

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges
Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und
Gewerbe

Band: 47-48 (1931)

Heft: 29

Artikel: Der Konstanzer Stadtplan

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-577364>

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: 09.11.2024

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

Der Konstanzer Stadtplan.

Kürzlich bot sich die Gelegenheit, in einem gut besuchten Versammlungsabend des Basler Ingenieur- und Architektenvereins den neugewählten Chef des Stadtplanbureau, Herrn A. Schuhmacher aus Stuttgart in einem Vortrage kennenzulernen, den er gewissermaßen zu seiner Habilitation in Basel hielt. Bekanntlich ist Architekt Schuhmacher seit geraumer Zeit mit der Bearbeitung eines Generalbebauungsplanes für die Stadt Konstanz betraut. Wollte er über eine ihm besonders vertraute Materie sprechen und gleichzeitig seinen neuen Basler Kollegen ein Stück seiner eigenen, jüngsten Leistungen vorführen, so war es das Gegebene, wenn er den Konstanzer Stadtplan als Thema zu seinen näheren Ausführungen erkor.

Die Inangriffnahme einer neuen Stadtplanung in Konstanz ist auf die Initiative des dortigen Stadtoberhauptes zurückzuführen. Die Notwendigkeit für die Neubearbeitung desselben lag hauptsächlich in den unsicheren Verkehrsführungen, den Eisenbahn- und Straßenlinien begründet, daneben aber auch in einzelnen ästhetischen Mängeln. Man hat klar erkannt, daß die geographische Lage der Stadt für die Entwicklung von Handel und Industrie nicht günstig ist und hat demzufolge den künftigen Ausbau der Stadt zu einer Stätte der Erholung ins Auge gefaßt, zu einer Fremden- und Rentnerstadt, zu einer Art württembergischer Riviera. Ebenso unglücklich liegt Konstanz, eine Stadt von 34,000 Einwohnern hinsichtlich ihrer städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeit. Der zur Verfügung stehende und infolge der trennenden Landesgrenze stark eingeengte Raum auf dem südlichen Rheinufer wird von der Bebauung bald aufgebraucht sein. Die freie Ausdehnung kann also nur jenseits des Rheines in Richtung Wollmatingen und Allmannsdorf erfolgen.

Da eine ganze Anzahl wichtiger Hauptverkehrsstraßen von der Altstadt nach den genannten Vororten, nach Reichenau, Staad (der Fährenstation) und der Mainau führen, ist in erster Linie ein weiterer Brückenausbau bedingt. Zunächst steht man vor der Frage der Verbreiterung der bestehenden Rheinbrücke mit ihrer nur 6,5 m betragenden Fahrbahnbreite. Gleichzeitig drängt aber die Bodenseeregulierung auf eine Höherlegung der Nivellette. Unter diesen Umständen erscheint es angezeigt, zunächst eine neue Brücke weiter rheinabwärts im Zuge der „Laube“, der breiten Hauptstraße der Altstadt, zu erstellen, welche dann zugleich auf dem rechten Ufer verbesserte Verkehrsführungen schaffen könnte. Die jetzigen, den dortigen Ausfallstraßen anhaftenden Fehler (Kurven, Steigungswechsel, schienengleiche Übergänge) würden damit beseitigt.

Für eine künftige Eisenbahnlinie — als Verbindung des Schwarzwaldes mit Graubünden — mit neuem Durchgangsbahnhof, auf den Konstanz das Recht zu haben glaubt, ist im neuen Stadtplan eine Trasse längs der deutsch-schweizerischen Grenze vorgesehen, welche die Stadt umgehen würde. Der Güterbahnhof, vom Seeufer entfernt, käme samt einem kleinen, ihm angegliederten Industriegebiet rechtsrheinisch zu liegen. Im übrigen denkt man sich die Entwicklung der Industrie in der Gegend um Singen und Radolfzell.

Was die Wohngebiete in Konstanz betrifft, so hat man sich bei dem von den Behörden nun genehmigten Stadtplan von den Grundsätzen leiten lassen,

die nach dem Stande der derzeitigen städtebaulichen Wissenschaft überall für die richtigsten und vernünftigsten anerkannt werden, also: Anlage der Wohnblöcke in Zeilenbauweise in Nord-Süd-Richtung im Hinblick auf zweiseitige Besonnung jedes Hauses, Aufreihung der Wohnhäuser an ausgesprochenen, schmalen Wohnstraßen und Führung der wenigen Verkehrsstraßen außerhalb der Wohngebiete, damit den Wohnblöcken eine ruhige Lage gesichert ist, Projektierung von schmalen, die Stadt durchquerenden Grünstreifen, Ausgestaltung des See- und Flußufers zu Grünanlagen, die der Allgemeinheit stets zugänglich und zum Teil mit Spielplätzen und Pachtgärten in räumlichen Zusammenhang gebracht werden. Dazu gesellte sich hier im besonderen Falle noch die Planung eines Grüngürtels von ansehnlicher Breite längs der schweizerischen Grenze, an dem die Umgebungsbahn später einmal entlang führen wird.

Für die Ausgestaltung der weiteren Umgebung dient der Bebauungsplan des Peterhauser Bruels. Auch hier offenbart sich das Bestreben, die Wohnflächen zusammenzuschließen, enge Verkehrszwickel zu vermeiden und mittelst zusammenhängender, künstlich zu bildender Grünstreifen die Verbindung mit den natürlichen Grünflächen, den Wäldern und freien Hügeln aufzunehmen. Spezielle Sorgfalt erfuhr die Projektierung der zu bebauenden Höhen.

Zum Schlusse zeigte der Vortragende noch eine Reihe wertvoller Details, die so recht die liebevolle Durcharbeitung seiner Planungen verrieten und charakterisierten. So z. B. wie die an sich unbedeutenden topographischen Verschiedenheiten des Geländes zur Anlage individueller Straßenprofile und interessanter Geländemodulierungen ausgenutzt werden können, ohne damit besondere Aufwendungen zu verursachen.

Herr Schuhmacher verzichtete wohl nicht ohne Absicht darauf, irgendwelche Vergleiche zwischen den städtebaulichen Verhältnissen der beiden Städte Basel und Konstanz zu ziehen. Wie er seinerzeit, bevor er an die Bearbeitung des Konstanzer Stadtplanes herantrat, sich zuerst an das Studium der historischen Stadtpläne und der Entwicklungsgeschichte dieses Organismus begab, die verkehrs- und wohnbautechnischen Verhältnisse untersuchte und selbst mit dem Auto die Straßen befuhr, so wird er, bevor er auf Basler Eigenheiten Bezug nimmt, sich auch hier erst die notwendige und gründliche Einfühlung in seinen neuen Aufgabenkreis erwerben wollen. Sein geäußelter Wunsch ging nach der Zusammenfassung der einzelnen vorhandenen Kräfte und Bestrebungen zu gemeinsamer Arbeit zum Wohle der Stadt, zur Schaffung neuer Werte, die neben den alten zu Rechtfertigung können und Heimatschutz im weitesten Sinne verkörpern. (Rü.)

Verwendung von verzinkten (galvanisierten) Röhren für Wasserinstallationen.

(Korr.) Für Wasserzuleitungen und innere Wasserinstallationen wurden früher hie und da Bleirohre, später vereinzelt gewöhnliche (schwarze) schmiedeeiserne Rohre verwendet. Die Bleirohre sind nur noch gestattet für Wasserableitungen, weil bei Verwendung für Wasserzuleitungen Gefahr für Vergiftungen besteht. Die gewöhnlichen, schwarzen schmiedeeisernen Röhren, wie man sie heute noch oft bei alten, privaten Wasserleitungen trifft, waren vom ge-