

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

**Band:** 58 (1960)

**Heft:** 12

**Artikel:** Trabantenstädte

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-216121>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.11.2024

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

## Trabantenstädte

*VLP.* Gelegentlich liest man in der Zeitung, ein Dorf habe die Grenze von zehntausend Einwohnern überschritten und sei zur Stadt geworden. Mit Ausnahme der Bezeichnung ändert sich deswegen nichts. Die Stadt hat nicht mehr oder weniger Rechte als das frühere Dorf. Der Zuwachs an Bevölkerung verdeutlicht höchstens die Notwendigkeit, das eine und das andere Problem anders als früher anzupacken und jene Mittel zu suchen, um größere Aufgaben zu erfüllen. Nicht anders ergeht es der Stadt, die zur Großstadt wird. Vielleicht ehrt sie den hunderttausendsten Einwohner mit Empfängen und Geschenken, um das Ereignis nach außen zu manifestieren. Die Sorgen der Stadt, die zur Großstadt wird, werden in der Regel noch rascher wachsen und schwieriger sein als diejenigen des Dorfes, das eben die Schwelle der zehntausend Einwohner überschritten hat. Vor allem die Abwicklung des Verkehrs ist für die Großstadt zu einer Aufgabe geworden, die oft kaum lösbar erscheint. Die Straßen und Gassen sind schmal. In vielen Fällen ist eine Verbreiterung unmöglich. Zudem ist es mit der Verbreiterung der Straßen längst nicht mehr getan. Die Zahl der in den Städten Beschäftigten nimmt aber unaufhörlich zu. In den Industrien ist die Zunahme der Arbeiterzahl bedeutend weniger groß als bei den Banken, Versicherungsgesellschaften, Reisebüros, Warenhäusern usw. Je mehr sich aber diese Zweige der Wirtschaft ausdehnen, um so mehr Besucher strömen in die Stadt. Banken, Versicherungsgesellschaften, Reisebüros und Waren- und bekannte Spezialhäuser bevorzugen als Standort das Zentrum der Stadt. Der Arbeitsplatz einer unglaublich großen Zahl der in der Stadt Beschäftigten befindet sich denn auch im Zentrum. Aber auch die Mehrzahl der Besucher bevorzugt das Zentrum. Hingegen wohnen immer weniger Leute in der Innenstadt. Dafür wachsen die Quartiere am Stadtrand und die benachbarten Dörfer rasch. Da die Zahl derjenigen, die ihren Arbeitsplatz zu Fuß erreichen, kleiner wird, muß der Verkehr entsprechend zunehmen. Die Verstopfung der Straßen vor allem im Zentrum und manchmal bis weit hinaus in die Außenquartiere stellt sich als Folge dieser Entwicklung ein. Die rasche Vermehrung des Motorfahrzeugbestandes bildet eine weitere Ursache der Verkehrskalamität. Das Bild verstopfter Straßen und Parkplätze suchender Autos ist uns in den meisten größeren Städten der Schweiz längst bekannt. In den anderen Ländern, in denen die Wirtschaft blüht, sind die Verhältnisse nicht besser.

Um der nicht gerade erfreulichen Situation Herr zu werden, kam der Ruf nach der Gründung neuer Städte, die neue Zentren wirtschaftlichen und kulturellen Lebens bilden sollten. England baute vor allem zur Entlastung Londons Trabantenstädte. Das sind Städte, die zwar im Einflußbereich einer Großstadt liegen, die aber politisch, wirtschaftlich und strukturell ganz oder weitgehend selbständig sind. Ist der Versuch mit den Trabantenstädten in England gelungen? Der bekannte deutsche Städtebauer Prof. Dr. R. Hillebrecht, Hannover, sprach darüber vor kurzer Zeit am Institut für Landesplanung der ETH. Er bezeichnet es als verfrüht,

diese Frage zu beantworten. Jedenfalls stellt jede Neugründung einer Stadt selber wiederum Probleme, die nur sehr schwer lösbar sind. Dagegen berücksichtigen wir nach der Auffassung von Prof. Hillebrecht die geschichtlichen, politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten besser, wenn wir die bestehenden größeren Orte und kleinere und mittelgroße Städte in einem bestimmten Umkreis einer größeren Stadt weiterentwickeln, so daß diese schließlich die Funktion eines «Trabanten» übernehmen können. Die Bildung und der Ausbau regionaler Zentren sollte also gefördert werden. Dabei darf und kann nicht damit gerechnet werden, die Entwicklung werde von selbst so erfolgen, daß schließlich günstige Verhältnisse entstehen. Das Gegenteil ist richtig. Nur eine sorgfältige, vernünftige Planung kann dazu führen, daß schließlich der Mensch im Verkehr nicht erstickt. Selbst wenn die Entwicklung und der Ausbau von Regionalzentren gefördert wird, bleibt die Anziehungskraft der Großstadt außerordentlich groß. Auch die Lösung ihrer Probleme bedarf einer eingehenden Planung. Es muß aber versucht werden, die Regionalzentren so auszubilden, daß sie selbst für die Menschen und die Wirtschaft eine Anziehungskraft ausstrahlen. Diese Notwendigkeit der Planung, die in unserem Volk noch viel stärker bewußt werden sollte, hat der aargauische Baudirektor, Dr. K. Kim, vor einigen Monaten an einer Tagung schön dargestellt:

«Regionalplanung ist bitter nötig, wenn unsere rasch anwachsenden Städte und Dörfer dem modernen Menschen ein sinnvolles Leben, eine tragende Gemeinschaft, eine neue Heimat bieten sollen. Ich weiß: die Planung ist nur ein Mittel neben anderen, aber ein unentbehrliches. Im Rahmen einer gesunden Siedlungspolitik muß der Mensch erst noch sein Leben sinnvoll gestalten.»

Wenn Ausgangspunkt und Ziel jeder Planung unserer Siedlungen der Mensch ist, sollte sein Wirken in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Dies führt zur Forderung einer Planung, die weite Räume einbezieht und nicht nur die Entwicklung der eigenen Gemeinde fördert. Hannover, in der Professor Hillebrecht als Vorsteher des gesamten Bau- und Planungswesens wirkt, bezahlt zum Beispiel jeder Wohnsitzgemeinde eines Pendlers, der in dieser Stadt arbeitet, jährlich eine Entschädigung von 70 D-Mark. Durch solche Maßnahmen politischer, sozialer und wirtschaftlicher Art können plötzlich neue Tendenzen entstehen, die sowohl bei der Planung der Großstadt als auch derjenigen der benachbarten Region zu beachten sind. Wenn die verschiedenen Planungen zu verzettelt und ohne Kontakt durchgeführt werden, sind Zufälligkeiten nicht auszuschalten, die ihrerseits den Wert der Planung herabmindern. Gerade das Problem der Trabantenstädte und die möglichen Lösungen machen deutlich, daß sich der Rahmen der Raumplanung sachlich und örtlich erweitern muß. In der Schweiz, die bis zur Jahrhundertwende mit einer Bevölkerungszahl von acht bis zehn Millionen rechnet, kann nur diese umfassende Planung sinnvoll und auf die Dauer erfolgreich sein.