung.

7

Die Psychologie fordert eine echte Beheimatung in sozialer und mitmenschlicher Umwelt. Die Vereinigung der Gegensätze: Gefühl des Bergenden, Sichernden, Eigenen mit harmonischer Einfügung in den Wohnbezirk.





8

Die Pharmako-Psychologie fordert die Rückführung des Menschen in eine natürliche Lebensweise, die den elementaren Bedürfnissen des Körpers nach Bewegung und Atmung Rechnung trägt.

9

Die Augenklinik fordert einfache und übersichtliche Straßenanordnungen, Beleuchtung ohne Blendung.



10

Die Altersheilkunde fordert geschützte Nachtruhe, tägliche Spaziergangsmöglichkeit und Teilnahmemöglichkeit auch für die Alten am sozialen Leben.

11

Die Schäden der Großstadt, die auf den Menschen einwirken, führen größtenteils durch ein Durchgangsstadium, in dem wir sie fassen können. Zwischen dem zivilisatorischen Schaden und der letztlich entstehenden Krankheit liegt der breite Durchgang durch körperliche Grundfunktionen.

12

Es gibt zwar den Fall der direkten Schädigung, etwa bei der Einatmung von krebserzeugenden Substanzen oder bei Zerstörungen im Gehörapparat durch Lärm, bei den Berufshautausschlägen. Dieser Fall ist ungefährlich, weil er sinnfällig ist und man ohne weiteres die zivilisatorische Schädigung stoppen kann. Im modernen Großbetrieb ist der Arbeiter hinsichtlich der Berufsausschläge leichter zu schützen als im handwerklichen Kleingewerbe.

13

Viel bedenklicher ist jeder Schaden, der von den vegetativen Funktionen aufgenommen und verarbeitet wird, ohne zunächst stärkere Schmerzen oder stärkeres Unbehagen zu machen. Er ist deswegen gefährlich, weil er unauffällig in vielfältigen einzelnen Einwirkungen erst den Schwellenwert überschreitet, der nötig ist, um einen Organschaden zu setzen.

14

Wenn man diese abträglichen Einwirkungen auf das Vegetativum verfolgt, so erkennt man, daß sie in einem überreichen Ausmaß über die Störungen von Grundfunktionen laufen. Grundfunktionen der menschlichen Körperlichkeit werden geschädigt in der Stadt. So ist uns z. B. das Menschenrecht, bei offenem Fenster zu schlafen, heute in der Stadt weitgehend genommen.

15

Körperliche Grundfunktionen sind tägliche Verrichtungen und Verhaltensweisen, die weitgehend in jedes zivilisatorische Leben eingegliedert und gegenüber allen zivilisatorischen Einwirkungen geschützt werden können, wenn beim einzelnen die Kenntnisse dafür vorhanden sind. Es gibt aber eine Grenze, wo zivilisatorische Schädigungen einer Grundfunktion nicht mehr allein durch geschickte Maßnahmen aufgewogen werden können, sondern allein durch Beseitigung der chronischen Schädigungen. Zu dieser Beseitigung verhilft die Stadt von morgen!

16

Hier stehen wir vor der Tatsache, daß der neue Städtebau, auf Grund der Arbeiten und Versuche der letzten Jahrzehnte, in der Lage ist, weitgehend auf die Bedenken, Fragen und Forderungen medizinischer Fachwissenschaften zu antworten.

17

Die Stadt von morgen wird für Ruhe sorgen, für äußere und innere Ruhe, die sich dem vegetativen Nervensystem unmittelbar mitteilt. Sie wird es ermöglichen, gesunde und ungeschädigte Nahrungsmittel durch verbrauchernahe Erzeugung zu garantieren. Hier werden die Grünräume richtig verteilt sein, es wird Gärten für jeden geben,

jeder wird auch die für seinen Körper nötige Bewegungsmöglichkeit haben. Die Kinder werden besonderen Schutz und gesichertes Wachstum genießen. Und auch das Alter wird nicht vergessen sein.

18

Der Städter ist der Summe der Einwirkungen aller positiven und negativen Momente der Stadt ausgesetzt. Die geistige Welt, die Welt seines Körpers, die sich darbietet, alles dies baut den Menschen. Jede Einwirkung führt zu Spuren, die Spuren lagern sich zu Schichten, die Schichten gehen schließlich ein in die Genetik, die Erbmasse.

19

Was die Städtebauer hell und lebendig machen an der Stadt, das wird als tragend in ihre Kinder, ihre Erwachsenen eingehen, wird in das weiterwachsende Leben eingespurt; was sie dunkel und tot lassen, das wird herabziehen.

20

Die Wünsche der medizinischen Wissenschaft gehen nicht allein auf das sinnvolle Arbeiten und Wohnen, auf die Regelung des Verkehrs und die Standortplanung der Industrien, sie meinen lebenswertes Leben überhaupt. Und bei näherem Zusehen zeigt sich, daß alle Fächer der Medizin die Stadt von morgen fordern.

STADT UND NATUR

● Stadt und Natur heute



1
Die Besitzergreifung der Natur durch den Menschen ist ein langer Entwicklungsprozeß, der mit der ersten Waffe und den ersten Werkzeugen seinen Anfang nahm und in der Beherrschung ungeahnter Kräfte der Physik, der Chemie und Biologie seinen augenblicklichen Stand erreicht hat.

2
Die Steigerung im letzten industriellen Stadium dieses Vorganges seit 1800 hat die Lebensart und Lebensweise sowie das Verhältnis der Menschen zur Natur, zur Landschaft tiefgehenden Veränderungen unterworfen.



3
Diese dramatische Entwicklung im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereich hat auf dem Antlitz der Landschaft flächenweise gleichsam ein Schlachtfeld hinterlassen. Ein Chaos von Städten, schlechten Wohnungen, Industrieanlagen, Verkehrswegen und Landresten ist geblieben, in das hinein immer wieder Neues gebaut und geflickt wird und unter dem die Natur, die Landschaft, die Wälder, Bäche und Flüsse immer mehr begraben und vernichtet werden.

4

Die Auswertung von Naturkräften und die Ausbeutung von Bodenschätzen geschieht noch immer vorwiegend unter dem Blickpunkt des Nutzens „heute“, ohne Rücksicht auf die Schäden „morgen“.

5

Wir alle leben heute in den Städten und in der Landschaft, welche unsere Vorfahren, die die Entwicklung nicht voraussehen konnten, uns gestern bereitet haben.

6

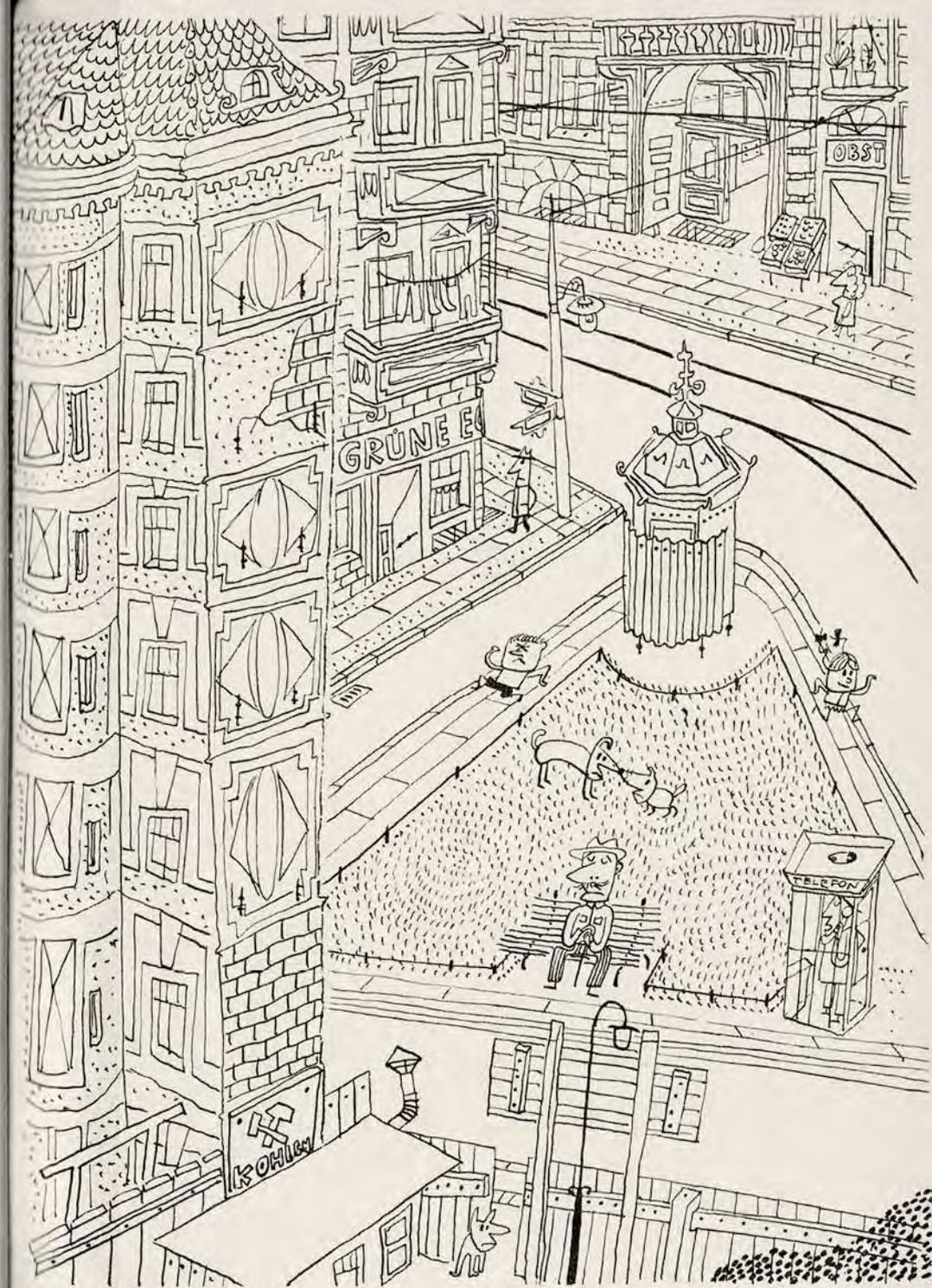
Aber keiner von uns möchte freiwillig weiterhin in Mietskasernen leben und jeder wünscht sich für seine Kinder gesündere Wohnungen im Grünen.

7

Alle möchten sich in Wäldern erholen, zwischen Feldern spazierengehen, in klaren Seen und Flüssen baden, in kleinen Gärten sich selbst betätigen.

8

Die meisten Großstädter entbehren viele solcher Naturwirkungen, die für die Gesundheit notwendig wären. Ein Ferientaufenthalt in der Natur bringt hierzu keinen ausreichenden Ausgleich.



9

Seit 1925 sind in einigen großen Städten, besonders in Berlin und Frankfurt a. M. erstmals gesunde Wohnungen entstanden, bei denen das Grün bis an die Haustür reicht. Seitdem bemüht man sich, auch die Landschaft, die Natur vor den Auswirkungen technischer Entwicklung und „vor dem Menschen“ zu schützen.

Naturschutz, Schutz des Waldes, Schutz der Gewässer sind das Wirkungsfeld staatlicher Behörden und ehrenamtlich tätiger Freiwilliger und Vereine. Sie sind im Ernstfall immer in der Verteidigung. Sie erreichen trotz aller Anstrengung immer nur gebietsweise beschränkte Schutzmaßnahmen. Keiner verleiht ihnen die notwendige Entscheidungsgewalt.



10

Die anderen Kräfte aber, welche aus dem Spiel der freien Entwicklung der Industrie, der Städte, der Verkehrswege bedrohlich auf uns einwirken,

jede für sich immer nur ihr eigenes Wohl im Auge, alle zusammen das Land bedrängend,
das Land, welches an Flächenausdehnung deshalb immer kleiner wird,
das Land, welches uns ernährt und dessen wirtschaftliche Kraft trotzdem seinen Angreifern vielfach unterlegen ist,
alle diese ungeordneten, starken Kräfte werden das Leben unserer Kinder gefährden, indem sie Land und Landschaft, ohne Rücksicht auf deren eigene Lebensgesetze, erdrücken.

11

Trotz Landesplanung und trotz Stadtplanung, jede immer nur regional für sich zuständig, schreitet dieser Prozeß fort. Es gibt keine Umsetzung der Kenntnis dieser Tatsachen in großzügig ordnende Maßnahmen. Es gibt nur Teilverantwortung für Teilgebiete. Die Natur, die Landschaft ist jedoch unteilbar.

12

Aus dieser Lage muß das Verhältnis Stadt und Natur heute neu geordnet werden. Es ist nicht mehr ein Problem der Grünflächen in der Stadt selbst, vielmehr ein weiter reichendes Problem der Ordnung unserer Landschaft, der Beziehung von Stadt und Land und — nicht zuletzt um des Menschen willen — eine Frage der Beziehung von Mensch und Natur.

● Was ist für morgen zu tun?

13

Die Landschaft ist die Grundlage für die neue Stadt, ebenso für jede Planung und Ordnung der Industrie, der Verkehrswege und Siedlungen im Lande.

14

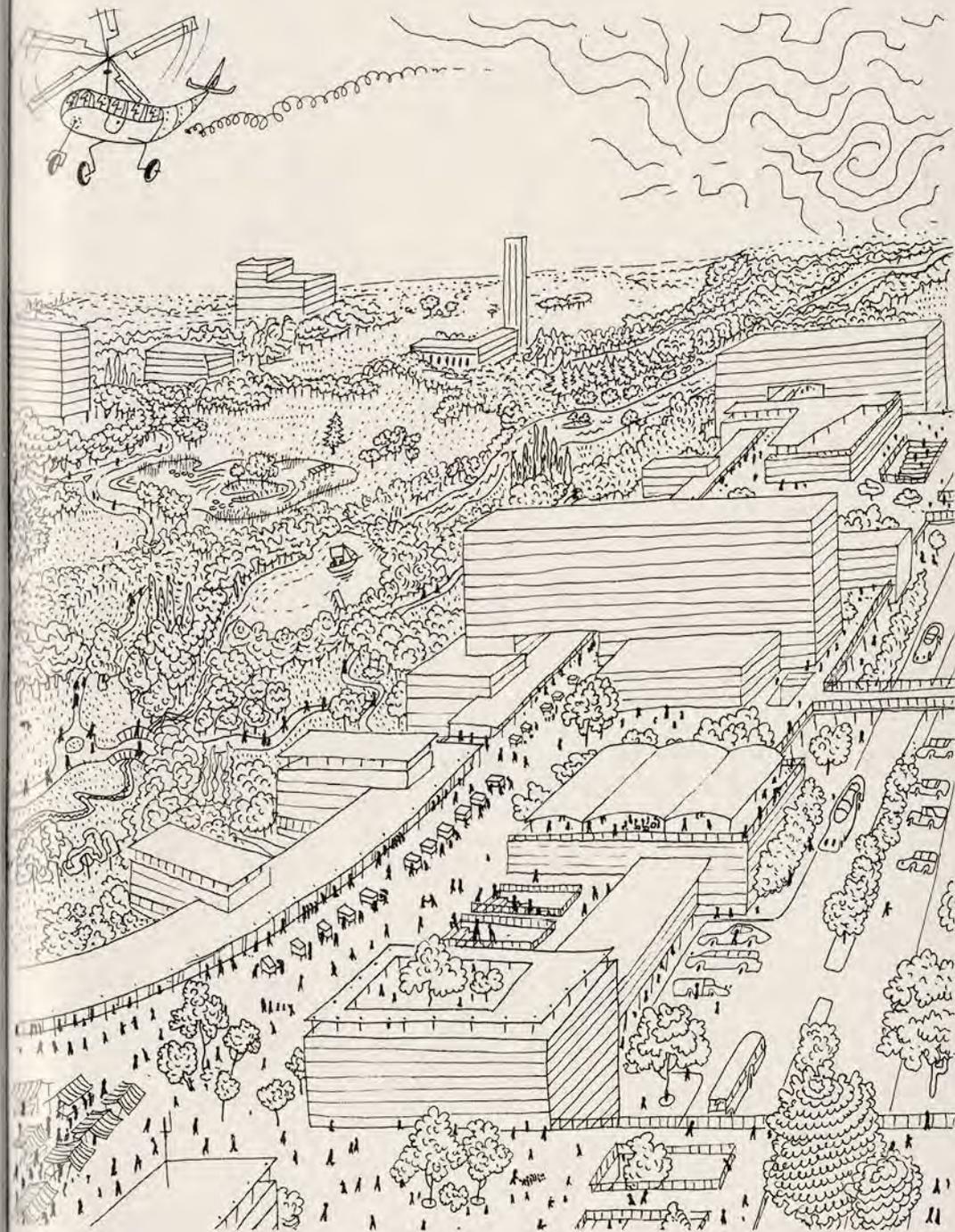
Die Grünfläche, als Teil der Landschaft, ist die Mitte der Stadt und bildet das Gerüst ihrer Gliederung.

15

Diese grüne Mitte, wohlgestaltet, höchster gärtnerischer Kunst vorbehalten, ist umgeben von den Zentren der Regierung, der Verwaltung, der Gesellschaft, der Kirche, der Künste, der Theater, der Wirtschaft und aller Einrichtungen, welche heute eine Stadt für das Leben ihrer Bewohner vorsehen muß.

16

Diese grüne Mitte ist durch breite grüne Flächen und Streifen mit dem freien Umland der Stadt verbunden. Die grünen Verbindungsadern zu diesem Umland sind weitgehend den örtlichen Gegebenheiten der Landschaft angepaßt. Sie folgen Wasserläufen oder Seenkettens, liegen auf Flächen, deren Baugrund sich eher für Grünland als zum Bauland eignet und gehen unmittelbar in die freie Landschaft über.



17

Grünflächen sind also nicht mehr nur Parkanlagen oder unbebaut gebliebene Teile der Stadt. Grünflächen sind bewusst als Teil, als ein lebendiger und funktionsfähig erhaltener Teil der Landschaft anzusehen.

18

Grünflächen entstehen nicht mehr als ausgesparte Teile bei der Stadtplanung,

sie sind nicht mehr nur der hygienisch oder lichttechnisch notwendige Mindestabstand der Gebäude in unseren Wohngebieten,
sie sind nicht mehr das Schrebergartengelände zufälliger Art, welches dann schließlich doch bebaut wird,
sie sind nicht mehr die Fläche, welche vorerst freibleibt, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt wird.

19

Die neue Stadt entsteht vielmehr auf der Basis der Landschaft und des Grün als ihrem Planungsfundament. Damit wird die Planung gesund und sinnvoll, es ergeben sich volkswirtschaftlich billige Grünflächen.

20

Die Grünflächen außerhalb der Stadtmitte oder der Mitten der einzelnen Stadteinheiten sind überwiegend genutzte Flächen. Sie sind die nicht bebauten Teile der funktionsfähig erhaltenen Landschaft.



21

Um die Wohnbereiche herum, in denen selbst schon viele kleine Gärten für die Bewohner liegen, bilden Kleingärten, Gärtnereien und Landwirtschaften das weite Grün, welches man durchwandern kann. Gewässer und Wald sind Teile davon und man erreicht das umliegende freie Land, ohne Fahrbahnen zu überschreiten.

22

Eine solche hochwertige Ausnutzung der Grünflächen und die Wirtschaftlichkeit der Stadthygiene erfordern eine Verarbeitung der Ausscheidungen und Abfälle, die eine solche Stadt hervorbringt, in zweckmäßigerer Weise, als es heute der Fall ist.

23

Große Kompostwerke verarbeiten Fäkalien, Müll und Abfälle in einem konzentrierten Prozeß in hygienisch einwandfreie, hochwertige Humusdünger und binden die Stadt, welche heute nur ein Verzehrer und Verbraucher ist, wieder in den natürlichen Kreislauf ein.

24

Die Versorgung der Stadtbevölkerung mit frischem Gemüse, Milch und Eiern wird aus der stadtnahen Landwirtschaft hierdurch erreicht.

25

Die Möglichkeit, endlich unbedroht von immer neuen Bauplänen auf dem Grünland an der Wohnung oder im Schrebergarten selbst gärtnern zu können, wäre für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen wirksamer als mancher Krankenhaus-Neubau.

26

Auch der Großstädter kann hier sein Standbein im Grünen haben. Keine Fahrstraßen oder Bahnlinien dringen in den Bereich der grünen Zonen störend oder gefährdend ein. ▶

27

Dieses Grünland ist das Reich der Fußgänger, der Kinder, ein Gebiet der Ruhe und Stille. Hier wächst frische Nahrung, die direkt zum Verbraucher gelangt.

28

Hier ist Wasser wieder ein klares, gesundes Element, in natürlichem Kontakt zu Wald, Wiese und Feld. Bäume dürfen hier alt und groß werden, Menschen können hier ungestört und gesund aufwachsen.



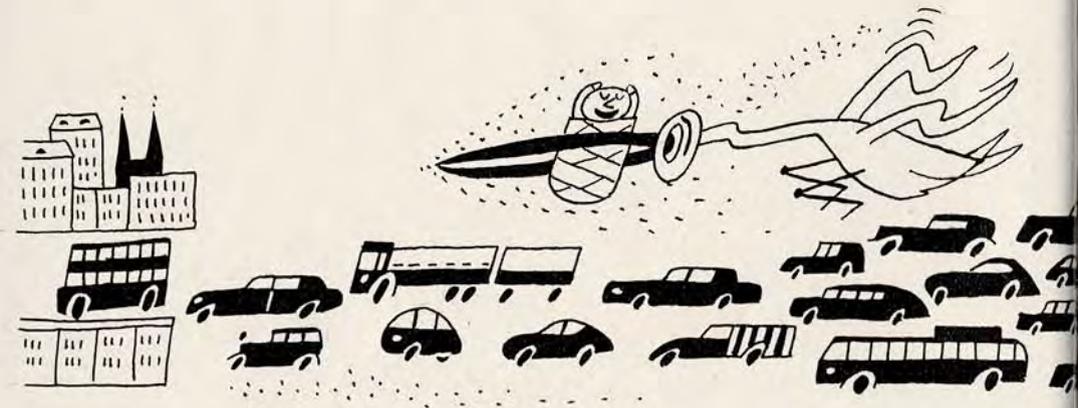
STADT UND VERKEHR

- Warum nimmt der Verkehr in der Stadt ständig zu?

1
Das Verkehrsbedürfnis und die Verkehrsdichte wachsen heute schneller als die Einwohnerzahl der Stadt.

2
Wir fahren alle mehr als früher, ordnen die Stadt jedoch nicht für das Fahren.

3
In allen Bevölkerungsschichten wächst der Wunsch nach dem eigenen Kraftfahrzeug.

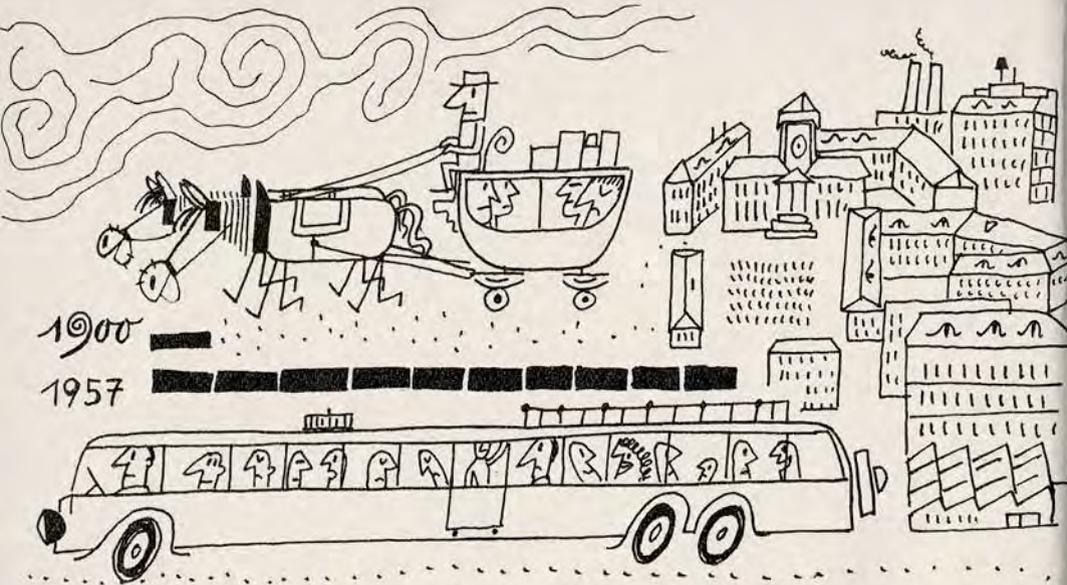


4
Kraftfahren ermöglicht eine früher unbekannte Ausweitung des eigenen Lebensraumes!

Kraftfahren hebt das Selbstgefühl der Menschen!

Kraftfahren ist zur Repräsentation geworden.

5
Der Kraftwagen dient in steigendem Maße der Wirtschaft und beeinflusst ihre heutige Betriebsform immer mehr.



● Welche Gefahren drohen heute durch den Verkehr?

6

Jeder Stadtbewohner fährt heute zehnmals soviel, wie vor 50 Jahren. In unseren Städten werden heute etwa 25mal soviel Personenkilometer geleistet, wie im Jahre 1900. Demgegenüber ist die Straßenfläche in dem gleichen Zeitraum meist nur um das 1,5- bis 2fache gewachsen.

Unsere Städte werden gegenüber den Verkehrsbedürfnissen demnach immer rückständiger.

7

Der Verkehr in der Stadt bedroht heute den Menschen in körperlicher und seelischer Beziehung. Jeder erlebt diese Bedrohung täglich.

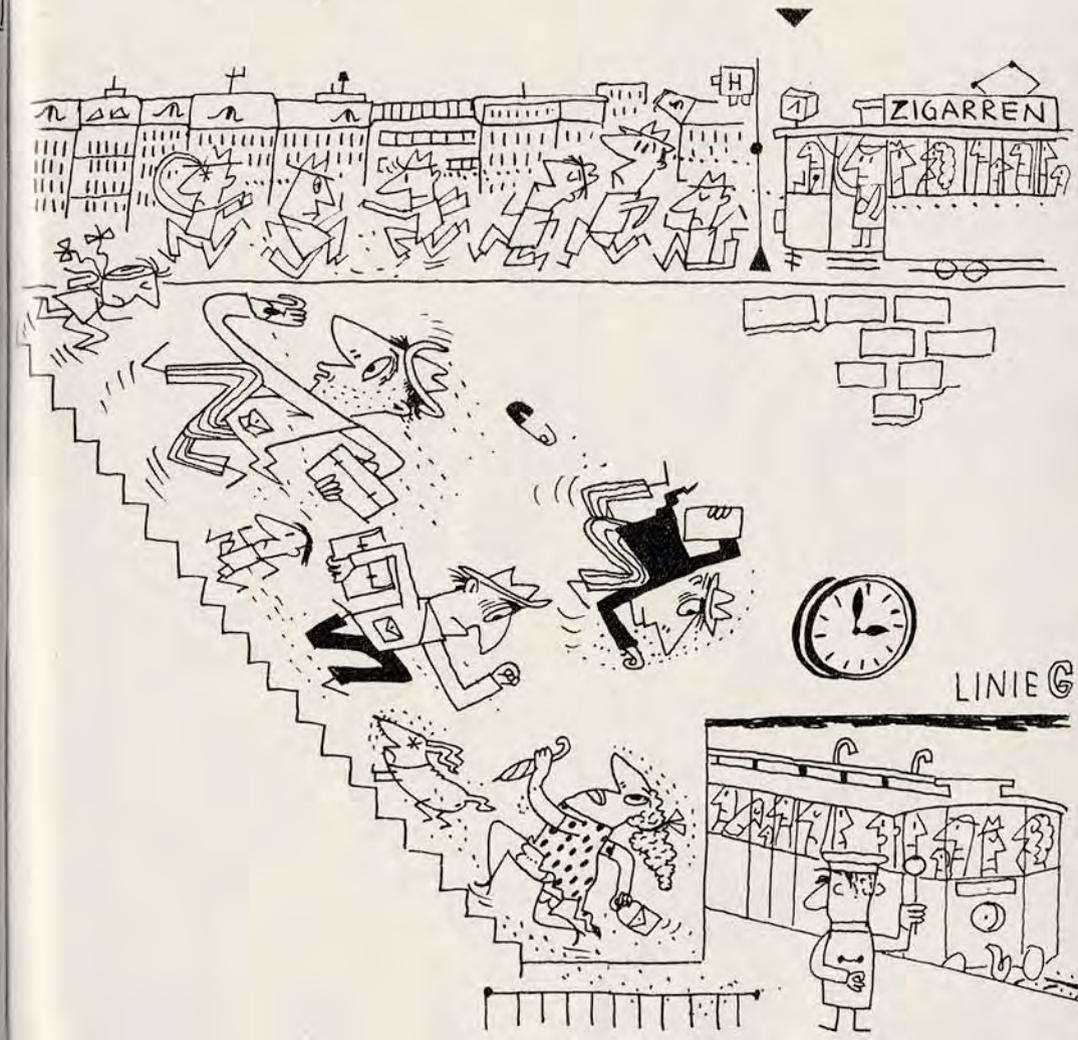
8

Der Großstädter verliert täglich 2-3 Stunden, um Entfernungen zu überwinden für den Weg zum Beruf, zur Erholung, zur Erbauung.

Dieser Zeitverlust kürzt die Freizeit, kostet Geld und Gesundheit.

9

Die tägliche Fahrt von und zur Arbeitsstätte in überfüllten unhygienischen Verkehrsmitteln ist oft anstrengender als die Arbeit selbst.





10
Die Wochenend-Erholung wird durch die Verkehrsschwierigkeiten eingeschränkt.

11
Verkehrslärm greift die ohnehin gespannten Nerven des Großstädtlers fast Tag und Nacht an: im Fahrzeug, auf der Straße, im Betrieb und in der Wohnung. Lärm führt zu Gesundheitsstörungen.

Noch nachteiliger auf den menschlichen Organismus wirken Erschütterungen in Fahrzeugen oder Gebäuden.

12
In den Straßenschluchten verdichten sich die giftigen Abgase der Kraftfahrzeuge, die zusammen mit der auch sonst verunreinigten Stadtluft die Gesundheit schwer schädigen.

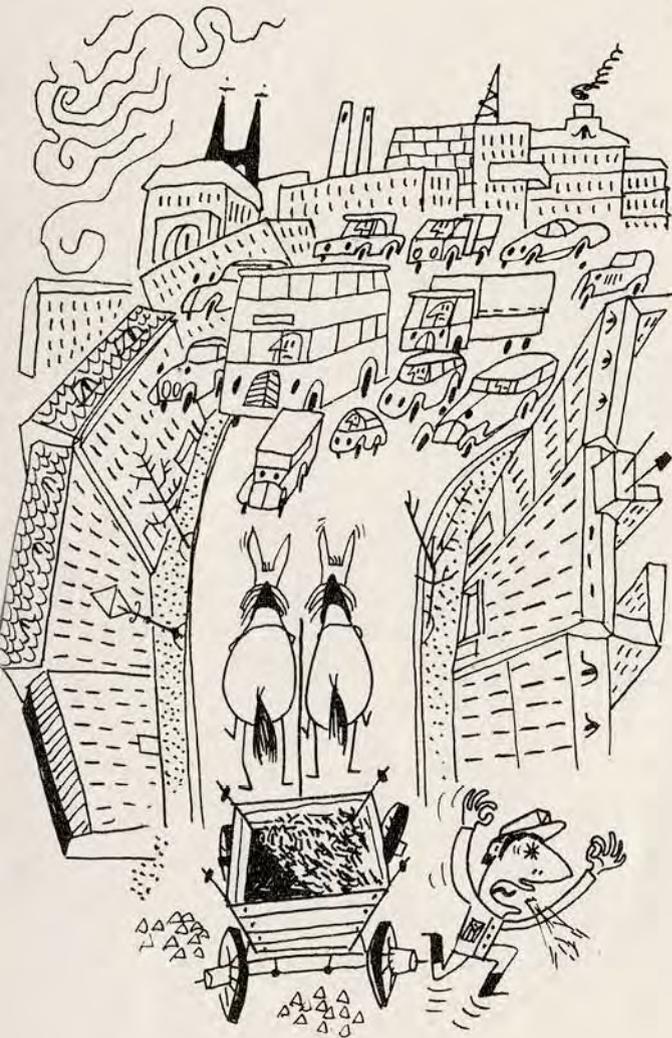
13
In der Bundesrepublik fällt jährlich die Bevölkerung einer Stadt von 13 000 Einwohnern dem Verkehrstod zum Opfer.

14
Die Zahl der Verletzten und Krüppel durch Verkehrsunfälle steigt von Jahr zu Jahr. Kinder und Alte sind besonders bedroht.

15
Motorisiertes Fahren entartet zu ziellosem Selbstzweck. Der Mensch sucht Selbstbestätigung in der geliehenen Motorkraft. Er fährt ohne „Ziel“ und kommt nirgendwo an.

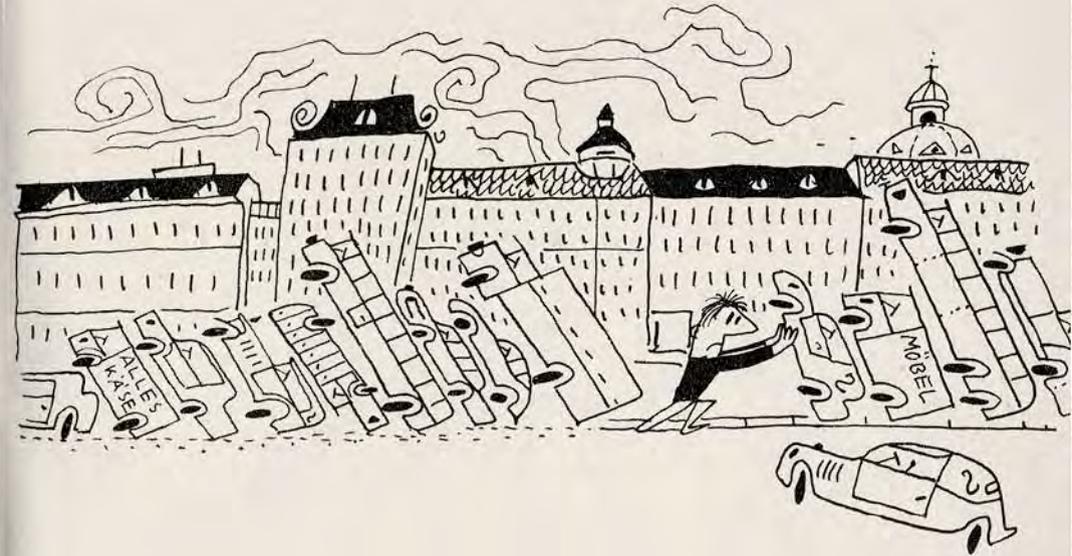
16
Zeitverluste infolge verstopfter Straßen und mangelnder Parkflächen wirken sich auf die Wirtschaft in den Städten nachteilig aus.

17
Schwer erreichbare oder für den Motorverkehr kaum zugängliche Innenflächen der Stadt verlieren an Wert und entarten zu Verfallsvierteln.



- Was wird falsch gemacht?

18
Der Anspruch auf Motorisierung entspricht nicht mehr dem verfügbaren Straßenraum. Der vollkommen planlos zunehmende Kraftverkehr durchflutet Städte, die für Pferdefuhrwerke geplant waren.



19
Auch dem ruhenden Verkehr stehen – im Verhältnis zur ständig zunehmenden Zahl der Kraftfahrzeuge – immer weniger ausreichende Parkflächen zur Verfügung. (Schon bei einem PKW auf je 10 Einwohner würden bereits 70% der heutigen Stadtkernflächen für das Fahren und Parken von PKW's in Anspruch genommen werden.) Die aus der heutigen Bebauungsdichte der Stadtkerne entstehende Verkehrsdichte an PKW's entspricht bei weitem nicht mehr den verfügbaren Verkehrs- und Parkflächen.

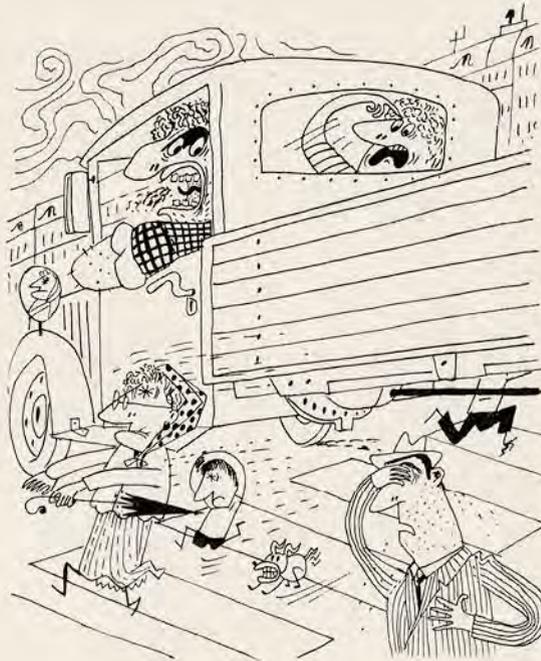
20
Der Ausbau der städtischen Verkehrsstraßen endet heute oft in Kompromissen mit bestehenden Eigentumsverhältnissen an Grund und Boden. Die Scheinverbesserungen sind schon nach wenigen Jahren überholt.

21
Die Vermengung der verschiedenen Verkehrsarten „Schwerverkehr“ (Straßenbahn, Lastwagen) und „Leichtverkehr“ (Radfahrer) erzeugt Gefahren und gegenseitige Behinderung.

22
Der bewegliche Radfahrer fährt häufig noch im Gedränge des übrigen Fahrverkehrs und behindert die anderen Teilnehmer.

23

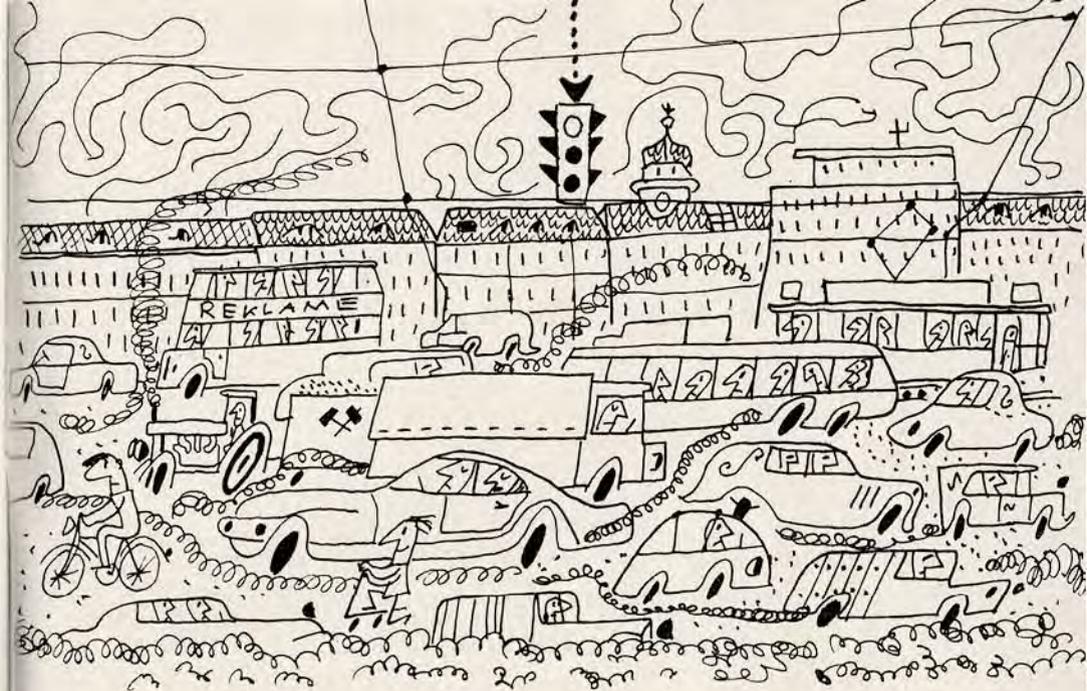
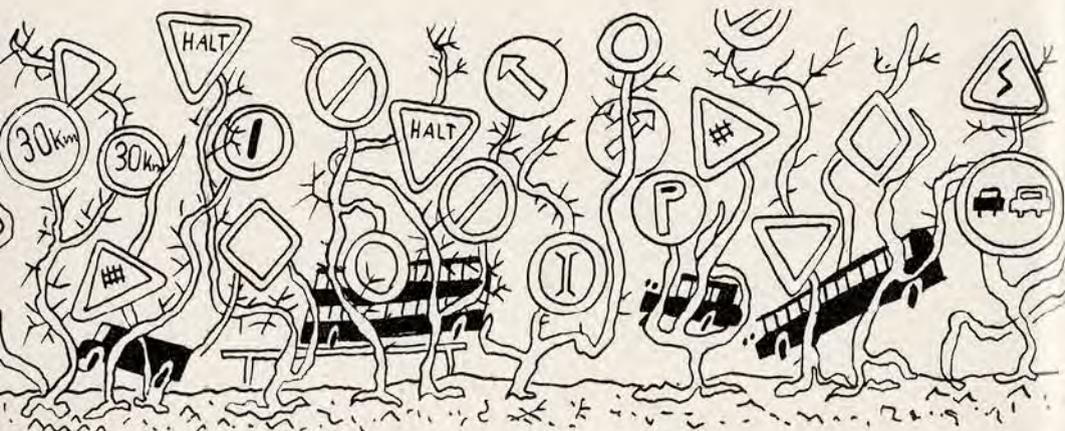
Der Fußgänger wird im Straßenverkehr der Innenstadt gerade noch geduldet.



24

Das Chaos der Verkehrsverhältnisse wird nicht durch polizeiliche Regelungen und einen „Schilderwald“ behoben.

Die Ordnung des Verkehrs wird ohne bauliche Maßnahmen nicht gelöst.



25

Unsere Kinder sind durch den Verkehr am meisten gefährdet. Zu ihrem Schutz fehlt es an ausreichenden und sicher erreichbaren Kinderspielflächen.

26

Dem Verkehrs-Chaos entspricht die mangelnde Verkehrsdisziplin der Verkehrsteilnehmer.

- Was kann man heute schon besser machen?

27

Um die Verkehrsdichte an PKW's zu verringern, ist die Bebauungsdichte aufzulockern.

28

Im inneren Stadtbereich müssen die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere U-Bahn und Bus, gegenüber dem PKW bevorzugt behandelt werden, da ihr Platzbedarf wesentlich geringer ist.

29

Das Straßennetz ist aufzugliedern in besondere Straßenzüge für Schwerverkehr und Leichtverkehr.

30

Radfahrer und Fußgänger müssen besondere vom übrigen Verkehr getrennte Wege erhalten. Innerstädtische Hauptzentren sollten nur dem Fußgänger vorbehalten sein.



31

Hauptdurchgangsstraßen und stark belastete Knotenpunkte sollten als Hochstraßen oder zweigeschossig geführt werden.

32

Heute werden durch Parken am Fahrbahnrand dem fließenden Verkehr notwendige Flächen entzogen. Im inneren Stadtbereich müssen daher Sammel-Parkflächen oder Parkhäuser außerhalb des öffentlichen Straßenraums im Verhältnis zum Verkehrsbedürfnis vorgesehen werden.

33

Durch öffentliche Maßnahmen müßten die Hersteller von Kraftfahrzeugen verpflichtet werden, die technischen Möglichkeiten zur Lärmvermeidung zu verbessern und anzuwenden.

● Was ist für morgen zu tun?

34

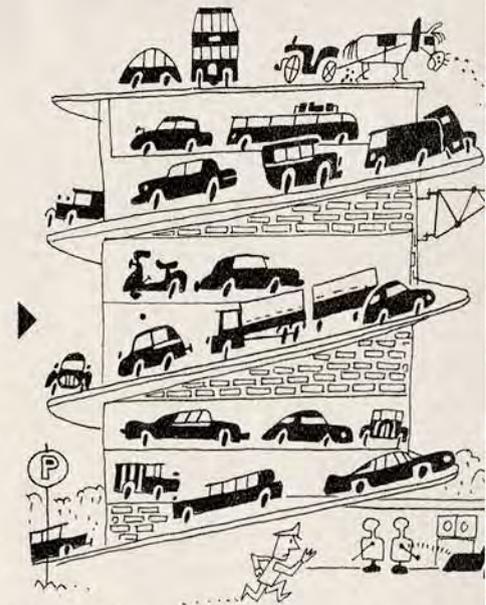
Die Stadt von morgen ist so zu planen, daß Verkehr in der Stadt durch sinnvolle Zuordnung von Arbeitsstätten, Wohnungen und Erholungsstätten soweit wie möglich eingespart wird.

35

Die Stadt ist in sich so zu gliedern, daß einzelne Stadteinheiten entstehen, die von jedem fremden Kraftverkehr freizuhalten sind.

36

In diesen Wohneinheiten ist die „Stadt von morgen“ eine Fußgängerstadt mit Entfernungen von höchstens 2 km zur Schule oder zum Einkaufen.





37

In den verkehrsbefreiten Stadteinheiten gibt es keinen Lärm, keinen Staub, keine Erschütterung und keine Abgase mehr. In diesen verkehrsfreien Zonen werden die Kinder ohne Gefahren aufwachsen, lernen und spielen können.

38

Die innerstädtischen Verkehrsstraßen zwischen den Stadteinheiten sind anbaufrei zu halten.

39

Der öffentliche Verkehr in den zentralen Stadtbereichen ist weitgehend unter den Straßen (Unterpflaster-Straßenbahnen oder unterirdische Schnellbahnen) oder auf Hochstraßen zu führen.

40

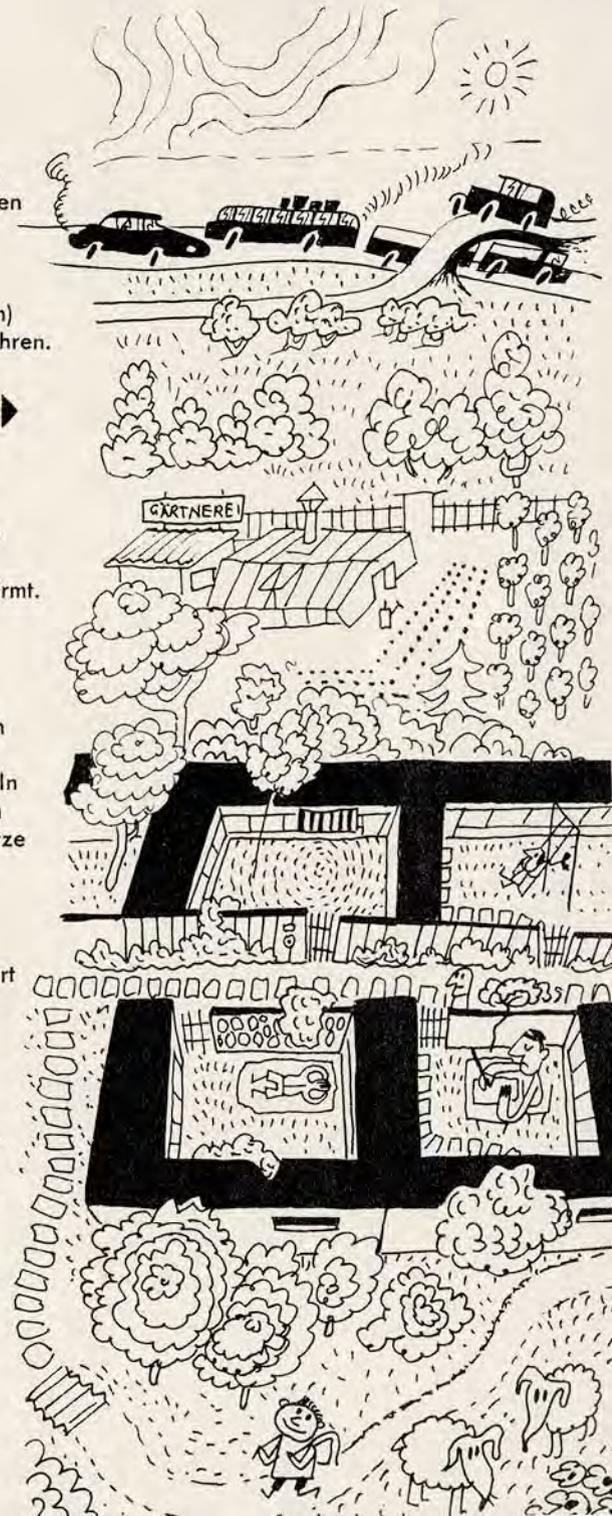
Die verbindenden Verkehrsstraßen für den privaten und öffentlichen Verkehr zwischen den Stadteinheiten werden von den Wohnbebauungen durch Grünflächen abgeschirmt.

41

In den ausgedehnten Grünflächen werden auch ausreichende Möglichkeiten für die Entwicklung im Luftverkehr gegeben sein. In diesen Grünflächen werden die kleinflächigen Landeplätze der Hubschrauber und der Privatflugzeuge liegen.

42

Die Entwicklung der Luftfahrt hat zu immer stärkeren Lärmbelästigungen der Menschen in der Stadt geführt. Diese Lärmbelästigung ist durch entsprechende Planung der Flächen und Fluglinien für den Luftverkehr und durch entsprechende technische Vorkehrungen bei der Herstellung der Flugzeuge zu vermindern.



STADT UND BODEN

- Was muß geschehen, um aus den Städten von heute die Städte von morgen zu machen?

1

Unsere öffentlichen und privaten Mittel müssen nach einer Rangfolge verteilt werden, in der die Aufwendungen für Umgestaltung und Erneuerung unserer Städte an bevorzugter Stelle stehen.

2

Nicht nur Geld ist zur Entwicklung unserer Städte nötig. Wer Städte von morgen bauen will, muß die Nutzung ihres Bodens bestimmen können.

3

Hierzu müssen neue Begriffe und neue gesetzliche Ermächtigungen geschaffen werden, deren Kernpunkt das Verfügungsrecht über den Boden ist.



4

Boden darf keine Ware sein, deren Verfügung im Belieben des Eigentümers liegt.

5

Boden ist die Grundlage unserer Ernährung und unseres Bauens. Boden ist nicht beliebig vermehrbar. Daher ist mit dem zur Bebauung bestimmten Boden nach sorgfältiger Planung wirtschaftlich umzugehen.

6

Keine Angst vor Planung! Sie bedeutet nicht Planwirtschaft, sondern ist eine unentbehrliche Hilfe, um im engen Raum Freiheit und gesunde Lebensbedingungen für alle zu sichern.



Ob das geschieht, liegt auch in Deiner Hand.
Der Bauherr Deiner Stadt bist Du!

ZUSAMMENFASSUNG

DER WICHTIGSTEN PLANUNGSGRUNDSÄTZE FÜR DIE STADT VON MORGEN

1

In der Stadt von morgen sind vereint

städtische Dichte und ländliche Weite,
städtisches Leben und ländliche Ruhe.

2

In der Stadt von morgen ist die Landschaft die Planungsgrundlage. Grünflächen bilden ein die ganze Stadt durchdringendes und gliederndes Gerüst. Diese Flächen sollen mit dem Umland der Stadt in Zusammenhang stehen und auch gärtnerisch, landwirtschaftlich und forstlich genutzt werden.

3

In der Stadt von morgen kommen Arbeiten, Wohnen und Erholen wieder in einen sinnvollen und kräftesparenden räumlichen Zusammenhang.

4

In der Stadt von morgen lebt der Mensch in überschaubaren städtischen Lebensbereichen verbunden mit seinen Mitmenschen. Zugleich findet jeder die Möglichkeit zu eigener, persönlicher Lebensführung.

5

In der Stadt von morgen erhält die Familie die zu ihrem Gedeihen notwendigen Lebensbedingungen. Kinder wachsen in dieser Stadt in naher Verbindung zur Erde und zur Natur auf.

6

In der Stadt von morgen können die Menschen die Freizeit durch sinnvolles Tun zur Bereicherung ihres Lebens nutzen.

7

In der Stadt von morgen wird überflüssiger Fahrverkehr durch entsprechende Anordnung der Flächen für Arbeiten, Wohnen und Erholen vermieden. Der Fahrverkehr wird nach seinen verschiedenen Arten getrennt geführt, damit er reibungslos und unfallfrei erfolgt. In den Wohn- und Einkaufsbereichen ist die Stadt von morgen eine Fußgängerstadt.

8

In der Stadt von morgen wird der Mensch — seinen biologischen Gesetzen gemäß — gesund leben.



Die Verwirklichung der Stadt von morgen ordnet das Leben neu. Sie ist ein großes Programm für das friedliche Dasein der Menschen. Die Stadt von morgen sollte Ziel und Aufgabe der Jugend werden.



Dieses Heft ist eine knappe Zusammenfassung der Ausstellungs-
abteilung „Die Stadt von morgen“ der Interbau Berlin 1957.
Es soll die Nichtfachleute über den notwendigen Umbau und die
Erneuerung unserer Städte unterrichten.

Für den Inhalt verantwortlich:

Interbau – Abteilung „Die Stadt von morgen“

Zeichnungen: Oswin, Berlin · Typographie: Wendlandt, Berlin

Nachdruck nur auszugsweise und mit Genehmigung der
Interbau gestattet

Druck: Elsnerdruck, Berlin

Zu beziehen durch Interbau GmbH,
Berlin-Charlottenburg 9, Heerstraße 18-20