

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 12 (1925)
Heft: 8

Artikel: Probleme des Städtebaus : der grosse Strassburger Wettbewerb : zum Entwurf für den Bebauungsplan Strassburg der Architekten G. Niedermann und K. Hippenmeier in Zürich
Autor: Peter, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81687>

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: 16.03.2025

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

Schaffung der gleichen Rosenhammermarke gelten. »Der Rosenhammer« ist eine Warenmarke, bestimmt, in eine Rosenhammerware eingeschlagen zu werden. An Erzeugnisse ist dabei gedacht, die wohl fabrikmässig hergestellt werden, bei deren Fertigung aber wissenschaftliche Erkenntnis, handwerkliche Sorgfalt und künstlerisches Empfinden zur letzten Warengüte zusammenwirken. Es ist ausserordentlich lehrreich, die Fülle der Möglichkeiten bei einer scheinbar so eng beschränkten Aufgabe zu verfolgen. Unter den vertretenen Künstlern nennen wir nur Peter Behrens, Georg Belwe, Lucian Bernhard, J. V. Cissarz, Wilhelm Deffke, F. H. Ehmcke, R. v. Larisch, Walter Kersting, Rudolf Koch und E. Pretorius.

Aus den drei genannten Schriften zeigt sich sehr deutlich die Eigenart der mitschaffenden Künstler. Deffke auch in stärkster Verkleinerung noch architektonisch wirkend, kühn in den Raum stossend, durch die ungewöhnliche Kontrastierung elementar wirkender Formen stark sich einprägend. Kersting liebenswürdig witzig, reich an hübschen Einfällen, im wesentlichen nach Format und Art graphisch gerichtet. Rudolf Koch klar und bestimmt, von schöner holzschnittthafter Einfachheit. *Dr. Adolf Behne.*



Warenmarke
Schülerarbeit der
Gewerbeschule
Zürich

Links:
Photo-Zeichen
der Firma Bayer,
Leverkusen

PROBLEME DES STÄDTEBAUS

Der große Straßburger Wettbewerb

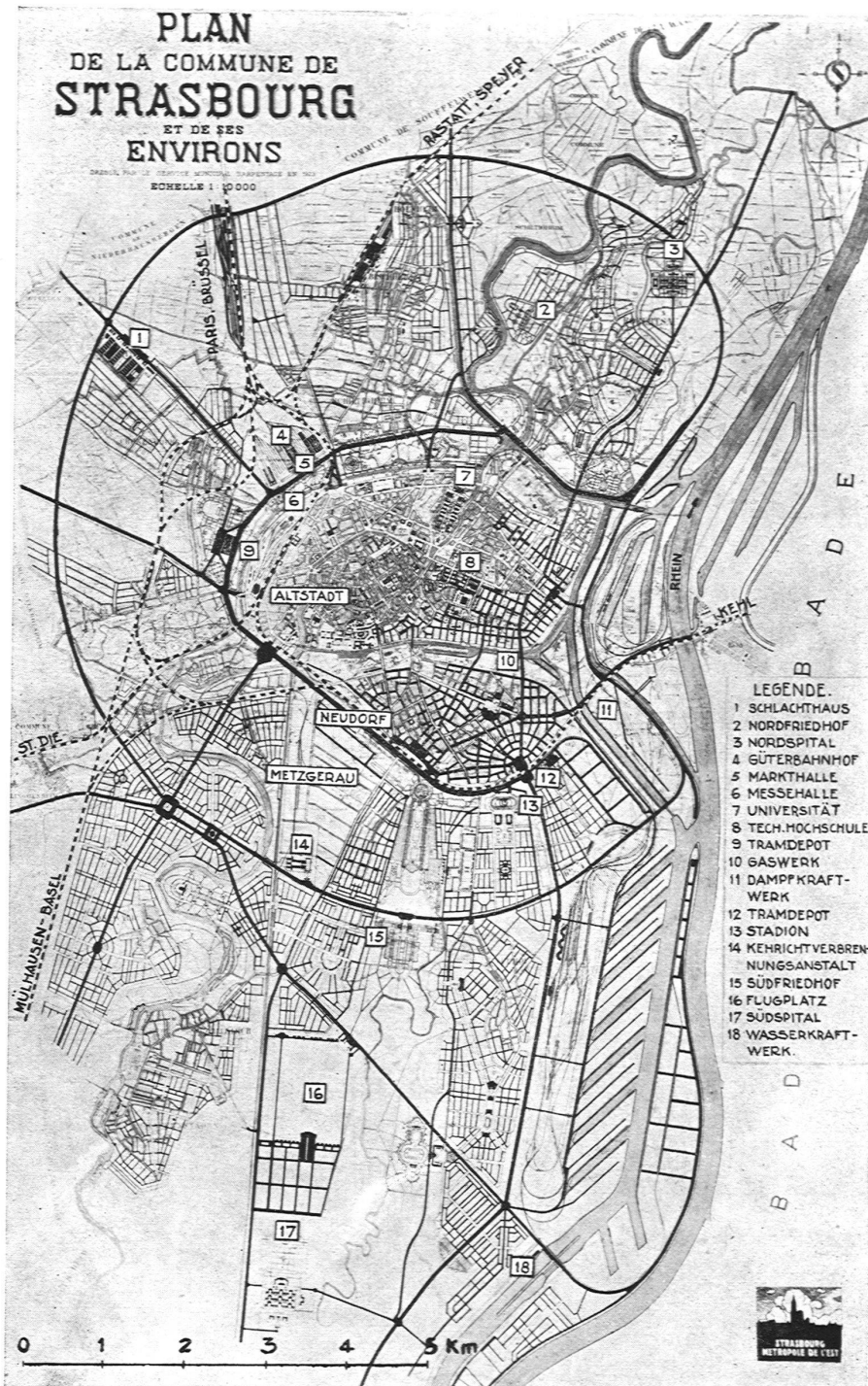
ZUM ENTWURF FÜR DEN BEBAUUNGSPLAN STRASSBURG DER ARCHITEKTEN

G. NIEDERMANN UND K. HIPPENMEIER IN ZÜRICH

Wenn man von der Krämergasse her vor das Münster tritt und gefangen ist von dem übermächtigen Eindruck dieses einzigartigen Bauwerkes, dann denkt man vielleicht an Erwin von Steinbach oder an Goethes Studentenzeit, aber beileibe nicht an rauchende Kamine und zischende Fabriksirenen. Und wenn man über die vielen Stufen auf die Plattform hinaufgestiegen ist, dann genießt man staunend den umfassenden Einblick in das noch ganz mittelalterlich erscheinende Stadtbild, vertieft sich mit Liebe in das Gewirr von Dächern und Höfen, folgt den im Grunde genommen recht einfach und klar angelegten Strassenzügen und will es nicht begreifen, dass draussen vor den Toren ein neues Strassburg existiert, dem Handel

und Industrie einen ganz anders gearteten Stempel aufgedrückt haben. Und doch ist dem so. Strassburg ist nicht nur die Stadt der schönen Bauwerke, der Erinnerungen an bedeutende Männer und ihre Taten, sondern sie ist auch die geschäftige, werktätige Stadt von heute, ein starker, wirtschaftlicher Faktor.

In den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts nahm Strassburg einen neuen Aufschwung. Im Norden und Nordosten der Altstadt entwickelte sich die Neustadt auf Grund eines Planes, der von dem in städtischen Diensten verbliebenen französischen Architekten Conrath stammte. Daraus erklärt sich die ganz pariserisch anmutende Anlage des Strassennetzes mit seinen fächerförmig



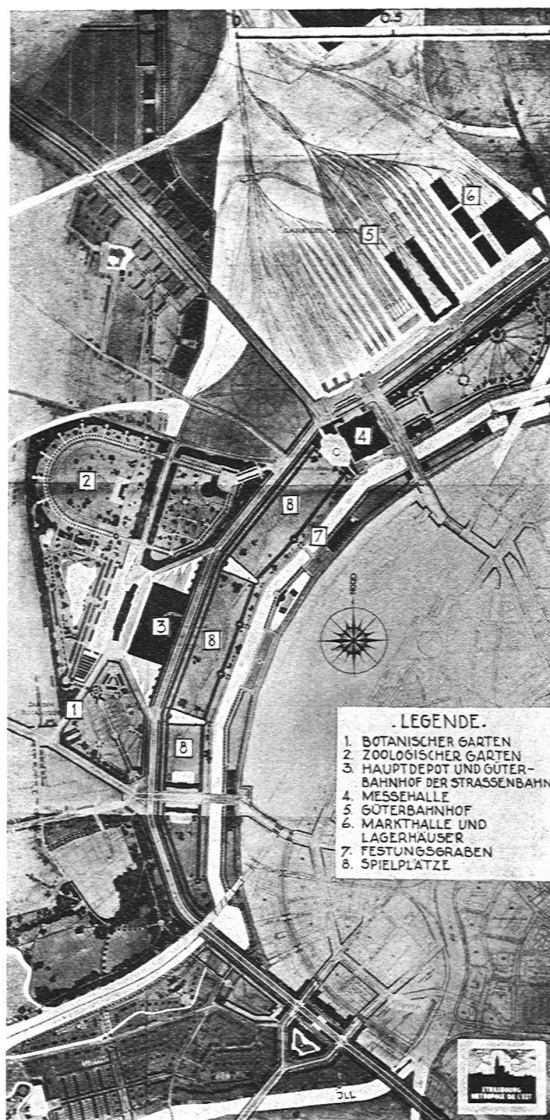
G. NIEDERMANN & K. HIPPENMEIER, ARCHITEKTEN, ZÜRICH
WETTBEWERBSENTWURF FÜR DEN BEBAUUNGSPLAN STRASSBURG
Übersichtsplan

von den Toren nach dem Städtinnern greifenden und sich gegenseitig durchdringenden Linien. Im Süden und Osten gegen den Rhein hin wurden grosse Hafenanlagen und Lagerhäuser erstellt, entstanden bedeutende Fabrikanlagen, sodass Strassburg bald zum wichtigsten Umschlags- und Stapelplatz des Oberrheins wurde.

Nach dem Frieden von Versailles trat Strassburg in ein neues Stadium seiner Entwicklung. Die Festungszone, die sich bis jetzt als Freifläche um alle befestigten Plätze zog, wird, wie auch anderorts, aufgehoben. Der Hafen wird autonom erklärt. Und auch sonst wird aus naheliegenden Gründen sich Frankreich der Entwicklung und Förderung Strassburgs und des Elsasses in jeder Hinsicht annehmen. So ist für die nächste Zukunft eine wesentliche Bevölkerungszunahme zu erwarten. Dies veranlasste die Stadtverwaltung, den bestehenden Bebauungsplan zu überprüfen und ihn auf weitere Gebiete auszudehnen. Um dafür möglichst viele Ideen und Anregungen zu erhalten, wurden die Fachleute der Völkerbundsstaaten, einschliesslich die Vereinigten Staaten von Amerika, zu einem Wettbewerb eingeladen, der anfangs dieses Jahres ablief. Derselbe war in zwei Abteilungen geteilt. Die erste umfasste den allgemeinen Bebauungsplan, welcher in den Maßstäben 1 : 10,000 und 1 : 4000 darzustellen war, die zweite betraf die Umgestaltung des Festungsgürtels zu einer grossen Grünanlage, für welche der Maßstab 1 : 2000 vorgeschrieben war. Das Preisgericht bestand aus 25 Personen, von welchen die bekannten Städtebauer und Architekten Auburtin, Bonnier, Jausseley und Janneret (Le Corbusier) besonders genannt seien. In der ersten Abteilung wurden 14 Projekte eingereicht, in der zweiten 7. Die hier abgebildete Arbeit der Zürcher Architekten G. Niedermann und K. Hippenmeier erhielt in der ersten den 4. Preis, in der zweiten den 2. Preis. Erste Preise kamen in beiden Abteilungen nicht zur Verteilung. (Siehe auch »Das Werk« 1925, drittes Heft.)

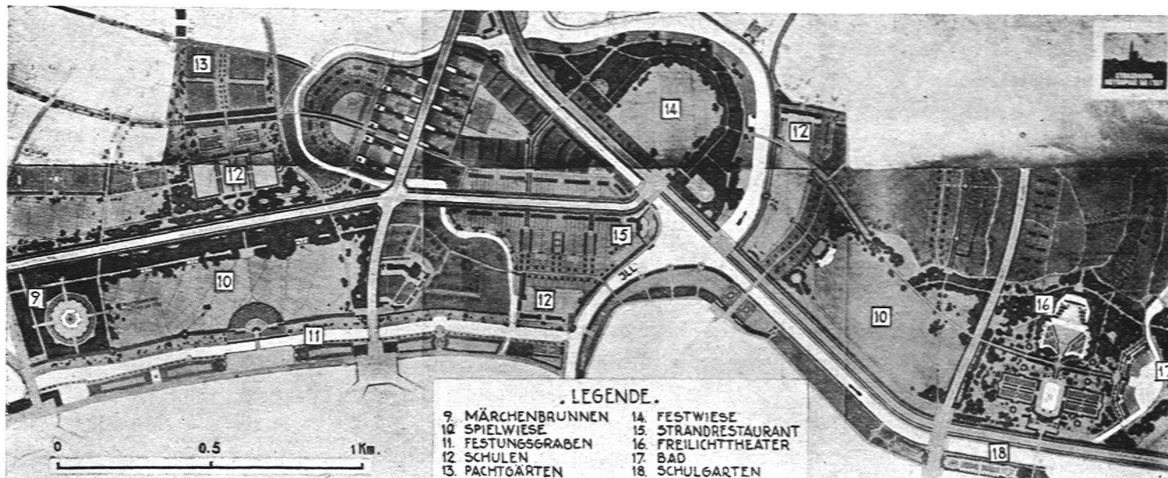
*

Es ist eine Erkenntnis im Städtebau, die sich erst in den letzten Jahren so recht aus der Fülle von Problemen und Lösungsversuchen herauskristallisierte, nämlich dass jeder menschlichen Siedlung von der Natur und von der Technik Grenzen gesetzt sind, deren Nichtbeachtung sich zum Schaden ihrer Bewohner früher oder später schwer rächt. Die Grenzen im konkreten Fall zu erfassen, die verschiedenen Möglichkeiten abzuwägen und die städtebaulichen Massnahmen der allgemeinen Entwicklung immer wieder anzupassen, das sind die schwierigsten Aufgaben, die dem Städtebauer gestellt werden. Bei Bebauungsplanwettbewerben treten gerade diese Probleme



allgemeiner Natur stark in den Vordergrund; alle andern Fragen müssen sich dann den grossen Richtlinien einordnen.

Für Strassburg wurde von den beiden Planverfassern unter Berücksichtigung der erfassbaren Umstände die gesamte Ausdehnungsmöglichkeit mit 10,000 ha bestimmt. Das entspricht einer Gesamtbevölkerung von ungefähr 660,000 oder ohne die jetzt vorhandenen 180,000 Einwohner einem Zuwachs von 480,000. Diese Zahl sollte für eine Stadt wie Strassburg nicht überschritten werden. Wenn in spätern Zeiten der Expansionstrieb doch darüber hinausdrängen sollte, so wären von der Mutterstadt möglichst unabhängige Tochterstädte zu bilden, entweder durch



DETAIL AUS DEM PROJEKT DER ARCHITEKTEN NIEDERMANN & HIPPENMEIER, ZÜRICH

Ausbau von bereits vorhandenen Siedlungen oder durch Neugründungen.

Von dieser Zahl 660,000 gehen also alle weitem Massnahmen und Planungen aus: Die Wohnflächen mit Berücksichtigung der verschiedenen Bauzonen, die Industriegebiete mit den Hafenanlagen, die Verkehrseinrichtungen im allgemeinen, die Grün- und Freiflächen: sie alle richten sich in ihrer Ausdehnung und in ihrer gegenseitigen Lage nach dieser einmal festgelegten, maximalen Vergrößerung. In dieser Berechnung spielen die grossen Verkehrslinien eine ausschlaggebende Rolle.

Da ist einmal die *Schiffahrt*, die fast ausschliesslich dem Gütertransport dient. Der Rhein als einer der wichtigsten Schifffahrtswege in Europa und die Kanäle nach dem Rhone- und Seinebecken geben Strassburg äusserst günstige Verbindungen nach allen Richtungen. Durch den Bau des Seitenkanals der Mosel, des Grossschifffahrtskanales Antwerpen-Ruhrort und des Grossschifffahrtsweges Strassburg-Basel wird die Interessensphäre noch wesentlich vergrössert. Die dafür notwendigen Hafenanlagen mitsamt dem Verschiebehof sind bereits projektiert, zum Teil sogar schon in Ausführung, und wurden als Unterlage dem Wettbewerbsprogramm beigegeben. Sie liegen im Südosten der Stadt.

Das *Eisenbahnnetz* ist jetzt schon sehr gut ausgebaut, sodass von der Projektierung neuer Linien abgesehen werden konnte. Dagegen wurden die lokalen Verhältnisse dadurch verbessert, dass eine direkte Verbindung zwischen der Linie nach Basel und derjenigen nach Kehl unter Umgehung des Hauptbahnhofes vorgesehen wurde und ferner eine Güterumgehungslinie in der Richtung

Basel-Paris. Beim Hauptbahnhof, der als Durchgangsbahnhof angelegt ist, ist genügend Platz für seine Erweiterung vorhanden, ebenso beim Güterbahnhof.

Der *Flugverkehr* verlangt im Bebauungsplan insofern seine Berücksichtigung, als ein genügend grosses Terrain für Start und Landung zur Verfügung sein muss, das mit dem Stadtzentrum in guter Verbindung steht. Bereits zwei internationale Linien gehen über Strassburg, nämlich Paris-Bukarest und Amsterdam-Basel, und weitere werden in nächster Zeit noch folgen. Der Flughafen ist im Süden der Stadt angenommen mit einer Grösse von 1000 auf 1250 m für den eigentlichen Landungsplatz.

Das *Strassennetz*, das vor dem Zeitalter der Eisenbahn der einzige Träger des Verkehrs auf dem Lande war, hat in letzter Zeit durch die rapide Zunahme des Automobilverkehrs wieder an Bedeutung ausserordentlich gewonnen. Der Ausbau der Strassen ist dieser Entwicklung der sogenannten persönlichen Verkehrsmittel bis jetzt nur unvollkommen gerecht geworden. Im Stadttinnern sind ja die wirtschaftlichen und ästhetisch-historischen Hemmungen gewöhnlich fast unüberwindbar. Die Verkehrsverhältnisse lassen sich im allgemeinen nur im Zusammenhang mit grosszügigen Sanierungen verbessern. Dagegen können in den äusseren Quartieren und den Vororten meistens zweckentsprechende Anlagen durchgeführt werden. In der einen unserer Abbildungen ist das Strassennetz sehr übersichtlich dargestellt. Um den alten Kern einschliesslich Neudorf legt sich eine 54 m breite Ringstrasse, die im Norden und Westen dem Festungsgürtel folgt, im Süden längs der Eisenbahnlinie nach Kehl verläuft und im Osten sich den Weg durch das Hafengelände

sucht. Die Hauptausfallstrassen werden von diesem Ring aufgenommen und weiter in das Stadttinnere geleitet. Einzig die Nord-Süd-Strasse parallel zum Rhein ist durchgehend angenommen. Dazu kommt eine äussere Ringstrasse, die sich beim Schnittpunkt mit der nach Südwesten ausfallenden Hauptstrasse gabelt und an die beiden Endpunkte der neuen Hafenanlage führt. Die Lage der Ausfallstrassen ist durch die örtlichen Verhältnisse gegeben. Die Bedeutung der Hauptverkehrsstrassen wird noch besonders dadurch gesteigert, dass in denselben je nach Bedürfnis Strassenbahnen und Vorort Schnellbahnen verlegt werden können. Im Stadttinnern dagegen wird der Autobus bessere Dienste leisten als die Strassenbahn, da er viel anpassungsfähiger und beweglicher ist.

Alle diese Verkehrsanlagen bilden ein weitverzweigtes Netz, zwischen das sich die sogenannten *Nutzungsflächen* einspannen. Das grössere Ausdehnungsgebiet liegt im Süden der jetzigen Stadt, da dort die grossen Hafenerweiterungen und in inniger Verbindung damit die *Industriegebiete* angelegt werden. Es wird sich also auch die Geschäftsstadt nach Süden, dem heutigen Neudorf hin entwickeln, das im Uebersichtsplan (s. Abb.) durch das projektierte Strassennetz deutlich hervortritt. Ausser dem Industriegebiet beim Hafen besteht heute schon ein solches in der Metzgerau, welches aber in bezug auf die Stadt wegen der vorherrschenden Winde aus Süden und Süd-Süd-Westen ungünstig gelegen ist. Es sollen aus diesem Grunde dort nur unschädliche Industriezweige zugelassen werden. Ein weiteres Industriegebiet ist im Norden des Güterbahnhofes und östlich des Verschiebebahnhofes angenommen. Südlich des Flughafens ist Terrain für Flugzeug- und Motorenindustrien reserviert.

Die *Wohngebiete* sind möglichst in die Nähe der hauptsächlichsten Arbeitsstätten gelegt. Der grösste Teil der etwa 4000 ha umfassenden Fläche, welche der bereits erwähnten Bevölkerungszunahme von 480,000 entsprechen, musste deshalb im Süden der Stadt vorgesehen werden, der kleinere im Norden und Nordwesten. Die nordöstlichen Wohngebiete kommen mehr für besser bemittelte Kreise in Betracht. Das Wohnstrassennetz folgt der natürlichen Radialentwicklung der Stadt. Die bereits vorhandene Bebauung der Vororte ist in weitgehendem Masse berücksichtigt worden. So sind die vorerst noch politisch selbständigen Gemeinden in ihrer Entwicklung nicht gehemmt und später lassen sie sich ohne weiteres in den Gesamtorganismus einordnen. Um den örtlichen Verhältnissen möglichst Rechnung tragen zu können, wird vorgeschlagen, innerhalb der allgemeinen Bauordnung besondere Verordnungen für einzelne Gebiete festzusetzen. Die maximale Bauhöhe soll in der City sechs Stockwerke

betragen, längs den grossen Verkehrsstrassen vier und sich gegen die Aussenquartiere noch weiter abstufen.

Für die Beurteilung künstlerisch bedeutender Bauten soll die Baupolizei von einer aus anerkannten Fachleuten zusammengesetzten Kommission beraten werden, um notwendige Ausnahmegewilligungen von den Bauvorschriften gewähren zu können. (Dieser Vorschlag beruht jedenfalls auf der Erfahrung, dass die Baupolizeibeamten neben ihrem technischen Rüstzeug nicht immer die erforderlichen künstlerischen Fähigkeiten mitbringen.) Das durch die Aufhebung der Militäranlagen und die Verlegung verschiedener städtischer Betriebe frei gewordene Terrain wird für die Erweiterung der City verwendet.

Grün- und Freiflächen sind in reichem Masse ausgespart worden. Entsprechend der radialen Anordnung der Wohngebiete greifen auch die Grünflächen keilförmig bis an die innere Ringlinie heran und werden dort vom Grüngürtel der alten Festungszone aufgenommen. Sie dienen der Erholung und dem Sport in mannigfachster Weise. Schmuckanlagen bringen angenehme Abwechslung. In den Aussenquartieren sind grosse Flächen für Familiengärten reserviert. Friedhöfe und Spitalanlagen sind einbezogen. Die bestehenden Wälder und Wasserläufe und die landwirtschaftlichen Reservate bilden den natürlichen Rahmen.

Die Aufteilung der *Festungszone* in eine Grünfläche war, wie schon erwähnt, eine Aufgabe für sich. 90 % dieses 4—600 m breiten, bisher mit Bauverbot belegten Gebietes werden weiterhin unüberbaut bleiben, ein sehr beachtenswerter Beschluss der Stadt und zugleich eine einzigartig schöne Aufgabe für den Städtebauer. Neben Anlagen für Spiel, Sport und Erholung wurden ein grosses Stadion, ein Freilichttheater, ein Messeareal, ein zoologischer und ein botanischer Garten, ferner ein besonderer Schulgarten vorgesehen. Der Festungsgraben wird zum Teil in seiner charakteristischen Form erhalten bleiben können. Die vorhandenen, schönen Baumgruppen geben von Anfang an der ganzen Anlage ein fertiges Gepräge. Für die städtischen Betriebe und Anlagen wurden geeignete Plätze vorgeschlagen, so für das Gaswerk, den Schlachthof, ein Dampfkraftwerk, das später als Reserve dienen soll, die Kehrrichtverbrennungsanstalt, die Spitalanlagen und Friedhöfe (siehe Abb.).

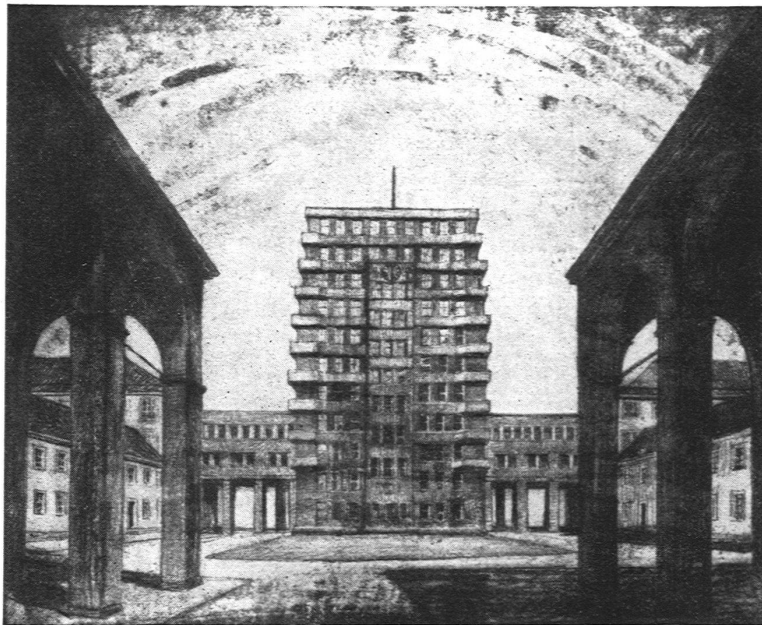
Ein solches Stadterweiterungsprojekt, wie es hier in knapper Form erläutert wurde, mag zu grosszügig, zu weitreichend erscheinen. Wenn sich aber die Entwicklung einer Stadt in gesunden Bahnen bewegen soll, dann sind solche weit vorausschauenden Studien notwendig, um näher liegende, kleinere und grössere Einzelerweiterungen stets im grossen Rahmen der Gesamterweiterung betrach-

ten und ihre Einpassung beurteilen zu können. Diese Studien dürfen auch nicht vor Gemeindegrenzen Halt machen. Vielmehr sind gesetzliche Grundlagen zu schaffen oder Vereinbarungen unter den Beteiligten zu treffen, welche es ermöglichen, im gegebenen Zeitpunkt die nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgestellten Bebauungspläne und Bauordnungen in weitem Umfang rechtskräftig er-

klären zu können. Diese Gesichtspunkte sind für jede Siedlung im grossen ganzen dieselben. Sie im einzelnen Fall mit den tatsächlichen Verhältnissen in Einklang zu bringen und damit gesunde und schöne Städte zu bauen, das ist eine Aufgabe, die der Bemühungen unserer Besten wert ist und der Zusammenarbeit aller bedarf.

Heinrich Peter

Schweizer in ausländischen Wettbewerben



PREISGEKRÖNTES PROJEKT VON OTTO RUDOLF SALVISBERG, BERLIN,
IM WETTBEWERB ZUR RANDBEBAUUNG DES TEMPELHOFER FELDES

*Der Turm und die Strassenfront
(Clichés Deutsche Bauzeitung)*

